

DARI KAPAL MENUJU MASYARAKAT

Ignasius S.S. Refo, SS., MA

Dosen Sosiologi STPAK St. Yohanes Penginjil Ambon

ABSTRAK

The relationship between the ship and society in Nusantara has become the focus in recent years of many studies by archaeologists, historians, and anthropologists. The nature of this relationship is essential to the understanding of the traditional structure of the village and of the society. In very simplified terms the question posed boils down to the following: how can we explain the relation between the ship and the traditional society? How can we find the ideas of a ship in the governance structure of traditional society?

KATA-KATA KUNCI:

Kapal, Maritim, Masyarakat

Pendahuluan

Indonesia adalah salah satu negara maritim terbesar di dunia. Banyak suku bangsa, hidup dengan memanfaatkan potensi bahari. Pemanfaatan ini tidak hanya dalam arti mengeksploitasi keragaman laut untuk menunjang hidup, tetapi bagaimana kehidupan masyarakat tradisional terpola dan terbentuk dalam relasi dengan kehidupan bahari. Tulisan ini bertujuan untuk menjelaskan relasi yang kuat antara perahu atau dunia maritim dan kehidupan sosial masyarakat tradisional.

Dalam hubungan dengan tema maritim dari tulisan ini, saya merasa bersyukur telah mengikuti kuliah dari dua profesor saya di *Ecoles des*

hautes études en Sciences Sociales (EHESS): Cecile Barraud, seorang yang menguasai antropologi maritim di bagian timur Indonesia, dan Pierre Yves Manguin, seorang arkeolog maritim di bagian barat Indonesia. Di dalam tulisan-tulisannya, P-Y Manguin telah menggariskan dengan baik relasi antara perahu dan manusia (masyarakat). Baginya, relasi tersebut bersifat metaforik. Di sisi lain, Cécile Barraud menyatakan bahwa masyarakat tradisional di timur Indonesia dengan sangat jelas menyamakan perahu dan masyarakat. Dengan kata lain, ide tentang tatanan sebuah masyarakat dan sebuah perahu adalah identik.

Pertanyaan-pertanyaan dari tulisan ini adalah bagaimana hubungan antara kapal dan masyarakat? Bagaimana masyarakat memaknai sebuah kapal?

1. Masyarakat sebagai sebuah kapal

Dalam karyanya *Shapeshape societies: Boat Symbolism and political system in insular Southeast Asia*, P-Y Manguin menjelaskan bahwa di dalam masyarakat-masyarakat *Nusantara* dapat ditemukan suatu relasi kompleks antara kapal, rumah dan kesatuan kelompok sosial. Kapal sering dipresentasikan sebagai rumah mereka. Karya *Sanglembang* dari Toraja menjelaskan bahwa hidup domestik adalah hidup bersama dalam sebuah kapal.¹ Sebuah teks lain dari Bugis tentang saat membuat kapal diindikasikan secara jelas bahwa jika kamu akan membuat sebuah perahu, hal itu adalah seperti kamu membuat sebuah rumah. Di Sumba, untuk suatu upacara penyembuhan, kepala rumah disebut sebagai tuan kapal. Dalam masyarakat Bajo (para nomaden laut), tatanan kelompok sosial atas

¹Kata *lembang* berarti kapal dan juga wilayah-wilayah asali; kini kata ini digunakan untuk menjelaskan wilayah tertentu.

dasar keluarga inti disebutkan bertempat tinggal dalam sebuah rumah atau sebuah kapal. Itu artinya bahwa sebuah aliansi keluarga digambarkan sebagai sebuah kelompok yang berlayar bersama atau menambatkan sebuah perahu bersama. Selain itu, para pemimpin disebut *nakura*, sebuah kata yang berasal dari kata *nahkoda* (kata melayu yang berasal dari kata Persia, dan berarti tuan kapal).²

P-Y Manguin menjelaskan bahwa referensi-referensi tentang kapal atau perahu memberikan berbagai gambaran untuk menjelaskan organisasi sosial di bagian timur Indonesia. Di sana, sebagian besar masyarakat terorganisasi dalam sebuah kesatuan sosial yang kecil, yang disebut kapal atau rumah. Selanjutnya, setiap kapal dan setiap rumah ada dalam relasi dengan kapal-kapal dan rumah-rumah: dalam relasi perkawinan, kematian, ritual-ritual dan mitos-mitos, dalam relasi dengan kehidupan politik, kehidupan ekonomi dan dalam kosmologi.³

Selain itu, sebagaimana ditulis oleh P-Y Manguin, kita dapat menemukan bahwa rumah-rumah memiliki korelasi kongkrit dengan kapal. Contohnya, di Sawu, di Kepulauan Kei dan di kepulauan Tanimbar. Bagian-bagian rumah sering pula disebut seperti bagian-bagian kapal, seperti lunas, tiang kapal, layar dan lain sebagainya. Dari sudut pandang masyarakat tradisional, kita dapat melihat kapal desa. Dalam masyarakat Kei, ungkapan kapal desa tidak hanya merupakan sebuah metafora, tetapi mengungkapkan bentuk riil yang melukiskan struktur sebuah desa, yang

²Manguin Pierre-Yves, "Trading Ships of the South China Sea. Shipbuilding Techniques and Their Role in the History of the Development of Asian Trade Networks," dalam *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 36, No. 3 (1993), (pp. 253-280), 189.

³Ibid.

disebut *belan*. Ini adalah sebuah perahu komunal, yang menjelaskan desa secara keseluruhan. Perahu ini hanya digunakan dalam acara-acara khusus: ketika mempersiapkan perkawinan yang melibatkan dua desa, untuk perang dan untuk beberapa kegiatan *adat* lain. Para pemimpin desa memiliki tempat-tempat duduk yang khusus dalam perahu ini. Sering terjadi tempat-tempat duduk ini merepresentasikan tempat-tempat duduk dalam pertemuan di rumah *adat*.⁴

Kita dapat melihat pula referensi-referensi lain. Dalam tarian, orang menggunakan gambaran kapal, di dalam formasi atau di dalam gerak. Bahkan desa itu sendiri dan totalitas dari pulau diorganisasi seperti sebuah kapal dan awaknya.

Terus menuju ke barat *Nusantara*, P-Y Manguin menjelaskan bahwa di selatan Sumatera, di Lampung, masyarakat membuat kain, yang disebut *kain kapal*. Mengutip Steinmann, P-Y Manguin memahami motif *jong* ini sebagai sebuah kapal jenazah, yang membawa jiwa-jiwa menuju dunia yang lain. Selain itu, ia menjelaskan bahwa motif *jong* ini sebagai bentuk simbolik dari kapal yang menjelaskan totalitas dari sebuah masyarakat dan kultur kuno dari masyarakat-masyarakat pesisir Indonesia. Tentu saja kain-kain bermotif kapal di Lampung ini merupakan bagian dari sebuah peninggalan-peninggalan simbolik yang besar, yang merepresentasikan kehidupan sosial dan ritual dari masyarakat Lampung, karena kita dapat menemukan banyak hal yang terhubung dengan kapal: tenunan, karpet, kain penghias tembok dan lain sebagainya. Kita dapat melihat juga ide kapal juga dalam ritual, yang terhubung pada kelahiran, perkawinan dan pertemuan para *tua-tua adat*.

⁴Ibid., 190.

2. Kisah-kisah Maritim dan Tokoh-tokoh Utama

Kita tahu bersama bahwa ada banyak cerita di *Nusantara*. Salah satu yang paling terkenal adalah kisah *Galigo*, yang berasal dari Bugis sebagaimana diringkaskan oleh Christian Pelras dalam karyanya *Manusia Bugis*.⁵ Namun, untuk menjelaskan idenya, P-Y Manguin, dalam *The Merchant and the King Political Myths of Southeast Asian Coastal Politics*, lebih memilih untuk menggunakan Kisah-kisah lain dari masyarakat pesisir dari Jawa, Bali, Sumatra dan Kalimantan.

Di Buleleng, di pesisir utara Bali, ada kisah *Babad Buleleng*. Sebuah kapal yang datang dari negeri asing (*Banawa Sunantara*) kandas di pantai. Pemiliknya, Ki Mpu Awang, membuat kesepakatan: ia akan memberikan semua muatan kapal kepada siapa yang dapat mendorong kapal kembali ke laut. Perahu itu sarat dengan produk terbaik: kain, keramik, piring dan mangkuk. Setelah kegagalan dari orang-orang lain, Ki Gusti Panji, dengan bantuan kerisnya yang sakti dan para Dewa, menempatkan kembali kapal itu di laut. Ki Mpu Awang menepati janjinya. Selanjutnya, Ki Gusti Panji memiliki kekayaan yang cukup dan, setelah beberapa waktu, dinobatkan sebagai Raja Ki Gusti Ngurah Panji.

Di Sumenep, di Madura, kita menemukan cerita lain. Dalam perjalanannya dari Majapahit ke Sumenep, Jokotole hidup dan melalui berbagai petualangan. Dia bertemu ayahnya di tempat meditasi dan belajar meditasi. Di situ ia mendapat petunjuk bahwa ia harus berjuang melawan seorang laksamana dari Cina bernama Dempo Abang (Sampo Tua Lang), yang memamerkan kekuatannya untuk semua raja di Jawa dan Madura.

⁵Pelras Christian, *Manusia Bugis* (Jakarta: Forum Jakarta-Paris et Efeo, 2006), 39-109.

Jokotole melawan Dempo Abang, yang memiliki sebuah kapal, yang bisa berlayar di laut dan di atas pegunungan, antara awan dan langit. Jokotole mengendarai kuda terbang dan berhasil menghancurkan kapal musuh. Karena itu ia menjadi penguasa pertama dari sejarah Sumenep, dengan nama Pangeran Setjoadiningrat.

Di Jawa Tengah ada kisah tentang seorang pangeran Jawa, dari negara kaya beras, yang mengadakan kompetisi dengan nakhoda kapal (juragan) dari Banjarmasin bernama Dampu Awang (alias Sampukong). Mereka bertaruh sekapal beras melawan sekapal itu emas, perhiasan, dan rempah-rempah. Pangeran memenangkan perang dan mendapat kekayaan. Di Cirebon, ada kisah seorang pahlawan, Jeng Maulana. Saat bepergian ke China, ia bertemu dengan putri Kaisar, (Putri Cina). Penguasa Cina mengujinya dan ia menang, tapi ia diminta untuk pergi dari Cina. Putri kaisar itu telah jatuh cinta dengan Jeng Maulana. Ia meminta kaisar untuk dikirim ke Cirebon dan menikah dengannya. Ia pergi bersama-sama dengan armada kapal yang sarat dengan pria, keramik (guci dll), dan banyak kekayaan lain. Jeng Maulana patut untuk menerimanya. Ia menikahi putri itu dan mereka punya banyak anak. Jeng Maulana akhirnya mendirikan Kerajaan Cirebon, yang memerintah sebagai Sunan Gunung Jati yang terkenal (alias Sunan Cirebon).

Di Filipina, di Pulau Palawan, ada kisah tentang konflik antara Raja Brunei dan pahlawan lokal mengenai siapa yang akan memerintah atas pulau itu. Setelah memenangkan taruhan, pahlawan lokal itu memperoleh lima kapal dengan muatan mereka. Ia memerintah Palawan.

Kisah-kisah di atas memperlihatkan bagian-bagian yang menarik yang dapat diringkas ke dalam enam motif berikut:

1. Kemudian datang sebuah kapal luar negeri sepenuhnya sarat (sarat dengan barang dagangan),
2. Biasanya pangkat kapten dari nakhoda kapal Dampu Awang, (alias Sampo);
3. Kapal mungkin akan terdampar atau “kandas”
4. Kompetisi berlangsung, baik melawan atau bertaruh, hadiahnya adalah kapal beserta isinya;
5. Karakter lokal, berkat kesaktiannya menang memperoleh kekayaan yang cukup di kapal
6. Ia berkuasa atas negaranya yang kini makmur.

Menurut P-Y Manguin, beberapa motif dari dekorasi dari tekstil Indonesia memiliki hubungan dengan isi narasi dari kisah-kisah di atas. Motif pertama adalah apa yang disebut *jong sarat*, yang ingin menjelaskan sebuah kapal yang penuh. Di Perak (Malaysia) kita menemukan sebuah penyebutan dari kain alas dari bordir dengan motif *jong sarat*. Di Babad Blambangan di JawaTimur ada kisah “songket jong sarat”. Di dalam Hikayat Melayu, Oewa Mandu, kita mendapatkan “kafan jong sarat” dan di Lampung ada sebuah “tampan jong sarat”. Apa yang kita miliki di sini adalah “sepenuhnya sarat”, kain yang terkait dengan ritual, dengan kekayaan yang berasal dari perdagangan maritim.

Motif tekstil lain, yang masih populer di kalangan masyarakat pesisir (kebanyakan di Cirebon dan Indramayu), adalah pola kapal kandas, yang diterjemahkan sebagai pola kapal terdampar. Kisah yang terkait dengan ini menceritakan bahwa kapal ini, yang kemudian dapat mengapung lagi, berasal dari Putri Cina. Kapal ini adalah “sepenuhnya

sarat”. Itu sebabnya, kain batik di sana menggunakan motif kapal kandas, yang menggambarkan kekayaan dan kemakmuran.

Motif kapal sarat muncul dalam kisah Angling Darma, sebuah Kidung Jawa, dan dalam teks-teks lainnya. Kisah-kisah ini membawa referensi ke “banawa sarat”, yang arti harfiahnya adalah “jong sarat”. Kisah ini mengisahkan tentang sebuah rumah disebuah hutan yang penuh dengan kekayaan. Kekayaan ini akan dimiliki oleh pahlawan dari kisah tersebut. Hanya saja, kisah ini menampilkan ungkapan “sarat banawa” dalam konteks tertentu. Kecuali kenyataan bahwa kekayaan yang disebut sebagai “kargo dari (banawa) kapal”, kisah ini tidak menceritakan tentang laut dan perdagangan. Hal ini menimbulkan pertanyaan tentang persepsi Jawa tentang hutan dan tentang peralihan dari konteks maritim ke pedalaman dan agraria.

Salah satu aspek lain dari kisah ini harus diselidiki, menurut P-Y Manguin, adalah nama dari karakter yang paling sering muncul, yaitu Dampu Awang atau (Sampo, Sampo Kong, Sampo Tua Lang, dll). Sering digunakan sebagai nama diri, tetapi asal-usulnya adalah dalam julukan dari Jawa, Dang Mpu Hawang. *Dang* adalah suatu awalan kehormatan yang menunjukkan orang yang memiliki tingkatan yang tinggi dalam masyarakat; (*m*)*pu* memiliki penggunaan yang serupa; (*h*)*awang* dipakai di antara berbagai orang di dunia melayu (Minang, Melayu, dll) sebagai ide dari suatu tingkatan tinggi resmi, yang terkait dengan *nakhoda*.

Gelar *puhawang* pertama kali muncul dalam prasasti Sriwijaya, dari abad ketujuh Masehi. Hal ini sering ditemukan lagi dengan arti yang sama pada akhir milenium pertama dari epigrafi dari Melayu-Jawa, dan dalam literatur Jawa Kuno (dari abad kedua belas, teks-teks seperti

Bharatayudha, Smaradahan, atau Hariwangsa). Jadi apa yang kita miliki dalam kisah-kisah ini adalah karakter yang jelas, yang menyandang predikat *Dang Puhawang* (Dampu Awang), yang berhubungan dengan gelar tertinggi dalam perdagangan. Dia bukan pedagang kecil: dalam cerita, ia memiliki kapal dan kargo yang sarat. Prasasti menjelaskan bahwa Puhawang itu bagian dari rombongan penguasa yang dipilih (Prasasti dari Dang Puhawang Gelis, prasasti 827 M). Di Jawa Timur, ada penjelasan dari transaksi antara *Puhawang* dan pedagang (*banyaga*) dari pulau-pulau lain (*dwi pantara*) untuk mendorong penguasa setempat membuat “karya hidrolik”, yang memudahkan mereka untuk berlabuh di Ujung Galuh (Kamalagyan, prasasti 1037M).

Nama-nama lain yang berhubungan dengan Dang Puhawang adalah Sampo Kong atau SampoTua Lang. Mereka adalah nama lain dari seorang laksamana, sebuah karakter terkenal dalam sejarah Cina, Zheng Ho. Ia adalah seorang Muslim yang membawa tujuh armada besar Ming di seluruh Asia Tenggara dan Samudera Hindia antara 1405 dan 1433. Di sini P-Y Manguin meninggalkan pertanyaan tentang hubungan antara “nakhoda kapal” sejarah Cina legenda Dang Puhawang (yang membawa nama Austronesia).

3. Kapal dalam Masyarakat Kei

3. 1. Kapal-kapal Kei dalam jaring-jaring perdagangan Nusantara

Kepulauan Kei, yang oleh penduduk disebut *Nuhu Evav* (pulau Evav) atau *Tanat Evav* (Tanah Evav), adalah kelompok pulau-pulau di Maluku Tenggara, di timur Indonesia. Kepulaun ini berada di Laut Banda, di barat kepulauan Aru dan di tenggara dari pulau Seram. Secara geografis, kepulauan ini terdiri atas kelompok-kelompok pulau-pulau. Ada

beberapa kelompok pulau, tetapi umumnya orang sering membaginya dalam dua kelompok: pulau Kei Kecil (dalam bahasa Kei *Nuhu Roa* “pulau atau desa dari laut”) dan pulau Kei Besar (dalam bahasa Kei *Nuhu Yut* “pulau tabu atau terlarang”). Luas wilayah dari kepulauan Kei adalah 7.856,70 km² (luas laut: 3.180,70 km² dan luas daratan: 4.676 km²).

Nama “Kei” adalah nama yang diberikan oleh orang-orang asing.⁶ Nama ini telah ada sebelum Belanda (VOC)⁷ tiba di pulau-pulau ini. Dalam suratnya kepada Ordo Jésuit di India pada tahun 1564, Manuel Gomez, SJ menjelaskan bahwa ada pemimpin dari Kei, yang meminta para pastor untuk datang ke *Quey*. Kemudian, ortograf dari nama ini menjadi *Kei* ketika Belanda menjajah Indonesia.⁸ Alfred Wallace, seorang naturalis Inggris, yang telah tiba di kepulauan ini pada tanggal 1 Januari 1857, menulis dalam bukunya *The Malay Archipelago*, bahwa nama dari kepulauan ini adalah *Ke*, *Key* atau *Ki*.⁹ Tetapi sebelum itu, ketika kerajaan Majapahit telah menguasai *Nusantara*¹⁰ dan kepulauan Kei ada dalam

⁶Barraud Cécile, *Tanebar-Evav Une Société de Maisons Tournée vers le large* (Cambridge dan Paris: Cambridge University Press dan Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1979), 1.

⁷VOC signifie *Vereenigde Oostindische Compagnie* (secara literer berarti Kongsi Dagang Belanda di India Timur). VOC Adalah kongsi dagang yang dibentuk pada tahun 1602. Kongsi ini hidup hampir selama dua abad untuk menanamkan kekuasaan kapitalisme dan imperialisme Belanda.

⁸J. Tetelepta, *Struktur Bahasa Kei* (Jakarta: Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1985), 2.

⁹A. R. Wallace, *The Malay Archipelago* (London: Periplus Editions, 2000), 176.

kekuasaannya, dalam buku *Negarakertagama*,¹¹ kepulauan Kei disebut *Muar*.¹² *Muar*, dalam bahasa Kei, adalah nama sejenis pohon, yang disebut *ai muar*. Orang menggunakan kata ini juga untuk menggambarkan “tumpukan batu”, *muar vat* (dengan *vat*, batu).

Dalam sebuah mitos yang berasal dari pulau Kei Besar, dicatat oleh van Wouden, dikisahkan bahwa leluhur dari Kei berasal dari langit dan tanah, yang terdiri atas tujuh orang, yang kemudian tersebar kemana-mana. Ia mencatat juga banyak cerita lain, yang mengisahkan bahwa leluhur-leluhur mereka berasal dari tumbuhan-tumbuhan dan binatang-binatang, seperti dari pohon sagu, dari kerang, dan dari ikan. Cerita-cerita ini bersifat khusus, karena mengisahkan sejarah dari sebuah keluarga dan yang memiliki hubungan dengan *totem*.¹³

Jika sebagian penduduk Kei diasal usulkan dari dalam pulau-pulau Kei sendiri (*origine autochtone*), secara umum orang-orang Kei telah mengatakan bahwa banyak dari mereka tiba dari berbagai daerah yang berbeda:¹⁴ dari Bali dan Lombok; dari Luang-Leti atau Luang-Maubes,

¹⁰Nama kuno yang diberikan pada masa Kerajaan Majapahit yang meliputi suatu teritorial yang sangat luas di Indonesia, Singapura, Malaysia, Brunai dan Filipina aktual.

¹¹”Nagarakretagama”, ”Nagarakrtagama”, atau juga ”Desawarnana”, adalah sebuah karya sastra pada masa Raja Hayam Wuruk di Majapahit yang ditulis oleh Mpu Prapanca.

¹²E. Roy, *On the Edge of the Banda Zone: Past and Present in the Social Organization of A Moluccan Trading Network* (Hawaii: University of Hawaii, 2003), 64.

¹³F.A.E. Van Wouden, *Types of Social Structures in Eastern Indonesia* (Leiden: The Hague-Martinus Nijhoff, 1986), 39-40 dan 147.

¹⁴Spriggs Matthew menjelaskan bahwa populasi yang berbicara bahasa Austronesia telah hadir di Timur Indonesia, termasuk di Maluku, sekitar 3500-4500 sM (Spriggs, 1998: 54). Kehadiran di kepulauan Kei oleh orang-orang yang

yakni mereka yang berasal dari pulau Leti, dari pulau Luang dan dari pulau-pulau lain di Maluku Barat Daya; dari Banda-Gorom; dari Ternate, Tidore dan dari Buton, Bugis, Makassar.

Kehadiran para pendahulu Kei dari berbagai tempat di *Nusantara* ini menjelaskan bahwa kepulauan ini telah masuk dalam jalur perdagangan *Nusantara*, ketika orang-orang Cina telah memulai pelayaran mereka dan ketika *indianisasi* (pernyebaran kebudayaan India lewat budaya dan bahasa Sansekerta) terjadi dalam berbagai masyarakat di *Nusantara*. Denys Lombard, seorang sejarawan Prancis, menjelaskan bahwa kepulauan Kei termasuk dalam jalur perdagangan selatan, yang melingkupi Sumatra, Jawa, Bali sampai kepulauan Kei.¹⁵ Selain itu, Ellen Roy menjelaskan bahwa sejak abad ke 16, ketika kepulauan Banda telah menjadi pusat perdagangan di Indonesia bagian timur, dalam jaringan ini kepulauan Kei adalah bagiannya seperti halnya pulau Ambon dan Seram.¹⁶ Kita dapat mengatakan bahwa sejak beberapa abad kepulauan Kei secara reguler telah dikunjungi oleh para pedagang (melayu, bugis dan pulau-pulau lain di *Nusantara*), yang menyebarkan di sana agama Islam dan

berbahasa Melayu-Polinesia Tengah antara tahun 2000-3000 sM (de Jong dan Dijk 1995: 20). Kita dapat menemukan berbagai peninggalan dari pendaratan manusia austronesia pada situs Dudumahan di dekat desa Ohoidertawun di Kei Kecil. Situs seni pada dinding karang berisi sejumlah gambar, didominasi gambar-gambar manusia dan kapal (lih. Ballard, 1988).

¹⁵”Di Jawa, mulai dari Sumatra dan semenanjung Malaysia, seperti di pulau-pulau Sunda (Bali, Sumbawa) dan pulau-pulau di timur (kepulauan Kei), orang telah menemukan sejumlah tambor perunggu (orang-orang Indonesia menyebutnya “nekara”), dalam perbandingan dengan yang terdapat di Indochina atau di selatan China, maupun sebuah tipe original “mokko”. (Lombard, 1990 : 12).

¹⁶E. Roy, Ibid., 64-65.

praktek bahasa melayu. Dalam konteks ini ada dari antara mereka yang memilih untuk mendiami kepulauan Kei.

Cécile Barraud, seorang antropolog Prancis, mencatat bahwa penduduk Kei memiliki relasi (pertukaran dan perdagangan) baik dengan pulau-pulau tetangga (Tanimbar di selatan, Aru di timur, Seram dan Gorom di utara), maupun dengan para pedagang yang datang dari pulau Sulawesi (Bugis, Buton, dll.), yang berlayar dengan perahu-perahu layar mereka.¹⁷ Penduduk-penduduk Kei membuat kapal-kapal: kapal-kapal layar (*habo*) untuk perdagangan, dan perahu (*belan*) untuk menciptakan atau meneguhkan relasi-relasi antar desa, perang, dll. Henry Coleman Folkard menjelaskan bahwa para pembuat kapal dan perahu yang berasal dari kepulauan Kei adalah para ahli dalam dunia Melayu. Banyak kapal dan perahu yang digunakan di pulau-pulau tetangga dibuat di Kei, karena mereka membuatnya dengan sangat baik. Sebagian perahu memiliki atap dengan konstruksi yang baik (besar dan sangat ringan), yang melindungi para awaknya dari sinar matahari. Ada pula bagian yang dapat memuat buah-buah, sayur-sayur yang diproduksi oleh penduduk dan berbagai jenis ikan.¹⁸ Kapal bagi masyarakat Kei adalah sangat penting dan orang menggunakannya sebagai referensi untuk menjelaskan masyarakat mereka. Dewasa ini, kapal-kapal modern, yang datang dari Jakarta, ibukota Indonesia, dan Ambon, kota dari provinsi Maluku, mengganti tahap demi tahap peran dari kapal-kapal dan perahu-perahu tradisional.

¹⁷Barraud Cécile, *Tanebar-Evav...*, Ibid., 4.

¹⁸H. C. Folkard, *Sailing Boats from Around the World: The Classic 1906 Treatise* (Toronto: General Publishing Company Ltd., 2000), 477-478.

3.2. Konstruksi Kapal dan Perahu

Di kepulauan Kei ada beberapa jenis alat transportasi laut. Berdasarkan sumber-sumber yang diperoleh, dapat dijelaskan di sini beberapa alat transportasi itu. Pertama, kapal layar, disebut *hibo* dimana kapal ini mirip tipe kapal dari bagian barat Indonesia. Kapal ini memiliki ukuran yang berbeda, sekitar 10 sampai 15 meter. Dewasa ini, orang Kei sudah sangat jarang membuat kapal jenis ini. Mereka mengganti dengan tipe yang lebih kecil, lebih ringan dan lebih mudah untuk diadaptasi dengan mesin. Kedua, adalah perahu untuk kepantingan *adat* dan perang, disebut *belan*. Tipe perahu ini dapat berisi sampai 60 pendayung. Kapal ini memiliki kesamaan dengan *kora-kora*, yang ada di Maluku tengah dan utara. Ketiga, ada juga sebuah perahu kecil, yang disebut *sileb*.¹⁹ Selain itu, menurut penjelasan Spyer, dalam karyanya *The Memory of Trade*, ada pula sebuah kapal bertipe tua dengan tiga layar, yang dibuat kemudian hari diadaptasi dan dibuat juga oleh masyarakat di kepulauan Aru.²⁰

Di masa lampau, orang-orang Kei telah membuat dan menjual kapal-kapal dalam jumlah yang cukup besar di berbagai pulau di Maluku. Mereka menggunakan kapal-kapal mereka untuk perdagangan, dimana mereka akhirnya menemukan objek-objek yang berharga: meriam-meriam, gong-gong dan perhiasan-perhiasan, yang mereka gunakan sebagai harta kawin dan upacara-upacara adat lain.

¹⁹Barraud Cécile, "Le bateau dans la société ou la société en bateau? Image et réalité du voiler pour la société de Tanembar-Evav (Kei, Indonésie de l'est)," dalam *L'Anthropologie Maritime*, (cahier no. 5. 1995), 101.

²⁰Patricia Spyer, *The Memory of Trade. Modernity's Engagements on An Eastern Indonesia Island* (Durham dan London: Duke University Press, 200), 171-172.

Kapal bagi masyarakat Kei mempunyai arti sangat penting dan dibuat dalam sebuah ritual yang kompleks. Cécile Barraud menulis dalam artikelnya “Le bateau dans la société ou la société en bateau? (Kapal di dalam sebuah masyarakat atau sebuah masyarakat di dalam perahu?)”, pembuatan dan penjualan kapal-kapal layar terhubung pada sebuah ritual yang kompleks, dan dapat dibandingkan dengan ritual perang. Pelayaran pertama dari sebuah kapal diiringi dengan perayaan panjang dimana seluruh desa berpartisipasi. Ada beberapa ritual, dimana masing-masing ritual terkait dengan sebuah rumah (marga) tertentu di desa, dan semua terkait pula dengan sistem-sistem sanksi. Kapal-kapal layar dapat dibangun dan dijual sambil membayar beberapa kesalahan; dalam kasus ini, uang yang diperoleh dari penjualan kapal tidak pernah digunakan dalam siklus ekonomi biasa. Dewasa ini, orang sering menjual kapal layar kecil atau perahu, untuk pembuatannya digunakan ritual sederhana dan dengannya orang dapat memperoleh untung yang lebih besar.²¹

Dalam masyarakat Kei, kita mengenal asosiasi dari tiga tipe berikut ini: perempuan-perempuan, kapal-kapal dan para “pesuruh” yang melekat pada sebuah Rumah (marga). Mereka ini menunjukkan jalan pulau dan menampakkan teritori dari sebuah pulau. Ketiganya menunjukkan tiga nasib dimana mereka harus pergi, yakni oleh karena perkawinan, oleh karena penjualan kapal dan penjualan kembali para “pesuruh”. Keberadaan mereka akan berubah, karena mereka akan menjadi milik dari sebuah rumah lain atau sebuah desa lain, sebuah teritori berbeda. Penerimaan atas benda-benda berharga (meriam-meriam, gong dan

²¹Barraud Cécile, *Tanebar-Evav...*, Ibid., 21.

perhiasan-perhiasan) adalah ganti atas mereka dalam segala totalitas atau dalam bagian tertentu yang menandakan pergantian itu.²²

Menurut Cécile Barraud, para warga desa beranggapan bahwa sebuah kapal menyimbolkan seorang perempuan (ide feminim),²³ meskipun kita dapat menemukan beberapa elemen maskulin juga. Lunas kapal, yakni kayu dasar kapal yang memanjang dari depan sampai belakang, dengan tiga ruas kayu rusuk kapal, dianggap sebagai “ibu” dari kapal, yang harus diberi makan pada saat peluncuran. Kemudian pada saat peluncuran itu, bagian depan kapal, yang sebelumnya mengarah ke darat, diputar ke arah laut lepas supaya “ibu” itu dapat terus mengawasi perahu. Salah satu papan dari lambung kapal yang terendam di dalam air, yang berada pada garis air ideal yang memisahkan bagian kapal di dalam air dan di atas air, disebut sebagai “penghubung antara yang hidup dan yang mati”, yang hidup ada pada papan kering sampai bagian atas perahu, sedangkan yang mati terletak di bagian papan yang terendam di dalam laut.

Badan kapal adalah tubuh, yang berarti sama dengan tubuh manusia, yang dapat digambarkan secara lengkap dan secara bagian-bagian; lunas, yang disebut *tenan*, adalah tulang punggung dan papan lainnya disebut dengan nama-nama dari bagian tubuh yang berbeda (tulang dan urat-urat). Kayu lunas berisi mata dan hati, sehingga orang harus memperlakukannya secara hati-hati. Sering kali sebuah tongkat ditaruh di samping kayu luas ini agar kayu lunas ini terlindungi. Haluan

²²Barraud Cécile, *Le bateau...*, Ibid., 101.

²³Sebagaimana dalam perkawinan, sebuah meriam diserahkan oleh keluarga pria kepada keluarga perempuan, dalam penjualan kapal pun meriam-meriam akan diserahkan oleh pembeli kepal kepada pihak penjual kapal.

dan buritan dibangun di kedua ujung lunas, dan celah di antara keduanya disebut “celah antara penis dan vagina”.

Cécile Barraud menulis bahwa dalam masyarakat Kei, kapal dan para awaknya adalah mirip dengan rumah dan semua penghuninya. Di sini kita dapat memahami bahwa ide general adalah identik antara kapal dan rumah. Keduanya tidak dapat dipahami sebagai objek, bahkan “simbolik”. Kapal dan rumah menjadi representasi partikuler dari masyarakat. Dengan kata lain, mereka merepresentasikan beberapa gambaran dari masyarakat, dan dengan demikian kapal dan rumah adalah masyarakat, pada tingkat relasi yang berbeda. Pada tingkat yang lain, dalam hubungan relasi antara dunia sekitarnya dan masyarakat pada teritorinya, kapal tidak lagi diidentifikasi hanya sebagai perempuan, tetapi untuk seluruh masyarakat yang dinyatakannya. Dengan demikian kapal dipahami sebagai kesatuan sosial yang sederajat dengan ada-ada yang lalin: manusia-manusia, rumah-rumah, beberapa binatang yang besar di laut dan di darat, pohon-pohon, tumbuh-tumbuhan dan lain-lain, yang dikaruniai sebuah tubuh dan sebuah prinsip jiwa. Dari kapal sebagai tanah dari pulau, orang dari Tanimbar Kei menyebutnya *itumud i'it*, “ini adalah tubuh kami”.²⁴

3.3. Kapal dan Masyarakat

Dalam karya Cécile Barraud “Tanebar Evav une société de maisons tournée vers le large”, kita dapat menemukan bahwa dalam masyarakat Kei ada beberapa fungsi tradisional dalam struktur masyarakat yang memiliki kesamaan dengan struktur kerja di dalam kapal, seperti *malin ankod* dan *orang kaya*. Selain itu dalam relasi dengan ritual-ritual,

²⁴Ibid., 102.

kita dapat melihat bagaimana konsep yang berasal dari kapal telah menjadi dasar bagi beberapa praktek ritual, seperti dalam ritual perkawinan dan kematian.

Ungkapan *malin ankod* menggambarkan kapitan dari kapal layar. *Ankod* berasal dari kata *nakoda*. *Malin* terdiri dari *ma* dan *lin*; *ma* mengindikasikan gerakan; *lin* berasal dari kata *nablin*, yang berarti menjadikan tenang, berhadapan dengan segala yang berasal dari angin dan dari laut: *malin ankod* adalah kapitan yang memahami bagaimana menguasai dan menjauh dari badai, mengarahkan kapal layar, dan memilih waktu yang tepat untuk sebuah pelayaran. Selain itu, di desa, ia mengusahakan damai dan saling pengertian, dan mengupayakan masyarakat untuk memahami hidup yang damai; dalam arti ini, ia adalah kepala dari suatu masyarakat yang harus ia bawa pada sebuah pelabuhan yang baik; sebuah perlindungan dari masyarakat yang menjadi tanggung-jawabnya. Ada dua model dari kapitan atau nakhoda: *malin ankod nangan* atau nakhoda di darat dan *malin ankod roa* atau nakhoda di laut.²⁵

Malin ankod nangan tergambar dalam diri *Tuan Tan* (tuan tanah). Ia bukanlah pemilik tanah sebagaimana yang dapat dimengerti dari nama tersebut. Ia adalah pelindung yang melaksanakan semua fungsi dalam hubungan dengan tanah desa. Dalam beberapa desa *Tuan Tan* adalah seseorang yang bertanggung-jawab pada saat pelaksanaan ritual, penengah dalam masalah tanah dan lain-lain dalam hubungan dengan tanah. Kata *Tuan*, atau kepala, selalu dipermasalahkan, karena orang dapat saja berpikir bahwa ia adalah kepala dan pemilik dari tanah desa. Dalam praktek, *Tuan Tan* adalah salah satu fungsi adat dan bukan sebuah fungsi

²⁵Barraud Cécile, *Tanebar-Evav...*, Ibid., 75.

resmi pemerintahan desa. Tempat penting dari *Tuan Tan* adalah pada saat ritual desa. Tugas *Tuan Tan* adalah untuk memastikan setiap tahun panen yang berlimpah; keberhasilannya tidak hanya dalam aturan agraris atau yang berhubungan dengan pertanian, tetapi juga menyatakan kekayaan desa dan memohon persetujuan para leluhur desa. Adapun panen yang buruk selalu dikaitkan dengan terlalu banyak kesalahan yang dibuat oleh penduduk desa terhadap *adat*. Dengan demikian, *Tuan Tan* sewaktu-waktu digambarkan sebagai penjaga tanah dan warga desa. Posisinya adalah penting, lebih dari sekedar orang dalam, sebagai penduduk mula-mula dari sebuah desa, karena tanpa dia, tidak ada benih yang diberkati leluhur, dengan demikian tidak ada tanaman dan tidak ada kekayaan bagi desa.²⁶

Nahkoda yang lain, yang juga penting, adalah *malin ankod roa*, (nahkoda di laut). Orang menyebutnya juga *ten ya'an ndiru* atau *nvaru*, yang secara literer diterjemahkan sebagai yang sulung dari para tua-tua, yang berdiri di depan atau siapa yang membawa ke depan (sebuah muatan). *Ndiru* adalah nama dari juru haluan, yang bertugas mengamati karang-karang. Posisi ini sangat penting dalam konteks daerah perairan dengan banyak karang dengan tinggi karang yang berbeda dan dapat merusak badan kapal. Fungsi dari juru haluan ini adalah untuk “berada ke depan”, menjadi yang pertama; sehingga ia memiliki peran ganda, baik sebagai kapten dan juru haluan.²⁷

Selain itu sebuah fungsi yang lain adalah *Orang Kaya*. Nama itu, berasal-usul dari bahasa melayu, tidak memiliki persamaannya dalam bahasa lokal, dan fungsi yang dijalankan oleh *Orang Kaya* tampaknya

²⁶Ibid., 75.

²⁷Ibid., 76.

lebih baru daripada dua fungsi penguasa tanah, *Tuan Tan*, sebagaimana dijelaskan di atas. *Orang Kaya* sering mengontrol rute perdagangan. Dalam arti, itu benar-benar orang-orang kaya dalam arti sebenarnya di antara warga desa. Tapi sekarang kata *Orang Kaya* hanya menunjukkan sebuah fungsi yang kelanjutannya dalam suatu masyarakat didasarkan pada keturunan.

Dalam banyak cerita di Kepulauan Kei, para *Orang Kaya* adalah mereka (kelompok-kelompok) yang tiba paling akhir. Ide yang paling kuat di dalam masyarakat tradisional Kei adalah ide totalitas, dimana terjadi perpaduan antara mereka yang datang dari dunia interior dan dari dunia eksterier. Mereka yang berasal dari dunia interior berkaitan dengan tanah dan wilayah, maka mereka yang berasal dari dunia eksterier berhubungan dengan relasi dengan dunia eksterier. Dalam hubungan dengan fungsi-fungsi desa, jika mereka yang berasal dari dunia eksterier adalah *Orang Kaya*, maka mereka yang berasal dari dunia interior adalah *Tuan Tan*.²⁸

Sentuhan dari *Orang Kaya* adalah untuk mengorganisir relasi antara masyarakat sebuah desa dan dunia eksterier. Orang menjelaskan juga bahwa ia berurusan pula dengan *kubni* (pemerintahan) yang berarti kontak-kontak dengan dunia luar (*kubni* adalah administrasi pemerintahan Belanda, yang dewasa ini tentu disejajarkan dengan pemerintahan Indonesia). Ia adalah representasi desa berhadapan dengan desa lain; di dalam interior *raskap*, ia berada dalam hubungan dengan seorang *Raja*. Dengan posisi demikian ia dapat diartikan pula sebagai seorang kepala desa. Ia menerima orang yang berasal dari luar, memanggil para anggota dewan desa yang berhubungan pembukaan musim-musim ikan dan awal

²⁸Ibid., 81.

dari kerja-kerja kolektif. Dewasa ini tugasnya juga mencakup urusan administratif desa. Namun demikian kekuasaannya adalah terbatas; ia hanya mengambil keputusan-keputusan yang disetujui oleh dewan pemuka desa dan para tua-tua dan sebaliknya mereka hanya dapat menyelesaikan sebuah perkara bersama dengannya. Ia tidak dapat menyuruh atau bertindak dalam hubungan dengan sanksi-sanksi adat; tugas ini pada masa lampau berhubungan dengan orang-orang tertentu yang berfungsi sebagai roh *Hukum* (penjaga). Sejumlah desa di Kei, ini dihubungkan dengan *Raja*. Demikianlah sedikit penjelasan umum tentang fungsi *Orang Kaya*. Yang terutama ia adalah figur perantara antara desa dan dunia luar.²⁹

Selain dalam hubungan dengan struktur pemerintahan desa, asosiasi yang kuat antara manusia dan perahu dapat dijumpai pula dalam ritual-ritual masyarakat tradisional. Di sini kita mencoba untuk melihat dua ritual: perkawinan dan kematian.

Masyarakat tradisional Kei berpikir bahwa perkawinan sebagai sebuah pergerakan dan sebuah pemisahan. Seorang perempuan harus meninggalkan rumahnya, desanya dan mungkin pulaunya. Semenjak kelahirannya, seorang perempuan dianggap sebagai “orang asing”. Orang tuanya membesarkannya supaya ia pergi. Ini koheren dengan konsep *vat marvutun* (*vat*, seorang anak perempuan dan *marvutun*, asing). Seorang perempuan tidak tinggal selalu dalam rumah ayahnya. Ia tidak menggunakan selamanya nama (*fam*) dari ayahnya. Ketika ia menikah, ia menjadi bagian dari rumah suaminya. Oleh karena itu, sebelum menikah rumah pria harus berbicara dengan rumah perempuan. Jika disetujui, rumah pria harus memberikan beberapa mas kawin. Dalam konteks ini,

²⁹Ibid.

rumah pria pada puncaknya memberikan meriam, yang disebut lunas perahu untuk mengganti tubuh perempuan sebagai pertukaran perkawinan. Telah dijelaskan bahwa lunas perahu adalah “ibu” dari perahu. Di sini kita menemukan ide bahwa seorang perempuan yang pergi karena perkawinan harus diganti dengan sebuah meriam dimana orang memahaminya sebagai lunas perahu, yang berarti “ibu” dari perahu.³⁰

Selain itu, dalam peristiwa kematian, orang menjelaskan bahwa peti digambarkan sebagai sebuah perahu. Kita dapat menemukan deskripsinya dalam upacara kematian. Katika para tukang selesai membuat peti dan membungkusnya dengan kain yang berasal dari rumah nenek dari garis ibu dari dia yang meninggal, mereka mengantar peti tersebut ke dalam rumah duka. Empat orang tukang membawa peti tersebut. Mereka berteriak tiga kali: “en beni rahabo ya” yang dapat diterjemahkan (untuk siapa perahu ini?). Orang-orang di dalam rumah duka menjawab sambil menyebut nama dari dia yang meninggal. Peti dimasukan ke dalam rumah dan ditempatkan di samping kanan dia yang meninggal. Sebagaimana telah kita lihat sebelumnya, *habo* adalah nama sebuah kapal dan perahu dengan penyeimbang (*semang*). Masyarakat tradisional beranggapan bahwa perahu jenis ini sangat aman dibanding jenis perahu lain. Jadi kita memahami sebagai sebuah deskripsi yang kuat. Keluarga harus membuat sebuah perahu yang kuat dan baik untuk dia yang meninggal dalam mengarungi pelayarannya di dunia yang tak kelihatan. Ilustrasi ini menggambarkan bahwa kematian adalah sebuah

³⁰Barraud Cécile, *Le bateau...*, Ibid., 102.

pelayaran, dan rumah yang berduka, rumah ibu dan rumah nenek mempersiapkan sebuah perahu untuk perjalanan tersebut.³¹

Penutup

Kita telah mencoba memahami sudut pandang relasi kapal dan masyarakat menurut P-Y Manguin dan Cécile Barraud. Pada tempat pertama, kita menemukan perbedaan yang signifikan, sebaliknya pandangan mereka saling memperkaya. P-Y Manguin, yang telah mengumpulkan banyak sekali sumber, menjelaskan bahwa kapal bukan hanya sebuah alat transportasi yang membantu kehidupan manusia. Dari sudut pandangnya, kita menemukan sejumlah konsep yang berguna bagi kita untuk memahami sebuah masyarakat tradisional. Kita menemukannya secara khusus dalam karya-karya artistik, dalam ritaul-ritual dan dalam struktur sosial masyarakat. Kemudian kita dapat menelusurinya melalui prasasti-prasasti dan teks-teks kuno. Sementara itu dalam berbagai kisah kita menemukan informasi tentang para pemilik kapal, muatannya, karakter tokoh-tokoh dalam kisah, yang terkadang muncul dengan nama yang berbeda, tetapi semuanya sama secara semantik : puhawang (bahasa Austronesia) dan nakhoda (Arab-Persia). Mereka berada pada status yang tinggi dan membentuk kebersamaan dengan para pedagang laut, sebuah kelompok sosial yang dengannya kekuasaan politik mereka menguasai jaringan hubungan dan perdagangan lepas pantai. Para tuan-tuan kapal memainkan peran penting dalam sistem perdagangan *Nusantara*, di mana tindakan mereka terkait erat dengan perkembangan sistem politik pesisir.

³¹Informasi ini didasarkan pada catatan penelitian saya di Lumefar-Danar, Juni-Agustus 2011.

Cécile Barraud, yang mengadakan penelitian pada sebuah masyarakat khusus, menjelaskan bahwa dalam masyarakat Kei, orang memahami kapal sebagai seorang perempuan. Mereka tidak memahami itu sebagai ilustrasi dan simbol, tetapi sebagai sebuah “ada”, yang untuknya orang melaksanakan ritual khusus ketika sebuah kapal berlayar untuk pertama kali. Dengan demikian, mereka tidak melihat kapal sebagai sebuah objek semata tetapi sebagai sebuah masyarakat. Kita dapat menemukan *belan*, sebuah perahu desa dimana setiap bagiannya diorganisasi menurut fungsi-fungsi dari setiap masyarakat. Di sini kita berpikir tentang sebuah masyarakat di dalam sebuah kapal. Selanjutnya, beberapa fungsi tradisional desa, seperti *Tuan Tan* dan *Orang Kaya*, menjelaskan bahwa relasi antara kapal dan manusia bukan sebuah ilustrasi semata. Bahkan jika kita dapat menemukan beberapa metafora dari kapal di dalam ritual. Orang menjelaskan sebuah meriam sebagai “lunas kapal” di dalam ritual perkawinan. Kita dapat melihat pula bahwa masyarakat memahami peti jenazah sebagai perahu, dimana perahu tersebut menjadi objek yang mengantar jenazah dari dunia yang kelihatan ke dunia yang tidak kelihatan.

Perbedaan antara keduanya adalah: P-Y Manguin menggariskan ide metaforik dari relasi antara kapal dan masyarakat, meskipun kita melihat juga *puhawang* dan *nahkoda* sebagai figur-figur riil yang memainkan peran yang penting di dalam masyarakat. Sebagian besar dari tulisannya menjelaskan relasi antara manusia dan masyarakat dalam banyak karya artistik dan cerita-cerita seputar kapal; semua itu ingin menjelaskan bahwa di waktu lampau kapal dan masyarakat telah dihubungkan secara kuat. Di sisi lain, Cécile Barraud memahami bahwa kapal dipahami sebagai sebuah “ada” oleh sebuah masyarakat. Baginya,

kapal dan awak-awaknya tidak dapat dipahami hanya sebagai objek semata. Mereka merepresentasikan sejumlah gambaran dari masyarakat, karena itu dalam masyarakat tradisional kapal dan awaknya adalah masyarakat.

Daftar Kepustakaan

- Manguin, Pierre-Yves. "Les cités-États de l'Asie du Sud-est côtière". Dalam *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient*. Tome 87 N°1, 2000. pp. 151-182.
- _____. "The Vanishing Jong: Insular Southeast-Asian in Trade and war (Fifteenth to Seventeenth Centuries)". Dalam Anthony Reid *Southeast Asian in the early modern era: trade, power and belief*. New-York: Cornell University, 1993.
- _____. "Trading Ships of the South China Sea. Shipbuilding Techniques and Their Role in the History of the Development of Asian Trade Networks". Dalam *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 36, No. 3 (1993), pp. 253-280
- _____. "Shipshape Societies. Boat Symbolism and Political Systems in Insular South-East Asia". Dalam D.G. Marr & A.C. Milner (eds.), *Southeast Asia in the 9th to 14th Centuries, Singapore: Research School of Pacific Studies, Australian National University/ Institute of Southeast Asian Studies*, 1986 p.187-213.
- _____. "Palembang et Sriwijaya: anciennes hypothèses et recherches nouvelles (Palembang Ouest)". Dalam *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient*. Tome 76, 1987. pp. 337-402.
- Barraud, Cécile. *Tanebar-Evav. Une société de maisons tournée vers le large*. Cambridge University-Editions de la Maison des sciences de l'homme Cambridge-Paris: 1979.
- _____. "Le bateau dans la société ou la société en bateau ? Image et réalité du voiler pour la société de Tanembar-Evav (Kei, Indonésie de l'est)". Dalam *L'Anthropologie Maritime*, cahier no. 5. 1995
- Ferrand, Gabriel. *L'Empire Sumatranais Crivijaya*. Paris: Libraire Orientaliste Paul Genthner, 1922.

- Folkard, H. C. *Sailing boats from around the world: the classic 1906 treatise*. Toronto: General publishing company Ltd. 2000.
- Lombard, Denys. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Kajian Sejarah Terpadu. Bagian II: Jaringan Asia*. Jakarta: Gramedia, 2008.
- Pelras, Christian. *Manusia Bugis*. Jakarta: Forum Jakarta-Paris et EFEO, 2006.
- Robert, Dick-Read. *Penjelajah Bahari: Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika*. Bandung: PT Mizan Pustaka, 2008.
- Roy, E. *On the Edge of the Banda Zone: Past and Present in the Social Organization of a Moluccan Trading Network*. Hawaii: Univ of Hawaii Pr, 2003.
- Refo, Ignasius. *Relasi-relasi seputar Kematian di Sebuah Desa di Kepulauan Kei*. Salatiga: WidyaSari, 2014.
- Spyer, Patricia. *The Memory of Trade, modernity's entanglements on an eastern Indonesia Island*. Durham dan London: Duke University press, 2000.
- Tetelepta, J. *Struktur Bahasa Kei*. Jakarta: Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1985.
- Wallace, A. R. *The Malay Archipelago*. London: Periplus Editions, 2000.
- Van Wouden, F.A.E. *Types of Social Structures in eastern Indonesia*. Leiden: The Hague-Martinus Nijhoff, 1986.