



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**PENGELOLAAN TRANSPORTASI AIR  
ABAD X SAMPAI XV MASEHI DI JAWA TIMUR  
BERDASARKAN SUMBER PRASASTI**

**SKRIPSI**

**HEDWI PRIHATMOKO  
0705030198**

**PROGRAM STUDI ARKEOLOGI  
FAKULTAS ILMU PENGETAHUAN BUDAYA  
DEPOK  
JULI 2011**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**PENGELOLAAN TRANSPORTASI AIR  
ABAD X SAMPAI XV MASEHI DI JAWA TIMUR  
BERDASARKAN SUMBER PRASASTI**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Humaniora**

**HEDWI PRIHATMOKO  
0705030198**

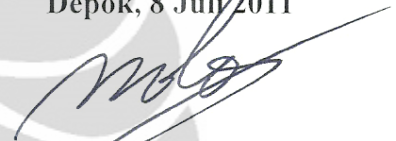
**PROGRAM STUDI ARKEOLOGI  
FAKULTAS ILMU PENGETAHUAN BUDAYA  
DEPOK  
JULI 2011**

## SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa skripsi ini saya susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Indonesia.

Jika kemudian hari ternyata saya melakukan tindakan plagiarisme, saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang dijatuhkan oleh Universitas Indonesia kepada saya.

Depok, 8 Juli 2011



Hedwi Prihatmoko

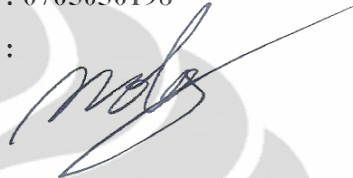
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Hedwi Prihatmoko

NPM : 0705030198

Tanda Tangan :



Tanggal : 8 Juli 2011



## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Hedwi Prihatmoko

NPM : 0705030198

Program Studi : Arkeologi

Judul : PENGELOLAAN TRANSPORTASI AIR ABAD X SAMPAI XV  
MASEHI DI JAWA TIMUR BERDASARKAN SUMBER PRASASTI

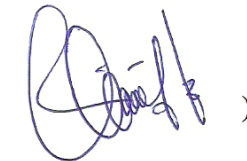
Ini telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Humaniora pada Program Studi Arkeologi, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.

## DEWAN PENGUJI

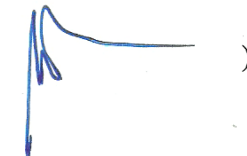
Pembimbing : Dr. Supratikno Rahardjo

(  )

Penguji : Dr. Ninie Susanti

(  )

Penguji : Dr. Wanny Rahardjo

(  )

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 8 Juli 2011

Dekan  
Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya  
Universitas Indonesia


Dr. Bambang Wibawarta, M.A.

NIP. 196510231990031002

## UCAPAN TERIMA KASIH

Syahdan. Saya mengucapkan terima kasih kepada Tuhan Yang Maha Esa berkaitan dengan penyelesaian skripsi ini. Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Humaniora Jurusan Arkeologi di Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.

Saya menyadari bahwa penyelesaian skripsi ini juga didukung oleh banyak pihak. Tanpa dukungan pihak-pihak tersebut, skripsi ini tidak mungkin dapat terselesaikan dengan baik. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Keluarga saya: Bapak Supriyono, Ibu Albertha Sustiwi Widyaningsih, dan Munda Pridyandaru. Semangat dan dukungan (material maupun moral) yang kalian berikan tidak ternilai bagi saya.
2. Dr. Supratikno Rahardjo sebagai pembimbing skripsi saya. Saya mengucapkan banyak terima kasih serta permintaan maaf yang sebesar-besarnya kepada beliau. Ketekunan, kesabaran, peringatan, dan pengetahuan yang beliau berikan merupakan penunjang utama terselesaikannya skripsi ini.
3. Dr. Ninie Susanti dan Dr. Wanny Rahardjo. Kepada Dr. Ninie Susanti, terima kasih saya ucapkan atas kesediaannya untuk mengarahkan (selama proses penulisan skripsi), memperbaiki (terutama masalah yang berkaitan dengan epigrafi), dan menguji saya. Kepada Dr. Wanny Rahardjo, terima kasih saya ucapkan atas kesediaannya untuk memberi perbaikan (terutama masalah analisis dan metode) dan menguji saya. Saya juga mengucapkan permintaan maaf terhadap kelalaian yang saya lakukan selama dibimbing oleh mereka.
4. Dr. Cecep Eka Permana, Ibu Ingrid H.E. Pojoh, M.Hum., dan Dr. Ali Akbar yang telah membimbing saya dengan sabar selama penulisan proposal skripsi. Selain terima kasih, permintaan maaf juga patut saya ucapkan karena kelalaian saya sehingga beberapa kali saya tidak lulus mata kuliah mereka.

5. Semua dosen di Jurusan Arkeologi UI yang belum dapat saya sebutkan satu per satu. Saya patut memberikan hormat atas dukungan, semangat, dan pendidikan selama masa perkuliahan saya yang panjang.
6. Para pegawai FIB-UI, terutama Sukirno, Nur, Pak Endang, Pak Jain, Mba Yayi, Mas Budi, Mas Yanto atas bantuan dan pertemanan selama kuliah.
7. Ivan Aulia Ahsan yang telah meminjamkan koleksi buku-buku pribadinya di Ivan Aulia Ahsan Library yang amat lengkap itu.
8. *Panthera Tigris Academicus* UI (teman senasib, seperjuangan, dan sepenanggungan): Satria Utama “Bang Sat”, Fajri Dwi Nugroho “Jebir”, dan Elymart Jastro Situmorang “Lay” atas persahabatan yang menyenangkan, melewati susah-senang bersama (walau lebih banyak susahnyanya). Kalian adalah reaktor semangat di masa-masa sulit. Masa kuliah menjadi warna-warni-campang-camping-puruk-parak berkat kehadiran kalian. Semoga berlanjut hingga masa yang akan datang.
9. Teman-teman KAMA FIB UI, teman seangkatan: Ninik, Zamahsyari, Ares, Thanti, Juju, Egi, Poppy, Kanya, Jo, Chaidir, Nanda, Widma, Riri, Hansel, Suci, Widya, Ade, Taofik, Eko, Bertha, Dita, Adit, Fira, Prita, Tumpeng, Irfan, Aril, Egga, Bimo, Kara, teman-teman Studio DG (terutama Gadis Dellilah atas pemberian semangatnya yang konsisten), teman-teman Pendopo, dan Bapak Supratiknya.
10. Terima kasih teramat khusus saya ucapkan kepada diri saya sendiri, Hedwigis Hedwi Prihatmoko karena tanpa kemauan, semangat, dan keyakinan dalam diri sendiri maka skripsi ini tidak mungkin akan berhasil. Tetaplah berkarya selalu!

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan kalian dan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan di masyarakat. Tabik.

Depok, 8 Juli 2010

Penulis

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hedwi Prihatmoko  
NPM : 0705030198  
Program Studi : Arkeologi  
Departemen : Arkeologi  
Fakultas : Ilmu Pengetahuan Budaya  
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

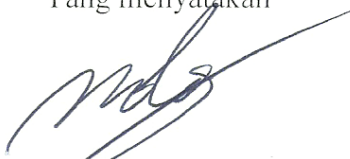
PENGELOLAAN TRANSPORTASI AIR  
ABAD X SAMPAI XV MASEHI DI JAWA TIMUR  
BERDASARKAN SUMBER PRASASTI

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengolah dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Pada Tanggal : 8 Juli 2010

Yang menyatakan



Hedwi Prihatmoko



## ABSTRAK

Nama : Hedwi Prihatmoko  
Program Studi : Arkeologi  
Judul : Pengelolaan Transportasi Air Abad X sampai XV Masehi di Jawa Timur Berdasarkan Sumber Prasasti

Skripsi ini membahas tentang pengelolaan transportasi air kuna berdasarkan tinjauan atas sumber-sumber prasasti, khususnya pada abad X sampai XV Masehi di Jawa Timur. Data penelitian diperoleh melalui studi kepustakaan dan lapangan. Data kepustakaan diperoleh melalui penelaahan terhadap sejumlah buku, jurnal ilmiah, naskah asing, dan hasil-hasil penelitian yang berhubungan dengan prasasti-prasasti di Jawa Timur. Data lapangan berupa foto-foto relief candi sebagai pembanding. Data tersebut dikumpulkan, diolah, dan dikelompokan berdasarkan aspek-aspek transportasi. Hasilnya berupa gambaran mengenai sistem pengelolaan transportasi air pada abad X sampai XV Masehi di Jawa Timur.

Kata Kunci:

Pengelolaan Transportasi Air, Jawa Timur, Abad ke-X sampai ke-XV, Prasasti

## ABSTRACT

Name : Hedwi Prihatmoko  
Concentration : Archaeology  
Title : Water Transportation Management in the Tenth until Fifteenth Century AD in East Java Based on Inscriptions

This study discusses about the ancient water transportation management based on inscriptions as its main source, especially in the tenth until the fifteenth century AD in East Java. Informations for this research were obtained from literatures and field observations. Literature informations were obtained through reviews of several books, scholarly journals, foreign manuscripts, and research reports related to the inscriptions in East Java. Field data were obtained through observations by making photographs to use as a comparison. The data were collected, processed, and sorted based on transportation aspects. The result is a description of the water transportation management system in the tenth until the fifteenth century AD in East Java.

**Keyword:**

Water Transportation Management, East Java, tenth until the fifteenth century AD, Inscriptions

## DAFTAR ISI

<b>JUDUL</b>	<b>i</b>
<b>SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	<b>iv</b>
<b>UCAPAN TERIMA KASIH</b>	<b>v</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRAK</b>	<b>viii</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR PETA</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Permasalahan Penelitian	6
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian	6
1.4. Sumber dan Ruang Lingkup Data	7
1.5. Gambaran Umum Data	7
1.6. Metode Penelitian	8
1.6.1. Pengumpulan Data	9
1.6.2. Pengolahan Data	9
1.6.3. Penafsiran Data	10
1.7. Riwayat Penelitian	10
<b>BAB 2. LATAR BELAKANG SEJARAH KERAJAAN-KERAJAAN DI JAWA TIMUR PADA ABAD X-XV M</b>	<b>12</b>
2.1. Mataram Kuno Sebelum Perpindahan Pusat Kerajaan ke Jawa Timur	12
2.2. Perpindahan Pusat Kerajaan	14
2.3. Kegiatan Politik	15

2.3.1. Penyelenggara Pemerintahan	15
2.3.2. Penataan Birokrasi	18
2.3.3. Hubungan dengan Luar	22
2.4. Kegiatan Perekonomian	25
2.4.1. Pelaku Ekonomi	25
2.4.2. Produksi	31
2.4.3. Distribusi	35
2.4.4. Sarana	36
<b>BAB 3. DESKRIPSI</b>	<b>40</b>
3.1. Kutipan Isi Prasasti yang Berkaitan dengan Transportasi Air	40
3.2. Relief-Relief yang Menggambarkan Alat Transportasi Air	64
3.2.1. Candi Panataran	64
3.2.2. Candi Jago	67
3.3. Kutipan dari Nagarakrtagama	68
<b>BAB 4. ANALISIS</b>	<b>71</b>
4.1. Jenis-Jenis Sarana Transportasi Air	71
4.1.1. Identifikasi Sarana Transportasi Air	72
4.1.2. Komoditi	90
4.2. Petugas Pengelolaan Transportasi Air	91
4.2.1. Pejabat Pemerintahan	91
4.2.2. Mañilala Drwya Haji	93
4.3. Alur Pemanfaatan Transportasi Air	95
4.3.1. Transportasi Air sebagai Penghubung Pedalaman dengan Pesisir	97
4.3.2. Transportasi Air sebagai Penjalin Hubungan Luar	100
<b>BAB 5. PENUTUP</b>	<b>102</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>104</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>110</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Relief Perahu dengan 2 Penumpang di Pendopo Teras Candi Panataran	64
Gambar 2	Relief Perahu dengan 1 Penumpang di Pendopo Teras Candi Panataran	65
Gambar 3	Relief Perahu Bertiang di Pendopo Teras Candi Panataran	66
Gambar 4	Relief Perahu dengan 1 Penumpang di Candi Jago	67
Gambar 5	Relief Perahu Arwah dengan 5 Penumpang di Candi Jago	68
Gambar 6	Tiang yang Memiliki Tempat untuk Mengawasi	80
Gambar 7	Perahu Lambo	82
Gambar 8	Perahu Payang di Pantai Utara Jawa	83
Gambar 9	Perahu Lanchara Melayu pada Awal Abad ke-17	84
Gambar 10	Replika Perahu Lancang Kuning	84
Gambar 11	Penggunaan Dayung di Relief Perahu Pendopo Teras Candi	86
Gambar 12	Penggunaan Dayung di Relief Perahu Pendopo Teras Candi	87
Gambar 13	Penggunaan Dayung di Relief Perahu Candi Jago	87
Gambar 14	Perahu Jukung Hawayan yang Termasuk ke Dalam Tipe Lesung ( <i>Dugout Cannoe</i> )	88
Gambar 15	Penggunaan Layar dan Bilah-Bilah Kayu di Relief Perahu	89
Gambar 16	Relief Perahu Arwah di Candi Jago	89
Gambar 17	Perahu Banama Tingang Suku Dayak	90

## DAFTAR TABEL

Tabel 1 Daftar Prasasti yang Menjadi Data Penelitian	7
Tabel 2 Daftar Raja-Raja yang Memerintah Jawa Timur	16
Tabel 3 <i>Masamwyawahara</i> yang Menyebutkan Keterangan yang Berkaitan dengan Perahu atau Bagian Perahu	74
Tabel 4 Kelompok Perahu Berdasarkan Bentuknya	85
Tabel 5 Kelompok Perahu Berdasarkan Fungsinya	90
Tabel 6 Daftar Nama-Nama Naditirapradesa dan Nusa yang Terdapat di Prasasti Cunggu	98
Tabel 7 Daftar Aspek Transportasi yang Terdapat di Dalam Prasasti	110
Tabel 8 Daftar Pejabat Kerajaan yang Bertanggung Jawab	110
Tabel 9 Daftar Manīlāla Drwya Haji yang Berkaitan dengan Sarana Transportasi Air	110
Tabel 10 Daftar Profesional yang Berkaitan dengan Sarana Transportasi Air	111
Tabel 11 Daftar Komoditi Perdagangan	114

## DAFTAR PETA

Peta Sebaran Temuan Prasasti Batu

117



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Sistem transportasi tercipta karena adanya kebutuhan akan kegiatan transportasi (*transportation demand*) yang dibuat sebagai sarana untuk memenuhi kebutuhan ekonomi, sosial, dan budaya manusia. Hal tersebut merupakan interaksi langsung antara manusia dengan lingkungan karena mempengaruhi kemudahan manusia dalam mendapatkan sesuatu dari lingkungannya. Sebagai contoh, manusia akan dapat bergerak dengan jumlah yang lebih banyak secara lebih mudah dan jauh jika mereka menggunakan alat transportasi dalam menjelajahi lingkungannya. Perubahan teknologi transportasi bahkan dapat membuat manusia memaknai ulang lingkungannya, misalnya sungai besar dapat menjadi penghalang (untuk jenis transportasi darat), tetapi akan menjadi potensi yang sangat baik dengan tersedianya teknologi rakit atau kapal (jenis transportasi air) (Papacostas & Prevedouras, 2005: 2; Sharer & Ashmore, 2003: 465).

Transportasi merupakan suatu sistem yang memiliki fasilitas tetap (*fixed facilities*), entitas yang bergerak (*flow entities*), dan sistem kontrol (*system control*) yang memungkinkan manusia atau barang untuk mengatasi halangan lingkungan secara geografis dengan efisien dan bertujuan untuk mempersingkat penggunaan waktu untuk kegiatan tertentu. Ketiga aspek tersebut –fasilitas tetap, entitas yang bergerak, dan sistem kontrol– menjadi unsur-unsur penting agar penggunaan transportasi dapat berlangsung dengan baik. Fasilitas tetap merupakan komponen fisik dari sistem yang sifatnya tetap secara ruang dan bersifat menyatukan jaringan perhubungan (misalnya jalan, rel, terminal, bandara, dan pelabuhan). Entitas bergerak dan teknologi merupakan unit yang bergerak atau bekerja di dalam fasilitas tetap (misalnya mobil, kapal, dll). Sistem kontrol merupakan pengendali atau pengatur entitas bergerak yang bekerja dalam fasilitas tetap (Papacostas & Prevedouras, 2005: 1).

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, transportasi air juga memiliki sistem di dalamnya. Di Nusantara, transportasi air merupakan sarana untuk memudahkan bergerak dalam mencari kebutuhan akan makanan, merupakan



sarana transportasi dan rekreasi. Barang-barang dagangan yang dihasilkan dari suatu daerah harus dibawa dari satu tempat ke tempat lain. Dalam hal ini, perdagangan atau perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat lain, transportasi air memegang peranan yang penting, bahkan transportasi air tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari tetapi juga untuk keperluan magis religius (Sukendar, 2002: 1).

Di sepanjang Pulau Jawa terdapat sederetan gunung berapi yang berjajar memanjang membentuk tulang punggung dari timur ke barat. Gunung-gunung dan dataran-dataran tinggi lainnya membantu memisahkan wilayah pedalaman menjadi kawasan-kawasan yang relatif terpencil yang sangat cocok bagi pengolahan sawah. Daerah-daerah padi di Jawa itu merupakan salah satu di antara yang terkaya di dunia. Jalur-jalur perhubungan yang utama di Jawa adalah sungai-sungai yang sebagian besar relatif pendek, walaupun bukan berarti pada masa tersebut jalur perhubungan airnya hanya sebatas melalui sungai saja. Jejak penggunaan kapal besar dalam masa kerajaan Jawa Tengah abad ke-8 sampai 10 M melalui penggambaran pada relief di Candi Borobudur menunjukkan bahwa kemungkinan besar telah terdapat pelayaran laut lepas. Hal itu didukung juga dari penafsiran terhadap prasasti Sojomerto (sekitar 700 M) bahwa telah ada hubungan antara Jawa dan Sumatera, dan hubungan tersebut terjadi melalui jalur laut (Ricklefs, 2005: 21-22; Munandar, 2009: 8). Penggunaan jalur perhubungan laut memang masih belum banyak pada masa pusat kerajaan di Jawa Tengah dan pemanfaatan jalur perhubungan air lebih kepada sungai-sungai yang sifatnya lebih ke pedalaman.

Ketika Jawa Timur muncul sebagai pusat kerajaan besar, orientasi yang lebih ditekankan kepada pemanfaatan sungai menimbulkan konsekuensi logis terhadap daerah itu, bahkan bagi kawasan Nusantara secara umum. Berdasarkan kenyataan tersebut maka pemanfaatan sarana transportasi air menjadi lebih besar dan peranannya menjadi lebih penting, bahkan mencapai ruang lingkup yang lebih besar lagi yang tidak hanya berkutat pada wilayah pedalaman saja (Burhanuddin, dkk 2003: 125-126). Orientasi yang lebih ditekankan kepada pemanfaatan wilayah air mulai berkembang ketika terjadi pemindahan pusat kerajaan ke wilayah Jawa

Timur hingga masa Majapahit. De Casparis berpendapat bahwa terdapat aspek yang dapat dipertimbangkan mengenai pemindahan pusat kerajaan tersebut, yaitu:

*...radja-radja Mataram Lama seperti Balitung sampai dengan Wawa lebih mementingkan Djawa Timur daripada Djawa Tengah karena keinsjafan akan pentingnja perniagaan antar pulau. (de Casparis, 1958: 9)*

Selain itu, Naerssen juga berpendapat:

*Perpindahan dari pedalaman ke pesisir. Perekonomian keraton Jawa Tengah diutamakan pada pertanian, terkurung oleh pegunungan, kemungkinannya untuk perluasan terbatas. Lebih lagi, bersamaan dengan perkembangan perdagangan laut internasional, kebutuhan untuk mendekati pesisir terasa lebih terbuka. Jawa Timur memberikan kedua keuntungan tersebut. Daerah pedalamannya terdiri dari dataran yang luas, yang dilalui oleh Sungai Brantas yang mampu dinavigasi. Delta sungai ini, dan Sungai Solo, sempurna untuk menjadi pelabuhan laut besar<sup>1</sup>. (Naerssen, 1977: 58)*

Perkiraan letak wilayah pusat kerajaan yang terletak di Jawa Tengah berada di bagian selatan, di antaranya pada lokasi-lokasi yang diperkirakan; Kedu Selatan atau daerah sekitar Prambanan atau Purwadadi-Grobogan. Pusat kerajaan dimungkinkan berpindah-pindah sesuai dengan keputusan raja yang memerintah dengan pertimbangan berbagai hal. Dari studi toponimi dan arkeologi jelaslah bahwa pusat kerajaan Mataram Kuno sampai dengan pemerintahan raja Wawa berada di pedalaman Jawa Tengah (Susanti, 2008: 17). Posisi tersebut memang merupakan posisi yang strategis pada wilayah selatan Jawa Tengah dalam pengembangan sektor agraris, tetapi juga menjadi rintangan dalam mengadakan

---

<sup>1</sup> Dalam bukunya yang berjudul *The Economic and Administrative History of Early Indonesia*, Naerssen berpendapat: *The drift from interior to the coast. The economy of the Central Javanese kratons was mainly agrarian, locked by mountains, its possibilities for extension were limited. Moreover, together with the development of the international sea trade, the necessity was felt more more accessible approaches to coastal areas. East Java offered both opportunities. Its hinterland consists of wide plains, through which the well-navigable Brantas River streams. The delta of this river and of the Solo River were, and still are, perfectly situated for sea harbours* (Naerssen, 1977: 58).

hubungan dengan luar, dalam hal ini jalur pada laut utara Jawa yang menjadi jalur utama perhubungan laut.

Jawa Timur, seperti yang telah dipaparkan sebelumnya, memiliki lokasi yang strategis untuk lebih “terbuka” dengan jalur perhubungan di sepanjang Pantai Utara Jawa. Seperti yang telah diketahui, Jawa Timur dengan Sungai Brantas-nya sangat memungkinkan untuk meningkatkan jalur-jalur perdagangan ke seluruh wilayah Nusantara maupun jalur-jalur internasional. Hal tersebut, menurut Antoinette M.B. Jones, tampak dalam prasasti-prasasti dari periode Jawa Timur yang lebih memperhatikan persoalan-persoalan perdagangan dan ekonomi, yang terlihat dari seringnya penyebutan pajak yang dikenakan pada para pedagang, pengrajin, orang-orang asing, dan kapal-kapal (Nastiti, 2003: 27).

Pada abad ke-X sampai dengan XV Masehi, Jawa Timur memulai perkembangannya dalam meningkatkan hubungannya dengan dunia luar dengan melalui jalur-jalur air. Pada abad ke-XVI, dalam masa kerajaan-kerajaan Islam, perhubungan itu telah mencapai keadaan yang mapan. Perpindahan yang terjadi pada abad ke-X tersebut menjadi awal di mana wilayah Jawa Timur menjadi konsentrasi peradaban yang lebih terbuka. Hal tersebut diperkirakan karena pada awal abad ke-10 M mulai berkembang sistem perdagangan emporia (*emperion*=bandar) dan prosedur yang dijalankan pada masa itu tidak didasarkan atas permintaan-penawaran, tetapi atas dasar persetujuan politik antara orang-orang asing dan pemimpin-pemimpin setempat. Pertukaran tersebut dilakukan seolah-olah orang-orang asing sedang mempersembahkan hadiah atau upeti kepada raja atau wakilnya, dan raja memberikan hadiah kepada orang-orang asing karena besar hatinya.

Menurut Chauduri, peranan utama penguasa setempat bukan sebagai pedagang, tetapi lebih kepada fungsi politik, yaitu untuk menjamin keamanan dan sarana ekonomi di emporia-emporium tersebut. Perkembangan dalam perhubungan luar tersebut makin terlihat pada masa-masa selanjutnya. Pada abad ke-XI, dan terutama di bawah pemerintahan Raja Airlangga, pedagang asing semakin banyak disebutkan dalam prasasti (Lombard, 2005: 19; Miksic, 1981: 7; Susanti, 2010: 115).

Mulai abad ke-XII, jaringan dagang yang meliputi Pulau Jawa tampak lebih ramai. Hal tersebut juga dipengaruhi dengan banyak dibukanya bandar-bandar Cina sehingga mempengaruhi tingginya aktivitas perniagaan di kawasan Samudera Hindia, sampai dengan pertengahan abad ke-XIII (Lombard, 2005: 28; Christie, 1998: 344). Pada abad ke-XIII terjadi perubahan mendasar atau “krisis” dalam sejarah Semenanjung Indocina, seperti juga dalam sejarah Asia Tenggara pada umumnya, seperti ekspedisi yang dilakukan bangsa Mongol, kemunduran kerajaan Angkor, suku-suku Thai yang membebaskan diri, dan di Nusantara adalah kemunduran yang dialami Sriwijaya. Hal tersebut memberikan keuntungan pada kerajaan yang saat itu sedang berkembang di wilayah Jawa Timur, yaitu Majapahit (Lombard, 2005: 29). Pada masa tersebut, Majapahit juga mengembangkan perhubungan laut dengan intensif sampai abad ke-XV ketika kerajaan-kerajaan Islam mulai berkembang dan menggantikan kekuasaan kerajaan-kerajaan Hindu-Buddha.

Perkembangan terhadap hubungan luar tersebut memang didukung oleh kewilayahan Jawa Timur dengan sungai-sungainya. Sungai-sungai tersebut memberikan sarana yang baik bagi penggunaan transportasi air. Penggunaan transportasi air juga disebutkan dalam prasasti-prasasti yang berada di Jawa Timur, seperti prasasti Wimalasrama (Masa Pu Sindok, menyebutkan banyak jenis perahu), Patakan (masa Airlangga, menyebutkan *langkapan*), Kambang Putih (masa Janggala (1015 Śaka), menyebutkan *parahu* dan *banawa*, Hantang (masa Kadiri (1057 Śaka), menyebutkan *manambingi* yaitu petugas penyeberangan sungai, Canggal (masa Majapahit (1280 Śaka), menyebutkan *anambangi* yaitu petugas penyeberangan sungai), dll. Penyebutan transportasi air pada prasasti tersebut sebagian besar terdapat pada bagian status sima (daerah perdikan atau daerah yang mendapatkan hak khusus) terhadap batasan-batasan barang dagangan yang tidak dikenai pajak. Beberapa, seperti pada prasasti Kamalagyan (masa Airlangga, 959 Śaka), penyebutan yang berhubungan dengan transportasi air disebutkan pada bagian *sambandha*.

## 1.2 Permasalahan Penelitian

Dalam masyarakat Jawa Kuna, transportasi air berkaitan dengan bidang perekonomian berdasarkan sumber-sumber prasasti yang tersisa di masa sekarang, walaupun tidak semua, seperti dalam prasasti Jariņ yang berkaitan dengan kemiliteran. Pembahasan mengenai perekonomian Jawa Kuna telah banyak dibahas oleh para peneliti, seperti Titi Surti Nastiti, Supratikno Rahardjo, Jan Wisseman Christie, dan A.M. Barret Jones. Dalam pembahasan yang mereka lakukan, transportasi air hanya sebagai salah satu aspek saja, dan bukan sebagai sasaran utamanya. Padahal, perekonomian –dan sebagian kecil bidang lain– yang menggunakan jalur perhubungan air, pasti menempatkan transportasi air sebagai pemeran penting. Pada kerajaan-kerajaan yang berpusat di Jawa Timur, saat orientasi untuk lebih memanfaatkan jalur perhubungan air mengalami peningkatan, hal tersebut juga menimbulkan makin besarnya peran transportasi air. Dari fenomena tersebut, muncullah pertanyaan, bagaimana pengelolaan transportasi air dari abad ke-X sampai XV Masehi?

## 1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Berdasarkan permasalahan penelitian maka tujuan penelitian ini akan mengarah pada rekonstruksi sejarah kebudayaan. Secara khusus, rekonstruksi sejarah kebudayaan tersebut berupa rekonstruksi pemanfaatan jalur perhubungan air dari abad ke-X sampai XV Masehi. Rekonstruksi ini diharapkan mampu melengkapi informasi mengenai sejarah kebudayaan abad ke-X sampai XV Masehi, khususnya dalam hal pemanfaatan jalur perhubungan air.

## 1.4 Sumber dan Ruang Lingkup Data

Epigrafi adalah studi tentang prasasti sebagai datanya. Prasasti bersifat resmi isinya karena dikeluarkan oleh raja atau pejabat tinggi kerajaan. Oleh karena sifatnya yang resmi tersebut, prasasti memiliki tingkat keabsahan yang paling tinggi di antarainggalan-tinggalan tertulis masa lalu (Boechari, 1964: 40; Bakker 1972: 9; Djafar 1990: 3).

Sumber data yang akan digunakan pada penelitian kali ini adalah sumber-sumber prasasti sebagai sumber data utama. Data yang diperoleh dari sumber

prasasti nanti akan dilengkapi dengan data penunjang yang didapat dari sumber pernaknahan, yaitu karya sastra. Selain itu, data juga akan dibandingkan dengan data yang diperoleh dari penggambaran pada relief di candi-candi. Ruang lingkup penelitian ini dari abad X sampai XV Masehi di wilayah Jawa Timur, yaitu dari masa Mataram Kuna (pemerintahan Pu Sindok) sampai masa Majapahit.

### 1.5 Gambaran Umum Data

Prasasti yang berada dalam abad ke X-XV M berasal dari masa Pu Sindok (27 buah), Airlangga (33 buah), Dharmawangsa Tguh (3 buah), Daha/Kadiri (26 buah), Janggala (14 buah), Singhasari (8 buah), dan Majapahit (49 buah). Akan tetapi, tidak semua prasasti tersebut menjadi data dalam penelitian kali ini. Dalam prasasti-prasasti tersebut, data yang digunakan adalah prasasti-prasasti yang telah dialihaksarakan, yaitu yang terdapat pada bagian *sambandha*, penerima anugerah, dan aturan-aturan perpajakan setelah suatu daerah menjadi sima. Prasasti yang menjadi mengandung adalah:

No.	Prasasti (Masa)	Sumber Alih Aksara
1.	Gulung-Gulung (851 Śaka)	OJO XXXVIII; Trigangga, 2003.
2.	Sarañan (851 Śaka)	OJO XXXVII
3.	Linggasuntan (851 Śaka)	OJO XXXIX; Trigangga, 2003.
4.	Turryan (851 Śaka)	de Casparis, 1987: 45
5.	Jëru-Jëru (852 Śaka)	OJO XLIII; Trigangga, 2003.
6.	Candi Lor (859 Śaka)	OJO XLVI
7.	Wimalaśrama (tanpa tahun)	OJO CXII
8.	Cane (943 Śaka)	Susanti, 2003: 340; OJO LVIII
9.	Baru (952 Śaka)	OJO LX
10.	Kamalagyan (959 Śaka)	Susanti, 2003: 423
11.	Gandhakuti (964 Śaka)	OJO LXIII
12.	Patakan (tanpa tahun)	OJO LIX
13.	Manañjung	Stutterheim, 1928: 106-107
14.	Turunhyang A	OJO LIV; Susanti, 2003: 433-440

15.	Kambang Putih (1015 Śaka)	OJO CXVIII
16.	Hantang (1057 Śaka)	OJO LXVIII
17.	Jariij (1103 Śaka)	OJO LXXI
18.	Canggu (1280 Śaka)	Suhadi, 1993: 585-590; Pigeaud, 1960: 108-112, 156-161; Pinardi, 1993: 197-201
19.	Waringin Pitu (1369 Śaka)	Suhadi, 1993: 660-677; Surjandari, 2004: 261-277
20.	Balawi (1227 Śaka)	Surjandari, 2004: 176-190
21.	Tuhañaru (1245 Śaka)	Surjandari, 2004: 191-217

Tabel 1 Daftar Prasasti yang Menjadi Data Penelitian

Data penunjang dan data pembanding menggunakan data yang berasal dari naskah dan relief. Naskah yang akan dijadikan data penunjang adalah Nagarakrtagama. Relief yang akan dijadikan data pembanding adalah relief pada Candi Panataran dan Candi Jago. Data etnografi juga akan digunakan, khususnya untuk memberikan penggambaran bentuk dengan perbandingan bentuk perahu tradisional di masa sekarang.

### 1.6 Metode Penelitian

Secara garis besar, peran epigrafi adalah mengkaji khusus sumber tertulis dalam bentuk prasasti. Epigrafi, dalam hal ini, bertujuan untuk menyuguhkan informasi khasanah data sumber tertulis. Data tersebut telah diolah sehingga dapat lebih mudah dimengerti dan dirujuk. Penelitian epigrafi yang dilakukan kali ini mengkaji, mengungkap, dan menampilkan aspek-aspek yang terkandung di dalam sumber tertulis, dalam pengertian bahasan yang bersifat sintesis (Kartakusuma, 2003: 201-202). Secara umum, metode yang akan dilakukan pada penelitian ini meliputi pengumpulan data, pengolahan data, dan penafsiran data. Pengumpulan data bertujuan untuk memperoleh semua data yang diperlukan dalam penelitian. Kemudian, pengolahan data akan mengintegrasikan dan menyusun data berdasarkan pengelompokan tertentu. Penafsiran data memaparkan kesimpulan-kesimpulan yang berasal dari pengolahan data untuk memberikan

penjelasan yang mengarah pada tujuan penelitian (Deetz, 1967: 8-9). Secara rinci, kerangka kerja dalam penelitian ini adalah:

### 1.6.1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan berbagai data yang berkaitan dengan obyek penelitian. Pengumpulan tersebut dapat berasal dari OJO, OV, *An Inventory of the Dated Inscriptions in Java* (untuk penanggalan dan penelusuran data), dan berbagai terbitan prasasti lain. Data penunjang yang berasal dari naskah Nagarakrtagama diperoleh dari *Java In The 14<sup>th</sup> Century: A Study In Cultural History Vol. I-IV*. Data pembanding berupa relief dari Candi Panataran dan Candi Jago berasal dari foto yang diambil oleh Edhie Wurjantoro. Pengumpulan juga dilakukan terhadap data etnografi berupa penggambaran bentuk perahu tradisional di masa sekarang.

Langkah selanjutnya dalam tahap pengumpulan data adalah mengambil cuplikan-cuplikan yang mengindikasikan adanya aspek yang berkaitan dengan sarana transportasi air yang berasal dari berbagai sumber untuk dijadikan data. Cuplikan-cuplikan di prasasti yang berkaitan dengan transportasi air terdapat pada bagian *sambandha* dan status sima (terutama pada bagian *masamwyawahara*, yaitu aturan-aturan perpajakan setelah suatu daerah menjadi sima). Informasi tersebut yang akan dideskripsikan secara mendetail dan dilakukan alih bahasa. Deskripsi sumber tersebut mencakup:

- Lokasi
- Aksara dan bahasa
- Keadaan prasasti
- Unsur isi yang memuat informasi yang berhubungan dengan transportasi air

### 1.6.2. Pengolahan Data

Dalam pengolahan data, data berupa cuplikan-cuplikan prasasti akan dikelompokkan berdasarkan aspek-aspek transportasi, yaitu: alat atau sarana transportasi, pengelola, dan fasilitas. Kemudian, pengelompokan tersebut akan dimasukkan ke dalam tabel sehingga akan lebih mudah terlihat



hubungan yang jelas atas informasi yang satu dengan yang lainnya untuk nantinya akan dibawa ke dalam tahap penafsiran (Sharer & Ashmore, 1979: 276-281).

Dalam pengolahan data ini juga akan dilakukan identifikasi terhadap istilah-istilah yang berkaitan dengan pengelolaan sarana transportasi air. Identifikasi ini ditinjau melalui aspek bahasa dan perbandingan melalui data etnografi (untuk beberapa istilah). Selain itu, data yang berupa relief akan digunakan juga sebagai pembanding dalam proses identifikasi sarana transportasi.

### **1.6.3. Penafsiran Data**

Penafsiran data bertujuan untuk memberikan pemaparan mengenai sistem pengelolaan transportasi air pada abad X sampai XV Masehi di Jawa Timur. Pemaparan antara data yang dicuplik berdasarkan aspek-aspek transportasi tersebut dikaitkan dengan tujuan penelitian (rekonstruksi sejarah kebudayaan, khususnya rekonstruksi pemanfaatan jalur perhubungan air dari abad X sampai XV Masehi di Jawa Timur) di dalam konteks yang sesuai dengan ruang lingkup penelitian serta didukung dengan data penunjang dan data pembanding.

Prasasti sebagai data sejarah yang dapat dianggap paling dapat dipercaya memerlukan berbagai alat analisis supaya data yang termuat di dalamnya dapat diungkapkan secara maksimal untuk menunjang penyusunan penulisan sejarah kuno Indonesia (Susanti, 1997: 181). Semua informasi yang disusun tersebut harus berada pada koridor yang sesuai dengan tujuan penelitian agar eksplanasi yang diungkapkan tidak sporadik.

## **1.7 Riwayat Penelitian**

Penelitian mengenai transportasi masa Jawa Kuna masih jarang dilakukan oleh para peneliti. Pada tahun 2007, pernah dilakukan penelitian yang bertema *Pengelolaan Transportasi Pada Masa Jawa Kuna Abad VIII-XV Masehi: Kajian Arkeologi* yang dilakukan oleh Ninie Susanti, Siti Kuspariyati, Edhie Wurjantoro, dan Wanny Rahardjo. Penelitian tersebut membahas mengenai pengelolaan

transportasi secara umum, dan tidak mengkaji secara khusus mengenai pengelolaan transportasi air. Penelitian yang dilakukan oleh Ninie Susanti, dkk (walaupun masih secara umum) telah memberikan sumbangan mengenai konsep-konsep pengelolaan transportasi. Penelitian tentang transportasi air juga pernah dilakukan oleh Jopie Wangania yang bertema *Jenis-Jenis Perahu Di Pantai Utara Jawa-Madura* dan Haris Sukendar yang bertema *Perahu Tradisional Nusantara*. Penelitian yang dilakukan oleh Jopie Wangania merupakan studi antropologi mengenai penggunaan perahu di wilayah pantai utara Jawa dan Madura. Penelitian yang mirip juga dilakukan oleh Haris Sukendar, tetapi Haris Sukendar menarik lebih ke belakang, yaitu sejak masa prasejarah sampai sekarang terhadap perahu-perahu Nusantara. Kedua penelitian tersebut memberikan data etnografi yang dibutuhkan dalam penelitian yang dilakukan kali ini.

Penelitian-penelitian lain rata-rata hanya memasukkan transportasi sebagai salah satu aspek saja yang tidak dibahas secara mendalam dalam kajian utama penelitiannya, seperti yang dilakukan oleh Titi Surti Nastiti di dalam tulisannya yang berjudul *Pasar Di Jawa Kuna Masa Mataram Kuna Abad VIII-XI Masehi*. Penelitian tersebut hanya membahas transportasi air secara sekilas sebagai salah satu aspek dalam ekonomi pasar masa Mataram Kuna. Penelitian yang dilakukan oleh Supratikno Rahardjo dalam tulisannya yang berjudul *Peradaban Jawa: Dinamika Pranata Politik, Agama, dan Ekonomi Jawa Kuno*. Penelitian tersebut membahas transportasi air sebagai bagian dalam pranata ekonomi di peradaban Jawa Kuno dan belum dibahas secara mendalam. Penelitian yang dilakukan oleh Ninik Setrawati dalam tulisannya yang berjudul *Perdagangan Pada Masa Pu Sindok Berdasarkan Data Prasasti*. Transportasi air hanya dibahas sekilas sebagai salah satu aspek kegiatan ekonomi dalam suatu pola perdagangan. Penelitian-penelitian tersebut belum membahas transportasi air secara khusus dan mendalam sehingga diperlukan suatu bentuk penelitian yang mampu memberikan informasi yang lebih komprehensif untuk memahami pengelolaan transportasi air pada masa Jawa Kuno. Di lain pihak, penelitian-penelitian tersebut tetap memberikan sumbangan latar belakang pengetahuan yang berkaitan dengan sarana transportasi air.

## BAB 2

### LATAR BELAKANG SEJARAH KERAJAAN-KERAJAAN DI JAWA PADA ABAD X-XV M

#### 2.1 Mataram Kuno Sebelum Perpindahan Pusat Kerajaan ke Jawa Timur

Awal kemunculan kerajaan Mataram Kuno hingga saat ini dianggap ditandai dengan ditemukannya prasasti Canggal (654 Śaka) yang menyebutkan Raja Sanjaya sebagai raja pada masa itu (Susanti, 2008: 15). Sebelum kekuasaan Raja Kayuwangi (abad ke-9 M), tidak terdapat kekuatan terpusat yang memerintah suatu wilayah yang luas. Komunitas terkecil pada masa Jawa Kuno disebut dengan *wanua* dengan pemimpinnya yang disebut dengan *rāma* yang merupakan anggota dewan pimpinan *wanua*<sup>2</sup> (Naerssen, 1977: 36-37). Isi prasasti-prasasti pada masa tersebut menyiratkan proses integrasi *wanua* pada saat itu telah maju. Van Setten Van Der Meer berpendapat bahwa telah terjadi revolusi pada saat itu, yaitu teknik bersawah yang kemudian membutuhkan lahan yang lebih luas, teknik irigasi, dan ketersediaan sumber daya manusia dalam pengelolaannya, serta kemampuan mendistribusikan dan mempertukarkan surplus hasil pertanian dengan daerah lain. Keseluruhan sistem tersebut membutuhkan pengelolaan dan pengorganisasian yang baik dalam pelaksanaannya. Hal tersebut menyebabkan *wanua-wanua* tersebut berkelompok ke dalam sebuah *watak* yang dipimpin oleh *rakai*<sup>3</sup> (Susanti, 2008: 15-16). Menurut de Casparis, *watak* atau *watĕk* menunjukkan suatu kelompok desa. Kelompok di sini perlu mendapat perhatian karena desa-desa yang tercakup di dalam suatu *watak* tersebut tidak perlu berkelompok secara fisik, artinya tak perlu harus membentuk suatu kesatuan wilayah (Sedyawati, 1985: 299). Berdasarkan data-data prasasti masa Jawa Kuno tertua, *rakai* dapat dianggap sebagai penguasa yang memiliki pengakuan secara *de facto*, yang disebabkan karena kelebihanannya dalam penyediaan tenaga kerja dan

---

<sup>2</sup> Van Narssen menyatakan bahwa *wanua* sebagai satuan wilayah terkecil dipimpin oleh suatu dewan tetua yang diketuai oleh seorang *rāma* atau tuha. Pernyataan tersebut disanggah oleh Edy Sedyawati karena data prasasti justru menunjukkan adanya beberapa *rāma* dalam satu *wanua* tanpa ada satu yang dinyatakan tegas sebagai pucuk pimpinan *wanua*. Demikian juga dengan tuha (sering juga dipakai sebagai sinonim dari juru) –sejenis pimpinan dari orang-orang seprofesi– yang kedudukannya tidak sebanding dengan *rāma* (Sedyawati, 1985: 299).

<sup>3</sup> Pejabat tinggi yang wewenangnya mencakup *watak* –selain disebut dengan istilah *rakai* / *rake* / *rakarayān* / *rakryān*– juga disebut dengan istilah *samgat* / *samegat* / *samĕgĕt* / *pamĕgĕt* / *saŋ pamĕgĕt* (Sedyawati, 1985: 299-300).

kekayaan (Naerssen, 1977: 37). Kemudian, para *rakai* saling bersaing untuk mendapat pengakuan sebagai yang tertinggi dari semua *rakai*, yang dilakukan baik dengan kekerasan maupun pengakuan kedaulatan. *Rakai* yang telah diakui sebagai penguasa kemudian membekali dirinya dengan legitimasi, sesuai dengan yang diajarkan dalam agama Hindu-Buddha India untuk mengangkat dirinya sebagai raja yang berkuasa (Susanti, 2008: 16).

Kerajaan Mataram Kuno yang awalnya berpusat di Jawa Tengah berlangsung kurang lebih selama 200 tahun yang diperintah oleh kurang lebih 13 orang raja. Pada waktu Raja Balitung naik takhta di Medang, Jawa Tengah, terjadi perubahan (kira-kira tahun 900 M) terhadap perhubungan antara Jawa Tengah dan Jawa Timur. Pada saat itu, wilayah kekuasaan Balitung meliputi Jawa Tengah dan Jawa Timur. Raja Balitung beserta pengganti-penggantinya sampai dengan Wawa memang masih berkeraton di Jawa Tengah, tetapi makin lama makin banyak perhatian yang dicurahkan ke Jawa Timur. Hal tersebut dimungkinkan karena timbulnya perniagaan dengan Timur Tengah dan Eropa yang melalui Timur Tengah (de Casparis, 1958: 7; Susanti, 2008: 15).

Dalam perdagangan tersebut, letak Pulau Jawa sangat strategis karena berada di antara pulau penghasil rempah-rempah dan Sriwijaya yang dengan Selat Malakanya menjadi pusat perdagangan internasional. de Casparis beranggapan bahwa pedagang-pedagang Jawa Timur membawa beras dan hasil bumi Jawa ke Maluku dan Nusa Tenggara dan menukar dengan rempah-rempah. Rempah-rempah dari timur tersebut kemudian mereka bawa ke Sriwijaya untuk dijual kepada para pedagang asing. Kemudian, pedagang Jawa kembali ke Jawa Timur dengan membawa muatan-muatan berharga untuk daerah mereka. Perdagangan tersebut memperkaya Jawa Timur dan memberikannya kedudukan penting kepada daerah tersebut. Sriwijaya kemudian menyadari bahwa Jawa Timur berpotensi untuk mengganggu keseimbangan perniagaan mereka dengan tidak lagi menyalurkan barangnya melalui Sriwijaya yang selama ini dilakukan oleh pedagang asing. Hal ini menyebabkan dibukanya babak pertentangan antara Sriwijaya dengan Jawa Timur yang masing-masing berusaha untuk merebut kedudukan utama dalam perniagaan Nusantara. Pada abad ke-10 Masehi, pasukan dari Melayu –daerah dari Jambi yang patuh kepada Sriwijaya– mendarat di Jawa

dalam suatu usaha untuk membasmi pusat-pusat di Jawa Timur. Pasukan-pasukan tersebut mendarat di Nganjuk, tetapi di sana menderita kekalahan dari pasukan Jawa yang dipimpin oleh Pu Sindok. Peristiwa tersebut diketahui dari prasasti Pu Sindok yang berangka tahun 937 M mengenai pendirian sebuah tugu kemenangan (*Jayastambha*) yang bertempat di Anjuk Ladang. Nama Pu Sindok pernah muncul dalam prasasti-prasasti masa sebelumnya sebagai seorang pegawai tinggi kerajaan (*Rakai Halu* dan *Rakai Hino*). Pada masa kemudian, Pu Sindok yang lalu menjadi raja pengganti Wawa. Pu Sindok lah yang kemudian memindahkan pusat kerajaan Mataram Kuno ke Jawa Timur yang sebelumnya berada di wilayah Jawa Tengah (de Casparis, 1958: 8).

## 2.2 Perpindahan Pusat Kerajaan

Alasan pemindahan pusat kerajaan dari Jawa Tengah ke Jawa Timur pertama kali disampaikan oleh Schrieke yang menyatakan bahwa rakyat Jawa Tengah merasa menanggung beban yang amat berat karena diharuskan membangun monumen-monumen keagamaan yang besar dan dilakukan dalam periode yang relatif singkat. Pekerjaan semacam itu sangat membebani rakyat karena tenaga yang seharusnya dipusatkan untuk kegiatan pertanian sebagai sandaran utama hidupnya dialihkan untuk pembangunan candi-candi. Alasan lain yang dikemukakan Schrieke adalah daya tarik delta Sungai Solo dan lembah Sungai Brantas yang diduga memiliki potensi ekonomi yang tinggi, khususnya sebagai pintu gerbang perdagangan internasional. Walaupun begitu, Schrieke lebih menekankan pada alasan pertama sebagai penyebab faktor pemindahan tersebut (Rahardjo, 2002: 50).

Pendapat Schrieke yang pertama mendapat sanggahan dari Boechari. Boechari berpendapat bahwa pembangunan suatu candi dilakukan dengan kolaborasi bersama pejabat khusus negara dan penguasa lokal. Penguasa lokal kemudian akan mengirimkan seniman dan tenaga kerja ke pusat kerajaan (kemungkinan kasta Sudra dan para budak) dalam kontribusinya pada pembangunan candi. Hal tersebut merupakan sesuatu yang termasuk ke dalam pernyataan *buat haji* yang terdapat pada beberapa prasasti. Boechari juga berpendapat bahwa kelompok kasta yang mengurus sektor pertanian adalah

Waisya, yang juga berkecimpung pada sektor perdagangan dan industri. Kelompok kasta Waisya tidak secara aktif ikut serta dan dibutuhkan dalam pembangunan sebuah candi. Selain itu, dalam kegiatan pertanian, sebagian besar kegiatannya dapat ditangani oleh wanita. Perpindahan ke wilayah dari Jawa Tengah ke Jawa Timur berarti membuat mandala baru. Penetapan mandala yang baru ini, dalam kepercayaan masyarakat Jawa Kuno, harus dilihat sebagai pertanda dari para dewa yang mengisyaratkan berakhirnya suatu masa yang sedang berlangsung. Hal tersebut merupakan suatu kejadian yang sangat besar dan berada di luar jangkauan manusia, yaitu letusan gunung berapi atau bencana alam besar lainnya (Boechari, 1976: 11-15).

Pendapat lain disampaikan oleh de Casparis yang mengatakan bahwa perpindahan tersebut terjadi akibat serangan dari Kerajaan Sriwijaya. de Casparis menyatakan bahwa terdapat 2 faktor yang menyebabkan Pu Sindok melakukan perpindahan pusat kerajaan. Pertama, raja-raja Mataram Kuno sejak Balitung sampai dengan Wawa lebih mementingkan Jawa Timur daripada Jawa Tengah karena kesadaran akan pentingnya perniagaan antar pulau. Kedua, pemimpin-pemimpin Jawa dalam menghadapi serangan yang dilakukan oleh Sriwijaya memutuskan untuk hanya membela bagian kerajaan yang dipentingkan tersebut, dalam pendapatnya adalah wilayah Jawa Timur; lembah rendah sungai Brantas dipertahankan, tetapi seluruh daerah di sebelah barat wilayah tersebut, termasuk Jawa Tengah, dibiarkan saja (de Casparis, 1958: 9). Pendapat lain lagi juga pernah disampaikan oleh Agus Aris Munandar yang menyatakan bahwa perpindahan pusat kerajaan dari Jawa Tengah ke Jawa Timur merupakan pengembangan pusat kerajaan dengan mendasarkan kepada pemilihan lokasi ideal, menggapai titik suci, dan mendekati persemayaman dewata, pawitra yang berada di sekitar Gunung Penanggungan (Susanti, 2008: 23).

## **2.3 Kegiatan Politik**

### **2.3.1 Penyelenggara Pemerintahan**

Pada abad ke-X sampai XV Masehi, berkembang kerajaan-kerajaan yang menjadikan Jawa Timur sebagai pusatnya. Kerajaan yang pertama berpusat di Jawa Timur adalah kerajaan Mataram, yang

merupakan kelanjutan dari kerajaan Mataram yang berpusat di Jawa Tengah. Selama periode Jawa Kuno dengan pusat kerajaan di Jawa Timur, setidaknya terdapat 33 penguasa yang pernah memerintah berdasarkan sumber prasasti, sejak masa pemerintahan Pu Sindok (929 Śaka) sampai dengan pemerintahan Dyah Ranawijaya (1478 Śaka) dengan masa pemerintahan yang beragam lamanya.

<b>Nama Penguasa</b>	<b>Periode (Masehi)</b>
<i>Mataram Kuno</i>	
Rake Hino Pu Sindok	929 – 948
Ī sānattungawijaya	Tanpa data
Makuṭawangsa warddhana	Tanpa data
Srī Darmawangsa Tguh	996 – 1016
Dharmawangsa Airlangga	1021 – 1042
<i>Janggala – Kadiri</i>	
Mapañji GaraŚakan	1052 – 1054
Mapañji Alangjung Ahyes	1052 – 1052
Samarotsaha Karnakesana	1059 - ?
Srī Bāmeswara (Prameswara)	1117 – 1130
Sang Mapañji Jayabhaya	1135 – 1157
Rakai Sirikan Srī Sarweswara	1159 – 1161
Rakai Hino Srī Aryyeswara	1169 – 1171
Srī Kroñcaryadipa	1181 - ?
Srī Kameswara	1185 - ?
Srī Jayawarsa/Kertajaya/Srngga	1190 – 1205
<i>Singhasari</i>	
Srī Ranggah Rājasa (Ken Arok)	1222 – 1227
Anusapati	1227 – 1248
Panji Tohjaya	1248 – 1248
Srī Jaya Wiṣnuwarddhana	1248 – 1268
Kertanegara	1268 – 1292
Jayakatwang	1292 – 1293

<i>Majapahit</i>	
Kertarājasa Jayawarddhana	1293 – 1309
Srī Sundarapāṇḍyadewadhiswara (Jayanegara)	1309 – 1328
Srī Tribhuwanottunggadewi	1328 – 1350
Srī Hayamwuruk (Rājasanagara)	1350 – 1389
Wikramawardhana	1389 – 1429
Suhitā (Prabhustri)	1429 – 1447
Dyah Krtawijaya	1447 – 1451
Srī Rājasawardhana	1451 – 1453
Girīsawarddhana	1456 – 1466
Dyah Surabhāwa	1466 – 1474
Bhre Kertabhūmi	1468 – 1478
Dyah Ranawijaya	1478 – 1486

Tabel 2 Daftar Raja-Raja yang Memerintah Jawa Timur

(diolah berdasarkan Rahardjo, 2002: 65-66)

Masa Mataram Kuno saat pusat kerajaan di Jawa Timur merupakan periode yang paling sedikit memberi keterangan nama-nama rajanya dan lamanya memerintah padahal prasasti-prasasti yang dikeluarkan pada jangka masa itu cukup banyak. Sedikitnya keterangan tersebut lebih disebabkan karena banyaknya periode-periode kekosongan sehingga rekonstruksi terhadap suksesi kekuasaan menjadi sulit. Data yang paling banyak didapat pada jangka masa Mataram Kuno tersebut adalah yang berasal dari Pu Sindok dan Airlangga. Keduanya merupakan tokoh yang mengawali dan mengakhiri periode Mataram Kuno. Periode Janggala-Kadiri tidak terlalu banyak meninggalkan prasasti. Walaupun memiliki rentang masa yang lebih lama daripada masa sebelumnya, masa Janggala-Kadiri lebih sedikit dalam mengeluarkan prasasti. Pada masa Janggala-Kadiri terdapat dua kelompok kekuasaan yang memerintah di kerajaan yang berbeda, yaitu Janggala (berpusat di dekat muara Sungai Brantas) dan Kadiri (kemungkinan berpusat pada wilayah Kadiri yang sekarang). Keduanya berusaha untuk menjadi penguasa tunggal saat pada akhirnya



Kadiri lah yang mampu mewujudkan usaha tersebut. Periode Singhasari merupakan periode yang terpendek. Konflik internal yang mengawali periode ini menyebabkan sedikitnya prasasti yang dikeluarkan. Pada periode ini pula, pemikiran terhadap kekuasaan yang ekspansif yang dikembangkan pada masa Majapahit mulai dirintis. Kekuasaan yang ekspansif tersebut dilakukan oleh Raja Kertanegara. Selain itu, Raja Kertanegara juga mengembangkan tradisi agama Siwa-Buddha. Periode Majapahit merupakan periode terpanjang dalam peradaban Jawa Kuna yang berpusat di Jawa Timur. Jika berdasarkan data prasasti, periode ini berjalan selama 193 tahun, tetapi terdapat dugaan bahwa periode Majapahit berlangsung lebih lama lagi hingga abad ke XVI<sup>4</sup>. Walaupun begitu, asumsi tersebut masih harus dipertimbangkan karena setelah tahun 1486 Śaka tidak terdapat sumber tertulis sezaman yang dapat menyebutkan nama seorang raja yang berkuasa di Majapahit (Rahardjo, 2002: 66-68).

### 2.3.2 Penataan Birokrasi

Dalam struktur pemerintahan Mataram Kuna, raja atau śrī mahārāja merupakan penguasa tertinggi. Raja dianggap sebagai penjelmaan dewa di dunia. Hal tersebut tersurat dari gelar abhiseka dan puji-pujian kepada raja di dalam prasasti dan berbagai kitab (Sumadio, 1993: 191). Menurut Boechari, dalam menjalankan tugasnya, raja dibantu oleh putra mahkota (*rakryān mahāmantri / mapatih i hino*), tiga putra yang lain (*rakryān mapatih i halu*, *rakryān mapatih i sirikan*, dan *rakryān mapatih i wka*), serta pejabat keagamaan yang bergelar *sanj pamgat / samgat tiruan*. Data prasasti tidak menjelaskan secara rinci hirarki di antara keempat jabatan *hino*, *halu*, *sirikan*, dan *wka*. Salah satu asumsi yang pernah diungkap adalah *rakai hino* mungkin menduduki hirarki yang paling tinggi. Pemikiran tersebut tercermin dari penggunaan gelar tersebut

---

<sup>4</sup> Dugaan tersebut berdasarkan pembahasan yang dilakukan oleh G.P. Rouffaer yang berjudul “*Wanneer is Madjapahit gevallen?*” yang menggunakan sumber-sumber Eropa, khususnya berita-berita Portugis dan Italia. Selain menggunakan sumber asing, ia juga menggunakan sumber-sumber lokal, yaitu prasasti-prasasti Majapahit akhir dan karya-karya sastra seperti Babad Tanah Jawi, Śerat Kaṇḍa, dan Pararaton. Hasil penelitiannya menyimpulkan bahwa Majapahit runtuh antara tahun 1516 M dan 1521 M, yaitu pada 1518 M (Djafar, 2009: 31-32).

saat penyandangannya menjadi raja. Sejumlah prasasti dari masa Sindok memperlihatkan bahwa ia tetap menggunakan gelar *hino* berdampingan dengan nama diri dan *abhiseka*-nya. Walaupun begitu, asumsi tersebut masih tetap harus tetap dipertimbangkan karena Pu Sindok, selain menggunakan gelar *hino*, juga menggunakan pernah gelar *halu*. Selain itu, dalam beberapa prasasti *rakryān mapatih i hino* disebutkan mendapatkan lebih banyak *pasĕk-pasĕk* dibandingkan pejabat tinggi lainnya. Lebih lanjut, Boechari menyatakan juga bahwa kedudukan *samgat tiruan* setingkat dengan para putra raja. Hal tersebut dapat dilihat dari jumlah *pasĕk-pasĕk* yang diterimanya dalam upacara penetapan *sĭma* memiliki jumlah dan jenis yang sama. (Nastiti, 2003: 36; Rahardjo, 2002: 71-72).

Di bawah kelima pejabat tersebut masih ada sejumlah pejabat kerajaan di tingkat pusat yang dalam prasasti jumlahnya tidak selalu sama. Jumlah terlengkap sebanyak dua belas jenis, yaitu: *rake halaran*, *rake paᅅgilhyaᅅ/palarhyaᅅ*, *rake wlahan*, *pamgat maᅅhuri*, *rake dalinan*, *rake lanĕka*, *rake taᅅjuᅅ*, *paᅅkur*, *tawān/haᅅaᅅan*, *tirip*, *pamgat wadihati*, dan *pamgat makudur*. Pejabat-pejabat tersebut mendapatkan jenis dan jumlah *pasĕk-pasĕk* yang sama dalam prasasti sehingga dapat diasumsikan bahwa mereka memiliki kedudukan yang sama. Hanya beberapa saja dari kedua belas jabatan tersebut yang diketahui tugasnya dalam pemerintahan<sup>5</sup>. Kedua belas pejabat tinggi kerajaan tersebut menerima perintah raja, tanpa dibedakan kedudukannya. Urutan para pejabat yang disebutkan dalam prasasti tidak selalu menunjukkan hirarkinya dalam birokrasi pemerintahan, karena susunan pejabat-pejabat ini sering bertukar tempat (Nastiti, 2003: 36-37; Sumadio 1993: 195).

Pejabat lain yang pernah disebut dalam prasasti ialah *rakai pagarwsi*, *rakai baway*, *rakai kanuruhan*, *samgat* atau *rakai momahumah*, *samgat makudur*, dan *aninanin*. Tugas serta kewajiban para pejabat ini pun belum

<sup>5</sup> beberapa jabatan yang diketahui tugasnya tersebut antara lain: *pamgat maᅅhuri*, *pamgat wadihati*, *pamgat makudur*, *paᅅkur*, *tawān*, *tirip*. *Pamgat maᅅhuri*, berdasarkan prasasti-prasasti zaman Wangsa Rajasa menduduki jabatan sebagai *upapatti*, yaitu pendeta kerajaan yang pekerjaan pejabat tinggi keagamaan. *Pamgat wadihati* dan *pamgat makudur* selalu dijumpai sebagai pejabat yang memimpin upacara penetapan *sĭma*. *Paᅅkur*, *tawān*, dan *tirip* merupakan petugas yang mengurus pajak-pajak yang masuk ke perbendaharaan kerajaan (Rahardjo, 2002: 605; Sumadio, 1993: 195-196).

semuanya diketahui. Jabatan *rakryān kanuruhan* hanya ditemukan dalam prasasti-prasasti yang ditemukan di Jawa Timur, dan nampak sebagai pejabat dalam pemerintahan pusat sejak zaman Pu Sindok (Nastiti, 2003: 37). Pada masa Kaḍiri jumlah pejabat yang bergelar *rakai* ada tiga dengan *kanuruhan* sebagai yang utama, sisanya adalah *mapatih* dan *juru rāga skar*. Dalam urutan penyebutannya, *rakryān juru rāga skar* berada di urutan terakhir setelah *samgēt maṅhuri* (OJO LXXI). Pada masa Singhasari juga terdapat tiga *rakryān* (*mapatih*, *demung*, dan *kanuruhan*), tetapi susunannya lebih terpola dibandingkan masa Kaḍiri. Semua pejabat yang bergelar *rakryān* ditempatkan di atas para pejabat yang memiliki gelar *samget*, *mpu*, maupun *sang*; walaupun tidak ada penyebutan secara eksplisit adanya pengelompokan tersebut (Rahardjo, 2002: 74-75, Sedyawati, 1985: 327-328). Jumlah jabatan dengan gelar *rakai* pada masa Majapahit ada lima yaitu *rakryān mapatih* atau *patih hamangkubhūmi*, *rakryān tumengung*, *rakryān demung*, *rakryān rangga*, dan *rakryān kanuruhan* yang pada masa Majapahit sering disebut dengan *saṅ pañca riṅ wilwatikta*, disusul dengan dua pejabat yang bertugas menjalankan fungsi yuridiksi keagamaan (pendeta Siwa dan Buddha yang diangkat sebagai hakim tinggi), yaitu *dharmmādhyakṣa*<sup>6</sup>. Kedua pejabat tersebut dibantu oleh pejabat lain dengan gelar *sang pamegat/pamget/samgēt*. Pejabat pembantu ini dalam *Nāgarakṛtāgama* dikenal dengan sebutan *dharmmopapaṭi* (*dharmma-upapaṭi*). Dalam prasasti-prasasti Majapahit *dharmmopapaṭi* tersebut biasanya hanya disebutkan paling banyak tujuh nama jabatan dan pada masa Hayam Wuruk dikenal adanya tujuh *upapaṭi* yang disebut dengan *saṅ upapaṭi sapta*<sup>7</sup>. (Kartodirdjo, 1993: 40; Muljana, 2006: 187-188; Djafar, 2009: 58-60).

Dibandingkan dengan masa Singhasari, pengelompokan pejabat pada masa Majapahit telah lebih terpola, bukan hanya dalam pengelompokan nama gelarnya, tetapi juga penyebutan kelompok pemilik gelar-gelar

<sup>6</sup> Kedua *dharmmādhyakṣa* tersebut adalah *dharmmādhyakṣa riṅ kaśaiwan* untuk urusan agama Siwa dan *dharmmādhyakṣa riṅ kasogatan* untuk urusan agama Buddha (Djafar, 2009: 59-60).

<sup>7</sup> F.H. van Naerssen, dalam karyanya *De Saptopapaṭi. Naar aanleiding van een tekstverbetering in den Nāgarakṛtāgama*, menyebutkan ketujuh *upapaṭi* tersebut adalah *sang pamgēt i tirwan*, *kaṅdamuhi*, *maṅhuri*, *pamwatan*, *jambi*, *kaṅḍaṅan atuha*, dan *kaṅḍaṅan rare* (Djafar, 2009: 60).

tersebut. Tokoh lain yang hanya muncul pada masa Singhasari adalah sang *rāmapati* (yang berarti ‘pimpinan para rāma’). Kualifikasi pejabat ini dinyatakan dengan ungkapan yang menunjukkan kemampuannya, yaitu *wāgmimaya, paranitijña, nūṣāntaramadhuranāthānukula-karana* (mahir dalam tutur kata, mengetahui siasat orang lain, penyebab tunduknya raja-raja Madhura dan pulau-pulau lain), dan *juga nayawidinggitajña* (ahli politik dan bijaksana akan isyarat). Julukan ini mengesankan bahwa fungsi pejabat ini berkaitan dengan masalah-masalah kemiliteran, khususnya tugas mata-mata.

*Tumenggung* dan *rangga* adalah nama jabatan baru pada masa Majapahit. Bersama jabatan *mapatih, demung, dan kanuruhan*, kedua pejabat baru tersebut masuk ke dalam kelompok *saṅ pañca riṅ wilwatikta*. Pigeaud, dalam pembahasannya di *Java In The 14<sup>th</sup> Century: A Study In Cultural History* terhadap Kitab *Nawanatya* yang memuat peraturan bagi pejabat teras kerajaan Majapahit, menyebutkan bahwa *rakryān tumenggung* menjabat sebagai panglima kerajaan, *rakryān demung* sebagai pengatur rumah tangga kerajaan, dan *rakryān rangga* sebagai perwira pengawal raja (Rahardjo, 2002: 75-76). Terdapat juga beberapa nama jabatan lain yang hanya disebut pada masa tertentu. Pada masa Kaḍiri muncul jabatan yang baru muncul, yaitu *senapati sarwwajala* yang disebut dalam prasasti *Jariṅ* (OJO LXXI). Sedyawati menafsirkannya sebagai ‘panglima seluruh perairan’. Pada masa Majapahit juga dikenal jabatan serupa yang diasumsikan memiliki hubungan dengan kemiliteran, yaitu *pangalasan*. Jabatan ini pernah muncul dalam kitab *Nāgarakṛtāgama*. Dalam penafsirannya, Pigeaud menyatakan bahwa pejabat tersebut bertugas sebagai pengawal raja (Pigeaud 1962, IV:17; Sedyawati 1985: 350).

*Nāyaka* dan *pratyaya* merupakan pejabat lokal yang merupakan wakil dari pusat. Menurut de Casparis, kedua pejabat ini adalah wakil dari pusat dalam pengumpulan pajak. Dalam sumber-sumber prasasti, mereka termasuk ke dalam kelompok *mangilāla drwya haji*. Di tingkat *wanua*, lapisan teratas dari penataan birokrasi dikenal dengan istilah *karāmān* atau

dewan para *rāma*. Keanggotaan *karāmān* dapat dibedakan menjadi dua kategori, yaitu: *rāma mangagam kon* dan *rāma maratā*. Kategori pertama adalah kelompok yang masih memiliki jabatan, sedangkan yang kedua adalah mereka yang sudah tidak lagi aktif. Para *rāma* yang masih memiliki jabatan terbagi lagi ke dalam beberapa jenis, yaitu: *kalang*, *gusti*, *tuha wanua*. Kemudian jenis yang memiliki tanggung jawab atas pekerjaan khusus, seperti *hulu air/hulair* (pengawas irigasi), *hulu weas/hulu wras* (pengawas beras), *hulu wwatan* (pengawas jembatan), *winekas* (juru penerangan), *tuha dagang* (pengawas perdagangan), *tuha padahi*, *tuha gusali* (pengawas pandai logam), *tuha buru* (pengawas perburuan), *tuha kalang* (pengawas adu binatang), dan *tuha judi* (pengawas perjudian) (Rahardjo, 2002: 79-80).

### 2.3.3 Hubungan dengan Luar

Hubungan dengan luar telah dilakukan oleh kerajaan-kerajaan Jawa Kuno sejak masa sebelum Mataram Kuno. Hubungan itu ada yang bersifat resmi (melalui pengiriman utusan) maupun tidak yang tidak resmi. Hubungan dengan luar yang bersifat tidak resmi telah berlangsung jauh lebih lama daripada hubungan yang bersifat resmi. Berdasarkan penelitian prasejarah, dapat dikeahui adanya peninggalan benda-benda prasejarah yang mengandung ciri-ciri yang menunjukkan adanya hubungan antara kepulauan Nusantara dengan berbagai daerah di daratan Asia Tenggara, khususnya nekara perunggu. Berdasarkan klasifikasi yang pernah dilakukan oleh Heger, terdapat perbedaan antara tipe lokal dengan tipe yang sama yang terdapat di daratan Asia Tenggara, di mana keberadaan nekara perunggu tipe Asia Tenggara yang ditemukan di Indonesia tidaklah harus berarti bahwa nekara tersebut berasal dari Asia Tenggara seluruhnya (Sumadio, 1993: 2).

Walaupun begitu, masih belum terungkap dengan jelas, pelaku kebudayaan mana yang membawanya ke mana. Selain berdasarkan peninggalan prasejarah, terdapat sumber tertulis India yang pernah menyebutkan daerah *Suwarnadwīpa*, sebuah nama yang digunakan untuk

menyebut nama Sumatera dan *Yāwadwīpa*, yang digunakan untuk menyebut Pulau Jawa. Kedua penyebutan itu tertulis di dalam kitab *Ramayana* dan *Mahābharata* yang ditulis pada abad ke-2 SM. Hubungan dengan India tersebut memang diperkirakan terjadi lebih dahulu dibandingkan dengan China menurut pendapat yang dikemukakan oleh O.W. Wolters dan J.C. van Leur (Sumadio, 1993: 3-4; Utomo (ed), 2008: 8). Hubungan dengan China pernah disebutkan dalam Berita Dinasti Sung pada abad ke-5 M yang menuliskan bahwa pada tahun 435 M, Raja dari Dja-va-da yang bernama S'ri Pa-da-do-a-la-pa-mo yang mengirimkan utusan untuk mempersembahkan surat dan hadiah-hadiah (Groeneveldt, 1960: 9). Berita tersebut merupakan salah satu sumber tertua mengenai adanya hubungan diplomatik antara Nusantara dengan China.

Berita tersebut merupakan salah satu sumber tertua mengenai adanya hubungan diplomatik antara Nusantara dengan China. Hubungan dengan China tersebut dijalin dengan pertimbangan bahwa China pada masa itu merupakan salah satu kekuatan politik utama di Asia. Hubungan dengan China mengalami intensitas yang naik-turun pada masa tersebut. Hal tersebut kemungkinan besar dipengaruhi adanya persaingan yang terjadi antara kerajaan yang berpusat di Jawa dengan kerajaan yang berpusat di Sumatera (Rahardjo, 2002: 124). Sumber-sumber dari China memberikan gambaran bahwa kecenderungan pengiriman utusan dari Jawa berbanding terbalik dengan pengiriman utusan dari Sumatera di mana ketika Jawa memiliki intensitas yang intensif, Sumatera mengalami penyusutan yang tajam. Periode saat Jawa mengalami pengiriman yang intensif berlangsung pada masa Mataram (periode Tang) yaitu tahun 627-873 M, dan pada masa Majapahit (periode Ming) yaitu tahun 1369-1499 M. Sumatera mengalami pengiriman yang intensif –di mana Jawa saat itu mengalami penyusutan– pada tahun 960-1178 M (periode Tang) (Reid, 1992: 193)

Hubungan India dengan Jawa memang terjadi lebih dulu dibandingkan hubungan dengan China. Walaupun begitu, intensitas yang lebih terlihat baru terjadi pada masa Mataram Kuno, khususnya pada

pertengahan abad ke-9 M (masa pemerintahan Dharmawangsa Teguh), kemudian mengalami penyusutan dan baru terlihat kembali intensitasnya pada akhir abad ke-13 hingga akhir abad ke-15 (masa Majapahit). Hubungan tersebut, pada masa Airlangga, terlihat pada prasasti Cane, prasasti Turunhyang A, dan prasasti Patakan yang menyebutkan daftar *wargga kilalān*<sup>8</sup>. Kitab *Nāgarakṛtāgama* yang berasal dari abad ke-14 M juga menyebutkan sejumlah nama-nama negara yang berasal dari kawasan Asia Selatan, Asia Tenggara, dan Asia Timur, walaupun belum diketahui secara pasti bagaimana hubungan negara-negara tersebut dengan kerajaan Majapahit (Rahardjo, 2002: 388; Susanti, 2010: 278). Hubungan Jawa dengan bangsa-bangsa lain di kawasan Nusantara kurang dapat diketahui dengan jelas. Namun, prasasti Sojomerto (sekitar tahun 700 M), prasasti Gondosuli (769 Śaka), dan prasasti Manjusriṅgā (714 Śaka) dapat memberikan adanya indikasi hubungan antara Jawa dengan Melayu. Ketiga prasasti tersebut menggunakan bahasa Melayu Kuno dalam penulisannya. Pada masa kerajaan yang berpusat di Jawa Timur, hubungan dengan Melayu pernah terjadi pada masa Singhasari saat pemerintahan Kertanegara dalam rangka menghadapi ekspansi yang dilakukan oleh Mongol dan perluasan pengaruh politik yang disebut dengan ekspedisi *Pamalayu*. Ekspedisi tersebut pernah disebutkan dalam kitab *Pararaton* dan *Nāgarakṛtāgama*. Hubungan yang terjalin melalui ekspedisi tersebut kemudian dipererat dengan dikirimnya arca Buddha Amoghapasālokeśwara beserta 14 pengiringnya ke Melayu sebagai hadiah. Hubungan dengan bangsa-bangsa lain, khususnya dari Indonesia timur, baru terlihat indikasinya pada kerajaan-kerajaan yang berpusat di Jawa

---

<sup>8</sup> Menurut Boechari, *wargga kilalān* adalah warga yang diambil miliknya, dalam artian harus membayar pajak. Mereka terdiri dari orang-orang asing dari berbagai negara dan para profesional. Orang asing yang termasuk dalam *wargga kilalān* ini antara lain *Kliṅ* (orang Keling), *Aryya* (salah satu suku yang berasal dari India), *Siṅhala* (Srilanka), *Pandikira* (dari Asia Selatan), *Drawida* (dari Asia Selatan), *Campa* (Vietnam), *Kmir* (Khmer), dan *Rēmēn* (Mon) (Susanti, 2010: 114,116)

Timur (prasasti Kamalagyan dan kitab *Nāgarakrtāgama*<sup>9</sup>) (Rahardjo, 2002: 388; Munandar, 2009: 7-8; Sumadio, 1993: 83-84).

## 2.4 Kegiatan Perekonomian

### 2.4.1 Pelaku Ekonomi

Pelaku ekonomi pada masa Jawa Kuno dibagi menjadi empat kategori, yaitu: (1) Pelaku yang berhubungan dengan pajak, (2) pengrajin dan pekerja seni, (3) pedagang, serta (4) petani dan petugas pertanian. Pegawai pemungut pajak menjalankan fungsi-fungsi pengambilan sebagian hasil usaha penduduk untuk kepentingan kerajaan. Pengrajin menjalankan fungsi utama sebagai pemasok kebutuhan pelengkap di luar kebutuhan pokok. Pekerja seni menjalankan fungsi sebagai pelayan kebutuhan hiburan dan keindahan. Pedagang menjalankan fungsi distribusi barang dan jasa sebagai suatu fungsi yang relatif tetap. Petani dan petugas pertanian menjalankan fungsi utama sebagai penghasil dan pengelola kebutuhan pokok (Rahardjo, 2002: 293).

#### (1) Pelaku yang Berhubungan dengan Pajak

Pada tingkat pusat, terdapat pejabat yang mengurus perbendaharaan kerajaan yang dikenal dengan sebutan *pankur*, *tawān*, dan *tirip*. Ketiga pejabat tersebut termasuk ke dalam kelompok *sañ manā katrīni*. Pada tingkat daerah (*watĕk*), terdapat pegawai pemungut pajak yang disebut dengan istilah *pangurang* atau *pratyāya*. Di samping para petugas tersebut, terdapat juga pejabat yang lain yang disebut dengan *wilang thāni* dan *wilang wanua*. Kedua pejabat tersebut bertugas menghitung tanah yang kemungkinan tujuannya erat berhubungan dengan pajak. Pada masa Majapahit, dalam kitab *Nawaratya* yang membahas mengenai organisasi keraton, terdapat jabatan *rakryān kanuruhan* yang harus mengurus pedagang asing atau yang datang dari pulau-pulau lain Nusantara. Dalam menjamu tamu asing tersebut, ia dapat memungut

<sup>9</sup> Pigeaud, dalam *Java in the Fourteenth Century Vol. IV*, membuat daftar negara-negara yang memberikan upeti kepada Majapahit di dalam kitab *Nāgarakrtāgama*. Terdapat 98 negara berdasarkan daftar yang telah dibuat oleh Pigeaud tersebut (Pigeaud IV, 1962: 29-34)



pendapatan dari pedagang-pedagang tersebut untuk dirinya sendiri<sup>10</sup>. Lombard beranggapan bahwa itu berarti sebagian dari pajak yang dipungut atas perdagangan menjadi haknya (Boechari, 1981: 71; Lombard Vol. 2, 2005: 39; Wurjantoro, 1982: 73). Selain itu, terdapat juga kelompok *mañilāla drawya haji*. *Mañilāla drawya haji* pertama kali disebutkan dalam prasasti Garung (741 Śaka) yang memuat 9 nama. Menurut Boechari, *mañilāla drwya haji* berasal dari kata *kilala* yang berarti menikmati atau mengambil, sedangkan *drwya* artinya milik, dan *haji* adalah raja. Jadi, *mañilāla drwya haji* berarti menikmati atau mengambil milik raja. Kelompok ini dapat diartikan sebagai orang-orang yang menerima gaji tetap dari perbendaharaan kerajaan (Susanti, 2010: 58-59). Dari pengertian tersebut, Sedyawati menafsirkannya sebagai:

- a. memungut atau pemungut pajak dari penduduk, dengan pengertian bahwa pajak tersebut adalah hak atau milik raja
- b. mengambil atau pengambil hak raja, dalam arti tidak membayar pajak
- c. mengambil atau pengambil nafkah dari harta raja, atau dengan kata lain, diupah atau digaji oleh raja

Penafsiran pertama (a) berarti semua orang yang terdaftar sebagai *mañilāla drawya haji* adalah para pemungut pajak. Penafsiran ini didasarkan atas ungkapan *drawya haji* sebagai semacam pajak. Walaupun begitu, di dalam *mañilāla drawya haji* juga tercantum nama-nama pekerja yang lazimnya dikenai pajak. Penafsiran kedua (b) menyamakan *mañilāla drawya haji* dengan *wargga kilalān*. Penyamaan kedua istilah tersebut perlu ditinjau kembali karena biasanya *wargga kilalān* disebut langsung sesudah *mañilāla drawya haji* dalam hubungan dengan batas ketentuan ‘bebas pajak’ dari sima. Jadi, *wargga kilalān*, sesuai dengan artinya, adalah mereka yang dikenai pungutan berpedoman pada batas yang telah ditentukan, sedangkan *mañilāla drawya haji* mengandung di dalamnya sebagian dari *wargga kilalān* yang masuk di dalam pembatasan ‘bebas pajak’, yaitu mereka yang tidak membayar pajak. Penafsiran ketiga (c)

<sup>10</sup> Kitab Nawanatya dalam pupuh 12b menyebutkan “...winawanya sakerīya...” (pendapatannya berasal dari mereka) (Pigeaud I, 1960: 84; II, 1960: 124). Lombard beranggapan bahwa sebagian dari pajak yang dipungut atas perdagangan menjadi haknya (Lombard Vol. 2, 2005: 39)

berarti bahwa *mañilāla drawya haji* adalah seluruh pekerja yang mendapat upah dari raja atau yang mengabdikan langsung kepada raja. Untuk hubungan kerja yang dekat dengan raja, dengan kata lain tinggal di sekitar raja atau dalam lingkungan *rajyā*, dalam beberapa prasasti, disebutkan istilah *watēk i jro*, yaitu warga dalam (keraton) sebagai bagian dari *mañilāla drawya haji*. Terhadap penafsiran yang ketiga ini, tidak berlaku untuk keseluruhan *mañilāla drawya haji*, melainkan hanya sebagian saja, yaitu yang disebut dengan *watēk i jro* (Sedyawati, 1985: 342-346).

Berdasarkan kemungkinan penafsiran yang diberikan oleh Sedyawati, kemungkinan ketiga lebih sesuai diterapkan. Namun demikian, pada pengertian para usahawan yang dapat dikenai pajak, barangkali lebih sesuai apabila para pengusaha dan pengrajin itu adalah orang-orang yang digaji oleh raja untuk melakukan dan mengawasi usaha perdagangan yang dilakukan atas nama raja. Apabila pengrajin, mereka bertugas mencukupi kebutuhan lingkungan keraton dan ibukota kerajaan. Hal ini barangkali akan lebih mudah dimengerti karena beberapa nama sebutan dari kelompok *mañilāla drwya haji* itu juga tercantum beberapa nama yang dikenai pajak (*wargga kilalān*), misalnya *miśra-paramiśra* dan *juru gusali*. Dari sekian banyak nama yang disebut dalam kelompok *mañilāla drwya haji* memang tidak semua memiliki arti sebagai pemungut pajak. Sebagaimana telah dijelaskan, pengertian kata *mañilāla drwya haji* itu sendiri tidak menyiratkan sebagai deretan pemungut pajak. Di antara mereka, hanya beberapa saja yang menyiratkan tugas pemungutan pajak, misalnya *pangurang*, *wilañ thani* atau *wilañ wanua* yang secara harfiah berarti menghitung tanah atau menghitung desa (Susanti, 2010: 60-61).

## (2) Para Pengrajin dan Pekerja Seni

Tidak disebutkan secara eksplisit mengenai pengelompokan para pengrajin dan pekerja seni. Mereka yang termasuk dalam kelompok pengrajin ini adalah *angukir* (pengukir/pemahat), *andyun* (pembuat tempayan), *angendi* (pembuat kendi), *apande salwir ning apande* (segala macam penempa logam), *undahagi* (tukang kayu), *amaranggi* (pembuat hiasan pada benda-benda kayu), *angapus* (pembuat benang atau tali),

*anghapu* (pembuat kapur), *anghanam-anam/agawi kisi*, *agawi runggu* (pembuat keranjang), *ahareng* (pembuat arang).

Yang termasuk dalam pekerja seni adalah *anglukis* (pelukis), *awayang* (pemain wayang), *menmen* (pemain pertunjukan keliling), *ijo-ijo* (pemain lawak), *amidu* (penyanyi), *amancangah* (pembawa cerita), *anggota* (penggoda, penari ronggeng), *araketan* (pemain topeng). Selain dari mereka, terdapat jenis profesi lain, seperti: *amahang/manawring/manambul/mangubar/mangkala* (tukang celup atau kadang-kadang dengan warna-warna tertentu) *anggula* (pembuat gula) dan *jalagraha* (pengakut air?) (Jones, 1984: 49; Sedyawati, 1985: 341-342). Menurut Sedyawati, terdapat indikasi bahwa kelompok-kelompok pekerja ini tidak hanya tinggal dan melakukan kegiatannya di desa, di pasar maupun di daerah sima saja, bahkan di lingkungan keraton juga. Petunjuk mengenai kemungkinan tersebut dapat diketahui karena sebagian dari mereka ada yang disebut dengan istilah *wargga i jro* (warga keraton) yang juga termasuk ke dalam kelompok *manilāla drwya haji* (Rahardjo, 2002: 297).

### (3) Pedagang

Berdasarkan data prasasti ada beberapa istilah yang menyebut pedagang, yaitu *abakul*, *adagang*, *banyaga*, dan *hiliran*. Menurut Jan Wissemann Christie, seperti yang dikutip oleh Titi Surti Nastiti, yang dimaksud dengan *abakul* ialah pedagang eceran; *adagang* mungkin semacam grosir; *banyaga* ialah pedagang besar yang melakukan perdagangan antar pulau dan mungkin melakukan perdagangan internasional; sedangkan untuk pedagang yang hanya berjualan di hilir sungai-sungai besar disebut *hiliran* (Nastiti, 1991: 183). Data mengenai para pedagang dalam prasasti biasanya dikaitkan dengan pengaturan mengenai batas barang-barang yang tidak dikenai pajak dan yang kena pajak dalam batas tertentu yang berkaitan dengan status sima. Pajak biasanya hanya dikenakan kepada pedagang yang melebihi ketentuan barang yang tidak dikenai pajak. Ketetapan mengenai peraturan perdagangan ini dalam prasasti disebut dengan istilah

*masambyawahara/masamwyawahara*. (Rahardjo, 2002: 297-298; Susanti, 2010: 63).

Kelompok pedagang tersebut dapat dikelompokkan berdasarkan jenis barang yang diperdagangkan maupun cara barang dagangan tersebut diangkut. Daftar jenis barang tersebut dapat dikelompokkan menjadi empat macam yakni jenis makanan dan bumbu-bumbuan, jenis sandang, jenis perlengkapan umum, dan hewan. Termasuk dalam kelompok pertama adalah *bawang* (bawang), *bras* (beras), *garam/wuyah* (garam), *gula* (gula), *lnga* (minyak), *pipakan/kapulaga* (jahe, tanaman jahe), *wwahan/pucang sireh* (buah-buahan, terutama pinang), *pja* (ikan laut asin). Termasuk golongan kedua adalah *wasana* (pakaian), *amahang/kasumbha/pamaja* (bahan pewarna), *kapas* (kapas), *lawe* (benang). Termasuk golongan ketiga adalah *galuhan* (batu permata), *gangsa* (perunggu), *anganam* (keranjang), *labe* (kulit penyu), *makacapuri* (kotak sirih), *mangawari* (permata?), *masayang/tamwaga* (peralatan tembaga), *tambra* (lempeng tembaga), *timah* (timah), *wsi* (besi). Terdapat juga barang-barang yang terbuat dari kayu yang dibuat oleh *undahagi* (tukang kayu). Termasuk golongan keempat adalah hewan-hewan yang terdiri dari *kbo* (kerbau), *sapi* (sapi), *wdus* (kambing), *celeng* (babi), *andah* (unggas, terutama itik). Berdasarkan cara dagangan tersebut diangkut maka dapat dibedakan dengan cara: dipikul (*pinikul*), dinaikkan di atas kuda (*atitih*), diangkut dengan gerobak (*gulungan*) atau pedati (*mapadati*), atau dinaikkan perahu (*parahu*) (Rahardjo, 2002: 298).

#### (4) Petani dan Petugas Pertanian

Pertanian merupakan sektor yang penting di dalam masyarakat Jawa Kuna. Hal tersebut dipertegas lagi dengan keberadaan Pulau Jawa sebagai daerah penghasil beras. Beras sebagai komoditi telah menjadi faktor penting, baik dalam perdagangan maupun sumber pangan utama yang menunjang keberlangsungan kerajaan (de Casparis, 1958: 7).

Keterangan mengenai istilah yang berhubungan dengan pertanian, pertama kali dijumpai dalam prasasti Kamalagi (743 S) dan prasasti Watukura I (824 S), yaitu *sawah* (sawah) –prasasti Kamalagi–, *gāga*

(ladang atau sawah kering), *rěněk* (rawa), dan *kbuan* (kebun) –ketiga istilah terakhir terdapat pada prasasti Watukura I–. Walaupun begitu, golongan atau kelompok yang mata pencahariannya sebagai petani baru dikenal pada prasasti Airkali (849 S), yaitu *anak thani*. Padahal dengan adanya kata *sawah* dan *gāga* dalam prasasti, dapat diperkirakan adanya kelompok yang memiliki mata pencaharian sebagai petani. Sejak itu, mata pencaharian sebagai petani atau kelompok petani sering disebut di dalam prasasti, di samping *sawah* dan *gāga*. Istilah yang sering dipakai ialah *thāni*, *thāni bala*, atau *tanayan thāni*.

Ketika pusat kerajaan berpindah ke Jawa Timur, dimulai pada saat pemerintahan Pu Sindok, banyak dibuat bendungan yang digunakan untuk mengairi pertanian. Ketika masa pemerintahan Pu Sindok, terdapat keterangan dalam prasasti Wulig (OJO XLIV) mengenai pembuatan bendungan untuk pengairan daerah Kapulungan, Wuatan Wulas, dan Wuatan Tamyā. Pertanian semakin maju ketika masa pemerintahan Airlangga yang terungkap melalui prasasti-prasastinya di mana golongan masyarakat petani lebih sering disebut. Prasasti Kamalagyan menyebutkan tentang usaha Airlangga dalam mengendalikan aliran Sungai Brantas yang sering meluap sehingga membuat kaum petani senang. Pada masa Majapahit, pertanian mencapai puncaknya perkembangannya ketika raja memberikan perlindungan dari gangguan penjahat. Selain itu, pada masa Majapahit, pemakaian tanah diatur oleh undang-undang, bendungan-bendungan (*dawuhan*) dibangun untuk keperluan pengairan demi kesejahteraan rakyat. Pengaturan terhadap pengairan ini dilakukan oleh seorang pejabat yang disebut dengan *panghulu bañu* (Wurjantoro, 1977: 60-61).

Pada dasarnya, sawah pada zaman dahulu telah memegang peranan yang penting dalam masyarakat agraris karena dapat menjamin kestabilan dan persediaan makanan. Bukti terhadap hal tersebut terdapat dalam prasasti-prasasti yang menyebutkan pejabat-pejabat yang memiliki hubungan dengan sawah. Pejabat tersebut adalah *hulu wras*, *wahuta maweas*, dan *pangulung padi*, yang walaupun tidak secara jelas

digambarkan tugasnya, setidaknya dapat dipastikan memiliki hubungan dengan beras atau hasil sawah. Selain itu, dijumpai juga pejabat lain seperti *asēdahan thāni*, *angucap gawe thāni*, *wilang thāni*, *thāni jumput*, *ambēkē tuwuh*, *matamwak*, *hulu wuattan*, *huler* dan *wariga*. Wilayah inti pertanian di Jawa tengah mungkin sekali berada disekitar dataran Kedu dan Prambanan, sedangkan di Jawa Timur di sekitar lembah Sungai Solo dan Brantas (Wurjantoro, 1977: 62-63; Rahardjo, 2002: 304-305).

#### 2.4.2 Produksi

Kegiatan produksi dilakukan untuk memenuhi kebutuhan pribadi maupun untuk memenuhi kebutuhan orang lain. Dalam kegiatan ekonomi, produksi menghasilkan komoditi, yaitu barang-barang dagangan yang diperjualbelikan. Berdasarkan data prasasti, dapat diperoleh keterangan mengenai komoditi dari bagian prasasti yang memuat ketentuan-ketentuan pajak perdagangan dan kerajinan (*masamwyawahara* dan *misra*), yang meliputi beras, sirih, pinang, buah-buahan, mengkudu, bawang, kapas, kasumba, perkakas dari besi dan tembaga, pakaian, payung, keranjang, barang-barang anyaman, kajang, kepis, gula, arang, kapur sirih, sapi, kambing, itik, ayam dan telurnya. Secara umum, komoditi sebagai hasil dari produksi tersebut dapat dibagi ke dalam empat bidang, yaitu bidang pertanian, bidang peternakan, bidang perikanan, dan bidang industri (Nastiti, 1991: 183; Surjandari, 2004: 96).

Dalam bidang pertanian, seperti yang telah dikemukakan sebelumnya bahwa terdapat penyebutan dalam prasasti mengenai pelaku yang berhubungan dengan pertanian dan lahan-lahan pertanian. Keterangan tersebut mengindikasikan bahwa telah ada suatu bentuk sistem pertanian di Indonesia. Sartono Kartodirdjo berpendapat bahwa Indonesia telah mengenal empat sistem pertanian sejak dulu, yaitu: (1) sistem perladangan (*shifting cultivation system*) yaitu jenis kegiatan pertanian yang dilakukan secara berpindah-pindah dengan penanaman berbagai tanaman berumur pendek, terutama tanaman pangan, (2) sistem persawahan (*wet rice cultivation system*), (3) sistem kebun (*garden*

*system*), yaitu kegiatan pertanian yang menggarap tanaman perdu berusia panjang atau tanaman penghasil panen yang ditanam pada lahan tetap, dan (4) sistem tegalan (*dry field system*), yaitu kegiatan penanaman tanaman pangan secara tetap pada daerah lahan kering. Di dalam prasasti dan naskah, keempat sistem tersebut dikenal dengan istilah *gaga* (ladang), *sawah* (sawah), *kbuan* (kebun), dan *tgal* (tegalan) (Nastiti, 1995: 91, 2003: 77).

Bidang peternakan telah ada pada masyarakat Jawa Kuna di mana telah dikenal budidaya sapi (*sapi*), kerbau (*kbo*), babi (*celeng*), kambing (*wḍus*), ayam (*ayam*), dan bebek (*andah*) yang hasilnya dapat dijual. Berdasarkan keterangan dalam beberapa prasasti, diperkirakan terdapat bandar-bandar hewan yang menjual ternaknya dalam jumlah banyak. Hal tersebut dapat dilihat dari pembatasan penjualan hewan dalam sejumlah prasasti, seperti prasasti Ayam Tēas, prasasti Wurandunjan I dan II, dan prasasti Cane. Dengan adanya penjualan ternak dalam jumlah besar tersebut maka dapat diasumsikan adanya “peternakan”, yaitu tempat untuk memelihara hewan yang dapat dijadikan komoditi. Penjelasan yang memiliki hubungan dengan peternakan pernah disebutkan dalam prasasti Muḍuan mengenai penganugerahan tanah kepada seseorang yang ditugaskan untuk memelihara kambing<sup>11</sup> (Nastiti, 2003: 79-80; Susanti, 2010: 111). Selain itu, di dalam prasasti Wimalāśrama, terdapat penyebutan parahu pakbowan yang diasumsikan digunakan untuk pengangkut hewan ternak (terutama kerbau) (Zoetmulder, 1982). Berdasarkan penjelasan tersebut, komoditi yang berasal dari bidang peternakan juga didistribusikan untuk memenuhi kebutuhan daerah lain.

Dalam bidang perikanan, hasil produksinya diperoleh dari sungai, daerah pantai, dan tambak. Komoditi yang dihasilkan dalam bidang ini berupa bahan mentah dan hasil pengolahannya (Surjandari, 2004: 106). Dalam prasasti Wimalāśrama, terdapat berbagai istilah yang berhubungan

<sup>11</sup> Kutipan mengenai keterangan tersebut adalah “*naranyan pakmitan wiwi saḡ madmak. dadi ya magawai pomaha[n] i windu windu nikananḡ lmaḡ. ya ta prastawanya i walawindu ḡaranikana[ḡ] pomahanya*” (=nama orang yang mengangon kambing [ialah] saḡ Madmak. jadinya ia membuat perumahan di windu-windu tanah itu. Itulah sebabnya, perumahan tersebut bernama walawindu) (Nastiti, 2003: 80)

dengan bidang perikanan, antara lain *amayan* (menangkap ikan dengan sejenis jala), *amukēt kakap* (menangkap kakap), *amukēt krp* (menangkap krp), *añjala* (menjala), *añjalāwirāwir* (menjala dengan jala *awirawir*), *añjala bsār* (menjala dengan jala besar), *amuwūmuwū* (menangkap ikan dengan bubu), *amintur* (menangkap kepiting), *añjariñ balanak* (menjaring balanak), *jariñ kakab* (menjaring kakap), *amibit* (mengail ikan), *wariñ sugu* (menangkap udang dengan wariñ sugu), *wariñ tuñduñ* (menangkap udang dengan wariñ tuñduñ), dan *wariñ taḍah* (menangkap udang dengan wariñ taḍah) (Nastiti, 2003: 80-81). Berdasarkan keterangan yang didapat dari prasasti Wimalāsrama, dapat diasumsikan bahwa komoditi yang dihasilkan termasuk ke dalam jenis bahan mentah. Selain itu, pada prasasti Karang Bogēm terdapat penyebutan *tambak* (tambak) dan *acan*<sup>12</sup>. Berdasarkan keterangan dari prasasti Karang Bogēm, dapat diketahui bahwa komoditi perikanan juga ada yang sudah berupa hasil pengolahan. Selain dari prasasti Karang Bogēm, penyebutan mengenai komoditi bidang perikanan olahan yang berupa ikan asin (*pja*) terdapat pada prasasti Panggumulan dan Wimalāsrama<sup>13</sup> (Surjandari, 2004: 107; Christie, 1998: 373; Pigeaud I, 1960: 122)

Bidang Industri dalam masa Jawa Kuna termasuk ke dalam industri rumah tangga. Informasi mengenai kelompok masyarakat industri ini terdapat dalam prasasti sejak masa periode Jawa Tengah sampai dengan periode Jawa Timur. Dalam prasasti, kelompok masyarakat industri ini termasuk ke dalam kelompok pengrajin (*miśra*), pandai (*pañḍai/gusali*), tukang (*uñḍahagi*), dan pemahat/pengukir (*angukir/manimpiki*). Beberapa prasasti yang menyebutkan kelompok ini antara lain prasasti Ayam Tēas (890 M), prasasti Taji (891 M), prasasti Watukura (892 M), prasasti Kembang Arum (892 M), prasasti Telang (893 M), prasasti Poh (895 M), prasasti Kikil Batu I dan II (895 M), prasasti Balitung I dan II (897 M),

<sup>12</sup> Dalam Hikayat Banjar, terdapat penyebutan istilah *atjan*. Selain itu, *belacan*, dalam bahasa Melayu diartikan sebagai terasi sehingga *acan* atau *belacan* dapat diartikan sebagai terasi (salah satu hasil dari pengolahan ikan) (Ras, 1968: 414; Reid, 1992: 33-34)

<sup>13</sup> Prasasti Panggumulan (824 S) menyebutkan "...*Matumpuk asin asin daiñkakap, daiñ kadawas...*" (bertumpuk ikan yang diasinkan seperti dendeng kakap, dendeng bawal), sedangkan prasasti Wimalāsrama (OJO CXII) menyebutkan "...*timah, wuyah, pja, gula...*" (timah, garam, ikan asin, gula) (Christie, 1998: 373; Surjandari, 2004: 107)



prasasti Wukajana (908 M), prasasti Barsahan (908 M), prasasti Baru (1030 M), prasasti Pikatan (1116 M), prasasti Plumbangan (1140 M), prasasti Penampihan (1209 M), prasasti Kudadu (1294 M), prasasti Sidoteka (1323 M), prasasti Wariñin Pitu (1447 M), prasasti Pamintihan (1473 M), dan prasasti Kambang Putih (tanpa tahun, tetapi diperkirakan berasal dari masa Janggala) (Wurjantoro, 1982: 75; Subroto & Pinardi, 1993: 208; Rahardjo, 2002, 324-325; Surjandari, 2004: 109).

Jenis usaha yang disebutkan dalam prasasti-prasasti tersebut cukup banyak, yaitu *mañdyun* (pembuat jun/benda-benda tanah liat), *mañgula* (pembuat gula), *mañhapū* (pembuat kapur), *mañharēṅ* (pembuat arang), *mañañamañam* (pembuat barang-barang anyaman), *magawai payuṅ wlū* (pembuat payung wlū), *mopih* (pembuat upih), *magawai kisi* (pembuat kisi), *maruñki* (pembuat rungi), *magawai kajaṅ* (pembuat kajaṅ), *mañlākha* (tukang soga), *mañawriṅ* (pembuat cat berwarna merah), *mañapus* (pembuat benang), *mañubar* (pembuat bahan cat warna merah), *matarub* (pembuat tarub), *manawaṅ* (pembuat jaring), *mamubut* (pembuat bubut), *manahab manuk* (pembuat sangkar burung), *mamisañḍuṅ manuk* (pembuat perangkap burung), *mañambul* (pembuat cat warna hitam), *mapañanan* (pembuat pernis?), *makalaka* (pembuat jerat binatang), *mamukat wuñkudu* (pengolah wungkuḍu?), *mañluruṅ* (pembuat minyak jarak), *mamutēr* (?), *mameḷut* (?), *pañḍai mas* (pandai mas), *pañḍai salaka* (pandai perak), *pañḍai wsi/dhura* (pandai besi), *pañḍai tamwaga* (pandai tembaga), *pañḍai tamra/gansa/kansa* (pandai perunggu), *pañḍai daṅ* (pandai dandang), *pañḍai kawat* (pandai kawat), *pañḍai dadap* (pembuat perisai), *sunka* (pembuat senjata), *paraṅ* (pembuat senjata), *manguñje* (pembuat gagang keris), *siñasiñan* (pembuat senjata tajam), *magalah* (pembuat tombak), *magandi* (?), *mamanah* (pembuat panah), *waduṅ* (kapak), *uñḍahagi* (tukang kayu), *limus galuh* (tukang menghaluskan permata), *maniga* (tukang menyambung perhiasan dan alat upacara), *rumwan* (tukang membuat embanan batu permata), dan *panaruhan/pamanikan* (tukang mengasah permata) (Surjandari, 2004: 109-110; Nastiti, 2003: 83). Keterangan mengenai kelompok ini biasanya

terdapat pada bagian pajak usaha kerajinan dan bagian penyebutan *mañilāla drawya haji* atau *watĕk i jro*, yaitu bagian prasasti yang berisi tentang status suatu daerah sima yang memperoleh peraturan pajak baru. (Subroto & Pinardi, 1993: 208; Wurjantoro, 1982: 75).

### 2.4.3 Distribusi

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, hasil-hasil produksi, selain untuk dikonsumsi sendiri, juga dikonsumsi orang lain. Dalam ekonomi, produksi menghasilkan komoditi yang diperjualbelikan di mana terjadi perpindahan atau penyaluran barang dari produsen ke konsumen. Proses perpindahan tersebut membutuhkan distribusi. Distribusi pada dasarnya adalah proses penyebaran atau penyaluran bahan baku dari tempat asalnya ke tempat pembuatan atau langsung ke tempat pemakaian (Nastiti, 2003: 91). Pendistribusian tersebut memerlukan peran transportasi dalam pelaksanaannya.

Jenis komoditi perdagangan mempengaruhi pula jarak pendistribusiannya. Barang-barang yang mudah rusak atau busuk didistribusikan di daerah sekitar tempat produksi seperti misalnya buah dan sayur. Apabila barang tersebut awet dalam jangka waktu lama seperti misalnya terasi dan garam maka dapat terdistribusikan sampai jauh ke pedalaman. Hal ini selain dikarenakan aspek awet, juga karena daerah pedalaman tidak memiliki bahan baku untuk menghasilkan barang-barang tersebut. Walaupun tersedia bahan baku, mereka tidak memiliki pengetahuan mengenai pengawetan bahan. Demikian pula sebaliknya, daerah pantai yang tidak dapat memproduksi tanaman rempah mendapatkannya dari daerah pedalaman. Sementara itu, ada pula dugaan bahwa cara pendistribusian barang dari produsen sebelum sampai ke konsumen akhir dikumpulkan terlebih dahulu, kemudian disalurkan kepada para pengecer hingga sampai pada konsumen akhir (Ongkodharma, 1990: 250-251).

Distribusi dan komoditi, baik berupa bahan mentah atau bahan jadi, dari tempat asal ke tempat pemakaian atau dari tempat pembuatan ke

tempat pemakaiannya dilakukan dengan berbagai cara. Oleh karena itu, dukungan sarana dan prasarana memegang peranan yang penting. Jaringan jalan darat dan sungai memberikan kemungkinan adanya kontak antara kota satu dengan kota lainnya, antara kota dan daerah pedalaman. Dalam hubungan tersebut, jalur darat maupun jalur sungai merupakan sarana penting bagi terlaksananya hubungan tersebut. Dalam hubungan antar wilayah (regional) dan internasional, jalur laut merupakan sarana utama perhubungannya. Untuk jalur darat dalam prasasti disebut *mahawan* (melalui jalan). Pedagang-pedagang dari daerah pedalaman yang melalui jalur darat dan mengangkut barang dagangannya dalam jumlah terbatas menggunakan kuda atau sapi. Kadangkala diangkut sendiri oleh pemiliknya dengan dipikul (*pinikul dagangannya*). Sedangkan untuk mengangkut barang dagangan dalam jumlah yang cukup besar, dipakai gerobak yang ditarik sapi atau kerbau (*padati, apadati, magulungan*). Pengangkutan dalam jumlah besar juga menggunakan jalur sungai yang diangkut oleh perahu (*maparahu*) yang didukung juga dengan keadaan geografis wilayah Jawa Timur dengan Sungai Bengawan Solo dan Sungai Brantas. Bahkan, anak sungai dari kedua sungai tersebut mampu menjangkau wilayah-wilayah pedalaman. (Nastiti, 1991: 183; 2003: 91-92).

#### **2.4.4 Sarana**

Sarana merupakan aspek yang berfungsi untuk mengakomodasi dan memperlancar jalannya suatu bentuk kegiatan, baik produksi dan distribusi. Dalam kegiatan perekonomian, sarana-sarana yang menunjang kinerja kegiatan tersebut antara lain jaringan jalan atau sungai, transportasi, pelabuhan, dan pasar.

Seperti yang telah dipaparkan sebelumnya, bahwa jaringan jalan dan sungai dapat memberikan adanya kemungkinan terjadinya kontak antara daerah yang satu dengan yang lainnya. Dalam prasasti dikenal dengan istilah *mahawan*, yaitu melalui jalan, dalam artian jalur darat, sedangkan istilah *maparahu* digunakan untuk penggunaan jalur sungai.

Data prasasti yang memberikan keterangan mengenai penggunaan jalur darat dan sungai, misalnya prasasti Telang dan prasasti Kaladi. Prasasti Telang mengungkapkan tentang pembuatan tempat penyeberangan di Paparahuan (tepi Bengawan Solo) dengan tambatan perahu sebanyak 2 buah dan 2 buah cadangan serta tempat penjagaannya sehingga desa-desa Telang-Mahe-Paparahuan dijadikan Sima, sedangkan prasasti Kaladi memuat keterangan mengenai perlindungan di daerah sima oleh sañ muladharmma. Keterangan tersebut juga menyebutkan mengenai desa Gayam yang berwenang terhadap jalur darat dan desa Pyapya yang berwenang terhadap jalur sungai<sup>14</sup> (Susanti, 2007: 14).

Menurut Richard M. Soberman transportasi memiliki kegunaan: (1) sebagai pengangkut bahan dasar untuk produksi, (2) sebagai pengangkut hasil produksi, dan (4) sebagai pengangkut manusia (Nastiti, 2003: 95). Dalam penggunaan jalur darat dan jalur sungai tersebut, para pedagang sebagian menggunakan transportasi dalam berkegiatan, sebagian lagi mengangkutnya dengan cara dipikul (*pinikul dagangannya*). Selain dipikul, pengangkutan barang juga dilakukan dengan cara dinaikkan di atas kuda (*atitih* – prasasti Sidoteka, OJO LXXXII), diangkut dengan gerobak (*gulungan* – prasasti Linggasuntan, OJO XXXIX) atau dengan pedati (*mapadati* – prasasti Wungkul OJO CXVIII), dan dinaikkan dengan perahu (*parahu* – prasasti Wimalāsrama, OJO CXII; prasasti Turryan, Boechari 1987: 43-51). Selain itu, berdasarkan berita-berita China, pengiriman-pengiriman utusan dari Jawa memberikan petunjuk akan penggunaan transportasi air.

Pelabuhan sangat berkaitan erat dengan penggunaan jalur air. Pelabuhan di Jawa merupakan pelabuhan laut dan sungai. Pelabuhan sungai, pada masa Jawa Kuno, lebih merupakan tempat-tempat penyeberangan. Prasasti masa awal yang pernah menyebutkan mengenai tempat-tempat penyeberangan sungai adalah prasasti Telang (903 M).

<sup>14</sup> Prasasti Kaladi menyebutkan “...*Muwah pahinganan ikang sima ing gayam. muang ing pyapya. ikang kali humulu mangalor. ikang pyapya madꦿwya ikang kali. tuhun ikang gayam madꦿwya margga juga...*” (...dan batas dari sima (adalah) di Gayam dan di Pyapya. sungai menuju utara dan Pyapya berkuasa atas sungai. Gayam berkuasa atas jalan...) (Jones, 1984: 184-187).

Prasasti ini memuat keterangan mengenai pengaturan tempat-tempat penyeberangan di sepanjang Sungai Bengawan Solo. Pada masa berikutnya, masa Majapahit, prasasti Canggal juga memuat mengenai peraturan-peraturan yang berlaku di tempat-tempat penyeberangan sepanjang sungai Bengawan Solo (Jones, 1984: 39-41; Pigeaud I, 1960: 108-112). Pelabuhan laut masa Jawa Kuna diperkirakan tumbuh dan berkembang di Pantai Utara Jawa yang memang menjadi jalur utama dalam perdagangan maritim. Salah satu prasasti yang berasal dari masa Janggala yang ditemukan di dekat Tuban pernah memberikan keterangan mengenai peresmian pelabuhan Kambang Putih oleh Mapanji GaraŚakan (Susanti, 2008: 29). *Ying-yai Shěng-lan* juga memberikan keterangan bahwa kapal-kapal dari negara-negara lain masuk ke Jawa Timur melalui Tuban. Hal tersebut mengindikasikan bahwa Tuban, pada masa lalu merupakan sebuah kota pelabuhan (Groeneveldt, 1960: 45).

Dalam prasasti Jawa Kuna telah dikenal nama jabatan *apakan*, *apkan*, *apěkan*, *mapakkan*, *mapkan*, atau *mapkan*, yaitu pejabat yang mengurus masalah pasar. Dalam prasasti Jawa Kuna juga dikenal sistem pemukiman yang disebut dengan *pañatur deśa* dan *pañasta deśa*, kemudian dari kedua konsep ini dikenal juga konsep *mañcapat* dan *mañcalima*, yaitu pola pedesaan di mana satu desa induk dikelilingi empat “anak” desa yang terletak di keempat penjuru mata angin. Pasar timbul karena kebutuhan ekonomi terhadap penyaluran kelebihan produksi dan pemenuhan kebutuhan yang tak dapat diproduksi sendiri. Adanya kebutuhan dan kelebihan inilah yang mendorong timbulnya arena perdagangan tempat tukar menukar barang dan jasa yang disebut pasar. Pasar sebagai arena perdagangan juga berkaitan dengan pajak. Dalam prasasti sering disebut mengenai batasan barang dagangan yang dikenai pajak. Dapat diasumsikan bahwa barang dagangan tersebut merupakan komoditi yang akan diperjualbelikan di pasar. Pembatasan tersebut berlaku bagi barang dagangan yang diangkut melalui jalur darat maupun jalur sungai. Penggunaan jalur tersebut berhubungan dengan distribusi komoditi, seperti yang telah dikemukakan sebelumnya. Mengenai

distribusi, meskipun tidak ditulis secara langsung, terungkap gambaran adanya aliran barang-barang, seperti adanya hasil produksi dari daerah pantai yang dikonsumsi oleh masyarakat di daerah pegunungan (Nastiti, 2003: 11-14).



## BAB 3 DESKRIPSI

### 3.1 Kutipan Isi Prasasti yang Berkaitan dengan Transportasi Air

Pada umumnya, prasasti dikeluarkan untuk memperingati penobatan atau penetapan suatu daerah menjadi *sima* atau daerah perdikan (Boechari, 1964: 42). Dalam prasasti terdapat suatu “formula” dalam penulisannya, yang disebut sebagai unsur-unsur prasasti. Kelengkapan unsur-unsur tersebut berbeda-beda antara prasasti yang satu dengan yang lainnya. Secara lengkap, unsur-unsur prasasti terdiri dari: seruan, unsur penanggalan, pemberi perintah, penerima perintah, pelaksana perintah, isi perintah, daftar penerima anugerah, *sambandha*, pajak yang harus disetor, status *sima*, penegasan berakhirnya status *sima*, *sapatha*, saksi-saksi, acara pesta, ukuran *sima*, *pasak-pasak*, hak istimewa, dan *citralekha* (Soesanti, 2003: 314).

Kutipan prasasti yang menjadi data yang berkaitan dengan transportasi air terletak pada bagian *sambandha* dan status *sima* (sebagian di antaranya juga menyebutkan mengenai batasan terhadap barang yang mendapatkan anugerah bebas pajak). Kutipan atau cuplikan tersebut yaitu:

#### 1. Prasasti Gulung-Gulung

Prasasti Gulung-Gulung ditemukan di Desa Singosari, Malang, Jawa Timur dan terbuat dari batu dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti ini bertanggal 851 Śaka atau 929 Masehi yang dikeluarkan oleh Sri Maharaja Rake Halu Pu Sindok Sri Isanawikrama Dharmottunggadewa. Prasasti Gulung-Gulung saat ini disimpan di Museum Nasional. Penyebutan perahu dalam prasasti Gulung-Gulung berada pada baris ke-28 sisi depan yang termasuk ke dalam batasan barang dagangan yang tidak dikenakan pajak bila daerah tersebut dijadikan *sima*, yaitu:

28. *hajinya samangkana ikanang barahu pawalijā 1 ma su hara 2 tanpatuṅḍāna madagang kapas wungkuḍu abasana kalima banta(l)*

(Sumber alih aksara OJO XXXVIII, hal 64, Trigangga, 2003: 11)

Terjemahan:

28. raja itu. Untuk perahu pedagang (batasnya) 1, perahu sungai (dengan tiang?) (batasnya) 2 tanpa geladak. Pedagang kapas, mengkudu, dan pakaian batasnya lima pedagang pikulan.

(sumber terjemahan Trigangga, 2003: 42)

## 2. Prasasti Sarañan

Prasasti Sarañan ditemukan di Mojokerto, Jawa Timur dan terbuat dari batu dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti ini bertanggal 851 Śaka atau 929 Masehi yang dikeluarkan oleh Sri Maharaja Rake Halu Pu Sindok Sri Isanawikrama Dharmottungadewa. Prasasti Sarañan saat ini disimpan di Museum Nasional. Penyebutan perahu dalam prasasti Sarañan berada pada baris ke-17 sisi depan yang termasuk ke dalam batasan barang dagangan, yaitu:

27. *...lan unḍahagi satuhan parahu masuhara 3 tanpatuṅḍāna ikanang samangka...*

(Sumber alih aksara OJO XXXVII, hal. 59)

Terjemahan:

27. ... dan pengrajin kayu (batasnya) 1 pemimpin/ketua, perahu sungai (dengan tiang?) (batasnya) 3 tanpa geladak, yang demikian itu...

(Sumber terjemahan Zoetmulder, 1982)

## 3. Prasasti Lingasuntan

Prasasti Lingasuntan ditemukan di Desa Lawajati, Malang, Jawa Timur dan terbuat dari batu dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Lingasuntan bertanggal 851 Śaka



atau 929 Masehi yang dikeluarkan oleh Sri Maharaja Rake Halu Pu Sindok Sri Isanawikrama Dharmottunggadewa. Prasasti Linggasuntan saat ini disimpan di Museum Nasional. Penyebutan perahu dalam prasasti Linggasuntan berada pada baris ke-23 dan 24 yang termasuk ke dalam batasan barang dagangan, yaitu:

23. *lit paṇḍe tlung ububan, uṇḍahagi satuhan sapahii tlung tangkilan, macadar patang pacadaran parahu 1 mapuhara 3 ta*

24. *npatuṇḍāna yapwan pinikul daganganya kadyangganing*

(Sumber alih aksara OJO XXXIX, hal. 70, Trigangga, 2003: 20)

Terjemahan:

23. pertukangan logam (batasnya) 3 *ububan*, tukang kayu (batasnya) satu *tuhān*, tukang pembuat kendang (batasnya) 3 *tangkilan*, pembuat cadar (batasnya) 4 *pacadaran*, perahu (batasnya) 1 perahu sungai (dengan tiang?) (batasnya) 3

24. tanpa geladak. Jika dagangannya dipikul seperti

(Sumber terjemahan Trigangga, 2003: 52)

#### 4. Prasasti Turryan

Prasasti Turryan ditemukan di Desa Tanggung, Blitar, Jawa Timur dan terbuat dari batu dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Turryan bertanggal 851 Śaka atau 929 Masehi yang dikeluarkan oleh Sri Maharaja Rake Halu Pu Sindok Sri Isanawikrama Dharmottunggadewa. Prasasti Turryan saat ini masih berada di tempat aslinya, yaitu di dukuh Watu Godeg, Kelurahan Tanggung, Blitar, Jawa Timur. Penyebutan perahu dalam prasasti Turryan berada pada baris ke-18-19 sisi depan yang termasuk ke dalam batasan barang dagangan, yaitu:

18. *atitih sakulit paḍahi tlung tangkilan paṇḍe mas satuhān paṇḍe*

*tamwaga sagusali maparēana 3 paṇḍe kangsa 1 uṇḍahagi satuhān*

*macadar 4 parahu 1*

19. *magalaha 3 tanpa tuṅḍāna. yāpwan pinikul dagangnya kadyaṅga  
ning mabasana masayang maḥawari makaḥapur maḥuṅjal  
makapas wuḥkudu wsi tambaga kaḥsa timah buyah padat*

(Sumber alih aksara de Casparis, 1987: 45)

Terjemahan:

18. *atitih sakulit*, pembuat gendang (batasnya) 3 *tangkilan*, pandai emas (batasnya) *satuhān*, pandai tembaga (batasnya) *sagusali*, *maparēana* (batasnya) 3, pandai kuningan (batasnya) 1 *uṅdahagi* tiap 1 *tuhān*, pembuat cadar (batasnya) 4, perahu (batasnya) 1,  
19. perahu yang menggunakan galah (batasnya) 3 tanpa geladak. Jika dagangannya dipikul seperti pakaian, perabot dari kuningan, *maḥawari*, *makaḥapur*, pedagang usungan, penjual kapas, penjual mengkudu, (barang-barang dari) besi, tembaga, kuningan, timah, garam padat

(Sumber terjemahan Zoetmulder, 1982)

## 5. Prasasti Jėru-Jėru

Prasasti Jėru-Jėru ditemukan di Desa Singosari, Malang, Jawa Timur dan terbuat dari batu dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Jėru-Jėru bertanggal 851 Śaka atau 929 Masehi yang dikeluarkan oleh Sri Maharaja Rake Halu Pu Sindok Sri Isanawikrama Dharmottunggadewa. Prasasti Jėru-Jėru saat ini disimpan di Museum Nasional. Penyebutan perahu dalam prasasti Jėru-Jėru berada pada baris ke-17 dan 18 sisi depan yang termasuk ke dalam batasan barang dagangan, yaitu:

17. *nawang makalakalā bhaṭāra ri çāla atah pramāṅā i  
sadrabyahajinya, samangkana ikanang parahu pawalijan 1  
masunghar 2*

18. *tan patuṇḍana banyaga bantal adagang kapas wungkuḍu  
kapangabantal mabasana kalima bantal anguñjal 1 pandai wsi  
satarub paṇḍai mas*

(Sumber alih aksara OJO XLIII, hal. 77)

Terjemahan:

17. pembuat jaring, pembuat jerat binatang, jumlah pajak yang demikian itu *bhaṭāra* di *çāla* sajalah yang berhak atas semua pajak milik raja itu seperti perahu pedagang (batasnya) 1, perahu sungai (dengan tiang?) (batasnya) 2

18. tanpa geladak, pedagang-pedagang yang dibawa dengan bungkusan (seperti) pedagang kapas dan mengkuḍu (batasnya) 9 bungkus, pedagang pakaian (batasnya) 5 bungkusan, pedagang usungan (batasnya) 1, pandai besi (batasnya) 1 *tarub*, pandai emas

(Sumber terjemahan Zoetmulder, 1982)

## 6. Prasasti Candi Lor

Prasasti Candi Lor ditemukan di Kediri, Jawa Timur dan terbuat dari batu dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Candi Lor bertanggal 857 Śaka atau 935 Masehi yang dikeluarkan oleh Sri Maharaja Rake Halu Pu Sindok Sri Isanawikrama Dharmottunggadewa. Prasasti Candi Lor saat ini disimpan di Museum Nasional. Dalam prasasti Candi Lor atau Anjuk Ladang tidak disebutkan perahu sebagai alat transportasi air, melainkan penyebutan petugas yang menggunakan transportasi air dalam melaksanakan tugasnya yang terdapat pada baris ke-18 sisi depan dalam daftar *mañilāla drwya haji*, yaitu:

18. ... *tangkil ... salwit watu walang pamanikan mañiga sikpan rumban  
wilang wanua wiji kawah tingkēs mawi manambangi ... juru ...*

(Sumber alih aksara OJO XLVI, hal. 85)

Terjemahan:

18. ... *tangkal... salwit, watu walang, pamanikan, maṇiga, sikpan, rumban, petugas sensus desa, wiji kawah, mawi, petugas penyeberangan sungai, ... juru ...*

(Sumber terjemahan Zoetmulder, 1982)

## 7. Prasasti Wimalaśrama

Prasasti Wimalaśrama ditemukan di delta Sungai Brantas di daerah Sidoarjo, Jawa Timur dan terbuat dari tembaga yang terdiri dari 12 buah lempeng dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Wimalaśrama tidak bertanggal (bagian yang bertanggal telah hilang). Prasasti ini termasuk ke dalam masa pemerintahan Pu Sindok karena terdapat penyebutan *kadatwan rahyangta ri mdang*, sama seperti prasasti pada masa Pu Sindok lainnya, misalnya prasasti Kampak dan prasasti Linggasuntan. Prasasti hanya tersisa 7 buah lempeng saja. Lempeng ke-2, 3, 4, 5, dan 6 telah hilang. Penyebutan perahu dalam prasasti Wimalaśrama berada pada lempeng ke-8 baris 7-8 sisi depan, lempeng ke-8 baris 1, 4, 5, dan 6 sisi belakang yang termasuk ke dalam batasan barang dagangan, yaitu:

8a. 7. , *maramwan tlung ramwān, parahu 6, masunghāra 6 kunang ikang hiliran 6, akirim agōng 6, akirim tā*

8. *mbātāmbā 6, amayang 6 amukēt kakap 6 amukēt kṛp 6, ataḍaḥ 6 anglamboan 6, amaring*

b. 1. , 6, *anglam, 6, amuntamunta, 6, pukēt ḍago, 6, kirim dwal baryyan 6, kirim pañjang 6, anglaha 6,*

2. *añjala 6, añjalāwirāwir 6 añjala bsār 6, amuwūmuwū 6, amintur 6, añjaring balanak 6,*

3. *jaring kwangkwang 6, karing kakab 6 amibit 6 waring sugu 6 waring tuṅdung 6, waring taḍaḥ 6, anghilihili 6, i*

4. *kā ta kabaiḥ tan kaknāna ya soddhara haji, kunang ikang langkapān, wlaḥ galah 6, kalima tuṅḍan, parahu pa*

5. *nawa kalima tuṅḍan, parahu pakbowān sawiji kapāt tuṅḍan, parahu jurag 5, parahu panggagaran*

6. *5, parahu pawalijan 5, parahu pangngayan 5, mwangapadaganga, kunang wwitaning padagang bhatāran pamli bha*

(Sumber alih aksara OJO CXII, hal. 245)

Terjemahan:

- 8a. 7. pedagang yang menggunakan rakit/perahu kayuh (batasnya) 3 pedagang, perahu (batasnya) 6, perahu sungai (dengan tiang?) (batasnya) 6, pedagang hilir sungai (batasnya) 6, perahu pengangkut barang-barang besar (batasnya) 6, perahu pengangkut
8. obat-obatan (batasnya) 6, nelayan dengan pukut payang (batasnya) 6, nelayan kakap (batasnya) 6, nelayan kerapu (batasnya) 6, *ataḍah* (batasnya) 6, nelayan dengan perahu lambo (batasnya) 6, *amarinḡ*
- b. 1. (batasnya) 6, *anglam* (batasnya) 6, *amuntamunta* (batasnya) 6, *pukēt ḍago* (batasnya) 6, perahu pengangkut berbagai jenis barang (batasnya) 6, perahu pengangkut barang pecah belah (batasnya) 6, *anglaha* (batasnya) 6,
2. penangkap ikan dengan jala (batasnya) 6, penangkap ikan dengan *jalāwirāwir* (batasnya) 6, penangkap ikan dengan jala *bsār* (batasnya) 6, penangkap ikan dengan *wūwū* (batasnya) 6, penangkap kepiting (batasnya) 6, penangkap ikan *balanak* dengan jaring (batasnya) 6,
3. penangkap *kwangkwang* dengan jaring (batasnya) 6, penangkap ikan kakap dengan jaring (batasnya) 6, nelayan pemancing dan pembembangbiak ikan (batasnya) 6, menangkap *sugu* dengan *warinḡ* (batasnya) 6, penangkap *tuṅḍung* dengan *warinḡ* (batasnya) 6, penangkap *taḍah* (batasnya) 6, *anghilihili* (batasnya) 6,

4. semuanya itu tidak akan dikenai pajak oleh *soddhara haji*. Untuk kelompok pedagang berperahu yang menggunakan dayung dan galah (batasnya) 6 kelompok, (?) (batasnya) 5 dengan geladak, perahu
  5. besar (batasnya) 5 dengan geladak, perahu pengangkut ternak (kerbau) 1 (kelompok) (batasnya) 4 dengan geladak, perahu yang dikepalai seorang juragan (batasnya) 5, perahu *panggagaran*<sup>15</sup>
  6. (batasnya) 5, perahu pedagang (batasnya) 5, perahu *pangngayan*<sup>16</sup> (batasnya) 5, dan pedagang yang pada awalnya berdagang untuk raja, membeli barang
- (Sumber terjemahan Zoetmulder, 1982; Christie, 1982: 515-521)

## 8. Prasasti Cane

Prasasti Cane ditemukan di Surabaya, Jawa Timur dan terbuat dari batu dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Cane bertanggal 943 Śaka atau 1021 Masehi yang dikeluarkan oleh Airlangga. Penyebutan perahu pada Prasasti Cane terdapat pada baris ke-19 sisi belakang yang termasuk ke dalam batasan barang dagangan. Selain itu ada juga penyebutan petugas yang menggunakan transportasi air dalam melaksanakan tugasnya yang terdapat pada baris ke-5 sisi belakang yang termasuk ke dalam kelompok *mañilāla drwya haji*. Penyebutan-penyebutan tersebut yaitu:

5. *wiji kawah, panggare, pawlangwang, papikul, awur, pawuwuh, pakatiwārṣa, porug, patung, pakikis, pasumbu, tingkēs mawī manambangi tanghi | ran tuha dagang juru goçali mangrumbe magu*

<sup>15</sup> *panggagaran* diasumsikan berasal dari kata *gar* yang berarti terbuka, *pangge* yang berarti tonggak pendukung/tiang pengawas, atau *anggaran* yang berarti tempat yang agak tinggi (Christie, 1982: 520-521)

<sup>16</sup> Menurut Jones, *pangngayan* memiliki arti yang sama dengan *menggayan* dalam bahasa Melayu yang berarti menangkap ikan dengan cara menciduknya ke sungai dengan jaring. Jadi, *parahu pangngayan* kemungkinan besar adalah jenis perahu yang digunakan untuk menangkap ikan dengan metode seperti itu (Jones, 1984: 40)

19. ... *sakulit aṅramu aparahu laṅkapan tarijarsiki yapwan pinikul dagaṅnya kadyaṅgāniḥ abasanaṅ atukēl maḥuṅjai – maḥawari makapas mawunkudu abalantēn timāḥ*

(Sumber alih aksara Susanti, 2003: 340; OJO LVIII, hal. 123-124)

Terjemahan:

5. *wiji kawaḥ, panggare, pawlangwang, papikul, awur, pawuwuh, pakatiwārṣa, porug, patung, pakikis, pasumbu*, pasukan pengawal yang berperisai, *mawī*, petugas penyeberangan sungai, *tanghiran, tuha dagang* (koordinator para pedagang), *juru goḥali* (koordinator para pandai), *mangrumbe* (pengrajin rumbai-rumbai),

19. ... *sakulit*, pedagang yang berdagang dengan perahu dalam kelompok, barang-barang dagangan yang dijajakan dengan dipikul seperti *abasanaṅ, atukēl, maḥuṅjai, maḥawari, makapas* (penjual kapas), *mawunkudu* (penjual mengkudu), *abalantēn timāḥ* (penjual timah)

(Sumber terjemahan Susanti, 2003: 352)

## 9. Prasasti Kamalagyan

Prasasti Kamalagyan ditemukan di Sidoarjo, Jawa Timur dan terbuat dari batu dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Kamalagyan bertanggal 959 Śaka atau 1037 Masehi yang dikeluarkan oleh Airlangga. Penyebutan bendungan yang digunakan sebagai sarana transportasi air pada prasasti Kamalagyan terdapat pada baris ke-12 dan 13, yaitu:

12. *nikāṅ dawuhan de śrī mahārāja subaddhāpagēḥ huwus pēpēt hilīnikāṅ baṅu ikāṅ baḥawan amatlū hilīnyāṅalor kapwa ta sukha manaḥ nikaṅ maparahu samaḥhulu maḅalap bhāṅḍa ri hujuy galuḥ tka*

13. *rikāṅ para puhāwan para baṅyaga saḅkāriṅ dwīpāntara sama ḅunten ri hujuy galuḥ ikaḅ anak thāni Śakawāhan kaḍḍētan*

*sawahnya atyanta sarwwasukha ni manahnya makānta ta sawaha  
muwah sawahnya kabeh an pinunyan*

(Sumber alih aksara Susanti, 2003: 423)

Terjemahan:

12. bendungan (*dawuhan*) oleh sri maharaja sehingga menjadi sempurna dan kuat, dan jalan air yang menerobos telah tertutup. Dengan ini sungai besar (*banawan*) bercabang tiga rusnya dan mengalir ke arah utara sehingga senanglah hati yang berperahu (*maparahu*) ke hulu membawa barang di Hujung Galuh

13. demikian para nakhoda (*puhāwan*) dan pedagang dari pulau lain bertemu di Hujung Galuh. Penduduk yang tanah pertaniannya terkena banjir sangat senang hatinya karena berakhirlah banjir itu dan dengan ini seluruh hasil sawahnya dapat dimiliki

(Sumber terjemahan Susanti, 2003: 430)

## 10. Prasasti Gandhakuti

Prasasti Gandhakuti ditemukan di Sidoarjo, Jawa Timur dan terbuat dari tembaga dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Gandhakuti bertanggal 964 Śaka atau 1042 Masehi yang dikeluarkan oleh Airlangga. Penyebutan kelompok pembuat perahu sebagai kelompok yang tidak dikenai pajak dalam batasan tertentu yang terdapat pada lempeng ke-4 sisi depan baris pertama, yaitu:

4a. 1. *Parahu satuhan, apadaganga satuhan, adṛwya paṇḍe satuhan,  
amalantěn satuhan, huṇḍahagi satuhan ityawamadi*

(Sumber alih aksara OJO LXIII, hal. 142)



Terjemahan:

4a. 1. Pembuat perahu 1 (kelompok), para pedagang 1 (kelompok), pemilik pandai 1 (kelompok), ahli bangunan 1 (kelompok), dan sebagainya

(Sumber terjemahan Susanti, 2003: 466)

### 11. Prasasti Patakan

Prasasti Patakan ditemukan di Surabaya, Jawa Timur yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Patakan tidak memiliki tanggal, tetapi berasal dari masa Airlangga. Penyebutan perahu pada prasasti Patakan terdapat pada baris ke-20 yang termasuk ke dalam batasan barang dagangan yang tak dikenai pajak, yaitu:

20. *hagi amaranggi kapwa satuhan atwih sawide acadar patang pacadaran atitih sakulit angramu adang angramu ka nga / sing ramwan parahu langkapan siki ta(ji) /*

(Sumber alih aksara OJO LIX, hal. 127)

Terjemahan:

20. pembuat sarung keris (*amaranggi*) semua satu koordinasi, peternak yang memiliki peternakan, orang yang membuat atau mengerjakan cadar di pecadaran (*atwih sawide acadar patang pacadaran*) sampai batas 4 pecadaran, pemelihara kuda tunggang (*atitih*), penyamak kulit (*sakulit*), pedagang yang bergerak dengan perahu (*angramu*), orang yang bergerak dengan perahu (yang dikayuh?) dalam kelompok, barang yang dijajakan

(Sumber terjemahan Susanti, 2003: 475)

### 12. Prasasti Baru

Prasasti Baru ditemukan di Mojokerto, Jawa Timur dan terbuat dari batu dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Baru bertanggal 952 Śaka atau 1030 Masehi yang dikeluarkan oleh Airlangga. Dalam prasasti Baru tidak disebutkan perahu sebagai

alat transportasi air, melainkan penyebutan petugas yang menggunakan transportasi air dalam melaksanakan tugasnya yang terdapat pada baris ke-22 sisi depan yang termasuk ke dalam kelompok *mañilāla drwya haji*, yaitu:

22. *ni wiji kawah tēngkēs māwī manambingi tanghiran tuha dagang  
juru gosali mangrumbai mangguñjal tuhānambi juru kli | juru  
hañjman juru juḍi juru jalir pabisar*

(Sumber alih aksara OJO LX, hal. 130)

Terjemahan:

22. *wiji kawah* pasukan pengawal yang berperisai, *māwī*, petugas penyeberangan sungai, *tanghiran*, koordinator para pedagang (*tuha dagang*), koordinator para pandai (*juru gosali*), pengrajin rumbai-rumbai (*mangrumbai*), *mangguñjal*, *tuhānambi*, *juru kli*, | *juru hañjman*, pengurus perjudian (*juru juḍi*), mucikari (*juru jalir*), *pabisar*

(Sumber terjemahan Zoetmulder, 1982)

### 13. Prasasti Manañjung

Prasasti ini ditemukan di daerah Malang, Jawa Timur. Prasasti tidak berangka tahun karena telah rusak bagian yang memuat angka tahun. Menurut Christie, berdasarkan beberapa istilah yang disebutkan dalam prasasti ini memiliki persamaan dengan yang dikenal di prasasti-prasasti Bali pada awal abad ke-11 M. Dan istilah-istilah tersebut tidak ditemukan pada prasasti-prasasti Jawa Kuno awal. Berdasarkan asumsi Christie tersebut, berarti prasasti ini berasal dari pemerintahan masa Airlangga. (Christie, 1998: 373). Penyebutan istilah yang berkaitan dengan transportasi air tersebut berada pada:

8b 7. *wargga i manañjung. ya ikā sinamaya lañcang karēm i harēp.  
karēm i burit. ring hala hayu mangkanātaḥ. prasiddha ning  
sampu binuddhi samya. mwang ka*

(Sumber alih aksara Stutterheim, 1928: 106-107 dalam OV)

Terjemahan:

8b 7. Kelompok di *Manañjung*. Ditetapkan bahwa (peraturan penguasa) angin ribut dan kecelakaan seperti kapal *lañcang* karam di bagian depan, karam di bagian belakang (dan kemudian merusak bawaan) diperbaiki dan dipatuhi oleh semua orang dan...

(Sumber terjemahan Christie, 1998: 374)

#### 14. Prasasti Turunhyang A

Prasasti ini ditemukan di Desa Truneng, Kecamatan Kemlagi, Kabupaten Mojokerto. Saat ini prasasti tersebut disimpan di Museum Purbakala Trowulan. Prasasti ini berbahasa dan beraksara Jawa Kuna yang dituliskan di atas batu. Penyebutan istilah yang berkaitan dengan transportasi air terdapat pada bagian larangan memasuki daerah sima untuk kelompok *mañilāla drwya haji*, yaitu:

21. *Pakalangkang kutak tangkil trpan salyut watu walang pamañikan  
mañiga sikpan rumban wilang ... wiji kawah tingkēs māwī  
(ma/a)nambangi ... mbai mangguñjai ...*

23. *... jungkung pānginangin pamāwasya hopan panrāngan pawusuh  
wuwuh tañdan kipakipah pabaye kḍi walyan sambal sumbul widu  
mangidung huluni ... wamādi tan tamā ...*

24. *nang sīma i turun hyang kewalā ikanang karāmān i turun hyang  
juga pramāñā i sadrabyahajinya samangkana ikanang  
sukhaduḥkha kadyanggāning mayang ta ... y kābunan rāhkasa ...*

(Sumber alih akasara OJO LIV; Susanti, 2003: 433-440)

Terjemahan:

21. *pakalañkan* (petugas lumbung padi), *kutak, tañkil, trpan, salyut, watuwalañ, pamanikan, maniga, sikpan, rumban, wilañ thani* (petugas sensus), *wiji kawah*, pasukan pengawal yang berperisai, *mawi*, petugas penyeberangan sungai ... *mañrumbai* (pembuat umbul-umbul), *manguñjai*
23. *juñkuñ, pañinañin, pamawasya hopan panrañan, pawusuh wuwuh tandan kipakipah pabaye kdi walyan sambal sumbul. widu manidun* (artis penyanyi). *huluni haji* (budak raja) dan sebagainya tak diperkenankan sejak itu masuk
24. di sima di *turunhyañ* seluruhnya adalah *karamān* (desa) di *turunhyañ*, juga jumlah dari milik raja (*sadrbya haji*) yang berasal dari *sukhaduhka* (denda atas tindak pidana seperti *mayañ tan pawwah* –bunga mayang yang tak pernah menjadi buah–, *wañkay kabunan* –mayat yang terkena embun di pagi hari–, *rah kasawur in dalan* –darah yang tercecceh di jalan–

### 15. Prasasti Kambang Putih

Prasasti Kambang Putih ditemukan di Tuban, Jawa Timur dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Kambang Putih diperkirakan berasal dari tahun 1015 Śaka dengan pejabat yang mengeluarkan adalah Mapanji GaraŚakan. Penyebutan perahu pada prasasti Kambang Putih terdapat pada baris ke-8 dan 9 yang termasuk ke dalam batasan barang dagangan, yaitu:

8. *(ce)leng 100, ring satuhān, yan añdah sawenteyan ring satuhan parahu sajuragan karwa pabkēlan padati patang padati,*
9. *dwal pikupikulan, pitung pikul, banawa karwa tuñdan, samangkāna kawñang ikang kambang putih wñang apadaganga wđi tali pahinga*
- (Sumber alih aksara OJO CXVIII, hal. 253)

Terjemahan:

8. babi hutan (batasnya) 100 satu kelompok, kalau bebek (batasnya) *sawenteyan* dalam 1 kelompok, kelompok perahu yang dikepalai oleh seorang juragan (batasnya) 2, pedati perbekalan (batasnya) 4 pedati,
9. pedagang pikul (batasnya) 7 pikul, perahu besar (batasnya) 2 dengan geladak, demikianlah *kawnang (?) kambang putih wnang (?)*, pedagang *wđi tali* batasnya

(Sumber terjemahan Zoetmulder, 1982)

### 16. Prasasti Hantang

Prasasti Hantang ditemukan di Malang, Jawa Timur dan terbuat dari batu dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Hantang bertanggal 1057 S Śaka atau 1135 Masehi yang dikeluarkan oleh Raja Jayabhaya. Dalam prasasti Hantang, penyebutan perahu tidak ditemukan, melainkan penyebutan petugas yang menggunakan dan membuat transportasi air dalam melaksanakan tugasnya. Penyebutan tersebut terdapat pada baris ke-15 dan 17 sisi belakang yang termasuk ke dalam kelompok *mañilāla drwya haji*, yaitu:

15. ... *tirwan paḍēm watu tajēm manimpiki limus galuḥ lingga kyab sṛtan tṛpan wilang thāni tingkě | s manambingi sanghiran mawī bapa*

17. *sukalas sipat wilut uṇḍahagi lañcang kanāyakan akurēban haluwarak ramanang rakasang pi | ninglai katanggaran pawungkunung tpungkawung*

(Sumber alih aksara OJO LXVIII, hal. 158)

Terjemahan:

15. ... *tirwan, paḍēm, watu tajēm, manimpiki*, pengrajin emas, *lingga kyab, sṛtan tṛpan (?)*, *wilang thāni*, pasukan pengawal yang berperisai, petugas penyeberangan sungai, *sanghiran, mawī, bapa*
17. *sukalas (?)*, *sipat wilut*, pengrajin perahu lañcang, *kanāyakan, akurēban (?)*, *haluwarak, ramanang, rakasang, pininglai, katanggaran, pawungkunung, tpungkawung*

(Sumber terjemahan Zoetmulder, 1982)

### 17. Prasasti Jaring

Prasasti Jaring ditemukan di dukuh Jaring, Desa Kembang Arum, Blitar. Prasasti ini berbahan batu andesit. Prasasti ini berangka tahun 1103 Śaka yang dikeluarkan oleh Sri Maharaja Kroñcāryadipa. Prasasti ini berisi tentang penetapan Desa Jaring sebagai daerah perdikan atau sima. Dalam prasasti Jaring, tidak terdapat penyebutan perahu, tetapi terdapat penyebutan mengenai petugas kerajaan yang memiliki tanggung jawab yang berhubungan dengan penggunaan transportasi air, terutama dalam bidang militer. Penyebutan tersebut terdapat di baris ke-6, yaitu:

6. *mpakampak manambah i lbū ni pāduka çrī mahārājā makasopana senapati sarwwajala sangapañjya ( ) takēn. iniring deni wungkal brtalan mapañji paraka (tha?)*

(Sumber alih aksara OJO LXXI, hal. 165)

Terjemahan:

6. sembah ke hadapan debu kaki *çrī mahārāja*, pejabat perantara (*makasopana*) *senapati* seluruh perairan (yang bernama) *sangapañjya( ) takēn*, bersamaan dengan bongkahan batu *brtalan (?) mapañji paraka (tha?)*

(Sumber terjemahan Zoetmulder, 1982)

## 18. Prasasti Canggal

Prasasti Canggal ditemukan di Mojokerto, Jawa Timur dan terbuat dari tembaga dengan tulisan yang menggunakan huruf dan bahasa Jawa Kuna. Prasasti Canggal bertanggal 1280 Śaka atau 1358 Masehi yang dikeluarkan oleh Raja Hayam Wuruk atau Rajasanagara. Dalam prasasti Canggal terdapat penyebutan petugas yang menggunakan transportasi air dalam melaksanakan tugasnya. Penyebutan tersebut disertai dengan nama-nama tempat yang berhubungan dengan penggunaan transportasi air. Penyebutan-penyebutan tersebut terdapat pada lempeng ke-3 baris ke-4 dan 6 sisi belakang, lempeng ke-5 baris 1-6 sisi depan, lempeng ke-5 baris 1-4 sisi belakang, lempeng ke-9 baris ke-2 dan 4 sisi depan, lempeng ke-9 baris 1-6 sisi belakang, lempeng ke-10 baris ke-1, 2, 3, dan 5 sisi depan, dan lempeng ke-10 baris ke-3, 5, dan 6 sisi belakang. Penyebutan tersebut yaitu:

IIIb. 4. *don karakṣan para punggu ring kaśaiwan, makādi mahādwiḡa, i pingsornyājñā pāduka śrī mahārāja, kumonakēn i kanang anambang i saya*

6. *sti, rājanagaralañcana, mungḡwe salah sikining tāmra riptopala, kapangkwa denikang anāmbangi sayawadwīpamaṇḡala, makā*

- Va. 1. *Nūṣa i tēmōn, i parajēhan, i pakatekan, i wuṅlu, i rabutri, i bañu mṛdu, i bocor, i tambak pujut,*  
 2. *i mirēḡ, iḡ dmak, i kluḡ, i pagḡaṅan, i mabuwur, i bowoḡ, i rumasan, i caḡgu, i raṅḡu gowok, i wahas, i nagara*  
 3. *i sarba, i wariḡin pitu, i lagada, i pamotan, i tulanan, i panumbaḡan, i jruk, i truḡ, i kambaḡ śrī, i tḡa, i gsaḡ, i*  
 4. *bukul, i sūrabhaya. Muwah prakāraḡiḡ nadītira pradeśa sthānaniḡ anambaḡi. i maḡantēn, i wariḡin wok, i bajrapura, i*  
 5. *sambo, i jerebeḡ, i pabulaḡan, i balawi, i lumayu, i katapaḡ, i pagaran, i kamuḡi, i pariḡēk, i paruḡ, i pasi*

6. *wuran, i kēḍal, i bhaṅkal, i wiḍaṅ, i pakbohan, i loḥara, i ḍuri, i rāśi, i rewun, i tgalan, i ḍalaḥara, i*
- Vb. 1. *Sumbaṅ, i malo, i ḥijo, i kawaḥen, i suḍaḥ, i kakutu, i balun, i marēbo, i turan, i jipaṅ, i ḥawi, i waṅ kalaṅ,*  
 2. *i pnuḥ, i wuluṅ, i baraṅ, i pakatelan, i wareṅ, i ḥamban, i kēmbu, i wulayu sarwwe, i kata kabeḥ, nadītīra pradeśa, sthā*  
 3. *nanyaḥ anambaḥi. sayawadwīpa maḥḍala. ḥūnī kālanyaṅ hyaṅ saṅhyaḥ ājñā haji praśāsti. Rājasanagaralaḥcaṅa. kunēṅ tiḥkahi kaḥ a*  
 4. *nambaḥi sayawadwīpa maḥḍala. Makādi paḥji marggabahaya. ky ajaran rata. Mwaḥ paḥjy aḥrakṣāji. ky ajaran rāgi. kewala swatantrā. ta*
- IXa. 2. *kēranya, sodhara haji tan adhikana, muwaḥ kinawnangakēnya ng anambangi sawadwīpamaḥḍala, ri kālani kapūjān sang hyang ājñā ha*  
 4. *haji praśāsti, kunēṅ sangka ri gēngnyādhimuktinikang anambangi sayawadwīpamaḥḍala makādi paḥji marggabahaya, mwang paḥjyangrakṣāji, kyajaran*
- IXb. 1. *kunēṅ asing awakanya swāmigata, lungha sangke swāminya, tan bwatana ktekang anambangi angēntasakēn sangkeng nadītīra, yadin sā*  
 2. *dhu prawṛttinya ng anambangi, kalut sangkeng aṣṭacora, muwaḥ yan hana strī karēm asing awakanya, kasambut ta ya denya ng anambangi tan sa*  
 3. *nggahēn strīsanggrahana ktekang anambangi angēntasakēn anambut iriya, muwaḥ yan hana wwang kapūrwwarṇan tinambangan aweḥ ta*  
 4. *yeng anambangy asing awakani pawehanya, yadyapin olihanyānyāya, ikang pawehnya, tan doṣana tekang anambangi ta*



5. *n sanggahēn ananggapi duṣṭa, muwaḥ ri sḍenganikang anambangi, amwata paḍatining akalang, dagangan asing awakanya, karēm pwekang daga*
6. *ngan, tan bwatana tekang anambangi, ndatan wehana ta ya tambangan yan sīrṇekang dagangan, muwaḥ yan ha*
- Xa. 1. *na dṛwya kely asing awakanya, kasambut powa ya denyang anambangi, tan doṣana tekang anambangi amalaku phala śramanyānambut angrakṣa,*
2. *ndan sawehnyang adṛwya tanggapēn ya, mangkanānugraha śrī mahārāja irikang anambangi sayawadwīpa, makādyajaran rata, paścat,*
3. *ring wkasan, manghaturakēn sambah tekang anambangi sayawadwīpamaṇḍala, makādi pañji marggabhaya, kyajaran rata, mwan*
5. *mbaḥ ri lbū pāduka śrī mahārāja, sangka ri gēngnyādhimuktiniking anambangi, wineḥ akmitana sang hyang ājñā haji praśāsti, rā*
- Xb. 3. *Wineḥ pasök-pasök, sayathākrama, makaphala, mratisubaddhākn ānugraha pāduka śrī mahārāja, irikang anambangi sayawadwī*
5. *mulahulaḥ sarasa sang hyang ājñā haji praśāsti, kmitanikang anambangi sayawadwīpamaṇḍala, makādi pañji marggabhaya, kya*
6. *jaran rata, mwan pañjyangrakṣāji, kyajaran rāgi, nguniweḥ yan panglbura kaswatantranikang anambangi sayawadwīpamaṇḍala, a*

(Sumber alih aksara Suhadi, 1993: 585-590)

Terjemahan:

- IIIb. 4. dia bertujuan untuk melindungi para mpungku di kasaiwan seperti brahmanaraja. Adapun isi prasasti perintah raja itu setelah diturunkan kepada pegawai-pegawai bawahan adalah

supaya segala orang di segenap mandala pulau jawa diseberangkan

6. bertanda lencana rajasanagara yang digoreskan di atas perunggu atau batu. Piagam ini harus dipegang teguh oleh semua orang yang menggunakan penyeberangan di segenap mandala pulau jawa, terutama

- Va. 1. *Nūṣa* di *tēmon*, di *parajēñan*, di *pakaṭekan*, di *wunlu*, di *rabutri*, di *bañu mṛdu*, di *bocor*, di *tambak pujut*,  
 2. di *mirēñ*, di *dmak*, di *kluñ*, di *pagḍañan*, di *mabuwur*, di *bowoñ*, di *rumasan*, di *cañgu*, di *rañḍu gowok*, di *wahas*, di *nagara*  
 3. di *sarba*, di *wariñin pitu*, di *lagada*, di *pamotan*, di *tulanan*, di *panumbañan*, di *jruk*, di *truñ*, di *kambañ śrī*, di *tḍa*, di *gsañ*, di  
 4. *bukul*, di *śūrabhaya*. serta desa-desa di pinggir sungai tempat penyeberangan yaitu di *maḍantēñ*, di *wariñin wok*, di *bajrapura*, di  
 5. *sambo*, di *jerebeñ*, di *pabulañan*, di *balawi*, di *lumayu*, di *katapañ*, di *pagaran*, di *kamuḍi*, di *parijēk*, di *paruñ*, di *pasi*  
 6. *wuran*, di *kēḍal*, di *bhañkal*, di *wiḍañ*, di *pakbohan*, di *loñara*, di *ḍuri*, di *rāśi*, di *rewun*, di *tgalan*, di *ḍalañara*, di
- Vb. 1. *Sumbañ*, di *malo*, di *ñijo*, di *kawañen*, di *suḍaḥ* di *kakutu*, di *balun*, di *marēbo*, di *turan*, di *jipañ*, di *ñawi*, di *wañ kalañ*,  
 2. di *pnuḥ* di *wuluñ*, di *barañ*, di *pakatelan*, di *wareñ*, di *ñamban*, di *kēmbu*, di *wulayu*, semua desa di pinggir sungai  
 3. tempat penyeberangan di seluruh mandala pulau jawa itu dan desa-desa yang telah ada sebelum prasasti yang bertanda lencana rajasanagara. Itu seterusnya tetap boleh  
 4. menyeberangkan orang di seluruh mandala pulau jawa terutama Mapanji Marggabahaya, Ki Ajaran Rata, dan selanjutnya Pañji Anrakṣāji, Ki Ajaran Ragi, tetapi dengan ketentuan bahwa mereka semuanya mempunyai hak *swatantrā*

IXa. 2. Jumlah keseluruhan bagian raja tidak boleh melebihi. Juga hak istimewa bersedia untuk diberikan kepada petugas penyeberangan di seluruh mandala Jawa: saat prasasti perintah raja dipuja,

4. dikarenakan besarnya kebahagiaan para petugas penyeberangan di seluruh mandala Jawa, terutama Pañji Marggabhaya dan Pañji Angraksāji, Ki Ajaran Ragi

IXb. 1. sungguh siapapun yang meninggalkan tuannya, melarikan diri dari tuannya, petugas penyeberangan tidak diperkenankan mengambil upah dari orang tersebut. Selama

2. petugas penyeberangan melaksanakan kewajibannya dengan baik, dia terbebas dari delapan pencurian. Lebih jauh, jika ada wanita yang terjatuh ke air, siapapun ia, dan ia ditolong oleh petugas penyeberangan

3. dengan jelas, petugas penyeberangan itu tidak bersalah karena “menyentuh wanita” untuk memegang dan menepikannya. Apabila seseorang yang diseberangkan memberikan sesuatu

4. kepada petugas penyeberangan, apapun pemberiannya walaupun hasil kejahatan, petugas penyeberangan tersebut tidak dikenai kesalahan

5. ia tak dapat dipersalahkan ketika menerima “barang yang tak baik”. apabila petugas penyeberangan menyeberangkan *akalang* (pedagang), apapun dagangannya, dan terjatuh ke sungai,

6. kemudian petugas penyeberangan tidak akan dibebankan, tetapi ia juga tidak perlu memberikan ganti rugi dalam penyeberangan jika barang dagangan hilang. Lebih lanjut jika ada

Xa. 1. barang yang hanyut di sungai, sesuatu apapun, dan kemudian (barang tersebut) ditangkap oleh petugas penyeberangan, maka tukang perahu tidak salah jika ia meminta hadiah untuk masalah dalam menangkap barang dan merawat mereka,

2. dan sehingga setiap hadiah dari pemiliknya dapat diterima.  
Kemurahan tersebut bersedia diberikan śrī mahārāja kepada petugas penyeberangan di seluruh Pulau Jawa, terutama Ajaran Rata kemudian,
  3. menghaturkan sembah para petugas penyeberangan di seluruh Pulau Jawa, yang telah ada *pañji marggabahaya*, dan
  5. melakukan sembah kepada paduka Sri Maharaja, karena besarnya kebahagiaan dari petugas penyeberangan diizinkan untuk memiliki anugrah dari Piagam perintah raja
- Xb. 3. dihadiahkan menurut hukum yang mengikat, kemurahan yang diberikan oleh Sri paduka Maharaja kepada para petugas penyeberangan di seluruh Pulau Jawa,
5. yang mengubah isi Piagam perintah Raja yang dimiliki oleh petugas penyeberangan di seluruh Pulau Jawa, yang telah ada *pañji marggabahaya kyajaran rata*
  6. dan *pañjyangraksāji kyajaran rāgi* jika ada pelanggaran hak dari petugas penyeberangan di seluruh Pulau Jawa
- (Sumber terjemahan Pigeaud, 1960: 156-162)

### 19. Prasasti Waringin Pitu

Prasasti ini dituliskan pada 14 lempeng tembaga dengan kondisi yang cukup baik. Aksara dan bahasa yang digunakan adalah Jawa Kuno. Prasasti ini berangka tahun 1369 Śaka, dan dikeluarkan oleh Dyah Krtawijaya. Isi prasasti mengenai penetapan Sang Hyang Dharma di Rājasa Kusumapura. Prasasti ini ditemukan di Desa Surodakan, Kabupaten Trenggalek, Jawa Timur, sehingga beberapa peneliti ada yang menyebutnya sebagai prasasti Surodakan (Surjandari, 2004: 261). Bagian yang menyebutkan istilah yang berkaitan dengan transportasi air berada pada lempeng ke 13 baris pertama, yaitu:

XIII.a.1. *titiga sowan, mwan salwirniṅ parajaron, ketpak,  
kuñjalan, pataṅ tuhan riṅ sawan, wamwan patiwamwan,  
ika ta kabeh samanka*

(Sumber alih aksara Suhadi, 1993: 660-677; Surjandari, 2004: 261-277)

Terjemahan:

XIII.a.1. masing-masing tiga, juga segala jenis perahu, *jorong*<sup>17</sup>,  
perahu yang memiliki gandengan, perahu pengangkut barang,  
rakit/perahu kayuh (sebanyak) 4 koordinator dalam 1 desa,  
itulah semua (batasannya)

(Sumber terjemahan Zoetmulder, 1982)

## 20. Prasasti Tuhañaru

Prasasti Tuhañaru ini ditemukan di Desa Sidoteko, Kabupaten Mojokerto, Jawa Timur. Prasasti ini menggunakan bahasa dan aksara Jawa Kuno. Prasasti ini terbuat dari tembaga sebanyak sepuluh buah lempeng. Lempeng ke-1 sampai ke-9 bertuliskan di kedua sisinya, sedangkan lempeng ke-10 hanya bertuliskan pada salah satu sisinya saja. Prasasti ini berangka tahun 1245 Śaka. Isi prasasti ini mengenai penetapan kembali desa Tuhañaru dan Kusambyan sebagai daerah *swatantra*. Prasasti ini tidak menyebutkan jenis transportasi air, tetapi menyebutkan profesi yang berkaitan dengan alat transportasi air yang termasuk ke dalam golongan *manilāla drwya haji*. Penyebutan tersebut terdapat pada lempeng VIb baris ke-1 dan VIIa baris ke-5, yaitu:

VIb. 1. wiji kawah, panare, tinṅkes, mawi, manambanji, tanṅhiran, tuha  
dagan, tuhanambi, tuha judi, juru gosali, maṅrumbe

VIIa. 5. Ananamanām, anjarinṅ, anepis, anawanṅ, amisandun manuk,  
ananṅke, akalakala, anṅrajut, yawat umunwirikan

(Sumber alih aksara Surjandari, 2004: 198-199)

<sup>17</sup> *Jorong* ditafsirkan oleh Zoetmulder sebagai suatu jenis perahu. Dalam bahasa Melayu terdapat istilah 'jorong' yang bersinonim dengan bahasa Jawa, yaitu 'chorong' yang berarti bentuk yang mengerucut (Wilkinson, 1959; Zoetmulder, 1982).

Terjemahan:

Vib. 1. Wiji kawah, panare, pengawal kerajaan yang berperisai, mawi, petugas penyeberangan sungai, petugas yang mengurus perdagangan, tuhanambi, petugas yang mengurus perjudian, juru gosali, manrumbe

VIIa. 5. Pembuat barang anyaman, pembuat jaring, kepis, pembuat perangkap burung, pembuat penangkap (binatang), pembuat jerat, pembuat jala, demikianlah (tentang) yang berempat tinggal

(Sumber terjemahan Surjandari, 2004: 212-213)

## 21. Prasasti Balawi

Prasasti Balawi ditemukan di Mojokerto, Jawa Timur. Prasasti Balawi berbahan tembaga. Prasasti ini menggunakan aksara dan bahasa Jawa Kuno. Prasasti ini berangka tahun 1227 Śaka dan dikeluarkan oleh Sri Maharaja Nararyya Sanggramawijaya. Isi prasasti ini mengenai penetapan desa Balawi menjadi daerah *swatantra*. Prasasti ini tidak menyebutkan jenis transportasi air, tetapi terdapat penyebutan profesi yang berkaitan dengan alat transportasi air yang termasuk ke dalam kelompok *manilāla drwya haji*. Penyebutan tersebut terdapat pada lempeng VIIb baris ke-3 dan 4, yaitu:

VIIb. 3. gawai payun wlu, mopih, nipah, runki, makajan magawe kisi, mamubut, makalā kalā manuk, mamisanduṅ manuk, manjariṅ manañkeb, manawan māmāsaṅ

4. wlah, wilaganti, ajagal, amahat, āmalanten, amuter, yawat ya umumwi rikan sima rin balawi samasānak in balawi atah pramānesia

(Sumber alih aksara Surjandari, 2004: 181)

Terjemahan:

VIIb. 3. pembuat payung wlu, pembuat payung upih, nipah, pembuat kerangka payung, pembuat kajang, pembuat anyam anyaman

- kerangka, tukang bubut, pembuat jerat burung, pembuat perangkap burung, menjaring, menangkap, pembuat
4. dayung, perangkap, tukang potong hewan, penyadap, tukang cuci, pembuat alat rumah tangga dari tanah liat, ya itulah yang berada di sima Balawi, warga di Balawai, batasannya

(Sumber terjemahan Surjandari, 2004: 189)

### 3.2 Relief-Relief yang Menggambarkan Alat Transportasi Air

#### 3.2.1 Candi Panataran

Relief-relief yang terdapat penggambaran perahu di Candi Panataran terdapat di bagian Pendopo Teras Candi Panataran. Cerita yang disajikan di Pendopo Teras Candi Panataran adalah Sang Satyawana dan Bubuksah. Tidak semua relief tersebut dapat diidentifikasi jenis ceritanya. Ketiga relief yang terdapat penggambaran perahu di Pendopo Teras Candi Panataran termasuk ke dalam jenis relief yang belum teridentifikasi (Suleiman, tt: 5). Relief tersebut adalah:



Gambar 1 Relief Perahu dengan 2 Penumpang di Pendopo Teras Candi Panataran

(Sumber: Wurjantoro, 2007)

Relief ini terdapat di Pendopo Teras Candi Panataran sisi timur dan termasuk ke dalam jenis relief yang belum teridentifikasi jenis ceritanya. Relief ini menggambarkan keberadaan dua orang sedang duduk di perahu, seorang yang satu sedang mengayuh, sementara yang satunya lagi adalah penumpang. Dalam perjalanan, terdapat seekor lumba-lumba menyemburkan air dan diatas kepala orang itu ada empat burung sedang terbang (Suleiman, tt: 10).



Gambar 2 Relief Perahu dengan 1 Penumpang di Pendopo Teras Candi Panataran

(Sumber: Wurjantoro, 2007)

Relief ini terdapat di Pendopo Teras Candi Panataran sisi timur dan termasuk ke dalam jenis relief yang belum teridentifikasi jenis ceritanya. Relief ini merupakan kelanjutan cerita dari relief yang pertama. Relief ini masih menggambarkan perahu yang sama. Terlihat bahwa pendayung masih tetap mengayuh, tetapi penumpangnya telah terjatuh ke dalam air (Suleiman, tt: 10). Relief yang pertama dan kedua seperti menggambarkan perjalanan kedua



orang tersebut, tetapi tujuan dilakukannya perjalanan itu masih belum dapat diketahui.



Gambar 3 Relief Perahu Bertiang di Pendopo Teras Candi Panataran  
(Sumber: Wurjantoro, 2007)

Relief ini dipahatkan pada Pendopo Teras Candi Panataran sisi barat dan termasuk ke dalam jenis relief yang belum teridentifikasi ceritanya. Relief ini menggambarkan perahu, lengkap dengan tiang. pada haluan terdapat dekorasi berbentuk kambing. tampak bahwa kapal baru saja datang ke darat. Penumpang adalah: dari kiri ke kanan: seorang “punakawan” gemuk membawa tombak di bahunya dan kerai kecil di tangan kanannya. Di belakangnya, terdapat pria kokoh yang rambutnya disanggul. Ia mengenakan gelang dan kelat bahu dalam bentuk ular. Ia mengangkat kain itu sehingga kaki kanannya terlihat. Penumpang ketiga adalah laki-laki dengan hiasan kepala “panji”. Di belakang Punakawan berdiri seekor anjing yang tampak menarik keluar tali yang dipegang oleh “punakawan” tersebut. Pada bagian badan perahu terlihat seperti garis-garis yang kemungkinan besar adalah penggambaran bilah-bilah kayu penyusun badan perahu (Suleiman, tt: 13).

### 3.2.2 Candi Jago

Relief-relief yang terdapat pada Candi Jago terbagi ke dalam 5 tingkat. Relief-relief tersebut terbagi ke dalam beberapa cerita, yaitu: Tantri (tingkat 1), Angling Dharma (tingkat 1), Kunjarakarna (Tingkat 1 dan 2), Parthayajna (tingkat 3), Arjuna Wiwaha (tingkat 4), Krishnayana (tingkat 5). Relief yang berhubungan dengan penggunaan alat transportasi air atau perahu pada Candi Jago berada di tingkat kedua dan termasuk ke dalam cerita Kunjarakarna. Cerita kunjarakarna berisi tentang kejadian dimana kunjara karna yang merupakan seorang yaksa yang dimurnikan setelah melakukan tapabrata dan menerima petunjuk dari Jina Buddha Vairocana untuk melepaskan diri dari rantai kehidupan (karma) (Kinney, 2003: 99, 106-107). Relief yang menunjukkan penggunaan alat transportasi air atau perahu hanya berjumlah 2 buah, yaitu:



Gambar 4 Relief Perahu dengan 1 Penumpang di Candi Jago  
(Sumber: Wurjantoro, 2007)

Relief ini dipahatkan pada panil dinding Candi Jago pada tingkat kedua dan termasuk ke dalam cerita Kunjarakarna. Dalam relief ini digambarkan

seseorang yang sedang mendayung sebuah perahu kecil. Penggambaran tersebut memperlihatkan bahwa perahu tersebut hanya mampu memuat satu orang penumpang saja.



Gambar 5 Relief Perahu Arwah dengan 5 Penumpang di Candi Jago  
(Sumber: Wurjantoro, 2007)

Relief ini dipahatkan pada panil dinding Candi Jago pada tingkat kedua dan termasuk ke dalam cerita Kunjarakarna. Dalam relief ini, perahu yang digambarkan memiliki bentuk yang mirip dengan sapi dan membawa penumpang beberapa orang. Relief ini menceritakan tentang penyiksaan yang terjadi di neraka dalam cerita Kunjarakarna sehingga dapat diasumsikan bahwa kendaraan perahu yang digambarkan merupakan kendaraan ke alam baka yang penumpangnya adalah roh orang meninggal (Kinney, 2003: 107).

### 3.3 Kutipan dari Nagarakretagama

Naskah Nagarakrtagama merupakan naskah Jawa Kuno yang ditulis pada daun palem, dan juga dikenal dengan *Codex Orientalis 5023 of the Legatum Warnerianum*, Leyden University Library. Naskah ini ditemukan pada 18

November 1894 oleh Dr. J.L.A. Brandes di komplek istana dari Raja Bali Cakra Nĕgara, di pulau Lombok, salah satu dari kepulauan Sunda kecil yang terletak di sebelah timur Bali. Pada 1902, Dr. J.L.A. Brandes menerbitkan teks Nāgara-Kĕrtāgama dalam *Verhandelingen van het Bataaviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*, vol 54 (Pigeaud I, 1960: XI). Dalam Kitab *Nagarakrtagama* ini terdapat penyebutan mengenai Panglima angkatan Laut yang terdapat pada Pupuh 16 stanza 5 dan Pupuh 83 stanza 4, yaitu:

16.5

1. *irika tañ anyabhūmi sakhahĕmban iñ yawapuri,*
2. *amatĕh i sājña sañ nrpati khapwa satya riñ ulah,*
3. *pituwi siñ ājñalañghyana dinon/ wiçirñna sahana,*
4. *tkap ikanañ watĕk/ jaladi mantry aneka suyaça*

83.4

1. *hetunyānantara sarwwajana tka sakeñ anyadeça prakirñna,*
2. *nañ jambudwipa khamboja cina yawana len/ cĕmpa kharññatakadi,*
3. *gođa mwañ syañka tañ sañkanika makahawan/ potra milwiñ wañikh sōk,*
4. *bhikṣu mwañ wipra mukyān hana tka sinuñan/ bhoga tuṣṭan pañanti*

(Sumber Pigeaud, 1960 I: 13 & 64)

Terjemahan:

16.5

1. Kemudian, pasti, tanah lainnya, di mana saja, yang berada dalam jajaran penjagaan / pengawalan kerajaan Jawa,
2. adalah melaksanakan suatu perintah dari Pangeran terhormat, sama, setia dalam melakukan
3. meskipun setiap ada perintah yang dilanggar, mereka dikunjungi oleh pasukan-pasukan ekspedisi dan dimusnahkan, sama sekali,

4. oleh aktivitas mereka (prajurit) ada yang berasal dari *Jaladhi*<sup>18</sup> (daerah laut), banyak kemenangan (kejayaan)

#### 83.4

1. itulah sebabnya semua orang asing datang
2. dari jambudwīpa, Kamboja, China, Yawana, juga Champā, Karnāṭaka, begitu juga
3. Goḍa, dan Syangka, yang merupakan tempat asal mereka, melakukan perjalanan dengan kapal, bersama para pedagang,
4. Bhiksu dan para wipra<sup>19</sup>, semua yang ikut serta mendapat kesenangan, menetap dengan senang.

(Sumber Pigeaud III, 1960: 19 & 98)

---

<sup>18</sup> Jaladhi adalah nama dari salah satu kelompok *pangalasan* (Nag. Pupuh 9 stanza 1 baris 4) (*añreyok kaywapu wway jaladhi pasuruhan/ sāmajādhi prakirṇna*). *Pangalasan* adalah istilah dalam lingkungan istana. Istilah tersebut bersifat jamak yang menunjukkan beberapa kelompok petugas kerajaan, terutama digunakan sebagai petugas militer (1960 Pigeaud II: 25 & 34; I: 8).

<sup>19</sup> Pigeaud menafsirkan Jambudwīpa sebagai India, Yawana sebagai Annam, Karnāṭaka sebagai India Selatan, Goḍa sebagai Gaur, Syangka sebagai Siam, dan wipra sebagai brahmin (Pigeaud III, 1960: 98).

## **BAB 4**

### **ANALISIS**

Kebutuhan terhadap transportasi merupakan kebutuhan untuk memenuhi kebutuhan ekonomi, sosial, dan budaya manusia. Penggunaan transportasi yang dilakukan oleh manusia merupakan suatu bentuk interaksi langsung antara manusia dengan lingkungannya, di mana transportasi berfungsi untuk membantu manusia dalam menghadapi tantangan lingkungan supaya dapat mencapai jangkauan jelajah yang lebih luas. Oleh karena itu, transportasi berkaitan erat dengan faktor geografis lingkungan tempat manusia hidup. Analisis mengenai pengelolaan transportasi air akan ditinjau dari aspek-aspek yang berkaitan dengan transportasi air yang terdapat di dalam prasasti, yaitu: *masamwyawahara*, petugas yang berkaitan dengan pengelolaan alat transportasi air, dan alur pemanfaatan alat transportasi air.

#### **4.1 Jenis-Jenis Sarana Transportasi Air**

Pada masa Jawa Kuno, terdapat kecenderungan bahwa masyarakatnya benar-benar memanfaatkan dengan efektif kondisi lingkungannya, terutama dalam aspek transportasi. Penggunaan gerobak (*gulungan*) telah disebutkan dalam prasasti Linggasuntan yang berasal dari awal abad ke-10 Masehi. Penggunaan gerobak tersebut berkaitan dengan penggunaan jalur darat yang berupa jalan. Dalam prasasti juga pernah disebutkan mengenai pengamanan jalan, seperti yang disebutkan dalam prasasti Kaladi yang berasal dari awal abad ke-10 Masehi. Selain jalur darat, penggunaan jalur sungai juga pernah disebutkan dalam prasasti Telang yang berasal dari awal abad ke-10 Masehi yang memuat keterangan mengenai penggunaan sungai sebagai tempat penyeberangan di tepi Sungai Bengawan Solo yang terdapat penyebutan perahu di dalamnya. Penggunaan jalur sungai juga terdapat pada prasasti Kaladi yang telah disebutkan sebelumnya. Kedua prasasti tersebut merupakan prasasti sima.

Seperti yang telah dikemukakan dalam bab 3 bahwa penyebutan istilah yang berkaitan dengan transportasi air paling banyak di bagian penyebutan *masamwyawahara*. Dari ke-21 prasasti yang menjadi data, 11 prasasti

menyebutkan istilah yang berkaitan dengan transportasi air pada bagian *masamwyawahara*. Prasasti tersebut adalah:

- Prasasti Gulung-Gulung (851 Saka)
- Prasasti Saraan (851 Saka)
- Prasasti Linggasuntan (851 Saka)
- Prasasti Turryan (851 Saka)
- Prasasti Jëru-Jëru (852 Sak)
- Prasasti Wimalasrama (tanpa tahun)
- Prasasti Cane (943 Saka)
- Prasasti Gandhakuti (964 Saka)
- Prasasti Patakan (tanpa tahun)
- Prasasti Kambang Putih (1015 Saka)
- Prasasti Waringin Pitu (1369 Saka)

*Masamwyawahara* merupakan ketentuan mengenai peraturan perdagangan dalam prasasti ketentuan pajak ini berlaku kepada pedagang atau profesional yang melebihi ketentuan yang tidak dikenai pajak (Susanti, 2010: 63). Dalam *masamwyawahara* ini juga disebutkan komoditi yang dibatasi pembebasan pajaknya, selain terdapat juga penyebutan mengenai jenis pedagang atau profesional yang mendapatkan pembebasan pajak. Selain penggunaan sarana transportasi air oleh para pedagang atau profesional, komoditi juga merupakan aspek yang perlu ditinjau sebagai muatan yang diusung. Komoditi akan memberikan gambaran distribusi yang diperankan oleh alat transportasi air. Oleh karena itu, pembahasan mengenai *masamwyawahara* ini akan mencakup pembahasan mengenai pemanfaatan alat transportasi air dan komoditi yang menjadi muatannya.

#### **4.1.1 Identifikasi Sarana Transportasi Air**

Berdasarkan ke-11 prasasti tersebut, terdapat 49 jenis pedagang dan profesional yang diasumsikan berkaitan dengan penggunaan alat transportasi air<sup>20</sup>. Dari ke-49 jenis tersebut, hanya sebagian saja yang dapat

---

<sup>20</sup> Untuk daftar profesional yang berkaitan dengan penggunaan sarana transportasi air, dapat dilihat pada tabel 10 di bagian lampiran.

diidentifikasi bentuk alat transportasi air yang digunakan. Pengidentifikasi tersebut dapat diberikan karena penyebutan para pedagang dan profesional tersebut memberikan keterangan pada sarana yang digunakan. Selain dari itu, penyebutannya hanya memberikan keterangan mengenai fungsi dari sarana tersebut dan tidak memberikan keterangan mengenai bentuk sarana yang digunakan, kecuali pada beberapa istilah mengenai fungsi yang masih dapat digunakan perbandingan dalam pengidentifikasiannya. Istilah-istilah yang tidak dapat memberikan keterangan bentuk dalam penafsirannya masih dapat memberikan kenyataan bahwa terdapat suatu bentuk kegiatan yang berhubungan dengan penggunaan alat transportasi air.

Penyebutan yang menggunakan kata  *kirim* dan  *akirim* dapat diasumsikan menggunakan alat transportasi air dalam pengangkutannya (Jones, 1984: 40; Christie, 1982: 515, 518-519). Dalam daftar  *masamwyawahara* di atas, terdapat 4 penyebutan  *masamwyawahara* yang menggunakan istilah  *kirim* atau  *akirim*, yaitu  *akirim agöng*<sup>21</sup>,  *akirim tāmātāmbā*<sup>22</sup>,  *kirim dwal baryyan*<sup>23</sup>, dan  *kirim pañjang*<sup>24</sup>. Penafsiran mengenai penyebutan yang memakai istilah  *kirim* atau  *akirim* yang dilakukan Christie dan Jones sebagai pengiriman yang melalui jalur sungai, kemungkinan besar, berdasarkan atas penempatan istilah tersebut di antara kelompok pedagang atau profesional yang menggunakan sarana sungai dalam melakukan aktifitasnya. Pada dasarnya, penafsiran tersebut perlu untuk dipertimbangkan lebih lanjut karena penyebutan  *masamwyawahara* dalam prasasti tidak menggunakan suatu jenis

<sup>21</sup> Jones dan Christie menafsirkannya sebagai perahu yang digunakan untuk mengangkut atau sebagai pengirim benda-benda besar (Christie, 1982: 518; Jones, 1984: 40)

<sup>22</sup> Christie menafsirkan bahwa  *tāmātāmbā* berasal dari kata  *tām̄ba* atau  *tam̄bi*, berarti ramuan obat-obatan. Jadi,  *akirim tāmātāmbā* merupakan perahu yang digunakan untuk mengangkut atau mengirim obat-obatan (Christie, 1982: 518; Jones, 1984: 40)

<sup>23</sup> Jones menafsirkan jenis perahu ini merupakan perahu yang mengangkut barang dalam lubang palka (ruang dalam kapal yang digunakan untuk menyimpan barang-barang) (Jones, 1984: 40), sedangkan Christie menafsirkannya sebagai kapal yang mengangkut berbagai macam barang-barang (Christie, 1982: 515). Apabila dilihat dari akar katanya,  *dwal* berarti barang, sedangkan  *baryyan* berarti setiap (Zoetmulder, 1982). Oleh karena itu, penafsiran Christie lebih masuk akal daripada Jones.

<sup>24</sup> perahu yang digunakan untuk mengangkut barang-barang yang panjang (Jones, 1984: 40), sedangkan Christie menafsirkan  *pañjang* sebagai gentong, guci, atau piring (Christie, 1982: 519)



pengelompokan tertentu yang jelas. Jika ditilik melalui unsur katanya, keempat istilah yang menggunakan kata  *kirim*  atau  *akirim*  tersebut perlu penjelasan yang lebih lanjut untuk dikaitkan dengan penggunaan jalur sungai.

Pengidentifikasian mengenai keterangan bentuk alat transportasi air dari daftar masamwyawahara yang berhubungan dengannya dapat ditinjau dari 26 istilah para pedagang atau profesional berikut yang terdapat dalam prasasti-prasasti abad ke-X sampai XV Masehi di Jawa Timur. Penyebutan-penyebutan itu adalah:

No.	Masamwyawahara	Prasasti
1	<i>Barahu pawalija 1 masuhara 2 tanpatuṅḍana</i>	Gulung-Gulung
2	<i>Parahu masuhara 3 tanpatuṅḍana</i>	Sarañan
3	<i>Parahu 1 mapuhara 3 tanpatuṅḍana</i>	Linggasuntan
4	<i>parahu 1 magalaha 3 tanpa tuṅḍana</i>	Turryan
5	<i>Parahu pawalijan 1 masunghar 2 tanpatuṅḍana</i>	Jëru-Jëru
6	<i>Maramwan tung ramwan</i>	Wimalaśrama
7	<i>parahu 6 masunghāra 6 kunang ikang hiliran 6</i>	Wimalaśrama
8	<i>amayang 6</i>	Wimalaśrama
9	<i>Anglamboan 6</i>	Wimalaśrama
10	<i>langkapān wlah galah 6</i>	Wimalaśrama
11	<i>parahu panawa kalima tuṅḍan</i>	Wimalaśrama
12	<i>parahu pakbowān sawiji kapāt tuṅḍan</i>	Wimalaśrama
13	<i>Parahu jurag</i>	Wimalaśrama
14	<i>parahu panggagaran 5</i>	Wimalaśrama
15	<i>parahu pawalijan 5</i>	Wimalaśrama
16	<i>Parahu pangngayan</i>	Wimalaśrama
17	<i>Aṅramu aparahu laṅkapan</i>	Cane
18	<i>Parahu satuan</i>	Gandhakuti
19	<i>Angramu adagang</i>	Patakan
20	<i>angramu ka nga sing ramwan parahu langkapan</i>	Patakan
21	<i>Parahu sajuragan</i>	Kambang Putih
22	<i>Banawa karwa tuṅḍan</i>	Kambang Putih
23	<i>parahu joroṅ</i>	Warinin Pitu
24	<i>Ketpak</i>	Warinin Pitu
25	<i>kuñjalan</i>	Warinin Pitu
26	<i>ramwan patiramwan</i>	Warinin Pitu

Tabel 3 *Masamwyawahara* yang Menyebutkan Keterangan yang Berkaitan dengan Perahu atau Bagian Perahu

Dari keterangan-keterangan pada tabel di atas, terdapat beberapa istilah yang dapat digunakan dalam mengidentifikasi alat transportasi yang digunakan, yaitu: *parahu*, *sunghar*, *tunḍan*, *galah*, *ramwan*, *langkapan*, *wlah*, *banawa*, *panggagaran*, *joroḥ*, *kētpak*, *lambu*, dan *kuñjalan*. Istilah yang merujuk pada fungsi tetapi masih dapat diidentifikasi melalui perbandingan adalah *amayang*. Selain dari ke-14 istilah tersebut, terdapat juga penyebutan istilah *lañcang* yang terdapat di prasasti Manañjung dan prasasti Hantañ. Penyebutan lain yang menggunakan istilah seperti *jurag/sajuragan*<sup>25</sup>, *satuhan*<sup>26</sup>, *pangngayan*<sup>27</sup>, *pawalija*<sup>28</sup>, *hiliran*<sup>29</sup>, dan *pakbowān*<sup>30</sup> tidak memberikan keterangan mengenai bentuk alat transportasi air walaupun dalam penulisannya terkait dengan istilah *perahu*.

*Parahu* diartikan sebagai perahu. *Perahu* merupakan kata yang berasal dari bahasa Melayu. Hubungan dengan bangsa Melayu telah berlangsung sejak abad ke-8 berdasarkan prasasti Sojomerto yang berbahasa Melayu Kuno. Prasasti Gondosuli yang berasal dari abad ke-9 menyebutkan adanya istilah *dang puhawang* yang berarti nakhoda dan menggunakan bahasa Melayu Kuno. Kedua prasasti tersebut ditemukan di daerah Jawa Tengah. Hal tersebut mengindikasikan bahwa telah terjadi hubungan yang cukup intensif antara masyarakat Jawa Kuno dengan

<sup>25</sup> Kata *jurag*, menurut Jones, memiliki arti yang sama dengan kata *juragan* dalam bahasa Melayu yang berarti pemilik atau kepala dari sebuah kapal. Jadi, *parahu sajuragan* adalah perahu dengan seorang kepala atau sekelompok perahu yang berada di bawah seorang kepala (Jones, 1984: 40).

<sup>26</sup> *Satuhan* kemungkinan berasal dari kata *tuhan* yang berarti seseorang yang memiliki otoritas atau sebutan untuk jumlah unit (unit kerja atau usaha) yang berada di bawah seorang kepala atau tuan. Jadi, *parahu satuhan* berarti kelompok perahu yang berada di bawah seorang majikan (Zoetmulder, 1982).

<sup>27</sup> Menurut Jones, *pangngayan* memiliki arti yang sama dengan *mengngayan* dalam bahasa Melayu yang berarti menangkap ikan dengan cara menciduknya ke sungai dengan jaring. Jadi, *parahu pangngayan* kemungkinan besar adalah jenis perahu yang digunakan untuk menangkap ikan dengan metode seperti itu (Jones, 1984: 40).

<sup>28</sup> *Pawalija* berasal dari kata *walija* yang berarti pedagang. *Parahu pawalija* berarti perahu pedagang atau perahu yang digunakan untuk berdagang (Zoetmulder, 1982).

<sup>29</sup> *Hiliran* merupakan istilah yang merujuk pada lalu lintas yang menghubungkan wilayah-wilayah di tepi sungai dengan dermaga atau pelabuhan yang berada di pesisir. Penyebutan *hiliran* pada prasasti *sīma* juga terdapat pada beberapa prasasti lain yang berada di bagian delta dari Sungai Brantas (Christie, 1982: 219).

<sup>30</sup> *Pakbowan*, menurut Zoetmulder, berasal dari kata *kbo* yang berarti kerbau. Jadi, *parahu pakbowan* ditafsirkan sebagai perahu yang digunakan untuk mengangkut hewan ternak, terutama kerbau (Zoetmulder, 1982, Jones, 1984: 40).

masyarakat Melayu. Indikasi adanya hubungan dengan bangsa Melayu terlihat juga pada masa Majapahit dengan adanya karya sastra Melayu seperti *Sejarah Melayu* yang memuat cerita tentang Majapahit (Munandar, 2009: 7-8, 15).

Menurut Christie, *masunghara* ditafsirkan sebagai perahu yang digunakan di sungai (*river boat*). Trigangga menafsirkan *masunghara* sebagai perahu angkutan sungai (Christie, 1982: 172; Trigangga, 2003: 42). Kemungkinan, Trigangga dan Christie berasumsi bahwa istilah *masunghara* berasal dari kata *sunhay* yang memiliki arti yang sama dengan *sunhe*, yaitu sungai. Prasasti batu yang terdapat istilah *masunghara* adalah Gulung-Gulung (Malang), Sarañan (Mojokerto), Linggasuntan (Malang), dan Jëru-Jëru (Malang). Keempat prasasti tersebut tidak berada di daerah pesisir, dan tiga dari empat prasasti berada di daerah Malang yang merupakan daerah pedalaman. Peninjauan berdasarkan keletakan prasasti batu tersebut menguatkan asumsi bahwa perahu *masunghara* termasuk ke dalam jenis angkutan sungai. *Sunghar* ditafsirkan oleh Zoetmulder sebagai bagian dari perahu, dan kemungkinan merupakan sebuah tiang. Asumsi lain, *masunghara* berasal dari kata *masung* dan *hara*. *Masung* memiliki arti ‘memberi’, sedangkan *hara* merupakan kata penegas perintah. Berdasarkan definisi *masung* dan *hara*, *masunghara* dapat diasumsikan sebagai bagian perahu yang berfungsi untuk mengendalikan atau mengarahkan (Zoetmulder, 1982). Penafsiran Zoetmulder yang menyatakan bahwa *masunghara* sebagai tiang kapal tidak sesuai karena perahu dengan tiang (yang juga dapat menjadi pengendali perahu sebagai tempat layar) tidak dipakai untuk penggunaan di wilayah perairan sungai. Kesimpulannya, *masunghara* adalah perahu angkutan sungai, baik didefinisikan berdasarkan kata *masung* dan *hara* (bagian yang berfungsi untuk mengendalikan perahu, tetapi bukan tiang layar) maupun *sunhay* / *sunhe* (sungai).

*Tundān* ditafsirkan oleh Zoetmulder sebagai konstruksi yang bertingkat. Dalam pengertian di dalam sebuah perahu, konstruksi

bertingkat tersebut sering disebut dengan istilah dek atau geladak<sup>31</sup> (Zoetmulder, 1982). Christie, dalam disertasinya, menafsirkan *tunḍan* memiliki arti yang dapat disamakan dengan kata dalam bahasa Melayu ‘tandan’ yang berarti lengan atau cadik, kemudian dalam artikelnya yang berjudul “*Javanese Markets And The Asian Sea Trade Boom Of The Tenth To Thirteenth Centuries AD*” istilah tersebut ditafsirkan sama seperti penafsiran Zoetmulder, yaitu dek (Christie, 1982: 520; 1998: 373). Sementara itu, Jones menafsirkan *tunḍan* sebagai gandengan (*tow*) yang artinya dapat disamakan dengan bahasa Melayu ‘tunda’ (Jones, 1984: 40). Dari ketiga penafsiran tersebut, Christie –dalam disertasinya– dan Jones merujuk dari bahasa Melayu dalam penafsirannya, sedangkan Zoetmulder dengan melihat konteks penggunaannya dalam kakawin. Salah satu kakawin yang dirujuk dalam melakukan penafsiran terhadap istilah *tunḍan* adalah kakawin Sumanasantaka yang berasal dari masa Kadiri (Zoetmulder, 1982; Sedyawati, 1985: 221). Dari ketiga penafsiran tersebut, penafsiran yang dilakukan Zoetmulder lebih relevan karena memiliki masa yang sezaman daripada penafsiran yang dilakukan oleh Christie dan Jones. Oleh karena itu, *tunḍan* –dalam penelitian ini– lebih ditafsirkan sebagai dek. Selain itu, dalam “*History of Java*” yang dibuat oleh Raffles terdapat istilah ‘tunda-kapal’ yang berasal dari bahasa Madura dan memiliki arti geladak atau dek.

*Galah* ditafsirkan sebagai tombak oleh Zoetmulder. Dalam bahasa Melayu, terdapat istilah ‘galah përahu’ yang merupakan tombak panjang yang terbuat dari bambu yang digunakan untuk menggerakkan perahu dengan cara didorong. Istilah ini juga terdapat dalam bahasa Madura dan Bali dengan arti yang sama (Raffles, 2008: 743; Wilkinson, 1959; Zoetmulder, 1982). Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa perahu ini digunakan di sungai.

---

<sup>31</sup> dek atau geladak, menurut KBBI, didefinisikan sebagai lantai kapal atau lantai perahu. Terdapat beberapa jenis geladak, seperti geladak antara (geladak yang terletak di antara geladak atas dan geladak bawah), geladak atas (geladak yang paling atas), geladak kompas (geladak yang berada di atas anjungan kapal, tempat terpasangnya kompas standar, biasanya sekaligus menjadi ruang kendali), geladak penumpang (geladak kapal untuk menempatkan muatan penumpang), dan lain-lain (Kridalaksana, 1991: 343)

*Ramwan* berasal dari bahasa Jawa, yaitu *ramu* yang berarti mengambang atau *rambang* yang berarti benda atau obyek yang mengambang. Zoetmulder menafsirkan *ramwan* sebagai perahu, kemungkinan adalah rakit atau sejenis perahu yang didayung (Christie, 1982: 518; Zoetmulder, 1982) dan diasumsikan untuk keperluan di wilayah sungai.

*Wlah* ditafsirkan sebagai dayung oleh Zoetmulder. Dalam bahasa Melayu, *wlah* juga berarti dayung. *Langkapan* ditafsirkan oleh Zoetmulder sebagai suatu jenis perahu. Jones menafsirkan bahwa *langkapan* memiliki arti yang sama dengan ‘lengkap’ dalam bahasa Melayu, secara umum dapat diartikan sebagai armada kapal (*fleet*). Dalam kamus bahasa Melayu karangan Wilkinson, terdapat istilah ‘këlengkapan’ yang berarti armada atau pasukan ekspedisi. Kemungkinan, istilah ‘lengkap’ yang dirujuk Jones sama dengan istilah ‘këlengkapan’ (Jones, 1984: 40; Wilkinson, 1959; Zoetmulder, 1982). Penafsiran yang dilakukan oleh Jones kurang tepat apabila dilihat dari konteks penulisan *langkapan* karena penyebutannya berada di bagian penyebutan *masamwyawahara* yang tidak berkaitan dengan bidang militer. Dalam bahasa Melayu terdapat kata ‘langkap’ yang bersinonim dengan ‘lengkap’. Kata ‘lengkap’ ini memiliki arti kata yang sama dengan kata ‘laras’ yang berarti membulat, di mana kata tersebut memiliki arti yang mirip dengan kata *lanjkap* dalam bahasa Jawa Kuno yang berarti busur. Pengertian membulat dari kata ‘laras’ ini juga dapat dinyatakan sebagai suatu lingkaran kelompok yang berada di bawah seorang pemimpin atau kelompok dari komunitas yang mandiri (Wilkinson, 1959; Zoetmulder, 1982). Melalui beberapa penafsiran tersebut, *langkapan* dapat berarti perahu dengan bentuk yang menyerupai busur (berasal dari bahasa Jawa Kuna *lanjkap*) atau suatu kelompok pedagang tertentu –yang mungkin berada di bawah seorang pemimpin– yang menggunakan perahu (berasal dari bahasa Melayu ‘langkap’).

*Banawa* oleh Zoetmulder dan Jones ditafsirkan sebagai kapal besar. Istilah *banawa* ini juga ditemukan dalam “*Hikayat Banjar*” yang merupakan salah satu istilah Indonesia tertua yang bermakna perahu atau

kapal yang melakukan pelayaran ke tengah laut. Selain itu, terdapat istilah 'banama tingang' yang berasal dari suku Dayak yang berarti perahu yang membawa arwah orang yang telah mati ke kehidupan selanjutnya (Jones, 1984: 40; Petersen, 2000: 156; Ras, 1968: 360-362, 533; Zoetmulder, 1982). Penggunaan istilah 'banama' tersebut memiliki penyebutan yang mirip dengan penyebutan *banawa*.

*Panggagaran*, menurut Zoetmulder berasal dari kata *garan* yang berarti pegangan atau tangkai. Christie mencoba untuk menafsirkan *panggagaran* yang diasumsikan berasal dari kata *gar* yang berarti terbuka, *pangge* yang berarti tonggak pendukung/tiang pengawas, atau *anggaran* yang berarti tempat yang agak tinggi (Christie, 1982: 520-521; Zoetmulder, 1982). Penafsiran yang dilakukan oleh Christie dapat disimpulkan bahwa *panggagaran* adalah tiang yang memiliki tempat untuk mengawasi. Pengidentifikasian *parahu panggagaran* masih belum jelas. Penafsiran yang dilakukan oleh Zoetmulder sama sekali tidak dapat memberikan gambaran mengenai bentuk perahu tersebut. Penafsiran dari Christie pun tidak memberikan gambaran yang cukup jelas juga, tetapi masih dapat disimpulkan bahwa *parahu panggagaran* termasuk jenis perahu yang digunakan untuk pelayaran laut lepas karena tiang yang memiliki tempat untuk mengawasi biasanya dipakai untuk perahu yang melakukan pelayaran laut lepas. Penafsiran yang dilakukan oleh Christie dan Zoetmulder tidak memberikan keterangan mengenai bentuk atau ukuran *parahu panggagaran*.



Gambar 6 Tiang yang Memiliki Tempat untuk Mengawasi  
(Sumber: [http://img29.picoodle.com/img/img29/3/8/1/f\\_p288889Puerm\\_a603dd6.jpg](http://img29.picoodle.com/img/img29/3/8/1/f_p288889Puerm_a603dd6.jpg))

*Jorong* ditafsirkan oleh Zoetmulder sebagai suatu jenis perahu. Dalam bahasa Melayu terdapat istilah 'jorong' yang bersinonim dengan bahasa Jawa, yaitu 'chorong' yang berarti bentuk yang mengerucut (Wilkinson, 1959; Zoetmulder, 1982). Pengidentifikasian melalui kata 'jorong' atau 'chorong' ini belum bisa memberikan penggambaran yang jelas karena bagian perahu yang memiliki bentuk mengerucut tersebut tidak diketahui. Oleh karena itu, jenis perahu *jorong* tidak dapat disimpulkan mengenai ukuran dan penggunaannya (untuk sungai atau laut lepas).

*Kětpak* oleh Zoetmulder dituliskan *kětěpak* yang ditafsirkan sebagai suatu jenis perahu. Apabila ditarik dari akar katanya, kemungkinan *kětěpak* berasal dari kata *ket* (berarti dikaitkan, dijalin) dan *těpak* (berarti dekat, tidak jauh) sehingga *kětěpak* dapat diasumsikan sebagai perahu yang memiliki gandengan. Istilah mengenai jenis perahu *kětpak* ini tidak

ditemukan perbandingannya di dalam bahasa Melayu sehingga pengidentifikasian mengenai penggunaan atau ukuran dari jenis perahu ini masih belum dapat diketahui.

*Kuñjalan* ditafsirkan oleh Zoetmulder sebagai suatu jenis perahu. Kemungkinan, *kuñjalan* berasal dari kata *uñjal* yang berarti membawa atau mengangkut (Zoetmulder, 1982) sehingga *kuñjalan* dapat diasumsikan sebagai perahu yang digunakan untuk mengangkut atau membawa barang.

*Lambu* merupakan akar kata dari *anglamboan*, yang menurut Zoetmulder merupakan suatu jenis perahu. Kata *lambu* ini juga terdapat di dalam bahasa Melayu dan memiliki makna yang sama. Dalam “*Hikayat Banjar*” juga terdapat penyebutan *lambu* yang merujuk pada perahu yang memiliki ukuran kecil dengan satu tiang layar. Dalam “*Hikayat Banjar*”, *lambu* digunakan untuk pelayaran di laut bersamaan dengan jenis perahu-perahu lain<sup>32</sup>. Pada masa sekarang, terdapat perahu lambo yang merupakan perahu niaga dan berukuran cukup besar. Perahu lambo memiliki dek atau geladak yang digunakan untuk jasa pengangkutan (Ras, 1968: 292, 562; Wangania, 1981: 31; Wilkinson, 1959; Zoetmulder, 1982). Identifikasi *lambu* dan kapal lambo memberikan keterangan penggunaan yang sama, yaitu untuk keperluan pelayaran di laut lepas dan sama-sama menggunakan layar, tetapi memberikan keterangan ukuran yang berbeda.

---

<sup>32</sup> Jenis-jenis perahu lain tersebut adalah *gurap* dan *gali*, *galiut* dan *galiung*, *tongkang* dan *talamba*, *lambu*, dan *pargata* (Ras, 1968: 292)



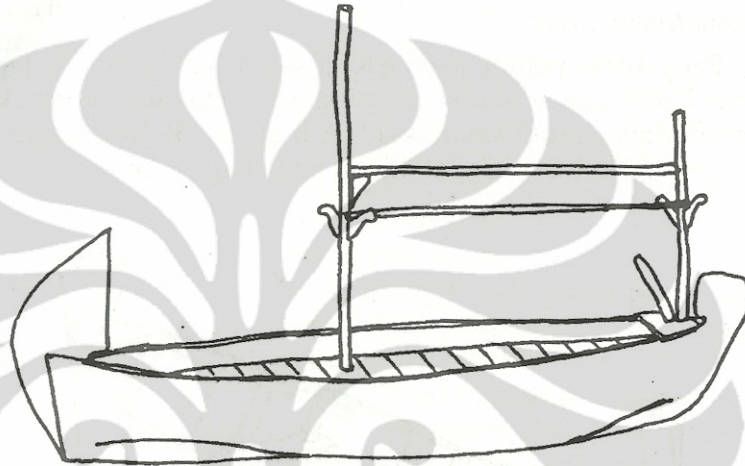


Gambar 7 Perahu Lambo

(Sumber: <http://www.jakarta.go.id/jakv1/encyclopedia/detail/1650>)

*Amayang*, menurut Zoetmulder, berarti suatu bentuk kegiatan menangkap ikan. Dalam “*History of Java*”, Raffles menyebutkan bahwa sebagian besar penduduk yang tinggal di distrik perikanan di wilayah timur laut Pulau Jawa berprofesi sebagai nelayan yang menggunakan tunggul kayu (*widi*) atau kait dan jala dalam menangkap ikan. Penggunaan kait dan jala tersebut disebut dengan *mayang* dan perahunya disebut *perahu mayang*. Dalam bahasa Melayu, istilah ‘*pěrahu mayang*’ atau ‘*pěmayang*’ atau ‘*pěrahu payang*’ merupakan sebutan untuk kapal penangkap ikan. Kata *payang* sendiri, menurut Christie, merupakan suatu jenis pukat yang digunakan pada kapal nelayan. Kapal yang disebut dengan kapal mayang ini menggunakan layar tanjak yang digunakan di seluruh pantai utara Jawa dan Madura. Pusat pembuatan perahu ini di masa

sekarang berada di daerah Batang, Jawa Tengah. Menurut Lopian, perahu ini memiliki bentuk terbaik untuk keperluan nelayan yang berlayar di perairan utara Jawa (Adriati, 2004: 71; Christie, 1982: 518; Lopian, 2008: 39; Raffles, 2008: 117; Wilkinson, 1959; Zoetmulder; 1982). Jadi, *amayang* merupakan perahu yang digunakan dalam pelayaran laut lepas dan memiliki ukuran yang kecil.



Gambar 8 Perahu Payang di Pantai Utara Jawa  
(Sumber: Adriati, 2004: 72)

*Lañcang*, menurut Zoetmulder, merupakan suatu jenis perahu yang menurut Goris merupakan perahu yang tidak memiliki layar. *Lañcang* merupakan istilah yang juga ditemukan dalam prasasti-prasasti Bali, seperti prasasti Sembiran AI (tanpa tahun) dan prasasti Batuan (944 Saka). Selain itu, dalam bahasa Melayu, terdapat juga kata ‘lanchang’ yang merujuk pada kapal layar yang cepat. Christie berpendapat bahwa *lañcang* merupakan jenis perahu lokal yang pada masa kemudian oleh Pires dan Eredia disebut dengan istilah ‘lanchara’, yaitu sejenis perahu yang beroperasi pada pelabuhan-pelabuhan yang berukuran sedang sampai besar pada awal abad ke-16 Masehi dan digunakan untuk pelayaran jarak jauh dengan kapasitas angkut yang mencapai 150 ton. Perahu lanchara ini biasa digunakan untuk mengekspor beras (di samping lada) dari pelabuhan-pelabuhan pesisir Jawa. Tome Pires menjelaskan tentang pelabuhan-pelabuhan di pesisir Jawa, seperti Cirebon, Losari, Tegal, Semarang, dan Demak yang memiliki sejumlah kapal *jung* dan *lanchara* (Christie, 1982:

434, 512, 540, 563; Lapian, 2008: 49-50; Wilkinson, 1959; Zoetmulder, 1982). Goris menafsirkan bahwa *lañcang* diasumsikan sebagai perahu yang tidak memiliki layar. Penafsiran yang diberikan oleh Goris perlu mendapat pertimbangan kembali karena perahu yang tidak memiliki layar akan sangat sulit menempuh pelayaran lepas pantai. Istilah *lañcang* ditemukan di prasasti Bali dan Jawa yang memberikan keterangan mengenai keberadaan pelabuhan pesisir (prasasti Manañjung dan prasasti Sembiran AI). Hal tersebut dapat memberikan indikasi bahwa perahu *lañcang* digunakan untuk pelayaran lepas pantai sehingga kemungkinan besar memiliki layar.



Gambar 9 Perahu Lanchara Melayu pada Awal Abad ke-17  
(Sumber: Lapian, 2009: 124)



Gambar 10 Replika Perahu Lancang Kuning  
(Sumber: Situmorang, 2010)

Berdasarkan penafsiran-penafsiran yang telah dipaparkan, beberapa istilah alat transportasi air dapat diidentifikasi. Pengidentifikasian tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua jenis, yaitu berdasarkan fungsi dan bentuk. Secara keseluruhan, kesimpulan dari pengidentifikasian tersebut dapat dilihat di dalam tabel 4.

<b>Pengelompokan yang Berdasarkan Bentuk</b>			
<b>Istilah</b>	<b>Penafsiran</b>	<b>Keperluan</b>	<b>Ukuran</b>
<i>Parahu masunghara tanpatundana</i>	Perahu angkutan sungai tanpa geladak	sungai	kecil
<i>Magalaha tanpatundana</i>	Perahu yang menggunakan galah tanpa geladak	sungai	kecil
<i>Ramwan</i>	Rakit atau perahu yang didayung	sungai	kecil
<i>Wlah galah</i>	Perahu yang menggunakan dayung ( <i>wlah</i> ) dan/atau galah	sungai	kecil
<i>Amayang</i>	Perahu penangkap ikan	laut lepas	kecil
<i>Banawa tundan</i>	Kapal besar yang memiliki geladak	laut lepas	besar
<i>Lañcang</i>	Perahu yang memiliki layar	laut lepas	besar
<i>Panggagaran</i>	Perahu yang memiliki tiang untuk tempat mengawasi	laut lepas	belum jelas
<i>Anglamboan</i>	perahu layar dengan 1 tiang atau perahu niaga yang memiliki geladak	laut lepas	belum jelas
<i>Joron</i>	Perahu atau bagian perahu yang memiliki bentuk mengerucut	belum jelas	belum jelas
<i>Kětpak</i>	Perahu yang memiliki gandingan	belum jelas	belum jelas

Tabel 4 Kelompok Perahu Berdasarkan Bentuknya

Pengidentifikasian yang terdapat pada tabel 5 dapat dibandingkan dengan penggambaran relief yang terdapat di Candi Panataran dan Candi Jago. Salah satu ciri penggambaran relief pada candi-candi langgam Jawa Timur adalah penggambaran yang tidak seperti apa adanya (tidak naturalis) dan kerap kali tidak proporsional, kaku, bahkan mirip dengan wayang kulit (Munandar, 2004: 55). Pada relief di Candi Panataran dan Candi Jago terdapat 5 penggambaran perahu.

Penggambaran perahu pada relief seperti yang terdapat pada gambar 11, gambar 12, dan gambar 13 memperlihatkan penggunaan dayung dalam memanfaatkan sarana transportasi air. Berdasarkan tabel 4, perahu yang menggunakan dayung dalam penggunaannya adalah perahu yang berjenis *ramwan* dan *wlah galah*. Kedua jenis perahu tersebut digunakan untuk wilayah perairan sungai dan memiliki ukuran yang kecil. Penggambaran pada relief ini menunjukkan bahwa perahu tersebut memiliki ukuran yang kecil juga (apabila dilihat dari jumlah muatannya yang hanya 1 sampai 2 orang).



Gambar 11 Penggunaan Dayung di Relief Perahu Pendopo Teras Candi Panataran  
(Sumber: Wurjantoro, 2007)



Gambar 12 Penggunaan Dayung di Relief Perahu Pendopo Teras Candi Panataran  
(Sumber: Wurjantoro, 2007)



Gambar 13 Penggunaan Dayung di Relief Perahu Candi Jago  
(Sumber: Wurjantoro, 2007)

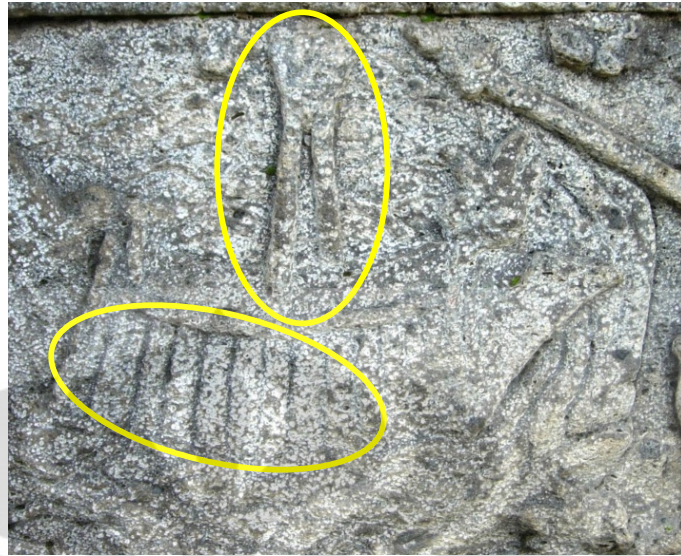
Penggambaran sarana transportasi air yang digerakkan dengan dayung pada masa kini disebut dengan sampan. Sampan biasanya diawaki oleh satu atau dua orang dengan menggunakan dayung untuk mengendalikan perahunya. Sampan, secara umum, terbagi ke dalam 3 tipe, yaitu tipe lesung (*dugout canoe*), tipe papan (*plank canoe*), dan tipe kayak (Atmodjo & Satiman (penyunting), 2009: 36). Relief perahu yang terdapat

pada gambar 11, gambar 12, dan gambar 13 memang tidak begitu proporsional, tetapi masih dapat dibandingkan dengan sampan. Perbandingan tersebut juga didasarkan pada jumlah awak dan alat yang digunakan untuk menggerakkan perahu (dayung) yang terdapat pada relief-relief dan sampan.



Gambar 14 Perahu Jukung Hawayan yang Termasuk ke Dalam Tipe Lesung (*Dugout Canoe*)  
(Sumber: Petersen, 2000: 35)

Relief perahu yang terdapat pada gambar 15 menunjukkan perahu yang menggunakan layar sehingga dapat diasumsikan penggunaannya untuk melakukan pelayaran laut lepas. Pada bagian badan kapal terdapat garis-garis yang dapat diasumsikan sebagai bilah-bilah kayu penyusun badan perahu. Berdasarkan tabel 4, penggambaran relief tersebut dapat diidentifikasi terhadap semua jenis perahu yang digunakan untuk keperluan pelayaran laut lepas. Hal tersebut disebabkan karena pelayaran laut lepas pasti membutuhkan layar dalam penggunaannya. Selain itu, dalam tabel 4 tidak memberikan penjelasan mengenai pembentukan badan kapal (disusun dari bilah-bilah kayu atau sebatang kayu yang dilubangi bagian atasnya) sehingga penggambaran yang diasumsikan sebagai bilah-bilah kayu tidak dapat membantu dalam proses identifikasi terhadap jenis perahu pada tabel 4. Oleh karena itu, pengidentifikasian relief yang terdapat pada gambar 15 terhadap jenis perahu yang disebutkan dalam tabel 4 sulit untuk dilakukan.



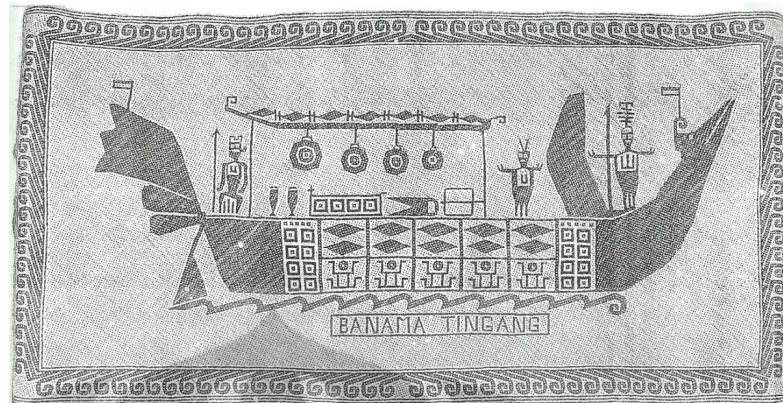
Gambar 15 Penggunaan Layar dan Bilah-Bilah Kayu di Relief Perahu Pendopo Teras Candi Panataran  
(Sumber: Wurjantoro, 2007)

Penggambaran perahu yang terdapat di relief pada gambar 16 merupakan penggambaran perahu roh. Penggunaan terhadap perahu ini tidak berada di dunia nyata. Penggambaran perahu roh juga terdapat di suku Dayak (Kalimantan), yaitu 'banama tingang'. 'Banama tingang' adalah perahu yang digunakan untuk membawa arwah orang yang telah mati ke kehidupan selanjutnya. Penggambaran perahu di relief pada gambar 16 memiliki perbedaan dengan penggambaran 'banama tingang', tetapi memiliki fungsi yang sama sebagai pengangkut roh orang yang telah meninggal.



Gambar 16 Relief Perahu Arwah di Candi Jago  
(Sumber: Wurjantoro, 2007)





Gambar 17 Perahu Banama Tingang Suku Dayak  
(Sumber: Petersen, 2000: 121)

Selain istilah yang merujuk pada jenis perahu yang dapat memberikan gambaran bentuk, terdapat juga beberapa istilah yang merujuk pada suatu jenis perahu tertentu, tetapi tidak memberikan gambaran apapun mengenai bentuk. Istilah yang tidak memberikan gambaran mengenai bentuk tersebut dapat disimpulkan seperti yang terlihat di dalam tabel 5. Istilah-istilah tersebut tidak memberikan gambaran bentuk apapun, tetapi pengidentifikasian yang terdapat pada tabel 5 masih dapat memberikan fungsi dari jenis sarana transportasi air yang digunakan.

Pengelompokan yang Berdasarkan Fungsi	
Istilah	Penafsiran
<i>Pawalija</i>	digunakan untuk berdagang
<i>Pakbowan</i>	digunakan untuk mengangkut hewan ternak
<i>Kirim/Akirim</i>	digunakan untuk kegiatan pengiriman
<i>Kuñjalan</i>	digunakan untuk mengangkut atau membawa barang

Tabel 5 Kelompok Perahu Berdasarkan Fungsinya

#### 4.1.2 Komoditi

Komoditi merupakan muatan yang diangkut oleh alat transportasi air. Sarana transportasi memegang peranan distribusi berkaitan dengan aspek komoditi. Sucipto mengemukakan bahwa terdapat perbedaan jenis pasar berdasarkan letak geografisnya, yaitu pasar-pasar di daerah pantai dan pasar-pasar di daerah pedalaman. Adanya perbedaan letak tersebut

mengakibatkan terjadinya perbedaan dalam jenis komoditi yang diperjualbelikan. Komoditi yang diperjualbelikan di pasar yang terdapat di pantai terdiri dari dua jenis, yaitu barang-barang impor yang dibawa oleh perahu atau kapal dan barang hasil produksi setempat. Pasar yang terdapat di daerah pedalaman lebih banyak memperjualbelikan hasil-hasil produksi agraris, seperti beras, sayuran, palawija, buah-buahan, dan barang-barang hasil kerajinan (Nastiti, 2003: 67)

Hasil peternakan yang merupakan salah satu kelompok komoditi adalah *kbo*, *sapi*, *wdus*, dan *andah*. Apabila menggunakan penafsiran yang dipakai Zoetmulder mengenai *parahu pakbowan* yang terdapat di dalam prasasti Wimalasrama, *kbo* merupakan salah satu komoditi peternakan yang diangkut dengan menggunakan perahu (Zoetmulder, 1982).

Hasil pertanian yang menjadi muatan alat transportasi air juga terdapat di dalam prasasti Manañjung, selain yang terdapat di prasasti Wimalasrama. Dalam prasasti Wimalasrama, terdapat istilah *akirim tãmbãtãmba* yang, menurut penafsiran Christie, berarti perahu pengangkut atau pengirim obat-obatan (Christie, 1982: 518). Prasasti Manañjung juga memberikan keterangan mengenai komoditi yang harus diangkut dengan menggunakan perahu. Dalam prasasti tersebut terdapat penyebutan “*tan pahawana kulak kati*” yang berarti “tidak boleh diangkut melalui jalan (komoditi yang menggunakan ukuran) *kulak kati*”. Komoditi yang diangkut dengan satuan *kulak kati* tersebut adalah *mirica* dan *hadas* yang termasuk ke dalam komoditi hasil pertanian. Keterangan yang menyebutkan mengenai larangan penggunaan jalan dalam pengangkutannya dapat diasumsikan bahwa pengangkutannya menggunakan jalur air dan menggunakan alat transportasi air.

## 4.2 Petugas Pengelolaan Transportasi Air

### 4.2.1 Pejabat Pemerintahan

Jabatan *senapati sarwwajala* muncul pada masa Kadiri yang sebelumnya belum pernah ada. Jabatan tersebut termasuk ke dalam jabatan militer, yang artinya kurang lebih adalah “panglima seluruh perairan”.

Dalam prasasti tersebut, *senapati sarwwajala* bertugas sebagai pejabat *sopana*<sup>33</sup> yang menyampaikan permohonan kepada raja. Jabatan *senapati sarwwajala* muncul dalam prasasti Jariņ ketika *duhan* dari Jariņ hendak memohon anugerah raja. Pejabat tersebut bernama *Sanj Apaņjy A---taken* (OJO LXXI). Pemberian kedudukan yang penting atau bahkan penciptaan jabatan *senapati sarwwajala* itu memperlihatkan awal dari suatu koordinasi dari pusat atas lalu lintas air. Dari awal ini rupanya di kemudian hari berkembang suatu administrasi yang mantap atas sistem perairan di kerajaan-kerajaan di Jawa Timur (Sedyawati, 1985: 349). Hal tersebut diperjelas lagi di dalam naskah Nagarakrtagama mengenai adanya pasukan yang menjaga wilayah perairan. Dalam Nagarakrtagama disebutkan “*tkap ikanan watĕk jaladi*” yang berarti “yang melakukan aktivitasnya di wilayahnya *jaladi*”. Pigeaud menafsirkan *jaladi* sebagai salah satu kelompok *pangalasan* (kelompok petugas kerajaan, terutama sebagai petugas militer) yang bertugas di wilayah perairan (Pigeaud I, 1960: 8; II, 1960: 25 & 34; III, 1960: 19). Pejabat militer tersebut muncul di masa Majapahit.

Pada masa Majapahit, terdapat juga pejabat yang mengurus masalah perairan, selain di bidang militer. Jabatan tersebut adalah *anambaji sayawadwipamaṇdala* yang artinya adalah “melaksanakan perhubungan lewat air di seluruh lingkungan pulau Jawa”. Penanggung jawab urusan *anambaji* ini ada dua orang, yaitu *Paņji Marggabahaya Ky Ajaran Rata* dan *Paņji Anrakaji Ky Ajaran Ragi*. Prasasti yang memberikan keterangan mengenai jabatan *anambaji sayawadwipamaṇdala* tersebut adalah prasasti Cangu dari masa Hayam Wuruk. Selain memberikan keterangan mengenai jabatan tersebut, prasasti ini juga memberikan perincian dari tempat-tempat penyeberangan dalam jaringan lalu lintas air pada masa itu, yang terdiri dari 32 tempat yang

---

<sup>33</sup> Pejabat *sopāna* merupakan pejabat pendukung atau ‘anak tangga’ (*sopāna*) dalam permohonan anugerah kepada raja. Berbagai macam pejabat atau tokoh dapat bertugas menjadi pejabat *sopāna*. Hal tersebut memperlihatkan adanya berbagai saluran yang dapat digunakan untuk memohon perhatian raja dan dengan demikian juga menembus birokrasi pemerintahannya (Sedyawati, 1985: 505)

disebut nuṣa (dapat diasumsikan sebagai pulau atau tempat-tempat di tepi laut karena disebut nama-nama tempat seperti Dmak dan Śurabhaya) dan 45 Tempat yang disebut *nadittra pradeśa* (desa-desa di tepi sungai) (Sedyawati, 1985: 349-350).

#### 4.2.2 Mañilāla Drwya Haji

Selain itu, terdapat juga kelompok *mañilāla drwya haji*. *Mañilāla drwya haji* berarti mengambil atau pengambil milik raja (Sedyawati, 1985: 342). Dalam prasasti, *mañilāla drwya haji* yang memiliki kaitan dengan penggunaan transportasi air adalah *(m)anambaṇi*, *uṇḍahagi lañcang*, *māmāsan wlah*, *anjariṇ*, dan *aṇrajut*.

*(M)anambaṇi* berasal dari kata *tambaṇ* yang berarti menyebrang sehingga *(m)anambaṇi* dapat ditafsirkan sebagai petugas penyeberangan. Kata *(m)anambaṇi* muncul di Prasasti Candi Lor, Prasasti Cane, Prasasti Baru, Prasasti Turunhyang A dan Prasasti Hantang. (Zoetmulder, 1982)

*Uṇḍahagi lañcang*, berasal dari dua kata *uṇḍahagi* (*uṇḍagi*) dan *lañcang*. *Uṇḍahagi* memiliki arti tukang kayu (pengrajin kayu) sedangkan *lañcang* merupakan suatu jenis perahu tertentu. Kata ini kemudian dijumpai lagi pada prasasti Hantang (1135 M) dari masa Kadiri. Dalam prasasti ini kata *lañcang* dikaitkan dengan suatu profesi yang masuk dalam kelompok *watek i jro* dan disebut dengan istilah *uṇḍahagi lañcang* (ahli membuat perahu jenis *lañcang*) (Zoetmulder, 1982; Sedyawati, 1994: 295; Rahardjo, 2002: 371).

*Māmāsan wlah* terdapat pada Prasasti Balawi. *Wlah* dalam penafsiran Zoetmulder berarti dayung. Berdasarkan penafsiran Zoetmulder, Surjandari menafsirkan *māmāsan wlah* sebagai pembuat dayung (Surjandari, 2004: 189).

*Anjariṇ* berasal dari kata *jariṇ* yang memiliki arti jaring, sedangkan kata *anjariṇ* berarti menangkap dengan jaring (Zoetmulder, 1982). Surjandari, dalam tesisnya, menafsirkan *anjariṇ* sebagai pembuat jaring (Surjandari, 2004: 213). Apabila dilihat dari konteks penyebutannya yang memasukkan *anjariṇ* sebagai bagian dari *miśra paramiśra*, maka

penafsiran Surjandari yang memasukkan *anjariṅ* sebagai pembuat jaring menjadi lebih tepat. Kata *anjariṅ* muncul dalam Prasasti Tuhañaru.

*Aṅrajut* berasal dari kata *rajut* yang memiliki arti semacam jaring (untuk menangkap burung atau ikan) sedangkan kata *aṅrajut* berarti pekerjaan merajut. Surjandari menafsirkannya sebagai pengrajuj jala. (Surjandari, 2004: 213; Zoetmulder, 1982). Kata *aṅrajut* muncul dalam Prasasti Tuhañaru.

Berdasarkan penafsiran mengenai *mañilāla drwya haji* yang dibuat oleh Edi Sedyawati, penafsiran yang ketiga merupakan penafsiran yang lebih tepat untuk dikaitkan dengan peran kelima *mañilāla drwya haji* yang telah disebutkan. Penafsiran yang ketiga merupakan penafsiran yang paling tepat. Penafsiran pertama yang menyatakan bahwa *mañilāla drwya haji* merupakan pemungut pajak kurang tepat karena petugas penyeberangan, pembuat dayung, pembuat jaring, pengrajuj jala, dan pembuat perahu *lañcang* sulit untuk dikatakan sebagai seorang pemungut pajak. Hal tersebut disebabkan karena mereka telah memiliki profesi yang jelas, sehingga pekerjaan memungut pajak bukanlah profesi mereka. Penafsiran yang kedua yang mengatakan bahwa *mañilāla drwya haji* sebagai orang yang tidak dikenai oleh pajak terlihat kurang tepat karena dalam prasasti-prasasti, pembebasan pajak dikenakan oleh mereka yang melakukan suatu kegiatan atau aktifitas tertentu di tanah yang dijadikan sima.

Apabila melihat konteksnya, misal seperti yang terdapat di prasasti Tuhañaru, disebutkan “*tan katamana deni winawa saṅ mana katrini, lwi[r]nya, pankur, tirip, muaṅ pinhe wahuta rāma, lawan sakwehnin manilala drwyahaji, ... miśra paramiśra*” yang berarti “tidak boleh dimasuki sang mana katrini yaitu pangkur, tirip, dan pinghe, rama wahuta, dan semua *manilala drwyahaji ... para pengrajuj*” (Surjandari, 2004: 197-198, 211). Apabila *miśra paramiśra*, dalam konteks ini, merupakan kelompok yang tidak dikenai pajak, mereka seharusnya adalah kelompok yang juga berkegiatan di tanah sima dan mendapat pembebasan pajak. Berdasarkan keterangan dari prasasti Tuhañaru, *miśra paramiśra*

merupakan kelompok yang dilarang untuk memasuki tanah sima. Oleh karena itu, kelima *mañilāla drwya haji* yang berkaitan dengan alat transportasi air tersebut merupakan petugas yang digaji oleh kerajaan, baik *manambangi* yang bertugas dalam penyeberangan sungai maupun *uṅdahagi lañcang, māmāsan wlah, anjarij,* dan *anjrajut* yang merupakan pengrajin kerajaan.

### 4.3 Alur Pemanfaatan Transportasi Air

Pemanfaatan sarana transportasi air, berdasarkan sumber-sumber prasasti, mencakup wilayah pesisir hingga wilayah pedalaman melalui jalur sungai. Pemanfaatan tersebut dapat terlihat dari penggunaan maupun pengelolaan yang dilakukan oleh para petugas dan pelaksana pengelolaan. Keberadaan mereka saling mendukung satu sama lain dan membentuk suatu alur. Kita dapat melihat adanya para usahawan yang beroperasi di daerah pedalaman dan pesisir. Pengelolaan terhadap transportasi air juga terlihat dari prasasti Canggal yang menetapkan peraturan-peraturan mengenai tempat-tempat penyeberangan. Selain alur yang bersifat internal, penggunaan transportasi juga dapat digunakan untuk hubungan antar pulau, bahkan dengan negara lain. Secara umum, transportasi berfungsi untuk menghubungkan antara daerah yang satu dengan daerah lain. Baik untuk menjalin hubungan internal maupun hubungan keluar, kedua aspek tersebut berkaitan dengan aspek ekonomi maupun aspek politik.

Salah satu fungsi utama transportasi sebagai alat angkut adalah untuk keperluan distribusi. Renfrew memberikan 10 jenis pertukaran barang yang berhubungan dengan kegiatan distribusi. Kesepuluh jenis pertukaran tersebut adalah:

1. *Direct access* (jalur langsung)

Dalam *direct access*, pihak pertama memiliki akses langsung ke sumbernya tanpa rekomendasi yang diberikan oleh pihak kedua. Apabila sampai melewati perbatasan maka pihak pertama melaluinya tanpa melakukan transaksi

2. *Home base reciprocity* (pertukaran di pangkalan)

Pihak pertama mengunjungi pihak kedua di pangkalan pihak kedua. Mereka menukarkan produk khusus di bawah pengawasan mereka.

3. *Boundary reciprocity* (pertukaran di perbatasan)

Pihak pertama dan kedua bertemu di perbatasan yang biasa digunakan untuk melakukan transaksi.

4. *Down-the-line trade* (perdagangan sambil lalu)

Model ini merupakan pengulangan sederhana dari *home-base reciprocity* dan *boundary reciprocity*, dengan demikian komoditi dalam perjalanannya melalui beberapa daerah dan mengalami penukaran di daerah-daerah yang dilaluinya

5. *Central-place redistribution* (pusat redistribusi)

Pihak kedua membawa hasil produksinya ke pusat sebagai upeti kepada orang pusat (tentu saja pihak kedua mendapatkan sesuatu dalam pertukarannya, meskipun barangnya didapatkan pada saat itu juga atau sesudah itu). Demikian pula pihak pertama membawa hasil produksinya ke pusat dan menerima beberapa hasil produksi pihak kedua.

6. *Central-place market exchange* (pasar sebagai pusat pertukaran)

Pihak kedua membawa hasil produksinya ke pusat dan ditukar secara langsung dengan pihak pertama hasil produksi pihak pertama.

7. *Freelance (middleman) trading* (perdagangan melalui perantara)

Perantara mengadakan pertukaran dengan pihak pertama dan kedua, tetapi tidak di bawah pengawasan pihak pertama dan kedua.

8. *Emissary trading* (perwakilan dagang)

Pihak pertama mengirimkan seorang wakil yang berada di bawah pengawasannya untuk mengadakan pertukaran dengan pihak kedua

9. *Colonial enclave* (daerah-daerah koloni)

Pihak pertama mengirimkan wakilnya untuk mendirikan suatu daerah koloni yang dekat dengan pihak kedua, dan mengadakan pertukaran dengan pihak kedua

#### 10. *Port of trade* (pelabuhan dagang)

Pihak pertama dan pihak kedua mengirimkan wakil-wakilnya ke pusat (pelabuhan dagang) yang berada di luar kekuasaan wilayah mereka (Renfrew, 2000: 368)

#### 4.3.1 Transportasi Air sebagai Penghubung Pedalaman dengan Pesisir

Dalam *masamwyawahara* (pajak usaha), terdapat istilah *hiliran* yang merujuk pada pedagang yang berdagang di hilir sungai. Pedagang ini dapat diasumsikan menghubungkan wilayah-wilayah di tepi sungai dengan dermaga atau pelabuhan yang berada di pesisir. Selain itu, penyebutan *hiliran* sering terdapat pada prasasti yang berkaitan dengan daerah delta sungai Brantas dan pesisir (Christie, 1982: 518). Keberadaan pedagang *hiliran* ini memerankan fungsi distribusi komoditi antara daerah pedalaman ke daerah pesisir maupun sebaliknya. Berdasarkan jenis pertukaran barang yang dikemukakan oleh Renfrew, pedagang *hiliran* dapat disimpulkan sebagai perantara sehingga kegiatan yang dilakukan termasuk ke dalam *Freelance (middleman) trading* (perdagangan melalui perantara).

Fungsi penghubung ini juga didukung dengan pengelolaan jalur sungai yang dijalankan oleh pemerintah. Dalam prasasti Canggal, terdapat istilah *nadītīrapradeśa* yang berarti desa-desa yang terletak di pinggiran sungai. Desa-desa tersebut merupakan desa-desa yang memiliki tempat penyeberangan. Fungsi desa-desa tersebut sebagai tempat penyeberangan dikelola oleh dua orang pejabat kerajaan yang bergelar *anambaṇi sayawadwipamandala*. Hal tersebut menunjukkan bahwa adanya suatu bentuk *system control* yang dilakukan oleh kerajaan agar fungsi pengelolaan dapat berjalan dengan baik. Keberadaan *nadītīrapradeśa* pada masa sekarang sulit untuk dilacak, tetapi terdapat kemungkinan bahwa sebagian dari desa-desa tersebut berada di daerah pedalaman. Hal tersebut didasarkan karena adanya penyebutan istilah *nūṣa* yang berarti pulau, dan kemungkinan besar merujuk pada desa-desa yang berada di daerah pesisir (lihat tabel 6



untuk nama-nama *nadītīrapradeśa* dan *nūṣa* yang terdapat pada prasasti Canggal).

No.	<i>Nūṣa</i>	<i>Nadītīrapradeśa</i>
1.	<i>i tēmon</i>	<i>i maḍantēn</i>
2.	<i>i parajēhan</i>	<i>i wariṇin wok</i>
3.	<i>i pakatekan</i>	<i>i bajrapura</i>
4.	<i>i wuṅlu</i>	<i>i sambo</i>
5.	<i>i rabutri</i>	<i>i jerebeṅ</i>
6.	<i>i baṅu mṛdu</i>	<i>i pabulaṅan</i>
7.	<i>i bocor</i>	<i>i balawi</i>
8.	<i>i tambak pujut</i>	<i>i lumayu</i>
9.	<i>i mirēṅ</i>	<i>i katapaṅ</i>
10.	<i>iṅ dmak</i>	<i>i pagaran</i>
11.	<i>i kluṅ</i>	<i>i kamuḍi</i>
12.	<i>i pagḍaṅan</i>	<i>i pariḷēk</i>
13.	<i>i mabuwur</i>	<i>i paruṅ</i>
14.	<i>i bowoṅ</i>	<i>i pasi wuran</i>
15.	<i>i rumasan</i>	<i>i kēḍal</i>
16.	<i>i caṅgu</i>	<i>i bhaṅkal</i>
17.	<i>i raṅḍu gowok</i>	<i>i wiḍaṅ</i>
18.	<i>i wahas</i>	<i>i pakbohan</i>
19.	<i>i nagara</i>	<i>i loṅara</i>
20.	<i>i sarba</i>	<i>i ḍuri</i>
21.	<i>i wariṇin pitu</i>	<i>i rāṣi</i>
22.	<i>i lagada</i>	<i>i rewun</i>
23.	<i>i pamotan</i>	<i>i tgalan</i>
24.	<i>i tulanan</i>	<i>i ḍalaṅhara</i>
25.	<i>i panumbaṅan</i>	<i>i Sumbaṅ</i>
26.	<i>i jruk</i>	<i>i malo</i>
27.	<i>i truṅ</i>	<i>i ṅijo</i>
28.	<i>i kambaṅ śrī</i>	<i>i kawaṅen</i>
29.	<i>i tḍa</i>	<i>i suḍaḅ</i>
30.	<i>i gsaṅ</i>	<i>i kakutu</i>
31.	<i>i bukul</i>	<i>i balun</i>
32.	<i>i śūrabhaya</i>	<i>i marēbo</i>
33.		<i>i turan</i>
34.		<i>i jipaṅ</i>
35.		<i>i ṅawi</i>
36.		<i>i waṅ kalaṅ</i>
37.		<i>i pnuḅ</i>
38.		<i>i wuluṅ</i>
39.		<i>i baraṅ</i>
40.		<i>i pakatelan</i>
41.		<i>i wareṅ</i>

42.		<i>i namban</i>
43.		<i>i kēmbu</i>
44.		<i>i wulayu sarwwe</i>
45.		<i>i kata kabeh</i>

Tabel 6 Daftar Nama-Nama Naditirapradesa dan Nusa yang Terdapat di Prasasti Canggal

(Sumber Pigeaud I, 1960: 110)

Berdasarkan pemaparan tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengelolaan tempat penyeberangan yang disebutkan mencakup wilayah pedalaman dan pesisir Pulau Jawa. Selain itu, gelar pejabat kerajaan yang dipakai, yaitu *anambari sayawadwipamandala* dapat diartikan sebagai pengurus tempat penyeberangan seluruh Pulau Jawa (Sedyawati, 1985: 350). Secara ekonomi, terdapat hubungan antara daerah pedalaman dengan daerah pesisir akan adanya pendistribusian barang-barang hasil produksi dalam pemenuhan kebutuhan hidup. Pendistribusian tersebut dapat terlihat dari adanya persebaran hasil produksi pesisir yang sampai ke daerah pedalaman atau sebaliknya, hasil produksi daerah pedalaman yang terdapat di daerah pesisir. Pada prasasti Cane, terdapat penyebutan mengenai komoditi beras (*bras*) dan gula (*gula*). Komoditi tersebut merupakan komoditi yang tidak dihasilkan dari daerah pesisir seperti Surabaya (tempat ditemukannya prasasti Cane yang berbahan batu). Indikasi lain juga terdapat pada prasasti Linggasuntan dan Turryan. Pada kedua prasasti tersebut terdapat penyebutan *wuyah* (garam) *padat*. Prasasti Linggasuntan ditemukan di daerah Malang dan prasasti Turryan ditemukan di daerah Blitar. Kedua prasasti tersebut berbahan batu. *Wuyah* (garam) merupakan komoditi yang dihasilkan di daerah pesisir, sedangkan kedua prasasti tersebut terletak di daerah pedalaman. Hal tersebut mengindikasikan adanya jalur distribusi dari daerah pedalaman yang membawa hasil produksi pertaniannya ke daerah pesisir dan daerah pesisir yang membawa hasil produksinya ke daerah pedalaman. Adanya saling pemenuhan kebutuhan hidup tersebut karena terdapat hubungan timbal balik penawaran dan permintaan yang merupakan dasar terciptanya kegiatan ekonomi (Nastiti, 2003: 11).

Hal tersebut membutuhkan suatu sarana penunjang dalam memenuhi kebutuhan tersebut, salah satunya adalah sarana transportasi air. Berkaitan dengan jenis pertukaran yang dikemukakan oleh Renfrew, tempat-tempat penyeberangan yang disebutkan dalam prasasti Canggal dapat menjadi tempat-tempat pusat pertukaran. Jenis pertukaran yang dapat terjadi di tempat-tempat yang disebutkan dalam prasasti Canggal misalnya *down-the-line trade*, *central-place market exchange*, dan *freelance (middleman) trading*.

#### 4.3.2 Transportasi Air sebagai Penjalin Hubungan Luar

Sarana transportasi air selain berfungsi sebagai penghubung antara daerah pedalaman dengan daerah pesisir juga berfungsi sebagai penghubung antar pulau. Dalam prasasti terdapat beberapa penyebutan alat transportasi air dengan istilah *lañcang* dan *banawa*. *Lañcang* merupakan suatu jenis perahu layar. Dengan adanya penyebutan *lañcang* di prasasti Batuan yang berasal dari awal abad ke-10 Masehi dan prasasti Manañjung, menurut Christie yang juga berasal dari awal abad ke-10 Masehi pada masa pemerintahan Airlangga, memberikan indikasi adanya lalu lintas perahu *lañcang* antara pulau Jawa dengan pulau Bali. Pulau Jawa dan Pulau Bali memiliki hubungan yang dekat satu sama lain. Salah satu bentuk pengaruh Jawa yang masuk ke dalam Bali adalah peralihan dari bahasa Bali Kuno ke bahasa Jawa Jawa Kuno pada sekitar abad ke-11 Masehi.

Selain itu, dalam prasasti Manañjung terdapat istilah *banigrama* yang merupakan suatu istilah mengenai asosiasi pedagang. Penyebutan wilayah *manañjung* di prasasti juga terdapat di dalam prasasti Sangguran yang berasal dari tahun 928 Masehi yang ditemukan di daerah Surabaya. Kemungkinan prasasti Manañjung (ditemukan di Malang dan berbentuk lempengan tembaga) juga berasal dari daerah di sekitar Surabaya karena prasasti Sangguran terbuat dari batu sehingga kemungkinannya untuk mengalami perpindahan lebih kecil. Penyebutan *banigrama* dalam prasasti Manañjung juga muncul di dalam prasasti yang berasal dari Bali, yaitu prasasti Sambiran AII (897 Saka atau 975 Masehi). Prasasti Sambiran AII

menyebutkan wilayah *julah* yang pada saat itu sebagai salah satu pelabuhan utama di Bali. Christie berpendapat bahwa *banigrama* memiliki mekanisme dalam mengumpulkan produksi pertanian yang bernilai ekspor dari daerah pedalaman. Mekanisme tersebut termasuk juga peraturan-peraturan mengenai satuan ukur komoditi yang akan dijadikan komoditi (Christie, 1982: 435, 533, 542-543; 1998: 361, 373). Dari pemaparan tersebut, terlihat adanya hubungan antar pulau. Prasasti Kamalagyan menyebutkan adanya pelabuhan Hujung Galuh. Prasasti ini ditemukan di daerah Sidoarjo. Apabila kemungkinan bahwa prasasti Manañjung berasal dari daerah di sekitar Surabaya itu benar maka daerah sekitar Sidoarjo dan Surabaya merupakan daerah-daerah yang menjadi daerah penghubung antar pulau dengan salah satu pelabuhannya yang bernama Hujung Galuh.

Selain hubungan yang sifatnya antar pulau, hubungan yang bersifat internasional juga terjadi melalui pelabuhan-pelabuhan internasional. Dalam Ying-yai Shěng-lan, diceritakan bahwa kapal dari negara lain harus tiba dahulu pertama kali di daerah yang bernama Tuban (Groeneveldt, 1960: 45). Dalam naskah Nagarakrtagama Pupuh 83, stanza 4, disebutkan pula perjalanan dengan kapal (kemungkinan pelayaran laut lepas) yang dilakukan oleh pedagang-pedagang asing (Kamboja, China, Yawana, Champā, Karnāṭaka, Goḍa, dan Syangka). Dalam pemaparan yang diberikan oleh Mpu Prapañca tersebut, terdapat juga pedagang dari Jawa (*jambudwīpa*). Hal tersebut memperlihatkan adanya hubungan pedagang Jawa dengan pedagang asing yang bersifat internasional.

Prasasti batu Kambang Putih yang ditemukan di Tuban menyebutkan keterangan mengenai kapal yang berjenis *banawa* yang memiliki geladak atau dek (*tunḍan*) dan termasuk ke dalam jenis kapal besar serta digunakan untuk pelayaran ke tengah laut. Melalui pemaparan tersebut, dapat dikatakan bahwa Tuban merupakan pintu masuk bagi pendatang-pendatang dari luar. Hal tersebut mengindikasikan bahwa Tuban termasuk pelabuhan internasional. Selain itu, dengan adanya penyebutan *banawa* yang termasuk ke dalam jenis kapal besar, pelabuhan Tuban bukan termasuk pelabuhan yang memiliki ukuran yang kecil.

## BAB 5 PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Pengelolaan transportasi air pada abad ke-10 sampai dengan 15 M yang diketahui berdasarkan keterangan hasil penelitian atas data prasasti yang memiliki hubungan dengan pemanfaatan transportasi air. Pengelolaan transportasi air tersebut secara garis besar terbagi atas 3 jalur wilayah yaitu wilayah pedalaman, pesisir, dan laut lepas.

Sarana transportasi air berfungsi sebagai penghubung antara daerah pedalaman dengan daerah pesisir (lokal) dan penghubung antar pulau (lokal & internasional). Lebih khusus pemanfaatan transportasi air sebagai penghubung dilakukan untuk kepentingan ekonomi. Secara ekonomi, hubungan antara daerah pedalaman dengan daerah pesisir berlangsung untuk pendistribusian barang-barang hasil produksi dalam pemenuhan kebutuhan hidup. Pendistribusian tersebut dapat terlihat dari adanya persebaran hasil produksi pesisir yang sampai ke daerah pedalaman atau sebaliknya, hasil produksi daerah pedalaman yang terdapat di daerah pesisir. Pendistribusian tersebut dilaksanakan oleh kaum pedagang yang salah satu sarana transportasinya adalah sarana transportasi air. Pedagang itu sendiri ada yang berupa pedagang yang pemanfaatan jalur sungainya adalah menghubungkan sungai pedalaman dengan wilayah pesisir dalam melakukan kegiatannya (*hiliran*) maupun pedagang yang menggunakan kapal besar (*banawa*) yang lebih kepada pemanfaatan wilayah pesisir dan laut lepas.

Pendistribusian tersebut membutuhkan prasarana yang menunjang terlaksananya kegiatan ekonomi. Prasarana penunjang ini dapat berupa dermaga maupun pelabuhan. Dermaga dapat diketahui keterangannya di prasasti Canggal yang menyebutkan nama-nama desa yang terdapat tempat-tempat penyeberangan yang terdiri dari *naditirapradesa* (desa-desa di pinggir sungai) yang menjadi prasarana penunjang dalam pemanfaatan sarana transportasi air di wilayah pedalaman dan desa-desa di *nusa* (berada di daerah pesisir) yang menjadi prasarana penunjang dalam pemanfaatan sarana transportasi air di wilayah pesisir. Selain itu, melalui berita Cina dapat diketahui adanya indikasi pelabuhan internasional yang berada di daerah Tuban serta diperkuat dengan keterangan

prasasti Kambang Putih yang menyebutkan jenis kapal besar (*banawa*) yang beroperasi di daerah tersebut. Berdasarkan penyebutan kata *lañcang* dan *banigrama* yang terdapat pada prasasti Manañjung (Jawa) dan Sambiran AII serta Batuan (keduanya dari Bali), dapat diketahui adanya hubungan antara wilayah Manañjung, kemungkinan di daerah Surabaya, dengan wilayah Julah, kemungkinan di daerah Sambiran.

Sistem pengelolaan terhadap pemanfaatan sarana transportasi air tercermin dengan adanya pejabat dan petugas yang melaksanakan fungsi tersebut. Pejabat yang bertanggung jawab atas wilayah perairan tersebut terdapat pada masa Kadiri dengan adanya jabatan *senapati sarwwajala* yang menjabat sebagai *makasopana*. Jabatan yang bertanggung jawab terhadap wilayah perairan juga ditemui pada masa Majapahit dengan gelar *anambani sayawadwipamandala*. Keberadaan kedua jabatan tersebut mengindikasikan adanya fungsi kontrol pusat terhadap wilayah perairan. Selain pejabat kerajaan, terdapat juga para *mangilala drwwya haji* yang diupah oleh raja dan bertugas untuk melaksanakan tugas pengelolaan tersebut. *Mangilala drwwya haji* sebagai pelaksana pengelolaan tersebut terdiri dari para pengrajin yang membuat kapal atau peralatan yang berkaitan dengan penggunaan sarana transportasi air dan para petugas yang bertugas untuk melakukan pengangkutan di sungai atau pesisir.

## 5.2 Saran

Penelitian kali ini masih banyak yang harus ditambahkan tinjauannya agar mampu mencapai rekonstruksi pemanfaatan wilayah perairan di Jawa Timur abad ke-10 sampai 15 Masehi. Tinjauan yang menggunakan sumber data lain harus lebih diperlengkap agar pembahasan dapat lebih komprehensif. Selain itu, tinjauan bahasa melalui perbandingan dari istilah-istilah yang berkaitan dengan pemanfaatan sarana transportasi air, baik yang terdapat di dalam prasasti maupun karya sastra perlu dilakukan lebih menyeluruh agar identifikasi terhadap sarana transportasi air dapat lebih detail. Perbandingan dan tinjauan dari data arkeologi lain juga diperlukan agar rekonstruksi mampu dicapai dalam penelitian selanjutnya selain dari tinjauan terhadap aspek lingkungan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adriati, Ira. 2004. *Perahu Sunda: Kajian Hiasan pada Perahu Nelayan di Pantai Utara dan Pantai Selatan Jawa Barat*. Bandung: PT Kiblat Buku Utama
- Atmodjo, Junus Satrio & Sutiman. *Vademekum Benda Cagar Budaya*. Jakarta: Direktorat Peninggalan Purbakala Departemen Kebudayaan dan Pariwisata
- Bakker, J.W.M. 1972. *Ilmu Prasasti Indonesia*, cet. 4. Yogyakarta: Jurusan Sejarah Budaya IKIP Sanata Dharma Yogyakarta.
- Boechari. 1964. "Epigrafi dan Historiografi Indonesia", dalam *Historiografi Indonesia: Sebuah Pengantar* (ed: Soedjatmoko, dkk.), hal. 39-57. Jakarta: Gramedia.
- \_\_\_\_\_. 1976. *Some Consideration of the Problem of the Shift of Mataram's Center of Government from Central to East Java in the 10<sup>th</sup> Century A.D.*, dalam Bulletin of the Research Centre of Archaeology of Indonesia No. 10, hal. 1-27. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional.
- \_\_\_\_\_. 1981. "Ulah Para Pemungut Pajak di Dalam Masyarakat Jawa Kuna", dalam *Majalah Arkeologi Tahun IV No. 1-2*. Hal 67-87
- Brandes, J.L.A. 1913. *Oud-Javaansche Oorkonden Nagelaten Transscripties*. Batavia: Albecht & Co, H.M. Nijhoff
- Burhanuddin, Safri, dkk. 2003. *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Dalam Proses Integrasi Bangsa*. Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan.
- Casparis, J.G. de. 1958. *Airlangga*, pidato dalam inaugurasi sebagai Guru Besar Sejarah Indonesia Lama dan Bahasa Sanskerta di Perguruan Tinggi Pendidikan Guru Universitas Airlangga. Malang, 26 April 1958
- \_\_\_\_\_. 1987. *Where Was Pu Sindok's Capital Situated?*, makalah dalam Studies in South and Southeast Asian Archaeology No. 2. Leiden, September 1986 – Juni 1987
- Christie, Jan Wisseman. 1982. *Patterns of Trade in Western Indonesia: Ninth through Thirteenth Centuries A.D (Vol. I & II)*. Disertasi. London: School of Oriental and African Studies, University of London.

- \_\_\_\_\_. 1998. *Javanese Markets and the Asian Sea Trade Boom of the Tenth to Thirteenth Centuries A.D.*. Leiden: Koninklijke Brill NV
- Deetz, James. 1967. *Invitation to Archaeology*. New York: The Natural History Press
- Jones, Antoinette M. Barrett. 1984. *Early Tenth Century Java from The Inscription*. Holland: Foris Publications
- Djafar, Hasan. 1990. "Historiografi Dalam Prasasti", dalam *Majalah Arkeologi VI (1)*, hal. 3-49. Depok: Jurusan Arkeologi Fakultas Sastra Universitas Indonesia.
- \_\_\_\_\_. 2009. *Masa Akhir Majapahit: Girindrawarddhana dan Masalahnya*. Depok: Komunitas Bambu.
- Groeneveldt, W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya, Compiled from Chinese Sources*. Jakarta: Bharata
- Kartakusuma, Richadiana. 2003. "Peran dan Fungsi Epigrafis Sebagai Bidang Studi Sumber Tertulis dan Permasalahannya", dalam *Cakrawala Arkeologi*, hal. 199-217. Depok: Jurusan Arkeologi Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- Kartodirdjo, Sartono. 1993. "Masyarakat dan Sistem Politik Majapahit", dalam *700 Tahun Majapahit (1293-1993): Suatu Bunga Rampai*. Surabaya: C.V. Tiga Dara, hal. 33-46
- Kinney, Ann R. 2003. *Worshipping Siva and Buddha*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Lapian, Adrian B. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Depok: Komunitas Bambu.
- \_\_\_\_\_. 2009. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Depok: Komunitas Bambu
- Lombard, Denys. 2005. *Nusa Jawa: Silang Budaya, jilid 2: Jaringan Asia*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama
- Mastra, Riadika. 2006. *Atlas Tematik Provinsi Jawa Timur*. Jakarta: Krida Yudha Nusantara
- Miksic, John N. 1981. "Perkembangan Teknologi, Pola Ekonomi, dan Penafsiran Data Arkeologi di Indonesia", dalam *Majalah Arkeologi Tahun IV No. 1-2*. Hal. 1-16



- Muljana, Slamet. 2006. *Tafsir Sejarah Nagarakretagama*. Yogyakarta: LKIS
- Munandar, Agus Aris. 2004. "Karya Sastra Kuno yang Diabadikan pada Relief Candi-Candi Abad ke-13-15", dalam *Makara, Sosial Humaniora Vol. 8 No. 2*, Agustus 2004. Hal. 54-60
- \_\_\_\_\_. 2009. *Majapahit Kerajaan Agraris Yang Mengembangkan Perkapalan*, makalah dalam Lokakarya Mencari Bentuk Kapal Majapahit. Jakarta, 29 Juni 2009.
- Naerssen, F.H. 1977. *The Economic and Administrative History of Early Indonesia*. Leiden: E.J. Brill
- Nakada, Kozo. 1982. *An Inventory of the Dated Inscriptions in Java*. Tokyo: The Tokyo Bunko.
- Nastiti, Titi Surti. 1991. "Perdagangan pada Masa Majapahit", dalam *Analisis Hasil Penelitian Arkeologi II*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional. Hal. 181-190
- \_\_\_\_\_. 1995. "Pertanian Masa Jawa Kuna: Usaha Komersial atau Usaha Pelengkap?", dalam *Analisis Hasil Penelitian Arkeologi*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional. Hal. 91-101
- \_\_\_\_\_. 2003. *Pasar di Jawa Kuna Masa Mataram Kuna Abad VIII-XI Masehi*. Bandung: Pustaka Jaya
- Ongkodharma, Heriyanti. 1990. "Keramik Asing: Bukti Perdagangan Masa Lalu di Situs Trowulan", dalam *Monumen*, Karya Persembahan untuk Prof. Dr. R. Soekmono, Lembaran Sastra Seri Penerbitan Ilmiah no. 11. Depok: Fakultas Sastra Universitas Indonesia. Hal. 246-256
- Papacostas, C.S. & P.D. Prevedouras. 2005. *Transportation Engineering & Planning*. Singapore: Prentice-Hall
- Petersen, Erik. 2000. *Jukung-Boats from the Barito Basin, Borneo*. Roskilde: The Viking Ship Museum
- Pigeaud, Theodore G. Th. 1960 & 1962. *Java In The 14<sup>th</sup> Century: A Study In Cultural History Vol. I-IV*. The Hague Martinus Nijhoff.
- Pinardi, Slamet & Winston S.D. Mambo. 1993. "Perdagangan pada Masa Majapahit", dalam *700 Tahun Majapahit (1293-1993): Suatu Bunga Rampai*. Surabaya: C.V. Tiga Dara, hal. 179-203.
- Rahardjo, Supratikno. 2002. *Peradaban Jawa: Dinamika Pranata Politik, Agama, dan Ekonomi Jawa Kuno*. Jakarta: Komunitas Bambu

- Raffles, Thomas Stamford. 2008. *The History of Java*. Yogyakarta: Narasi
- Ras, J.J. 1968. *Hikajat Bandjar: A Study in Malay Historiography*. The Hague: Martinus Nijhoff
- Reid, Anthony. 1992. "The Rise and Fall of Sino-Javanese Shipping", dalam *Semian 5: Looking in Old Mirrors: The Java Sea*. Leiden: Rijk Universiteit. Hal. 177-211
- \_\_\_\_\_. 1992. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid I: Tanah di Bawah Angin*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia
- Renfrew, Colin & Paul Bahn. 2000. *Archaeology: Theories, Methods, and Practice*. London: Thames & Hudson, Ltd.
- Ricklefs, M.C. 2005. *Sejarah Modern Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Sedyawati, Edi. 1985. *Pengarcean Gaṇesa Masa Kaḍiri dan Siṅhasāri: Sebuah Tinjauan Sejarah Kesenian*. Disertasi. Depok: Program Pascasarjana Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- Sharer, Robert J. dan W. Ashmore. 1979. *Fundamental of Archaeology*. California: The Benjamin/Cummings Publishing Company, Inc.
- \_\_\_\_\_. 2003. *Discovering Our Past*. New York: McGraw-Hill
- Stutterheim, W.F. 1928. "Transscriptie van een Defecte Oorkonde op Bronzen Platen uit het Malangsche", dalam *Oudheidkundig Verslag*. Weltevreden: Albrecht & Co. hal. 106-108
- Subroto, Ph & Slamet Pinaridi. 1993. "Sektor Industri pada Masa Majapahit", dalam *700 Tahun Majapahit (1293-1993): Suatu Bunga Rampai*. Surabaya: C.V. Tiga Dara, hal. 207-216
- Suhadi, Machi. 1993. *Tanah Sima Dalam Masyarakat Majapahit*. Disertasi. Jakarta: Fakultas Sastra Universitas Indonesia
- Sukendar, Haris. 2002. *Perahu Tradisional Nusantara: Tinjauan Melalui Bentuk dan Fungsi*. Jakarta: Badan Pengembangan Kebudayaan dan Pariwisata DEPUTI Bidang Pelestarian dan Pengembangan Budaya Pusat Penelitian Arkeologi.
- Suleiman, Satyawati. Tanpa tahun. *The Pendopo Terrace of Panataran*. Proyek Pelita Pembinaan Kepurbakalaan dan Peninggalan Nasional

- Sumadio, Bambang. 1993. *Sejarah Nasional Indonesia II Edisi ke-4*. Jakarta: Balai Pustaka
- Surjandari, Ririet. 2004. *Perdagangan Lokal di Kerajaan Majapahit Abad XIII-XV Masehi*. Tesis. Depok: Program Pascasarjana Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- Susanti, Ninie. 1997. "Analisis Prasasti", dalam *Pertemuan Ilmiah Arkeologi VII Jilid 1*, Cipanas, 12-16 Maret 1996, hal. 171-182. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- \_\_\_\_\_. 2003. *Airlangga: Raja Pembaharu di Jawa Pada Abad Ke-11 M*. Disertasi. Depok: Program Pascasarjana Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- \_\_\_\_\_. 2008. *Perpindahan Pusat Kerajaan Mataram Kuno dari Jawa Tengah ke Jawa Timur*, makalah dalam Seminar dan Bedah Buku Satu Abad Kebangkitan Nasional. Jakarta, 27-29 Mei 2008
- \_\_\_\_\_. 2007. *Pengelolaan Transportasi Pada Masa Jawa Kuna Abad VIII-XV Masehi: Kajian Arkeologi*. Laporan Akhir Riset Unggulan Universitas Indonesia. Depok: Departemen Arkeologi Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia
- \_\_\_\_\_. 2010. *Airlangga: Biografi Raja Pembaru Jawa Abad XI*. Depok: Komunitas Bambu.
- Trigangga. 2003. *Tiga Prasasti Batu Jaman Raja Sindok*. Jakarta: Museum Nasional
- Utomo, Bambang Budi (ed). 2008. *Kapal Karam Abad ke-10 di Laut Jawa Utara Cirebon*. Jakarta: Panitia Nasional BMKT
- Wangania, Jopie. 1981. *Jenis-Jenis Perahu di Pantai Utara Jawa-Madura*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan
- Wurjantoro, Edhie. 1977. "Catatan Tentang Data-Data Pertanian di Dalam Prasasti", dalam *Majalah Arkeologi Tahun I No. 1*. Hal. 59-67
- \_\_\_\_\_. 1982. "Pajak Dalam Abad Kesebelas dan Kedua belas", dalam *Majalah Arkeologi Tahun XI No. 01*. Hal. 73-79

## Kamus

- Kridalaksana, Harimurti (pemred). 1991. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kedua*, hal. 43. Jakarta: Balai Pustaka.

Wilkinson, R.J. 1959. *A Malay-English Dictionary (Part I & II)*. London: Macmillan & Co. Ltd.

Zoetmulder, P.J. 1982. *Old Javanese-English Dictionary (Vol. I & II)*. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff



### Lampiran 1 Tabel Isi Prasasti yang Berkaitan dengan Sarana Transportasi Air

Aspek Transportasi	GLN	SRN	LGT	TRY	JRU	CDL	WLM	CNE	KLK	GDK	PTK	BRU	MNJ	TRH A	KBP	HNT	JRG	CNG	WRP	THN	BLW
Sarana	√	√	√	√	√		√	√		√	√		√		√				√		
Pengelola						√		√				√		√		√	√	√		√	√
Fasilitas									√									√			

Tabel 7 Daftar Aspek Transportasi yang Terdapat di Dalam Prasasti

No.	Pejabat	JRG	CNG
1	<i>senapati sarwwajala</i>	√	
2	<i>anambangi sayawadwipamandala</i>		√

Tabel 8 Daftar Pejabat Kerajaan yang Bertanggung Jawab

No.	Mañilāla Drwya Haji	CDL	CNE	BRU	TRH A	HNT	BLW	THN
1	<i>Manambangi</i>	√	√	√	√	√		√
2	<i>Uṇḍahagi lañcang</i>					√		
3	<i>Māmāsan wlah</i>						√	
4	<i>Anjariṅ</i>							√
5	<i>anrajut</i>							√

Tabel 9 Daftar Mañilāla Drwya Haji yang Berkaitan dengan Sarana Transportasi Air

No.	Nama Profesional	GLN	SRN	LGT	TRY	JRU	WLM	CNE	GDK	PTK	KBP	WRP
1	<i>Barahu pawalija 1 masuhara 2 tanpatuṇḍāna</i>	√										
2	<i>Parahu masuhara 3 tanpatuṇḍāna</i>		√									
3	<i>Parahu 1 mapuhara 3 tanpatuṇḍāna</i>			√								
4	<i>4 parahu 1 magalaha 3 tanpa tuṇḍāna</i>				√							
5	<i>Parahu pawalijan 1 masunghar 2 tanpatuṇḍāna</i>					√						
6	<i>Maramwan tung ramwan</i>						√					
7	<i>parahu 6 masunghāra 6 kunang ikang hiliran 6</i>						√					
8	<i>akirim agöng 6</i>						√					
9	<i>akirim tāmbātāmbā 6</i>						√					
10	<i>amayang 6</i>						√					
11	<i>amukēt kakap 6</i>						√					
12	<i>amukēt kṛp 6</i>						√					
13	<i>ataḍah 6</i>						√					
14	<i>anglamboan 6</i>						√					
15	<i>amarang 6</i>						√					
16	<i>pukēt ḍago 6</i>						√					
17	<i> kirim dwal baryyan 6</i>						√					
18	<i> kirim pañjang 6</i>						√					
19	<i>añjala 6</i>						√					

No.	Nama Profesional	GLN	SRN	LGT	TRY	JRU	WLM	CNE	GDK	PTK	KBP	WRP
20	<i>añjalāwirāwir 6</i>						√					
21	<i>añjala bsār 6</i>						√					
22	<i>amuwūmuwū 6</i>						√					
23	<i>amintur 6</i>						√					
24	<i>añjaring balanak 6</i>						√					
25	<i>jaring kwangkwang 6</i>						√					
26	<i>jaring kakab 6</i>						√					
27	<i>amibit 6</i>						√					
28	<i>waring sugu 6</i>						√					
29	<i>waring tuṅdung 6</i>						√					
30	<i>waring taḍah 6</i>						√					
31	<i>anghilihili 6</i>						√					
32	<i>langkapān wlahḡ galahḡ 6</i>						√					
33	<i>kalima tuṅḡan</i>						√					
34	<i>parahu panawa kalima tuṅḡan</i>						√					
35	<i>parahu pakbowān sawiji kapāt tuṅḡan</i>						√					
36	<i>parahu jurag 5</i>						√					
37	<i>parahu panggagaran 5</i>						√					
38	<i>parahu pawalijan 5</i>						√					
39	<i>parahu pangngayan 5</i>						√					

No.	Nama Profesional	GLN	SRN	LGT	TRY	JRU	WLM	CNE	GDK	PTK	KBP	WRP
40	<i>Angramu aparahu lañkapan</i>							√				
41	<i>Parahu satuan</i>								√			
42	<i>Angramu adagang</i>									√		
43	<i>angramu ka nga sing ramwan parahu langkapan</i>									√		
44	<i>Parahu sajuragan</i>										√	
45	<i>Banawa karwa tunḍan</i>										√	
46	<i>parahu joroḅ</i>											√
47	<i>ketpak</i>											√
48	<i>kuñjalan</i>											√
49	<i>ramwan patiramwan</i>											√

Tabel 10 Daftar Profesional yang Berkaitan dengan Sarana Transportasi Air



No.	Komoditi	GLN	SRN	LGT	TRY	JRU	WLM	CNE	GDK	PTK	MNJ	KBP	WRP
1	<i>Kbo</i>	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√	√
2	<i>Sapi</i>	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√	√
3	<i>Wdus</i>	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√	√
4	<i>Aᅇdah</i>	√		√	√		√	√		√		√	√
5	<i>Wsi</i>			√	√			√				√	√
6	<i>Tamwaga/tamra</i>		√	√	√			√		√			
7	<i>Mās</i>							√				√	√
8	<i>Masayang</i>			√	√		√						
9	<i>Kança</i>		√	√	√		√	√				√	√
10	<i>Timah</i>		√	√	√		√	√		√			
11	<i>Gula</i>			√	√		√	√		√			√
12	<i>Bras</i>			√	√			√			√		
13	<i>Lha</i>		√	√	√					√			
14	<i>Bsar</i>			√	√		√	√					
15	<i>Pja</i>						√						
16	<i>Wuyah padat</i>			√	√		√			√			
17	<i>Wuyah pasagi</i>										√		
18	<i>Sērēh</i>						√	√					
19	<i>Pucang</i>						√						

No.	Komoditi	GLN	SRN	LGT	TRY	JRU	WLM	CNE	GDK	PTK	MNJ	KBP	WRP
20	<i>Lawe</i>						√						
21	<i>Kasumbha</i>			√	√		√	√		√			
22	<i>Kapas</i>	√		√	√	√	√	√					
23	<i>Wuñkudu</i>							√		√	√		√
24	<i>Hapu</i>							√	√	√			√
25	<i>Hareng</i>									√			√
26	<i>Luruņ</i>							√		√			
27	<i>Celeng</i>											√	
28	<i>mirica</i>										√		
29	<i>kacang</i>										√		
30	<i>hadas</i>										√		
31	<i>Kasumū</i>										√		
32	<i>jamuju</i>										√		
33	<i>Pañjlang</i>										√		
34	<i>jasun</i>										√		

Tabel 11 Daftar Komoditi Perdagangan

Keterangan Singkatan Nama Prasasti pada Tabel 7 sampai Tabel 11:

GLN: Prasasti Gulung-Gulung

SRN: Prasasti Sarañan

LGT: Prasasti Lingasuntan

TRY: Prasasti Turryan

JRU: Prasasti Jëru-Jëru

CDL: Prasasti Candi Lor

WLM: Prasasti Wimalaśrama

CNE: Prasasti Cane

KLK: Prasasti Kamalagyan

GDK: Prasasti Gandhakuti

PTK: Prasasti Patakan

BRU: Prasasti Baru

MNJ: Prasasti Manañjung

TRH A: Prasasti Turunhyang A

KBP: Prasasti Kambang Putih

HNT: Prasasti Hantañ

JRG: Prasasti Jariñ

CNG: Prasasti Cangu

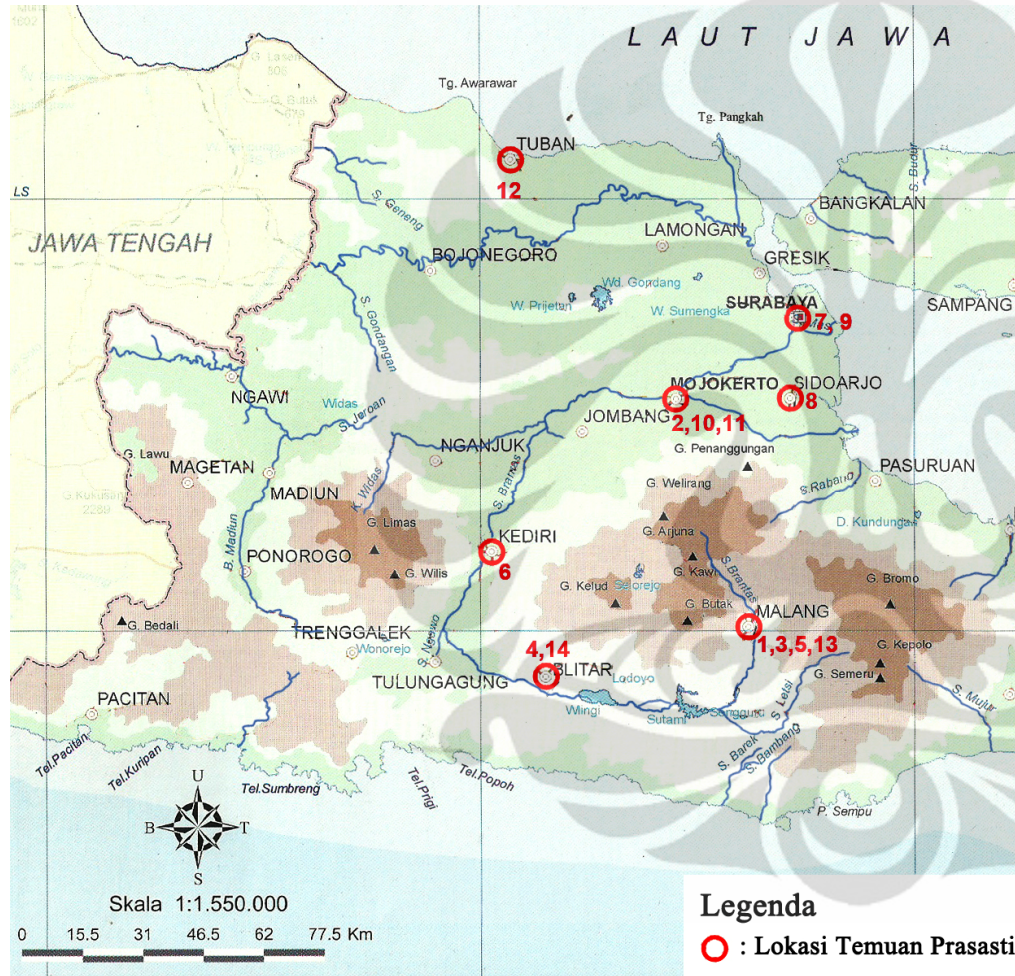
WRP: Prasasti Warinñ Pitu

THN: Prasasti Tuhañaru

BLW: Prasasti Balawi



**Lampiran 2 Peta Sebaran Temuan Prasasti Batu**



(Peta diolah kembali dari Mastra, 2006: 8)

**Keterangan Nomor:**

1. Prasasti Gulung-Gulung  
(Desa Singosari, Malang)
2. Prasasti Sarañan  
(Mojokerto)
3. Prasasti Linggasuntan  
(Desa Lawajati, Malang)
4. Prasasti Turryan  
(Desa Tanggung, Blitar)
5. Prasasti Jëru-Jëru  
(Desa Singosari, Malang)
6. Prasasti Candi Lor  
(Kediri)
7. Prasasti Cane  
(Surabaya)
8. Prasasti Kamalagyan  
(Sidoarjo, Jawa Timur)
9. Prasasti Patakan  
(Surabaya)
10. Prasasti Baru  
(Mojokerto)
11. Prasasti Turunhyang A  
(Desa Truneng, Kecamatan Kemlagi, Mojokerto)
12. Prasasti Kambang Putih  
(Tuban)
13. Prasasti Hantang  
(Malang)
14. Prasasti Jariņ  
(Blitar)