SEJARAH NASIONAL INDONESIA

Sartono Kartodirdjo
Marwati Djoened Poesponegoro
Nugroho Notosusanto

III

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

1975

Sejarah Nasional Indonesia

- Jilid I Jaman Prasejarah di Indonesia
- Jilid II Jaman Kuno (1 M + 1500 M).
- Jilid III Jaman Pertumbuhan dan Perkembangan Kerajaan-Kerajaan Islam di Indonesia ($\pm$ 1500 $\pm$ 1800)
- Jilid IV Abad Kesembilanbelas ($\pm$ 1800 - 1900)
- Jilid V Jaman Kebangkitan Nasional dan Masa Akhir Hindia Belanda (+ 1900 - 1942).
- Jilid VI Jaman Jepang dan Jaman Republik Indonesia (+ 1942 - 1970).

SEJARAH NASIONAL INDONESIA

III

JAMAN PERTUMBUHAN
DAN PERKEMBANGAN
KERAJAAN—KERAJAAN
ISLAM DI INDONESIA

Editor :

Uka Tjandrasasmita

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

1975

TEAM REDAKSI

Ketua : Uka Tjandrasasmita
Anggota : Hasan Muarif Ambary
AB. Lopian
MPB. Manus
Sagimun MD.
Tudjimah

P R A K A T A .

Dalam buku Sejarah Nasional Indonesia ke-III yang berjudul *Pertumbuhan dan Perkembangan Kerajaan-Kerajaan Islam di Indonesia* ini diuraikan peristiwa-peristiwa sejarah dari masa kedatangan Islam, serta pertumbuhan dan perkembangan kerajaan-kerajaan yang bercorak Islam di pesisir-pesisir kepulauan Indonesia. Jangkauan waktu peristiwa-peristiwa sejarah yang diuraikan itu pada umumnya sejak abad ke-16 sampai abad ke-18.

Peristiwa-peristiwa sejarah tersebut sebagian diuraikan secara struktural dan sebagian lagi secara prosesual. Hal ini dimaksudkan agar peristiwa-peristiwa sejarah tersebut dapat memberikan gambaran struktur kehidupan sosial-ekonomi dan sosial-budaya bangsa Indonesia, khususnya pada masa-masa tersebut diatas.

Perlu kami kemukakan bahwa sumber-sumber yang dipergunakan untuk menyusun buku ini sebagian besar ialah sumber-sumber kedua yaitu baik berupa buku, artikel, dan bahan-bahan bacaan lainnya maupun naskah-naskah, hikayat daerah-daerah, berita-berita asing yang pernah diterbitkan. Oleh karena itu baik mengenai materi maupun isi buku ini sudah tentu mempunyai banyak kekurangan serta jauh dari sempurna. Namun demikian kami atas nama team penyusun dan redaksi untuk buku ke-III ini merasa bersyukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, bahwa dengan segala kekurangannya dapat menyajikan suatu bahan bacaan sejarah guna melengkapi perbendaharaan pustaka bangsa Indonesia yang tengah membangun masyarakat dan negaranya.

Baik kepada perorangan maupun instansi di dalam dan di luar negeri yang telah memberikan bantuan serta fasilitas sehingga terbitnya buku ini, kami ucapkan banyak-banyak terima kasih.

Semoga buku ini memberikan manfaat bagi pembacanya, dan segala kritik akan kekurangan serta ketidak-sempurnaan dalam penyajian tersebut kami terima dengan senang hati.

Uka Tjandrasasmita.

DAFTAR ISI

BAB I. PELAYARAN DAN PERDAGANGAN

A.	TEKNOLOGI DAN PUSAT – PUSAT PELAYARAN.	
1.	<i>Sistim Angin Untuk Pelayaran</i>	1
2.	<i>Jenis Kapal dan Tempat-tempat Pembuatannya</i>	11
3.	<i>Jalan dan Pusat-pusat Pelayaran</i>	24
B.	POLA PELAYARAN DAN PERDAGANGAN.	
1.	<i>Pemilik Modal Pelayaran dan Perdagangan</i>	35
2.	<i>Pelaksana Pelayaran dan Perdagangan</i>	42
3.	<i>Jenis Barang Export dan Import</i>	50
4.	<i>Tempat Penghasilan Barang Perdagangan</i>	56
C.	PELABUHAN.	
1.	<i>Letak dan Fungsi Pelabuhan</i>	60
2.	<i>Organisasi Pelabuhan</i>	65
3.	<i>Sistim Pemungutan Beacukai</i>	74

BAB II. PERKEMBANGAN AGAMA DAN BUDAYA ISLAM.

A.	SITUASI SERTA KONDISI POLITIK DAN SOSIAL– BUDAYA MASA KEDATANGAN ISLAM.	
1.	<i>Situasi dan Kondisi Politik</i>	85
2.	<i>Situasi dan Kondisi Sosial-budaya</i>	101
B.	SALURAN – SALURAN ISLAMISASI.	
1.	<i>Golongan Pembawa dan Penerima Islam</i>	109
2.	<i>Saluran-saluran dan Cara-cara Islamisasi</i>	120
C.	ALIRAN – ALIRAN ISLAM DAN PENGARUHNYA.	
1.	<i>Mazhab dan Pengaruhnya</i>	128
2.	<i>Tasawwuf dan Tarikat</i>	137

BAB III. PERTUMBUHAN DAN PERKEMBANGAN KOTA–KOTA

A.	KOTA DAN CORAK KEHIDUPANNYA.	
1.	<i>Kota Pusat Kerajaan dan Kota di luar Pusat Kerajaan</i>	149

2.	<i>Jumlah Penduduk Kota</i>	167
3.	<i>Lapisan Penduduk dan Corak Kehidupannya</i>	174
B. PASAR PUSAT PEREKONOMIAN KOTA.		
1.	<i>Pasar Dalam Struktur Birokrasi</i>	213
2.	<i>Penyelenggaraan Hari-hari Pasar</i>	217
3.	<i>Barang-barang Perdagangan</i>	222
4.	<i>Sistim Jual-Beli Barang-barang</i>	230
C. TEMPAT PERIBADATAN DAN UPACARA.		
1.	<i>Tempat Peribadatan dan Fungsinya</i>	237
2.	<i>Organisasi Tempat-tempat Peribadatan</i>	243
3.	<i>Upacara-upacara</i>	246
BAB IV STRUKTUR BIROKRASI KERAJAAN— KERAJAAN		
A. KEKUASAAN PUSAT DAN DAERAH.		
1.	<i>Raja-raja dan Bangsawan Sekitarnya</i>	253
2.	<i>Birokrasi Pusat dan Daerah</i>	266
3.	<i>Mobilitas Golongan Birokrat</i>	273
B. HUBUNGAN PUSAT DAN DAERAH.		
1.	<i>Sistim Pengawasan Pusat dan Daerah</i>	277
2.	<i>Kewajiban Daerah Terhadap Pusat</i>	285
3.	<i>Sistim Komunikasi Antara Pusat dan Daerah</i>	290
C. HUBUNGAN KERAJAAN – KERAJAAN.		
1.	<i>Hubungan Antara Kerajaan di Indonesia</i>	294
2.	<i>Hubungan Kerajaan Dengan Negeri-negeri asing</i>	303
BAB V. REAKSI KERAJAAN—KERAJAAN ISLAM TERHADAP PENETRASI BARANG.		
A. SITUASI KERAJAAN – KERAJAAN DAN PENETRA- SI POLITIK BARAT.		
1.	<i>Situasi dan Kondisi Kerajaan-kerajaan</i>	313
2.	<i>Penetrasi Politik Barat</i>	327
B. REAKSI DAN PEPERANGAN.		
1.	<i>Malaka dan Aceh Menghadapi Portugis</i>	335

2.	<i>Maluku Menghadapi Portugis, Spanyol dan Belanda</i>	348
3.	<i>Banten dan Mataram menghadapi Belanda.</i>	354
4.	<i>Banjar dan Goa Menghadapi Belanda</i>	369
C.	AKIBAT PERANG DAN TEKNIK PERANG.	
	<i>Akibat Perang</i>	380
	<i>Teknik Perang</i>	388

BAB I PELAYARAN DAN PERDAGANGAN

A. TEKNOLOGI DAN PUSAT-PUSAT PELAYARAN.

1. *Sistim Angin Untuk Pelayaran.*

Berabad-abad lamanya kerajaan-kerajaan kecil yang ter-
pencar letaknya di pulau-pulau Indonesia secara ekonomis dan
kultural, juga sewaktu-waktu secara politis, telah bergabung atau
digabungkan dalam satuan-satuan yang lebih besar. Adanya
komunikasi dan lalu lintas antara kepulauan Indonesia ini sudah
barang tentu dimungkinkan oleh penduduknya yang telah mem-
perkembangkan suatu jaringan hubungan maritim yang lebih
baik, didukung oleh kemajuan teknologi kapal dan keahlian
navigasi serta suatu "enterprising spirit" yang besar. Kegiatan di
laut yang dominan dalam kehidupan bangsa kita di masalampau
tercermin dalam sebutan "zaman bahari" yang sinonim dengan
zaman purbakala. Sifat internasional daripada pelayaran dan
perdagangan telah nampak pula pada zaman kerajaan-kerajaan
Indonesia-Hindu. Di sini akan dibicarakan khusus mengenai
pelayaran dan perdagangan sesudah kerajaan-kerajaan Indo-
nesia-Hindu, jadi pada masa pertumbuhan dan perkembangan
kerajaan-kerajaan Islam, atau kira-kira antara tahun 1500 dan
1700.

Bahasa kita kaya akan kata-kata untuk membeda-bedakan
berbagai macam angin. Untuk angin yang berpusing-pusing kita
katakan angin langkisan, angin puting-beliung, atau angin puyuh.
Bila angin tidak menentu arahnya maka dikatakan angin gila,
sedangkan untuk angin yang bertiup keras ada angin gunung-
gunung, angin taufan, atau angin ribut. Angin yang sedang,
disebut angin sendalu, apabila anginnya kurang baik dikatakan
angin salah. Angin yang bertiup pada waktu dinihari disebut
angin pengarak pagi.

Beberapa jenis angin jelas berasal dari dunia maritim. Angin
haluan dan angin buritan menunjukkan dari mana arah angin itu
datang jika sedang berlayar. Angin turutan yang keras adalah
angin sorong buritan. Angin sakal yang datang dari depan tentu
menghalang pelayaran, sedangkan angin paksa justru memaksa
orang membongkar sauh. Bila datang dari berbagai jurusan maka
dikatakan angin ekor duyung, tetapi kalau angin bertiup keras

dari sebelah sisi perahu dikatakan angin timba ruang. Sebagai peninggalan zaman bahari kita membuat perbedaan antara negeri-negeri di atas angin (India, Iran, Arab, negeri-negeri Eropa dan Maghrib) dan negeri-negeri di bawah angin yang terletak di sebelah Timur. "Angin berputar, ombak bersambung" adalah pepatah terkenal kalau suatu perkara sukar dipecahkan.

Pengetahuan tentang angin darat dan angin laut adalah pengetahuan penting bagi para nelayan, karena dengan demikian mereka bisa memanfaatkan angin bila mau berlayar keluar pada pagi hari dan pulang ke kampung pada sore harinya. Taraf yang lebih maju lagi adalah kemampuan untuk menggunakan angin musim yang menguasai kepulauan kita.

Kondisi alam sebagai daerah katulistiwa seharusnya menempatkan kepulauan kita dalam wilayah kekuasaan angin pasat: di sebelah selatan pasat tenggara dan di sebelah utara dari garis equator pasat timurlaut yang bertiup sepanjang tahun. Tempat pertemuan kedua jenis angin ini disebut *intertropical front* dan merupakan daerah angin mati. Akan tetapi ada dua faktor yang menyebabkan sistim angin di Indonesia menyimpang dari daerah tropik lainnya. Pertama, peredaran bumi mengitari matahari yang menyebabkan "daerah angin mati" itu berpindah-pindah dari Lintang Mengkara (*Tropic of Cancer*) ke Lintang Jadayat (*Tropic of Capricorn*). Maka pasat tenggara pada waktu melintasi garis katulistiwa akan berubah menjadi angin baratdaya, sedangkan apabila pasat timurlaut melintasi katulistiwa dalam perjalanannya ke selatan ia akan berubah menjadi angin baratlaut. Faktor kedua ialah lokasi Indonesia di antara dua kontinen, Asia dan Australia. Iklim panas di salahsatu benua ini akan mengakibatkan suatu tekanan rendah yang cukup mempengaruhi daerah angin mati tersebut menggeser lebih jauh ke selatan atau utara menurut musimnya sehingga mengubah arah angin yang bersangkutan. Dengan demikian terjadilah angin musim yang berubah arah tujuannya setiap setengah tahun, sehingga angin seolah-olah memutar haluannya 180° . Di beberapa tempat tertentu karena kondisi lokal, angin yang dalam bulan Desember s/d Februari merupakan angin barat, menjadi angin timur dalam bulan September s/d November.

Adapun perubahan musim ini sudah lama dikenal pelaut-pelaut kita. Dengan memanfaatkan perobahan angin ini, maka dalam bulan Oktober kapal-kapal berangkat dari Maluku menuju

pusat-pusat perdagangan di Ujung Pandang, Gersik, Demak, Banten, sampai ke Malaka dan kota-kota lain di sebelah barat. Sedangkan dalam bulan Maret perjalanan ke timur bisa dilakukan dengan menggunakan angin Barat.

Dalam bulan Juni s/d Agustus angin di laut Cina Selatan bertiup ke arah utara sehingga memudahkan pelayaran ke Ayuthia, Campa, Cina dan negeri-negeri di sebelah utara. Angin ini mulai mengubah haluan lagi pada bulan September, dan dalam bulan Desember angin ini sudah berbalik sedemikian rupa sehingga perjalanan kembali ke Selatan dapat dimulai lagi.

Jadi dengan adanya sistim angin musim maka kepulauan Indonesia, terlebih bagian sebelah barat, berada dalam kedudukan istimewa. Di sinilah kapal-kapal dari semua penjuru bertemu, maka tidak mengherankan apabila kerajaan besar pertama yang kita kenal berpusat di bagian ini. Posisi geografis ini sangat menguntungkan baginya karena bisa menguasai tempat pertemuan jalan pelayaran dan perdagangan.

Pengetahuan tentang jalan ke sebelah utara (Cina dan lain-lain) tidak setua pengetahuan tentang jalan ke sebelah barat (ke negeri-negeri di atas angin) Menurut Wolters¹ beberapa abad telah mendahului pelayaran dari dan ke barat itu sebelum kapal-kapal menemukan jalan laut ke negeri Cina. Tetapi pada abad ke-16 hubungan maritim ini sudah lama dikenal sehingga ketika Portugis menduduki kota Malaka (pada tahun 1511) yang pada waktu itu menguasai pelayaran selatnya, Tome Pires² bisa berbangga dan mengatakan:

"Barangsiapa menguasai Malaka bisa mencekik leher Venesia. Sejauh Malaka, dan dari Malaka ke Cina, dan dari Cina ke Maluku, dan dari Maluku ke Jawa, dan dari Jawa ke Malaka dan Sumatera, semuanya sudah berada dalam kekuasaan kami".

Di Malaka kapal-kapal bertemu dan menunggu angin yang baik untuk meneruskan perjalanannya atau kembali ke negeri asal.

Pelayaran yang sebagian besar tergantung pada tenaga angin sudah tentu memerlukan pengalaman dan pengetahuan tentang

¹ O.W. Wolters, *Early Indonesian commerce: A study of the origins of Srivijaya*. Ithaca, N.Y., nama penerbit, 1967, 31-32. Tentang pelayaran dari Selat Malaka ke Cina, lihat halaman 188-189.

² A. Cortesao, *The Suma Oriental of Tome' Pires: An Account of the East...* Hakluyt Society, seri ke-2, jilid XXXIX dan XL., London, 1944. Kutipan diambil dari halaman 287, yang dikutip pula oleh Wolters, 1967, halaman 31.

sistim angin di perairan ini. Kita seringkali membaca bahwa kapal yang satu menempuh suatu jarak tertentu dalam waktu yang lebih lama dari kapal yang lain. Fa Hsien (414) mengeluh bahwa jarak antara Malaka dan Kanton yang biasa ditempuh dalam 50 hari sudah dilampaui. Sebelas abad kemudian perjalanan Tome Pires (1517) untuk trayek yang sama masih memerlukan 45 hari. Sebaliknya Chia Tan (abad ke-8) berlayar dari Kanton ke "Selat" dalam waktu 18½ hari – suatu kemajuan yang besar, tetapi tidaklah seberapa bila dibandingkan dengan Ch'ang Chun (abad ke-7) yang berlayar dalam 20 hari dari Kanton ke bagian selatan Semenanjung, atau kapal yang ditumpangi I-Tsing (671) yang berlayar dari Kanton ke Sriwijaya dalam waktu kurang dari 20 hari. Rahasia berlayar dan alur pelayarannya di jaga baik-baik seperti sekarang negara-negara besar memegang teguh rahasia perjalanan antariksa.

Dari sumber-sumber asli agak sukar kita mendapat keterangan tentang kemampuan kapal-kapal Indonesia berlayar pada zaman ini. Pada umumnya berita-berita tidak memberi data yang tepat, walaupun ada beberapa pengecualian. Ketika Hang Tuah diutus dari Malaka ke tanah Keling diceriterakan bahwa "Setelah 7 hari 7 malam berlayar, maka Laksamanapun berkata pada mualim: "Berapa hari lagi kita bertemu dengan tanah benua Keling?" Maka kata mu'alim itu: "Hai panglima kami, sehari semalam lagi berlayar, maka kita bertemu dengan sebuah pulau. Tiga hari tiga malam lagi, maka sampailah ke jajahan benua Keling. Dari pada jajahan itu tujuh malam, maka sampailah ke kuala benua Keling".³

Jadi seluruh perjalanannya memakan 18 hari, suatu hal yang masuk akal. Namun tidak semua berita memberikan keterangan seperti ini. Biasanya dikatakan bahwa sesudah berlayar "sekian hari" kapal bersangkutan tiba pada tempat yang dituju.

Sebenarnya sumber-sumber Barat dapat digunakan untuk mempelajari kemampuan navigasi dari mualim-mualim kita. Sebab kapal-kapal Eropa yang pertama-tama berlayar di perairan Indonesia menggunakan mualim setempat untuk mengantarkan ke tempat tujuannya. Dalam ekspedisi Magelhaes (1521) d'Elcano menculik dua pandu laut setempat untuk mengantarkan kapal-

³

Hikayat Hang Toeah, disalin dari naskah toelisan tangan hoeroef Arab, kepoenjaan Koninklijk Batzviaasch Genootschap, Jakarta; Balai Pustaka, 1924, 353. Diberi ejaan baru (EYD).

kapalnya dari Filipina ke Tidore⁴ Pelayaran pertama oleh orang-orang Belanda (di bawah pimpinan Cornelis de Houtman) selain menggunakan orang Portugis yang pernah datang ke Indonesia juga memanfaatkan pengetahuan dan pengalaman mualim-mualim setempat, misalnya pelayaran di Selat Sunda sampai ke Banten. Kapal-kapal Belanda yang pertama menerima tawaran juragan perahu yang dijumpainya di Selat Sunda untuk mengantarkan mereka ke Banten dengan sewa 5 real ("... De overste van den Parao presenteerde ons tot Bantam te brenghen, midts betalende voor Lootsman loon voor elck schip 5. Realen van vieren . . de Lootsman bleef aen ons boort . . .").⁵

Apabila kita meneliti semua jurnal (*logboek*) dari kapal-kapal Eropa pertama yang dalam abad ke-16 dan 17 berlayar di perairan Indonesia, kita bisa bertemu dengan berita-berita tentang mualim kita yang membawa kapal-kapal Barat. Dengan demikian bisa di dapat gambaran yang lebih baik mengenai kemahiran pelaut-pelaut itu mengadakan navigasi, berapa lama diperlukan untuk menempuh suatu trayek tertentu, bagaimana-kah kecakapan mualim tersebut membawa kapal-kapal asing ke tempat yang akan ditujunya. Tentu harus diperhatikan pula perbedaan teknologi kapal: jenis kapal asing lebih besar untuk sanggup melintasi samudra, sedangkan perlengkapannya lebih-maju. Penilaian tentang navigasi mualim-mualim setempat membawa kapal asing, tentu lain daripada jika ia harus membawa kapalnya sendiri. Tetapi sudah dapat dipastikan bahwa dalam penjelajahan pertama di perairan kita kapal-kapal Portugis banyak mendapat bantuan dari pelaut-pelaut setempat sehingga dalam waktu relatif singkat orang-orang Portugis telah mempunyai pengetahuan yang cukup mengenai keadaan iklim dan geografi setempat. Peta-peta dan *roteiros* (petunjuk-petunjuk untuk berlayar) tidak hanya didasarkan atas observasi sendiri oleh orang Portugis, tetapi oleh kemampuannya untuk memperoleh keterangan nautika dari pelaut setempat. Salahsatu contoh ialah *roteiro* yang disusun oleh Francisco Rodrigues yang mendasarkan pengetahuannya atas pengalaman pelaut-pelaut di Indonesia. Toponim Melayu yang dipakai untuk beberapa tempat

⁴ A. Pigafetta, *Premier voyage autour du Monde*, Paris, 1801, 160.

⁵ G.P. Rouffaer dan J.W. Ujzerman (ed.), *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indie* jilid I. D'eerste boeck van Willem Lodewycksz, Den Haag, 1915, 65.

di pantai Vietnam dan Campa jelas menunjukkan asal-usul keterangan yang diperoleh orang-orang Portugis itu.⁶

Bahwa pelaut-pelaut kita sudah mengenal peta untuk berlayar telah dicatat oleh orang Portugis pada awal abad ke 16. Kita mengetahui bahwa mereka berusaha keras untuk memperoleh peta-peta ini. Albuquerque pernah mengirim sebuah peta yang bertuliskan huruf Jawa kepada rajanya. Tetapi kapal Albuquerque yang membawa peta itu tenggelam sehingga dengan demikian kita tidak lagi mempunyai bukti tentang pengetahuan pelayaran Jawa pada masa itu: berapa jauh mereka bisa berlayar, sampai di mana pengetahuan pada waktu itu tentang geografi dan kartografi Nusantara. Hanya keterangan Albuquerque itulah yang memberi indikasi tentang penggunaan peta dalam pelayaran Indonesia dan tidak mustahil bahwa kemajuan kartografi Portugis mengenai wilayah Asia Tenggara telah didasarkan atas peta-peta tersebut. Karena kehilangan ini sekarang kita tidak bisa mengecek kebenaran daripada keterangan Albuquerque yang mengatakan bahwa peta Jawa itu juga mencakup daerah seberang Samudra Indonesia dan malahan menggambarkan pantai Brazil⁷ sehingga bisa saja membuka diskusi yang baru tentang adanya pelayaran Indonesia (Jawa) melintasi Samudra Indonesia sampai ke Samudra Atlantik. Mengenai adanya migrasi ke Madagaskar para sarjana pada waktu ini sudah menerimanya sebagai suatu kenyataan, hanya masih gelap bagi kita dengan jalan bagaimana, pada waktu mana, dari wilayah mana, dan sebab-sebab apakah nenek-moyang penduduk Malagasi yang berbahasa Austronesia mengadakan perpindahan yang sebegitu jauh itu.

Kita harus memperhatikan pula kemungkinan lain yang diajukan oleh Ny. Meilink-Roelofs. Beliau mengemukakan pendapat bahwa peta yang beraksara Jawa tersebut di atas yang jelas berasal dari masa sebelum 1512 dibuat setelah mempelajari peta-peta Portugis yang pada waktu itu sudah mengenal pantai Brazil, dan pengetahuan ini dipakai untuk membetulkan dan

⁶ P.Y. Manguin, *Les Portugais sur les cotes du Viet - Nam et du Campa. Etude sur les routes maritimes et les relations commerciales, d'apres les sources portugaises (xvie, xviiie, xviiiie siecles)*. Paris Ecole Francaise d'Extreme-Orient, 1972 bab I.2.

⁷ A. Cortesao, *Cartografia e cartografos portugueses dos seculos xv e xvi*, 2 jilid, Lisboa, Edicao da "Serra - Nova" (1935), 122-130. Tentang pelayaran ke Madagaskar lihat C. Nooteboom, *Sumatra dan pelayaran di Samudera Hindia*, Jakarta, Bharatara, 1972, a.l. Kata Pengantar.

melengkapi peta-peta yang sebelumnya telah dikenal di sini.⁸ Seandainya pendapat ini diterima dengan ini kita mempunyai bukti yang baik bagaimana pada waktu itu ada interaksi timbalbalik antara pengetahuan navigasi Indonesia dan Barat. Hal demikian itu kita lihat pula pada peta-peta Bugis yang berasal dari abad ke-19.⁹

Alat navigasi yang tidak kurang penting ialah pedoman (kompas) dan strolabe, yang pertama sebagai pembantu untuk menentukan arah dan tempat menurut deklinasi dan inklinasi jarumnya, yang kedua untuk menentukan lokasi menurut pengukuran tinggi matahari, terutama apabila kapal berada di tengah-tengah laut tanpa mempunyai baringan darat.

Ludovico di Varthema dalam perjalanannya pada tahun 1506 dari Kalimantan ke pulau Jawa katanya melihat kompas digunakan oleh nakoda kapal yang ditumpanginya. Selain kompas, kapal itu mempunyai pula "sebuah peta yang penuh garis-garis memanjang dan melintang" ("... una carta la quale era tuuta rigata per lengo oper traverso ..."), sedangkan sang nakoda berceritera bahwa jauh di sebelah selatan pulau Jawa terdapat lautan yang besar di mana siang hari sangat pendek, hanya 4 jam lamanya ("... dove il giorno non dura piu che quattro ore ..."). Jikalau keterangan Varthema tersebut benar maka pelayaran di Samudra Indonesia sudah diadakan sampai jauh melintasi daerah subtropik di sebelah Selatan.¹⁰

Mualim Ibn Majid yang mengantarkan Vasco da Gama dari Malindi di pantai timur Afrika sampai ke Kalikut tidak memperlihatkan rasa heran ketika orang-orang Portugis menunjukkan alat-alat nautika kepadanya, sebab alat-alat tersebut sudah dikenalnya. Namun demikian kita belum dapat memastikan seberapa jauh alat-alat ini dipergunakan dipergunakan di kapal-kapal Indonesia pada waktu itu, apakah alat-alat tersebut sudah umum dipakai, ataukah hanya di beberapa kapal saja. Tetapi dipakai atau tidak, pelaut kita sudah mengenalnya melalui

8 M.A.P. Meilink-Roelofs, *Asian trade and European influence in the Indonesian archipelago between 1500 and about 1630*, Den Haag, Martinus Nijhoff, 1962, 354, catatan 122.

9 C.C.F.M. le Roux, "Boeigneische zeekaarten van den Indischen archipel", *TAG*, seri ke-2, LII 1935, 687-714.

10 A. Bausani, "L'Indonesia nell'opera degli Italiani", dalam *Lettera di Giovanni da Empoli*. (with English translation), Roma, Istituto Italiano per il Medio ed Estremo Oriente, 1970, 16-17, 93.

kapal-kapal Arab dan Persia yang sudah berabad-abad lebih dahulu datang ke perairan Indonesia. Sebenarnya kompas ditemukan di Cina, tetapi orang Cina baru menggunakannya di laut pada akhir abad ke-11, jadi sesudah orang-orang Arab menggunakannya dalam pelayaran Samudra Indonesia. Pengaruh Arab dan Persia dalam kegiatan maritim kita sudah merupakan kenyataan yang tercermin dalam istilah-istilah maritim yang banyak memakai kata pinjaman dari bahasa-bahasa tersebut.¹¹

Jadi keterangan pelaut-pelaut Belanda dari abad ke-17 yang mengatakan bahwa kapal-kapal pribumi tidak mempergunakan kompas belum berarti bahwa alat ini tidak dikenal. Laksamana Steven van der Haghen dalam perjalanannya pertama ke Indonesia membawa beberapa ratus kompas dalam berbagai jenis kotak-kotak, dengan harapan akan menjualnya setiba di sini, tetapi rupanya tidak ada yang memerlukannya sehingga harus dikembalikan ke negeri Belanda karena tidak laku.¹² Entah karena ignoransi sebab belum melihat kebutuhan akan alat itu, namun dapat ditarik kesimpulan bahwa pada abad ke-17 pemakaian kompas belum umum di kapal-kapal pribumi, meskipun sebelum kedatangan kapal-kapal Eropa alat navigasi semacam ini sudah dipakai di kapal-kapal Arab, Persia, Gujarat, dan Cina yang sering mengunjungi kepulauan Indonesia.

Keadaan iklim dan geografi Indonesia memungkinkan pelaut-pelaut pribumi mencari baringannya pada pulau-pulau, gunung-gunung, dan tanjung-tanjung jika berlayar menyusuri pantai, dan pada malam hari mereka menggunakan bintang-bintang di langit yang cerah untuk menentukan tempatnya di tengah laut. Alat-alat navigasi yang biasanya dipakai untuk pelayaran melin-

11 G. Ferrand, "l'Element persan dans les textes nautiques arabes des xive et xve siecles", *Journal Asiatiques*, CCIV, 1924, 193-257. Tentang penggunaan kompas oleh kapal-kapal Cina, lihat J.J.L. Duyvendak, "Iets over zeereizen der Chinezen", dalam *Varia Historica aangeboden aan Prof. Dr. A.W. Byvanck*, Assen, 1954, 102. Tentang studi perbandingan antara navigasi Arab dan Cina, lihat G.R. Tibbetts, "Comparisons bet-ween Arab and Chinese navigational techniques", *Bulletin of the S O A S*, jilid xxxvi, 1973, 97-108. Karya muallim Ibn Majid telah diterjemahkan dalam bahasa Portugis oleh Myron Malkiel-Jirmounsky melalui terjemahan Rusia oleh T.A. Chumovaky, *Tres roteiros desconhecidos de Ahmad ibn Majid*, Lisboa, 1960. Tentang Ibn Majid dan alat-alat nautika Vasco da Gama disebut dalam J.C. van Leur, *Indonesian trade and society: Essays in Asian Social and Economic history*, Den Haag, 1967, 117, diambil dari G. Ferrand, "Le pilote arabe de Vasco da Gama et les instructions nautiques des Arabes au xve siecle", *Annales de Geographie* 1922, 289.

12 Meilink-Roelofs, *Op.cit.*, 104-105.