



Buku Petunjuk MUSEUM BAHARI JAKARTA



Direktorat
dayaan

**DITERBITKAN OLEH
DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
PROYEK PENGEMBANGAN PERMUSEUMAN JAKARTA
DKI JAKARTA
1979/1980**



Buku Petunjuk MUSEUM BAHARI JAKARTA

Disusun oleh :

Rahmat Ali (editor)
Drs. Herman Djana (anggota)
Drs. Nammang Pacellengi (anggota)
Drs. Jampe Kalompo (anggota)
Sutardjo B. (anggota)



DITERBITKAN OLEH

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
PROYEK PENGEMBANGAN PERMUSEUMAN JAKARTA

DKI JAKARTA

1979/1980

SAMBUTAN DIREKTUR PERMUSEUMAN

Usaha untuk menerbitkan suatu buku pedoman bagi Museum Bahari adalah perwujudan salah satu kegiatan bantuan dari Proyek Pengembangan Permuseuman Jakarta, yang dikelola oleh Direktorat Permuseuman Direktorat-Jenderal Kebudayaan. Dengan adanya buku pedoman ini, tidaklah berarti, bahwa segala sesuatunya mengenai gedung dan koleksi Museum Bahari itu kemudian akan menjadi gamblang jelas bagi setiap pengunjungnya. Buku pedoman seperti ini hanya merupakan unsur bantuan untuk pengunjung yang ingin menambah pengetahuan mereka tentang koleksi Museum Bahari. Dan sebagaimana halnya dengan setiap museum, karena tugas pokoknya adalah menghimpunkan setiap benda bahan pembuktian kehadiran atau peristiwa sejarah, maka jelaslah, bahwa di suatu saat buku pedoman ini juga akan mengalami titik jenuh atau sudah tidak sesuai lagi dengan koleksi yang sudah bertambah itu.

Yang kedua ialah, bahwa dengan berkembangnya ilmu dan pengetahuan yang menyangkut koleksi dan kebaharian yang menjadi bidang garapan Museum Bahari, maka di satu saat buku ini pun memerlukan penyempurnaan dan peningkatan mutu, luas jangkauan serta aspek informatifkulturalnya.

Selain itu, yang penting, bukan buku pedomannya. Tetapi pengembangan Museum Bahari inilah yang harus jadi sasaran minat dan cinta para pengunjungnya. Adalah tindakan yang bijaksana dari Pemerintah DKI, khususnya Bapak Ali Sadikin, sewaktu beliau masih menjabat Gubernur KDH DKI, untuk memugar bekas gudang VOC ini dan memberikannya fungsi sebagai suatu Museum Bahari dan kaitannya dengan usaha preservasi lingkungan fisik Pasar Ikan sebagai pelabuhan tradisional. Hanya amat disayangkan, bahwa faktor-faktor preservasi dan konservasi macro, yang meliputi preservasi dan konservasi seluruh tata lingkungan Museum Bahari dan pelabuhan Pasar Ikan itu, belum dapat ditanggulangi secara tuntas. Sebab, bagaimanapun, dari segi konservasi, faktor lokasi di tepi pantai dekat laut menimbulkan mas'alah akan adanya bahaya proses pengrusakan karena udara yang datang dari laut, dengan gelombang perobahan iklim dan cuaca, pelbagai jenis garam dan udara lembab merupakan faktor-faktor pengrusak untuk belbagai benda, baik benda-benda organik, maupun benda-benda metalik. Maka timbullah interaksi konservasi secara micro, yakni, bahwa mas'alah konservasi di dalam ruangan-ruangan gedung museum ini, menjadi sangat gawat. Hal-hal ini perlu kami kemukakan di sini agar para pembaca buku ini, agar para pengunjung Museum Bahari ini, juga turut membantu usaha pelestarian gedung dan koleksinya. Misalnya, bersikaplah dengan sikap orang yang bermata jeli, dan diharap-

kan segera melaporkan kepada pengurus museum, bahwa beberapa bagian gedung atau benda koleksi, akibat udara lembab atau akibat proses oksidasi perlu segera mendapatkan perhatian dan perlu segera diambil langkah-langkah penyelamatan atau perbaikan serta perawatan.

Selain itu, juga diharapkan adanya minat yang mendukung ke arah penyempurnaan koleksinya. Koleksi yang ada sekarang masih jauh dari target harapan kita bersama. Adalah hal yang mustahil, Indonesia, yang tercatat dalam sejarah dunia, sebagai suatu negara maritim, yang terkenal oleh pernah adanya kerajaan-kerajaan Sriwijaya, Majapahit, Aceh, Banten, Bugis, Makasar, kesemuanya melambangkan kekuatan-kekuatan maritim, samasekali tidak punya museum maritim yang representatif. Karena itu, setiap peminat yang ingin menyumbangkan relic sejarah maritim, akan diterima dengan tangan yang terbuka. Tentu hal ini bukannya suatu cara yang secara ilmiah dapat dikatakan sistematis atau metodologis, tetapi partisipasi masyarakat untuk turut menyelamatkan warisan budaya akan sangat membantu usaha kita bersama. Rekonstruksi sejarah budaya maritim kita, tidak saja memerlukan bahan-bahan sumber sejarah tertulis saja, tetapi tugas setiap museum ialah menghimpunkan bahan-bahan pembuktian sejarah yang bersifat visual, yang dapat dilihat oleh mata. Kata **bahari**, yang dalam kamus bahasa Melayu identik dengan kata **lama**, sesungguhnya, berasal dari kata Arab al Bahar, yang berarti **laut**. Maka secara leluri, bangsa kita menganggap masa klasik kita sebagai suatu jaman laut, suatu jaman yang menampilkan bangsa kita sebagai penguasa dan pengelola lautan!

Museum Bahari, dengan situasi dan kondisinya yang sekarang ini, baru merupakan modal penggerak menuju ke arah suatu museum maritim, yang lebih baik, lebih sempurna, yang akan menampilkan kepribadian maritim bangsa kita. Langkah-langkah menuju ke arah itu sedang kita tempuh. Dan dengan **bantuan** pengunjung dan peminatnya, usaha kita itu pasti akan mencapai hasil yang lebih sempurna.



KATA PENGANTAR

Buku Petunjuk Museum Bahari ini merupakan pedoman yang masih bersifat sementara bagi para pengunjung. Oleh karena koleksi-koleksinya terus bertambah maka banyak hal yang tidak tertulis di dalam buku. Itu disebabkan karena ketika masuk percetakan, koleksi-koleksi yang baru menyusul. Demikian pula dengan ruangan-ruangannya. Ketika buku ini masuk percetakan, pemugaran gedung terus berlangsung. Begitu buku terbit maka ruangan-ruangan yang baru tersebut sudah berfungsi. (Dalam hal ini adalah Lantai I di bawah yang dipergunakan untuk Ruang Pameran Temporer, Serambi yang juga sebagai tempat karcis, Ruang Sejarah dan Arkeologi, terus ke arah utara sampai ke Ruang Perpustakaan dan Bengkel/Konservasi. Semuanya masih dalam taraf penyempurnaan.)

Walaupun demikian, kiranya para pembaca sudah bisa mendapatkan ancer-ancer bagaimana Museum Bahari itu sebenarnya. Yang jelas, biarpun masih dalam taraf minimal, Museum Bahari berusaha untuk memberikan kesan kesamodraan, kelautan, mereka yang hidupnya berkecimpung dengan air, dengan prahara, dengan gelombang yang besar sebagai tanda kehidupan yang penuh pergolakan ini.

Laut memang serba misteri. Dalam hal ini sebenarnya merupakan tantangan bagi generasi muda untuk menyingkap tabir rahasianya. Rahasia laut. Keanehannya. Keasingannya. Juga kehebatan dan kekayaan alam lautnya. Sungguh amat besar. Amat luas. Manusia jadi teramat kecil jika dibandingkan dengan keluasan dan keraksasaan laut tersebut.

Dalam menjangkau kesempurnaan memang sangat fantastis tampaknya. Seperti tidak ada kesempurnaan bagi manusia. Yang ada adalah tahap demi tahap yang lebih baik dari hari kemarin. Maka dari itu tidak dipungkiri kalau buku ini ini banyak kekurangannya. Tetapi Museum Bahari berjanji akan memperbaikinya dalam waktu dekat. Yaitu kalau gedungnya sudah bertambah rapi, koleksinya bertambah banyak dan lengkap, beserta keterangannya sudah pula rampung diteliti. Semuanya itu nanti akan dituangkan di dalam Buku Petunjuk Museum Bahari berikutnya.

Akhirnya selamat menonton dan berekreasi di Museum Bahari.

Jakarta, 2 Desember 1980.

DAFTAR ISI

HALAMAN

—	SAMBUATAN	
—	KATA PENGANTAR	
I.	PENDAHULUAN	1
II.	SEKAPUR SIRIH SEJARAH MARITIM DI INDONESIA	2
III.	KOMPLEKS MUSEUM BAHARI DAN LINGKUNGANNYA	7
IV.	DENAH MUSEUM BAHARI	13
V.	BEBERAPA MODEL PERAHU DAN KAPAL	20
VI.	BEBERAPA ALAT NAVIGASI	42
VII.	PROSPEK MUSEUM BAHARI	44
VIII.	PENUTUP	45
IX.	DAFTAR KEPUSTAKAAN	46

I. PENDAHULUAN.

Lahirnya Museum Bahari pada tanggal 7 Juli tahun 1977 mendapat sambutan masyarakat dengan perasaan gembira. Terutama dari kalangan mereka yang hidupnya tidak bisa lepas dari laut. Mereka adalah para pelaut sendiri, para peneliti, masyarakat pelabuhan, serta mereka yang tinggal tidak jauh dari pantai. Apa lagi Museum Bahari menduduki tempat yang strategis di pangkal pelabuhan Sunda Kelapa, letaknya persis di pinggir jalan raya yang ramai, hal itu semua mempermudah para peminat untuk berduyun-duyun datang.

Suatu hal yang khas di dalam Museum Bahari adalah, bahwa dia merupakan satu-satunya tempat yang secara khusus memamerkan aspek-aspek maritim, baik di dalam maupun di luar gedung. Negeri kita teramat sangat luasnya. Lautpun mengitari pulau-pulau kita. Dengan sendirinya bermacam-macam perahu dipergunakan untuk mencapai kebutuhan hidup sehari-hari. Maka di dalam Museum Bahari beberapa jenis dari perahu-perahu yang terdapat di tanah air kita ini dipamerkan. Masyarakat kita akan tahu. Bagi mereka yang tinggal di gunung atau di daerah pedalaman akan menyaksikan dari dekat bagaimana bentuk salah satu perahu di suatu pulau terpencil, atau seseorang dari daerah tertentu ingin mengobat rindu dengan mengamati perahu daerahnya sendiri yang dipamerkan di dalam Museum Bahari. Dia mungkin puas atau kurang puas menyaksikan motif-motif hias pada perahu daerahnya masih kurang meriah.

Kehidupan para penangkap ikan bisa juga menarik perhatian. Peralatan mereka yang kebanyakan masih sederhana bermacam-macam bentuknya. Mulai dari yang berbentuk "sero", "Bagan", sampai kepada "Muroami".

Rumah-rumah penduduk pantai tentunya mempunyai corak yang khas pula. Ada yang berdiri di atas tiang-tiang tinggi. Sedang di bawah adalah air laut. Sampan-sampan kecil ditambatkan pada tiang-tiang rumah. Waktu surut airnya kering. Kalau lagi Musim Barat di mana banyak badai dan ombak sedang ganas maka kebanyakan pelaut tinggal bersama keluarganya di rumah. Pada saat itulah perahu-perahu duduk dengan santainya di daratan. Lunasnya dikerok. Cat yang sudah luncuh karena kena hujan dan panas segera dipoles kembali lebih cemerlang.

Demikianlah yang diusahakan Museum Bahari untuk diperlihatkan kepada masyarakat umum.

II. SEKAPUR SIRIH SEJARAH MARITIM.

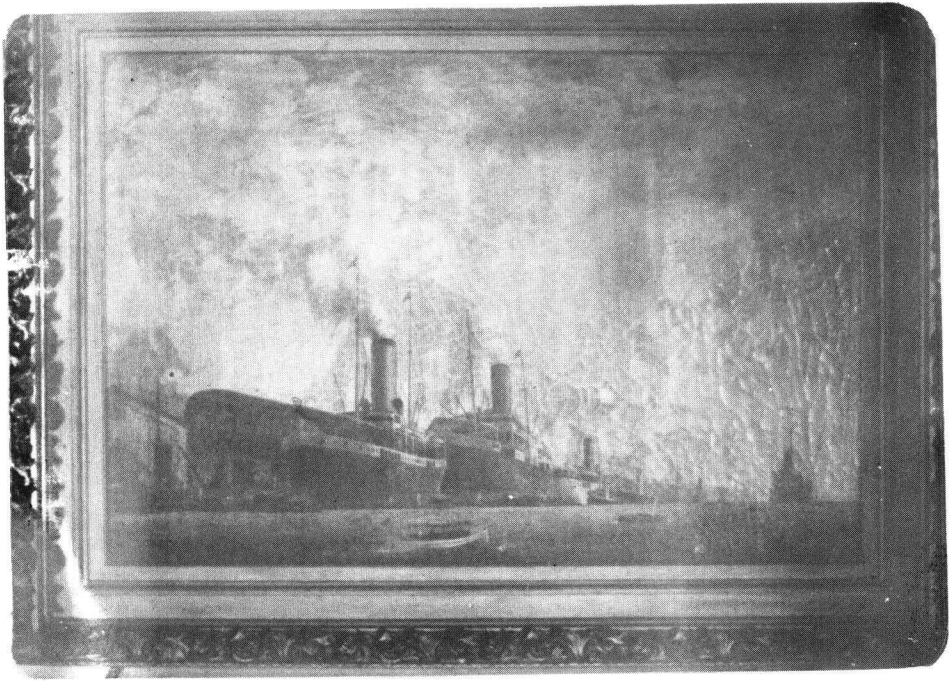
Data otentik yang menggambarkan peranan bangsa Indonesia di laut bisa kita lihat di dalam relief candi Borobudur yang dibangun pada abad ke 9 Masehi. Dari situ tergambar jelas bagaimana bangsa kita waktu itu mengarungi laut dengan bermacam-macam jenis perahunya. Amatlah menariknya bahwa sampai sekarang di beberapa daerah pesisir masih terus menggunakan perahu-perahu yang tidak begitu jauh berbeda dengan yang telah dipahatkan di dalam relief-relief candi Borobudur. Misalnya saja jenis Jukung Bercadik. Jenis ini dipergunakan oleh nelayan pantai mulai dari Sabang sampai Merauke. Postur perahu secara keseluruhan sama. Hanya nama saja yang berbeda.

Jenis perahu berikutnya yang tidak jauh berbeda denganyang tertera pada dinding candi di atas adalah jenis yang lebih besar dari jukung. Kita ambil contoh Konting dari pesisir utara Jawa Tengah, kemudian Golekan, Gelati dan Janggolan dari Madura. Jenis-jenis ini dikenal sebagai perahu yang royal dengan hias-rias, di samping warna-warninya yang bersifat norak tetapi indah.

Perahu-perahu Konting, Golekan dan Gelati pada jaman sekarang lebih diutamakan untuk keperluan mencari ikan, Padahal pada abad-abad yang telah lampau berfungsi sebagai perahu-perahu pengangkut. Lagi pula ukurannya jauh lebih besar. Pada abad ke 16 sangat dikenal apa yang dinamakan "Jung Jawa". Dibuat dari kayu jati yang kuat dan amat tebal. Orang-orang Portugis di pantai Malaka sampai ketakutan waktu Jung Jawa tersebut menyerang. Meriam-meriam Portugis ditembakkan. Dan dinding perahu ukuran raksasa itu tidak apa-apa. Bangunan yang tiang-tiangnya menyerupai "soko-soko kapal" adalah Mesjid Demak, yang konon menurut sejarah memang didirikan oleh tukang-tukang pembuat kapal yang hidup sejak jaman pemerintahan Raden Patah.

Rempah-rempah dari Maluku dan kayu cendana dari Nusa Tenggara memang membuat kerajaan-kerajaan pesisir utara Jawa makin maju dan kuat. Demikian juga halnya Kesultanan Ternate sebagai pemilik kebun cengkeh dan pala. Tetapi dengan datangnya Portugis maka tata kehidupan ekonomi mulai kacau. Lebih-lebih setelah armada Belanda datang menyusul dan kemudian menduduki wilayah kita sedikit demi sedikit. Pelayaran "Hongi" adalah cara Belanda bermonopoli dagang rempah-rempah membakari Perkebunan pala dan cengkeh Sejak abad ke 17 itu nenekmoyang kita yang dulu pelaut ulung tidak boleh lagi menggunakan perahu-perahu besar. Siapa yang melanggar bikin perahu kuat dan besar akan mendapatkan hukuman berat. Pelabuhan-pelabuhan yang semula ramai dan makmur seperti Gresik, Tuban, Juwana dan Jepara dibuat tidak berpotensi lagi oleh Belanda dengan cara mendirikan pelabuhan baru. Con-

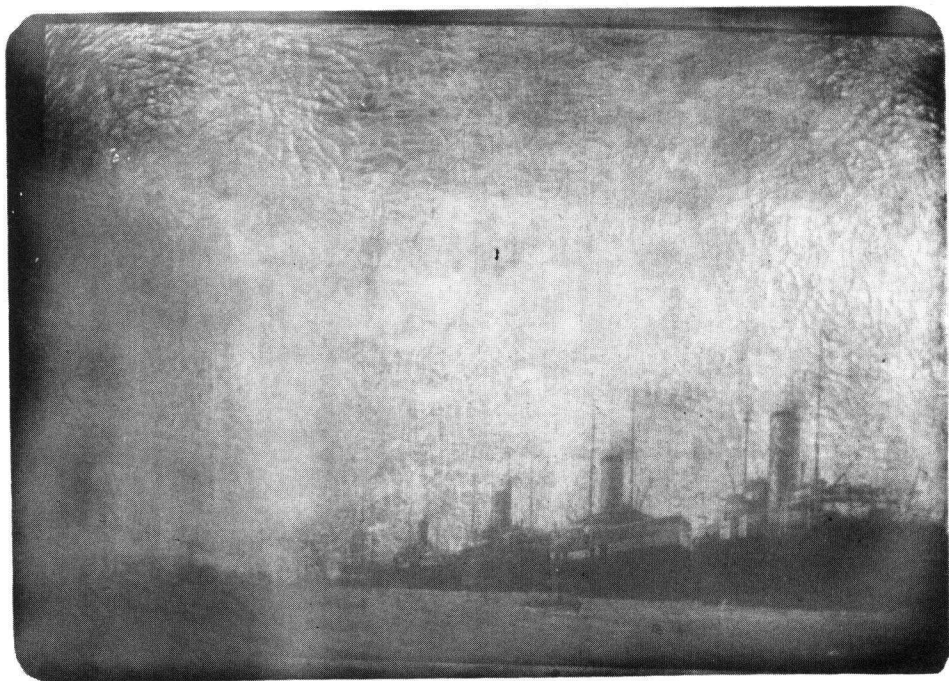
tohnya pelabuhan Semarang. Yang makin lama makin ramai dan mengalahkan pelabuhan-pelabuhan tua di sekitarnya. Dan sekarang Tuban, Juwana dan Jepara lebih sunyi lagi. Hanya perahu-perahu nelayan yang bersandar di dermaganya.



Gambar No. 1

Lukisan cat minyak di atas kanvas tentang pemandangan pelabuhan di Tanjung Priuk pada awal abad ke 20, merupakan hadiah dari Bapak Haryono Nimpuno bekas Dirjen Perhubungan Laut, pada tahun 1977.

No. Koleksi. 160.



Gambar No. 2.

Lukisan cat minyak di atas kanvas tentang pemandangan pelabuhan di Tanjung Priuk pada awal abad ke 20, merupakan hadiah dari Bapak Haryono Nimpuno bekas Dirjen Perhubungan Laut, pada tahun 1977.

No. Koleksi. 159.

Moro Demak (muara sungai di gerbang masuk kota Demak) sejak abad ke 15 sudah ramai dan mencapai puncaknya pada abad ke 17. Para tukang pembuat perahu mendapat pesanan dari berbagai pelosok. Setelah Belanda berkuasa dan mengeluarkan peraturan-peraturan yang mengikat, maka kehidupan para tukang pembuat perahu menjadi sangat merosot. Pengangkutan laut banyak dilakukan oleh Kapal-kapal V.O.C. Bahkan nenekmoyang kita yang pergi berhaji ke **Mekkah** harus membayar sewa kapal milik kongsi Belanda. Bengkel kapal tidak lagi di daerah sekitar Demak tetapi sudah pindah ke pulau Onrust. Bengkel yang sekaligus gudang dan benteng di depan pelabuhan Batavia sejak akhir abad ke 17 itu bercokol terus hingga satu abad lebih. Setelah dibakar oleh armada Inggris pada awal abad ke 19 maka Onrust hancur dan tidak dipergunakan lagi. Untuk selanjutnya kegiatan pembuatan kapal dan perbengkelannya dipindahkan ke Surabaya.

Kota Makasar tidak luput dari incaran Belanda sejak abad ke 17. Dengan menguasai kota ini berarti Belanda menguasai jalan laut terpenting yang melancarkan arus lalu-lintas dari kepulauan Maluku ke Batavia. Setelah tanah air kita merdeka maka kegiatan pelayaran bangkit kembali dengan kecepatan yang makin penuh. Perahu-perahu pengangkut jenis Pinisi menjelajah lagi di seluruh perairan Nusantara untuk berniaga. Tampak sangat ramai.

Jauh sebelum di pergunakan perahu-perahu pinisi di Sulawesi Selatan, pada jaman dulu sangat dikenal jenis perahu padewakan (padewakang). Setelah pengaruh-pengaruh dari Eropa maka bentuknya kemudian berubah dan tampak seperti pinisi sekarang, dengan paruh yang runcing ke depan seperti ikan cucut. Alat navigasi yang dipergunakan hanyalah berupa satu kompas. Lainnya cukup dengan bantuan gejala-gejala alam, seperti sifat arus dan ombak, angin, langit dan burung-burung laut dan bintang-bintang waktu malam. Demikian pula halnya dengan perahu-perahu lete dan Janggolan yang dijalankan oleh pelaut-pelaut Madura. Hanya dengan alat-alat navigasi yang amat sederhana mereka sudah tidak asing lagi di perairan Samodra Indonesia, bahkan sampai pantai barat benua Australia,. Pelaut-pelaut Bugis sendiri berlayar lebih jauh, pernah sampai ke pesisir timur benua Afrika.

Perusahaan pelayaran Hindia Belanda mulai beroperasi di Nusantara sejak tahun 1891. Dengan dibukanya pelabuhan Tanjung priuk dan ramainya kapal-kapal yang menerobos Terusan Suez maka makin laris KPM. Pecahnya perang Dunia II membuat KPM berhenti beroperasi pada tahun 1942. Jepang mengambil alih semuanya. Sampai kepada perahu-perahu layar, semuanya dikerahkan untuk kepentingan perang. Tanggal 19 Desember 1957 KPM diambil alih oleh PELNI. Waktu itu PELNI mempunyai kekuatan 46 unit, berkisar



Gambar No. 3

Lukisan cat minyak di atas kanvas tentang suasana Dok Kapal di Pelabuhan Tanjung Priuk, oleh Basuki Abdullah.

No. Koleksi. 124.

antara 70.863 dwt. Untuk menanggulangi kekosongan-kekosongan dilakukan sewa-beli kapal-kapal bekas sebesar 21.640 dwt, carter kapal-kapal asing sebesar 72.860 dwt serta pemberian dispensasi kapal-kapal luar mengadakan pelayaran pantai sejumlah 61.450 dwt. Pelayaran Samodra Nasional Indonesia dibentuk pula. Pada tahun 1969/70 dan 71 mengadakan pelayaran jurusan Eropa, Amerika Serikat, Jepang dan Australia.

TNI Angkatan Laut R.I. juga berkembang. Markas Besar berada di Jakarta sedang pangkalan dan bengkelnya yang terbesar di Tanjung Perak, Surabaya.

III. KOMPLEKS MUSEUM BAHARI DAN LINGKUNGANNYA.

Kompleks Museum Bahari terbagi dua bagian yang terpisah oleh jalanan. Yang disebelah timur dipergunakan untuk Kantor. Yang di sebelah barat adalah untuk peragaan koleksi-koleksi museumnya. Karena belum keseluruhannya selesai dipugar maka untuk ruangan-ruangan pameran baru menggunakan tingkat dua. Tingkat tiga berbatasan dengan atap, untuk sementara masih belum dimanfaatkan. Sedang tingkat satu di lantai bawah sedang dalam proses pemugaran. Direncanakan untuk perpustakaan Laboratorium, preparasi dan Konservasi, perlengkapan dan pergudangan, dan juga untuk Kafetaria. Luas keseluruhan arealnya 5000 meter persegi.

Di depan gedung bertingkat yang panjang dan tinggi itu adalah pagar tembok bekas benteng VOC. Setelah menyeberangi jalan raya berderet kedai-kedai keperluan para pelaut dan nelayan. Dijual juga souvenir-souvenir dari hasil-hasil laut. Sebagian besar penduduk Jakarta yang memerlukan benda-benda kerajinan hasil laut memerlukan datang ke kedai-kedai tersebut. Dengan dibukanya Museum Bahari maka banyak diambil manfaat dan keuntungan dari pengunjung-pengunjung itu. Antara Museum dan kedai-kedai souvenir bisa saling memberikan informasi.

Di belakang kedai-kedai itu sudah berpuluh-puluh tahun yang lalu dikenal sebagai tempat pelelangan ikan segar yang baru ditangkap dari Teluk Jakarta dan sekitarnya. Oleh karena itu daerah sekitar Menara peninjau ("Uitkijk") dari dulu bernama pasar Ikan. Walaupun sekarang nama barunya adalah Sunda Kelapa tetapi masyarakat pada umumnya lebih sering memakai nama lama: pasar Ikan. Nama jalan di depan Museum Bahari juga seakan-akan mengabadikan kenangan masa silam, Jalan pasar Ikan.

Kurang afdol rasanya pergi ke pasar Ikan tanpa berkunjung juga ke Kramat Luar Batang. Tempat tersebut berupa mesjid dengan makam seorang syekh Al-Ildrus, seorang ulama penyebar agama Islam yang hidup antara abad ke 18 akhir. Karena tinggal di luar benteng Belanda lama-lama dia lebih dikenal sebagai Syekh Luar Benteng. Lama-lama menjadi Syekh Luar Batang. Setelah meninggalnya, makam syekh tersebut di muliakan sebagai Kramat Luar Batang, lengkap dengan mesjidnya. Pada hari-hari tertentu para pengikutnya datang. Bahkan orang-orang "udik" memerlukan ziarah untuk meminta berkah dari makam Syekh Al-Ildrus

Bangunan kompleks Museum Bahari berangka tahun 1718, tertulis pada salah satu gerbang. Pada saat dilakukan pemugaran bangunan Menara peninjau ("Uitkijk" yang condong sedikit seperti Pisa di Italia), ternyata di bawah per-



Gambar No. 4.

Lukisan cat minyak di atas kanvas tentang kegiatan pasar di Batavia di mana tampak di sebelah kanan sungai benteng VOC. Keadaan tersebut kini telah berubah menjadi pelabuhan Sunda Kelapa dan sebelah kiri menjadi kompleks Museum Bahari. (repro foto).

No. Koleksi 071.

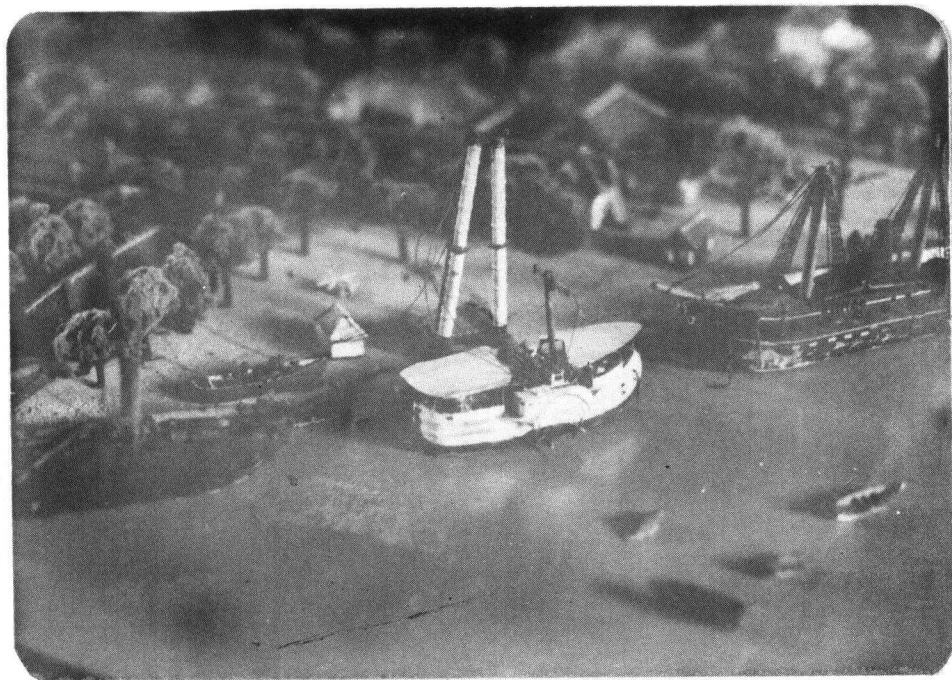
mukaan tanah terpendam fondasi bangunan lama. Yang bila disambung ke arah utara melintas jalan aspal pada akhirnya bersambung dengan pagar tembok benteng bangunan utama Museum Bahari. Dengan demikian jelaslah sudah bahwa jauh sebelum tahun 1718 kompleks bangunan— yang waktu itu gudang-gudang VOC — sudah lama berdiri. Bisa diperkirakan setelah awal perluasan kota Batavia sejak tahun 1619, di mana pemekarannya dimulai juga dari sebelah barat muara sungai Ciliwung.

Malang memang nasib Pangeran Jayakarta Wijayakrama. Kratonnya dibakar Kompeni dan dia sendiri menyelamatkan diri ke arah Tanara. Sejak tahun 1619 itu kota Sunda Kelapa berganti nama dengan Batavia. Pelabuhanannya di muara sungai Ciliwung merupakan "Reede", artinya kapal-kapalnya yang besar hanya bisa lego jangkar jauh di tengah laut. Yang bisa merapat di dermaga hanya perahu-perahu ukuran kecil, sampan-sampan penumpang dan sloop-sloop serdadu Kompeni penjaga ke amanan pelabuhan Batavia.

Pada tahun 1870 sudah mulai dirasakan betapa makin saratnya Reede Batavia menampung kapal-kapal dagang. Karena itu dicetuskan gagasan untuk membuat pelabuhan baru di sebelah timur. Itulah Tanjung Priok. Selesai digarap pada tahun 1877. Untuk selanjutnya pelabuhan lama di muara sungai Ciliwung hanya dipergunakan untuk menampung kapal-kapal ukuran kecil, terutama perahu-perahu layar niaga antar pulau dan sampan-sampan kecil. Lalu Aquarium di pasar ikan yang terkenal itu dipindahkan ke Gelanggang Samodra di Ancol.



Gambar No. 5
Salah satu bagian dari Maket Pulau Onrust.
No. Koleksi 065.



Gambar No. 6
Salah satu bagian dari Maket Pulau Onrust.
No. Koleksi 065.



Gambar No. 7.
Salah satu bagian dari Maket Pulau Onrust.
No. Koleksi 065.

IV. DENAH MUSEUM BAHARI.

Kompleks gedung Museum Bahari terbagi atas dua kelompok bangunan.

Pertama kelompok bangunan induk yang dipergunakan untuk memamerkan koleksi-koleksi Museum Bahari. Dan yang kedua adalah kelompok bangunan yang lebih kecil, letaknya di sebelah timur kelompok induk, dipisahkan oleh jalanan beraspal. Pada kelompok bangunan yang lebih kecil ini terdiri atas empat gedung yang berdiri sendiri-sendiri. Bangunan yang paling rendah, di bawah, sementara dipergunakan untuk kantor Dokumentasi dan perlengkapan. Untuk mencapai gedung-gedung berikutnya harus lebih dulu melewati undak-undakan yang dijaga dua pucuk meriam besar. Barulah kemudian sampai ke bangunan Menara peninjau ("Uitkijk") di mana para pengunjung selalu ingin naik ke atas.

Dua bangunan lagi di dekat Menara peninjau adalah gedung untuk Seksi Umum di sebelah utara dan diselatannya gedung berisi lima ruangan, masing-masing ruangan tingkat dua untuk kantor Direktur Museum, bawahnya kantor Seksi Edukasi, di samping timur adalah dapur serta kamarmandi dan WC untuk karyawan. Di dalam denah kelompok Kantor Museum Bahari ini ditandai huruf X.

Kelompok bangunan induk yang berada di seberang jalanan beraspal terdiri tiga deret gedung panjang yang sejajar dan buntutnya melintang ke tenggara. Kelompok bangunan ini sudah dipugar pada bagian atapnya (genteng Monier), tembok luar dan dalam, lantai serta jendela-jendela ruangan tingkat dua, pada denah adalah Lantai II No. 1, 2, 3, 4, 5, 6 dan 7. Lalu di tingkat atas yang berlangit-langit genteng Monier terdapat lagi ruangan-ruangan, yang didalam denah masuk bagian Lantai III No. A₂ hingga E₂.

Tingkat bawah, pada denah Lantai I No. A₁ hingga E₁, sudah mulai dipugar. Ruangan-ruangan No. X₁ hingga X₄ masih ditempati oleh perum Telkom

Perincian penggunaan ruangan-ruangan adalah seperti yang terlampir :



Gambar No. 8

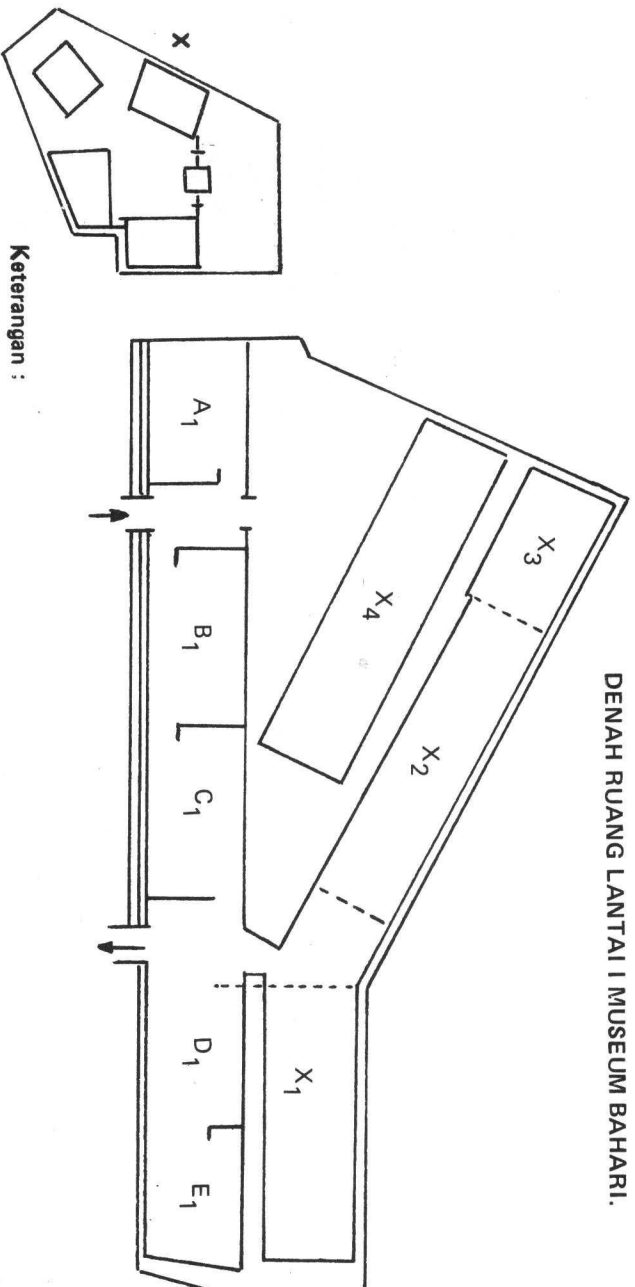
Ruang terbawah dari gedung Museum Bahari yang sedang dipugar pada bulan Desember 1979.



Gambar No. 9.

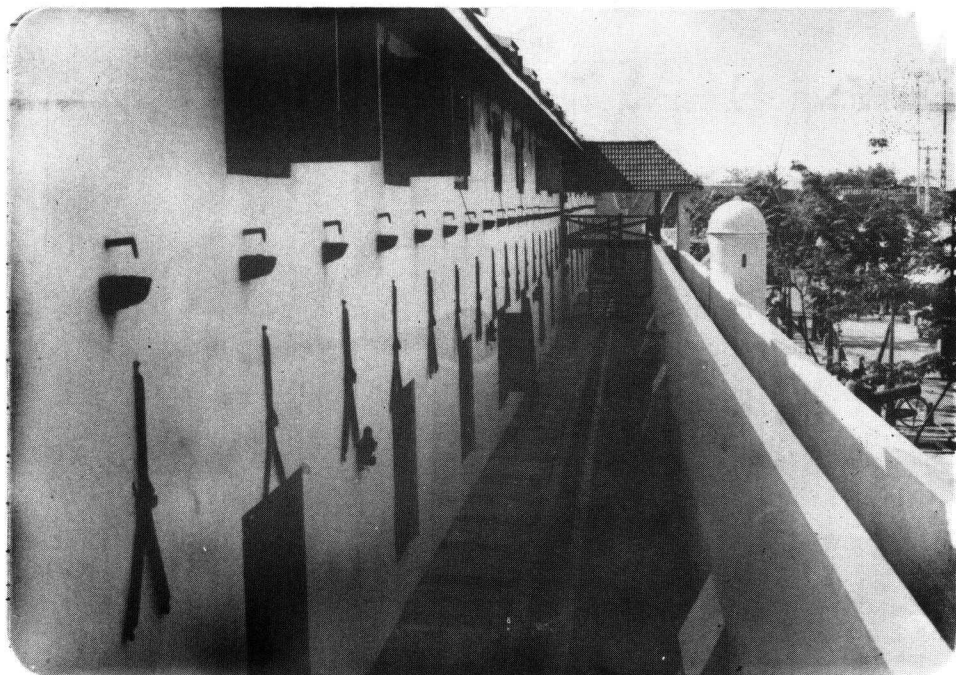
Ruang terbawah dari gedung Museum Bahari yang juga sedang dipugar pada bulan Desember 1979. Gambar ini diambil di bagian selatan.

DENAH RUANG LANTAI I MUSEUM BAHARI.



Keterangan :

A ₁	Perpustakaan.	X ₁ X ₂ X ₃ X ₄	Perum Telkom.
B ₁	Laboratorium	X	Kantor Museum Bahari.
C ₁	Kafetaria		
D ₁	Preparasi dan Konservasi.		
E ₁	Pergudangan.		

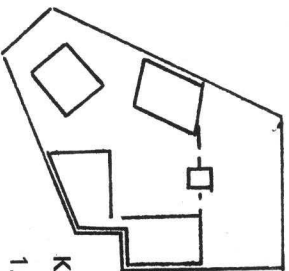


Gambar No. 10.

Pemandangan lorong panjang sebelah timur. Tingkat bawah dengan jendelanya yang masih tertutup itulah yang didalamnya sedang dipugar pada bulan Desember 1979.

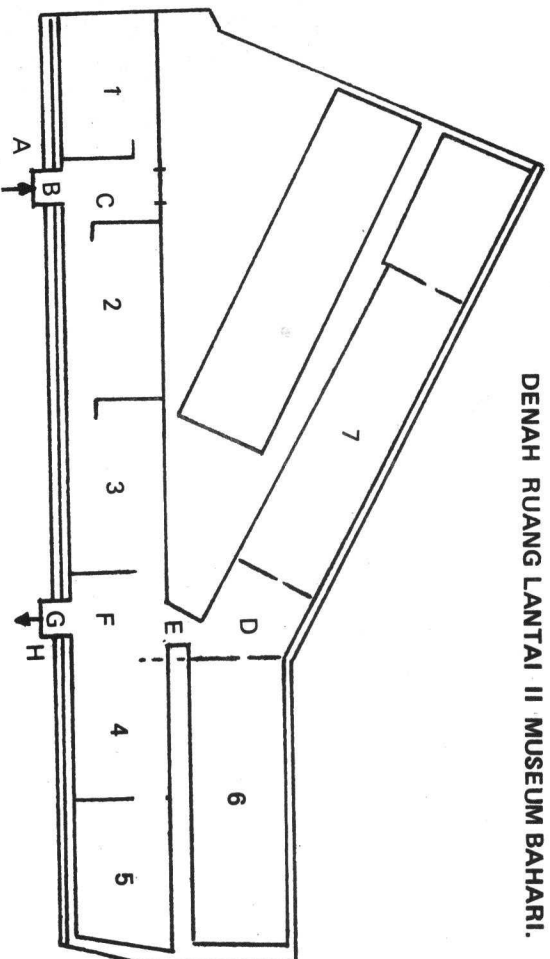
DENAH RUANG LANTAI II MUSEUM BAHARI.

X. Kantor Museum Bahari.



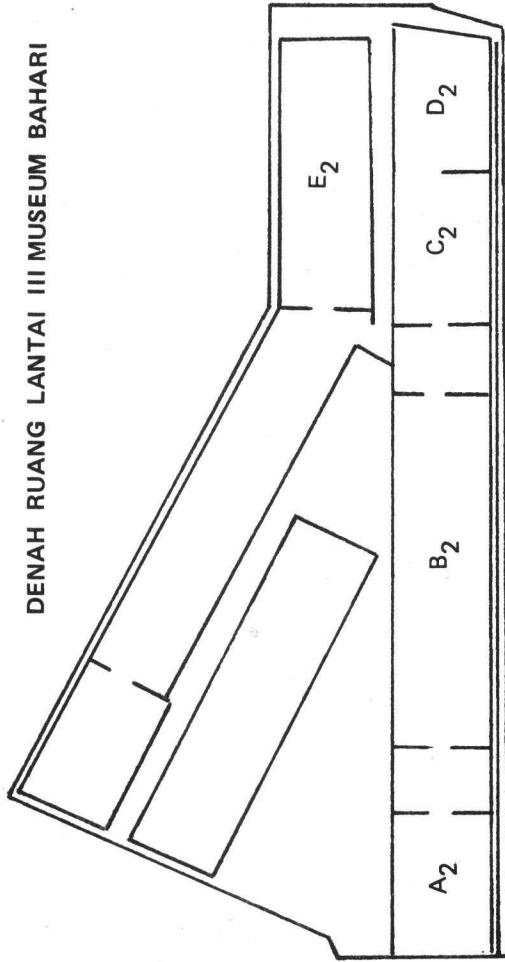
Keterangan :

1. AUDITORIUM.
2. RUANG MODEL PERAHU.
3. RUANG MODEL PERAHU dan KAPAL
4. RUANG NAVIGASI dan PERIKANAN
5. RUANG POLA
6. RUANG SEJARAH dan ETHNOGRAFI.
7. RUANG BENGKEL.

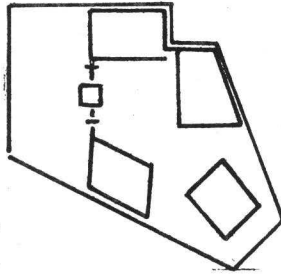


- A. Tangga Masuk
- B. Loket Karcis
- C. Ruang Selamat Datang
- D. Kantor Sejarah dan Ethnografi
- E. Lorong penghubung.
- F. Ruang Souvenir
- G. Serambi Keluar
- H. Tangga Keluar.

DENAH RUANG LANTAI III MUSEUM BAHARI



X Kantor Museum Bahari.



Keterangan :

- A₂ Ruang Petugas
- B₂ Ruang Krida
- C₂ Ruang Hukum Laut
- D₂ Ruang Naskah
- E₂ Ruang Rekreasi.

V. BEBERAPA MODEL PERAHU DAN KAPAL.

Sebenarnya membuat model perahu atau model kapal diperlukan keterampilan tersendiri dari tukangnyanya. Model tersebut haruslah dibuat dengan skala yang cocok. Dengan sendirinya perhitungan-perhitungannya juga harus lebih teliti. Tidak akan jadi sempurna kalau tukangnyanya hanya melakukan secara sembarangan.

Biasanya kapal-kapal besar yang dipesan oleh suatu perusahaan pelayaran terlebih dahulu mempertunjukkan modelnya kepada pihak pemesan. Model kapal ini sudah menurut skala yang sebenarnya. Karena dia dibuat oleh seorang tukang yang khusus dalam waktu yang lama dan dari bahan yang bermutu maka harga model kapal sudah cukup mahal.

Animo di negeri kita yang tertarik kepada model-model perahu dan kapal masih sangat sedikit. Apa lagi orangnya yang punya kesenangan membuatnya. Boleh dikatakan langka sekali. Para pembuat perahu sendiri kurang memperhatikan model-modelnya. Mereka berpendirian bahwa yang lebih penting adalah ukuran perahu yang menjadi pesanan dan kehendak juragannya. Setelah selesai, setelah dicat dan mengapung dengan baik maka habislah sudah tugas serta tanggungjawab.

Model-model perahu yang ada di Museum Bahari masih dalam taraf permulaan. Beberapa buah merupakan limpahan dari Museum pusat. Sebagian lagi dari sumbangan-sumbangan. Ada juga yang berupa penitipan dan pembelian. Untuk melengkapi koleksi, dalam waktu dekat akan diusahakan model perahu yang lebih banyak, yang mewakili perahu-perahu nelayan dan niaga (pakai layar) dari seluruh pelosok tanah air.

Beberapa model perahu di Museum Bahari yang perlu ditonjolkan adalah sebagai berikut :

A. MODEL PERAHU – PERAHU NELAYAN.

1. JUKUNG.

Jukung adalah istilah umum untuk jenis perahu yang pembuatannya secara langsung dari satu pokok kayu utuh. Bagi penduduk nelayan yang rumahnya di atas air jukung merupakan perlengkapan vital. Kalau tidak dipakai maka jukung ditambatkan pada tiang rumah dan rata-rata mulai dari anak-anak sampai nenek-nenek pandai mendayung jukung.

Bagi nelayan pantai, jukung merupakan penyambung hidupnya tiap hari. Seorang anggota keluarganya yang pegang dayung dan lainnya melemparkan jaring ke laut. Berangkat pagi-pagi dan pulang siang hari dengan membawa tangkapan ikan sekedarnya, untuk kemudian langsung dijual ke pusat pelelangan ikan. Dari hasil penjualan ikan itu nelayan bisa membawa beras serta lauknya untuk keluarganya di rumah.

Keselamatan selama mencari ikan perlu diperhitungkan juga oleh para nelayan. Cara satu-satunya yang murah tetapi terjamin adalah dengan melengkapi cadik pada sisi-sisi jukung. Konon ada teori tidak tertulis yang mengatakan bahwa untuk pelayaran sepanjang pesisir memerlukan cadik ganda yang diikatkan pada sisi-sisi perahu. Bila pelayaran lebih jauh ketengah di laut lepas maka justru sudah cukup dengan sebelah cadik saja. Teori tersebut masih belum bisa dipegang kebenarannya. Pada kenyataannya perahu-perahu bercadik di pantai pelabuhan Meneng, Banyuwangi yang jarang memasang layar selama mencari ikan karena mengandalkan tenaga dayung, cadik yang digunakan hanya sebelah saja. Sedang jukung di pantai Rembang punya cadik sebelah seperti di Meneng, tetapi dilengkapi layar. Mungkin yang di Rembang menempuh radius pelayaran lebih jauh, sehingga sesuai teori bercadik satu. Lalu mengapa yang di Meneng bercadik satu? Mungkin pantai di Meneng jauh lebih dalam dari pantai Rembang. Benar

Menurut relief yang terpahat pada dinding candi Borobudur, bukan jenis jukung saja yang dipasang cadik. Mungkin untuk keselamatannya di lautan luas dan penuh bahaya maka perahu-perahu yang lebih besar juga diperlengkapi dengan cadik. Sampai dengan abad ke 17 seperti yang ditulis oleh Valentijn, kora-kora yang besar di daerah kepulauan Maluku menggunakan cadik dan pendayungnya beraksi di atasnya juga. perahu-perahu besar jaman sekarang sudah tidak lagi memakai cadik seperti yang tertera pada relief candi Borobudur abad ke 9. Yang tetap menggunakannya adalah berbagai jenis jukung dan untuk jukung-jukung tersebut tiap daerah pesisir di republik kita memiliki nama sendiri-sendiri.

Pokok-pokok kayu yang dipakai sebagai bahan jukung bermacam-macam juga. Di daerah pesisir Lasem ke arah timur jukung dibuat dari kayu nangka. Lalu dicat polos biru, hijau atau hitam, atau kombinasi warna lainnya dan cadik serta tiang-tiang layarnya dihias macam-macam gambar. Di pantai desa nelayan Tanjung, 20 Km dari Sampang, Madura,

jukung di sana dibuat dari kayu sukun. Cadiknya dari bambu Ori. Lalu dicat putih dari bahan kapur putih. Bukan dari cat. Jadi sesuai kemampuan nelayan itu. Untuk jenis jukung ini masyarakat nelayan Tanjung menyebutnya sebagai **Lajengan** atau Jepitan. Didalam buku karya Noteboom dia disebut sebagai **Sekong**. Jenis jukung warna kapur ini banyak mengembara dan menetap di pesisir utara Jawa Timur, terutama di sepanjang jalan raya antara Pasuruan dan Probolinggo.

Jukung lainnya asal pulau Gili, Madura, terbuat dari bahan yang lebih kuat, yaitu jati, diwarna dan dihias dengan cat, bercadik bambu Ori. Jenis ini punya bentuk linggi di haluan yang agak lancip sedikit. Para nelayan menamakannya pancingan. Banyak beroperasi di sekitar pantai Panarukan. Hiasan dan komposisi warnanya sangat manis dipandang. Di pantai pasir putih masih banyak juga tampak berkeliaran.

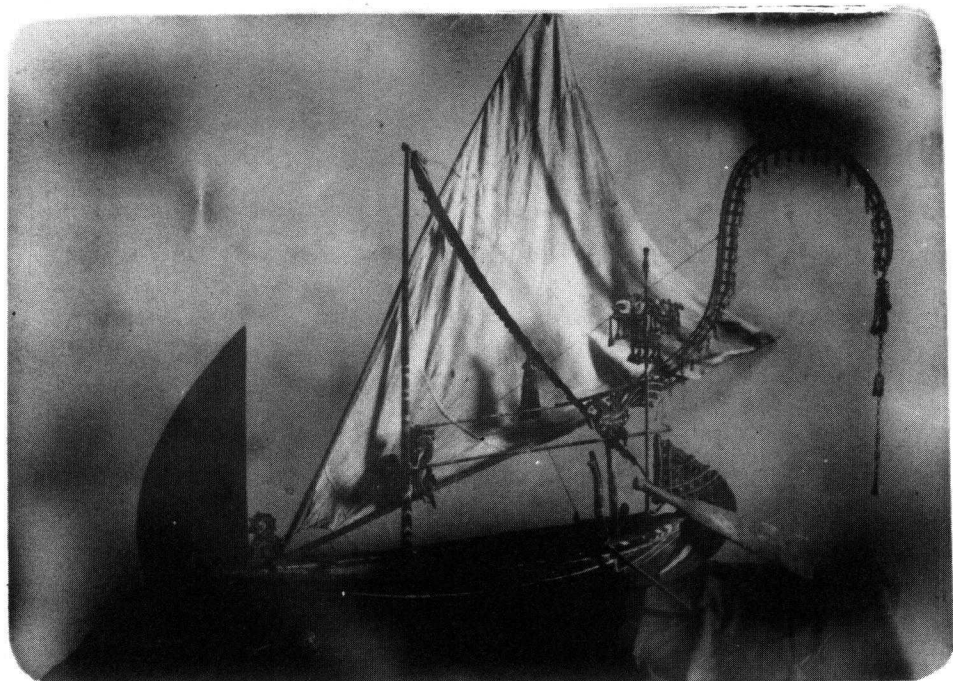
Pada umumnya jukung-jukung yang ada di daerah Banyuwangi memiliki bentuk yang khas. Bagian haluannya menggambarkan mulut ikan yang menganga dan buritannya menyerupai ekor. Untuk jenis jukung ikan ini menggunakan cadik ganda. panjangnya antara 10 meter. Awak perahunya 5 atau 6 orang. Waktu mendarat sering harus digotong bersama-sama kawannya yang lain, diparkir di samping pintu rumah.

Di Bali, jukung berbentuk ikan lebih jelas lagi diperlihatkan. Pada haluannya digambarkan mata ikan yang melotot, Cadik-cadiknya dicat warna-warni, demikian pula badannya dihias meriah. Di dalam koleksi Museum Bahari ada satu contoh model jukung asal Bali. Jukung lainnya berasal dari Irian Jaya. Warnanya polos tanpa cat.

Keadaan jukung di seluruh Nusantara dari jamannya penelitian Noteboom tahun 1923 hingga masakini tidak banyak mengalami perubahan. Hanya mungkin jumlahnya yang makin sedikit.

2. GELATI.

Model Gelati adalah jenis perahu nelayan asal Madura yang banyak beroperasi mulai dari pusat ikan di Muncar, Banyuwangi hingga Panarukan di Jawa Timur. Panjang perahu dalam ukuran yang sesungguhnya adalah antara 12 meter, terbuat dari kayu jati, mempunyai linggi yang sangat lancip dan tinggi di haluan, kira-kira 3 meter. Dibandingkan dengan Golekan dan Prawean (jenis perahu nelayan asal Madura juga), maka Gelati yang terbesar. Awak perahu berkisar antara 12 hingga 18 orang. Bertiang satu dan berlayar segitiga.



ERA, Museum Bahari, Okt. 79.

Gambar No. 11.

Model Jenis Gelati, perahu nelayan asal dari Madura.

No. Koleksi 114.

Gelati bisa berarti pisau yang ujungnya lancip. Bisa juga berarti burung Gelatik, yang paruhnya merah dan runcing ke atas. Ini sama dengan bentuk linggi perahu Gelati sendiri yang lancip ke atas itu.

Semua perahu Gelati baik yang di Muncar maupun di Panarukan mempunyai hias-rias yang meriah pada seluruh tubuhnya. Pada leher linggi yang lancip itu selalu dikalungkan renda-renda dari tali kecil yang berarti bandul-bandul berumbai. Pada tiang-tiangnya yang melintang horisontal tempat menyampirkan jaring dan alat-alat penangkap ikan lainnya dihias pula dengan gambar-gambar, ukiran-ukiran serta manik-manik dan sebangsa "jimat-jimat". Kesemuanya ini diatur oleh seorang Kyai, yang dianggap punya kharisma serta dipercaya mampu menolak malapetaka di laut. Sang Kyai pula yang memberikan nama untuk perahu itu. Ada yang namanya "pelor". atau "Bintang pagi" dan sebagainya. Andaikata dengan nama-nama itu dirasa masih sering kurang memadai, atau pernah membawa sial, maka Kyai pula yang mencari nama gantinya, dengan selamat-selamatan, dengan pengecatan kembali. Tidak mengherankan bahwa soal hias-rias perahu bagi pelaut Madura yang telah lama merantau di Muncar dan Panarukan merupakan faktor yang diutamakan. Kalau di dalam penangkapannya berhasil mendapatkan ikan yang banyak, tidak lupa juragan dan pandega-andega memberikan ekstra pembagian kepada pak Kyai.

Menangkap ikan bukan berarti harus menerus bekerja keras tanpa hiburan. Oleh karena itu awak perahu Gelati memasang loudspeaker dua buah pada tiang di atas. Melalui tape-recorder lagu dangdut disetel. Suaranya yang merdu membahana lewat pengeras suara di atas tiang. Lagu-lagu tertentu akan memberi tanda bagi pihak keluarganya bahwa nelayan baru saja pergi meninggalkan rumah atau telah pulang dari mencari ikan.

Untuk wilayah Jawa Timur, tempat pembuatan jenis perahu Gelati berada di Probolinggo. Sedang untuk Jawa Tengah, yang namanya kemudian **Konting** (dengan bentuk lingginya yang agak lain sedikit), berada di daerah Bejing Medura, desa Sarang, sekitar 30 Km timur Lasem. Mereka yang tinggal di desa Sarang ini keturunan Madura juga, tetapi sudah lama menetap di Jawa Tengah.



Gambar No. 12.

Model perahu "Pataroni", perahu nelayan asal Sulawesi Selatan dengan layar berbentuk segiempat. Khusus menangkap ikan terbang, yang diambil telornya dan dijual ke Jepang.

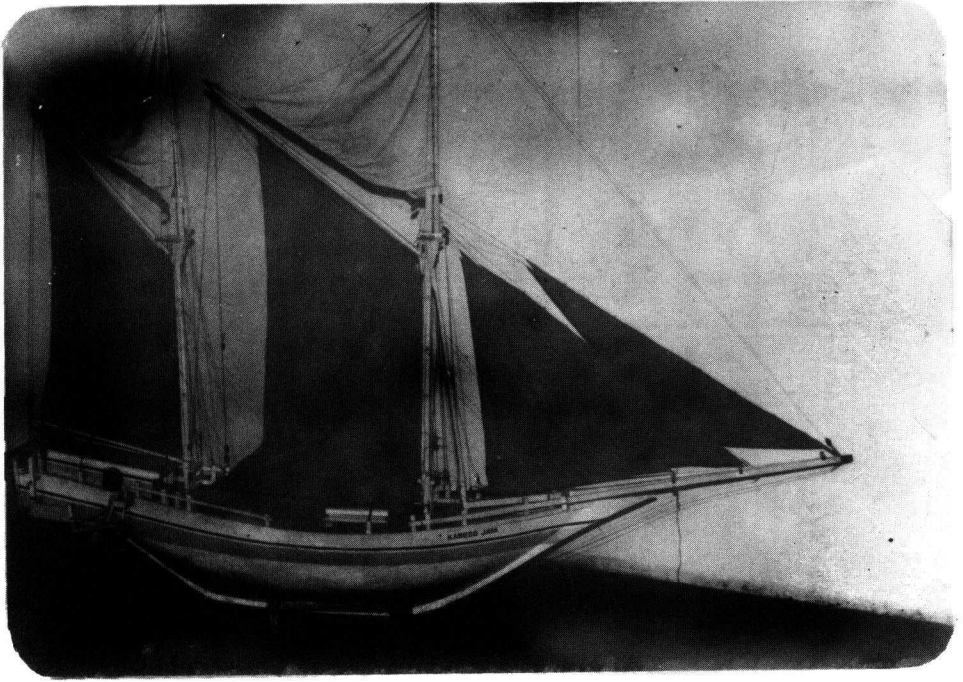
No. Koleksi 395.

B. MODEL – MODEL PERAHU NIAGA.

1. PINISI.

Ukuran panjang sebenarnya dari jenis perahu pinisi bisa mencapai 35 meter. Kemampuan angkutnya 200 ton. Dibuat dari kayu jati. Bertiang dua. Kemudi dua, terbuat dari kayu ulin. Mempunyai dua layar utama. Dua Layar cocoro dan tarengke di haluan. Dua layar lagi yang kecil di puncak tiang yang masing-masing disebut "tapusere depan" dan "tapusere belakang". Satu hal lagi yang khas jenis pinisi, yaitu cucut yang tajam ke depan di haluan. Itulah "anjung".

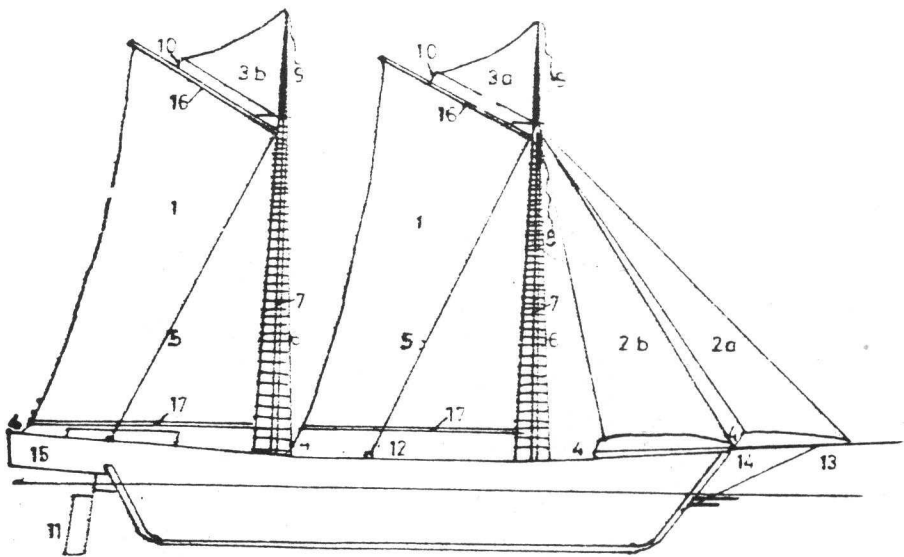
Jenis perahu pinisi selalu dihubungkan dengan tokoh legenda Sawerigading. Ternyata dia mencintai seorang gadis yang masih saudaranya sendiri. Oleh adat percintaan tersebut dilarang. Kalau ingin kawin, seyogyanya mencari gadis lain yang wajahnya mirip kekasihnya itu (namanya We'tenri Abeng). Ucapan ini di keluarkan sendiri oleh Saudara yang dicintainya itu. "Siapa dia?" tanya Sawerigading. "Dia adalah putri Cina. Namanya We 'Cudai, putri raja Oponna di daratan Tiongkok. Sawerigading hanya punya perahu tua yang sudah rapuh. We'tenri Abeng menyarankan agar Sawerigading membuat perahu baru dari pohon Welengrenge. Tempat pohon itu di Mangkutu. Dengan selamatan yang meriah maka pohon itu bisa ditebang. Tetapi begitu roboh dia masuk ke dalam bumi. Nenek Sawerigading ikut masuk ke bumi dan kayu itu segera timbul kembali sudah dalam bentuk perahu. Ketika berangkat Sawerigading bersumpah tidak akan kembali ke tanah Luwu. Dia berhasil mendapatkan gadis We'Cudai sebagai isterinya. Ketika kembali ke Luwu perahu Sawerigading pecah, papan-papannya terdampar di Ara. Karena itu penduduk Ara dikenal sebagai tukang-tukang yang ahli membuat perahu Pinisi. Tali-temali dan layarnya terdampar di Bira. Karena itu orang-orang Bisa terkenal sebagai pelaut-pelaut ulung. Sotting-nya (lunas bagian belakang) terdampar di Lemo-Lemo. Karena itu orang-orang daerah ini amat pandai membuat sotting.



ERA, Museum Bahari, Okt. 79.

Gambar No. 13.

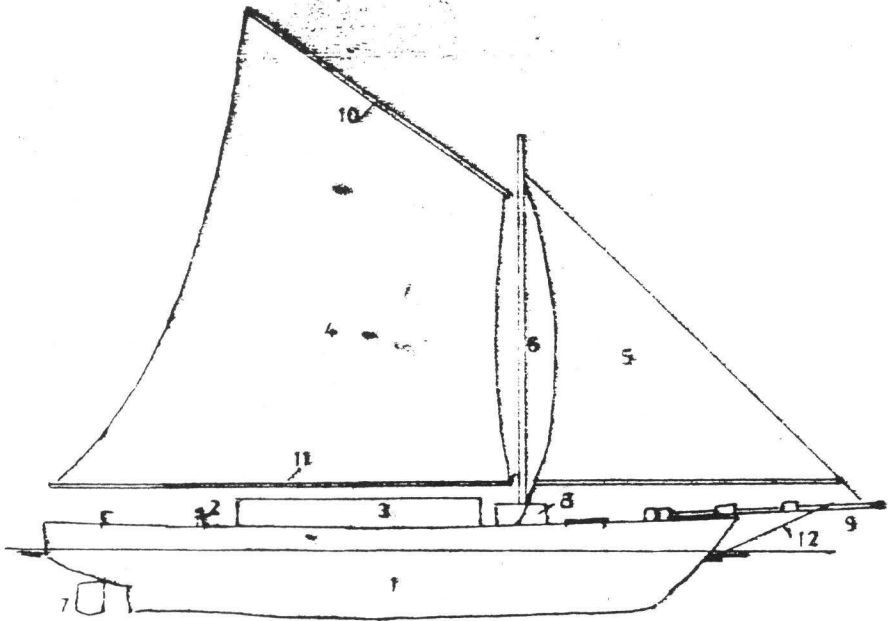
**Model Jenis Pinisi, perahu niaga asal dari Sulawesi Selatan (Bugis/Makasar).—
No. Koleksi 093 A.**



Perahu Layar Type "Phinisi"

Keterangan :

1. Layar Utama (induk).
2. a/. Cocoro.
b/. Tarengke.
3. a/ Tapusere (tafsere) muka
b/. Tapusere belakang.
4. Tali-tali baja
5. Tali tembirang jalan
6. Tali pengikat tiang
7. Tali pengerek layar
8. Tali pengerek layar bantu (tarengke)
9. Tali pengerek layar bantu (tapusere)
10. Tali baja dari tapusere
11. Kemudi (guling)
12. Pondasi pengikat tali
13. Anjung
14. Panganggo
15. Ambing.
16. Gak (bom atas)
17. Bom bawah.



Perahu Layar Type "Lambo"

Keterangan :

1. Palka
2. Pompa
3. Rumah Utama
4. Layar Utama
5. Layar haluan (tarengke)
6. Tiang utama
7. Guling (kemudi)
8. Dapur
9. Anjung
10. Gak (born Atas)
11. Bom Bawah.
12. Panganggo

Demikian serba singkat tentang pinisi. Pelabuhan yang paling banyak didatangi oleh perahu-perahu pinisi adalah Sunda Kelapa. Berderet-deret mengangkut kayu dari Kalimantan dan Sumatra.

Perahu-perahu lain yang bentuknya agak mirip dengan pinisi tetapi bertiang satu adalah jenis **Lambo**. Hanya bagian buritannya yang bundar. Di atas palkahnya dibuatkan rumah-rumahan. Pintu untuk memasukkan dan mengeluarkan barang di buritan itu pula, sehingga pada waktu bongkar muatan, selalu pintu buritan itu pula yang langsung berhadapan dengan dermaga.

Jenis **Pinisi Bago** (Baca Bego) lain lagi. Bagian rumah-rumahnya di atas palka dibuat lebih tinggi. Tiang tetap satu. Layar dua, di depan yang diikatkan pada ujung Anjung dan tiang tengah. Satunya lagi dari tiang tengah keburitan.

Jenis **Lambo** dan pinisi **Bago** banyak terdapat di pelabuhan Kali Emas, Perak, Surabaya. Yang diangkut selain kayu juga kopra berkarung-karung.

Ada lagi perahu yang agak-agak mirip dengan bentuk pinisi. Dialah **Nade** yang bertiang satu dengan anjung-nya yang agak rendah. Nade berasal dari Sumatra Selatan, yang pelaut-pelautnya masih keturunan Bugis dan Makasar. Jenis perahu Nade ini banyak berlabuh di pelabuhan Kalibaru, Jakarta. Mengangkut kayu dari Sumatra dan Kalimantan. Daya angkutnya bisa juga mencapai 200 ton.

Jenis-jenis pinisi, **Lambo**, **Pinisi Bago** dan **Nade** kebanyakan memiliki warna polos. Dalam perkembangannya sekarang banyak sudah pinisi yang mempergunakan motor. Dengan demikian perjalanan bisa lebih cepat, terutama ketika tidak ada angin yang bertiup. Oleh karena itu Pinisi tersebut dinamakan **PLM** (Perahu Layar Motor). Pada tiap Musim Barat yang anginnya ganas dan berbahaya, perahu-perahu Pinisi beristirahat. Banyak pelaut-pelaut pulang ke kampung asalnya untuk bertemu dengan keluarganya. Musim tersebut mulai dari bulan November, Desember dan Januari.

2. L E T E.

Jenis perahu pengangkut ini disebut "**Lete**" banyak berasal dari pulau Raas, Madura. Bahan dari kayu jati, berkemudi satu, kadang-kadang dua. Tiang satu agak di haluan. Layar satu berbentuk trapesium dengan bagian yang lebar di atas.

Di atas palkah selalu dibuatkan rumah-rumahan. Terkadang disertakan juga sampan kecil (jukung) di atasnya terikat, dan kalau berlabuh di tempat agak jauh dari daratan barulah jukung tersebut bertindak sebagai sekocinya.

Baik buritan maupun haluan Lete selalu berujung agak lancip. Pada bagian yang lancip ini dilukiskan hiasan ugel-ugelan yang melengkung. Sering dicat dengan warna hijau polos, biru, merah atau warna lain.

Dulu berfungsi sebagai pengangkut garam dari Madura ke tempat-tempat lain seperti Jawa, Sumatra dan Kalimantan. Karena sekarang sudah banyak tempat pembuatan garam di luar Madura maka Lete banyak beroperasi mengangkut kayu, ternak atau barang-barang dagangan lain.

Lete banyak terdapat di pelabuhan Kalibaru, Jakarta. Juga di Gresik dan Kali Emas, perak, Surabaya.

Lete sering dihubungkan dengan sebutan **Golekan**. Tidak lain di sebabkan oleh bentuknya yang mirip. Hanya Golekan lebih kecil dan tanpa menggunakan rumah-rumahan di atas palkah. Istilahnya "Rumah Geladak" Lagi pula Golekan khusus untuk nelayan, jadi bukan termasuk perahu niaga. Pada Golekan lebih meriah dengan hias-rias dan umbai-umbai, sedang Lete jauh lebih polos. Kemampuan angkut Lete bisa mencapai 150 ton.

Seperti juga pinisi yang sudah diuraikan diatas, Lete juga sudah banyak diperlengkapi motor sebagai penambah tenaga berlayar. Kalau dengan layar, jarak yang ditempuh dari Jakarta ke Sungai Lumpur, Sumatra, seminggu lamanya. Setelah ada mesin menjadi cukup tiga hari tiga malam.



Gambar No. 14.

Model jenis Lete (Golekan Inmar), perahu niaga asal Madura.

No. Koleksi . 099.

C. MODEL PERAHU – PERAHU LAINNYA.

1. ALUT PASA.

Alut artinya perahu.

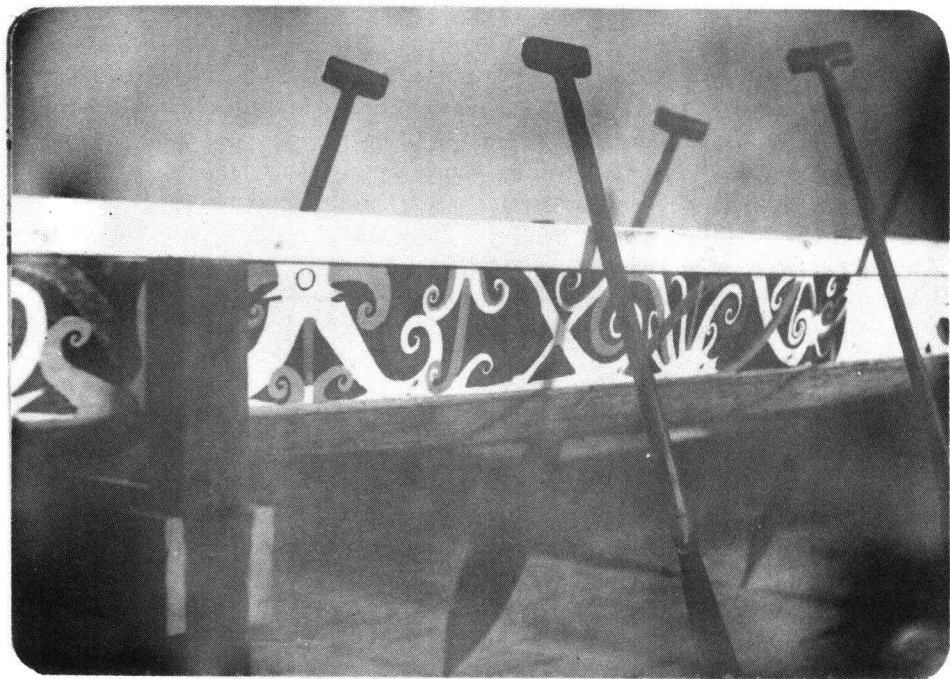
Pasa adalah berlomba.

Jadi Alut Pasa adalah perahu untuk berlomba. Berasal dari Kalimantan Timur, panjang 9 meter. Lebar 79 cm. Dibuat dari kayu ulin. Biasanya berwarna hitam. Pada haluan dan buritannya dihias dengan ukir-ukiran kayu berupa relung yang melingkar-lingkar berwarna merah, kuning dan hijau serta putih. Untuk mengetahui mana haluan dan buritannya adalah dengan melihat ukuran dari ukiran berelung-relung tersebut. Yang besar menunjukkan bahwa di situ itulah haluan-nya. Istilah di Kalimantan Timur disebut "Kalung Julung." Lalu yang di buritan disebut "Kalung Mure".

Yang menggunakan perahu Alut Pasa ini adalah orang-orang Dayak Kenyah. Untuk menyambung hidupnya mereka menanam padi. Pada saatnya panen padi itu mereka menyelenggarakan pesta besar-besaran. Penduduk kampung keluar semua. Berpakaian bagus-bagus secara adat Dayak Kenyah. Acara yang paling menarik dengan sendirinya adalah berlomba perahu-perahu yang panjang dan berhias sangat indah.

Jenis perahu Alut Pasa banyak dijumpai di daerah-daerah pedalaman Kalimantan Timur. Bentuknya kecil memanjang. Sebagai perahu sungai dia harus mengarungi riam-riam yang arusnya deras sekali. Keberanian dan kecekatan yang khusus diperlukan selama menjalankan Alut Pasa ini. Karena lajunya serta tangkasnya menghindari rintangan-rintangan sungai dianggap oleh penduduk perahu panjang ini bisa terbang. Tidak heran kalau namanya "Alut Adang", perahu terbang.

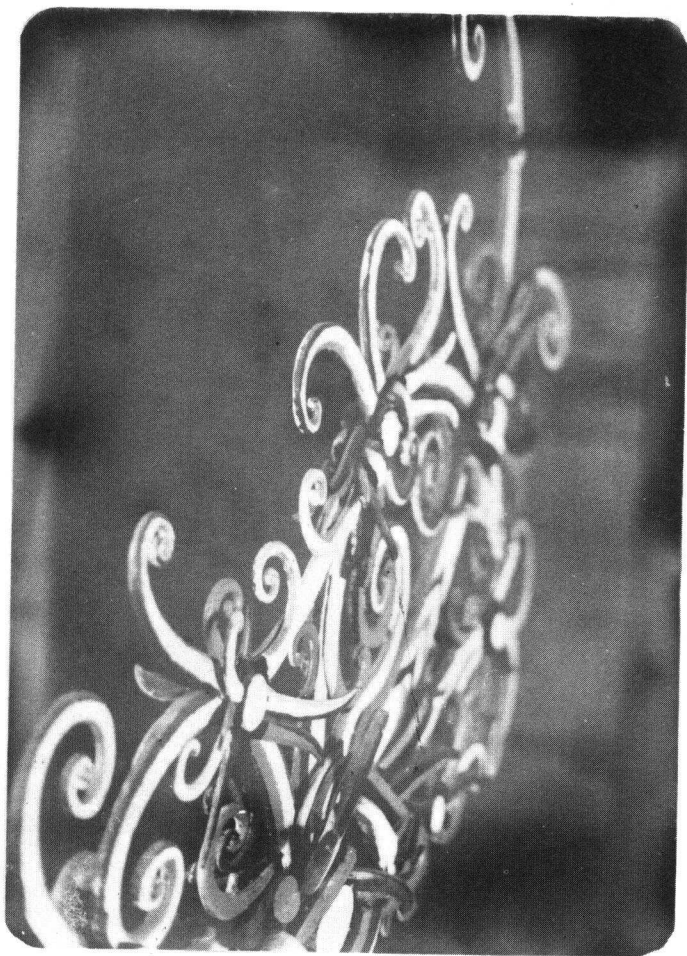
Ukiran-ukiran pada perahu menunjukkan sifat kegotong-royongan.



Gambar No. 15.

Bagian tengah dari perahu "Alut pasa" prahu lomba dari Kalimantan Tengah. Hiasan-hiasannya khas berbentuk relung-relung melingkar.

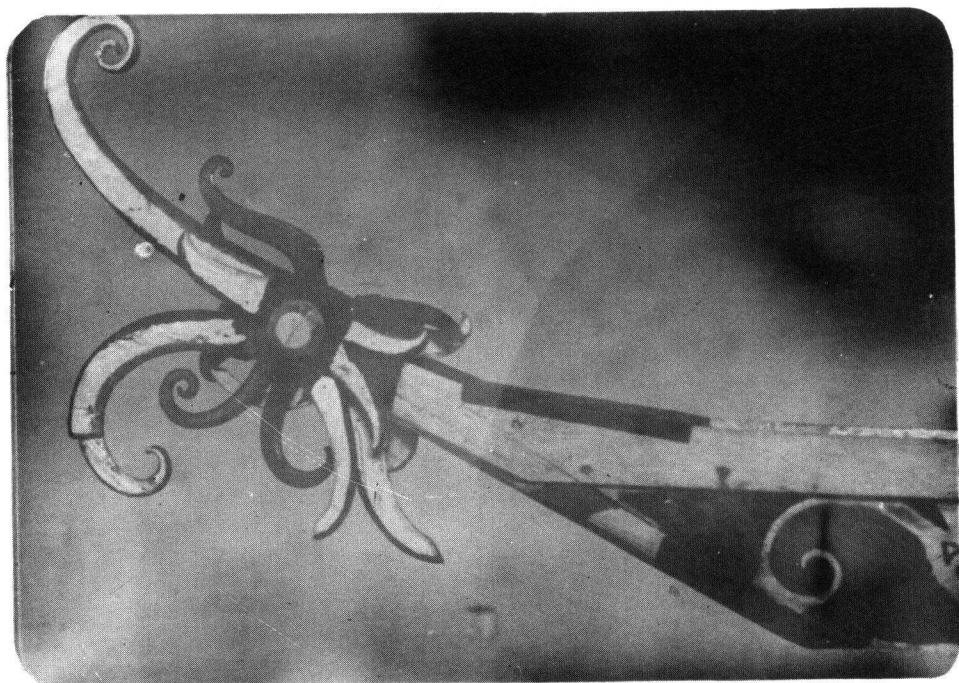
No. Koleksi 0108.



Gambar No. 16.

Bagian haluan dari "Alut pasa" yang juga berbentuk relung-relung dan warna khas, yaitu merah, kuning, putih dan hitam.

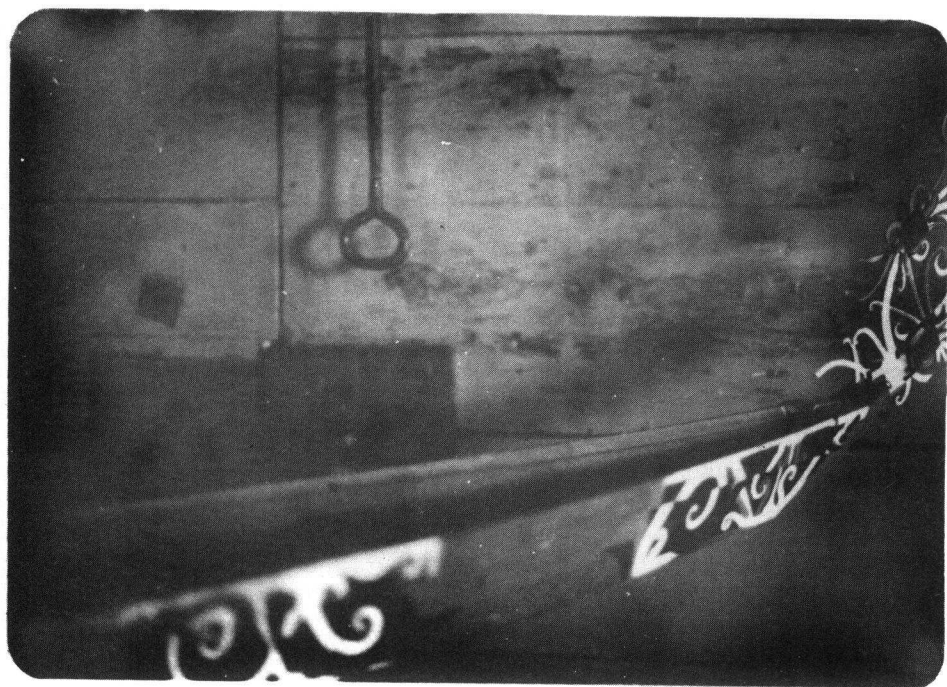
No. Koleksi 0108.



Gambar No. 17.

Bagian buritan dari "Alut pasa" dengan hiasan sama.

No. Koleksi 0108.



Gambar No. 18.

*Model perahu "Alut pasa" yang kecil yang mendampingi koleksi yang besar.
No. Koleksi 0108.*

2. LANCANG KUNING.

Lancang adalah perahu. Lancang Kuning berarti perahu yang dicat kuning, sebagai perahu kebesaran raja yang dipergunakan untuk berpesiar atau meninjau keadaan daerah dan rakyat.

Daerah asal Lancang Kuning antara lain di Bukit Batu, kabupaten Bengkalis. Di bagian haluannya terdapat hiasan yang disebut Naga Berjuang, sedang di buritannya Naga Bertangkuk. Mempunyai dayung sebanyak 14 biji. Masing-masing 7 di samping kanan, 7 lainnya di samping kiri. Pada jaman lampau ada kepercayaan bahwa angka genap kurang memberikan keberuntungan. Karena itu dipergunakan angka ganjil 7.

Sebenarnya sejak abad ke 16 di sekitar Selat Malaka dan Kepulauan Riau sudah dikenal Lancang Kuning sebagai perahu kebesaran milik Sultan. Konon pada waktu itu dikenal tokoh legendaris (?) Datuk Laksamana.

Bentuk perahu yang seperti Lancang Kuning bukan hanya sebagai perahu kebesaran raja saja. Dia bisa juga berfungsi sebagai perahu pengangkut. Juga sebagai perahu penangkap ikan yang besar. Lancang Kuning lainnya juga bisa berfungsi sebagai perahu untuk berperang, atau perahu untuk menjaga keamanan kerajaan.

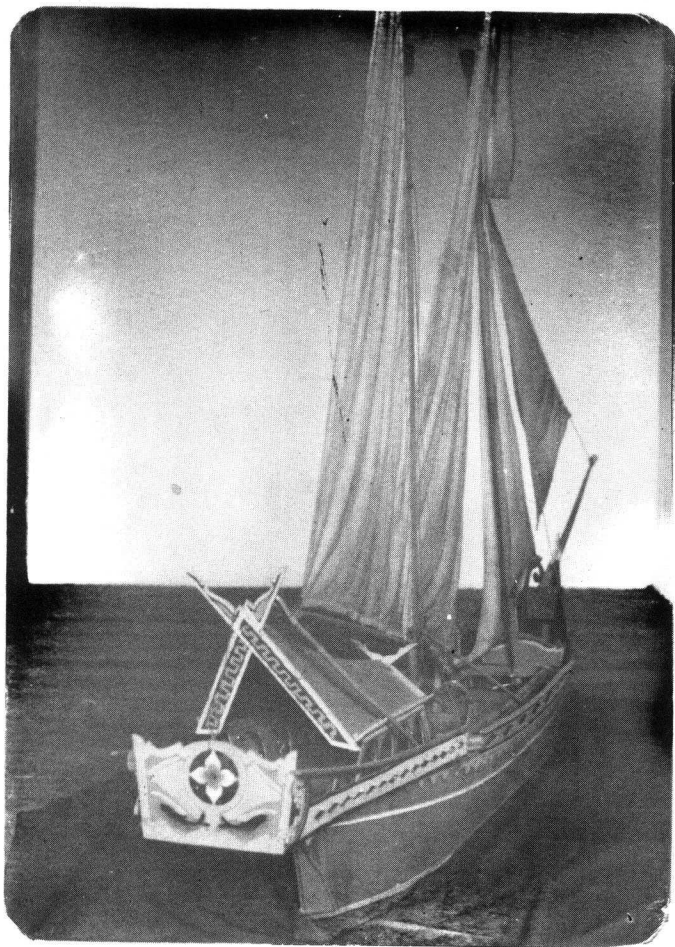
Yang ditampilkan di dalam Museum Bahari adalah satu model Lancang Kuning dari Kepulauan Riau dan satu lagi dari Pontianak, Kalimantan Barat.

Syair Lancang sudah amat dikenal dan sering dinyanyikan sambil beberapa gadis menari-nari gembira, sebagai berikut bunyinya :

*Lancang Kuning lancang pusaka
Tidak boleh ditukar ganti
Sebelum kering laut Melaka
Tidak boleh mungkirkan janji.*

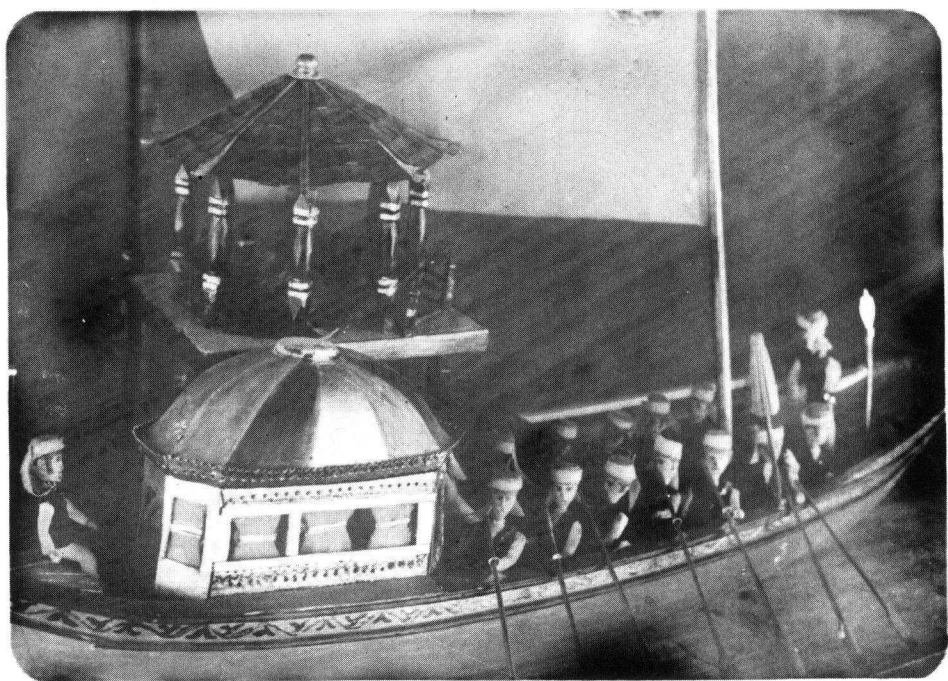
*Lancang Kuning berhanyut malam
Haluan menuju lautan dalam
Nakoda baik jaga haluan
Takut lancang jadi tenggelam.*

*Lancang Kuning berhanyut malam
Dipukul ombak timbul tenggelam
Baik-baik berlayar malam
Di situ banyak ranjau tenggelam.*



Gambar No. 19.

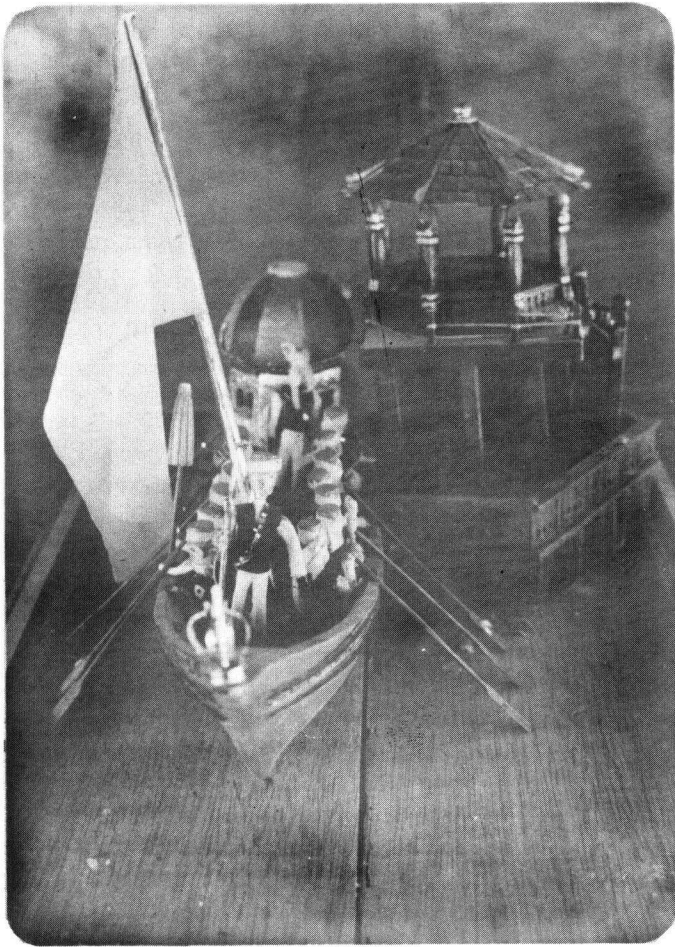
*Model Jenis Lancang Kuning, perahu pesiar kerajaan asal dari Kepulauan Riau.
No. Koleksi. 089.*



Gambar No. 20.

Model perahu "Lancang Kuning" dilihat dari samping, berasal dari Pontianak, Kalimantan Barat.

No. Koleksi 079.



Gambar No. 21.

**Model perahu "Lancang Kuning" asal kota Pontianak, Kalimantan Barat.
No. Koleksi 079.**

VI. BEBERAPA ALAT NAVIGASI.

Bagaimana suatu perahu atau kapal berlayar dan sampai di tujuan dengan selamat, di situlah sebenarnya pentingnya beberapa alat navigasi sangat diperlukan.

Pertama-tama adalah kemudi yang dipasangkan di bagian buritan perahu atau kapal. Baru setelah itu diperlukan dayung, atau layar. Dengan peralatan yang pokok ini pelayaran sudah bisa dimulai. Pendayung atau pelayar tinggal mengarahkan tujuannya mau ke mana. Dengan berpedoman kepada matahari, bulan dan bintang waktu malam dia bisa mengambil ancer-ancer. Atau dengan berpedoman satu tanda-tanda gunung di tepi pantai atau suatu tanjung dia akan tahu masa utara mana selatan.

Susunan bintang waktu malam di tengah laut sudah banyak diketahui oleh para pelaut tradisional. Dari gambar-gambar "gubug penceng" atau "Venus" menjelang tengah malam maka bisa ditentukan mana utara. Dengan melihat gerak arus atau keadaan burung-burung di langit akan diketahui bahwa pulau sudah hampir dekat.

Seseorang anggota kelasi bisa ditugaskan naik ke atas tiang dan dia bertindak sebagai pengamat keadaan di depan. Dengan matanya yang terlatih dia bisa lihat mana kira-kira laut yang berkarang atau tidak. Ini tentu saja di saat perahunya baru pertama kali memasuki daerah selat yang asing, yang belum pernah didatangi sebelumnya. Setelah ditemukannya teropong maka agak terbantulah pandangan mata. Berdasarkan pengalaman-pengalaman yang sudah-sudah maka dibuat denah. Yang mula-mula amat sederhana. Lalu disempurnakan dan menjadi peta laut yang lengkap dengan tanda-tanda dangkal dan berkarang. Akan dicantumkan juga daerah-daerah mana yang dipasang alat-alat pelampung serta mercu-mercu suar. Dengan bantuan-bantuan petunjuk laut ini nelayan dan nakoda-nakoda kapal selalu mendapat peringatan untuk lebih berhati-hati dan dia seperti mendapat bimbingan yang benar sehingga lebih mudah untuk sampai di pelabuhan tujuan.

Sesuai dengan perkembangan, alat-alat navigasi dan penunjang-penunjangnya di laut disesuaikan pula. Dulu pada jaman kuno, suatu daerah pesisir yang biasa dipergunakan sebagai tempat persinggahan perahu dan kapal-kapal diterangi oleh unggun api yang besar waktu malam. Tidak lain sebagai penerang bagi perahu dan kapal-kapal yang mau mendarat. Dengan ditemukannya lemak binatang, kemudian minyak dan dinamo, maka berubah lagi bentuk alat penerangnya. Maka listrikpun pegang peranan. Dengan generator, mercu suar di suatu pulau terpencil bisa menyala lebih lama.

Radio, radar, televisi dan satelit sekarang sudah dipakai sebagai alat navigasi kapal-kapal modern. Melalui pesawat-pesawat komunikasi ini nakoda tinggal memejet tombol dan dia mendapat bimbingan ke mana harus berlayar. Atau tetap di pangkalan karena topan besar sedang mengancam.

Beberapa alat navigasi di Museum Bahari masih dalam tingkat pengumpulan. Karena itu belum bisa diuraikan di sini. Tetapi bisa disebutkan satu demi satu, seperti kompas, teropong, sextant. Lalu beberapa model pelampung. Beberapa model mercu suar dari Dirjen Perhubungan Laut. Dua pelampung besar dalam ukuran sebenarnya dipasang di luar tembok museum, diatas lantai trotoar. Berikutnya adalah kemudi-kemudi kayu yang bulat, dua jangkar kayu dan di luar pagar museum dua jangkar besi yang cukup besar.

Di ruangan tempat alat-alat navigasi ini dipamerkan juga beberapa alat penangkap ikan. Mulai dari Sero, Muroami dan Perahu Bagan. Alat-alat penangkap ikan ini dipergunakan oleh nelayan-nelayan di sekitar Teluk Jakarta dan Kepulauan Seribu. Muroami tidak lain adalah cara menangkap ikan dengan menyelam. Biasanya dilakukan oleh penyelam-penyelam asal Flores dan beberapa daerah tertentu yang pandai menyelam. Perahu Bagan adalah sepasang perahu dengan jaring bagan yang bisa ditempatkan di mana saja sesuai keinginan pemilik dua perahu. Perlengkapan lainnya setelah jaring adalah bambu dan lampu-lampu jenis Petromak.

VII. PROSPEK MUSEUM BAHARI.

Seperti yang terlihat pada denah, ruangan-ruangan pameran yang dipergunakan baru yang ada di tingkat lantai II. Kalau nanti lantai-lantai lainnya sudah selesai dipugar benar-benar maka Museum Bahari akan menjadi tempat yang diharapkan. Hampir dari sebagian besar bidang bahari bisa dilihat, dipelajari dan dinikmati oleh pengunjung-pengunjung.

Untuk pergi ke medan sebenarnya di seluruh nusantara ini tentunya amat sangat luas dan memeras banyak tenaga. Kalau semua aspek-aspek bahari itu sudah bisa diterjemahkan ke dalam bahasa penyajian di dalam Museum Bahari kelak para murid sekolah, pengunjung-pengunjung domestik dan luar serta mereka yang berminat, akan mendapatkan hal-hal yang didambakan.

Memang untuk itulah Museum Bahari didirikan Tetapi harus diimbangi dengan kerja dan dedikasi yang total. Dalam hal ini tidak saja tergantung dari beaya pemerintah yang tidak sedikit, tetapi juga perhatian dan sumbangan masyarakat. Atas kerja sama itu kami yakin Museum Bahari akan segera menjadi tempat yang bukan saja menyenangkan, tetapi juga yang bisa ditonjolkan sesuai dengan tuntutan dan perkembangan jaman.

Sekali lagi perlu diingatkan di dalam Buku Petunjuk ini, bahwa sejarah nenek moyang kita sudah demikian lamanya berlalu. Dan sebagian besar dari masa-masa itu dihabiskan di laut. Padahal pengetahuan kita tentang laut masih demikian kurangnya. Baru sedikit pengetahuan dan pengertian kita tentang laut. Oleh karena itu diharapkan Museum Bahari bisa dijadikan penghubung generasi masakini dengan generasi yang sudah silam, antara masa kini dengan masa yang baru saja berlalu, bisa juga diteruskan antara generasi masakini dengan generasi yang akan datang. Memang sebenarnya demikianlah tugas suatu museum. Tidak luput pula amanat yang dijalankan oleh Museum Bahari.

Mari kita sama-sama berdoa, semoga apa dan semua saja yang kita dambakan, bisa dengan tanpa rintangan cepat terwujud. Amien.

VIII. PENUTUP.

Museum Bahari memang satu-satunya museum di Indonesia yang secara khusus memaparkan dan menyuguhkan hal-hal kebahariaan kepada masyarakat. Tentunya belum seluruhnya bisa. Masih banyak hal dan problem yang harus ditanggulangi sebelum dilaksanakan. Misalnya soal arkeologi laut. Kebanyakan yang sudah digarap adalah arkeologi darat. Caranya dengan penggalian biasa terhadap benda-benda lama yang diperkirakan terpendam di dalam tanah. Hal tersebut mungkin tidak begitu "SULIT". Tetapi amat beda dengan arkeologi laut. Istilah ini masih asing di Indonesia. Pelaksanaannya saja belum pernah. Apa lagi dipamerkan hasilnya. Memang pernah ditemukan, malah digali, dua jangkar besi di daerah Tuban. Karena tempat jangkar tersebut sudah jauh dari pantai maka tidak lagi bisa disebut arkeologi laut. Benda tersebut sekarang di simpan di halaman Museum Empu Tantular Surabaya.

Melaksanakan kerja arkeologi laut tidak mudah. Banyak persaratan pokok yang harus dipenuhi terlebih dahulu sebelum terjun ke laut. Terutama peralatan-nya. Paling sedikit perahu atau kapal yang membawa arkeolog-arkeolog-nya. Lalu alat-alat selamnya. Kemudian tentu saja pelaksana-pelaksananya yang harus pandai dan sudah biasa melakukan penyelaman berjam-jam di dasar laut. Oleh karena muskil serta banyak resiko-resikonya, sampai detik ini Museum Bahari belum mencoba. Biarpun begitu suatu saat nanti akan dilaksanakan, mungkin secara kerja sama dengan instansi lain, seperti TNI AL, Perhubungan Laut dan lain-lain.

Yang penting sekarang adalah, bahwa di Jakarta sudah punya satu museum khusus, yaitu Museum Bahari. Yang sudah ada inilah yang perlu kita rawat dan kembangkan sebaik-baiknya. Museum ini milik seluruh bangsa Indonesia. oleh karena itu dimohon kepada semua pihak, yang barangkali mempunyai pikiran-pikiran baru atau gagasan yang belum diketahui Staf kami, sudi kiranya cepat berhubungan dengan Museum Bahari. Itu semua demi lebih baiknya Museum Bahari.

IX. DAFTAR KEPUSTAKAAN.

1. Sartono Kartadirdjo, Prof. Dr., **Sejarah Nasional Indonesia**, Penerbit Dep. P dan K, Jilid 1 s/d 6, 1976.
2. Uka Tjandrasasmita, Drs., **Sejarah Jakarta, Dari Zaman Prasejarah Sampai Batavia, Tahun 1750**, Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta. 1977.
3. British Museum Trustee, **British Museum Guide**, London, 1975.
4. De Kerchove, **International Maritime Dictionary**, Van Nostrand Reinhold Company.





Perpustakaan
Jenderal

A1.3