

# TRANSPORTASI AIR DALAM PERDAGANGAN PADA MASA JAWA KUNO DI JAWA TIMUR

## *Water Transportation in Trade in East Java during Ancient Java Period*

**Hedwi Prihatmoko**

Balai Arkeologi Denpasar  
Jl. Raya Sesetan No. 80, Denpasar 80223  
Email: hedwi.prihatmoko@yahoo.com

Naskah diterima: 26-09-2014; direvisi: 21-10-2014; disetujui: 30-10-2014

### **Abstract**

*Indication of water transportation usage in inscriptions has been available in the early of 10<sup>th</sup> Century in Central Java, but epigraphic data shows that the mentions of it are more frequent in inscriptions from East Java. Water transportation usage was connected with trade because various type of water transportations are commonly found in the list of traders. This study aims to understand the usage and roles of water transportation in trade to reconstruct the utilization of waterways during Ancient Java period in East Java. Data were collected from transcriptions of published inscription. Data analysis was done through language aspect analysis and the comparison with other languages, ancient manuscripts and foreign literatures. This study shows that during Ancient Java period, various types of water transportations used in river and sea had important roles in internal and external trade. Their roles were also supported by officer or operator and facilities related to them.*

*Keywords: inscription, water transportation, trade, ancient java period, east java.*

### **Abstrak**

*Indikasi penggunaan transportasi air pada prasasti telah ada sejak awal abad X Masehi di Jawa Tengah, tetapi data epigrafi menunjukkan bahwa penyebutannya lebih banyak di Jawa Timur. Penggunaan transportasi air tersebut berkaitan dengan perdagangan karena kebanyakan disebutkan dalam kelompok pedagang. Kajian ini bertujuan mengetahui penggunaan dan peran transportasi air dalam perdagangan untuk merekonstruksi pemanfaatan jalur perhubungan air pada masa Jawa Kuno di Jawa Timur. Pengumpulan data dilakukan melalui penelusuran transkripsi prasasti yang diterbitkan. Analisis dilakukan berdasarkan aspek bahasa dan perbandingan dengan bahasa lain, naskah kuno, serta berita asing. Kajian ini menunjukkan bahwa pada masa Jawa Kuno, jenis-jenis transportasi air bagi wilayah sungai dan laut berperan penting dalam perdagangan internal dan eksternal yang ditunjang juga oleh petugas atau pengelola dan fasilitas pendukung yang berkaitan dengan sarana transportasi air.*

*Kata kunci: prasasti, transportasi air, perdagangan, masa jawa kuno, jawa timur.*

## **PENDAHULUAN**

Transportasi merupakan wujud pengetahuan dan teknologi untuk memindahkan barang atau manusia, sekaligus menjadi wujud interaksi manusia dengan lingkungan fisiknya dalam memudahkan pergerakan. Teknologi transportasi mempengaruhi daya jangkau

manusia dan perubahan jenis transportasi membuat manusia mampu mendefinisikan ulang lingkungannya. Sebagai contoh, wilayah air yang luas dapat menjadi hambatan bagi sarana transportasi tertentu, tetapi ketika tersedia sarana transportasi air, jalur perhubungan air bisa menjadi pilihan yang lebih baik

dibandingkan jalur perhubungan darat (Sharer dan Ashmore 2003, 465).

Penyebutan sarana transportasi air dalam prasasti masa Jawa Kuno telah ada setidaknya sejak abad X Masehi, yaitu dalam Prasasti Ayam Těas yang berangka tahun 822 Śaka atau 901 Masehi yang dikeluarkan oleh Rakai Watukura Dyah Balitung. Prasasti berbahan tembaga ini ditemukan di Purworejo, Jawa Tengah (Sarkar 1971-72, II:1-3). Penyebutan transportasi air pada masa Jawa Kuno di Jawa Tengah tidak banyak. Selain Prasasti Ayam Těas, penyebutan lain hanya terdapat di Prasasti Tělang yang berangka tahun 825 Śaka atau 904 Masehi (II:42-46) dan Prasasti Sangsang yang berangka tahun 829 Śaka atau 907 Masehi (II:85-98). Penyebutan lebih banyak terdapat pada prasasti-prasasti di Jawa Timur. Salah satu indikasi paling awal penggunaan sarana transportasi air di Jawa Timur terdapat pada Prasasti Kaladi yang berangka tahun 831 Śaka atau 909 Masehi dan ditemukan di dekat Sidoarjo. Prasasti ini menyebutkan tentang penetapan *sīma* bagi wilayah Kaladi, Gayam, dan Pyapya untuk dikelola dan dijadikan sawah agar tidak membahayakan para pedagang dan orang-orang dari daerah hilir karena sebelumnya dihuni oleh bandit (Jones 1984, 178-181).

Prasasti Kaladi dikeluarkan pada masa pemerintahan Rakai Watukura Dyah Balitung dari Kerajaan Mataram Kuno ketika pusat pemerintahannya masih di Jawa Tengah. Berdasarkan data epigrafi, masa pemerintahan raja ini berlangsung antara 899 hingga 911 Masehi. Setelah itu, pemerintahan Mataram Kuno digantikan oleh Rakai Hino Pu Dakṣa, kemudian Rakai Layang Dyah Tlodhong, lalu ke Rakai Sumba Dyah Wawa, sebelum akhirnya ke Pu Siṅḍok. Pada masa pemerintahan Pu Siṅḍok, terjadi perpindahan pusat Kerajaan Mataram Kuno dari Jawa Tengah ke Jawa Timur berdasarkan keterangan dari Prasasti Gulung-Gulung yang berangka tahun 851 Śaka atau 929 Masehi (Sumadio 1993, 136, 145-48, 153-55). Alasan perpindahan pusat kerajaan dari Jawa Tengah ke Jawa Timur telah

menjadi perdebatan banyak kalangan, beberapa di antaranya adalah Schrieke, de Casparis, dan Boechari. B.J.O. Schrieke (dalam Rahardjo 2002, 50) mengatakan bahwa pembangunan monumen-monumen besar keagamaan dalam periode relatif singkat sangat membebani rakyat sehingga tenaga yang seharusnya dipusatkan untuk pertanian sebagai sandaran utama hidup teralihkan. Sementara itu, de Casparis (1958, 9) menyatakan bahwa perpindahan dilakukan untuk menghadapi serangan Śrīwijaya sehingga memutuskan hanya membela wilayah bagian timur, termasuk lembah Sungai Brantas, karena penting bagi perniagaan antar pulau. Pada sisi lain, seluruh daerah di bagian baratnya, termasuk Jawa Tengah, dibiarkan saja.

Pendapat Schrieke dan de Casparis ditentang Boechari ([1976] 2012). Menurutnya, pembangunan candi dilakukan melalui kolaborasi antara pejabat negara dan penguasa lokal yang mengirim seniman dan tenaga kerjanya ke pusat kerajaan yang dalam prasasti dikenal dengan istilah *buat haji*. Kelompok *waiśya* yang berkecimpung di sektor pertanian, perdagangan, dan industri masih bisa melaksanakan kegiatan sehari-harinya karena tidak dibutuhkan secara aktif dalam pembangunan candi. Selain itu, sebagian besar kegiatan pertanian bisa dilakukan oleh kaum perempuan, misalnya menanam, menyemai, menyiangi, memanen, hingga membawa hasil panen. Terdapat juga petugas pengatur air perempuan yang dalam prasasti disebut *hulair anakbi*. Boechari menambahkan alasan perpindahan untuk menghadapi serangan Śrīwijaya tidak tepat karena wilayah delta Sungai Brantas lebih mudah dicapai musuh dari luar, seperti yang digambarkan oleh serangan Kubilai Khan pada akhir abad ke-13 Masehi yang menyebabkan kejatuhan Kerajaan Kadiri. Menurutnya, wilayah interior Jawa Tengah seharusnya lebih efektif untuk bertahan terhadap serangan musuh. Lebih lanjut, Boechari mengkritisi alasan perpindahan karena wilayah Jawa Timur dianggap lebih menjanjikan untuk mengembangkan perdagangan maritim.

Menurutnya, Jawa Tengah memiliki potensi ekonomi yang sama dengan Jawa Timur terhadap perdagangan maritim. Setelah perpindahan pusat kerajaan ke Jawa Timur, masih terdapat indikasi keberadaan perdagangan internasional di Jawa Tengah, seperti yang ditunjukkan dari melimpahnya sebaran temuan keramik Dinasti Song, dari wilayah pesisir di utara hingga Bukit Ratu Baka di bagian selatan. Boechari menduga keterhubungan wilayah pesisir di utara dengan pedalaman di selatan Jawa Tengah ditunjang oleh sistem jalan yang besar. Dugaannya didasarkan dari Prasasti Mantyāsih yang menyebutkan adanya *hawān* atau jalan besar yang harus dilindungi oleh patih-patih dari Mantyāsih. Selain itu, Pemalang, Kendal, dan Jepara merupakan pelabuhan-pelabuhan yang berperan penting selama masa Mataram Islam dan tidak menutup kemungkinan peran demikian telah berlaku sejak masa Jawa Kuno. Boechari berpendapat, perpindahan terjadi karena suatu bencana besar yang menimpa Kerajaan Mataram Kuno yang menandakan berakhirnya suatu masa yang sedang berlangsung. Oleh karena itu, perpindahan harus dianggap sebagai usaha penetapan *maṇḍala* baru, diikuti dengan pengadopsian konsep Gunung Meru yang baru (Boechari [1976] 2012, 169-174, 180).

Apapun alasan perpindahan pusat kerajaan, prasasti-prasasti di Jawa Timur memperlihatkan perhatian lebih besar kepada kegiatan perdagangan dan ekonomi dibandingkan prasasti-prasasti di Jawa Tengah. Hal itu diperlihatkan dari banyaknya peraturan perpajakan bagi pedagang, kaum profesional, dan warga asing, serta penyebutan berbagai jenis perahu yang lebih sering (Jones 1984, 6-7). Perhatian yang besar terhadap kegiatan perdagangan dan ekonomi kemudian diwujudkan melalui pemanfaatan wilayah air yang lebih intensif. Berdasarkan uraian tersebut, permasalahan yang diangkat dalam kajian ini adalah bagaimana penggunaan transportasi air dan perannya dalam perdagangan pada masa Jawa Kuno di Jawa Timur. Adapun, tujuan kajian mengarah pada rekonstruksi

sejarah kebudayaan, khususnya rekonstruksi pemanfaatan jalur perhubungan air masa Jawa Kuno di Jawa Timur. Rekonstruksi ini diharapkan mampu melengkapi historiografi Indonesia.

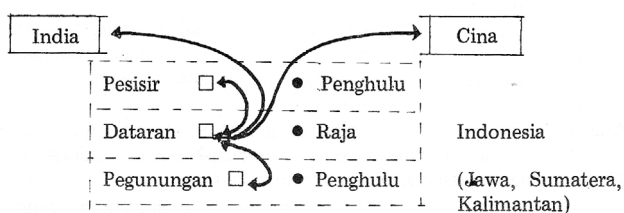
Kajian mengenai penggunaan transportasi dan perannya dalam perdagangan merupakan salah satu aspek arkeologi ekonomi. Ongkodharma (2003, 103) menyatakan bahwa tujuan penelitian arkeologi ekonomi adalah mempelajari tentang produksi, konsumsi, dan distribusi yang meliputi perdagangan dan sistem tukar berbagai komunitas. Dalam perkembangannya, konsep dan model yang terkait dengan aktivitas ketiganya perlu dikaji lebih luas. Berakar dari pengertian tersebut, kajian ini akan menggunakan pendekatan ekonomi yang dianggap relevan dalam mengupas perdagangan masa lalu. Kajian ekonomi dan perdagangan masa lalu di Indonesia sudah banyak dilakukan sebelumnya. Beberapa peneliti yang pernah melakukannya antara lain Surjandari (2004), Nastiti (2003), Miksic (1981), dan Christie (1982) dengan pendekatan teori yang berbeda. Surjandari, Nastiti, dan Miksic menggunakan pendekatan yang berakar dari pemikiran Polanyi. Dalam tesisnya mengenai perdagangan masa Majapahit, Surjandari (2004, 12), mengutip pendapat Polanyi, menyatakan bahwa adanya pengenaan pajak terhadap barang dagangan yang melebihi batasan menunjukkan suatu bentuk perdagangan yang diatur dan dilaksanakan melalui jalur-jalur di bawah kendali pemerintah. Nastiti (2003, 16-17) juga mengungkapkan kerangka pikir yang sama dalam meneliti sistem ekonomi pasar pada masa Mataram Kuno.

Dalam pemikirannya, Polanyi membagi sistem ekonomi ke dalam tiga jenis, yaitu *reciprocity*, *redistribution*, dan *market exchange*. Dalam tiga jenis sistem ekonomi ini, Polanyi menekankan perlunya memahami perdagangan dalam pengertian yang berbeda. *Reciprocity* adalah pertukaran antar kelompok dengan kedudukan yang sama atau simetris dan bersifat saling menguntungkan. Perdagangan

dalam sistem ini terbatas pada pertukaran hadiah (*gift trade*) antarpenguasa yang biasanya diadakan melalui upacara atau acara resmi. Kontak yang terjadi pun biasanya jarang.

*Redistribution* adalah pertukaran barang yang diorganisasi oleh pusat, dalam artian barang-barang dikumpulkan terlebih dahulu ke pusat sebelum disebarkan kembali dari pusat ke masyarakat. Perdagangan dipahami sebagai pertukaran yang diatur pemerintah dan dilakukan melalui perjanjian formal. *Market exchange* adalah pertukaran yang ditentukan oleh sistem harga pasar melalui proses tawar-menawar antara penjual dan pembeli. Menurutnya, perdagangan yang selama ini dipahami baru muncul dalam sistem ekonomi *market exchange* dan merupakan suatu varian yang modern. Perdagangan jenis ini merupakan pengaruh eksternal yang diperkenalkan kepada suatu kelompok karena penekanan utamanya terletak pada perolehan barang yang berada di luar kelompoknya (Polanyi [1957] 1992, 35-45; Aubet 2013, 28-29).

Kendati berdasar pada pemikiran Polanyi, penelitian yang dilakukan oleh Surjandari dan Nastiti tidak menjelaskan apakah sistem ekonomi dan perdagangan yang berkembang pada masa Jawa Kuno termasuk kategori *reciprocity*, *redistribution*, atau *market exchange*. Hal berbeda terlihat dalam kajian yang dilakukan Miksic. Dia memperlihatkan bahwa model ekonomi dalam perdagangan kuno Indonesia, termasuk Jawa, adalah *redistribution* (gambar 1) dengan mengambil contoh dari berita Cina, Eropa, dan naskah Melayu (Miksic 1981, 8-12).



**Gambar 1.** Sistem *redistribution* Polanyi sebagai gambaran sistem ekonomi Indonesia masa lalu. (Sumber: Reproduksi dari Miksic 1981, 12)

Penerapan pemikiran Polanyi untuk menggambarkan perdagangan kuno di Indonesia, khususnya Jawa Kuno, dikritisi oleh Christie. Dalam penelitiannya mengenai pola perdagangan di Indonesia bagian barat abad IX sampai XIII Masehi, Christie (1982, 134) berpendapat bahwa

*the epigraphic material doesn't support the assumptions either of an absolutist and centralized royal government, or of an isolated and primitively egalitarian or acutely patriarchal collective village community. The early javanese state was decentralized to a degree, encompassing numerous competing centers of economic and political power. It lacked any direct redistributive powers outside of a restricted circle.*

Pendapat ini menyangkal sistem ekonomi *reciprocity* dan *redistribution* milik Polanyi, termasuk *market exchange* sebagai varian modern perdagangan dan merupakan pengaruh eksternal (Christie 1982, 192-194). Naerssen (1977, 79) menyatakan juga bahwa sistem perdagangan pasar telah ada pada masa Jawa Kuno, berdampingan dengan sistem ikatan sosial dan ekonomi tradisional dalam bentuk pemberian hadiah dan sistem gotong royong. Keberadaan pasar yang ditandai melalui penyebutan istilah *pkan* bahkan disebutkan dalam Prasasti Turyyan (de Casparis 1988, 43) dan Prasasti Muñcañ (Brandes 1913, 108) yang keduanya ditemukan di Jawa Timur. Pendapat Christie bahwa kekuasaan pada masa Jawa Kuno pada dasarnya terdesentralisasi dikuatkan juga oleh Boechari. Boechari ([1976] 2012, 161) berpendapat bahwa berdasarkan bukti epigrafis, periode Jawa Kuno tidak pernah menunjukkan adanya pemerintahan yang terpusat. Data epigrafi menggambarkan bahwa kerajaan-kerajaan Jawa Kuno terdiri dari sejumlah wilayah otonom yang dipimpin penguasa lokal, biasanya bergelar *rakai*, *rakryāni*, atau *rakarayāni* di wilayah Jawa Tengah, dan *haji*, *sāmyahaji*, serta *bhra* atau *bhaṭāra* di wilayah Jawa Timur.

Dalam penelitiannya, Christie menggunakan pendekatan ekonomi regional untuk menggambarkan sistem perdagangan masa lalu dan cukup konsisten dalam penggunaannya sehingga akan dipakai dalam kajian ini. Pendekatan ekonomi regional mempertimbangkan aspek-aspek geografis dalam kajiannya dan telah dikembangkan oleh berbagai kalangan ekonom, ahli geografi, antropolog, dan sejarawan sehingga menciptakan banyak variasi dalam modelnya (Smith 1976, 3-5). Namun secara umum, pendekatan ini menyimpulkan bahwa perdagangan pasar dapat muncul di setiap jenis masyarakat, tetapi sistem perdagangan yang terintegrasi hanya muncul dalam masyarakat terstratifikasi yang ditandai dengan adanya kelas yang tidak memproduksi makanan (*non-food producer*). Kelas ini biasanya terdiri atas kaum elit agama dan politik, serta kaum tidak elit, seperti kelompok profesional dan semi profesional yang memproduksi barang kebutuhan sehari-hari dan jasa (51). Dalam mengupas perdagangan masa Jawa Kuno dan peran sarana transportasi air di dalamnya, kajian ini menggunakan variasi pendekatan ekonomi regional yang dikembangkan oleh James E. Vance (dalam Smith 1976, 35-36) yang menekankan adanya mekanisme berbeda dalam perdagangan ekspor dan bervolume besar dengan perdagangan retail atau berskala kecil. Menurutnya dalam sistem ekonomi yang belum berkembang, terdapat dominasi ekonomi oleh kelompok tertentu dalam perdagangan ekspor dan bervolume besar. Dominasi ini diperkuat dengan koneksi khusus yang dimiliki oleh kelompok bersangkutan dengan pemerintah atau penguasa sehingga cenderung memunculkan kompetisi tidak sempurna dalam pelaksanaannya.

## **METODE**

Kajian dengan judul *Transportasi Air dalam Perdagangan pada Masa Jawa Kuno di Jawa Timur* ini merupakan pengembangan dari penelitian yang sebelumnya dilakukan oleh

Prihatmoko (2011), dengan judul *Pengelolaan Transportasi Air Abad X Sampai XV Masehi di Jawa Timur Berdasarkan Sumber Prasasti*. Penelitian tersebut dilaksanakan pada tahun 2011 dalam rangka penulisan skripsi untuk memperoleh gelar sarjana Strata 1 di Universitas Indonesia.

Secara umum, metode yang digunakan dalam kajian ini meliputi pengumpulan, pengolahan, dan penafsiran data. Pengumpulan data bertujuan untuk memperoleh semua data yang diperlukan. Pengolahan data akan menyusun data berdasarkan pengelompokan tertentu. Penafsiran data akan mengintegrasikan dan memaparkan simpulan-simpulan untuk memberikan penjelasan yang mengarah pada tujuan penelitian (Deetz 1967, 8-9). Pengumpulan data dilakukan terhadap sumber-sumber yang memuat transkripsi prasasti yang telah diterbitkan. Data berupa istilah dan kutipan dalam prasasti yang mengindikasikan penggunaan sarana transportasi air. Pengolahan data diawali dengan tahap pemilahan dan pengelompokan data yang akan diidentifikasi. Kemudian, identifikasi ditinjau melalui aspek bahasa dan perbandingan dengan bahasa-bahasa lain, salah satunya Bahasa Melayu. Perbandingan dengan Bahasa Melayu didasarkan atas indikasi hubungan antara Jawa dan Melayu pada masa Jawa Kuno yang ditunjukkan melalui prasasti-prasasti berbahasa Melayu Kuno, seperti Prasasti Sojomerto, Prasasti Gondosuli I dan II, inskripsi batu tidak bertanggal dari Dieng, dan inskripsi yang ditemukan di salah satu candi perwara di Candi Sewu (Boechari [1966] 2012, 350-52). Perbandingan dilakukan juga terhadap naskah kuno dan berita asing. Tahap penafsiran dilakukan dengan mengintegrasikan data yang telah diolah berdasarkan teori dan menghasilkan simpulan-simpulan untuk menjawab permasalahan penelitian yang diarahkan pada tujuan penelitian.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Seperti uraian sebelumnya, indikasi penggunaan sarana transportasi air pada

prasasti-prasasti masa Jawa Kuno di Jawa Tengah hanya ditemukan di tiga prasasti, yaitu Prasasti Ayam Tēas, Prasasti Tēlang, dan Prasasti Sangsang. Hal berbeda ditunjukkan oleh prasasti-prasasti yang ditemukan di Jawa

**Tabel 1.** Prasasti yang Mengindikasikan Penggunaan Transportasi Air di Jawa Timur pada Masa Jawa Kuno.

Prasasti	Tahun	Lokasi Penemuan
Kaladi	831 Śaka/ 909 Masehi	Sidoarjo
Palēbuhan	849 Śaka/ 927 Masehi	Goreng Gareng, Madiun
Sangguran	850 Śaka/ 928 Masehi	Ngendat, Malang
Gulung-Gulung	851 Śaka/ 929 Masehi	Singosari, Malang
Turyyan	851 Śaka/ 929 Masehi	Tanggung, Blitar
Sarañan	851 Śaka/ 929 Masehi	Mojokerto
Linggasuntan	851 Śaka/ 929 Masehi	Lawajati, Malang
Cunggrang II	851 Śaka/ 929 Masehi	Malang
Jēru-Jēru	852 Śaka/ 930 Masehi	Singosari, Malang
Añjuk Ladang	859 Śaka/ 937 Masehi	Candirejo, Nganjuk
Cane	943 Śaka/ 1021 Masehi	Surabaya
Baru	952 Śaka/ 1030 Masehi	Surabaya
Kamalagyan	959 Śaka/ 1037 Masehi	Sidoarjo
Gandhakuti	964 Śaka/ 1042 Masehi	Sidoarjo
Garamān	975 Śaka/ 1053 Masehi	Widang, Tuban – Lamongan
Hantang	1057 Śaka/1135 Masehi	Ngantang, Malang
Tuhañaru	1245 Śaka/ 1323 Masehi	Sidoteko, Mojokerto
Canggu	1280 Śaka/ 1358 Masehi	Mojokerto
Waringin Pitu	1369 Śaka/ 1447 Masehi	Surodakan, Trenggalek
Dhimañāsrama	tanpa tahun	Sidoarjo
Patakan	tanpa tahun	Surabaya
Manañjung	tanpa tahun	Malang
Turunhyang A	tanpa tahun	Kemlagi, Mojokerto
Kambang Putih	tanpa tahun	Tuban
Madhawapura	tanpa tahun	Malang

(Sumber: Diolah dari Brandes 1913; Stutterheim 1928; Damais 1952; Pigeaud 1960-63; Sarkar 1971-72; Christie 1982; Jones 1984; de Casparis 1988; Kusumadewi 1988; Surjandari 2004)

Timur. Secara keseluruhan, setidaknya terdapat 25 prasasti yang mengindikasikan penggunaan sarana transportasi air pada masa Jawa Kuno di Jawa Timur (tabel 1). Konversi penanggalan prasasti dari tahun Śaka ke tahun Masehi pada tabel 1 dilakukan berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Damais (1952, 50-81).

### Identifikasi Jenis Sarana Transportasi Air

Dalam prasasti, indikasi penggunaan sarana transportasi air pada masa Jawa Kuno di Jawa Timur kebanyakan disebutkan dalam kelompok *masamwyawahāra*. *Masamwyawahāra* berasal dari Bahasa Sansekerta, yaitu *samvyanvahāra* yang berarti kesepakatan yang saling menguntungkan, dengan kata lain perdagangan (Christie 1982, 186). Istilah *masamwyawahāra* dalam prasasti Jawa Kuno biasanya terkait dengan orang yang melakukan kegiatan perdagangan, pengrajin, dan *wargga kilalān* yang secara harfiah berarti orang-orang yang dikenai pajak, di antaranya termasuk orang asing dan kaum professional. Penyebutan kelompok *masamwyawahāra* biasanya berada dalam konteks pemberlakuan ketentuan pajak baru bagi kelompok ini, berupa pembebasan pajak atas beberapa jenis komoditas dan kelompok yang beraktivitas di daerah yang dijadikan *sīma* hingga batasan tertentu (Susanti 2010, 63-64). Kendati demikian, tidak semua indikasi penggunaan sarana transportasi air terdapat pada kelompok *masamwyawahāra*. Dalam Prasasti Kamalagyan, indikasi tersebut terletak pada *sambandha*, yaitu bagian yang menyebutkan alasan suatu daerah ditetapkan sebagai *sīma*. Indikasi penggunaan sarana transportasi air paling banyak ditemukan di Prasasti Dhimañāsrama. Prasasti ini menyebutkan tidak kurang dari 37 jenis *masamwyawahāra* pengguna sarana transportasi air. Namun, hanya sebagian kecil istilah saja yang mampu memberikan petunjuk terhadap jenis transportasi air yang dipakai dan perannya dalam perdagangan. Penyebutan ke-37 jenis *masamwyawahāra* pengguna transportasi air yang dibebaskan dari pajak

**Tabel 2.** Pengelompokan *Masamwyawahāra* Pengguna Transportasi Air di Prasasti Dhimaṇāsrama.

Penyebutan Berdasarkan Unit				
<i>maramwan</i>	<i>amukēt kakap</i>	<i>amuntamunta</i>	<i>añjalāwirāwir</i>	<i>karing kakab</i>
<i>masunghāra</i>	<i>amukēt krp</i>	<i>pukēt dago</i>	<i>añjala bsār</i>	<i>amibit</i>
<i>hiliran</i>	<i>ataḍah</i>	<i>kirim dwal baryyan</i>	<i>amuwūmuwū</i>	<i>waring sugu</i>
<i>akirim agōng</i>	<i>anglamboan</i>	<i>kirim pañjang</i>	<i>amintur</i>	<i>waring tuḍung</i>
<i>akirim tāmbātāmbā</i>	<i>amaring</i>	<i>Anglaha</i>	<i>añjaring balanak</i>	<i>waring taḍah</i>
<i>amayang</i>	<i>anglam</i>	<i>añjala</i>	<i>jaring kwangkwang</i>	<i>anghilihili</i>
Penyebutan Berdasarkan <i>Langkapān</i>				
Disertai Dengan <i>Tuḍan</i>		Tidak Disertai Dengan <i>Tuḍan</i>		
<i>wlah galah</i> dengan <i>tuḍan</i>		perahu kelompok <i>jurag</i>	perahu kelompok <i>pangngayan</i>	
perahu <i>panawa</i> ( <i>banawa</i> ) dengan <i>tuḍan</i>		perahu kelompok <i>panggagaran</i>		
perahu <i>pakbowān</i> dengan <i>tuḍan</i>		perahu kelompok <i>pawalijan</i>		

(Sumber: Diolah dari Brandes 1913, 245)

hingga batasan tertentu ini terbagi ke dalam dua kategori, yaitu penyebutan yang berdasarkan unit dan berdasarkan *langkapān* (tabel 2).

Berdasarkan tabel 2, istilah yang dipakai dalam mengidentifikasi jenis transportasi air yang digunakan dibatasi hanya pada istilah *maramwan*, *masunghāra*, *hiliran*, *wlah galah* dengan *tuḍan*, perahu *banawa* dengan *tuḍan*, dan perahu *pakbowān* dengan *tuḍan*. Pemilihan identifikasi terhadap istilah-istilah tersebut karena kemunculannya terdapat juga pada prasasti-prasasti lain. Selain itu, pengidentifikasiannya dianggap telah mampu menggambarkan peran transportasi air dalam perdagangan di Jawa Timur. Berdasarkan unit, identifikasi dilakukan terhadap istilah *maramwan*, *masunghāra*, dan *hiliran*.

*Maramwan* berakar dari kata *ramwan* yang bersinonim dengan kata *ramu*, dalam Bahasa Jawa Kuno ditafsirkan sebagai sarana transportasi air, kemungkinan adalah rakit dan diasumsikan untuk keperluan di wilayah sungai (Zoetmulder 1982, s.v “ramu”). Kemudian, istilah *hiliran* ditafsirkan Zoetmulder (1982, s.v. “hilir”) sebagai suatu jenis perahu penangkap ikan. Sementara, Christie (1982, 518) menafsirkan *hiliran* sebagai salah satu jenis pedagang yang berasal dari wilayah pesisir atau hilir. Jika berdasarkan akar katanya, penafsiran Christie dianggap lebih tepat.

Christie (1982, 172) menafsirkan *masunghāra* sebagai perahu yang digunakan di sungai. Dalam Bahasa Jawa Kuno, *masunghāra* kemungkinan berasal dari kata *sunhay* yang bersinonim dengan *sunhe* yang berarti sungai. *Masunghāra* bisa juga ditafsirkan berasal dari kata *masung* dan *hara*. *Masung* berakar dari kata *sung*, dan setelah diberi awalan *ma-* memiliki arti memberi, sedangkan *hara* merupakan kata penegas perintah sehingga *masunghara* dapat dipahami sebagai bagian perahu yang berfungsi untuk mengendalikan atau mengarahkan. Kemungkinan lain, *masunghāra* berasal dari kata *sunghar* yang merupakan bagian dari perahu, kemungkinan merupakan sebuah tiang (Zoetmulder 1982, s.v “sunhe”, “sunhar”, “sun”, “hara”). Jika tiang ini memiliki fungsi mengendalikan atau mengarahkan perahu, tiang bisa diartikan sebagai tiang layar. Sebagian besar prasasti yang menyebutkan perahu *masunghāra* terletak di wilayah yang cukup jauh dari pesisir dan hanya satu yang di pesisir. Oleh karena itu, penafsiran *masunghara* berdasarkan kata *sunghar* sebagai tiang layar dianggap kurang tepat karena penggunaan layar untuk wilayah pedalaman tidak relevan. Berdasarkan uraian tersebut, perahu *masunghāra* diduga untuk penggunaan di sungai, baik didefinisikan berdasarkan kata *sunhay* atau *sunhe* maupun *masung* dan *hara*

sebagai bagian yang berfungsi mengendalikan perahu, tetapi bukan tiang layar.

Pembebasan pajak terhadap *masamwyawahāra* yang berdasarkan *langkapān* diawali dengan kutipan sebagai berikut “...*kunang ikang langkapān, wlah galah 6, kalima tunḍan, parahu banawa kalima tunḍan,...*” (Brandes 1913, 245). Terdapat beberapa penafsiran terhadap istilah *langkapān*. Zoetmulder (1982, s.v. “lanḅapan”) menafsirkan *langkapān* sebagai suatu jenis perahu. Jones (1984, 40) menafsirkan *langkapān* memiliki arti yang sama dengan *lengkap* dalam Bahasa Melayu yang berarti armada. Dalam Bahasa Melayu, terdapat istilah *kělengkap* yang berarti armada. *Kělengkap* memiliki akar kata *lengkap* yang dapat dibandingkan dengan kata *lengkap* dan *laras*. *Laras* dapat diartikan sebagai suatu bentuk yang melingkar. Pengertian lain dari *laras* adalah himpunan atau rangkaian unit yang berada di bawah seorang kepala (Wilkinson 1932, s.v. “lanḅap IV”, “lengkap I”, “laras I”). Dalam Bahasa Jawa Kuno, terdapat istilah *lanḅap* dan *laras* yang diartikan sebagai busur (Zoetmulder 1982, s.v. “lanḅap”, “laras I”). Pengertian busur di sini bisa dipahami juga sebagai suatu bentuk yang melingkar. Uraian ini mengindikasikan adanya keterkaitan antara istilah *langkapān* dan *laras* dalam Bahasa Melayu dan Jawa Kuno. Berdasarkan uraian tersebut dan konteks pencantumannya dalam prasasti, istilah *langkapān* dapat dipahami sebagai pedagang yang beraktivitas secara berkelompok, kemungkinan berada di bawah seorang kepala atau koordinator, yang menggunakan perahu. Penyebutan *masamwyawahāra* berdasarkan *langkapān* dalam Prasasti Dhimaṅāśrama memiliki dua jenis penyebutan, yaitu penyebutan yang disertai dengan kata *tunḍan* dan tidak.

Dalam Bahasa Jawa Kuno, *tunḍan* ditafsirkan sebagai konstruksi yang bertingkat. Dalam konteks transportasi air, konstruksi bertingkat ini sering diistilahkan sebagai dek atau geladak (Zoetmulder 1982, s.v. “tunḍan”). Christie (1982, 520) menafsirkan *tunḍan* sebagai

lengan atau cadik. Namun, tafsiran tersebut kemudian diubah oleh Christie (1998, 373) dan *tunḍan* diartikan sebagai dek, sama seperti tafsiran Zoetmulder. Sementara itu, Jones (1984, 40) menafsirkan *tunḍan* sebagai gandengan yang dianggap bersinonim dengan *tunda* dalam Bahasa Melayu (lihat juga Wilkinson 1932, s.v. “tunda”). Penafsiran Zoetmulder dianggap lebih relevan karena merujuk dari kakawin, salah satunya adalah Kakawin Sumanasāntaka yang konteks waktunya lebih berdekatan. Kakawin Sumanasāntaka diperkirakan berasal dari masa Kerajaan Kaḍiri berdasarkan perbandingan penyebutan nama Śrī Warṣajaya dalam kakawin dengan nama Śrī Jayawarṣa dalam Prasasti Sirah Kēting yang berangka tahun 1126 Śaka atau 1204 Masehi (Zoetmulder 1983, 385). Selain itu dalam *History of Java*, terdapat istilah *tundakapal* yang berasal dari Bahasa Madura dan memiliki arti geladak atau dek (Raffles [1817] 2008, 743). Dalam Prasasti Dhimaṅāśrama, penyebutan yang disertai dengan istilah *tunḍan* merujuk kepada jenis transportasi air yang digunakan, sedangkan yang tidak disertai *tunḍan* merujuk kepada kelompok pedagang. Berdasarkan uraian mengenai *langkapān* dan *tunḍan*, pengidentifikasian jenis transportasi air yang berdasarkan *langkapān* hanya dibatasi pada jenis yang disertai istilah *tunḍan*, yaitu *wlah galah*, perahu *banawa*, dan perahu *pakbowān*.

Istilah *wlah* ditafsirkan sebagai dayung, sedangkan *galah* sebagai tombak (Jones 1984, 40; Zoetmulder 1982, s.v. “wēlah I”, “galah”). Dalam Bahasa Melayu, terdapat istilah *galah pērahu* yang merupakan tombak panjang untuk mendorong perahu (Wilkinson 1932, s.v. “galah”). Istilah ini ditemukan juga dalam Bahasa Madura dan Bali dengan arti yang sama (Raffles [1817] 2008, 743). Istilah *wlah galah* dalam Prasasti Dhimaṅāśrama merujuk pada dua jenis transportasi air, yaitu transportasi air yang digerakkan dengan dayung dan galah, meskipun penyebutan keduanya dijadikan satu. Penggunaan kedua jenis transportasi air ini diperuntukkan bagi wilayah sungai. Kemudian,



istilah *banawa* dalam Bahasa Jawa Kuno diartikan sebagai kapal besar (Zoetmulder 1982, s.v. “banawa”). Istilah *banawa* juga ditemukan dalam *Hikayat Banjar* yang merupakan salah satu istilah Indonesia tertua yang bermakna perahu atau kapal yang melakukan pelayaran ke tengah laut (Ras 1968, 360-62, 533).

Terdapat beberapa penafsiran atas istilah *pakbowān*. Zoetmulder (1982, s.v. “kēbo”) menafsirkan istilah ini berasal dari kata *kēbo* yang berarti kerbau, sedangkan Christie (1982, 520) menafsirkan *pakbowān* berasal dari kata *kbu* yang berarti barang yang ditumpuk. Sementara itu, Nastiti (2003, 94) berpendapat bahwa terjadi kesalahan pembacaan terhadap istilah ini. Menurutnya, *pakbowān* seharusnya dibaca *pakbwanan* yang berasal dari kata *kēbwan* yang yang bisa dipahami sebagai tanaman hasil perkebunan. Nastiti menyatakan bahwa pendapat Zoetmulder kurang tepat karena perahu yang digunakan untuk mengangkut kerbau memerlukan ukuran yang sangat besar. Selain itu, perahu pengangkut hasil kebun masih umum dijumpai di berbagai wilayah Indonesia. Berdasarkan ketiga penafsiran ini, pendapat Nastiti dianggap paling tepat sehingga perahu *pakbwanan* merupakan perahu pengangkut hasil kebun yang digunakan di sungai. Selain keenam istilah yang telah diuraikan dalam Prasasti Dhimaṅāśrama, masih terdapat beberapa istilah lain yang mengindikasikan penggunaan sarana transportasi air, yaitu *lañcang* di Prasasti Manañjung (Stutterheim 1928, 107), *parahu satuhan* di Prasasti Gandhakuti (Brandes 1913, 142), *joroṅ*, *ketpak*, dan *kuñjalan* di Prasasti Waringin Pitu (Surjandari 2004, 275).

Zoetmulder (1982, s.v. “lañcaṅ III”) menafsirkan *lañcang* sebagai suatu jenis perahu tanpa memberikan keterangan lebih lanjut. Goris (1954, 266) menafsirkan *lañcang* sebagai perahu yang tidak memiliki layar sehingga apabila merujuk Goris, perahu ini tidak bisa digunakan untuk pelayaran lepas pantai. Pendapat berbeda disampaikan Christie (1982, 434) yang menyatakan bahwa *lañcang* merupakan jenis perahu lokal yang pada masa

kemudian oleh Éredia, ahli kartografi Portugis abad ke-16 dan 17 Masehi, disebut *lanchara*, yaitu jenis perahu yang digunakan dalam pelayaran antarpulau, tetapi tidak sampai ke tengah samudera. Goris tidak menjelaskan dasar penafsirannya, tetapi penafsiran Christie dapat ditelaah lebih lanjut. Dalam naskah-naskah kuno Melayu, terdapat penyebutan *lancang*, *lancaran*, dan *lanca*. Istilah *lancang* muncul pertama kali dari ketiganya, yaitu pada *Hikayat Indraputra*. Penyebutannya dalam naskah Melayu kemudian menyurut dan istilah *lancaran* muncul serta lebih sering dipakai dalam naskah yang lebih muda dari *Hikayat Indraputra*, yaitu *Sejarah Melayu*. Istilah *lancang* lalu digunakan lagi pada naskah-naskah yang lebih muda dari abad ke-18 dan 19 Masehi. Penggambaran bentuk *lancang* belum bisa ditentukan melalui naskah-naskah Melayu, tetapi dipastikan sebagai perahu layar yang digunakan di laut, sedangkan istilah *lanchara* yang dipakai oleh orang Portugis, termasuk Éredia, merujuk pada *lancaran*. Sementara itu, *lanca* merujuk pada kapal Portugis, yaitu *lancha* sehingga tidak bisa dihubungkan dengan *lancang* (Manguin 2012, 150, 171).

Penyebutan *satuhan* pada *parahu satuhan* bukan merujuk kepada jenis perahu yang digunakan oleh pedagang, tetapi kepada kelompok pedagang itu sendiri sehingga identifikasi sarana transportasi airnya tidak bisa dilakukan. *Satuhan* berasal dari kata *tuhan* yang berarti seseorang yang memiliki otoritas atau sebutan untuk sejumlah unit yang berada di bawah seorang kepala atau tuan (Zoetmulder 1982, s.v. “tuhan”). Pengertian *parahu satuhan* di Prasasti Gandhakuti mirip dengan pengertian *parahu jurag* dan *parahu pawalija* di Prasasti Dhimaṅāśrama. Zoetmulder (1982, s.v. “jurag”) tidak memberikan keterangan yang rinci terhadap *parahu jurag*. Namun, Jones (1984, 40) menafsirkan *jurag* dapat disamakan dengan istilah *juragan* dalam Bahasa Melayu yang berarti pemilik atau kepala kapal (lihat juga Wilkinson 1932, s.v. “juragan”). Oleh karena itu, *parahu jurag* dapat diartikan

sebagai kelompok perahu yang berada di bawah seorang kepala. Istilah *jurag* muncul juga dalam Prasasti Kambang Putih dengan penyebutan *parahu sajuragan* (Brandes 1913, 253). Sementara itu, *pawalija* berasal dari kata *walija* yang berarti pedagang sehingga *pawalija* bisa diartikan sebagai kelompok pedagang yang menggunakan perahu (Zoetmulder 1982, s.v. “walija”). Istilah transportasi air lain, seperti *joroy*, *ketpak*, dan *kuñjalan*, belum bisa diidentifikasi jenis dan perannya, termasuk perannya dalam perdagangan. Oleh karena itu, pembahasan terhadap ketiganya tidak dilakukan dalam kajian ini.

### Perdagangan Masa Jawa Kuno

Seperti disebutkan dalam pendahuluan, sistem perdagangan terintegrasi muncul dalam masyarakat bertingkat yang ditandai dengan adanya kelas yang tidak memproduksi makanan yang biasanya terdiri atas kaum elit dan kaum tidak elit, seperti kelompok profesional dan semi profesional yang memproduksi barang kebutuhan sehari-hari dan jasa. Kondisi demikian telah ada dalam struktur masyarakat Jawa Kuno. Sistem ekonomi terintegrasi tersebut ditandai juga melalui konsep permukiman *pañatur deśa*. Salah satu prasasti tertua yang menyebut istilah tersebut adalah Prasasti Kañcana yang berangka tahun 782 Śaka atau 860 Masehi. Konsep ini kemudian dikenal dengan konsep *mañcapat*, yaitu pola pedesaan berupa satu desa induk yang dikelilingi oleh empat desa di empat penjuru mata angin. Perdagangan lokal yang berkembang pada masa itu diperkirakan berjalan sesuai dengan konsep permukiman *pañatur deśa* dengan menerapkan sistem rotasi pasar yang didasarkan atas *pañcawara*, yaitu satu siklus mingguan yang terdiri dari lima hari dengan nama *pahing*, *pon*, *wagai*, *kaliwuan*, dan *umanis* (Sarkar 1971-72, I:136; Nastiti 2003, 12-14; 2012, 107-108).

Sejak masa Jawa Kuno, perdagangan telah terbagi menjadi dua, yaitu perdagangan internal dan perdagangan eksternal. Salah satu indikasi adanya perdagangan internal

adalah keberadaan pasar atau dalam prasasti disebut *pkān*. Perdagangan internal Jawa Kuno berkembang dari bawah, dimulai dari tingkat desa dengan populasi lebih padat. Meskipun belum dapat dipastikan awal kemunculannya, perkembangannya sudah ada sebelum berdirinya kerajaan-kerajaan awal Jawa Kuno. Setelah kerajaan Jawa Kuno berdiri dan melakukan integrasi dengan struktur ekonomi yang sudah ada sebelumnya, campur tangan penguasa terhadap perkembangannya dilakukan melalui penetapan *sīma* terhadap wilayah yang sepi untuk ditempati atau dikembangkan. Dalam konteks Jawa Timur, penetapan *sīma* semacam ini biasanya dilakukan pada wilayah yang berbatasan dengan jalan utama atau sungai besar yang bermuara di pesisir. Peran penguasa bersifat pasif karena kompleksitas perkembangannya muncul dari bawah sehingga memberikan corak yang terdesentralisasi (Christie 1982, 152, 223-24). Berdasarkan data epigrafi, pelaku ekonomi dalam perdagangan internal secara umum terbagi dalam dua kategori, yaitu kelompok *miśra* dan kelompok *masamwyawahāra*. Kelompok *miśra* merupakan kelompok semi profesional, sedangkan kelompok *masamwyawahāra* merupakan kelompok profesional atau kelompok yang sebagian besar penghidupannya berasal dari perdagangan. Dalam perdagangan, kelompok *masamwyawahāra* memiliki peranan lebih besar dibandingkan kelompok *miśra* karena memiliki sirkulasi lebih luas dan mobilitas lebih tinggi (Christie 1982, 211-12; 1998, 349-50).

Selain kelompok pedagang, faktor pendukung penting yang terlibat dalam perdagangan internal adalah pengelola atau petugas yang mengaturnya. Peran pengelola ini dilaksanakan oleh pejabat desa dan anggota kelompok *mañilāla drwya haji*. Sedyawati (1985, 342) berpendapat bahwa terdapat tiga pengertian terhadap fungsi *mañilāla drwya haji*, yaitu (1) memungut atau pemungut pajak dari penduduk, dengan pengertian pajak tersebut adalah hak raja, (2) mengambil atau pengambil

hak raja, dalam arti tidak membayar pajak, dan (3) mengambil atau pengambil nafkah dari harta raja, dengan kata lain diupah atau digaji oleh raja. Dalam kajian ini, pengertian pertama dianggap lebih tepat. Dalam prasasti, anggota kelompok *mañilāla drwya haji* yang berperan dalam perdagangan internal adalah *tuha dagan*. Sementara itu, pejabat desa yang mengurus pasar dikenal dengan nama *apkan* atau *mapkan* dan bukan sebagai perwakilan raja. Kedua pengelola ini memberikan indikasi adanya suatu sistem perdagangan internal yang terorganisasi (Nastiti 2003, 12-13; Christie 1982, 153, 243-44).

Cikal bakal perdagangan eksternal adalah keterhubungan dengan wilayah luar. Hubungan Indonesia dengan luar kemungkinan sudah ada sejak masa prasejarah yang salah satunya dibuktikan melalui persebaran nekara perunggu hasil kebudayaan Dongson ke Sumatra, Jawa, Nusa Tenggara, hingga Pulau Kei di dekat Papua. Produk kebudayaan Dongson ini diduga didatangkan ke Indonesia setelah 200 tahun Sebelum Masehi (Ardika 2012, 302). Berdasarkan data epigrafi, hubungan dengan luar ditunjukkan dari Prasasti Gondosuli II yang berbahasa Melayu Kuno dan menyebutkan kata *danpuhawan* yang berarti nakhoda. Prasasti batu yang ditemukan di Temanggung dan berangka tahun 749 Śaka atau 827 Masehi ini sekaligus menjadi prasasti tertua yang mengindikasikan adanya perdagangan eksternal pada masa Jawa Kuno (Nastiti 2012, 107; Sarkar 1971-72, I:75). Selain itu, keterhubungan dengan luar ditunjukkan juga melalui penyebutan orang asing dalam kelompok *wargga kilalān*, seperti *kling*, *aryya*, *drawida*, *campa*, dan *kmir*. Boechari ([1986] 2012, 191) menyatakan di antara orang asing tersebut, kemungkinan ada yang berprofesi sebagai pedagang. Masyarakat Jawa Kuno dapat berhubungan dengan para pedagang yang datang dari luar Jawa, bahkan luar Indonesia dan dikenal dengan istilah *paradwīpa paramaṇḍala*.

Perdagangan eksternal berjalan dengan sistem yang berbeda dari perdagangan

internal. Sistem perdagangan internal yang terdesentralisasi kemungkinan tidak mampu memenuhi volume permintaan dari luar yang tinggi pada waktu yang tepat setiap tahunnya. Oleh karena itu, perdagangan eksternal berkembang dari komunitas yang lebih mapan dan sifatnya lebih terpusat untuk memenuhi perdagangan dengan volume besar. Seperti disebutkan sebelumnya, variasi pendekatan ekonomi regional yang dikembangkan James E. Vance (dalam Smith 1976, 35-36) menekankan mekanisme yang berbeda antara perdagangan ekspor dan bervolume besar dengan perdagangan retail berskala kecil dalam sistem ekonomi yang belum berkembang. Dalam konteks Jawa Kuno, perdagangan retail berskala kecil terdapat dalam perdagangan internal yang terdesentralisasi, sedangkan perdagangan ekspor dan bervolume besar terdapat di perdagangan eksternal. Indikasi adanya dominasi ekonomi terlihat pada perdagangan eksternal pada masa Jawa Kuno yang terwujud dalam pemusatan pengelolaan perdagangan eksternal kepada komunitas pedagang tertentu yang biasanya didukung oleh penguasa sehingga memunculkan kompetisi tidak sempurna seperti yang dikemukakan Vance. Kendati demikian, data epigrafi tidak menunjukkan keterlibatan langsung penguasa Jawa Kuno dalam perdagangan eksternal. Peran penguasa terbatas pada pendelegasian hak-hak istimewa kepada komunitas pedagang yang memiliki modal besar. Pihak penerima hak istimewa tersebut biasanya adalah *bañigrāma*. *Bañigrāma* berasal dari Bahasa Sansekerta *vañig-grāma* yang berarti komunitas atau asosiasi pedagang (Christie 1982, 252, 275-76; 1998, 361-63).

Penyebutan *bañigrāma* di Jawa Timur terdapat pada enam prasasti dan memiliki beberapa varian penyebutan, yaitu *bañigrāma* di Prasasti Kaladi dan Watukura, *bañigrāma-bañigrāmī* di Prasasti Gandhakuti, *bañigrāma parawulu* di Prasasti Manañjung, dan *bañigrāma parawulu sapañcadeśa* di Prasasti Garamān dan Simāñlayang (Jones 1984, 186; Christie

1982, 527; 1998, 376-77; Brandes 1913, 142; Stutterheim 1928, 106; Kusumadewi 1988, 31). Istilah *parawulu* diduga berhubungan dengan istilah *wulu* atau *wuluwulu* yang terkait dengan kelompok *mañilāla drwya haji*, sedangkan istilah *sapañcadeśa* berasal dari Bahasa Sansekerta yang merujuk pada seluruh wilayah dalam kerajaan. Adapun, *bañigrāmī* ditafsirkan sebagai anggota perempuan kelompok *bañigrāma*. Berdasarkan konteks penyebutannya, *bañigrāma* biasanya berperan sebagai *mañilāla drwya haji* atau yang sejenis dengannya (di Prasasti Kaladi, Gandhakuti, dan Simāñlayang) dan sebagai pengelola perdagangan, termasuk perdagangan eksternal (di Prasasti Garamān dan Manañjung). Dalam Prasasti Watukura, komunitas *bañigrāma* disebut sebagai pedagang yang mengarungi lautan yang dibebaskan dari pajak *pakuda*. Selain *bañigrāma*, terdapat juga istilah *banyāga* yang ditafsirkan sebagai pedagang berskala besar yang melakukan perdagangan antar pulau. Sebagian dari *banyāga* diduga sebagai orang asing, seperti yang ditunjukkan melalui Prasasti Kaladi. Penyebutan *banyāga* di prasasti ini terdapat pada kelompok orang asing yang termasuk *wargga kilalān* (Christie 1982, 254-55; 1998, 364, 375; Nastiti 2012, 107; Jones 1984, 186).

### **Penggunaan Sarana Transportasi Air dalam Perdagangan**

Sarana transportasi air mengambil peranan dalam perdagangan internal dan eksternal pada masa Jawa Kuno. Dalam menggambarkan perannya, pembahasan difokuskan pada jenis sarana yang telah diidentifikasi sebelumnya, yaitu perahu *masunghāra*, *hiliran*, *maramwan*, perahu *banawa*, *wlah galah*, perahu *pakbwanan*, dan *lañcang*. Perahu *masunghāra* merupakan jenis yang paling banyak disebutkan dalam prasasti dengan persebaran paling luas, mulai dari daerah pedalaman hingga pesisir. Jenis ini disebutkan pada delapan prasasti, yaitu Prasasti Dhimañāśrama di Sidoarjo, Sarañan di Mojokerto, Palēbuan di Madiun, Sangguran,

Linggasuntan, Cunggrang II, Gulung-Gulung, dan Jēru-Jēru yang kelimanya di Malang (Brandes 1913, 59, 64, 70, 77, 245; Sarkar 1971-72, II:216, II:230; Christie 1982, 172). Perahu *masunghāra* adalah perahu angkutan sungai yang tidak memiliki tiang layar. Penyebutan perahu *masunghāra* biasanya disertai dengan istilah *tanpatuñdana* yang berarti tidak memiliki geladak sehingga diduga berdaya angkut kecil dan menjangkau hingga sungai di pedalaman. Dalam beberapa prasasti, yaitu Prasasti Gulung-Gulung dan Jēru-Jēru, penyebutan *masunghāra* disertai dengan kelompok *pawalija*, seperti kutipan *parahu pawalija 1 masunghar(a) 2 tanpatuñdana*. Pada masa Jawa Kuno, wilayah Malang tempat ditemukannya kedua prasasti ini diperkirakan sebagai salah satu pusat keagamaan di Jawa Timur karena letaknya dekat dengan Gunung Penanggungan. Agus Aris Munandar (dalam Susanti 2008, 23) mengemukakan bahwa pada masa Jawa Kuno, Gunung Penanggungan dianggap sebagai titik suci, tempat persemayaman dewa, dan simbol dari puncak Gunung Mahāmeru yang telah dipindah ke *Jawadwipa*. Penggambaran yang disampaikan dalam Kakawin Sumanasāntaka mengesankan bahwa wilayah *sīma* dan wilayah dengan status khusus, misalnya pusat keagamaan, cenderung menarik bagi aktivitas perdagangan (Christie 1982, 223; Zoetmulder 1983, 256). Oleh karena itu, munculnya kelompok pedagang *pawalija* di wilayah ini dapat dimengerti. Pedagang yang memakai perahu dan tergabung di bawah suatu kelompok, biasanya disertai dengan istilah *satuhan*, *sajuragan*, *langkapān*, atau *pawalija*, cenderung ditemui di wilayah Malang, delta Sungai Brantas, dan pesisir Laut Utara Jawa, yaitu Tuban yang diduga sebagai pusat aktivitas perdagangan dan memiliki tingkat permintaan cukup tinggi. Perahu *masunghāra* diduga berperan dalam perdagangan internal. Sementara itu, perahu *masunghāra* yang tergabung di bawah kelompok *pawalija* mampu menangani tingkat permintaan lebih tinggi, tetapi karena keberadaannya di daerah

dataran tinggi Malang, sulit ditafsirkan bahwa kelompok ini berkontribusi signifikan dalam perdagangan eksternal di pesisir. Pada sisi lain, keberadaan pedagang pengguna perahu *masunghāra* di pesisir tidak tergabung di bawah suatu kelompok sehingga sulit dikatakan berperan dalam perdagangan eksternal dengan tingkat permintaan tinggi.

Penggunaan transportasi air oleh pedagang *hiliran* disebutkan dalam tiga prasasti, yaitu Prasasti Madhawapura yang ditemukan di Malang, Prasasti Kaladi, dan Prasasti Dhimaṇāśrama yang keduanya ditemukan di Sidoarjo (Christie 1982, 530; Jones 1984, 180; Brandes 1913, 245). Berdasarkan konteksnya, penyebutan *hiliran* di wilayah pesisir Sidoarjo dan dataran tinggi Malang menunjukkan bahwa jenis pedagang ini berperan dalam keterhubungan antara pedalaman dengan pesisir (Christie 1982, 518). Namun, pedagang *hiliran* sulit dikaitkan dengan jalur Sungai Brantas karena selain di daerah Sidoarjo dan Malang, penyebutan lain di daerah-daerah sepanjang Sungai Brantas tidak ditemukan. Oleh karena itu, pedagang *hiliran* diperkirakan terkait dengan jalur-jalur sungai antara Malang dengan Pasuruan. Pedagang *hiliran* diduga berperan dalam perdagangan internal sekaligus penghubung antara wilayah dataran tinggi Malang dengan Pasuruan dan wilayah sekitar Sidoarjo. Peran pedagang *hiliran* dalam perdagangan eksternal belum bisa diperlihatkan melalui data epigrafi. Selain konteks penyebutannya yang menggolongkannya setara dengan pedagang pengguna perahu *masunghāra* di Prasasti Dhimaṇāśrama, pedagang *hiliran* juga tidak pernah disebutkan tergabung di bawah suatu kelompok dagang sehingga tidak memungkinkan untuk memenuhi tingkat permintaan tinggi.

Transportasi air jenis *maramwan* memiliki variasi dalam penyebutannya di prasasti, yaitu *ramwan* dan *aṅramu*. Ketiganya ditafsirkan sama karena memiliki akar kata sama. Terdapat empat prasasti yang menyebutkan istilah ini, yaitu Prasasti Dhimaṇāśrama di Sidoarjo,

Cane, dan Patakan yang keduanya di Surabaya, serta Waringin Pitu di Trenggalek (Brandes 1913, 124, 127, 245; Surjandari 2004, 275). Transportasi air jenis ini ditafsirkan sebagai rakit yang digunakan di sungai sehingga diperkirakan berdaya angkut kecil. Penyebutan *maramwan* sebagian besar muncul di prasasti yang ditemukan di wilayah delta Sungai Brantas, dan hanya satu yang berada di pedalaman, yaitu di Prasasti Waringin Pitu sehingga diduga mampu menjangkau sungai di pedalaman. Pedagang pengguna transportasi air *ramwan* diduga berperan dalam perdagangan internal. Pada Prasasti Cane dan Patakan yang terletak di pesisir, yaitu Surabaya, penyebutannya tergabung di bawah kelompok dagang dengan istilah *langkapān* sehingga diduga mampu memenuhi tingkat permintaan yang tinggi. Hal ini sejalan dengan wilayah Surabaya yang telah menjadi pusat perdagangan di Jawa Timur sejak masa Jawa Kuno. Oleh karena itu, pedagang pengguna transportasi air *ramwan* yang tergabung di bawah kelompok dagang dengan istilah *langkapān* di Surabaya diperkirakan berperan juga sebagai penunjang perdagangan eksternal. Kendati demikian, aktivitas perdagangan eksternal tidak dilakukannya secara langsung karena jenis transportasi air yang dipakai tidak memungkinkan pelayaran lepas pantai.

Jenis transportasi air *wlah galah* memiliki variasi penyebutan dan tercantum pada dua prasasti, yaitu Prasasti Dhimaṇāśrama di Sidoarjo dan Prasasti Turyyan di Blitar (Brandes 1913, 245; de Casparis 1988, 45). Jenis ini ditafsirkan sebagai perahu yang memakai dayung dan galah sehingga penggunaannya terbatas di wilayah sungai. Dalam Prasasti Dhimaṇāśrama, penyebutannya tergabung di bawah kelompok dagang dan disertai istilah *tuṅḍan*, artinya memiliki geladak. Penyebutan berbeda ditemui pada Prasasti Turyyan yang tidak menyertakan jenis transportasi air *wlah*, tidak disertai istilah *tuṅḍan*, dan tidak tergabung di bawah kelompok dagang dengan kutipan "...parahu 1 magalaha 3 tanpatuṅḍāna...".

Peran perahu jenis *galah* atau *magalaha* dalam Prasasti Turyyan diperkirakan terbatas pada perdagangan internal dan berdaya angkut kecil karena tidak memiliki geladak. Peran lebih besar dari jenis ini terdapat pada Prasasti Dhimaṇāśrama karena tergabung di bawah kelompok dagang dengan istilah *langkapān* dan memiliki geladak sehingga berdaya angkut lebih besar. Kelompok pedagang ini diperkirakan berperan juga sebagai penunjang perdagangan eksternal dan dapat memenuhi tingkat permintaan yang tinggi. Sama seperti kelompok pedagang pengguna transportasi air *ramwan*, kelompok pedagang pengguna transportasi air *wlah galah* tidak melakukan perdagangan eksternal secara langsung karena jenis sarannya terbatas di wilayah sungai.

Jenis perahu *pakbwanan* hanya disebutkan dalam Prasasti Dhimaṇāśrama (Brandes 1913, 245). Jenis perahu ini digunakan di sungai dan berfungsi untuk membawa hasil kebun dari pedalaman ke pesisir serta berdaya angkut besar karena memiliki geladak, mengingat penyebutannya disertai dengan istilah *tunḍan*. Dalam perdagangan, pedagang pengguna perahu *pakbwanan* diperkirakan mampu memenuhi tingkat permintaan yang tinggi karena selain memiliki geladak, penyebutannya tergabung di bawah kelompok dagang dengan istilah *langkapān*. Oleh karena itu, perannya berada dalam perdagangan internal, sekaligus sebagai penunjang perdagangan eksternal, meskipun tidak melakukan aktivitas perdagangan eksternal secara langsung.

Penyebutan jenis perahu *banawa* terdapat pada Prasasti Kambang Putih dan Dhimaṇāśrama yang keduanya berada di daerah pesisir, yaitu Tuban dan Sidoarjo (Brandes 1913, 245, 253). Penyebutan perahu *banawa* dalam Prasasti Dhimaṇāśrama tergabung di bawah kelompok pedagang dengan istilah *langkapān*, sedangkan dalam Prasasti Kambang Putih berada dalam kelompok yang sama dengan perahu *sajuragan*. Pada kedua prasasti tersebut, penyebutan perahu *banawa* disertai istilah *tunḍan* sehingga ditafsirkan sebagai kapal besar

yang memiliki geladak dan mampu berlayar ke tengah laut. Oleh karena itu, perahu *banawa* diperkirakan berdaya angkut besar sehingga mampu memenuhi tingkat permintaan yang tinggi yang dibutuhkan dalam perdagangan eksternal. Pedagang pengguna perahu *banawa* diduga melakukan perdagangan eksternal secara langsung, setidaknya perdagangan antar pulau. Perahu *banawa* disebutkan juga dalam Prasasti Batuan yang berangka tahun 944 Śaka, ditemukan di Desa Batuan, Gianyar, Bali (Goris 1954, 97).

Istilah *lañcang* terdapat dalam Prasasti Manañjung yang ditemukan di dataran tinggi Malang (Stutterheim 1928, 107). Perahu ini ditafsirkan sebagai perahu layar yang digunakan di laut. Meskipun penyebutannya terdapat di dataran tinggi Malang, Christie (1982, 505) menganggap perahu *lañcang* berkonteks dengan wilayah pesisir. Dalam Prasasti Manañjung, terdapat penyebutan *watĕk* Waharu, Hujung, Kanuruhan, dan Bawang. Menurut Christie, keempat *watĕk* tersebut merupakan *watĕk* terpenting di Jawa Timur pada masa Jawa Kuno yang terhubung dengan wilayah pesisir antara Pasuruan dan Surabaya. *Watĕk* merupakan tingkatan wilayah yang melingkupi beberapa *wanua* atau desa dan termasuk wilayah kekuasaan para pejabat pusat atau daerah (Boechari [1986] 2012, 186). Jenis perahu *lañcang* lebih sering disebutkan dalam prasasti-prasasti Bali Kuno. Setidaknya terdapat tiga prasasti yang menyebutkan istilah *lañcang*, yaitu Prasasti Bebetin AI yang berangka tahun 818 Śaka, ditemukan di Desa Bebetin, Buleleng, Prasasti Sembiran AI berangka tahun 844 Śaka, ditemukan di Desa Julah, Buleleng, dan Prasasti Batuan berangka tahun 944 Śaka, ditemukan di Desa Batuan, Gianyar (Goris 1954, 54, 65, 97). Manguin (2012, 171), berdasar pada pendapat Louis-Charles Damais, berpendapat bahwa istilah *lañcang* di Bali terdapat pada wilayah yang memiliki konteks maritim sehingga memunculkan dugaan bahwa istilah ini masuk ke Bali sebagai *lingua franca* atau bahasa pengantar yang tercipta

**Tabel 3.** Penggunaan dan Peran Sarana Transportasi Air dalam Perdagangan di Jawa Timur.

Jenis	Daya Angkut	Penggunaan	Beroperasi Berdasarkan	Tingkat Pemenuhan Permintaan	Konteks Wilayah	Jenis Area		Peranan dalam Perdagangan
						Pedalaman	Pesisir	
<i>masunghāra</i>	kecil	sungai	unit	rendah	Sidoarjo		√	internal
					Mojokerto	√		
					Madiun	√		
					Malang	√		
			kelompok <i>pawalija</i>	tinggi	Malang	√		internal
<i>hiliran</i>	kecil	sungai	unit	rendah	Malang – Pasuruan – Sidoarjo	√	√	internal
<i>maramwan</i>	kecil	sungai	unit	rendah	Sidoarjo		√	internal
					Trenggalek	√		
			kelompok <i>langkapān</i>	tinggi	Surabaya		√	internal, penunjang eksternal
<i>wlah galah/ magalaha</i>	kecil ( <i>magalaha</i> )	sungai	unit	rendah	Blitar	√		internal
	besar ( <i>wlah galah</i> )	sungai	kelompok <i>langkapān</i>	tinggi	Sidoarjo		√	internal, penunjang eksternal
<i>pakbwanan</i>	besar	sungai	kelompok <i>langkapān</i>	tinggi	Sidoarjo	√	√	internal, penunjang eksternal
<i>banawa</i>	besar	laut lepas	kelompok <i>langkapān</i>	tinggi	Sidoarjo		√	eksternal
			kelompok*		Tuban		√	
<i>lañcang</i>	tidak diketahui	laut lepas	tidak diketahui	tidak diketahui	Pasuruan – Surabaya		√	eksternal

\* Penyebutan *banawa* dalam Prasasti Kambang Putih digolongkan sama dengan *parahu sajuragan* sehingga konteks penyebutannya bisa disamakan dengan penyebutan di Prasasti Dhimañāśrama.

(Sumber: Dokumen pribadi)

dari hubungannya dengan Melayu. Selain itu dalam Prasasti Batuan, penyebutan *lañcang* berdampingan dengan perahu *banawa* sehingga menguatkan dugaan bahwa penggunaannya untuk pelayaran di laut. Peran perahu *lañcang* dalam perdagangan dapat ditinjau dari Prasasti Sembiran AI, Sembiran AII, dan Sembiran AIV. Prasasti Sembiran AI menyebutkan daerah bernama Julah dan nama ini muncul juga dalam Prasasti Sembiran AII dan Prasasti Sembiran AIV. Dalam Prasasti Sembiran AII, terdapat penyebutan *bañigrāma*, sedangkan Prasasti Sembiran AIV menyebutkan *banyāga* (Goris 1954, 78; Christie 1982, 550). *Bañigrāma* dan *banyāga* berkaitan erat dengan aktivitas perdagangan eksternal sehingga perahu *lañcang* diduga berperan dalam perdagangan eksternal. Ketujuh istilah dalam prasasti, yaitu *masunghāra*, *hiliran*, *maramwan*, *wlah galah*,

perahu *pakbwanan*, perahu *banawa*, dan perahu *lañcang* yang menunjukkan penggunaan dan perannya dalam perdagangan dapat dirangkum seperti yang terdapat pada tabel 3.

### Fasilitas Pendukung

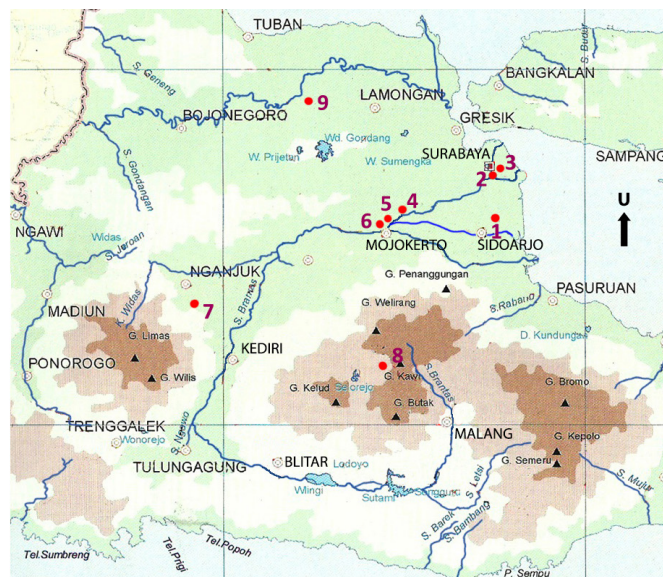
Perdagangan membutuhkan fasilitas pendukung agar dapat berjalan optimal, termasuk pada masa Jawa Kuno. Data epigrafi menunjukkan bahwa fasilitas pendukung dalam perdagangan masa Jawa Kuno yang berkaitan dengan sarana transportasi air berupa tempat-tempat penyeberangan sungai dan pelabuhan. Dalam prasasti, keberadaan tempat penyeberangan sungai diindikasikan melalui penyebutan istilah *manambañi* atau *anambañi*, yang berarti petugas penyeberangan sungai dan termasuk anggota kelompok *mañilāla drwya haji* (Zoetmulder 1982, s.v. “tamban

III”). Seperti dalam pembahasan sebelumnya, *manilāla drwya haji* merupakan kelompok pemungut pajak. Namun dalam konteks petugas *manambani*, pengertian pajak yang dipungut adalah upah yang harus dibayar oleh pengguna jasa penyeberangan yang sebagian dari hasil pembayarannya diserahkan kepada raja.

Tempat penyeberangan sungai yang dikelola petugas *manambani* berperan dalam keterhubungan antardaerah dalam satu regional. Prasasti yang menyebutkan istilah *manambani* di Jawa Timur sebagian besar ditemukan di sepanjang aliran Sungai Brantas dari hulu sampai hilir, yaitu Prasasti Hantang di Malang, Prasasti Turunhyang A, Tuhañaru, dan Cangu yang ketiganya di Mojokerto, Prasasti Kaladi di Sidoarjo, serta Prasasti Cane dan Baru yang keduanya di Surabaya. Istilah *manambani* muncul juga dalam Prasasti Añjuk Ladang yang ditemukan di Desa Candirejo, Nganjuk yang berlokasi di antara Sungai Widas dan Sungai Brantas. Selain pada aliran Sungai Brantas, istilah *manambani* terdapat juga pada Prasasti Garamān yang berasal dari daerah di sekitar Sungai Bengawan Solo, tepatnya dari

Desa Widang yang terletak di antara Tuban dan Lamongan (gambar 2) (Jones 1984, 186; Brandes 1913, 85, 123, 130, 145, 158; Surjandari 2004, 198; Kusumadewi 1988, 28; Pigeaud 1960-63, I:110).

Penyebutan tempat penyeberangan sungai paling banyak terdapat pada Prasasti Cangu yang setidaknya mencapai 77 lokasi. Meskipun ditemukan di dekat Sungai Brantas, lokasi-lokasi tempat penyeberangan sungai yang disebutkan di dalam Prasasti Cangu diperkirakan mencakup daerah aliran Sungai Brantas dan Bengawan Solo. Penyebutan petugas *manambani* pada prasasti Cangu berbeda dengan prasasti lainnya, yaitu *anāmbani sayawadwīpamaṇḍala*. Istilah *sayawadwīpamaṇḍala* berarti di seluruh wilayah Pulau Jawa. Penyebutan tempat-tempat penyeberangan sungai tersebut dikelompokkan menjadi dua, yaitu kelompok *nadītirapradeśa*, dan kelompok *nūṣa*. Kelompok *nadītirapradeśa* terdiri atas 45 lokasi, sedangkan kelompok *nūṣa* terdiri atas 32 lokasi. Sebagian besar nama-nama tempat yang disebutkan dalam Prasasti Cangu belum bisa dilacak keberadaannya. Namun,



Keterangan Gambar:

- |                    |                          |                          |
|--------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Prasasti Kaladi | 4. Prasasti Tuhañaru     | 7. Prasasti Añjuk Ladang |
| 2. Prasasti Baru   | 5. Prasasti Turunhyang A | 8. Prasasti Hantang      |
| 3. Prasasti Cane   | 6. Prasasti Cangu        | 9. Prasasti Garamān      |

**Gambar 2.** Lokasi persebaran prasasti yang menyebutkan istilah *manambani*. (Sumber: Diolah dari Mastra 2006, 8)



Sedyawati menafsirkan *nadītirapradeśa* sebagai desa-desa yang terletak di tepi sungai dan terdapat kemungkinan bahwa sebagian berada di pedalaman. Sementara itu, *nūṣa* yang berarti pulau ditafsirkan sebagai desa-desa yang berada di pesisir atau wilayah sekitar pesisir karena dalam kelompok ini terdapat tempat bernama Çūrabhaya (Surabaya) (Pigeaud 1960-63, I:110, III:158-59, IV:399; Sedyawati 1985, 350).

Selain tempat penyeberangan sungai, fasilitas pendukung lain yang berperan penting adalah pelabuhan. Prasasti Kamalagyan menyebutkan tempat bernama Hujung Galuh yang diduga memiliki pelabuhan. Dugaan ini muncul berdasarkan kutipan “...*tkarikāṇ para puhāwaṇ para banyaga saṅkāriṇ dwīpāntara sama nūnten ri hujun galuh...*”, artinya demikian para nakhoda dan pedagang dari pulau lain bertemu di Hujung Galuh (Brandes 1913, 135). Menurut de Casparis (1958, 19-20), Pelabuhan Hujung Galuh merupakan pelabuhan utama antarpulau dan berada tidak jauh dari Mojokerto, di sekitar lokasi penemuan Prasasti Kamalagyan di sekitar Desa Tropodo, Kabupaten Krian Sidoarjo (lihat juga Susanti 2010, 220). Selain Pelabuhan Hujung Galuh, de Casparis berpendapat terdapat juga fasilitas pelabuhan lain di Kambang Putih dan ditafsirkan sebagai pelabuhan internasional yang terletak di dekat Tuban. Daerah-daerah yang diperkirakan sebagai kota pelabuhan di Jawa Timur disebutkan juga dalam berita-berita Cina. Berita Cina Dinasti Song yang ditulis sekitar abad ke-13 Masehi menyebutkan beberapa tempat yang terletak di Shō-p’o yang ditafsirkan sebagai Jawa, yaitu Su-ki-tan, Ta-pan, Pai-hua-yüan, Ma-tung, dan Jung-ya-lu. Tempat-tempat tersebut diduga sebagai kota-kota pelabuhan tempat komoditas lada diekspor ke Cina. Su-ki-tan, Pai-hua-yüan, dan Ma-tung belum bisa diperkirakan perujukannya, tetapi Ta-pan dan Jung-ya-lu diduga merujuk pada Tuban dan Hujung Galuh (Hirth dan Rockhill 1911, 222; Christie 1982, 242-43). Berita Dinasti Yuan menyebutkan bahwa dalam ekspedisi

Kubilai Khan ke Jawa Timur pada akhir abad ke-13, sebagian pasukannya berlabuh di Tuping-tsoh yang ditafsirkan sebagai Tuban, dan sebagian lagi berlayar melewati Sedayu di Gresik, kemudian sampai di mulut Sungai Pa-tsieh. Dalam berita Cina tersebut, Sungai Pa-tsieh ditulis Pa-tsieh-kan. Pada masa sekarang, terdapat desa bernama Patjekan yang terletak di pinggir Kali Mas sehingga Sungai Pa-tsieh atau Pa-tsieh-kan diperkirakan merujuk pada Kali Mas. Kali Mas merupakan salah satu cabang Sungai Brantas yang bermuara di Surabaya. Berita Cina lain dari abad ke-15, *Ying-yai Shěng-lan*, memberi keterangan bahwa kapal-kapal dari negara asing masuk ke Jawa Timur melalui Tuban, kemudian ke Gresik yang ditulis Ts’e-t’sun, lalu ke Surabaya, dan terakhir ke Modjopait (Majapahit) yang ditulis Moa-tsai-pa-i sebagai daerah kediaman raja (Groeneveldt [1880] 1960, 22, 32-33, 45-46).

## KESIMPULAN

Pada masa Jawa Kuno, data epigrafi memperlihatkan peranan sarana transportasi air yang lebih besar dalam perdagangan ketika pusat kerajaan berpindah ke Jawa Timur berdasarkan penyebutannya yang lebih sering dalam prasasti. Indikasi penggunaan sarana transportasi air paling banyak ditemukan dalam kelompok *masamwyawahāra*. Sejak masa Jawa Kuno, perdagangan telah terbagi dua, yaitu perdagangan internal dan eksternal. Perdagangan internal berkembang dari bawah dan memberikan corak yang terdesentralisasi. Pengelola atau petugas yang berperan dalam perdagangan internal adalah *tuha dagan* dan *apkan* atau *mapkan*. Perdagangan eksternal memiliki sistem yang berbeda dengan perdagangan internal dan sifatnya lebih terpusat sehingga memunculkan dominasi dari komunitas pedagang tertentu, biasanya adalah *baṅigrāma*. Pemusatan pengelolaan kepada komunitas *baṅigrāma* dilakukan untuk memenuhi kebutuhan perdagangan volume besar. Peran *baṅigrāma* yang demikian didukung oleh penguasa melalui pendelegasian hak-hak

istimewa kepada komunitas tersebut. Namun, penguasa tidak terlibat secara langsung dalam aktivitas perdagangan eksternal. Mekanisme ini mengakibatkan adanya kompetisi tidak sempurna dalam perdagangan eksternal.

Penggunaan sarana transportasi air ada yang diperuntukkan bagi wilayah sungai dan laut atau lepas pantai. Dalam perdagangan, penggunaan sarana transportasi air untuk wilayah sungai, seperti *masunghāra*, *hikiran*, *maramwan*, *wlah galah*, dan perahu *pakbwanan*, berperan dalam perdagangan internal atau sebagai penunjang perdagangan eksternal di pesisir. Peran sebagai penunjang perdagangan eksternal dilakukan oleh pedagang yang tergabung di bawah suatu kelompok, biasanya disertai dengan istilah *satuhan*, *sajuragan*, *langkapān*, atau *pawalija*, karena mampu memenuhi tingkat permintaan yang tinggi. Adapun, penggunaan sarana transportasi air untuk wilayah laut atau lepas pantai, seperti *banawa* dan *lañcang*, berperan dalam perdagangan eksternal. Perdagangan didukung juga oleh fasilitas pendukung. Fasilitas pendukung yang berkaitan dengan sarana transportasi air berupa tempat penyeberangan sungai dan pelabuhan. Tempat penyeberangan sungai di Jawa Timur tersebar di sepanjang Sungai Brantas dan Bengawan Solo, sedangkan pelabuhan tersebar di daerah-daerah pesisir antara Tuban, Gresik, Surabaya, sampai Sidoarjo.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ardika, I Wayan. 2012. "Budaya Logam di Indonesia." Dalam *Prasejarah*. Jilid 1 dari *Indonesia dalam Arus Sejarah*, disunting oleh Taufik Abdullah dan A.B. Lopian, 301-304. Jakarta: PT Ichtiar Baru van Hoeve.
- Aubet, Maria Eugenia. 2013. *Commerce and Colonization in the Ancient Near East*. New York: Cambridge University Press.
- Boechari. (1966) 2012. "Preliminary Report on The Discovery of An Old Malay Inscription at Sojomerto." Dicitak ulang, dalam *Melacak Sejarah Kuno Indonesia Lewat Prasasti: Kumpulan Tulisan Boechari*, disunting oleh Ninie Susanti, Hasan Djafar, Edhie Wurjantoro, dan Arlo Griffiths, 349-360. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- \_\_\_\_\_. (1976) 2012. "Some Considerations on the Problem of the Shift of Matarām's Centre of Government from Central to East Java in the 10<sup>th</sup> Century." Dicitak ulang, dalam *Melacak Sejarah Kuno Indonesia Lewat Prasasti: Kumpulan Tulisan Boechari*, disunting oleh Ninie Susanti, Hasan Djafar, Edhie Wurjantoro, dan Arlo Griffiths, 155-181. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- \_\_\_\_\_. (1986) 2012. "Kerajaan Matarām Sebagaimana Terbayang dari Data Prasasti." Dicitak ulang, dalam *Melacak Sejarah Kuno Indonesia Lewat Prasasti: Kumpulan Tulisan Boechari*, disunting oleh Ninie Susanti, Hasan Djafar, Edhie Wurjantoro, dan Arlo Griffiths, 183-195. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Brandes, J.L.A. 1913. "Oud Javaansche Oorkonden, nagelaten transcripts van wijlen Dr. J.L.A. Brandes, uitgegeven door Dr. N.J. Krom." *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap* LX.
- Christie, Jan Wisseman. 1982. "Patterns of Trade in Western Indonesia: Ninth through Thirteenth Centuries A.D." 2 Vols. Disertasi, School of Oriental and African Studies, University of London.
- \_\_\_\_\_. 1998. "Javanese Markets and the Asian Sea Trade Boom of the Tenth to Thirteenth Centuries A.D." *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 41 (3): 344-381. <http://www.jstor.org/stable/3632418>.
- de Casparis, J.G. 1958. "Airlangga." Pidato disampaikan pada Acara Pengukuhan Sebagai Guru Besar Perguruan Tinggi Pendidikan Guru Universitas Airlangga, Malang, Jawa Timur, 26 April.

- \_\_\_\_\_. 1988. "Where Was Pu Sindok's Capital Situated?" Dalam *Proceedings Studies in South and Southeast Asian Archaeology*, disunting oleh H.I.R. Hinzler, 39-52. Leiden: Kuntji Press.
- Damais, Louis-Charles. 1952. "Études d'Épigraphie Indonésienne III: Liste des Principales Inscriptions Datées de l'Indonésie." *Bulletin de l'École Française d'Extrême Orient* 46 (1): 1-105.
- Deetz, James. 1967. *Invitation to Archaeology*. New York: The Natural History Press.
- Goris, Roelof. 1954. *Prasasti Bali*. 2 Vols. Bandung: N.V. Masa Baru.
- Groeneveldt, W.P. (1880) 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya, Compiled from Chinese Sources*. Dicitak ulang, Jakarta: Bharata.
- Hirth, Friedrich dan W.W. Rockhill. 1911. *Chau Ju-Kua: His Work on The Chinese and Arab Trade in The Twelfth and Thirteenth Centuries*. St. Petersburg: Imperial Academy of Sciences.
- Jones, Antoinette M. Barrett. 1984. *Early Tenth Century Java From The Inscriptions*. Dordrecht: Foris Publications.
- Kusumadewi, Sri Ambarwati. 1988. "Prasasti Garaman 975 Śaka (1053 Masehi)." Skripsi, Jurusan Arkeologi, Fakultas Sastra Universitas Indonesia.
- Manguin, Pierre-Yves. 2012. "Lancaran, Ghurab, and Ghali: Mediterranean Impact on War Vessels in Early Modern Southeast Asia." Dalam *Anthony Reid and The Study of The Southeast Asian Past*, disunting oleh Geoff Wade dan Li Tana, 146-182. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies Publishing.
- Mastra, Riadika. 2006. *Atlas Tematik Provinsi Jawa Timur*. Jakarta: Krida Yudha Nusantara.
- Miksic, John N. 1981. "Perkembangan Teknologi, Pola Ekonomi, dan Penafsiran Data Arkeologi di Indonesia." *Majalah Arkeologi* IV (1-2): 1-16.
- Naerssen, F.H. Van. 1977. *The Economic and Administrative History of Early Indonesia*. Leiden: E. J. Brill.
- Nastiti, Titi Surti. 2003. *Pasar di Jawa Masa Mataram Kuna Abad VIII-XI Masehi*. Jakarta: PT Dunia Pustaka Jaya.
- \_\_\_\_\_. 2012. "Perdagangan pada Masa Jawa Kuno." Dalam *Kerajaan Hindu-Buddha*. Jilid 2 dari *Indonesia dalam Arus Sejarah*, disunting oleh Taufik Abdullah dan A.B. Lopian, 107-127. Jakarta: PT Ichtiar Baru van Hoeve.
- Ongkodharma, Heriyanti. 2003. "Menerapkan Arkeologi-Ekonomi Mengungkap Masa Lalu." Dalam *Cakrawala Arkeologi: Persembahan untuk Prof. Dr. Mundardjito*, disunting oleh R. Cecep Eka Permana, Wanny Rahardjo W, dan Chaksana A.H. Said, 101-106. Depok: Jurusan Arkeologi Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- Pigeaud, Theodore G. Th. 1960-63. *Java In The 14<sup>th</sup> Century: A Study In Cultural History*. 5 Vols. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Polanyi, Karl. (1957) 1992. "The Economy as Instituted Process." Dicitak ulang, dalam *The Sociology of Economic Life*, disunting oleh Mark Granovetter dan Richard Swedberg, 29-51. Colorado: Westview Press.
- Prihatmoko, Hedwi. 2011. "Pengelolaan Transportasi Air Abad X Sampai XV Masehi di Jawa Timur Berdasarkan Sumber Prasasti." Skripsi, Jurusan Arkeologi, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.
- Raffles, Thomas Stamford. (1817) 2008. *The History of Java*. Dicitak ulang, Yogyakarta: Narasi.
- Rahardjo, Supratikno. 2002. *Peradaban Jawa: Dinamika Pranata Politik, Agama, dan Ekonomi Jawa Kuno*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Ras, J.J. 1968. *Hikajat Bandjar: A Study in Malay Historiography*. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Sarkar, Himansu Bhusan. 1971-72. *Corpus of The Inscriptions of Java up to 928 A.D.* 2 Vols. Calcutta: Firma K. L. Mukhopadhyay.
- Sedyawati, Edi. 1985. "Pengarcaan Gaṇesa Masa Kaḍiri dan Siṅhasāri: Sebuah Tinjauan Sejarah Kesenian." Disertasi, Program Pascasarjana, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.
- Sharer, Robert J. dan W. Ashmore. 2003. *Discovering Our Past*. New York: McGraw-Hill.

- Smith, Carol A. 1976. "Regional Economic Systems: Linking Geographical Models and Socioeconomic Problems." Dalam *Economic Systems*. Jilid 1 dari *Studies in Anthropology: Regional Analysis*, disunting oleh Carol A. Smith, 3-63. New York: Academic Press.
- Stutterheim, W.F. 1928. "Transscriptie van een Defecte Oorkonde op Bronzen Platen uit het Malangsche." Dalam *Oudheidkundig Verslag*, 106-108. Weltevreden: Albrecht & Co.
- Sumadio, Bambang. 1993. *Jaman Kuna*. Jilid II dari *Sejarah Nasional Indonesia*. Disunting oleh Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto. Jakarta: Balai Pustaka.
- Surjandari, Ririet. 2004. "Perdagangan Lokal di Kerajaan Majapahit Abad XIII-XV Masehi." Tesis, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.
- Susanti, Ninie. 2008. "Perpindahan Pusat Kerajaan Mataram Kuno dari Jawa Tengah ke Jawa Timur." Makalah dalam Seminar dan Bedah Buku Satu Abad Kebangkitan Nasional, Jakarta, 27-29 Mei.
- \_\_\_\_\_. 2010. *Airlangga: Biografi Raja Pembaru Jawa Abad XI*. Depok: Komunitas Bambu.
- Wilkinson, R.J. 1932. *A Malay-English Dictionary (Romanised)*. 2 Vols. Mytilene: Salavopoulos and Kinderlis.
- Zoetmulder, P.J. 1982. *Old Javanese-English Dictionary*. 2 Vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- \_\_\_\_\_. 1983. *Kalangwan: Sastra Jawa Kuno Selayang Pandang*. Jakarta: Djambatan.