

Katalog Koleksi

MUSEUM BAHARI





KEMENTERIAN PERTANIAN DAN PERUMAHAN RAKYAT
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERIKANAN
KEMERDEKAAN
KEMERDEKAAN



TIM PENYUSUN

Penanggung Jawab Kegiatan	: Berkah Shadaya, S.STP, M.Si.
Pengarah	: Misari, S.Pd.,M.Hum. Devi Vaulina Sihotang, S.Ant. Triyadi Purnomo, S.P., M.Si.
Tim Penulis	: Burhanuddin Aziz, M.Hum. Noor Fatia Lastika Sari, M.Hum. Fitria Nandasari, S.Hum.
Editor	: Hilman Handoni, M.Hum.
Desainer	: Dien Rahmawati, M.T.
Narasumber	: Sukmawijaya
Tim Pendukung	: Firman Faturrohman, S.Hum. Destri Andriani, S.Hum. Nur Hidayati Fauziah, S.Sos.

Kata Pengantar



Hilmar Farid

Dirjen Kebudayaan Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi

Museum Bahari Jakarta merupakan salah satu Cagar Budaya yang dilindungi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan menjadi lembaga kebudayaan dengan tugas memberikan informasi seputar kebaharian. Sebagai bangunan peninggalan kolonial, Gedung Museum Bahari beralih fungsi dari gudang rempah menjadi sebuah tempat untuk menggali sejarah. Melihat bangunan megah dengan ciri arsitektural Belanda ini, tentunya kita tahu bahwa nilai yang dimiliki oleh Museum Bahari amatlah tinggi. Hal ini menjadi bukti bahwa Museum Bahari bukan hanya sebatas bangunan tua saja, melainkan menyimpan juga berbagai nilai-nilai yang memiliki peran dalam memajukan ilmu pengetahuan terutama di bidang kemaritiman.

Indonesia dengan kejayaan masa lalu, tumbuh dari bangsa bahari yang melekat pada jati diri setiap masyarakatnya. Warisan sebagai bangsa pelaut muncul dari masa menyebarnya penutur Austronesia hingga saat ini. Presiden Joko Widodo pun menjadikan salah satu visi bangsa Indonesia menjadi poros maritim dunia karena kekayaan lautnya. Museum Bahari hadir sebagai refleksi dari kedigdayaan maritim yang Indonesia miliki. Bangsa laut, orang-orang laut, sumber daya laut, hasil laut, tradisi laut dan aneka potensi lain menjadi warisan yang tak ternilai.

Aneka khazanah budaya kelautan ini membuat kita tersadar bahwa menyelami kekayaan bahari artinya mengenali jati diri bangsa ini. Kehadiran Museum Bahari sebagai museum yang menyimpan berbagai koleksi kebaharian, sejarah rempah Nusantara dan berbagai hal yang berkorelasi dengan budaya maritim mampu menggugah kita untuk terus mempertahankan memori kolektif bangsa sekaligus mewariskannya kepada generasi saat ini demi tercapainya visi Indonesia sebagai poros maritim. Tak sedikit koleksi yang ada mampu menggambarkan beragamnya tradisi perahu tradisional yang mencerminkan keanekaragaman budaya dalam merespon keanekaragaman hayati.

Semoga buku ini dapat menginspirasi kajian-kajian yang dapat memperkaya narasi dan kesadaran bersama berkaitan dengan museum dan kebaharian. Sebagai upaya merawat memori kita, buku ini diharapkan menjadi penghubung para pembaca dengan Museum Bahari, menjembatani jarak dalam mengakses berbagai potensi budaya bahari. Akhirul kalam, saya harap buku ini berperan sebagai pintu gerbang sejarah maritim bangsa Indonesia yang dapat dipelajari seluas-luasnya oleh masyarakat umum dan akademisi.

Dirjen Kebudayaan

Hilmar Farid

Kata Pengantar



Iwan Henry Wardhana

Kepala Dinas Kebudayaan
Provinsi DKI Jakarta

Alhamdulillah, segala puji bagi Allah SWT Tuhan Semesta Alam yang memberikan kesehatan dan kebahagiaan bagi kita semua. Dengan izin-Nya pula buku Profil Museum Bahari dapat diselesaikan dengan baik. Meski berada di tengah pandemi Covid-19 yang mengganggu segala aspek kegiatan, Dinas Kebudayaan Provinsi DKI Jakarta bekerja sama dengan berbagai instansi pemerintah ataupun swasta mencoba untuk bangkit dan tetap berkarya dengan segala keterbatasan yang dimiliki. Dan kami tentunya akan selalu mendukung segala kegiatan yang bersifat edukatif dan memberikan manfaat bagi masyarakat, termasuk di dalamnya kegiatan-kegiatan edukasi di Museum Bahari.

Museum Bahari adalah salah satu cagar budaya dengan segala peninggalan kisah dan sejarah yang sangat berharga serta bermakna bagi Indonesia. Berbagai kisah dan koleksi yang membawa pengunjung kembali ke masa lampau disajikan dengan sedemikian rupa sehingga alur kisahnya dapat terus disampaikan hingga generasi mendatang. Oleh sebab itu, segala informasi dan pengetahuan yang dimiliki Museum Bahari harus dapat disajikan secara lengkap dan menarik agar bisa diterima oleh seluruh generasi Indonesia khususnya generasi muda. Salah satu upaya untuk melestarikan ilmu pengetahuan yang dimiliki adalah dengan menuangkan seluruh kisah dan informasi mengenai sejarah dan koleksi dalam bentuk buku Profil Museum Bahari.

Kami berharap lahirnya buku ini, akan semakin membangkitkan semangat keingintahuan terhadap ilmu pengetahuan mengenai sejarah kebaharian yang menjadi penopang penting dalam sejarah besar bangsa Indonesia di masa kini ataupun di masa yang akan datang.

Kepala Dinas Kebudayaan Provinsi DKI Jakarta

Iwan Henry Wardhana



Berkah Shadaya

Kepala UP Museum
Kebaharian Jakarta

Segala puji bagi Allah Swt, Tuhan semesta alam yang telah memberikan segala karunia dan rahmat-Nya kepada kita semua. Genap dua tahun sudah negeri tercinta Indonesia dilanda pandemi akibat mewabahnya Covid-19 yang tentunya mengguncang seluruh aktivitas di segala sektor. Ekonomi, pendidikan, sosial dan tentunya sektor pariwisata serta budaya. Banyak kegiatan yang telah direncanakan tetapi harus tertunda hingga keadaan Ibu Pertiwi semakin membaik. Dan hal ini tentunya juga terjadi di lingkungan Museum Bahari. Refocusing anggaran kegiatan, serta pengurangan aktivitas tatap muka secara maksimal membuat kami mencari berbagai alternatif untuk tetap menghadirkan Museum Bahari secara jarak jauh kepada masyarakat.

Berbagai program yang telah terlaksana baik secara *daring* dan *luring* selama dua tahun ini membuat kami semakin bersemangat dalam berinovasi. Hingga akhirnya kami diberi kepercayaan oleh pihak Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi untuk menerima bantuan anggaran Kegiatan Penyusunan Buku Katalog Museum Bahari Tahun Anggaran 2021 melalui DAK. Buku profil ini mencakup segala aspek yang dimiliki oleh Museum Bahari. Dengan kata lain, buku Profil Museum Bahari ini dihadirkan untuk memberikan informasi yang lengkap mulai dari sejarah gedung dan kawasan, seputar arsitektural, serta koleksi-koleksi yang ada di Museum Bahari dan informasi lain. Nantinya, tulisan dalam buku ini diharapkan dapat menjadi acuan dan sumber yang bermanfaat bagi seluruh masyarakat yang ingin lebih mengenal kekayaan sejarah bahari Indonesia di masa lampau dan masa kini.

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi yang telah memberikan dukungan berupa moril dan materil sehingga memudahkan segala upaya dalam penyusunan buku ini. Ucapan terimakasih juga kami sampaikan kepada Dinas Kebudayaan Provinsi DKI Jakarta yang turut mendukung dan menjembatani segala proses penyusunan buku ini sehingga menyempurnakan informasi yang disajikan. Tak luput pula ucapan terimakasih untuk seluruh tim penulis dan riset yang sudah melaksanakan tugasnya dengan baik dan maksimal mulai dari melakukan wawancara, menyusun bahan dan narasi, menyelesaikan tahap *finishing* hingga tercetaklah buku Profil Museum Bahari.

Akhirul kalam untuk seluruh pihak yang telah mendukung dalam penyusunan buku Profil Museum Bahari semoga harapan yang dititipkan melalui buku ini dapat tercapai sehingga bisa membantu masyarakat dalam memperluas perspektifnya terhadap sejarah kebaharian Indonesia. *Salam museum, museum di hatiku! Museum Bahari, jayalah lautku!*

Kepala UP Museum Kebaharian Jakarta

Berkah Shadaya

Daftar Isi

Catatan		Aktivitas Pembuatan Kerajinan Bahari: Miniatur Kapal	84
Cover Depan		Aktivitas Pembuatan Kerajinan Bahari: Bubu	85
Gambar Dalam I	I	Aktivitas Pembuatan Kerajinan Bahari: Jaring	86
Gambar Dalam II	II	Koleksi Museum Bahari (Pengantar)	90
Tim Penyusun	III	Koleksi Kapal Nusantara	91
Kata Pengantar Dirjen Kebudayaan Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi	V	Kapal Cadik Papua	92
Kata Pengantar Kepala Dinas Kebudayaan Provinsi DKI Jakarta	VI	Perahu Cadik Nusantara	93
Kata Pengantar Kepala UP Museum Kebaharian Jakarta	VII	Perahu Compreg	94
Daftar Isi	VIII	Perahu Jegongan	95
Daftar Isi (lanjutan)	IX	Perahu Sandeq	96
Prolog- Gambar	X	Kapal Rescue Kalimaya	97
Prolog – Isi (Pengantar Penulis)	1	Perahu Motor Speedboat	98
Sekilas Tentang Museum Bahari	4	Bakal Jukung	99
Kawasan Pasar Ikan	6	Bangon Jukung	100
Dari Gudang Rempah Hingga Menjadi Museum Bahari	8	Jukung Barito (Prototype)	101
Arsitektural Museum Bahari, Yang Terkenang dan Yang Tersisa	10	Jukung Hawaian/Banto	102
Menara Syahbandar	12	Perahu Alut Pasa	103
Bangunan Kantor Syahbandar	14	Perahu Ketinting 1 (Polos)	104
Gedung Terra	16	Perahu Ketinting 2 (Berwarna)	105
Pos Keamanan Syahbandar	18	Rangka Perahu	106
Meriam dan Jangkar Syahbandar	20	Perahu Nelayan Pesisir Utara Jawa	107
Tugu dan Prasasti	22	Koleksi Miniatur Kapal	110
Ruangan Bekas Penjara Syahbandar	24	Miniatur Perahu Pinisi	111
Menara Syahbandar Menghadap Laut	26	Miniatur Perahu Pinisi Nusantara	112
Sisa Bastion Culemberg	28	Miniatur Perahu Cadik Papua	113
Pintu Masuk Museum	30	Miniatur Perahu Kora-kora	114
Jangkar Depan Gedung	32	Miniatur Perahu Padewakang	115
Meriam Depan Gedung	34	Miniatur Perahu Patorani	116
Sisa Dinding Kota Batavia	36	Miniatur Perahu Lambo	117
Jalanan Dinding, Oud Batavia	38	Miniatur Jukung Bali	118
Pos Pengintaian	40	Miniatur Janggolan Madura I	119
Signage Anno 1718	42	Miniatur Janggolan Madura II	120
Lobby Gedung A	44	Miniatur Janggolan Madura III	121
Lantai Lobby Gedung A	46	Miniatur Janggolan Madura IV	122
Tiang -Tiang Asli	47	Miniatur Janggolan Madura V	123
Ruang Awal Perkembangan Pelayaran Nusantara	48	Miniatur Perahu Golekan Lete	124
Ruang Pameran Temporer	50	Miniatur Perahu Sampan	125
Lobby Perpustakaan	51	Miniatur Badan Perahu Pinisi	126
Perpustakaan	52	Miniatur Jung Jawa “Borobudur Majapahit”	127
Ruang Diorama	54	Miniatur Lancang Kuning	128
Loteng Gedung A	56	Miniatur Lancang Kuning Naga	128
Taman	58	Miniatur KRI Dewa Ruci	129
Taman Depan	60	Miniatur KRI Macan Tutul	130
Taman Samping	62	Miniatur Kapal Amsterdam	131
Taman Belakang	64	Miniatur Kapal Batavia	131
Jembatan Si Manis	66	Miniatur Kapal Swedia “Gothaborg”	132
Lobby Gedung B	68	Miniatur Kapal Yunani	133
Ruang Rapat	70	Miniatur Kapal Jerman “Bunte Rub 1401”	133
Cafe	72	Miniatur Kapal Layar Barat	134
Lemari Souvenir	74	Koleksi Alat Navigasi dan Bagian Kapal	138
Lobby Gedung C	74	Pistol Suar No. 1	139
Kantor	75	Pistol Suar No. 2	139
Ruang Pameran Kapal Asli	76	Pistol Suar No. 3	140
Ruang Pameran Biota Laut	78	Jangkar No. 1	140
Ruang Pameran Memorial Museum Bahari	80	Roda Kemudi Kapal No. 1	141
Ruangan Baru (Pasca Kebakaran)	82	Kemudi Guling No. 1	142
Ruangan Baru (Pasca Kebakaran)	82	Lampu Navigasi Kapal No. 1	143
Ruangan Baru (Pasca Kebakaran)	83	Koleksi Alat Penangkap Ikan	146

Serokan Jala No. 1	147	Botol Minuman Berakohol No.1	208
Jala No. 1	147	Guci No. 1	208
Lukah	148	Guci No. 10	209
Layangan Pancing	148	Koleksi Biota Laut	212
Tombak Ikan Mata Tiga	149	Gastropoda No. 1a	213
Tombak Pengait	149	Gastropoda No. 2a	213
Serokan	150	Gastropoda No. 3a	213
Kempis No. 1	150	Gastropoda No. 4b	214
Rawai	151	Gastropoda No. 6a	214
Keramba/Korang	151	Gastropoda No. 7a	214
Bagan	152	Gastropoda No. 8	215
Sero	152	Gastropoda No. 9	215
Tempirai No. 1	153	Bintang Laut No. 1a	215
Bingkai Kail	153	Terumbu Karang No. 1a	216
Bubu No.1	154	Terumbu Karang No. 2	216
Koleksi Teknologi Pembuat Kapal	155	Conus frigidus (Reeve, 1848)	216
Panara	156	Mitra mitra (Linnaeus, 1758)	217
Belayung No. 1	157	Vexillum curviliratum (Sowerby, 1874)	217
Temperang No. 1	158	Cypraea miliaris (Gmelin, 1719)	217
Palu Kayu	159	Conus vexillum (Gmelin, 1792)	218
Pasak Kayu	160	Murex pecten (Lightfoot, 1786)	218
Alat Kayu Pengukur dan Menggaris	161	Chicoreus axicornis (Lamarck, 1822)	218
Alat Serut Kayu	162	Cypraea vitellus (Linnaeus, 1758)	219
Koleksi Senjata	166	Oliva carneola (Gmelin, 1791)	219
Meriam No. 12	167	Strombus gibberulus (Linnaeus, 1758)	219
Meriam VOC no.1	168	Oliva reticulate (Roding, 1798)	220
Pistol Perkusi	169	Conus aulicus (Linnaeus, 1758)	220
Koleksi Maket	170	Marcia opima (Gmelin, 1791)	220
Maket Teluk Jakarta	171	Cymbiola innexa (Reeve 1849, 1791)	221
Maket Pelabuhan Makassar	172	Conus magus (Linnaeus, 1758)	221
Maket Pelabuhan Banten	173	Conus striatus (Linnaeus, 1758)	221
Koleksi Peta	176	Cerithidea (-)	222
Peta Batas Maritim Negara Kesatuan Republik Indonesia	177	Calyptrea extingtorium (Lamarck, 1822)	222
Peta Approaches to Tanjung Priok (Jawa – North Coast)	178	Olivia Vidua (Roding, 1798)	222
Peta Gilolo I (Moluccae insulae Celeberrimae)	179	Cypraea mauritanian (Linnaeus, 1758)	223
Part of IAVA (A Large Draught of the Coast of IAVA from Bantam Point to Batavia)	180	Natica tigrina (Roding, 1798)	223
Koleksi Lukisan	184	Ficus subintermedia (Orbigny, 1852)	223
Lukisan Pelabuhan Sunda Kelapa Abad ke XVIII	185	Cypraea taipa (Linnaeus, 1758)	224
Lukisan Laksamana Malahayati	186	Cypraea quadrimaculata (Gray, 1824)	224
Lukisan Pelabuhan Sunda Kelapa	187	Siliquaria cumingi (Morch, 1860)	224
Lukisan Ilustrasi Pertarungan Bajak Laut	188	Amunisium pleuronectes (Linnaeus, 1758)	225
Lukisan Ilustrasi Melawan Badai di Lautan	189	Polinices didyma (Roding, 1798)	225
Koleksi Foto	192	Rajungan Biru “Portunus pelagicus”	226
Penumpang Kapal di Pelabuhan Tanjung Priuk	193	Ikan Kembung “Rastrelliger neglectus”	226
Prosesi Mandi Inisiasi ABK	194	Ikan Kakap Emas “Lutjanus johni”	227
Kapal S.S. Gede Rotterdam	195	Ikan Ekor Kuning “Caesio cunning”	227
Suasana di Atas Kapal S.S Patria Rotterdam	196	Ikan Kaca-Kaca “Ambassidae”	228
Buruh Jawa setelah Turun dari Kapal di Pangkalan Paramaribo	197	Ikan Budun “Valamugil seheli”	228
Suasana Hotel Des Indes	198	Ikan Bandeng “Chanos chanos”	229
Suasana Pulau Onrust	199	Ikan Belanak Kelabu “Liza carinata carinasa”	229
Koleksi Keramik, Anglo dan Guci	200	Ikan Sembilang “Plotosus canius”	230
Piring VOC	201	Cumi-Cumi “Mastigoteuthis flammea”	230
Keramik No.105	202	Ikan Teri “Stolephorus commersoni”	231
Keramik No. 12	203	Penyu Sisik 2 “Eretmochelys imbricate”	231
Keramik No. 31	204	Penyu Hijau 5 “Chelonia mydas”	232
Keramik No. 35	205	Epilog	234
Keramik No. 38	206	Daftar Pustaka	236
Anglo	207	Gambar Penutup	237
		Cover Luar	240



Gedung Museum Bahari dan Menara Syahbandar merupakan saksi bagaimana perjalanan sejarah rempah dari Nusantara menuju dunia. Di sinilah rempah-rempah dari seluruh penjuru negeri disimpan untuk kemudian didistribusikan melalui kapal-kapal dagang ke berbagai negara.

Prolog

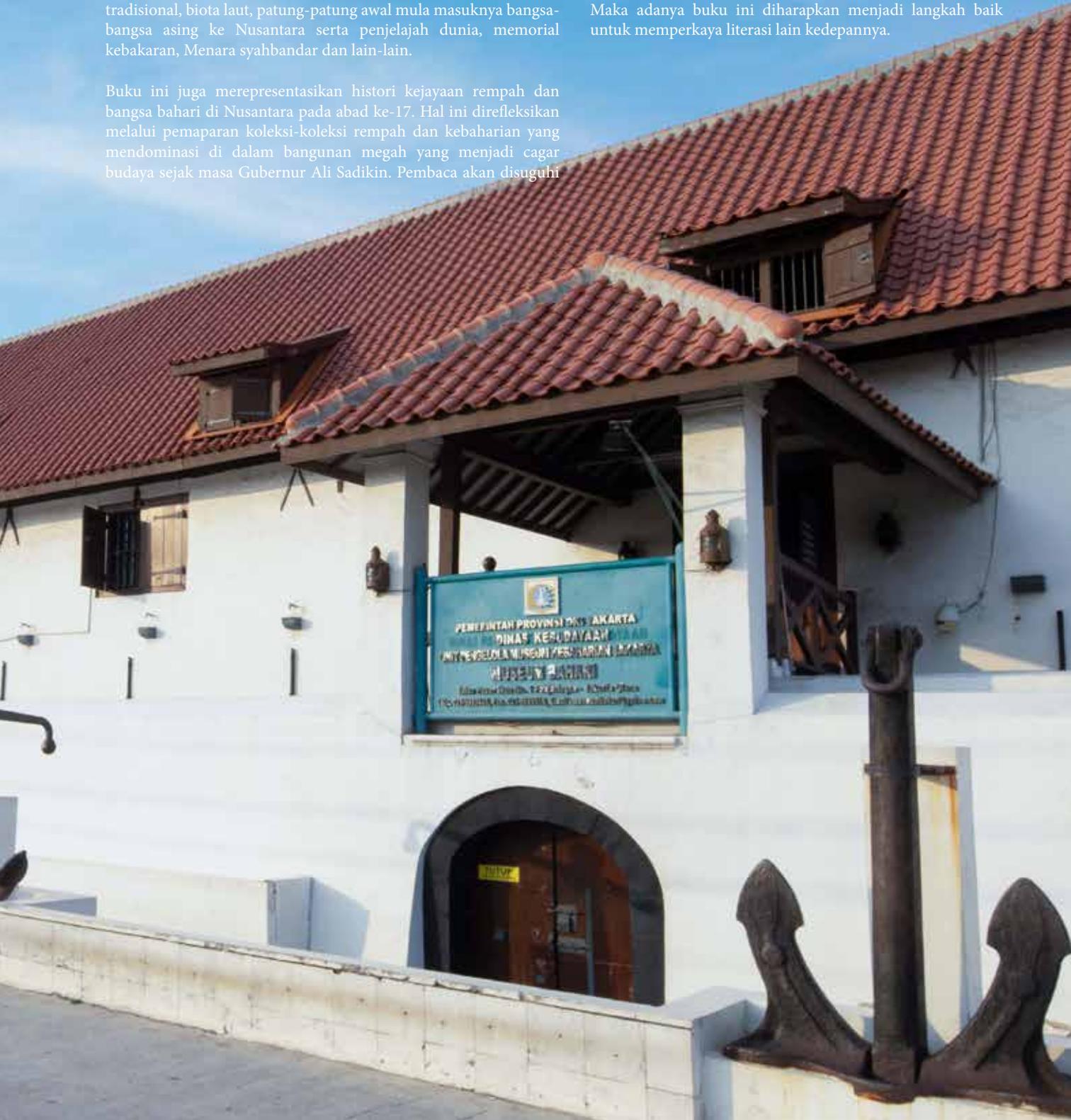
Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan kasih-Nya penulis dapat menyelesaikan buku Profil Museum Bahari ini. Terima kasih kepada para tim penulis yang didukung oleh Museum Bahari dan pihak-pihak yang telah terlibat dan membantu dalam proses pengerjaan Buku Profil ini. buku Profil ini.

Buku Profil Museum Bahari berisi narasi-narasi lengkap seperti; replika dan model perahu-perahu tradisional, perahu-perahu asli tradisional, biota laut, patung-patung awal mula masuknya bangsa-bangsa asing ke Nusantara serta penjelajah dunia, memorial kebakaran, Menara syahbandar dan lain-lain.

Buku ini juga merepresentasikan histori kejayaan rempah dan bangsa bahari di Nusantara pada abad ke-17. Hal ini direfleksikan melalui pemaparan koleksi-koleksi rempah dan kebaharian yang mendominasi di dalam bangunan megah yang menjadi cagar budaya sejak masa Gubernur Ali Sadikin. Pembaca akan disuguhi

penjelasan-penjelasan menarik dari koleksi-koleksi di Museum Bahari.

Dengan mengawali peluncuran buku Profil Museum Bahari ini, diharapkan Museum Bahari dapat melahirkan buku-buku lain yang relevan dengan tema permuseuman dan kebaharian Indonesia ini adalah salah satu tonggak untuk merawat memori kita bahwa bangsa Indonesia merupakan bangsa yang mewarisi sejarah, kejayaan rempah dan bahari. Maka adanya buku ini diharapkan menjadi langkah baik untuk memperkaya literasi lain kedepannya.









Sekilas tentang Museum Bahari

Gedung yang saat ini menjadi Museum Bahari pernah mengalami ragam peristiwa bersejarah. Bermula dari era pemerintah kolonial Belanda, bangunan ini difungsikan untuk menyimpan, memilih dan mengepak hasil bumi, seperti rempah-rempah yang merupakan komoditas utama Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) yang saat itu sangat laris di pasaran Eropa. VOC juga memanfaatkan gudang ini untuk menyimpan komoditi lain seperti kopi, teh, tembaga, timah, dan tekstil. Gudang Barat atau *Westzijdsche Pakhuizen* yang kini menjadi Museum Bahari dibangun secara bertahap mulai tahun 1718, 1773, hingga 1774. Ketika terjadi Perang Dunia II sekitar tahun 1942 - 1945 pada masa pendudukan Jepang, gedung-gedung ini dipakai sebagai tempat menyimpan barang logistik tentara Jepang. Lalu saat masa kemerdekaan sebagai usaha nasionalisasi bangunan-bangunan peninggalan kolonial, bangunan ini dipakai oleh Perusahaan Listrik Negara (PLN) serta Post Telepon dan Telegram (PTT) untuk gudang.



Museum Bahari sebagai Bangunan Bersejarah

Bangunan Museum Bahari dan Menara Syahbandar ditetapkan sebagai bangunan bersejarah yang dilindungi Undang-Undang Monumen, Monumenten Ordonnantie 1931 (Staatsblad Nomor 238, Tahun 1931), dan Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. CB. 11/1/12/72 tanggal 10 Januari 1972. Hal ini dilakukan sebagai bentuk kepedulian Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang saat itu dipimpin oleh Gubernur Ali Sadikin yang sangat prihatin dengan minimnya upaya perlindungan dan pelestarian bangunan tua dan bersejarah. Penetapan gedung ini sebagai bangunan bersejarah juga untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya sejarah nasional dan sejarah perkembangan Kota Jakarta. Pada 1976, bangunan ini untuk pertama kali dipugar sebagai penyesuaian untuk kebutuhan akan fungsi gedung yang baru. Pada 30 Juni 1977, Gubernur DKI Jakarta Letjen Marinir Ali Sadikin dan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan Laksamana Muda TNI (Laut) Haryono Nimpuno saat itu bersepakat melakukan kerja sama dalam membuat gedung ini sebagai instansi Museum Bahari di Jakarta. Maksud dan tujuan kerja sama ini untuk

memelihara, menyelidiki, mengembangkan, dan memperbanyak kumpulan objek dan barang berharga bagi kebudayaan berupa koleksi benda-benda, alat-alat, dan naskah Angkatan Laut (kemaritiman) dilihat dari segi historis ataupun teknis. Museum Bahari dan Menara Syahbandar kemudian diresmikan pada 7 Juli 1977 oleh Gubernur DKI Jakarta Ali Sadikin

Museum Bahari sebagai Cagar Budaya

Pada 1993, berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Nomor 475 Tahun 1993 tentang Penetapan Bangunan-Bangunan Bersejarah di Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta sebagai Benda Cagar Budaya, Museum Bahari dan bangunan bersejarah lainnya di Jakarta ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya sebagai upaya pelestarian.



Kawasan Pasar Ikan





Gedung Museum Bahari yang terletak di kawasan Pasar Ikan Penjarangan tentu saja memiliki sejarah panjang tentang perubahan lanskap dari masa ke masa. Sejak era VOC, cikal bakal Pasar Ikan Luar Batang sudah ada. Seiring berjalannya waktu, pasar ini menjadi pusat penjualan ikan di Jakarta dan sekitarnya. Meski ada gerak denyut perkembangan Kota Jakarta yang dimulai dari Sunda Kelapa hingga jantung kota di Thamrin, Pasar Ikan Luar Batang terus ada. Dalam bahasa Belanda, kawasan pasar ini dulunya dikenal dengan nama *Vishmarkt*. Letaknya di wilayah Kecamatan Penjarangan, Jakarta Utara. Pasar Ikan pertama kali dibangun pada 1631 oleh pemerintahan kolonial Belanda. Bangunan pertama berbentuk heksagon, yakni sebelah timur Sungai Ciliwung. Pasar itu kemudian dipindah ke sebuah dermaga hingga sekarang ini.

Seiring perkembangannya, sejak Indonesia merdeka, kawasan Pasar Ikan tak lagi sepenuhnya menjual ikan. Warga kemudian mendiami kawasan tersebut dan mendirikan warung kelontong. Tak heran, banyak warung dan bangunan permukiman yang memadati kawasan tersebut. Letak Pasar Ikan yang strategis diduga menjadi penyebab warga memilih menjadikan tempat itu

sebagai permukiman. Pasar Ikan sendiri dibangun pada 1920. Sampai 1975, bangunan Pasar Ikan tetap berfungsi. Namun akibat mobilitas warga dan pertumbuhan ekonomi, kawasan tersebut mulai ramai dan pesat. Pemerintah DKI Jakarta memutuskan Pasar Ikan ditutup pada 1975. Statusnya sebagai pasar ikan bagi warga DKI Jakarta diganti sebagai Pos Retribusi Pemasaran Ikan. Bangunan Pasar Heksagon kemudian dijadikan Balai Penelitian Kelautan. Di tempat ini ada akuarium besar yang di dalamnya diisi berbagai jenis ikan yang menjadi tontonan rakyat Jakarta. Perkembangan selanjutnya, bentuk bangunan Pasar Heksagon tetap dipertahankan keasliannya dan difungsikan sebagai lobi hotel. Pasar Ikan selanjutnya berada di bawah pengawasan dan pengelolaan Dinas Pariwisata dan Kebudayaan DKI Jakarta. Maka, tak heran, kemudian kawasan Pasar Ikan beralih fungsi menjadi Museum Bahari dan Pusat Wisata Bahari.



**Dari Gudang
Rempah
Hingga Menjadi
Museum Bahari**





Bangunan Museum Bahari adalah bekas gudang rempah-rempah VOC Belanda, terletak di tepi Teluk Jakarta yang indah. Dahulu kala, tempat itu menjadi pusat perniagaan penting. Begitu sibuknya, tempat ini pun perlu penjagaan ketat. Kapal-kapal besar dan kecil hilir mudik mengangkut rempah-rempah berupa cengkik, buah pala, lada, kayu manis, kayu putih, tembakau, kopra, daun teh, biji kopi, dan lain-lain ke Eropa serta beberapa negara lain di dunia.

Hasil bumi Nusantara ini menjadi monopoli komoditas penting perusahaan dagang VOC Belanda. Hingga kini, gudang tua itu masih bertengger dan terkesan angker. Cocok diubah fungsinya sebagai museum yang menyimpan benda-benda sejarah kelautan.

Bangunan berlantai tiga itu didirikan pada 1652 oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda di Batavia. Tepatnya di jalan Pasar Ikan Jakarta Utara, menghadap Teluk Jakarta. Di sebelah kanan tak jauh dari gudang induk dibangun menara. Sekarang menara itu dikenal dengan nama Menara Syahbandar yang dibangun pada 1839 untuk proses administrasi keluar masuk kapal sekaligus

sebagai pusat pengawasan lautan dan daratan sekitar.

Secara signifikan, gudang tersebut mengalami perubahan. Tahun perubahan itu dapat dilihat pada pintu-pintu masuk. Di antaranya tahun 1718, 1719, dan 1771. Pada masa pendudukan Jepang, tepatnya ketika Perang Dunia II meletus (1939-1945), gudang tersebut menjadi tempat logistik peralatan militer tentara Dai Nippon. Setelah Indonesia merdeka, tempat ini difungsikan sebagai gudang logistik PLN dan PTT.

Sejauh ini, gudang bersejarah itu tampak lebih utuh setelah direnovasi Pemprov DKI Jakarta dan diresmikan menjadi Museum Bahari pada 7 Juli 1977 oleh Ali Sadikin, yang pada waktu itu menjabat Gubernur DKI Jakarta. Di perut Museum Bahari tersimpan benda-benda sejarah berupa kapal dan perahu-perahu asli ataupun miniatur. Hal ini mengingatkan kepada kita bahwa sejak zaman dahulu kala “nenek moyangku orang pelaut”. Ada kebanggaan “kebaharian” dari bangsa pemberani di dalam mengarungi samudra luas dan ganas.



**Arsitektural
Museum
Bahari, yang
Terkenang dan
yang Tersisa**





Para arsitek kolonial Belanda betul-betul mempersiapkan bangunan berlantai tiga ini secara matang.

Para arsitek kolonial Belanda betul-betul mempersiapkan bangunan berlantai tiga ini secara matang agar dapat bertahan lama terhadap gempuran badai laut tropis yang mengandung garam. Tembok sekeliling gudang sangat tebal, tiang-tiang penyangga langit-langitnya pun dibuat begitu kokoh. Menggunakan kayu ulin (kayu besi) berukuran besar, bangunan ini tak gampang keropos dari gangguan cuaca ataupun rayap. Tiang-tiang penyangga itu berjajar di tiap lantai ruangan yang luas lagi lebar. Bayangkan, sejak gudang itu dibangun hingga sekarang, tiang penyangganya masih kokoh. Udara ruangan pun tetap terjaga.

Dengan demikian, rempah-rempah yang tersimpan di situ bisa ber-tahan lama dan tak gampang membusuk. Rancangan teknis pengaturan sirkulasi udara menjadikan seluruh ruangan terasa sejuk. Inilah yang membuat rempah-rempah itu tetap segar sebelum dikirim ke berbagai tempat di dunia untuk didistribusikan. Pengaturan sirkulasi udara itu diupayakan dengan menempatkan puluhan jendela berukuran besar pada tiap ruangan. Bahkan, jendela-jendela lebar itu selalu terbuka siang malam sepanjang masa. Tak cukup dengan kayu

kokoh yang menyangga, bangunan ini juga dilengkapi dengan angkur yang ditanam dan diikat kencang pada tiang kayu demi menguatkan lagi fondasi bangunan. Alat yang berbentuk seperti huruf alfabet Y terbalik ini juga menjadi hiasan bangunan yang mampu melengkapi kecantikan bangunan nan bernuansakan Eropa.



Menara Syahbandar





Menara Syahbandar (Uitkijk) dibangun sekitar tahun 1839 dan berfungsi sebagai menara pemantau bagi kapal-kapal yang keluar-masuk Kota Batavia lewat jalur laut.

Menara Syahbandar Dalam Lini Masa

Dalam sejarahnya, menara ini sebenarnya menempati bekas Bastion Culemborg yang dibangun sekitar 1645, seiring dengan pembuatan tembok keliling kota di tepi barat. Sebelum dibangun Menara Syahbandar, fungsi menara pemantau sudah dibangun di dekat Bastion Culemborg dengan bentuk “tiang menara” yang di atasnya terdapat “pos” bagi petugas. Menara Syahbandar (Uitkijk) dibangun sekitar tahun 1839 dan berfungsi sebagai menara pemantau bagi kapal-kapal yang keluar masuk Kota Batavia lewat jalur laut. Menara ini juga berfungsi sebagai kantor “pabean” yang mengumpulkan pajak atas barang-barang yang dibongkar di Pelabuhan Sunda Kelapa. Ruang paling bawah menara ini dulunya digunakan sebagai penjara bagi para anak buah kapal (ABK) yang tertangkap mencuri atau-pun berbuat onar di atas kapal. Di ruangan ini, mereka tidak disiksa. Mereka hanya dikurung paling lama dua bulan. Namun, karena kondisi ruangan ini sempit dan lembap, para tahanan biasanya terserang sakit kuning karena virus.

Menara pengawas ini mengalami kemerosotan peran dan fungsinya ketika pembangunan Pelabuhan Tanjung Priok selesai tahun 1886, tetapi tetap dijadikan menara pengawas dan kantor

Syahbandar bagi kegiatan pelabuhan dan pasar ikan (1926-1967). Sekitar tahun 1950, gedung ini pernah dijadikan sebagai kantor/pos Kepolisian Penjarangan. Saat ini, Menara Syahbandar dan bangunan-bangunan di sekitarnya difungsikan kembali sebagai bagian dari Museum Bahari Jakarta, menjadi tempat untuk memamerkan koleksi dan sebagai daya tarik wisata, karena pengunjung dapat menaiki menara ini untuk melihat kondisi sekitar kawasan Pasar Ikan.



Bangunan Kantor Syahbandar





*Pada masa Belanda
bangunan ini digunakan
sebagai kantor Kepala
Syahbandar*



Bangunan ini terletak di dalam kawasan Menara Syahbandar. Pada zaman Belanda, bangunan ini digunakan sebagai kantor Kepala Syahbandar yang bertugas memimpin kegiatan kontrol aktivitas di Pelabuhan Sunda Kelapa. Ketika beralih fungsi menjadi bagian dari Museum Bahari, bangunan ini sempat digunakan sebagai kantor Kepala Museum yang kemudian berubah menjadi ruang penyimpanan alat navigasi seperti lampu-lampu mercusuar.



Gedung Terra





Berbentuk mirip dengan Menara Syahbandar, bangunan yang pada masa VOC digunakan sebagai menara pemancar sinyal ini memiliki tinggi bangunan yang sedikit lebih rendah dibandingkan Menara Syahbandar.



Bangunan ini terletak persis di sebelah Menara Syahbandar. Berbentuk mirip dengan Menara Syahbandar, bangunan yang pada masa VOC digunakan sebagai menara pemancar sinyal ini memiliki tinggi bangunan yang sedikit lebih rendah dibanding Menara Syahbandar. Dan di dalam Gedung Terra ini pula tersimpan prasasti titik 0 kilometer Kota Batavia.



Pos Keamanan Syahbandar





Bangunan ini juga merupakan salah satu bangunan yang berada di kompleks Menara Syahbandar dan terletak di bagian depan. Memiliki bentuk yang sama dengan bangunan kantor. Menara Syahbandar, pos keamanan Syahbandar digunakan sebagai ruang kantor penjaga keamanan yang bertugas. Dan fungsi ini masih berlanjut hingga masa kini, dimana pos tersebut masih dijadikan sebagai ruang *security staff* yang bertugas saat kontrol keamanan area Menara Syahbandar dan Museum Bahari.

Memiliki bentuk yang sama dengan bangunan kantor Menara Syahbandar, pos keamanan Syahbandar digunakan sebagai ruang kantor penjaga keamanan yang bertugas.



Meriam dan Jangkar Syahbandar





Meriam dan jangkar yang dapat ditemukan di area Menara Syahbandar ini merupakan koleksi yang dihibahkan oleh TNI AL kepada Museum Bahari sebagaimana fungsi Museum Bahari yang menyimpan koleksi-koleksi yang berkaitan dengan kemaritiman. Kemudian kedua jenis koleksi ini ditempatkan pada bagian luar di beberapa sisi Menara Syahbandar, dan tentunya juga menambah kecantikan dan keistimewaan dari Menara Syahbandar.



Tugu dan Prasasti





Berada di lantai dasar menara, prasasti ini menandakan titik nol kilometer yang dibuktikan dengan asal garisnya yang dihitung berdasarkan jawatan survey.



Menara Syahbandar yang dibangun sekitar tahun 1839 bukan hanya difungsikan sebagai menara pemantau bagi kapal-kapal yang keluar masuk pelabuhan Sunda Kelapa dan sebagai kantor pabean, tetapi juga menyimpan prasasti dengan tulisan Tionghoa berbunyi “Garis Bujur Nol Batavia”. Berada di lantai dasar menara, prasasti ini menandakan titik nol kilometer yang dibuktikan dengan asal garisnya yang dihitung berdasarkan jawatan survei. Prasasti yang terbuat dari batu tersebut konon di-tulis oleh pedagang dari Cina saat ia tiba di Pelabuhan Sunda Kelapa pada abad ke-17.

Pada 1977, bertepatan dengan peringatan ulang tahun ke-450 DKI Jakarta, Gubernur Ali Sadikin menempatkan tugu nol kilometer di dekat menara ini. Tugu ini menjadi saksi bahwa titik nol Batavia ada di dalam Menara Syahbandar yang menjadi penanda pusat kota atau titik nol dalam pengukuran kilometer di masa Batavia.

**Ruangan
Bekas Penjara
Syahbandar**



*Bangunan yang
terdapat di bawah
Menara Syahbandar ini
merupakan bekas penjara*



Bangunan yang terdapat di bawah Menara Syahbandar ini merupakan bekas penjara yang dulunya untuk memenjarakan orang-orang yang terlibat kriminal dan perkelahian di dalam kapal yang singgah di Batavia.

Ruangan ini konon memiliki terowongan bawah tanah yang tembus sampai Museum Fatahillah bahkan menuju Benteng Frederik Hendrik yang dulunya terletak di Wilhelmina (pada masa Belanda) yang kini menjadi Masjid Istiqlal. Namun, karena alasan keselamatan, kini area menuju terowongan bawah tanah di museum ini sudah ditutup.



Menara Syahbandar Menghadap Laut





Melihat hamparan laut yang indah dari atas Menara Syahbandar merupakan sebuah momen yang tidak boleh terlewatkan. Angin sepoi-sepoi khas kawasan pesisir menambah kenyamanan dalam menikmati pemandangan indah yang mengarah langsung menuju laut lepas. Sebagaimana fungsi Menara Syahbandar yang menjadi *watching tower*, menara yang disebut juga sebagai menara miring ini sejak dahulu dibangun untuk memantau segala aktivitas yang ada di Pelabuhan Sunda Kelapa yang dahulu merupakan pelabuhan teraktif dengan beragam aktivitas perdagangannya.

Kedatangan berbagai bangsa dari seluruh penjuru dunia di pelabuhan tersebut seakan menarik seluruh perhatian dari Menara Syahbandar. Dengan kisah historisnya yang mengagumkan sebagai tempat penting di masa dahulu, Menara Syahbandar tampak semakin cantik untuk dipandang dan dikunjungi. Bahkan, hingga kini, para pengunjung yang berdatangan tak segan menggunakan tenaganya untuk menaiki tangga yang cukup tinggi demi mendapatkan sisi romantis ujung Jakarta sembari mengenang kisah sejarahnya ditemani semilir angin khas laut Jakarta.



Sisa Bastion Culemborg





*Bangunan ini merupakan
sisa peninggalan dari Bastion
Culemborg yang dahulu
menjadi benteng pertahanan
utama Kota Batavia*

Jika melihat sisi luar area Menara Syahbandar, kita akan menemukan sisa bangunan kokoh. Bangunan ini merupakan sisa peninggalan dari Bastion Culemborg yang dahulu menjadi benteng pertahanan utama Kota Batavia untuk melindungi kota dari berbagai serangan eksternal. Benteng yang dibangun mengelilingi Kota Batavia ini dibangun menggunakan batu karang yang kuat.



Pintu masuk Museum Bahari yang dulunya difungsikan sebagai gudang rempah ini berbentuk setengah lingkaran di atasnya. Hal ini memiliki cerita sejarah bahwa dalam pembayaran pajak di zaman VOC, lebar pintu diperhitungkan dalam pembayaran pajak penghasilan dan bangunan. Makin lebar pintu, pajak yang dikenakan semakin banyak. Sebaliknya, jika ukuran pintu kecil, pajak yang dikenakan lebih sedikit.

Bahan dasar dari pintu-pintu di Museum Bahari menggunakan batu yang berasal dari Sri Lanka yang didatangkan sudah menggunakan nomor seri 1-9. Hal ini dimaksud untuk memudahkan pemasangan pintu agar sesuai dengan seri jika dipasang di bangunan gudang rempah ini.



Jangkar Depan Gedung

Jangkar yang terletak di depan Gedung A Museum Bahari juga merupakan koleksi yang dihibahkan oleh TNI AL. Jangkar yang berukuran besar ini ditempatkan tepat di bagian luar depan pintu masuk sebagai ikon Museum Bahari dengan segala nilai dan sejarah kemaritimannya.







Meriam Depan Gedung

Selain di area Menara Syahbandar, pengunjung juga dapat menemukan meriam yang terletak di depan Gedung A Museum Bahari. Sama halnya dengan meriam yang terletak di Menara Syahbandar, meriam ini juga merupakan koleksi hibah yang diberikan TNI AL. Selain memiliki nilai sejarah yang berharga, meriam ini juga menjadi ikon yang menambah keindahan dan gagahnya Museum Bahari.



Selain di area Menara Syahbandar, pengunjung juga dapat menemukan meriam yang terletak di depan gedung A Museum Bahari.

Sisa Dinding Kota Batavia

Batavia adalah Kota Benteng yang tembok-temboknya berdiri kokoh mengelilingi kota tersebut. Namun, seiring perkembangan zaman, benteng-benteng masa lalu itu hanya sedikit yang tersisa. Benteng ini dibangun untuk pertahanan karena posisi Batavia mudah diserang dari arah laut. Kita dapat menemukan sisa dinding Kota Batavia yang letaknya persis di depan Museum Bahari. Tembok yang berdiri kokoh dengan balutan warna putih gading dan terlihat pos penjagaan dulunya difungsikan untuk melindungi lumbung kekayaan kolonial.

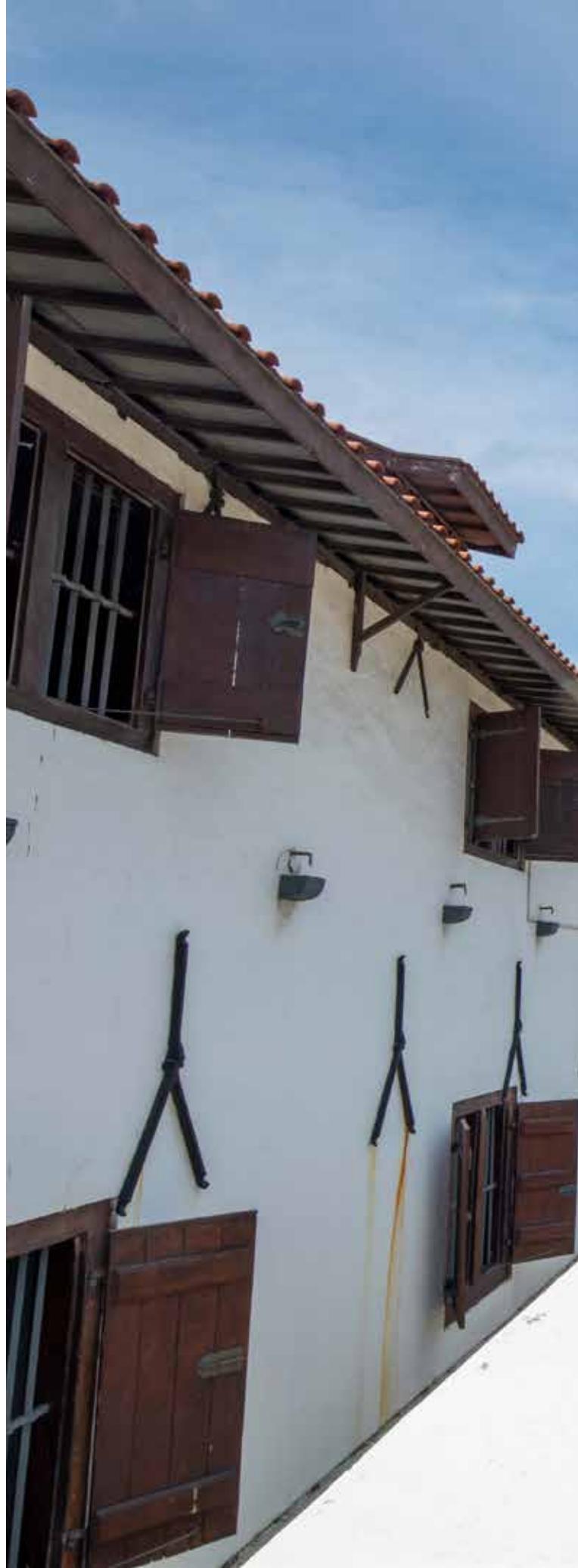




Jalanan Dinding, Oud Batavia

Jalanan dinding memiliki cerita yang seru untuk ditelusuri. Jika biasanya manusia berjalan di jalan raya, di Museum Bahari, pengunjung dapat berjalan di atas jalanan dinding. Terletak tepat di atas pintu masuk utama Museum Bahari, jalanan dinding ini terbentang panjang di depan bangunan Museum Bahari. Bukan jalanan tembok biasa, jalanan tembok ini menjadi satu-satunya saksi bisu yang menceritakan perjalanan Kota Batavia di masa dahulu. Tembok ini menjadi bagian dari Gordyn of Batavia atau tembok pelindung seluruh kawasan Kota Batavia dari berbagai serangan yang kini sudah tidak tersisa secara fisik dan hanya dapat ditemui di Museum Bahari sebagai satu-satunya yang masih tersisa utuh.

Menjadi bagian penting dari Tembok Batavia membuat jalanan tembok ini tidak terpisahkan dari kisah tentara keamanan Kota Batavia. Terbentang mengelilingi seluruh sisi Kota Batavia, jalanan tembok ini menjadi tempat berlalu lalang para tentara keamanan. Dan dalam beberapa waktu sekali, se-tiap tentara yang berjaga akan bergantian lokasi jaga yang terbagi sesuai dengan titik pos pengintaian.





Pos Pengintaian



Pos pengintaian yang digunakan sejak dahulu oleh pemerintah kolonial Belanda tersebar di benteng kota. Adanya pos pengintai di Museum Bahari ini menjadi salah satu bukti untuk melindungi lumbung rempah dari serangan luar. Pos ini dijaga oleh orang-orang Belanda secara ketat. Di dalam benteng atau dinding kota ini juga terdapat jalan masuk menuju pos pengintai. Ini digunakan juga untuk menghubungkan pos pengintai satu dengan pos yang lain.







Signage Anno 1718





Tanda ini terletak tepat di sisi tengah bagian atas pintu yang terdapat di beberapa sisi bangunan Museum Bahari. Terlihat dengan jelas “Anno 1718” untuk Gedung A bagian belakang, “Anno 1719” untuk Gedung A bagian depan, “Anno 1774” untuk Gedung B, dan “Anno 1773” untuk Gedung C.

Tanda di bagian atas pintu ini menunjukkan tahun dibangunnya masing-masing gedung yang terdapat di kawasan Museum Bahari. Ini sekaligus menunjukkan bahwa gedung-gedung tersebut tidak dibangun di tahun yang sama.



Lobi Gedung A





Pada masa kini, Lobi Gedung A digunakan sebagai akses masuk utama para pengunjung sebelum memasuki kawasan dalam Museum Bahari. Terdapat loket tiket sebagai akses masuk kawasan Museum Bahari. Namun, jika ditarik kembali ke ratusan tahun lalu, salah satu kawasan ini juga turut serta memegang peran penting dalam sejarah perdagangan rempah-rempah.

Sebelum didistribusikan kepada para pembeli, rempah-rempah yang sudah dikemas terlebih dahulu di lantai 2 akan ditimbang di lantai 1, tepatnya di Lobi Gedung A. Melalui pintu Lobi Gedung A pula komoditas rempah-rempah memulai perjalanannya berkeliling dari satu negara ke negara lain.



Lantai Lobi Gedung A

Keunikan dari lantai ini adalah ukurannya yang cenderung lebih besar dibanding ukuran lantai yang biasanya ditemukan di rumah-rumah warga. Biasanya manusia mengukur sesuatu menggunakan alat ukur seperti meteran, penggaris, atau alat lainnya. Namun, dalam mengukur ukuran lantai Museum Bahari, pekerja VOC menggunakan satu langkah kaki warga Belanda sebagai patokan ukuran untuk semua lantai di tempat ini. Perbedaan ukuran telapak kaki antara masyarakat Indonesia dan Belanda inilah yang membuat ukuran lantai di Museum Bahari cenderung lebih besar dibanding lantai pada umumnya.



Tiang -Tiang Asli

Tiang-tiang yang berdiri kokoh ini merupakan salah satu bagian penting yang membuat kita masih dapat menyaksikan secara langsung bangunan bekas gudang rempah-rempah pada masa VOC. Terbuat dari kayu besi atau kayu jati yang sudah sangat lama ditanam hingga menghasilkan kualitas kayu terbaik membuat tiang-tiang ini tidak kalah oleh perjalanan waktu yang semakin menua. Dihasilkan langsung dari kebun jati di kawasan yang saat ini disebut dengan Jatinegara, kayu yang digunakan hanya kayu jati yang usianya sudah sangat lama. Inilah yang membuat kualitas, kekuatan, dan kekokohnya tidak dapat diragukan lagi. Hingga kini, tiang-tiang kokoh ini masih menjadi salah satu primadona Museum Bahari yang selalu membuat pengunjung kagum.





Ruang Awal Perkembangan Pelayaran Nusantara





Ruangan ini menyimpan koleksi-koleksi yang menceritakan sejarah Gedung Museum Bahari dan koleksi-koleksi kebaharian yang merepresentasikan kebaharian Indonesia. Koleksi peta Batavia karya Ryan Delyn yang dilukis tahun 1754 dan dicetak kembali pada 1818 ini juga menjadi koleksi sebagai pembuka edukasi sejarah mengenai Museum Bahari. Ini karena peta tersebut menggambarkan kondisi Batavia dan luar Batavia tempo dulu. Peta ini juga menjelaskan posisi Museum Bahari yang dulunya difungsikan sebagai gudang rempah di zaman VOC. Selain itu, ruangan ini juga memiliki banyak koleksi model dan replika perahu-perahu tradisional Indonesia.

Beberapa perahu tradisional di antaranya Pinisi Nusantara, Bakal Jukung, Jukung Barito, Ketinting, Alut Pasa, dan Perahu. Selain itu, ada model perahu seperti Pinisi Nusantara, Jung Jawa, Amsterdam, Belanda, Dewaruci, dan Macan Tutul. Koleksi ini juga dilengkapi dengan meriam asli zaman VOC, jangkar tradisional, jangkar modern, lonceng, angkur, engsel pintu dan jendela, serta alat untuk perkapalan.



Ruang Pameran Temporer

Ruangan ini menampilkan pameran yang biasanya diadakan setiap 3-4 bulan sekali. Pameran temporer memiliki tema yang berbeda-beda setiap temponya. Tapi koleksi dan pameran yang ditampilkan masih seputar kebaharian Indonesia. Sering kali pameran ini mengambil tema bukan hanya kajian yang terkhusus di Museum Bahari, tetapi juga kajian mengenai Taman Arkeologi Onrust dan Rumah Si Pitung. Hal ini disebabkan UP Museum Bahari membawahi tiga destinasi wisata, yaitu Museum Bahari, Taman Arkeologi Onrust, dan Rumah Si Pitung.

Selama dua tahun terdampak pandemi, Museum Bahari bangkit dengan pameran tentang manusia dan laut. Diambilnya tema ini karena kekayaan bahari Indonesia tidak lepas dari

kejayaan bahari ma-sa lalu. Pameran ini menampilkan sejarah bangsa bahari yang terdiri atas komponen di dalamnya seperti migrasinya penutur Austronesia, orang-orang laut, raja laut, bajak laut, tradisi menangkap ikan, dan jalur penghubung laut dengan peradaban Nusantara.

Dalam pameran temporer juga dibuka *workshop-workshop* yang berkaitan dengan tema seperti pelatihan pembuatan penangkap ikan, jaring, bahkan menggambar dan mewarnai.





Lobi Perpustakaan

Pada ruang lobi ini terdapat beberapa koleksi, yaitu lukisan Laksamana Malahayati, model kerekan atau katrol, dan kemudi setir. Lukisan Malahayati menjadi daya tarik di antara kalangan pengunjung karena kecantikan lukisan dan tentunya karena kisah di balik sosok sang legendaris dari Tanah Aceh tersebut.

Dalam membahas model kerekan atau katrol, akan ikut serta pula kisah sejarah lobi perpustakaan pada masa dahulu. Lobi perpustakaan yang juga terhubung dengan pintu yang menghadap ke bagian luar Gedung Museum Bahari ini menjadi pintu masuk komoditas rempah-rempah yang dibawa oleh para petani Nusantara sebelum dijual kepada para pembeli dari berbagai penjuru dunia. Petani yang membawa hasil panen

rempah-rempah tidak membawa masuk hasil panen tersebut melalui pintu Lobi Gedung A lantai 1, melainkan melalui pintu lobi perpustakaan yang berada di lantai 2 Gedung A. Pada zaman dulu, di bagian luar pintu lobi perpustakaan terdapat sebuah tangga yang langsung menuju jalan di bagian luar Museum Bahari yang sekaligus menjadi akses masuk petani saat membawa hasil panen yang kemudian dibawa menuju lantai 3 untuk dijemur, lalu diturunkan kembali menuju lantai 2 untuk di-*packing* sebelum pada akhirnya didistribusikan kepada pembeli melalui pin-tu Lobi Gedung A lantai 1. Dan proses menaikkan dan menurunkan hasil rempah-rempah inilah yang menggunakan alat kerekan atau katrol dan kemudian digambarkan contohnya sebagaimana saat ini dapat dilihat di bagian lobi perpustakaan.



Perpustakaan





Ruangan ini menyimpan buku-buku sejarah bahari, kebaharian, sejarah Jakarta, dan wilayah lain. Buku fiksi dan berbagai penelitian seputar bahari ini bisa digunakan oleh pengunjung untuk riset sumber. Fasilitas perpustakaan juga memadai, di antaranya ada banyak meja dan kursi, komputer, serta Wi-Fi yang mampu menunjang pengunjung yang ingin melakukan penelitian di Museum Bahari.



Ruang Diorama





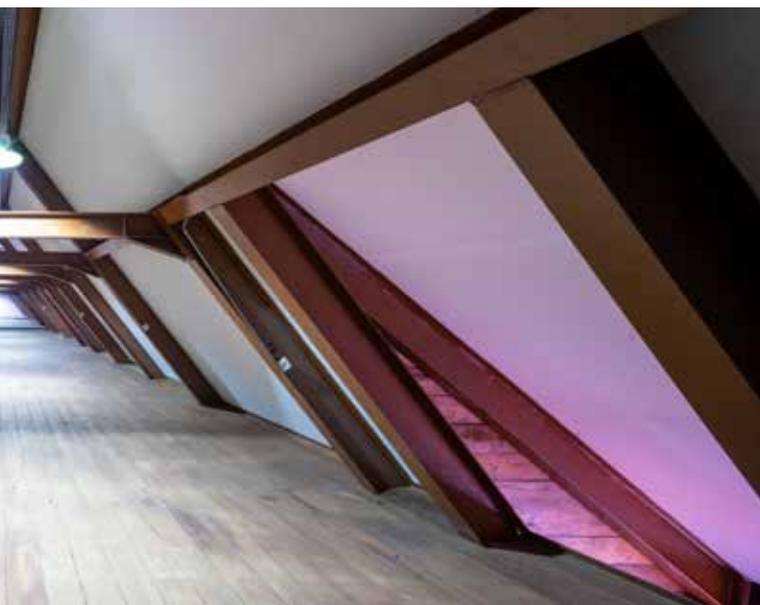
Ruangan ini menyimpan koleksi patung yang menjelaskan sejarah masuknya bangsa-bangsa asing ke Nusantara, penjajahan dari masa kedatangan Portugis, Inggris, Belanda, Jepang, penjelajah dunia, dan ruang rempah-rempah yang ditampilkan untuk merepresentasikan rempah yang dulunya disimpan di Museum Bahari saat menjadi gudang rempah.

Di ruangan ini, pengunjung didedukasi seputar sejarah yang dapat menjadikan perspektif untuk memperkaya khazanah cerita sejarah bahari Indonesia.



**Loteng
Gedung A**





Ruangan ini merupakan ruangan yang difungsikan untuk menjemur komoditas rempah-rempah sebelum dijual. Rempah-rempah yang berkualitas baik tidak boleh terlalu kering juga tak boleh terlalu lembap. Oleh sebab itulah seluruh sisi Gedung Museum Bahari terdapat jendela-jendela besar yang dilengkapi dengan teralinya, begitu pula dengan loteng lantai 3. Namun saat ini loteng lantai 3 tidak diisi dengan koleksi dan hanya digunakan untuk acara-acara tertentu seperti *pre-wedding photoshoot*.



Taman





Museum Bahari memiliki taman-taman yang sangat menarik untuk dijadikan spot foto, antara lain taman depan yang biasa disebut dengan plaza. Ada pula taman samping dan taman belakang.



Taman Depan





Taman ini merupakan sebuah halaman berukuran besar yang terletak di antara Gedung A dan Gedung B. Lebih dikenal dengan sebutan Plaza Museum Bahari, lokasi ini menjadi incaran utama para pengunjung yang ingin berfoto ria untuk dibawa pulang sebagai kenang-kenangan. Dengan latar Gedung Museum Bahari yang cantik dengan gaya Eropa-nya, tempat ini juga ditanami beberapa pohon kelapa dan bunga-bunga yang menambah sejuk sekaligus memperindah saat pengambilan foto.



Taman Samping





Taman ini terletak di antara Gedung B dan Gedung C. Pengunjung sering kali berfoto ria dengan bergaya ala *noni-noni* Belanda sambil berdiri di antara jendela-jendela Gedung C Museum Bahari. Jendela-jendela tua nan kokoh yang menggambarkan suasana bak di negeri Eropa seakan-akan menarik pengunjung untuk selalu bergaya dan berfoto bersama keluarga serta kerabat tersayang.



Taman Belakang





Taman ini merupakan bagian dari taman depan dan taman samping Museum Bahari. Taman ini letak-nya di bagian belakang antara Gedung A dan Gedung C. Dengan latar Gedung Museum Bahari yang eksotis, pohon-pohon rindang yang ada dan jembatan si manis yang tampak di bagian belakangnya akan mampu memberikan nilai seni yang sangat indah saat sesi *photoshoot*.



Jembatan Si Manis

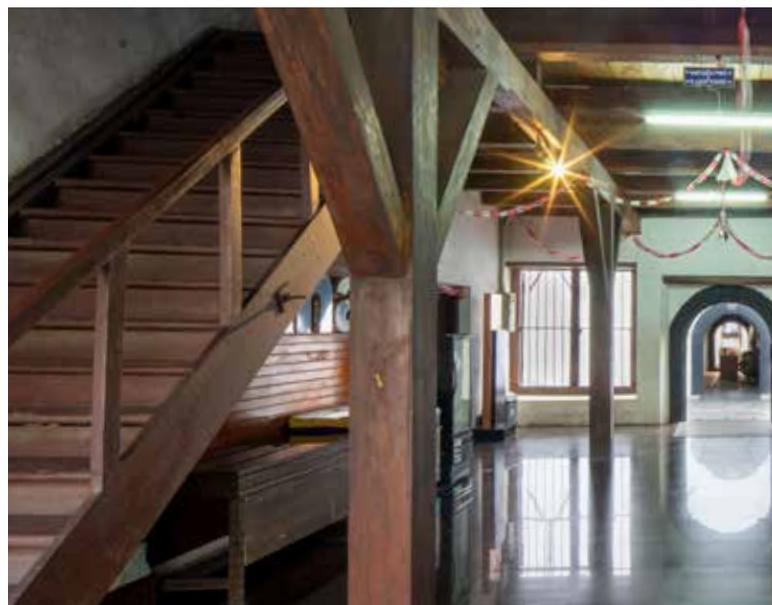


Jembatan ini merupakan jembatan yang menghubungkan antara Gedung A lantai 2 dan Gedung C lantai 2. Menjadi latar sesi *photoshoot* pengunjung dari taman belakang, jembatan ini ternyata juga memiliki kisah yang unik karena pernah dijadikan lokasi syuting serial terkenal, yaitu *Si Manis Jembatan Ancol*.





Lobi Gedung B





Pada Lobi Gedung B ini terdapat lemari panjang yang memamerkan beberapa hasil karya kreasi yang berkaitan dengan kebaharian. Terdapat model perahu tradisional yang terbuat dari batang kayu kecil, koran bekas, dan gabus. Selain itu, dipajang juga baju tradisional khas Betawi yaitu baju encim, sadariah, dan pangsi yang bisa disewa sebagai kenang-kenangan sembari berfoto ria di kawasan Museum Bahari yang bergaya khas Eropa.



Ruang Rapat





Saat memasuki Gedung B, akan tampak dua ruangan di sisi kanan dan kiri. Ruangan yang terletak di sisi kanan merupakan ruang rapat yang dapat digunakan oleh pihak internal ataupun eksternal dengan sistem penyewaan. Adapun ruang rapat ini dilengkapi dengan kursi, meja, *sound system*, dan beberapa perlengkapan lain. Selain itu, pengunjung juga dapat melihat jajaran foto Kepala UP. Museum Kebaharian Jakarta dari masa ke masa tergantung di atas tembok.



Kafe





Jika di sisi kanan bagian dalam Gedung B terdapat ruang rapat, di sisi kiri ruang tersebut ada ruang kafe. Ruangan ini digunakan untuk keperluan pertemuan yang dapat disewa oleh pengunjung dengan fasilitas panggung, *sound system*, AC, kursi, dan meja. Selain itu, ruangan ini juga biasa digunakan untuk pameran pada hari-hari atau acara tertentu di Museum Bahari.



Lemari Suvenir

Ini adalah tempat menyimpan suvenir yang menarik dari koleksi karya para perajin di Museum Bahari yang dapat dimiliki oleh pengunjung. Suvenir-suvenir yang dijual di antaranya replika perahu tradisional Indonesia, gantungan kunci, aksesoris perempuan, dan baju-baju encim dan pangsang yang disewakan untuk kebutuhan foto pengunjung.



Lobi Gedung C

Pada Lobi Gedung C terdapat akses menuju ruang koleksi biota laut yang berada di lantai 2 Gedung C dan akses untuk menuju kantor staf Museum Bahari di sebelah kiri serta ruang koleksi perahu tradisional asli di sebelah kanan.



Kantor

Ruangan ini digunakan untuk administrasi pimpinan dan pegawai-pegawai UP Museum Kebaharian Jakarta yang membawahi tiga destinasi wisata yaitu Museum Bahari, Taman Arkeologi Onrust, dan Situs Rumah Si Pitung.





Ruang Pameran Kapal Asli





Ruangan ini terdiri atas perahu-perahu tradisional asli dari Indonesia. Di antaranya Perahu Compreg dari Cirebon, Jegongan dari Indramayu, serta Cadik Papua yang memiliki satu cadik dan terbuat dari satu pohon utuh. Ada pula Cadik Nusantara yang dibawa dari Jakarta ke Brunei Darussalam dengan sistem layar di atasnya, Arnyacala yang dibawa oleh mahasiswa Trisakti, serta Rescue dan Perahu Blitar.

Koleksi perahu tradisional asli ini mampu mengedukasi pengunjung bahwa Indonesia memiliki keanekaragaman jenis perahu yang tersebar di seluruh daerah pesisir.



Ruang Pameran Biota Laut





Ruangan yang tergabung dalam *storage* Museum Bahari ini menyimpan bermacam jenis biota laut yang kini sudah tidak bisa diidentifikasi warna dan namanya karena usianya sudah 20-an tahun. Koleksi-koleksi tersebut di antaranya ikan-ikan dari lautan Jakarta, udang, cumi-cumi, penyu, terumbu karang, bintang laut, kerang, cangkang, dan beberapa alat penangkap ikan tradisional.

Selain biota laut, ruangan ini juga menyimpan koleksi TNI AL karena dulu peresmian gudang bekas rempah ini sebagai Museum Bahari juga melibatkan TNI AL. Jadi koleksi foto, baju, sepatu, dan senjata tersimpan di ruangan ini. Bahkan, di ruangan ini pun terdapat koleksi bekas kebakaran yang sudah tidak bisa ditampilkan untuk pameran.



Ruang Pameran Memorial Museum Bahari





Ruangan ini menjadi wadah untuk mengenang memori tragedi kebakaran Museum Bahari yang terjadi pada 16 Januari 2018. Kebakaran yang terjadi akibat korsleting ini menyebabkan kerugian yang sangat besar bagi Museum Bahari. Banyak koleksi yang berada di setengah Gedung A dan setengah di Gedung C habis terbakar. Di antaranya model-model perahu, patung-patung, biota, sejarah Perang Dunia II, dan lenyapnya gedung yang menyisakan abu serta material berbahan baku dari masa kolonial.

Ruangan ini berisi dokumentasi-dokumentasi kebakaran, lengkap dengan surat kabar serta material yang terbakar. Selain itu, ruangan ini juga menampilkan pembaruan ruangan yang telah direvitalisasi. Dokumentasi proses revitalisasi pun tersedia di ruangan ini.

Meskipun ruangan yang digunakan sebagai pameran memorial kebakaran bukan asli dari sisa-sisa kebakaran, gedung dengan material baja ini masih menyisakan nuansa bangunan tua.



Ruangan Baru (Pasca Kebakaran)

Ruang di depan Pameran Memorial Museum Bahari ini, setelah terkena dampak kebakaran, kini di-jadikan ruang pameran gantung. Ruangan ini berisikan pameran naskah-naskah gantung yang menceritakan folklor Indonesia. Beragam kisah tradisional yang berasal dari berbagai daerah di pen-juru Indonesia dapat dibaca di ruang pameran ini. Hal ini ditujukan agar masyarakat lebih mengetahui akan kisah-kisah daerah yang berkembang di masyarakat Indonesia sejak dahulu hingga masa kini.



Ruangan Baru (Pasca Kebakaran)

Ruangan ini terletak di lantai III Gedung C yang juga terdampak kebakaran pada 2018. Sebelum mengalami kebakaran, ruangan yang pada masa VOC digunakan untuk menjemur rempah-rempah sebelum dijual ini dimanfaatkan sebagai ruang penyimpanan koleksi alat nelayan seperti bubu dan jaring. Namun, semenjak kebakaran, ruangan ini belum dijadikan sebagai penyimpanan koleksi.



Ruangan Baru (Pasca Kebakaran)

Ruangan Miniatur Kapal Nusantara merupakan ruangan yang baru saja direnovasi setelah terjadinya kebakaran yang melanda Museum Bahari pada 2018. Ruangan yang terletak di sebelah ruang koleksi perahu asli ini kini digunakan untuk menyimpan koleksi miniatur perahu-perahu tradisional yang berasal dari beberapa daerah di Indonesia. Ada miniatur perahu janggolan, miniatur perahu pinisi, dan masih banyak lagi.



Aktivitas Pembuatan Kerajinan Bahari: Miniatur Kapal

Di Museum Bahari, selain berkeliling untuk melihat dan mempelajari sejarah beserta koleksinya, pengunjung juga dapat mencoba melakukan kreasi dengan *workshop* pembuatan kerajinan bahari yang pelaksanaannya didampingi staf Museum Bahari. Pelatihan yang dapat dilakukan antara lain pembuatan miniatur perahu, bubu, dan jaring. Pembuatan miniatur perahu dibuat dengan menggunakan bahan gabus yang dibentuk menyerupai kapal. Hal ini bertujuan untuk bisa memperkenalkan kekayaan bahari Indonesia melalui sisi kreativitas kepada pengunjung, khususnya anak-anak atau bahkan orang dewasa. Selain menjadi hiburan bagi para pengunjung anak-anak, hasil kreasi yang dibuat juga dapat dibawa pulang sebagai cenderamata.



Aktivitas Pembuatan Kerajinan Bahari: Bubu

Selain aktivitas *workshop* pembuatan miniatur kapal, di Museum Bahari pengunjung juga bisa mencoba membuat alat penangkap ikan tradisional, yaitu bubu. Dalam pelatihan pembuatan bubu ini sudah disediakan bahan-bahan seperti bambu yang dipotong tipis-tipis yang kemudian dianyam berdasarkan bentuk bubu yang diinginkan. Kegiatan tersebut diharapkan akan menjadi alternatif dalam memperkenalkan generasi saat ini pada kreativitas menganyam bambu yang semakin tergilas seiring perkembangan zaman.



Aktivitas Pembuatan Kerajinan Bahari: Jaring

Aktivitas bahari tentunya tidak akan lepas dari penangkapan hasil laut. Salah satunya dengan menggunakan jaring yang lebih ramah lingkungan. Untuk memperkenalkan alat penangkap ikan tradisional ini, Museum Bahari juga menyediakan pelatihan pembuatan jaring yang didampingi staf yang mumpuni. Pembuatan jaring penangkap ikan ini dilakukan dengan menggunakan bahan benang atau senar yang dianyam dan disesuaikan bentuknya. *Workshop* ini bisa menjadi kegiatan yang mengasyikkan untuk mengedukasi pengunjung, khususnya anak-anak, dalam memperkenalkan dunia bahari. Selain mengedukasi mengenai kearifan lokal, kegiatan ini juga mampu mengembangkan krea-tivitas.







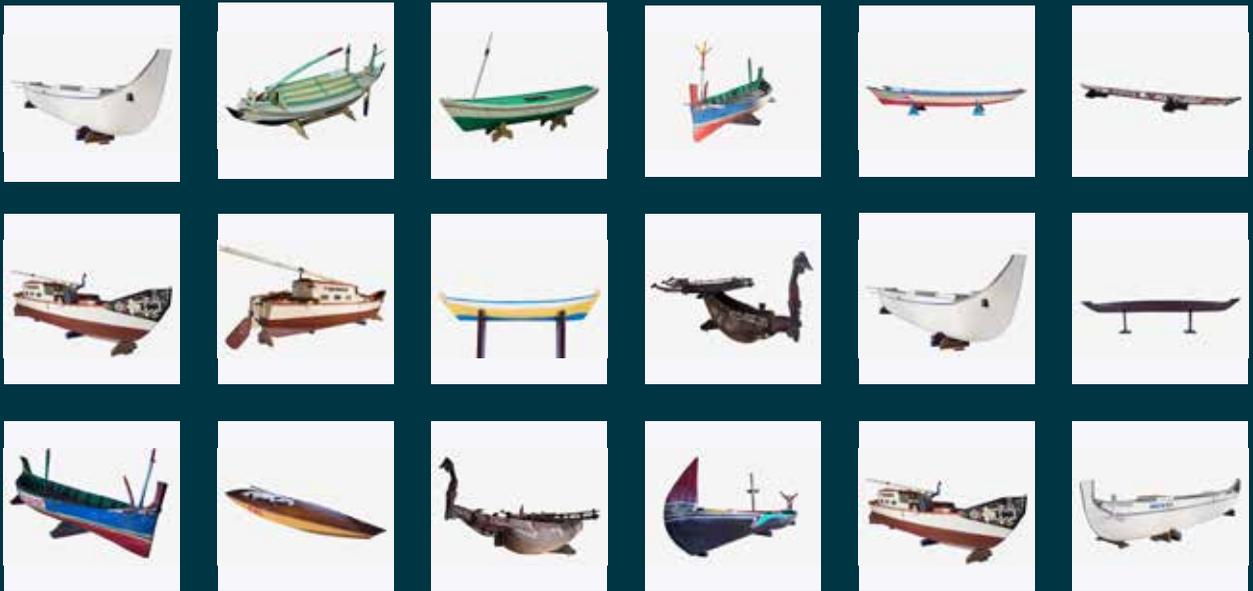
Koleksi Museum Bahari

Museum Bahari memiliki jumlah koleksi kurang lebih 888 yang sangat beragam, mulai dari peralatan kapal tradisional, perahu tradisional asli, miniatur perahu tradisional dan asing, biota laut, patung-patung diorama, hingga koleksi peninggalan masa lampau seperti meriam, jangkar, lampu mercusuar, serta teropong. Beragam koleksi yang disajikan ini dapat dilihat secara langsung dan digali informasinya. Tentunya dengan maksud agar seluruh lapisan masyarakat dapat mengenal sejarah kebaharian Indonesia yang sangat kaya dan agar semakin menumbuhkan rasa cinta terhadap NKRI.

Meskipun koleksi-koleksi ini dapat dilihat, pengunjung dilarang menyentuh demi menjaga keutuhan fisik dari setiap koleksi.

Setiap hari koleksi-koleksi ini dibersihkan menggunakan peralatan yang sudah disesuaikan dengan tata cara pembersihan koleksi cagar budaya demi terjaganya kebersihan dan keindahan koleksi serta kenyamanan pengunjung.

Koleksi Kapal Nusantara



Koleksi Kapal Nusantara yang dapat ditemukan di Museum Bahari berasal dari beberapa daerah di Indonesia. Pengunjung bisa melihat perahu Cadik Papua, perahu Comprang dari Cirebon, Perahu Jukung, Jukung Barito, perahu Alut Pasa dan Ketinting yang berasal dari Kalimantan, perahu Sandeq dari Sulawesi, serta Perahu Jegongan dari Indramayu. Selain itu, ada juga Kapal Rescue Kalimaya.



Kapal Cadik Papua

Saat berkunjung ke Museum Bahari, terdapat salah satu masterpiece yang paling sering dicari oleh pengunjung, koleksi ini terletak di ruang koleksi perahu asli, yaitu Perahu Cadik Papua. Perahu Cadik Papua ini disebut juga perahu *seman*, dan ada juga yang menyebut *Karere*. Perahu ini memiliki panjang 1.430 cm, lebar 80 cm, dan tinggi 90 cm, serta berwarna dominan cokelat dengan ciri khasnya yaitu cadik yang hanya berjumlah satu di sisi kanannya. Baruyungan perahu (bagian horizontal cadik) berukuran panjang 823 cm yang terbuat dari bambu, sementara pengaitnya terbuat dari kayu sukun. Katir perahu (bagian vertikal cadik) berukuran panjang 901 cm. Baruyungan dan katir dihubungkan dengan teknik pasak dan ikat.

Selain ukurannya yang cukup besar, Perahu Cadik Papua ini juga memiliki penampilan yang cantik untuk dipandang mata. Di sepanjang badan perahunya, banyak terdapat motif-motif unik khas Tanah Papua, di antaranya berupa gambar anjing, biota laut, burung camar, dan kodok, yang dihias dengan menggunakan teknik ukir, pahat, dan lukis. Bagian haluan perahu berukirkan kepala burung. Motif indah yang menghiasi Sebagian besar badan perahu ini menggambarkan betapa kaya dan indahya tanah Papua dengan berbagai jenis fauna yang dimiliki.

Selain motif fauna, Perahu Cadik Papua juga dihiasi dengan Motif berwarna putih, merah, hitam, dan cokelat. Motif warna ini juga terbuat dari bahan dasar yang alami, yaitu warna hitam yang berasal dari tinta cumi, warna putih dari bunga dan merah dari tanah liat. Di bagian golak perahu terdapat tulisan “IRIAN

JAYA 02”. Teknologi pembuatan perahu menggunakan teknik ikat dengan menggunakan rotan dan ijuk yang tersusun sangat rapih.

Perahu Cadik Papua (Seman) Karere ini terbuat dari satu bahan pohon Seiba yang dikeruk/digali bagian dalamnya dengan teknik dug out. Perahu Cadik Papua ini merupakan berupa perahu bercadik tunggal tanpa layar, dengan cadik di sisi kanan, yang digunakan sebagai penyeimbang. Perahu bercadik satu adalah tipe umum kendaraan laut masyarakat rumpun Austronesia tertua di Nusantara, yang dibalik arah berlayarnya dengan memalingkan haluannya. Perahu ini juga dilengkapi dengan beberapa dayung yang berukuran cukup besar jika dibandingkan dengan dayung pada umumnya.



Perahu Cadik Nusantara

Perahu Cadik Nusantara ini dibuat dalam rangka Misi Persahabatan Antar Bangsa Melayu di Muara Dadap, Tangerang, Banten. Perahu ini memiliki panjang 815 cm, lebar 350 cm, dan tinggi 90 cm, serta berwarna dasar putih gading dan cokelat. Cadik perahu berukuran panjang 540 cm, lebar 55 cm, dan tebal 57 cm, yang terbuat dari bambu, dengan pengait yang terbuat dari kayu. Baruyungan dan katir dihubungkan dengan teknik ikat. Katir cadik perahu menyerupai bentuk perahu yang tertutup. Bagian dalam perahu ditutupi kayu dan terdapat jendela kaca sebanyak enam buah, dan terdapat ruangan di bagian atas perahu untuk melihat ke luar dari dalam perahu. Pintu masuk perahu berjumlah dua buah, terletak di bagian depan dan belakang. Tiang perahu memiliki tinggi 640 cm, yang terdapat di tengah perahu, sementara kemudi perahu terdapat di bagian buritan yang berfungsi sebagai pengatur arah perahu. Motif hias perahu berupa figur manusia di bagian haluan dan ruangan bagian atas. Motif hias perahu berwarna cokelat dan putih, dilukis menggunakan bahan cat minyak. Teknologi pembuatan perahu menggunakan teknik paku dalam.

Perahu Cadik Nusantara ini terbuat dari kayu yang dilapisi fiber berupa *marine plywood* atau kayu lapis. Perahu Cadik Nusantara ini berupa perahu bercadik tunggal di sisi kiri yang berfungsi sebagai penyeimbang. Berdasarkan sifat teknis perahu bercadik dan kompleksitasnya, Doran (1981, dalam Liebner) berargumen bahwa perahu bercadik dapat ditemukan berlayar di bagian timur Laut Jawa, di antara sekitar Jawa Timur, Bali dan Sulawesi Selatan.



Perahu Compeng

Perahu Compeng ini memiliki panjang 960 cm, lebar 227 cm, dan tinggi 228 cm pada, serta berwarna dasar cokelat tua. Tiang layar perahu berjumlah satu buah dengan keadaan tegak serta terdapat lubang di bagian tengah dan belakang perahu yang digunakan untuk memasang tiang layar. Badan perahu terdiri dari 6 bilah papan kayu yang memanjang dan disusun secara berjajar. Bilah tersebut direkatkan dengan pasak dari kayu. Perahu memiliki cangga layar dan sumbi-sumbi di atas bagian belakang dapur. Bagian dek perahu terbuat dari papan kayu yang disusun secara vertikal dan horizontal yang disebut sebagai tataban. Motif hias perahu berupa garis lengkung dan garis tekuk yang terdapat pada bagian haluan, buritan, linggi, lambung, sumbi, cangga layar dan tiang layar. Motif hias perahu berwarna merah, biru, hijau, kuning, dan putih.

Perahu Compeng merupakan perahu tradisional Jawa dan Madura. Jenis Perahu ini banyak ditemukan di perairan sekitar Cirebon, sedangkan perahu sejenis yang ditemukan di Indramayu lebih sering disebut dengan nama perahu Tembon. Jenis perahu Compeng ini dapat dijumpai di sepanjang pesisir utara pulau Jawa, khususnya Jawa Barat, mulai dari Anyer hingga Cirebon. Perahu Compeng dapat mengangkut dua hingga tujuh orang nelayan dalam satu kelompok. Perahu jenis ini menggunakan layar dan mesin tempel sebagai alat penggerak, jika tidak ada angin untuk berlayar.



Perahu Jegongan

Perahu Jegongan ini memiliki panjang 670 cm, lebar 196 cm, dan tinggi 70 cm, serta berwarna dasar biru dan merah. Pada bagian dalam perahu terdapat unsur kerangka perahu yang juga digunakan se-bagai tempat meletakkan susunan lantai kayu. Perahu ini memiliki linggi depan setinggi 44 cm dan linggi belakang 37 cm. Bagian serang depan dan serang belakang setinggi 100 cm. Rangka perahu berjumlah 12 buah yang membentuk badan perahu. Badan perahu terbuat dari 5 buah papan setebal 4 cm yang berjajar dari ujung haluan ke ujung buritan. Terdapat dapur di bagian belakang perahu tempat didirikannya tiang layar. Motif hias perahu berupa tulisan “GARUDAMAS” di permukaan golak kanan dan kiri yang ditulis dengan warna merah di atas warna putih. Selain itu, terdapat motif hias garis memanjang di permukaan badan perahu berwarna merah, biru, dan kuning. Perahu ini disangga oleh dua papan kayu berwarna cokelat dan tidak bercadik. Teknologi pembuatan perahu menggunakan teknik paku.

Perahu Jegongan merupakan perahu tradisional utara Jawa Barat tanpa cadik dan tiang, yang banyak ditemukan di kawasan perairan Indramayu. Perahu ini mempunyai ciri khas pada bagian linggi depan dan linggi belakang yang sama tinggi dan tegak lurus, dibuat dari dua potong balok dan berbentuk seperti nisan Islam.



Perahu Sandeq

Perahu Sandeq ini berasal dari Parepare, Sulawesi Selatan. Perahu ini memiliki panjang 1,140 cm, lebar 90 cm, dan tinggi 185 cm, dengan warna dominan putih. Perahu ini merupakan perahu bercadik ganda dengan menggunakan layar. Cadik perahu hanya tersisa bagian baruyungannya saja, tetapi sudah tidak terpasang pada badan perahu. Baruyungan dari perahu ini memiliki panjang 840 cm. Dek perahu ditutupi papan kayu pada bagian atasnya, sehingga membentuk ruang kosong yang dapat berfungsi sebagai penghalang air. Pada bagian permukaan papan kayu, terdapat pintu masuk sebanyak tiga buah berbentuk persegi empat, yang tersebar di bagian belakang, tengah, dan depan kapal. Keti-ga pintu masuk tersebut mempunyai ukuran yang berbeda-beda, antara lain berukuran 60 cm x 64 cm pada pintu bagian depan, berukuran 78 cm x 76 cm pada pintu bagian tengah, dan berukuran 70 cm x 64 cm pada pintu bagian belakang. Pada pintu masuk depan, di bagian tengahnya terdapat lubang untuk meletakkan tiang layar. Pada bagian buritan kapal terdapat dapur. Linggi depan memiliki tinggi 78 cm, sementara linggi belakang 38 cm. Motif hias perahu berupa tulisan "ARNYACALA" di sisi kanan belakang dan motif garis yang memanjang mengelilingi badan kapal bagian luar dan linggi. Motif hias perahu berwarna merah dan biru. Perahu ini disangga oleh tiga buah kayu berwarna biru. Teknologi pembuatan perahu menggunakan teknik paku.

Perahu Sandeq atau Sande merupakan perahu khas yang digunakan oleh para pelaut asal Mandar, Sulawesi Barat. Perahu ini digunakan sebagai sarana mobilisasi penduduk antarpulau,

transportasi pengiriman rempah dari Maluku menuju Sulawesi, serta mencari ikan di sekitar perairan Sulawesi. Perahu Sandeq memiliki ukuran yang bervariasi, namun desainnya yang ramping membuat perahu ini dapat melaju lebih cepat daripada perahu lainnya pada kelas yang sama.

Menurut Liebner (2002), terdapat setidaknya tiga jenis perahu Sandeq yang dibagi berdasarkan kegunaan dan kapasitasnya, yaitu: pangoli/mangoli yang digunakan untuk menangkap ikan di perairan dangkal, parroppo yang digunakan untuk berlayar ke laut dalam, dan potanga yang digunakan untuk menangkap ikan terbang di perairan berombak besar. Perahu Sandeq di Museum Bahari merupakan perahu yang berangkat dari Parepare, Sulawesi Selatan, dalam rangka pelayaran yang dilakukan oleh Mahasiswa Jurusan Geologi, Universitas Trisakti, asal Larantuka, Flores bernama Ropinus Marianus Monteiro pada tahun 2014. Monteiro merupakan anggota dari kelompok mahasiswa pecinta alam Universitas Trisakti, yaitu ARACANYALA TRISAKTI.



Kapal Rescue Kalimaya

Kapal Rescue Kalimaya merupakan kapal penyelamat milik Persatuan Olahraga Layar Seluruh Indonesia (PORLASI) yang memiliki panjang 365 cm, lebar 136 cm, dan tinggi 86 cm, serta berwarna dasar hijau tua dan kuning. Kapal rescue ini merupakan kapal yang digunakan untuk menyelamatkan Kapal Kalimaya yang diterjang ombak saat mengikuti lomba menyeberangi Selat Sunda. Kapal Rescue Kalimaya memiliki roda kemudi berbentuk lingkaran dengan warna hitam. Bagian bow kapal terdapat fitting besi (cleats) yang terpasang untuk mengencangkan tali atau kabel pada saat bersandar di pelabuhan. Pada bagian port kapal (bagian kiri dari perahu, dilihat dari penumpang yang menghadap bow) terdapat fitting besi untuk pegangan penumpang. Motif hias, perahu berupa tulisan “RESCUE Kalimaya”, terletak di bagian hull atau lambung dan berwarna merah. Selain itu, terdapat motif hias garis berwarna biru laut yang mengelilingi bagian badan kapal. Teknologi pembuatan kapal sudah menggunakan teknik modern.

Jenis kapal rescue ini merupakan speed boat yang berkecepatan tinggi. Teknik pembuatan dan desain speed boat sangat bervariasi sesuai dengan kegunaannya. Jenis lambung pada speed boat tergantung pada penggunaan dan jenis perairan yang digunakan. Hull (lambung kapal) dapat dibuat dari berbagai bahan, antara lain bahan utama seperti kayu, lalu diperkuat dengan fiberglass dan logam. Lambung kayu dapat dibuat dari papan atau kayu lapis. Lambung fiberglass diperkuat dengan kayu balsa. Lambung logam terbuat dari aluminium atau baja. Lambung kapal yang dominan menggunakan material fiberglass

membuat kapal ini dapat bergerak dengan kecepatan sangat tinggi guna menyesuaikan fungsinya sebagai kapal penyelamat dengan respon cepat dan tanggap.



Perahu Motor Speedboat

Perahu Motor Speedboat merupakan kapal milik Persatuan Olahraga Layar Seluruh Indonesia (PORLASI) yang digunakan untuk balap dan memiliki panjang 495 cm, lebar 143 cm, dan tinggi 58 cm, serta berwarna dasar cokelat tua dan oranye. Bow (bagian depan) hingga stern (bagian belakang) kapal terbuat dari kayu yang dicat berwarna cokelat tua. Terdapat cleats atau fitting besi berjumlah 5 buah, satu pada bagian bow, dua pada bagian stern, satu pada bagian port, dan satu pada bagian stanboard. Satu tiang layar berbahan baja ringan, sementara berbagai bagian lepas di badan kapal antara lain kemudi sirip berbahan kayu dan pengikatnya yang berbahan logam. Lantai perahu berbahan kayu, diberikan lapisan fiber, dan dicat berwarna putih. Motif hias perahu berupa tulisan “MUTIARA” pada bagian hull (lambung) kanan dan kiri dan berwarna merah.

Jenis kapal ini merupakan speedboat yang berkecepatan tinggi. Teknik pembuatan dan desain speedboat sangat bervariasi, tergantung dari kegunaan atau peruntukannya. Jenis lambung pada speedboat juga bergantung pada penggunaan dan jenis perairan yang digunakan. Perahu speedboat ini pernah digunakan oleh Persatuan Olahraga Layar Seluruh Indonesia (PORLASI) pada tahun 1990. Kemungkinan koleksi ini pernah digunakan sebagai kapal balap.

Bagian hull (lambung kapal) dapat dibuat dan diperkuat dari berbagai bahan, antara lain tiga bahan utama seperti kayu, fiberglass, dan logam. Lambung kayu dapat dibuat dari kayu papan atau kayu lapis, lambung fiberglass diperkuat dengan kayu

balsa, sementara lambung logam terbuat dari aluminium atau baja. Beberapa speedboat juga disebut dengan istilah motorsailer ketika ditambahkan layar. Jenis kapal ini pada awalnya dianggap tidak efisien karena kapal tidak fokus pada satu moda penggerak dan berkurangnya ruang bebas di dalam kapal. Namun pada beberapa kasus, motorsailer justru mengurangi biaya operasional karena konsumsi bahan bakar yang sedikit lebih rendah.



■ Bakal Jukung

Bakal Jukung ini terbuat dari satu kayu utuh yang dikerok di bagian atasnya, sehingga menghasilkan ruang untuk tempat penumpang/barang, dan memiliki panjang 109 cm, lebar 19 cm, dan tinggi 30 cm. Perahu berwarna dasar cokelat tua. Lambung Bakal Jukung ini berbentuk bulat, dengan bagian depan dan belakang berbentuk runcing. Pada bagian depan Bakal Jukung terdapat lubang dengan diameter 1 cm. Lubang ini berfungsi sebagai tempat mengikat tali untuk menarik Bakal Jukung. Bakal Jukung ini berada di atas dua buah kayu penyangga yang berada di bagian depan dan belakang Bakal Jukung.

Bakal Jukung merupakan perahu cikal bakal Jukung yang masih berada pada tahapan awal pembuatan. Perahu ini merupakan perahu khas Kalimantan yang digunakan oleh masyarakat Dayak dan Melayu Banjar untuk mengarungi sungai-sungai di pulau tersebut. Pada tahap ini, satu batang kayu dikerok bagian tengahnya dengan menggunakan belayung hingga menghasilkan ruang. Bagian luar batang kayu juga dibentuk dan dipersiapkan agar dapat terlihat bentuk perahu, sebelum akhirnya bakal perahu tersebut masuk ke proses pemekaran dan pemanasan selama tujuh hari tujuh malam untuk memuaikan badan kapal. Bagian dalam jukung yang masih sempit tersebut akan diisi dengan air, sedangkan api akan dinyalakan di bawah lambungnya.



Bangon Jukung

Bangon Jukung merupakan tahapan kedua dari proses pembuatan Jukung Barito, atau dengan kata lain kelanjutan dari Perahu Bakal Jukung. Perahu ini memiliki panjang 508 cm lebar 53 cm, tinggi 64 cm dan tebal 90 cm, serta berwarna coklat kehitaman. Cekungan pada bagian dalam perahu datar. Terdapat bekas pahatan 11 paku pada bagian dalam dinding perahu. Perahu disangga oleh dua penyangga kayu di bagian bawahnya. Teknologi pembuatan perahu terkenal dengan menggunakan sistem pembakaran pada perahu. Dalam proses ini perahu akan dilubangi, dipasang paku dan dipasak.

Bakal jukung akan melalui proses mamaru atau pembukaan (pemuaian) badan perahu sebelum menjadi bangon/bangun jukung. Pada proses tersebut, perahu akan dilubangi dan dipasang paku kayu atau pasak. Tujuannya adalah untuk mengukur ketebalan bakal jukung. Setelah perahu memuai, jadilah bangun jukung yang lebarnya bertambah 2 kali lipat. Bagian ujungnya akan distem dengan sampung haluan, sementara badannya akan dilubangi dengan bor untuk dipasang pasak. Lubang-lubang ini diameternya sekitar 8 mm dan kedalamannya 4 cm.



Jukung Barito (Prototype)

Koleksi ini adalah tahapan ketiga/terakhir dari proses pembuatan Perahu Jukung atau Perahu Barito, tetapi belum sepenuhnya terselesaikan. Perahu ini memiliki panjang 495 cm, lebar 62 cm, tinggi 46 cm dan tebal 23 cm, serta berwarna cokelat kehitaman. Terdapat 5 tataban dengan lebar 3 cm, se mentara pada bagian haluan dan buritannya terdapat plat logam yang berfungsi sebagai perekat, juga balok kayu yang ditempelkan menggunakan paku yang difungsikan sebagai perekat antara bagian badan perahu dengan haluan dan buritan. Pada bagian dinding dalam terdapat dua bekas retak dan bekas pahatan. Perahu disangga oleh dua penyangga kayu di bagian bawahnya. Pada tahapan ini, jukung mengalami proses pengasapan kemudian diberikan tambahan pada bagian tataban berupa papan kayu.

Perahu Jukung merupakan perahu tradisional khas suku Banjar di Kalimantan Selatan. Perahu ini telah digunakan untuk jangka waktu yang panjang oleh masyarakat sekitar Kalimantan Selatan. Jenisnya ditentukan oleh jenis layar, bentuk lambung, serta cara dan tujuan pembuatan perahu. Perahu ini merupakan perahu khas Kalimantan yang digunakan oleh masyarakat Dayak dan Melayu Banjar untuk mengarungi sungai-sungai di pulau tersebut, walaupun pada saat ini juga digunakan untuk berdagang, mencari ikan, menambang pasir atau batu, mengangkut hasil pertanian, angkutan barang, dan lainnya (termasuk juga pasar terapung). Jukung-jukung Kalimantan banyak beroperasi di sepanjang Sungai Barito, Martapura, Riam, Nagara, Amandit, dan Tabalong. Berdasarkan penelitian Kosnowihardjo, perahu jukung mendapatkan pengaruh besar dari kebudayaan prasejarah dataran Cina Selatan (Yunan), yang melakukan migrasi ke Asia Tenggara melalui Kalimantan.

Menurut Ideham, berikut jenis-jenis jukung yang ada:

Berdasarkan cara pembuatan

- Jukung Sudur : batang kayu dibelah dua sebelum dikeruk.
- Jukung Patai : batang kayu tidak dibelah dua sebelum dikeruk.
- Jukung Batambit : berukuran lebih besar dari kayu ulin atau kayu besi.

Berdasarkan fungsinya

- Jukung Pahumaan : transportasi ke sawah atau tanah rendah untuk berhuma.
- Jukung Paiwakan : transportasi ke sungai atau danau untuk mencari ikan.
- Jukung Paramuan : transportasi sungai besar dan kecil untuk menjual ramu-ramuan.
- Jukung Palambakan : perahu dengan lambakan anak tanaman cabai/lombok, semangka, terong, jagung, labu/waluh, dan lainnya.
- Jukung Pambarasan : untuk memuat beras berkarung-karung goni.
- Jukung Gumbili : untuk membawa dan menjual ubi atau singkong.
- Jukung Pamasiran : dibuat untuk para penambang pasir dan batu.
- Jukung Beca Banyu : perahu dengan mesin klotok untuk menyeberangkan penduduk dari wilayah asal ke wilayah tujuan yang tidak bisa dilalui darat.
- Jukung Getek : perahu yang dikayuh untuk menyeberangkan penduduk, dapat juga sepeda, dari wilayah asal ke wilayah tujuan yang tidak bisa dilalui darat.
- Jukung Palanjaan : perahu dengan muatan mencapai 20 orang dan berukuran ramping, sehingga dapat berlayar lebih cepat.
- Jukung Rombong : perahu yang khusus digunakan untuk menjual wadai (kue), soto, ketupat, dan gado-gado khas Banjar.
- Perahu Tambangan : perahu dengan ornamen khas banjar yang digunakan untuk mengangkut penumpang.
- Perahu Undaan : perahu besar untuk mengangkut barang dagangan dari Banjarmasin ke hulu sungai.
- Perahu Tiung : perahu yang digunakan untuk mengangkut barang bangunan, yang harus digandeng oleh kapal bermesin lainnya karena ukuran dan tenaganya yang sangat besar.



Jukung Hawaian/Banto

Koleksi ini adalah perahu Jukung Hawaian. Perahu ini terbuat dari material kayu yang memiliki warna dasar coklat dan dilapisi dengan cat berwarna biru, hijau, putih, coklat, dan merah di beberapa bagian. Ukuran panjang perahu adalah 557 cm, lebar 101 cm, tinggi 64 cm dan tebal 35 cm. Pada bagian badan atau lambung perahu terdapat 22 gading-gading. Lantai perahu terbuat dari 19 susunan bambu yang dibelah dengan panjang 80 cm dan lebar 52 cm, serta alas dari 16 susunan bambu yang dibelah dengan ukuran panjang 80 cm dan lebar 52 cm. Pada bagian linggi depan dan belakang terdapat pelat logam sebagai perekat berwarna abu-abu yang ditempelkan menggunakan paku. Terdapat dua dayung yang memiliki warna coklat tua dengan ukuran panjang 118 cm dan lebar 10 cm, serta topi caping dari daun. Perahu disangga oleh dua penyangga kayu di bagian bawahnya. Untuk menggerakkan Jukung Hawaian, diperlukan dayung atau pengayuh.

Perahu Jukung Hawaian memiliki karakteristik yang selaras dengan perahu jukung yang ada di Kalimantan, yang digunakan di sungai-sungai untuk transportasi penduduk, berdagang, dan mencari ikan. Perahu jukung ini memiliki dasar yang berbentuk rata, sehingga memungkinkan untuk digerakkan pada badan air yang dangkal. Jukung digerakkan menggunakan dayung sebagai alat pengayuh yang terbuat dari bambu atau kayu.

Perahu Jukung Hawaian memiliki karakteristik yang selaras dengan perahu jukung yang ada di Kalimantan, yang digunakan di sungai-sungai untuk transportasi penduduk, berdagang, dan

mencari ikan. Perahu jukung ini memiliki dasar yang berbentuk rata, sehingga memungkinkan untuk digerakkan pada badan air yang dangkal. Jukung digerakkan menggunakan dayung sebagai alat pengayuh yang terbuat dari bambu atau kayu.



Perahu Alut Pasa

Koleksi ini adalah perahu Alut Pasa yang berasal dari Suku Dayak, Kalimantan Barat. Perahu ini berukuran panjang 773 cm, lebar 60 cm, tinggi 28 cm dan tebal 24 cm. Terdapat 6 gading di sisi kanan dan kiri perahu, serta terdapat 7 dari 8 buah papan di dalam perahu untuk mempertahankan kelengkungan (hilang 1). Di dalam perahu, terdapat 3 pasang dayung dengan panjang 102-115 cm yang terbuat dari kayu berwarna coklat tua. Motif hiasan pada bagian lambung kapal dilukis khas batik dayak dengan warna-warna cerah, seperti merah, kuning, putih, dan hijau mint. Perahu disangga oleh dua buah papan kayu di bagian bawahnya, yang dihiasi dengan motif suluran di kanan dan kirinya.

Alut Pasa merupakan perahu tradisional asal Kalimantan Timur yang memiliki arti harfiah “perahu panjang”. Perahu ini digunakan oleh masyarakat Suku Dayak dalam upacara adat, acara penyambutan tamu adat, serta upacara lainnya. Perahu ini merupakan perahu yang sederhana, oleh karena tidak dilengkapi dengan layar, linggi, dan cadik, tetapi hanya mengandalkan dayung sebagai tenaga penggerak. Sebagai contoh, masyarakat Dayak Kenyah pada zaman dahulu selalu menggunakan perahu panjang dengan ujung lancip yang mereka sebut dengan nama “Alut Pasa” dalam bahasa Dayak Kenyah Lebu’ Kulit, untuk menjangkau daerah yang jauh. Perahu memuat maksimal 20 orang dan digerakkan dengan kekuatan para pendayung.



Perahu Ketinting 1 (Polos)

Perahu Ketinting ini adalah perahu asal Madura. Perahu ini memiliki Panjang 610 cm, lebar 95 cm, tebal 21 cm dan tinggi 60 cm. Perahu terbuat dari kayu ulin dan berwarna coklat. Tidak terdapat ornamen pada perahu ini.

Perahu Ketinting termasuk dalam perahu jenis jukung dan merupakan salah satu jenis perahu tradisional khas Nusantara. Perahu Ketinting dapat ditemukan di berbagai daerah dan digunakan oleh masyarakat di Banjar, Kalimantan Selatan, Madura, Bali, kawasan pesisir Sumatera, serta kebanyakan nelayan di seluruh Indonesia.

Ketinting memiliki fitur desain yang aerodinamis, sehingga perahu ini dapat bertahan di laut lepas dengan ombak dan angin yang kuat. Perahu Ketinting biasa digunakan sebagai alat transportasi para nelayan untuk menangkap ikan di sungai yang berbatu dan licin.



Perahu Ketinting 2 (Berwarna)

Perahu Ketinting ini adalah perahu asal Madura. Perahu ini memiliki panjang 570 cm, lebar 94 cm, dan tinggi 43. Perahu terbuat dari kayu ulin. Bagian luar perahu berwarna dasar merah. Pada lum-bung belakang perahu terdapat motif hias sisik ikan berwarna merah, hijau, kuning muda, biru, dan oranye, serta motif garis dengan warna merah, biru, hijau, dan kuning. Bagian dalam perahu berwarna dasar biru muda dan pada sebagian bagian dasarnya berwarna merah. Terdapat bagian pe-rahu (khas Kalimantan) seperti Golak, gading, dan tataban. Terdapat 18 gading (kanan dan kiri), serta sepasang dayung dari kayu berwarna merah dan biru muda yang diletakkan di dalam perahu. Pe-rahu disangga oleh dua buah papan kayu berwarna biru muda di bagian bawahnya. Teknik yang dipakai dalam pembuatan Perahu Ketinting adalah teknik paku.

Perahu Ketinting termasuk dalam perahu jenis jukung dan merupakan salah satu jenis perahu tradisional khas Nusantara. Perahu Ketinting dapat ditemukan di berbagai daerah dan digunakan oleh masyarakat di Banjar, Kalimantan Selatan, Madura, Bali, kawasan pesisir Sumatera, serta kebanyakan nelayan di seluruh Indonesia. Ketinting memiliki fitur desain yang aerodinamis, sehingga perahu ini dapat bertahan di laut lepas dengan ombak dan angin yang kuat. Perahu Ketinting biasa digunakan sebagai alat transportasi para nelayan untuk menangkap ikan di sungai yang berbatu dan licin. Saat ini, perahu jenis ketinting masih banyak atau lazim digunakan oleh nelayan di berbagai wilayah di Indonesia, terutama di Kalimantan, Halmahera, dan Papua.



Rangka Perahu

Koleksi ini merupakan miniatur rangka dari Perahu Pinisi. Kerangka perahu terbuat dari kayu dan berwarna cokelat dengan panjang 680 cm, lebar 176 cm, tinggi 161 cm dan tebal 60 cm. Badan perahu yang terbuat dari papan kayu direkatkan menggunakan pasak kayu. Pada lambung kiri terdapat 27 pasak (18 dalam keadaan utuh dan 9 rusak). Pada lambung kanan, terdapat 26 pasak (10 utuh dan 16 rusak). Terdapat 10 gading yang direkatkan ke lambung bagian dalam menggunakan 20 sekrup pengikat (set screw) berbahan logam. Bagian dasar atau lunas terbuat dari balok kayu yang direkatkan menggunakan 3 pasak kayu secara vertikal dan 2 sekrup pengikat berbahan logam secara horizontal. Pada bagian badan, terdapat 8 balok kayu lepas yang diikat menggunakan sekrup pengikat berbahan logam. Di atas rangka perahu terdapat dua gergaji. Bagian pegangan gergaji terbuat dari kayu dan sisi tajamnya terbuat dari besi. Pada bagian bawah rangka, terdapat dua penyangga kayu dengan tinggi 89 cm. Salah satu teknik yang diterapkan dalam pembuatan perahu nusantara ini adalah teknik sewnplank dan lashed-lug technique. Teknik ini adalah perpaduan dari teknik pasak kayu dan paku besi.

Pembuatan kapal pinisi merupakan kegiatan yang mengandung nilai kebudayaan bagi masyarakat Kabupaten Bulukumba yang memang terkenal sebagai wilayah produksi atau pembuatan pinisi. Kapal dibuat berdasarkan ilmu yang diwariskan dari generasi ke generasi, yang ditujukan untuk transportasi antarpulau. Secara tradisional, kapal pinisi dibuat untuk mendukung proses perpindahan barang antarpulau, tetapi

saat ini utamanya digunakan untuk kebutuhan wisata/pesiar. Salah satu teknik pembuatan yang krusial adalah pembuatan dan pemasangan rangka kapal, mulai dari proses pemilihan dan pemotongan kayu, membuat dan memasang pasak pada lambung kapal, serta membuat dan memasang gading, balok dinding, dan dek kapal. Kapal dibuat tanpa paku, dan melewati serangkaian upacara ritual yang menjadi rites of passage dari pembuatan kapal pinisi. Hingga saat ini, keahlian membuat kapal pinisi dimiliki oleh penduduk Desa Ara, Lemo-lemo, dan Tana Beru.



Perahu Nelayan Pesisir Utara Jawa

Perahu Nelayan Pesisir Utara Jawa ini adalah perahu nelayan yang sering digunakan saat ini. Perahu ini memiliki panjang 603 cm, lebar 58 cm, tinggi 275 dan tebal 30 cm. Perahu terbuat dari kayu dengan warna hijau.

Pada bagian badan perahu terdapat ruang yang difungsikan untuk menyimpan hasil tangkapan laut dari para nelayan. Sedangkan para nelayan akan duduk di atasnya sambil menangkap ikan. Beberapa bagian perahu rusak, yaitu pada lantai dan kemudi guling.





Koleksi Miniatur Kapal



Kekayaan bahari Indonesia tentu tidak lepas dari keindahan dan keberagaman jenis perahu tradisionalnya. Beribu-ribu jenis, bentuk, corak, dan metode pembuatannya yang berbeda-beda semakin menambah keunikan serta keistimewaannya. Dan tanpa perlu menyeberang jauh untuk melihat berbagai jenis perahu tradisional ini, masyarakat Indonesia bisa melihat beberapa jenis perahu tradisional Indonesia di Museum Bahari. Karena Museum Bahari menyajikan koleksi berupa miniatur perahu tradisional Tanah Air.

Adapun koleksi miniatur perahu tradisional yang dapat dilihat di Museum Bahari di antaranya miniatur perahu pinisi dari Sulawesi, miniatur perahu Kora-kora dari Maluku, miniatur perahu cadik Papua, dan miniatur perahu Majapahit.



Miniatur Perahu Pinisi

Miniatur Perahu Pinisi memiliki panjang 195 cm, lebar 45 cm, dan tinggi 160 cm serta berwarna dasar putih. Perahu ini mempunyai tiang layar berjumlah empat buah dan tangga juga sebanyak empat buah, baik di kiri maupun kanan perahu, yang masing-masing memiliki tinggi 62 cm. Layar perahu yang berjenis *schooners-ketch* terbuat dari kain berwarna cokelat dan berjumlah tujuh buah; dua layar berbentuk persegi panjang dan lima layar sisanya berbentuk segitiga. Perahu ini mempunyai tiang layar utama berjumlah dua buah yang berbentuk persegi berukuran 25 x 25 cm yang terletak di bagian badan perahu. Selain itu, terdapat dua dayung pada lambung kanan dan kiri perahu serta satu dayung pada bagian buritan. Penyangga perahu berbahan kayu berwarna cokelat. Motif hiasan perahu berupa garis berwarna biru, merah, hijau, dan cokelat. Perahu ini baru dicat, sehingga terdapat perubahan warna motif garis yang sebelumnya berwarna hijau menjadi biru. Selain itu, terdapat motif bertuliskan "BIRA JAYA" yang membentuk setengah lingkaran dan tulisan "KAB. BULUKUMBA" di bawahnya. Tulisan tersebut berwarna merah dan terletak di bagian belakang buritan perahu.

Perahu Pinisi merupakan perahu niaga jarak jauh seperti untuk sarana komoditas ekspor. Perahu ini dibuat dan digunakan oleh orang Bugis Makassar, Sulawesi Selatan, yang secara spesifik bermukim di Kabupaten Bulukumba saat ini. Pinisi sudah menjadi bagian dari adat istiadat masyarakat Sulawesi Selatan. Perahu Pinisi menjadi ikon bagi kapal tradisional khas Nusantara dengan teknik pembuatan yang luar biasa serta didasari oleh

nilai seni dan tradisi lokal. Teknik pembuatan perahu ini sudah dikenal setidaknya selama 1.500 tahun. Pola pembuatannya sendiri merujuk pada teknologi yang berkembang 3.000 tahun lalu yang didasari oleh teknologi transformasi perahu lesung menjadi perahu bercadik. Dalam proses pembuatannya, Perahu Pinisi mengandung nilai-nilai yang tecermin dalam kehidupan sehari-hari, seperti kerja sama tim, kerja keras, ketelitian, presisi, keindahan, dan penghargaan terhadap alam serta lingkungan. Atas nilai-nilai itulah, seni pembuatan Perahu Pinisi dianggap layak dikukuhkan menjadi salah satu Warisan Budaya Takbenda oleh UNESCO pada 2017.



■ Miniatur Perahu Pinisi Nusantara

Miniatur Perahu Pinisi Nusantara memiliki panjang 186 cm, lebar 46 cm, dan tinggi 168 cm serta berwarna dasar putih. Layar perahu berjenis *schooners-ketch* yang terbuat dari kain berwarna hijau *tosca*. Perahu ini mempunyai tiang layar utama berjumlah dua buah dengan tujuh layar kain yang terdiri dari dua layar berbentuk persegi dan segitiga di tengah, tiga layar berbentuk segitiga di depan, serta dua layar berbentuk persegi dan segitiga di belakang. Perahu ini juga memiliki dua pasang tangga yang masing-masing menghadap tiang layar utama. Satu pasang tangga tiang layar memiliki tinggi 73 cm dan satu pasang tangga pada tiang layar belakang mempunyai tinggi 64 cm. Pada bagian buritan terdapat ruangan serta sepasang dayung yang digantungkan ke bawah kapal. Haluan perahu me-manjang ke depan dan terdapat rantai yang menggantung di bawahnya. Perahu dilapisi cat minyak dengan warna dasar putih serta bagian lumbung sampai dasar perahu diberi warna cokelat. Pada bagian dek diberi warna biru tua. Perahu disanggah oleh kayu berwarna cokelat. Motif hiasan perahu berupa garis yang berwarna cokelat.



Miniat Perahu Cadik Papua

Miniat Perahu Cadik Papua memiliki panjang 57 cm, lebar 31 cm, dan tinggi 18 cm serta berwarna dasar cokelat tua. Baruyungan perahu (bagian horizontal cadik) berukuran panjang 33 cm dan katir perahu (bagian vertikal cadik) berukuran panjang 57 cm. Perahu cadik ini merupakan perahu tunggal di sisi kanan dengan jumlah dayung lima buah. Perahu ini ditopang oleh rangka kayu yang menyilang di bagian dasar perahunya. Motif hiasan perahu berupa geometris dan kepala burung yang disertai sayap. Hiasan kepala burung terletak di linggi perahu. Kedua hiasan tersebut berwarna kuning, merah, dan hitam. Bagian haluan perahu berukirkan kepala burung.

Miniat dari Perahu Cadik Papua dibuat berdasarkan rujukan pada perahu aslinya, yaitu Perahu Cadik Karere. Perahu aslinya terbuat dari satu bahan pohon Seiba yang dikeruk/digali bagian dalamnya dengan teknik *dug out*. Perahu Cadik Papua merupakan perahu bercadik tunggal tanpa layar, dengan cadik di sisi kanan, yang digunakan sebagai penyeimbang. Perahu bercadik satu adalah tipe umum kendaraan laut masyarakat rumpun Austronesia tertua di Nusantara yang dibalik arah berlayar dengan memalingkan haluannya.



■ Miniatur Perahu Kora-kora

Miniatur Perahu Kora-kora ini memiliki panjang 233 cm, lebar 54,5 cm, dan tinggi 23 cm serta berwarna dasar cokelat tua. Perahu ini memiliki sumbu di bagian depan dan belakang dengan tinggi masing-masing 15 cm. Tiang layar perahu dikaitkan dengan sumbu di bagian depan dan paku yang ditekuk melengkung di sisi kanan dan kirinya. Terdapat lunas pada bagian bawah miniatur perahu dengan panjang 212 cm. Miniatur perahu ini memiliki sepasang linggi yang berada di depan setinggi 71 cm dan di belakang setinggi 70,5 cm. Lambung miniatur perahu memiliki ukiran lubang berbentuk lingkaran dengan diameter rata-rata 2,5 cm di bagian sisi kanan dan kiri. Ukiran lingkaran ini berjumlah 52 buah yang berada di masing-masing sisi kanan dan kiri lambung miniatur perahu sejumlah 26 lubang. Miniatur perahu ini berada di atas dua buah dudukan kayu yang menyangga perahu di bagian lunas perahu, satu di bagian depan dan satu di bagian belakang.

Perahu Kora-kora merupakan kapal tradisional Maluku yang digunakan sejak masa berkembangnya kerajaan dan kesultanan di kawasan Maluku. Perahu ini ada dalam catatan para penulis asal Portugis abad ke-15 dan ke-16, yaitu berupa metode pembuatannya yang berkaitan dengan tradisi setempat. Perahu Kora-kora lantas digunakan Portugis untuk kebutuhan ekspedisi perdagangan, eksplorasi wilayah produksi baru, serta mencari rempah dan budak, termasuk juga Pelayaran Hongi atau Hongi Tochten yang bertujuan monopoli rempah-rempah di Maluku. Namun sesungguhnya fungsi perahu Kora-Kora adalah sebagai alat transportasi dan untuk menyambut kedatangan atau

mengantar keberangkatan armada laut. Hal ini didukung oleh kegunaan perahu Kora-kora sebagai alat transportasi antarpulau untuk kepentingan perdagangan lokal. Keberadaan perahu Kora-kora memiliki pengaruh penting pada perkembangan ekonomi di kawasan timur Nusantara. Selain itu, kora-kora juga digunakan sebagai armada perang kerajaan dan kesultanan yang ada di Maluku Utara (Ternate, Tidore, Bacan, dan Jailolo) untuk mengusir Portugis dan menyatukan kembali Maluku Utara berdasarkan konfigurasi tradisi berlaku. Ciri fisik dari perahu kora-kora adalah lambung utama yang dilengkapi dengan dek tengah menutupi seluruh panjang perahu. Penumpang dan barang dilindungi di bawah dek yang terletak di tengah kapal, sedangkan pendayung berada di sisi luar (kanan dan kiri). Para pendayung duduk di kursi ganda. Kapal bisa mencapai bobot sekitar empat ton dan membawa hingga 200 pendayung. Dengan kapasitas besar dan kecepatan yang memadai inilah yang membuat kora-kora juga dapat dimanfaatkan sebagai armada peperangan.



Miniatur Perahu Padewakang

Miniatur Perahu Padewakang ini memiliki panjang 147 cm, lebar 20 cm, dan tinggi 99 cm serta berwarna dasar cokelat tua. Badan miniatur perahu ini terbuat dari susunan papan kayu yang disatukan. Bagian lunas, linggi, dan serang juga terbuat dari material kayu yang sama. Terdapat sembilan tiang layar, tiga layar berbentuk persegi panjang, dan dua layar berbentuk segitiga dari kain berwarna putih. Bagian rumah memiliki 12 jendela yang terdapat lantai kayu di atasnya. Dayung yang terbuat dari kayu berada di lambung kanan bagian belakang.

Perahu Padewakang merupakan perahu tradisional masyarakat Bugis-Makassar, Sulawesi Selatan, yang menjadi cikal bakal kapal pinisi yang telah dikenal luas. Dalam catatan Tome Pires, disebutkan bahwa sebelum tahun 1870, pinisi lebih dikenal dengan nama Padewakang yang berfungsi untuk pelayaran niaga dan jasa angkutan laut. Poelinggomang mendeskripsikan perkembangan ini sebagai transformasi teknologi di dunia maritim Nusantara. Kapal ini diperkirakan telah dipergunakan oleh orang Bugis-Makassar (juga orang Mandar dan Bajau) pada abad ke-16 untuk mencapai Benua Australia. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Pelras, puncak dari aktivitas Padewakang diperkirakan terjadi pada abad ke-19. Ketika itu, ribuan orang dalam ratusan Padewakang mencapai Teluk Carpentaria dan Pantai Kimberley untuk mencari teripang. Salah satunya adalah kapal Hati Marege yang dibuatkan replikanya karena penemuan ini telah menjelaskan hubungan yang terjalin antara para pelaut asal Sulawesi Selatan dan masyarakat Aborigin di Australia. Panjang perahu bisa mencapai

12 meter dengan muatan 30 ton. Kapal Padewakang mempunyai keunikan tersendiri dengan layarnya yang berbentuk segi empat. Bentuk kapal dengan layar seperti ini juga terdapat pada relief kapal Candi Borobudur. Padewakang menggambarkan dengan baik sifat-sifat perahu Nusantara sejak kedatangan kolonial, dengan adanya lambung berukuran sedang yang dilengkapi satu sampai dua geladak, kemudi samping, dan layar jenis Tanjaq yang dipasang pada sebatang tripod tanpa laberang.



■ Miniatur Perahu Patorani

Miniatur Perahu Patorani ini memiliki panjang 104 cm, lebar 24 cm, dan tinggi 74 cm serta berwarna dasar cokelat muda. Layar perahu ini berjenis *tilted rectangular rig* atau layar segi empat yang umum digunakan perahu dari Sulawesi Selatan dan terbuat dari kain berwarna biru muda. Terdapat delapan tiang layar. Dua layar berbentuk segitiga dalam keadaan terbentang dan dua layar berbentuk persegi panjang dalam keadaan tergulung dengan jumlah keseluruhan layar dua buah. Ada dua buah dayung di bagian buritan kiri dan kanan. Lambung kapal terbuat dari susunan papan kayu yang direkatkan. Rumah perahu memiliki atap yang berada di bagian buritan. Linggi pada bagian haluan dibuat dari kayu yang menjulang seperti tiang, sementara linggi pada bagian buritan berbentuk persegi. Dekorasi perahu berupa dua buah miniatur tempayan dan kursi di bagian dalam rumah. Penyangga perahu yang digunakan berbahan kayu yang dilapisi kain berwarna biru.

Perahu tipe Patorani merupakan perahu pencari telur dan ikan terbang asal Kecamatan Galesong, Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan. Perahu Patorani sudah ada sejak zaman Kerajaan Goa yang digunakan sebagai perahu perang. Perahu ini bisa memiliki panjang sampai 13 meter dan dapat menampung muatan seberat empat ton. Istilah Patorani sendiri diambil dari kata "*torani*" yang dikenal masyarakat Galesong sebagai nama sejenis ikan terbang yang ditangkap pada saat para nelayan melaut. Maka, Patorani (tambahan "pa-" berarti "orang yang melakukan-") merujuk pada seseorang yang pergi menangkap ikan *torani* atau ikan terbang beserta dengan telurnya. Sebelum

mencari ikan dan telur ikan terbang menggunakan perahu, para Patorani akan melakukan upacara ritual agar memperoleh keberuntungan dan keselamatan bersama para penggawa dan *sawi*, antara lain Anynyikko Pakkaja (persiapan alat bernama Pakkaja), Appakruru Bale-bale (persiapan alat bernama Bale-bale), Apparek Kalomping (pembuatan sesajian berupa kue-kue basah seperti onde-onde, beras merah, kayu manis, dan telur yang dibungkus dalam daun sirih), Annisik Biseang (persiapan makan dan bersih-bersih perahu untuk menghindari nasib buruk), serta Accaruk-Caruk (pesta rakyat berupa jamuan makan yang dilaksanakan di Pulau Sanrobengi). Praktik penangkapan ikan dengan tradisi Patorani dianggap sebagai salah satu cara masyarakat Kecamatan Galesong, Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan, untuk melestarikan ideologi religiusnya, termasuk teknologi penangkapan ikan secara tradisional.



Miniatur Perahu Lambo

Miniatur Perahu Lambo ini memiliki panjang 116 cm, lebar 24 cm, dan tinggi 115 cm serta berwarna dasar cokelat tua. Perahu ini mempunyai satu tiang layar utama dengan layar kain berjumlah empat berwarna hitam dengan sistem yang kokoh dan gap. Tiga layar kain berbentuk segitiga, sementara satu lainnya berbentuk persegi panjang. Terdapat dua tangga menuju layar perahu, yang masing-masing terletak di kiri dan kanan perahu. Linggi depan dan linggi belakang membentuk lengkungan halus dengan lunasnya. Perahu mempunyai dua buah kemudi guling yang terletak di kiri dan kanan buritan. Dekorasi perahu berupa rumah geladak pendek di dekat tiang. Lambung perahu ini bertipe pajala. Penyangga perahu yang digunakan berbahan kayu yang diletakkan di tengah dasar perahu.

Lambo merupakan perahu yang berasal dari Buton dan tidak bisa dilepaskan dengan tradisi maritim orang Buton yang menganggap laut dan perahu adalah representasi kehidupan dan perahu dianggap sebagai “desa (tempat bermukim) di laut”. Perahu (*wangka/bangka*) juga dianggap sebagai sahabat (*sabangka*). Perahu Lambo digunakan untuk melintasi samudra dan perjalanan antarpulau, khususnya kawasan Kepulauan Tukang Besi (Wanci, Kaledupa, Tomia, dan Binongko atau “Wakatobi”). Kegiatan melintasi samudra ini kemudian berkaitan dengan kebiasaan orang Buton berdiaspora di kawasan Timur Indonesia. Berdasarkan catatan Michael Southon, terdapat 1.281 perahu Lambo di kabupaten Buton dan 467 di Pulau Tukang Besi pada 1987. Aktivitas yang dilakukan di perahu Lambo adalah membawa hasil laut seperti lola, teripang, dan sirip ikan

hiu. Perahu Lambo terbagi ke dalam beberapa jenis, antara lain sebagai berikut.

Wangka Kabangu: Perahu dengan dua tiang layar utama (*kokombu*) yang dipasang pada bagian tengah-depan dan tengah-belakang perahu dilengkapi dengan tiga layar.

Wangka Nade: Perahu dengan satu tiang layar utama yang dipasang pada bagian tengah-depan dilengkapi dengan dua layar.

Perahu Layar Motor: Perahu jenis ini muncul di awal dekade 1960-an, tetapi peletakan mesin pada kapal tidak mengubah desain tradisional bagian belakang kapal (*wana*). Perahu ini juga hanya memiliki satu tiang dengan tiga desain atap berbeda, tergantung dari kapasitas yang diperlukan, antara lain berbentuk segitiga piramida, trapesium, dan penuh.

Perahu juga harus melewati serangkaian upacara ritual yang bertujuan memuliakan perahu sebagai bagian dari kehidupan masyarakat Buton. Ritual terbagi atas dua tahap, *pakande mbui* (tahap awal) dan *pakande salama* (tahap akhir). Perahu dibuat oleh *pande bangka* (pembuat perahu).



■ Miniatur Jukung Bali

Miniatur Jukung Bali memiliki panjang 72 cm, lebar 20 cm, dan tinggi 46,5 cm serta berwarna dasar putih. Jukung ini mempunyai tiga tiang layar utama tanpa layar kain. Masing-masing tiang terletak di bagian haluan, depan rumah, dan buritan jukung. Tiang pendukung untuk menghubungkan tali berjumlah enam. Tiang utama dan pendukung bermotif geometris dengan warna kuning, merah, putih, biru, dan hijau. Linggi depan menjulang ke belakang, sementara linggi belakangnya berbentuk persegi. Terdapat rumah pada bagian tengah jukung. Rumah berhiaskan motif geometris berwarna biru muda, merah, kuning, dan hitam. Bagian lambung jukung bermotifkan geometris serta sulur tanaman dengan warna merah muda, biru muda, biru tua, kuning, merah, dan hitam. Pada bagian lambung depan dan belakang terdapat pahatan yang menonjol dan berbentuk lancip (seperti *bulbous bow*) serta bermotifkan seperti gelombang berwarna hitam, merah, dan putih. Jukung diletakkan di atas penopang kayu berbentuk sulur dan bunga berwarna hijau, biru muda, biru tua, kuning, merah, dan putih.

Jukung Bali ini sedikit unik dan berbeda dari Jukung Bali biasanya. Pada umumnya, Jukung Bali dilengkapi dengan satu layar dengan tiang panjang yang menempel pada kayu penguat cadik bagian depan serta berukuran 5-6 meter. Jukung Bali juga mempunyai bentuk yang artistik. Jukung Bali dapat dijumpai di seluruh Bali, baik di utara, barat, selatan, maupun timur, walaupun pembuatnya dominan ditemukan di kawasan selatan berdasarkan catatan Horridge (1987). Hal ini disebabkan Pantai Sanur dan Kusamba menjadi pusat pariwisata yang terkenal,

sehingga mendorong peningkatan kreativitas para nelayan dalam mendekorasi jukungnya. Nilai artistik inilah yang membedakan Jukung Bali dengan Jukung Madura. Maka, dapat disimpulkan bahwa Jukung Bali tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi dan moda para nelayan untuk menangkap ikan, tetapi juga menjadi komponen penting pariwisata Bali. Jukung dibuat oleh seorang pande jukung (pembuat jukung) yang mengerti teknik pembuatan dan ritual yang mengiringinya, seperti ritual kawinan.



Miniatur Janggolan Madura I

Miniatur Janggolan Madura I memiliki panjang 246 cm, lebar 104 cm, dan tinggi 74 cm serta berwarna dasar putih. Madura mempunyai istilah tersendiri untuk menyebutkan atau menjelaskan tiap bagian perahunya. Maka dari itu, penjelasan selanjutnya akan menggunakan istilah-istilah Madura. Janggolan Madura ini mempunyai dua tiang layar utama berwarna putih yang bagian atasnya berwarna merah dan biru. Masing-masing tiang terletak di bagian haluan dan depan rumah. Pada bagian buritan terdapat *gul-tonggul* atau tiang berwarna putih yang tepat terletak di belakang rumah perahu. Bagian *lenggi* (linggi) haluan berwarna putih berhiaskan sulur yang berwarna merah, hijau, hitam, kuning, dan tosca. Pada bagian pakes atau ujung dan luar haluan bermotifkan geometris dan sulur tanaman yang berwarna merah, putih, tosca, hijau, hitam, serta kuning. Linggi buritan berbentuk persegi. Terdapat rumah yang berwarna putih serta hiasannya berwarna kuning, biru, putih, dan merah berbentuk geometris. Bagian lambung perahu juga bermotifkan geometris serta sulur tanaman dengan warna tosca, hijau, biru, merah, putih, dan hitam. Pada bagian lambung depan serta belakang terdapat pahatan yang menonjol dan berbentuk lancip (seperti *bulbous bow*) serta bermotifkan sulur berwarna hitam. Miniatur perahu disangga dua kayu pada bagian dasarnya.

Perahu Janggolan Madura merupakan perahu besar yang panjangnya bisa mencapai 28 meter dengan muatan 200 ton. Perahu yang berukuran 125 ton masih dapat ditemui di Tanlok dan Madegan, Sampang, Madura. Wilayah ini

merupakan wilayah bekas Karesidenan Madura yang terdiri atas empat kabupaten, yaitu Bangkalan, Sampang, Pamekasan, dan Sumenep. “Janggolan” secara harfiah mempunyai arti transportasi. Perahu Janggolan juga disebut dengan nama Parao Janggolan dengan ciri adanya bagian topengan dan antek. Perahu Janggolan diklasifikasikan sebagai perahu perempuan, dihubungkan dengan penggunaan motif-motif feminin. Perahu ini berfungsi sebagai angkutan barang dagangan, mulai dari Jakarta hingga luar negeri. Pada abad ke-19, Janggolan biasa dimanfaatkan untuk mengangkut telur ikan bandeng untuk dijual di sepanjang pesisir pantai utara Jawa. Pada abad ke-20 M, Janggolan juga digunakan untuk mengangkut balok kayu ke berbagai pelabuhan di Jawa. Jenis perahu ini dapat ditemukan di Sampang dan Kamal, Madura, dengan ukuran yang relatif lebih kecil. Perahu ini mempunyai tempat air, tempat penyimpan barang, dan tempat duduk untuk penumpang. Walaupun beroperasi di kawasan Madura, perahu Janggolan justru banyak dibuat di Pasuruan, Jawa Timur. Ciri khas dari perahu Janggolan adalah dua tiang layar kokoh yang menunjang pelayaran yang lebih cepat serta ornamen dan andangan yang khas Madura.

■ Miniatur Janggolan Madura II



Miniatur Janggolan Madura II memiliki panjang 230 cm, lebar 87 cm, dan tinggi 98 cm (diukur sampai tinggi haluan) serta berwarna dasar putih. Mirip Janggolan Madura I, tipe ini mempunyai dua tiang layar utama berwarna putih yang bagian atasnya berwarna merah. Masing-masing tiang terletak di bagian rumah dan depan rumah. Layar perahu berwarna biru. Pada bagian buritan juga terdapat *gul-tonggul* atau tiang berwarna putih dengan motif berwarna merah dan biru muda yang tepat terletak di belakang rumah perahu. Bagian *lenggi* (linggi) haluan dan buritan berwarna merah berhiaskan sulur. Pada bagian ujung dalam haluan terdapat motif geometris (segitiga) berwarna kuning dan merah. Terdapat rumah berwarna dasar putih yang dihias dengan warna biru muda. Bagian pintu rumah/jendela merupakan pintu ganda berwarna biru muda dan kuning. Bagian lambung perahu berwarna putih bermotifkan garis berwarna merah dan kuning. Miniatur perahu langsung diletakkan pada permukaan lantai dua.

■ Miniatur Janggolan Madura III

Miniatur Janggolan Madura III mempunyai panjang 195 cm, lebar 58 cm, dan tinggi 64 cm serta berwarna dasar putih. Janggolan tipe ini mempunyai tiga tiang layar utama berwarna tosca yang bagian atasnya berwarna merah. Satu tiang terletak di bagian haluan, satu tiang di depan rumah, dan satu tiang lagi sudah tidak terpasang di tempatnya. Dayung perahu berwarna putih. Sama seperti Jenggo-lan Madura I dan II, pada bagian buritan Janggolan Madura II ini juga terdapat *gul-tonggul* atau tiang berwarna putih yang tepat terletak di belakang rumah perahu. Namun bagian *lenggi* (linggi) haluan dan buritannya berhiaskan sulur yang berwarna putih. Tipe ini juga memiliki rumah dengan warna berbeda, yakni dasar putih yang dihias dengan warna *tosca* dan kuning. Bagian pintu rumah terdapat di belakang yang merupakan pintu ganda berwarna *tosca* dan kuning. Pada kiri dan kanan pintu terdapat satu jendela berwarna kuning. Pada bagian depan rumah terdapat empat jendela berwarna *tosca* dan kuning. Bagian lambung perahu berwarna putih di bagian atas sampai tengah dan hitam di bagian tengah sampai ke dasarnya. Lambung bermotifkan garis berwarna hitam, abu-abu, *tosca*, merah, dan biru. Miniatur ini juga ditempatkan pada dua kayu penyangga.



■ Miniatur Janggolan Madura IV

Miniatur Janggolan Madura IV memiliki panjang 236 cm, lebar 67 cm, dan tinggi 130 cm serta berwarna dasar putih dan hijau tua. Janggolan ini mempunyai satu tiang layar utama berwarna coklat tua yang terletak di tengah perahu. Pada bagian buritan terdapat *gul-tonggul* atau tiang berwarna putih yang tepat terletak di belakang rumah perahu. Bagian *lenggi* (linggi) haluan dan buritan berwarna hitam. Terdapat rumah berwarna dasar hijau tua dengan pagar berwarna kuning. Bagian pintu rumah terdapat pada bagian kanan depan. Bagian lambung perahu berwarna putih di bagian atas sampai tengah dan hitam di bagian tengah sampai ke dasarnya. Miniatur langsung ditempatkan pada permukaan lantai.



■ Miniatur Janggolan Madura V

Miniatur Janggolan Madura V mempunyai panjang 246 cm, lebar 50 cm, dan tinggi 104 cm serta berwarna dasar cokelat tua. Janggolan tipe ini mempunyai satu tiang layar utama berwarna cokelat tua yang terletak di tengah perahu. Terdapat satu kemudi berwarna cokelat tua. Pada bagian buritan terdapat *gul-tonggul* atau tiang berwarna yang tidak dicat, tepat terletak di belakang rumah perahu. Sedangkan bagian *lenggi* (linggi) haluan dan buritan berwarna cokelat tua. Sementara rumahnya berwarna dasar cokelat tua. Bagian pintu rumah terdapat pada bagian kanan depan. Bagian lambung perahu berwarna cokelat tua. Sama seperti Miniatur Janggolan Madura IV, miniatur tipe ini langsung ditempatkan pada permukaan lantai.





Miniatur Perahu Golekan Lete

Miniatur Golekan Lete ini memiliki panjang 156 cm, lebar 30 cm, dan tinggi 118 cm serta berwarna dasar cokelat tua. Miniatur ini mempunyai satu tiang layar utama dan satu kain layar berwarna cokelat tua yang terletak di depan rumah perahu. Pada bagian buritan ada *gul-tonggul* atau tiang berwarna cokelat, terletak tepat di belakang rumah perahu. Bagian *lenggi* (linggi) haluan dan buritan berwarna cokelat tua. Rumahnya juga berwarna dasar cokelat tua. Bagian pintu rumah terdapat pada bagian atas kiri dan kanan depan perahu. Bagian lambung perahu berwarna cokelat tua. Miniatur ditempatkan pada dua kayu penyangga di dasarnya.

Perahu Golekan Lete merupakan perahu yang difungsikan untuk kebutuhan perdagangan, angkutan barang, dan transportasi orang, bukan untuk menangkap ikan. *Lete* berasal dari bahasa Madura yang berarti “kecil di lautan luas”. Dalam hal ini, perahu dianggap berukuran kecil berdasarkan perhitungan ketika perahu sudah berada di tengah lautan yang luas. Sebab, pada dasarnya, perahu Golekan Lete merupakan perahu yang berukuran cukup besar. Sebutan “*parao lete*” atau “*te’ lete*” sebenarnya merupakan sebutan dari Madura bagian Barat untuk perahu dari Madura Timur, yaitu perahu *gole’an* besar. Muatan perahu Golekan Lete mulai dari belasan hingga 100 ton, dengan ukuran panjang perahu mencapai 17 meter dan membawa awak perahu sejumlah belasan orang. Pada zaman Jepang, perahu ini disebut dengan nama perahu *botay*, dan perahu-perahu berukuran kecil banyak diperbaiki di Pabian Marengan, Sumenep, Madura. Masih terkait dengan ukuran perahu Golekan Lete, Stenross menjelaskan

bahwa ukuran tersebut bersesuaian dengan kondisi wilayah/geografis Madura dan sistem pertukaran barang antarwilayah yang terjadi di kawasan lautnya. Saat ini, perahu jenis Golekan Lete dapat ditemukan di pelabuhan-pelabuhan besar Jawa-Madura, khususnya di Pelabuhan Kali Mas, Surabaya, Jawa Timur.



Miniatur Perahu Sampán

Miniatur perahu sampán ini memiliki panjang 234 cm, lebar 57 cm, dan tinggi 30 cm serta berwarna dasar cokelat. Sedangkan bagian haluannya berwarna kuning. Bagian badan lumbung kapal dihiasi dengan warna biru, putih, dan kuning. Sedangkan bagian dalamnya berwarna cokelat. Pada bagian dalam miniatur perahu terdapat sanggahan kayu yang berfungsi sebagai tempat duduk. Sampán adalah sebuah perahu kayu yang memiliki dasar yang relatif datar dan difungsikan sebagai alat transportasi di sungai atau danau ataupun difungsikan sebagai perahu penangkap ikan.

Sampán merupakan kata yang digunakan untuk mengidentifikasi suatu alat transportasi air berukuran kecil yang digunakan di tepi laut atau sungai. Sedangkan perahu adalah kapal yang berukuran lebih besar untuk pelayaran antarpulau atau antarnegara. Penggunaan sampán saat ini adalah sebagai sarana penyeberangan sungai atau mencari ikan di tepi laut. Sampán dibuat dari batang pohon yang dilubangi dan dibentuk. Terkait material pembuatan sampán, permintaan untuk pembuatan sampán di Pulau Wawonii, Sulawesi Tenggara, menjadi penyebab penebangan liar pohon-pohon di pulau tersebut.

■ Miniatur Badan Perahu Pinisi



Miniatur badan perahu pinisi ini memiliki panjang 155 cm, lebar 45 cm, dan tinggi 140 cm, serta berwarna dasar putih dan hijau. Perahu ini hanya memiliki 1 tiang layar sebab menggambarkan model perahu pinisi yang sedang dalam pembuatan.

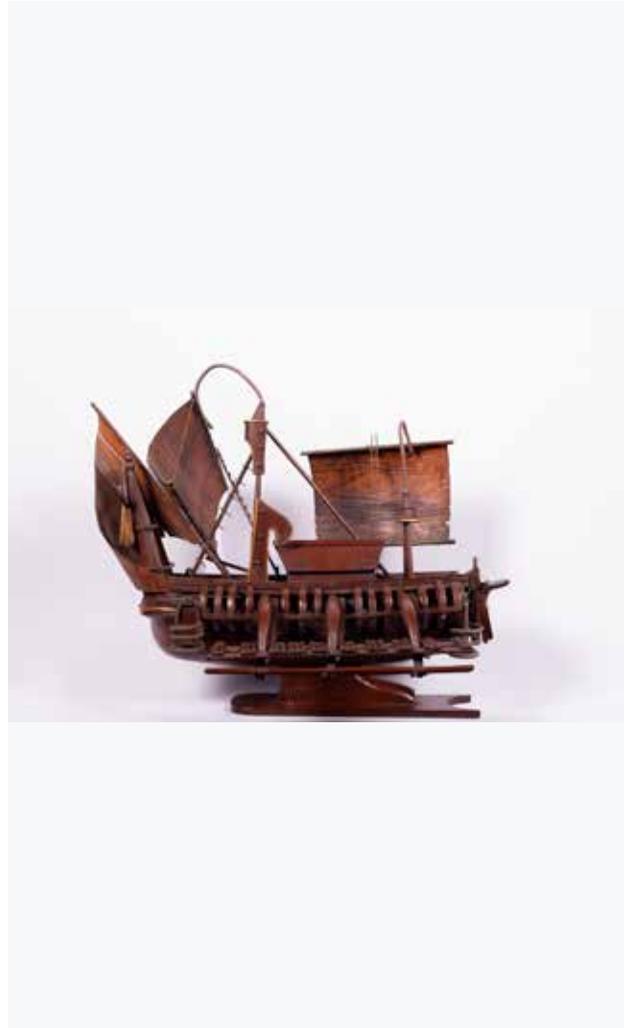
Dalam proses pembuatannya, perahu pinisi melewati serangkaian upacara ritual yang khusus, seperti upacara Annakbang Kalabiseang (penebangan bagian lunas) oleh para penggawa dan *sawi* (warga) berdasarkan tradisi orang Bugis-Makassar. Kemudian, upacara ini dilanjutkan dengan upacara An-nattara (penyambungan bagian lunas) ketika perahu sudah mulai dikerjakan rangkanya (*nipatonroang*) oleh *panrita* (orang pintar/*shaman*), dan upacara *ammosi* (pemberian pusat) yang merepresentasikan proses kelahiran. Pada upacara yang terakhir, para *sawi* beralih fungsi menjadi *sanro* atau “bidan” bagi bayi perahu yang akan lahir dan siap mengarungi lautan.



Miniatur Jung Jawa

Miniatur Perahu Jung Majapahit ini memiliki ukuran panjang 100 cm, lebar 55 cm, dan tinggi 70 cm. Bagian badan miniatur Perahu Jung terbuat dari kayu. Bagian layarnya terbuat dari tripleks kayu. Sedangkan pada beberapa bagian cadiknya terbuat dari material plastik. Keseluruhan perahu dilapisi dengan cat berwarna coklat tua. Perahu Jung ini memiliki dua cadik yang berada di sisi kanan dan kiri perahu, serta tiga layar.

Jung adalah perahu besar yang digunakan oleh orang kepulauan Nusantara pada masa lalu untuk mengarungi lautan. Dalam tulisannya, Lombard menjelaskan Jung berasal dari kawasan Asia Tenggara. Lombard menyebutnya sebagai kapal raksasa yang juga banyak dicatat oleh penjelajah Eropa berlayar di perairan Kun-lun atau Laut Selatan.



Perahu Jung Jawa “Borobudur Majapahit”

Miniatur perahu ini memiliki panjang 115 cm, lebar 58 cm, dan tinggi 84 cm. Badan perahu terbuat dari kayu yang dilapisi cat berwarna coklat. Bagian layarnya terbuat dari kain berwarna krem muda. Perahu Jung Jawa ini memiliki dua cadik yang berada di sisi kanan dan kiri perahu. Namun bentuk cadiknya berbeda dengan Perahu Jung A. Ada tiga layar terbentang yang terbuat dari kain berwarna putih. Layar pada bagian depan dan belakang perahu berukuran lebih kecil dibandingkan dengan layar utama yang berada di bagian tengah. Sementara itu, satu layar dalam posisi tergulung.

Jung juga merupakan istilah yang disukai oleh para penjelajah asal Tiongkok tentang perairan di sebelah selatan Cina Daratan yang membentang hingga pulau rempah. Kelebihan yang paling utama dari kapal raksasa ini adalah kapasitasnya yang sangat besar dan bisa membawa komoditas yang sangat bernilai tinggi jika dibawa dalam jumlah besar pada waktu itu, yakni beras.



■ Miniatur Lancang Kuning

Miniatur perahu ini memiliki panjang 170 cm, lebar bagian tengah perahu 35 cm, tinggi 113 cm, dan tebal 20 cm. Badan perahu terbuat dari kayu yang dilapisi cat berwarna kuning, putih, dan cokelat. Layarnya terbuat dari kain berwarna kuning dan dihias oleh motif garis yang memanjang berwarna putih pada bagian lambung kapal (kanan dan kiri) dan merah berbentuk suluran pada bagian linggi (depan dan belakang). Miniatur perahu ini memiliki dua tiang layar yang disebut tiang agung dan tiang cantel serta mempunyai lima layar. Pada bagian buritan kapal terdapat rumah yang disebut ma-gun yang memiliki sepuluh tiang, dengan atap khas melayu dan pada bagian bawahnya terdapat dua pasang dayung yang digantungkan ke bawah. Pada bagian buritan terdapat pagar kayu berwarna cokelat tua dengan motif bunga sulur-suluran. Sementara di bagian haluan ada tombak panjang yang mengarah ke depan. Miniatur perahu Lancang Kuning disangga oleh sebuah papan kayu berwarna putih.

Perahu Lancang Kuning dipergunakan sebagai perahu resmi kerajaan, khususnya sebagai angkutan keluarga istana dan perahu niaga.



■ Miniatur Lancang Kuning Naga

Miniatur perahu ini memiliki panjang 70 cm, lebar 13,5 cm, dan tinggi 54 cm. Badan perahu terbuat dari kayu yang dilapisi cat berwarna kuning, putih, dan merah. Layarnya terbuat dari kain berwarna kuning. Miniatur perahu Lancang Kuning ini memiliki dua cadik yang berada di sisi kanan. Pada bagian linggi depan terdapat hiasan naga berwarna kuning dengan corak hitam dan merah. Terdapat dua tiang layar dengan empat layar berbahan kain berwarna kuning, dua berbentuk persegi panjang, dan dua lainnya berbentuk segitiga. Pada bagian buritan, terdapat rumah yang memiliki delapan tiang dan atap. Motif dua garis berwarna putih berada di bagian lambung kiri dan kanan perahu, serta ornamen sulur-sulur/ombak berwarna kuning dan merah.

Perahu ini berukuran cukup besar dan telah digunakan sejak abad ke-18 oleh masyarakat Riau. Lancang Kuning merupakan lambang kebesaran dari kerajaan berdasarkan legenda yang berkembang di masyarakat Riau.



Miniaturn KRI Dewa Ruci

Miniaturn perahu ini memiliki panjang 176 cm, lebar 23 cm, dan tinggi 123 cm. Bagian lambung kapal berwarna putih dengan garis merah pada bagian atasnya. Lubang-lubang meriam juga diberi garis berwarna merah. Miniaturn perahu memiliki tiga tiang utama yang terbuat dari kayu berwarna cokelat. Pada tiap tiang terdapat layar yang terbuat dari kain berwarna putih dengan jumlah keseluruhan layar sebanyak 16 buah.

Berdasarkan Info Historia Buletin Sejarah TNI AL dan Kemaritiman Vol. 5 No. 1 Januari-Maret 2015 mengenai KRI Dewaruci di halaman 12-15, kapal berukuran 58,5 meter dan lebar 9,5 meter dari kelas Barquentine ini dibangun oleh H.C. Stülcken & Sohn Hamburg, Jerman, dan merupakan satu-satunya kapal layar tiang tinggi yang diproduksi galangan kapal itu pada 1952. Kapal ini juga merupakan satu-satunya kapal yang masih laik layar dari tiga yang pernah diproduksi.

Kapal Dewaruci atau yang biasa disebut dengan KRI Dewaruci merupakan kapal legendaris Indonesia yang menjadi kebanggaan TNI AL dan masih cukup kuat mengarungi samudra. KRI Dewaruci merupakan kapal latihan bagi taruna Akademi Angkatan Laut yang berpangkalan di Surabaya serta digunakan pula untuk berlayar ke berbagai negara. Ketangguhan kapal ini sudah diakui oleh dunia, dengan ratusan penghargaan yang telah diterima. Dalam catatan sejarah, kapal buatan Jerman ini berlayar ke Palembang dalam rangka menyambut hari kemerdekaan Indonesia dan mendukung Asian Games 2018. KRI Dewaruci juga ikut dalam memeriahkan kirab obor Asian

Games 2018 di Makassar.

Pembuatan kapal ini dimulai pada 1932, tetapi terhenti karena saat Perang Dunia II galangan kapal pembuatnya rusak parah. Kapal ini akhirnya selesai dibuat pada 1952 dan pertama kali diluncurkan tanggal 24 Januari 1953. Bulan Juli di tahun yang sama, kapal ini dilayarkan ke Indonesia oleh taruna AL dan kadet ALRI. Nama "Dewaruci" atau "Dewa Ruci" berasal dari salah satu kisah pewayangan, yaitu pencarian jati diri kesatria kedua Pandawa yang bernama Bima.



Miniatur KRI Macan Tutul

Miniatur perahu ini memiliki panjang 85 cm, lebar 15 cm, dan tinggi 14 cm. Badan perahu terbuat dari kayu yang dilapisi cat berwarna biru tua dan merah. Bagian lantai kapal terbuat dari lapisan logam yang dilapisi cat berwarna putih. Tepian lantai atau dek kapal dibatasi dengan pagar dari logam berwarna putih. Terdapat ruang kemudi pada bagian anjungan kapal. Miniatur KRI Macan Tutul memiliki dua meriam pada bagian haluan dan linggi kapal. Pada linggi kapal terdapat bendera merah putih dan menara sinyal. Miniatur KRI Macan Tutul pada bagian bawahnya disangga oleh penyangga kayu.

KRI Macan Tutul merupakan satu dari tiga Motor Torpedo Boat (MTB) yang melaksanakan inspeksi rutin pada wilayah perbatasan, yang sekaligus juga bertujuan menginfiltrasi wilayah perairan Irian Barat yang pada masa itu masih berada di bawah kekuasaan Belanda. Rencana tersebut diketahui Belanda dan segera dicegah dengan tembakan peringatan kepada tiga KRI tersebut. Melihat kondisi berbahaya itu, Komodor Yos Soedarso segera mengambil alih pimpinan dan memerintahkan untuk melakukan serangan balasan. Karena kalah dalam posisi dan persenjataan, Komodor Yos Soedarso memerintahkan agar KRI Macan Tutul yang dinaikinya melakukan manuver sedemikian rupa, se-hingga menjadi satu-satunya sasaran tembakan musuh demi menyelamatkan kapal-kapal lain. Setelah melalui pertempuran sengit, akhirnya pada pukul 21.35 KRI Macan Tutul yang terkena tembakan meriam musuh mulai terbakar dan meledak. Belanda kemudian mendekati KRI Macan Tutul dengan menggunakan lampu sorot disertai tembakan salvo hingga KRI

Macan Tutul tenggelam. Komodor Yos Sudarso gugur bersama ajudannya, yakni Kapten Memet, bersama Komandan Kapal Kapten Wiratno serta 25 orang kelasi.



Miniatur Kapal Amsterdam

Miniatur perahu ini memiliki panjang 148 cm, lebar 57,5 cm, dan tinggi 130 cm. Badan atau lambung perahu terbuat dari kayu yang dilapisi cat berwarna coklat tua. Kapal memiliki tiga tiang utama dengan 18 layar yang terbuat dari kain berwarna putih. Tali penghubung antartiang terbuat dari benang kenur. Terdapat ruang pemantau pada ketiga tiang utama. Pada lambung kanan dan kiri kapal masing-masing terdapat 22 lubang meriam. Namun saat ini tidak semuanya terisi dengan meriam. Layar antartiang terbuka sepenuhnya, bahkan kusut.



Miniatur Kapal Batavia

Miniatur perahu ini memiliki panjang 74 cm, lebar 16 cm, dan tinggi 52 cm. Badan atau lambung perahu terbuat dari kayu yang dilapisi cat berwarna coklat dan putih. Kapal memiliki tiga tiang utama. Tali penghubung antartiang terbuat dari benang kenur. Terdapat ruang pemantau pada dua tiang utama yang berada di paling depan. Pada tiang pertama terdapat bendera berwarna merah, hitam, dan merah. Pada bagian berwarna hitam terdapat logo xxx. Di bagian teratas tiang kedua terdapat bendera Belanda bertuliskan VOC. Pada lambung kanan dan kiri kapal masing-masing terdapat enam lubang meriam. Kapal memiliki satu sekoci (perahu penyelamat). Pada linggi kapal terdapat motif hias berupa geometri yang terdiri dari pola setengah lingkaran dan segitiga berwarna biru dan merah. Kapal ini memiliki satu kemudi guling di bagian belakangnya. Pada bagian buritan kapal terdapat tiang kecil dengan bendera Belanda.

Batavia adalah nama dari sebuah kapal yang tenggelam pada 1629 oleh pemberontakan yang dilakukan awak kapalnya sendiri. Ratusan awak dan penumpang menjadi korban pembunuhan di Kepulauan Abrolhos dan hanya beberapa di antara mereka yang selamat. Kisah ini didapat dari catatan perjalanan Francisco Pelsaert, sehingga sisa-sisa kapal ditemukan pada 1963 bersama dengan artefak yang ada di dalamnya, pada kawasan Wallabi di Kepulauan Abrolhos yang ditemukan oleh Cornelis de Houtman, 35 kilometer dari Australia Barat.



Miniatur Kapal Swedia “Gothenburg”

Miniatur perahu ini memiliki panjang 69 cm, lebar 18 cm, dan tinggi 54 cm. Komponen utama perahu terbuat dari kayu yang dilapisi cat berwarna cokelat tua, cokelat muda, dan putih. Miniatur ini memiliki tiga tiang utama dan satu tiang pada bagian haluan. Layar terbuat dari kain berwarna putih dengan sepuluh layar persegi dan tiga layar berbentuk segitiga. Tepian lantai atau dek kapal dibatasi dengan pagar dari kayu yang dilapisi cat berwarna cokelat kemerahan. Terdapat ruang pada bagian buritan dengan jendela berwarna putih. Pada bagian buritan kapal terdapat ornamen sulur-sulur dan awan berwarna kuning. Miniatur kapal ini memiliki tujuh meriam pada masing-masing lumbung kanan dan kirinya. Pada buritan kapal terdapat bendera Swedia berwarna biru muda dan kuning. Bagian bawah miniatur disangga oleh penyangga kayu dan terdapat tulisan “SVENSKA OS-TINDISKA COMPANIET”.

Bentuk asli dari kapal antik dan bersejarah Swedia ini terletak di kawasan Eriksberg di Kota Gothenburg. Kapal ini adalah replika kapal milik Svenska Ostindiska Companiet (Serikat Hindia Timur Swedia/Swedish East India Company; SOIC) pada abad ke-18 dan disebut kapal layar kayu terbesar yang pernah beroperasi.

Kapal Gotheborg dibangun di Gothenburg pada 1738 untuk Swedish East India Company. Tujuan utamanya adalah untuk berdagang dengan Cina. Pada 1743, kapal itu siap berangkat ke Cina. Tujuan dari kapal Gotheborg adalah Kanton, Cina. Kapal

ini pun sampai pada musim panas 1744. Dalam perjalanan pulang ke Swedia pada 1745, kapal menabrak batu dan tenggelam tidak jauh dari pelabuhan asalnya.

Pada 1984, para arkeolog amatir menyelam di situs tersebut dan menemukan banyak pecahan porse-len berserakan di daerah yang luas di dasar laut. Pada 1986, sebuah yayasan proyek dibentuk oleh Universitas Gothenburg dan beberapa perusahaan sponsor untuk memulai penggalian yang melibatkan lebih dari 100 orang.



■ Miniatur Kapal Yunani

Miniatur perahu ini memiliki panjang 85 cm, lebar 18 cm, dan tinggi 51 cm. Badan perahu terbuat dari kayu yang dilapisi cat berwarna coklat. Perahu ini memiliki satu tiang utama di badan kapal dan satu tiang miring di haluan kapal. Pada masing-masing tiang terdapat satu layar berwarna putih. Bentuk layar tidak tegak lurus, melainkan cembung. Pada bagian badan kapal terdapat ruang berbentuk rumah dengan atap berbahan kain dengan pola garis merah dan putih. Miniatur perahu ini mempunyai dua dayung yang diletakkan di bagian belakang kapal. Pada bagian lumbung depan terdapat gambar sepasang mata berwarna hitam dan putih sebagai penanda bagian depan kapal. Ornamen sulur-sulur tanaman berwarna coklat muda terdapat pada bagian linggi depan dan belakang. Kerusakan terdapat pada tali layar, pagar pembatas, dan kemudi guling. Seluruh permukaan kapal dan layar berdebu.



■ Miniatur Kapal Jerman “Bunte Rub 1401”

Miniatur perahu ini memiliki panjang 85 cm, lebar 15 cm, dan tinggi 14 cm. Lumbung perahu terbuat dari kayu yang dilapisi cat berwarna coklat dengan motif hiasan garis vertikal dan horizontal yang diberi cat berwarna emas. Miniatur perahu ini memiliki tiga tiang pada bagian badan dan satu tiang miring pada bagian haluan. Terdapat ruang pemantau pada tiang ke-1 dan ke-2 yang dicat berwarna merah dengan motif hiasan garis zig-zag berwarna kuning. Kapal ini memiliki enam layar yang terbuat dari kain berwarna putih. Pada bagian bawah kapal terdapat tulisan “BUNTE RUB 1401”. Kerusakan terdapat pada tiang ke-3 yang patah dan seluruh permukaan kapal berdebu.



Miniatur Kapal Layar Barat

Miniatur perahu ini memiliki panjang 77 cm, lebar 44 cm, dan tinggi 19 cm. Bagian lambung perahu terbuat dari kayu yang dilapisi cat berwarna hitam dan coklat. Pada lambung kanan dan kiri masing-masing terdapat satu roda kemudi yang terbuat dari logam yang dicat dengan warna biru muda dan kuning. Bagian lantai kapal terbuat dari lapisan kayu yang dilapisi cat berwarna coklat. Pada badan kapal terdapat empat ruang yang dicat putih dengan jendela berwarna biru serta empat sekoci berwarna putih dan dua cerobong asap berwarna hitam. Tepian lantai atau dek kapal dibatasi dengan pagar dari logam berwarna putih. Miniatur kapal Jerman ini memiliki enam tiang pada bagian badan dan satu tiang pada haluan kapal dengan 12 layar berbentuk persegi dan dua layar berbentuk segitiga.





PEMANDANGAN DARI MENARA SYAHBANDAR
a view from Syahbandar tower



Koleksi Alat Navigasi dan Bagian Kapal



Koleksi alat-alat navigasi dan bagian kapal atau perahu di Museum Bahari merupakan koleksi yang berisikan beberapa jenis peralatan yang biasa digunakan oleh para pelaut. Di Museum Bahari, koleksi alat navigasi dan bagian kapal tersimpan di beberapa ruangan. Sebagian ada di ruang awal perkembangan pelayaran Nusantara. Ada beberapa yang tersimpan di kawasan Menara Syahbandar.

Adapun koleksi yang termasuk ke dalam jenis koleksi alat navigasi dan bagian kapal di antaranya pistol suar, kemudi setir kapal, kemudi kapal yang merupakan bagian dari Kapal Pinisi Nusantara, teropong panjang, binokular, dan drum kayu.



■ Pistol Suar No. 1

Pistol suar ini memiliki panjang 65 cm dan diameter lubang pistol 5 cm dengan warna abu-abu pada laras dan hitam pada pegangan. Pistol terdiri atas dua bagian dengan bahan yang berbeda. Bagian pegangannya terbuat dari plastik, sementara bagian laras terbuat dari besi. Pada bagian atas laras terdapat pegangan yang terbuat dari besi. Pada bagian depan pegangan terdapat keterangan yang di antaranya nomor pembuatan, yaitu 0246, dan tanggal pembuatan, yaitu Jul 1976 (Juli 1976). Pistol ini dibuat oleh perusahaan Koa Kako Co. Ltd. dari Jepang.

Pistol suar digunakan untuk meluncurkan *flare*, sehingga dapat memberikan penerangan bagi kapal. Namun kegunaan utama dari pistol suar sebagai sinyal bahaya dalam keadaan darurat (*distress signal*).



■ Pistol Suar No. 2

Pistol suar ini memiliki panjang 51 cm dan diameter lubang pistol 4,5 cm dengan warna merah dan hitam pada laras serta cokelat pada pelapis pegangan. Pistol terdiri atas dua bagian dengan bahan yang berbeda. Bagian pegangannya terbuat dari plastik, sementara bagian larasnya terbuat dari besi. Pada bagian atas laras terdapat pegangan yang terbuat dari besi. Terdapat tulisan angka 1581 pada pistol.

Meskipun tidak sepenuhnya digunakan sebagai senjata, pistol suar dapat menjadi senjata yang mematikan. Pada Perang Dunia I, pistol suar sempat digunakan beberapa kali sebagai senjata untuk menyerang musuh dalam pertempuran Sinai-Palestina dan Sharon (Front Mesir dan Timur Tengah).



Pistol Suar No. 3

Pistol suar ini memiliki panjang 34,5 cm dan diameter lubang pistol 4,3 cm dengan warna kombinasi abu-abu dan hitam pada laras. Pistol terdiri atas dua bagian dengan bahan yang berbeda. Bagian pegangan pistol terbuat dari plastik, sementara bagian larasnya terbuat dari besi. Pada bagian pegangan terdapat tulisan LSN. Selain itu, terdapat tulisan “R.F. SEDGLAY IN”, “SEDGLAY SIGNAL PISTOL MARK IV”, dan “PAT 8-22-32” terukir di bagian badan pistol.



Jangkar No. 1

Jangkar ini memiliki panjang 138 cm dan lebar lengan 93 cm. Diameter bagian cincin (*ring*) adalah 8,5 cm yang tersambung dengan bagian pegangan (*stock*) dengan panjang 132 cm. Pada bagian lengan terdapat bagian paruh (*pea atau bill*) yang meruncing seperti daun dan ujung sauh (*fluke*).

Jangkar merupakan perlengkapan pada kapal untuk kebutuhan pada saat berlabuh yang memiliki bentuk dan berat khusus. Walaupun bukan bagian utama dari peralatan di atas kapal, jangkar merupakan alat standar yang sangat penting. Jangkar ini merupakan jenis *admiralty pattern anchor*, yaitu salah satu jenis jangkar tradisional yang juga dikenal sebagai jangkar “fisherman”. Ciri dari jangkar *admiralty* yaitu terdapat *ring* atau *shackle* serta bagian *stock* yang dapat digerakkan. Jangkar ini dibuat dengan cara menempa besi (*wrought iron*), berbeda dengan jangkar-jangkar buatan akhir abad ke-19 yang telah mengenal teknologi cor (*cast iron*). Jangkar pola *admiralty* menggantikan jangkar *admiralty long shank* pada sekitar tahun 1837. Jangkar ini memiliki lengan melengkung yang dikembangkan desainnya pada 1841 oleh Laksamana William Parker. Proporsi jangkar ini adalah tiga berbanding satu. Misalnya, jika lengan berukuran 5 kaki (1,524 m), panjang bagian betisnya 15 kaki (4,572 m). Saat jangkar jatuh di dasar laut, lengan jangkar akan sejajar dengan dasar laut. Bagian stoknya akan menggali ke dasar dan memaksa salah satu *fluke*-nya ke dasar laut. Begitu jangkar ditarik kembali ke kapal, dan pin dilepas dari stok, stok akan menjadi fleksibel. Hal tersebut adalah kelebihan yang paling menonjol dari bagian stok pada jangkar pola *admiralty*.



Roda Kemudi Kapal No. 1

Roda kemudi kapal ini terbuat dari kayu yang memiliki diameter 65 cm dengan delapan jari-jari. Panjang masing-masing jari-jari adalah 36 cm. Bagian tengah roda kemudi terhubung dengan poros sistem kemudi. Terdapat baut dari besi yang menghubungkan antara roda kemudi dan poros kemudi. Terdapat dua gir pada bagian poros kemudi dengan ukuran 13 cm untuk gir kecil dan 27 cm untuk gir besar. Sistem kemudi ini berdiri di atas dudukan kayu berkaki dua dengan ukuran tinggi 36 cm, panjang 54,5 cm, serta lebar 18 cm.

Roda kemudi kapal merupakan kelengkapan kapal yang berfungsi menentukan arah dan tujuan kapal serta posisi kapal yang dituju oleh kapal atau perahu tradisional. Roda kemudi terhubung dengan rudder yang terletak di bagian belakang kapal, sehingga fungsi keduanya berhubungan dan tidak hanya menentukan arah, tetapi juga keseimbangan kapal. Biasanya roda kemudi kapal ditempatkan pada ruang kerja (*working space*), tempat individu/awal kapal bekerja dan melakukan tugas-tugasnya. Pada kapal-kapal modern, seperti contohnya Kapal BASARNAS RB-206, roda kemudi merupakan alat navigasi yang dilengkapi dengan kursi nakhoda yang menghadap ke arah roda kemudi. Pengemudi pada kapal dapat memiliki dua posisi kerja saat mengendalikan kapal, yaitu berdiri dan duduk. Posisi berdiri dilakukan saat pengemudi benar-benar sedang memegang kemudi kapal, dalam keadaan mengamati jalur ke arah depan atau jika kapal tengah menghadapi ombak besar. Sedangkan posisi duduk dilakukan hanya jika kapten kapal atau pengemudi sedang berjaga. Kemudi kapal dan bagian kapal lain menyesuaikan pada jenis kapal. Pada kapal yang lebih modern, roda kemudi dan *rudder* dilengkapi dengan penstabil (*stabilizer*) yang membantu kapal dalam mengarungi perairan dengan arus yang kuat.



■ Kemudi Guling No. 1

Kemudi ini merupakan bagian dari Kapal Pinisi Nusantara yang melakukan ekspedisi Jakarta-Vancouver (Kanada)-San Diego (AS) pada 9 Juli 1986 sampai 5 Oktober 1986.

Kemudi guling merupakan alat yang berfungsi sebagai pengatur arah kapal yang diletakkan di sisi kiri dan kanan kapal. Kemudi guling ini memiliki ukuran panjang 740 cm dan diameter 40 cm. Bagian pangkal atas kemudi berbentuk silinder dengan panjang 183 cm, sedangkan bagian tengah hingga bawah memiliki bentuk hampir pipih. Di bagian ujung pangkal kemudi terdapat lubang berbentuk persegi panjang dengan ukuran panjang 10,5 cm dan lebar 6 cm. Pada bagian tersebut terdapat anyaman rotan yang melingkarinya. Lubang berbentuk persegi panjang juga dapat ditemukan di bagian tengah bidang silindris dengan panjang 12 cm dan lebar 7 cm.

Kemudi guling atau *side rudder* termasuk dalam perkembangan di bidang teknologi perkapalan yang dicirikan dengan kemunculan jenis kemudi lateral atau kemudi samping. Kemudi lateral merupakan evolusi yang berangkat dari teknologi dayung yang pertama kali diperkenalkan pada masa zaman Mesir Kuno. Pada awalnya, kemudi guling hanya dipasang di salah satu sisi kapal. Namun hal tersebut justru membuat kapal menjadi agak sulit dibelokkan ke arah lain karena kemudi terhalang badan kapal. Pada perkembangannya, kemudi guling dipasang di kedua sisi kapal, sehingga pengendalian kapal/perahu menjadi lebih mudah dan gerakan kapal menjadi lebih lincah. Kemudi jenis ini biasanya dipasang pada sisi kanan serta kiri kapal pinisi, dan penamaan “kemudi guling” pun merupakan sebutan dari masyarakat Bulukumba, Sulawesi Selatan. Peran kemudi guling berkesinambungan dengan peran layar pada kapal pinisi. Sebab, kunci dari olah gerak dan manuver kapal terdapat di dua bagian ini, terutama kemudi guling sendiri. Pada umumnya, ketika panjang dek kapal lebih dari 30 meter, kemudi guling dipasang pada 1/7 bagian dari badan kapal. Inovasi pada bagian

kemudi memberikan peluang bagi kapal untuk mencapai posisi stabil dengan lebih mudah dan baik.



Lampu Navigasi Kapal No. 1

Lampu Navigasi Kapal terbuat dari logam tembaga berwarna cokelat yang memiliki bentuk juring sudut sekitar 45 derajat dengan tinggi 54 cm dan lebar juring 29 cm. Pada bagian atas lampu terdapat tabung berdiameter 11 cm yang memiliki pegangan yang dikaitkan dengan dua kupingan berbahan logam. Pada bagian tabung terdapat hiasan berupa tanda panah menyatu (ke atas dan bawah) berbentuk vertikal yang mengitari seluruh bagian tabung. Selain itu, terdapat motif garis dan bentuk hiasan seperti payung pada bagian atasnya. Pada bagian bawah tabung yang menyatu dengan badan terdapat tulisan “BAKBOORD” yang dihias dengan ornamen jangkar di kiri dan kanannya. Pada bagian depan, lampu sisi yang membulat terbuat dari kaca dan di dalamnya terdapat ruang untuk meletakkan lampu minyak. Kaca memiliki garis-garis horizontal berjumlah enam garis, tiga berada di sisi atas dan tiga di bagian bawah. Pada bagian belakang lampu terdapat daun pintu yang tersambung dengan ruang untuk meletakkan lampu yang disambung menggunakan pelat dan engsel berbahan logam.

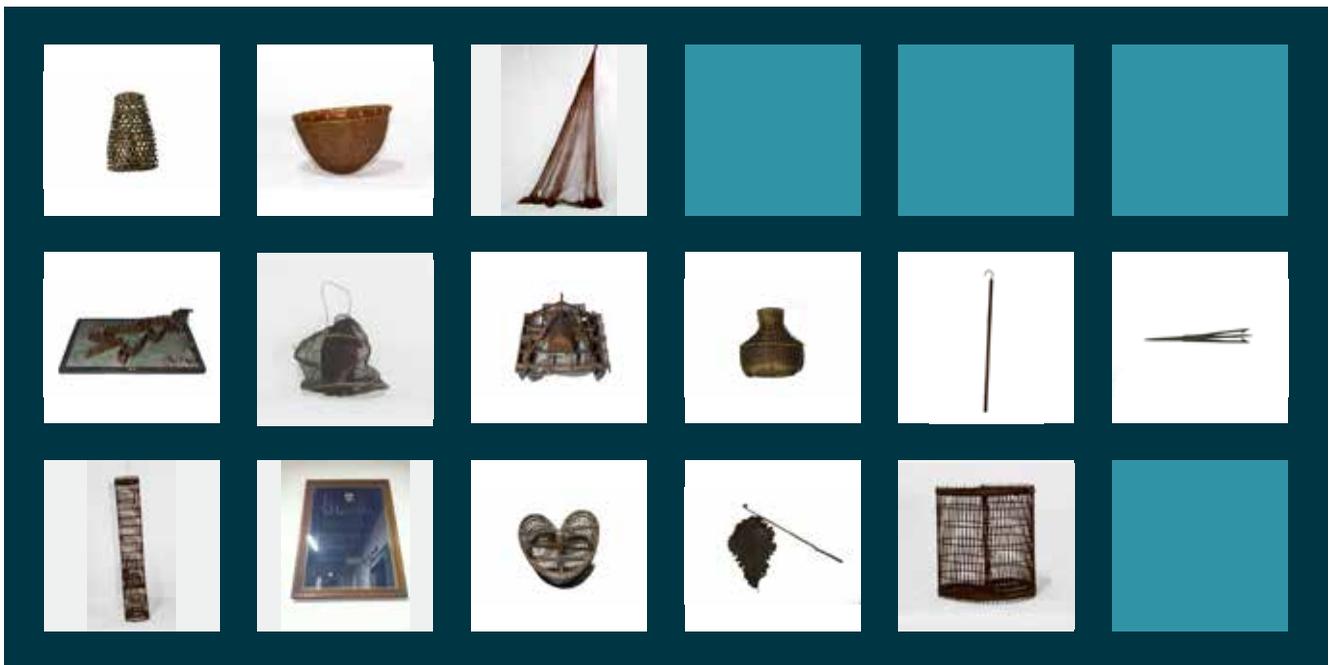
Anemometer dalam percobaan terdiri atas beberapa bagian. Ini antara lain daun kincir yang terbuat dari belahan bola pingpong dan penyangga daun kincir yang terbuat dari pipa PVC berisi karet. Lalu, ada poros kincir yang terbuat dari besi, penyangga poros kincir dari kayu, piring bercelah dari kertas karton, pemantau cahaya dari sakelar cahaya, papan landasan dari kayu, dan kotak meter analog yang memiliki sejumlah komponen elektronik. Pada saat tertiuip angin, baling-baling anemometer akan ber-putar yang menyebabkan putaran pada piring bercelah. Putaran piring bercelah dideteksi oleh pemantau cahaya sehingga menghasilkan besar kecepatan angin pada analogmeter. Hasil yang diperoleh analogmeter dicatat, selanjutnya dicocokkan dengan skala Beaufort. Dari hasil pengukuran ke-cepatan angin tersebut dapat diketahui kondisi lingkungan. Dari data percobaan dapat disimpulkan bahwa semakin dekat anemometer dengan sumber angin dan makin

tidak beraturan baling-baling, semakin besar kecepatannya. Makin banyak pula jumlah baling-baling anemometer menghasilkan kecepatan dan pada jarak yang sama.





Koleksi Alat Penangkap Ikan



Selain memiliki koleksi yang berupa kapal tradisional dan biota laut, pengunjung juga bisa berkeliling melihat beberapa koleksi alat penangkap ikan. Sebagian masyarakat mungkin hanya pernah melihat sedikit dari banyaknya jenis alat penangkap ikan yang memang sering digunakan seperti alat pancing dan jaring. Padahal alat penangkap ikan memiliki banyak jenis dengan cara penggunaan yang berbeda-beda. Di antaranya yang dapat ditemukan di Museum Bahari adalah lukah, layangan pancing, tombak ikan mata tiga, kempis, keramba, bagan, dan sero.



■ Serokan Jala No. 1

Serokan jala adalah salah satu jenis alat penangkap ikan yang sudah sering kali digunakan oleh masyarakat pada umumnya dan dapat ditemukan di Museum Bahari. Serokan jala yang disimpan di Museum Bahari ini berwarna cokelat dan terdiri atas bagian gagang dan jala. Gagang serokan berukuran panjang 87 cm. Sedangkan serokan dengan jalanya berukuran lebar 15,5 cm.

Serokan jala merupakan satu dari berbagai jenis alat penangkapan ikan yang digunakan oleh nelayan tradisional di Nusantara. Serokan ini digunakan untuk menangkap ikan secara langsung yang terbuat dari serokan/seser, jala, dan jaring. Serokan jala digunakan pada perairan dangkal, seperti sungai dan kolam, yang tidak membutuhkan alat pancing yang pengoperasiannya lebih rumit.



■ Jala No. 1

Jala berwarna cokelat ini berukuran panjang 260 cm dan lebar 135 cm. Jala terdiri atas tali yang saling mengait dan beberapa bagiannya berlubang agar air bisa keluar dari jala, sehingga memisahkan hasil tangkapan dari air laut/sungai/danau.

Jala atau dapat juga disebut sebagai jala tebar atau jaring lempar merupakan salah satu alat penangkap ikan. Jala sejenis ini digunakan untuk menangkap ikan dengan cara ditebarkan atau dicampakkan ke air, lalu ditarik kembali setelah terkumpul ikan di dalam jala yang sudah dalam posisi menelungkup di dalam air. Jala biasanya berbentuk lingkaran dengan pemberat di sekelilingnya. Efektivitas penangkapan ikan bergantung pada jenis jala yang digunakan, dalam arti besaran mesh dari jala tersebut. Jala efektif digunakan untuk memancing ikan yang tidak berukuran terlalu besar yang berenang di lapisan permukaan air yang tidak terlalu dalam.



Lukah

Lukah berwarna cokelat ini berukuran tinggi 33 cm dan berdiameter 30 cm. Lukah berbentuk tabung yang pada bagian bawah dan atasnya berbentuk wajik.

Lukah merupakan alat penangkap ikan yang berupa perangkap. Ikan yang telah masuk ke dalam Lukah tidak dapat keluar, dan biasanya tidak hanya digunakan untuk menangkap ikan, tetapi juga udang di air tawar seperti di persawahan, rawa, dan sungai kecil. Lukah biasanya memiliki kisi-kisi yang tidak terlalu lebar karena penggunaannya ditujukan untuk menangkap ikan-ikan air tawar yang berukuran kecil. Lukah dipasang pada sore hari menjelang malam dan diambil pada pagi hari. Lukah banyak digunakan oleh masyarakat Provinsi Riau, dan menjadi bagian dari alat penangkapan ikan yang digunakan secara tradisional oleh penangkap ikan Melayu. Lukah menjadi bagian dari tata cara penangkapan ikan milik masyarakat Suku Sakai di kawasan perairan Kabupaten Bengkalis yang dikenakan larangan adat untuk menangkap ikan menggunakan pukat, potasium, listrik, dan racun.



Layangan Pancing

Layangan pancing berwarna cokelat ini berukuran panjang 57 cm (gagang) dan panjang layangan 36 cm, lebar 25 cm (layangan), serta diameter gulungan 12 cm. Koleksi terdiri dari satu buah layangan dan satu buah gulungan benang. Terdapat batang pohon sebagai gagang layangan. Layangan terbuat dari daun dan gulungan dari kayu yang benang layangannya berjenis kenur. Layangan dan gagang berwarna cokelat, sedangkan benang berwarna transparan.

Layangan pancing atau pancing layang-layang adalah alat penangkap ikan yang populer digunakan di kawasan perairan Selat Bangka, Kabupaten Minahasa Utara. Penangkapan ikan dengan menggunakan pancingan ini adalah dengan menempelkan umpan berukuran kecil, baik umpan alami maupun buatan. Ikan yang ditangkap di perairan tersebut adalah ikan cendro (*Tylosurus* sp). Sementara umpan yang digunakan adalah ikan japuh (*Dussumieria acuta*). Pancing jenis ini banyak digunakan karena konstruksinya sederhana serta relatif murah dan mudah dioperasikan dengan perahu ukuran kecil. Pancing layang-layang diklasifikasikan dalam jenis pancing ulur, yaitu pancing yang dioperasikan dengan bantuan layang-layang yang dioperasikan secara tradisional.



■ Tombak Ikan Mata Tiga

Tombak ini berwarna hitam dan berukuran panjang 34 cm. Tombak ikan ini terdiri atas tiga mata tombak yang digunakan untuk menusuk ikan dari permukaan air.

Penggunaan tombak sebagai alat pancing termasuk ke dalam salah satu teknologi penangkapan ikan. Gagang tombak menjadi tempat bagi melekatnya mata tombak serta terdapat bagian yang menjadi tempat tangan nelayan memegang tombak tersebut. Tombak dapat terbuat dari kayu, bambu, besi, dan bahan lain. Ukurannya pun dapat bervariasi sekitar 30-50 cm.

Tombak terbagi atas beberapa jenis, antara lain berdasarkan material pembuatannya dan bentuk mata tombaknya.



■ Tombak Pengait

Tombak berwarna coklat yang berukuran panjang 123 cm dan berdiameter 2,5 cm. Tombak ikan ini terbuat dari kayu di bagian gagang dan logam di kailnya.

Penggunaan tombak sebagai alat pancing termasuk ke dalam salah satu teknologi penangkapan ikan. Gagang tombak menjadi tempat bagi melekatnya mata tombak serta terdapat bagian yang menjadi tempat tangan nelayan memegang tombak tersebut. Tombak dapat terbuat dari kayu, bambu, besi, dan bahan lain. Ukurannya pun dapat bervariasi sekitar 30-50 cm.

Tombak terbagi atas beberapa jenis, antara lain berdasarkan material pembuatannya dan bentuk mata tombaknya.



■ Serokan

Serokan berwarna kuning ini terbuat dari anyaman bambu dan berukuran tinggi 28 cm dan berdiameter 37 cm. Serokan ikan ini berbentuk setengah bulat.

Serokan merupakan satu dari berbagai jenis alat penangkapan ikan yang digunakan oleh nelayan tradisional di Nusantara. Serokan ini digunakan untuk menangkap ikan secara langsung yang terbuat dari anyaman bambu. Beberapa di antaranya yang modern terbuat dari besi dan jala sintetis. Serokan digunakan pada perairan dangkal, seperti sungai dan kolam, yang tidak membutuhkan alat pancing yang lengkap. Serokan ini juga bisa digunakan untuk menampung ikan pada aliran air.



■ Kempis No. 1

Kempis berwarna coklat ini terbuat dari anyaman bambu yang berukuran tinggi 28 cm, lebar 27, dan berdiameter 11 cm.

Kempis adalah alat penangkapan ikan yang terbuat dari anyaman bambu dan berfungsi sebagai perangkap ikan. Kempis digunakan pada perairan muara.



Rawai

Rawai berwarna coklat ini terbuat dari anyaman bambu yang berukuran lebar 21 cm, tinggi 31 cm, dan diameter bawah 12 cm.

Rawai adalah alat penangkapan ikan yang terbuat dari anyaman bambu dan berfungsi sebagai perangkap ikan. Rawai digunakan pada perairan muara, dan penggunaannya dapat ditemukan di Muara Mandau, Perairan Sungai Siak, Provinsi Riau.



Keramba/Korang

Keramba/korang terbuat dari tali tambang berwarna hijau tua yang berukuran tinggi 40 cm dan berdiameter 31 cm. Pada bagian bawah dan tengahnya terdapat bambu yang melingkar.

Keramba adalah salah satu alat penangkap ikan tradisional. Keramba biasanya digunakan untuk menangkap ikan kerapu dan sejenisnya. Penggunaannya adalah dalam bentuk budi daya. Dalam pelaksanaannya, cara penangkapan dengan menggunakan keramba terbukti tidak ramah lingkungan. Ini karena keramba menghasilkan limbah organik yang tinggi dan pada akhirnya akan memunculkan senyawa nitrit yang tinggi pada perairan melalui proses nitrifikasi. Namun alat penangkap ikan ini sebelumnya digunakan sebagai alat tangkap tradisional.



Bagan

Bagan terbuat dari kayu berwarna cokelat yang berukuran tinggi 40 cm, lebar 45 cm, dan panjang 53 cm. Terdapat jaring dari tali berwarna hitam.

Bagan adalah alat tangkap yang termasuk jenis alat tangkap pasif yang dipasang secara menetap pada suatu *fishing ground* atau area penangkapan ikan dalam jangka waktu yang lama. Bagan di kawasan Teluk Jakarta terancam punah dengan adanya upaya reklamasi dari pemerintah. Reklamasi pantai akan menghilangkan daerah penangkapan bagan tancap dan keramba kerang hijau yang mengakibatkan terjadinya penurunan produksi ikan. Di sisi lain, bagian timur Teluk Jakarta mempunyai potensi sebagai daerah asuhan ikan dan udang. Reklamasi pantai akan mengganggu fungsi ekologis Teluk Jakarta sebagai daerah asuhan ikan dan udang. Reklamasi Teluk Jakarta dapat dilaksanakan dengan disertai upaya pengelolaan kawasan untuk menjaga peran dan fungsi ekologisnya.



Sero

Replika sero terbuat dari kayu berwarna cokelat yang berukuran tinggi 12 cm, lebar 48 cm, dan panjang 60 cm. Alas maket yang menopang replika alat tangkap ini terbuat dari semen yang dicat berwarna biru. Sero adalah alat tangkap yang termasuk jenis alat tangkap pasif yang dipasang secara menetap pada suatu *fishing ground* atau area penangkapan ikan dalam jangka waktu yang lama.

Sero di kawasan Teluk Jakarta juga terancam dengan adanya upaya reklamasi dari pemerintah. Reklamasi pantai akan menghilangkan daerah penangkapan sero, bagan tancap, dan keramba kerang hijau yang mengakibatkan terjadinya penurunan produksi ikan. Reklamasi pantai ini juga bisa mengganggu fungsi ekologis Teluk Jakarta sebagai habitat ikan dan udang.



Tempirai No. 1

Di Museum Bahari juga tersimpan koleksi alat penangkap ikan yang mungkin namanya masih jarang diketahui. Salah satunya tempirai.

Tempirai ikan adalah alat tangkap yang digunakan oleh nelayan tradisional asal Desa Tempirai, Kabupaten Penukal Abab Lematang Ilir (Pali), Sumatera Selatan. Alat penangkap ikan ini terbuat dari anyaman rotan atau kawat yang berbentuk keranjang dengan ukuran panjang 63 cm dan berdiameter 12 cm.



Bingkai Kail

Selain serokan, tempirai, dan jala; pengunjung Museum Bahari juga dapat mengenal alat penangkap ikan lainnya, yaitu bingkai kail. Jika biasanya bingkai digunakan untuk memasang foto, bingkai yang satu ini digunakan untuk menangkap ikan.

Bingkai kail adalah alat penangkap ikan berwarna cokelat yang dilapisi kayu. Di beberapa sisinya terdapat 70 buah kail yang terbuat dari besi. Untuk ukuran bingkai kail, pada umumnya ditemukan dengan ukuran yang paling besar adalah dengan tinggi 17 cm dan yang paling kecil 5 mm.



Bubu No.1

Selain jala dan kail pancing yang sudah sering digunakan, juga terdapat satu jenis alat penangkap ikan yang tidak asing didengar, yaitu bubu. Bubu adalah sebuah jaring yang berbentuk seperti bangun ruang dan terbuat dari anyaman rotan yang berukuran tinggi 79 cm dan berdiameter 13 cm. Cara menggunakan bubu adalah menenggelamkannya ke dalam air agar ikan bisa terperangkap.

Koleksi Teknologi Pembuat Kapal



Masyarakat yang berkunjung ke Museum Bahari bisa melihat dan mempelajari beberapa jenis perahu tradisional yang berasal dari sejumlah daerah di Indonesia. Namun rasanya tidak lengkap jika tak sembari mengenal alat-alat yang digunakan dalam pembuatannya. Di Museum Bahari inilah masyarakat juga dapat mengenali beberapa alat yang digunakan dalam pembuatan perahu.

Adapun beberapa koleksi alat pembuat perahu yang dapat ditemui di Museum Bahari adalah mata bor, alat serut kayu, alat kayu pengukur serta penggaris, pasak, palu kayu, dan lain-lain. Dengan adanya koleksi mengenai teknologi pembuat perahu ini dan informasinya, masyarakat diharapkan bisa tertarik dengan dunia teknologi pembuat perahu dan ke depan mampu memajukan Indonesia dari sisi teknologi perkapalan atau perahu.



Panara

Panjang gagang panara adalah 60 cm. Sementara panjang matanya adalah 15 cm, dengan ujung berbentuk persegi panjang yang pipih dan tajam. Terdapat anyaman yang menghubungkan antara gagang dan mata panara.

mengasah.

Panara adalah alat pembuat perahu yang dikategorikan sebagai salah satu temuan di bidang teknologi pembuatan perahu tradisional yang dilakukan oleh pelaut Nusantara, khususnya di Banjarmasin, Kalimantan Selatan. Panara digunakan untuk memotong sisi bagian atas dari batang pohon, sehingga menghasilkan bagian atas perahu yang berlekuk ke dalam saat pembuatan Jukung Barito. Panara ber-fungsi selayaknya kapak yang digunakan untuk memahat, melubangi, memotong, dan



■ Belayung No. 1

Panjang gagang belayung adalah 56 cm. Sementara pegangan untuk tangan memiliki panjang 18 cm. Panjang mata belayung adalah 15 cm, dengan ujung berbentuk persegi panjang serta cembung setengah lingkaran yang pipih dan tajam. Terdapat anyaman yang menghubungkan antara gagang dan mata belayung.

Belayung, atau dapat juga disebut dengan beliung atau baliung, adalah alat pembuat perahu yang dikategorikan sebagai salah satu temuan di bidang teknologi pembuatan perahu tradisional yang dilakukan oleh pelaut Nusantara, khususnya di Banjarmasin, Kalimantan Selatan. Belayung digunakan untuk memotong dan melubangi batang pohon serta mengikis

lambung Jukung Barito untuk mengurangi ketebalannya. Belayung berguna seperti kapak beliung yang difungsikan untuk memahat, melubangi, memotong, dan mengasah. Gagangnya terbuat dari kayu yang berbobot ringan, seperti kayu dari pohon jelutung atau pohon pahera (sejenis manggis).



■ Temperang No. 1

Temperang adalah salah satu alat pembuat kapal atau perahu yang disimpan di Museum Bahari dengan ukuran panjang 53 cm. Alat ini terdiri atas bagian gagang dan mata temperang yang dihubungkan dengan anyaman.

Temperang juga merupakan salah satu alat temuan di bidang teknologi pembuatan perahu tradisional, khususnya di Banjarmasin, Kalimantan Selatan. Temperang dapat digunakan seperti kapak untuk memahat, melubangi, memotong, dan mengasah. Maka, temperang secara umum berfungsi sama seperti panara dan belayung. Hanya saja bagian batang yang pendek dan bengkok pada temperang digunakan untuk menghias bagian dalam perahu atau kapal.



■ Palu Kayu

Sama halnya dengan proses pembuatan beberapa benda lain, proses pembuatan perahu juga menggunakan palu yang disebut palu kayu. Penggunaan palu pada proses pembuatan kapal termasuk ke dalam teknologi pembuatan kapal yang berfungsi merapatkan antara satu kayu dan bagian/potongan kayu lain. Palu juga digunakan untuk membentuk dan menancapkan pasak.



Pasak Kayu

Pasak adalah salah satu komponen yang berfungsi sebagai penyambung antara satu bagian atau potongan kayu dan yang lain. Misalnya, pasak digunakan pada pembuatan tempat tidur, kursi, dan meja; termasuk kapal tradisional. Alat pembuatan pasak (pen) terdiri atas palu, pisau pembentuk dari kepala mata bor, kayu tebal untuk landasan mata pisau, dan rangka dari kayu untuk landasan mata pisau. Cara pembuatan pasak pun cukup simpel. Kayu-kayu dipotong sesuai ukuran yang diinginkan dan dibelah menjadi kecil-kecil. Kemudian dibentuk runcing salah satu ujungnya. Prinsip kerja dari teknologi ini, kayu dipegang menggunakan salah satu tangan lalu diletakkan di atas permukaan pisau, dan ujung kayu tersebut dipukul menggunakan palu dari atas. Dilihat sistem kerjanya, teknologi

ini kurang produktif karena beberapa keterbatasan, antara lain hasil pembentukan pasak kapal bulatannya kurang bagus di antara satu dan yang lain. Pasak ada yang pecah-pecah. Teknologi ini juga menguras tenaga manusia, mengurangi ketajaman pisau saat dipukul menggunakan palu, dan kapasitas produksi satu pasak per menit. Pasak pada umumnya terbuat dari kayu jati sebagai jenis kayu yang paling kuat dan bertekstur.



Alat Kayu Pengukur dan Menggaris

Seperti namanya, alat ini digunakan untuk mengukur, lalu menggarisi kayu yang akan dipotong, yang dioperasikan secara tradisional. Alat ini berfungsi mirip seperti penggaris, jangka sorong, mikrometer sekrup, atau sipatan yang lebih umum digunakan saat ini.



Alat Serut Kayu

Alat serut kayu tradisional ini berukuran panjang 28 cm, lebar 6 cm, dan tinggi 4 cm. Alat serut kayu ini terbuat dari kayu dan berfungsi mengurangi ketebalan secara perlahan-lahan dan untuk memperhalus permukaan kayu. Alat ini biasanya digunakan bersama dengan alat pahat, bor, gergaji, kilingan, dan sebagainya. Di Sulawesi Selatan, dalam proses pembuatan kapal pinisi, alat serut kayu dikenal dengan nama ketam. Begitu juga di Jawa dan Madura yang mengenal alat serut kayu sebagai pasah ketam (unduk pasah ketam).



1774
Toilet Gedung C
→ Kantor Pengelola
→ Ruang Koleksi
Perahu Asli





ANNO
1775

Koleksi Senjata



Selain perahu tradisional, biota laut, dan lainnya; Museum Bahari juga menjadi tempat penyimpanan beberapa koleksi yang berkaitan dengan persenjataan dunia maritim. Terdapat ruang penyimpanan yang menyajikan beberapa koleksi persenjataan yang biasa digunakan di bidang kelautan. Di antaranya yang disimpan di Museum Bahari adalah meriam.

Meriam No. 12

Meriam ini berbentuk silinder dengan bagian belakang (simpai penguat bagian pangkal) berdiameter lebih besar dibandingkan dengan diameter bagian depan atau muka laras (kaliber).

Meriam ini berbentuk silinder dengan bagian belakang (simpai penguat bagian pangkal) berdiameter lebih besar dibandingkan dengan diameter bagian depan atau muka laras (kaliber). Diameter bagian depan berukuran 11 cm. Panjang meriam 110 cm, dan keseluruhannya berwarna hitam. Meriam ini terdiri atas bagian muka laras (kaliber), kepala, leher, pen, pen penyambung, simpai penguat, dan penutup pangkal. Bagian hiasan pangkal (bongkol) berbentuk bulat polos. Pen dan penyambungannya terdapat pada bagian tengah. Satu simpai penguat dapat ditemukan pada bagian ujung, dua simpai terletak pada bagian tengah, sementara dua simpai lain ada pada bagian pangkal.

Meriam merupakan senjata yang terbuat dari logam untuk melontarkan tembakan jarak jauh. Meriam pertama kali digunakan oleh kerajaan Inggris untuk melawan Prancis pada 1436 (penyerangan terhadap wilayah Calais dalam rangka perang 100 tahun). Saat itu, meriam yang digunakan terbuat dari besi yang diberi alas kayu dan berukuran seperti senapan biasa, sehingga meriam tersebut disebut dengan meriam tangan. Meriam pertama kali masuk ke Indonesia pada abad ke-16 ketika bangsa Portugis datang dan diikuti oleh bangsa lain yang juga membawa meriam untuk kebutuhan ekspansi dan perang. Meriam berdasarkan bentuknya terbagi menjadi tiga jenis, yaitu meriam bumbung, coak, dan lela.

Sedangkan berdasarkan kegunaannya, meriam terbagi menjadi tiga jenis, yaitu meriam kapal, ban-teng, dan artileri. Meriam dalam istilah dunia Melayu lebih dikenal dengan sebutan lela. Pada sekitar abad XVII sampai XIX, baik istilah meriam maupun lela dapat ditemukan dalam hikayat, kidung, ataupun arsip-arsip kerajaan di Jawa, Sumatera, dan Kalimantan. Istilah ini mungkin sekali bersi-nonim dengan lantaka dalam bahasa Tagalog atau rentaka dalam bahasa Melayu Semenanjung. Menurut Lombard (1996), di dunia Melayu, istilah “meriam” sesungguhnya mengacu pada meriam-meriam besar, sedangkan lela digunakan untuk menyebut meriam-meriam berukuran kecil. Lantas, Manguin (1980) memperkirakan istilah tersebut berasal dari kata “Myriam” dan “Laylah”, merujuk pada nama diri perempuan. Namun Nadvi (1938) memberikan sedikit penjelasan bahwa pada abad XVI di Gujarat (India Selatan), terdapat sebuah meriam besar yang berasal dari Mesir yang diberi nama Laylah. Justru di dunia Melayu atau Kepulauan Nusantara, senjata artileri itu sangat populer disebut meriam, sebuah istilah yang sangat



mungkin diambil dari kata dalam bahasa Arab. Sinonim yang kemudian digunakan untuk menyebut meriam adalah bedil. Istilah ini diambil dari kata bahasa Tamil, yaitu “wedil”, untuk menyebut senjata api pada umumnya (Kem, 1902).

Meriam VOC no.1

Meriam-meriam Eropa juga sering disebut dengan 'meriam kapal' atau meriam 'pantai' dan banyak ditempatkan di benteng-benteng pertahanan.



Mirip dengan Meriam No. 12, Meriam VOC No. 1 ini juga berbentuk silinder dengan bagian belakang (simpai penguat bagian pangkal) dengan berdiameter lebih besar dibanding diameter bagian depan atau muka laras (kaliber). Ukuran diameter bagian depannya 124 cm, dengan panjang 20 cm dan keseluruhan berwarna hitam. Masih sama dengan Meriam No. 12, meriam ini juga terdiri atas bagian muka laras (kaliber), kepala, leher, pen, pen penyambung, simpai penguat, dan penutup pangkal. Bagian hiasan pangkalnya pun berbentuk bulat polos. Pen dan penyambungannya ada di bagian tengah. Satu simpai penguat juga dapat ditemukan pada bagian ujung, dua simpai terletak pada bagian tengah, sedangkan dua simpai lain ada pada bagian pangkal.

Yang membedakan, pada bagian bibir moncong meriam terdapat cetakan angka "7450". Pada bagian badan meriam ada lambang VOC di dalam perisai dengan huruf "Z" di bagian atas perisai dan huruf "M" di bagian bawah. Huruf "Z" dan "M" mengacu pada distrik tempat pembuatan meriam ini di Belanda. VOC-Chamber Zeeland terletak di Kota Middelburg yang merupakan tempat yang penting dan menjadi pusat kegiatan bagi VOC pada abad ke-17 dalam membuat peralatan yang berkaitan dengan aktivitas mereka pada masa itu.

Meriam-meriam ini diklasifikasikan berdasarkan asal-usul dan peletakannya. Terdapat jenis meriam yang berasal dari Eropa, Timur Tengah, Cina, dan dari lokal Nusantara sendiri. Identitas yang paling signifikan dan sekaligus membedakan dari meriam-meriam tipe Eropa dengan Nusantara adalah bentuk meriam Nusantara yang lebih kecil, ramping, serta umumnya kaya akan motif dekorasi berupa pola-pola tumpal dan naga.

Meriam Eropa juga sering disebut dengan "meriam kapal" atau meriam "pantai" dan banyak ditempatkan di benteng-benteng pertahanan. Meriam buatan Eropa ini umumnya banyak mengandung campuran bijih besi dengan penampang meriam yang relatif tebal tetapi berukuran besar. Ukuran yang besar tersebut memungkinkan meriam menjangkau target jauh, sebagaimana meriam tersebut diletakkan pada kapal-kapal perang atau benteng-benteng di garis pantai, seperti yang dapat ditemukan pada benteng di Pulau Onrust.

Pistol Perkusi



Pistol Perkusi ini memiliki panjang 43 cm dan diameter lubang pistol 5 cm, dengan warna cokelat kemerahan dan emas.

Pistol Perkusi ini memiliki panjang 43 cm dan diameter lubang pistol 5 cm dengan warna cokelat kemerahan dan emas. Pistol terdiri atas dua bagian dengan bahan yang berbeda. Bagian pegangan pistol terbuat dari kayu, sedangkan bagian larasnya terbuat dari logam dengan hiasan flora dan fauna. Pada bagian kiri dari arah hadap pistol terdapat blok pemukul (*hammer block*) dan pemukul (*hammer*) dari bahan logam berwarna emas. Bagian picu dan pelindung picu terbuat dari logam yang juga berwarna emas. Terdapat cincin tali pengikat yang berada di bawah pegangan pistol berbahan logam dengan warna emas.

Pistol ini dikenal juga dengan istilah *flintstone* yang menggunakan mekanisme penyulutan mesiu dengan menggunakan batu api. Pistol ini pertama kali diperkenalkan pada awal abad ke-17 dan selanjutnya terus digunakan hingga abad ke-18 dan ke-19. Penemuan mekanisme pistol ini telah menggantikan teknologi kancing sumbu dan kancing roda pada senjata api masa sebelumnya. Penggunaan mekanisme ini digantikan dengan mekanisme *flintlock* yang lebih melindungi tempat penyimpanan mesiu pada pistol/senapan yang diperkenalkan pada abad ke-19 akhir. Klasifikasi jenis pada pistol dibuat berdasarkan teknologi

atau mekanisme pelatuk atau pemicu yang dipasangkan pada bagian atas pistol atau senapan.

Koleksi Maket



Maket adalah bentuk tiruan dari suatu konstruksi yang dibuat dalam bentuk tiga dimensi dan berskala kecil. Maket dapat terbuat dari kayu, tripleks, gipsum, kertas, tanah liat, dan material lain. Maket berfungsi memberikan gambaran visual yang hampir menyerupai aslinya, sehingga maket merepresentasikan keadaan sesungguhnya. Maket terdiri atas berbagai jenis. Namun dalam hal *display* koleksi museum, maket akan berjenis simulasi dan diorama yang menunjukkan suatu konstruksi yang terbatas pada lingkup spasial serta temporal tertentu. Maket sebagai koleksi museum dapat memberikan sebuah pengalaman sensorik terkait fenomena spasial.

Koleksi maket yang dimiliki oleh Museum Bahari antara lain Maket Teluk Jakarta, Maket Pelabuhan Makassar, dan Maket Pelabuhan Banten yang terletak di Ruang Pelayaran Nusantara.



Maket Teluk Jakarta

Maket Teluk Jakarta ini diletakkan pada ketinggian 74 cm dengan ukuran alas untuk tiruan tiga dimensi berbentuk persegi berukuran 110 cm x 110 cm. Pada maket ini terdapat tiruan dari pesisir utara Jakarta (Teluk Jakarta) dengan gambaran tiruan gedung-gedung di wilayah Jakarta, beberapa area bangunan, wilayah di pesisir seperti pelabuhan Sunda Kelapa, dan sejumlah tiruan pulau yang berdekatan dengan pesisir utara Jakarta, yaitu Pulau Onrust, Cipir, Kelor, dan Bidadari.

Teluk Jakarta merupakan pusat dari Pelabuhan Sunda Kelapa yang pada zaman dahulu merupakan bagian dari sejarah perkembangan Kota Jakarta yang sebelumnya disebut Batavia. Di kawasan teluk ini, terdapat sejumlah peninggalan historis dan kekayaan ekologi yang sangat bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan. Wilayah ini juga pernah dan masih menjadi gerbang utama untuk menjangkau Kota Jakarta melalui jalur laut. Teluk Jakarta dikenal sebagai kawasan pesisir yang sangat sibuk, sehingga saat ini daerah tersebut harus berhadapan pada sedimentasi yang disebabkan oleh pengendapan lumpur yang dibawa dari sungai-sungai yang mengalir kota hingga kawasan satelitnya di Jawa Barat. Di sebelah utara teluk, terdapat gugusan kepulauan yang disebut dengan Kepulauan Seribu dan termasuk ke dalam administrasi Provinsi DKI Jakarta.





Maket Pelabuhan Makassar

Maket Pelabuhan Makassar ini diletakkan pada ketinggian 78 cm dengan ukuran alas untuk tiruan tiga dimensi berbentuk persegi berukuran 110 cm x 110 cm. Pada maket ini terdapat tiruan dari Benteng Somba Opu berbentuk persegi yang dialiri dua sungai. Beberapa bangunan di dalam dan di luar benteng serta laut biru.

Pada awal abad ke-16, Pelabuhan Makassar telah mempertukarkan beras, bahan makanan, emas dengan tekstil Gujarat, Benggali, dan Coromandel. Kapal-kapal dari Makassar berlayar ke Jawa, Malaka, Kalimantan, dan Siam serta semua tempat di antara Pahang dan Siam. Satu setengah abad kemudian, sebelum penaklukan Belanda, Makassar sudah berkembang menjadi satu mata rantai perdagangan regional rempah-rempah Maluku dan hasil laut dan hutan. Makassar menjadi pelabuhan penting untuk mengirimkan berbagai komoditas dari wilayah Timur Kepulauan Indonesia. Komoditas penting seperti lilin, tempurung penyu, budak belian, dan kayu cendana diekspor ke berbagai negara melalui pelabuhan Makassar. Pada abad ke-17 dan 18, Makassar sebagai kota pelabuhan penting bagi pemerintahan Hindia Belanda mengalami dinamika yang luar biasa dalam perdagangan dengan negara-negara lain. Makassar berkembang menjadi kota yang multi-etnis dengan etnis utama Makassar, Bugis, Cina, Melayu, atau peranakan yang kesemuanya memainkan peran vital dalam sejarah Makassar, dan interaksi di antara mereka menciptakan identitasnya. Pada abad ke-19, perdagangan Makassar mengalami kemajuan dan

kegairahan sebagai pengaruh tidak langsung dari Inggris yang memberlakukan perdagangan bebas. Sistem perdagangan bebas menguntungkan para pelayar dan pedagang dari Makassar, Bugis, Mandar, Selayar, dan Buton.

Benteng Somba Opu merupakan benteng utama Kerajaan Gowa, tempat kediaman Sultan atau Raja Gowa. Adapun keunikan dan daya tarik dari benteng adalah pembuatan benteng tersebut dari tanah liat dan putih telur sebagai pengganti semen. Benteng Somba Opu sebelumnya merupakan bandar yang ramai dan penting dalam lalu lintas perdagangan dunia pada abad ke-16. Kira-kira tahun 1600, Somba Opu menyediakan perbekalan bagi kapal yang akan melanjutkan pelayaran baik ke timur maupun ke barat dan merupakan pelabuhan perdagangan yang sangat ramai. Benteng Somba Opu dan kota di sekitarnya dijadikan pula ibu kota dan pelabuhan terbesar Kerajaan Gowa. Benteng Somba Opu dikawal oleh amat banyak benteng pertahanan yang seolah-olah bertebaran di wilayah kawasan inti Kerajaan Gowa. Ini antara lain Benteng Tallo, Benteng Ana Tallo, Benteng Ujung Tana, Benteng Patunuang, Benteng Ujung Pandang, Benteng Bariboso, Benteng Mariso, Benteng Pannakukang, Benteng Garassi, Benteng Galesong, Benteng Sanrobone, Benteng Barombong, Benteng Bontorannu, dan Benteng Kale Gowa.



Maket Pelabuhan Banten

Maket Pelabuhan Banten ini diletakkan pada ketinggian 78 cm dengan ukuran alas untuk tiruan tiga dimensi berbentuk persegi berukuran 110 cm x 110 cm. Pada maket ini terdapat tiruan dari Benteng Kerajaan Banten berbentuk hampir menyerupai persegi tetapi tidak dalam satu garis lurus. Ditampilkan juga dalam maket ini Benteng Kerajaan Banten dikelilingi oleh air (parit). Di dalam dan luar benteng terdapat beberapa tiruan bangunan. Ada juga tiruan hutan dan bentang laut.

Kota Pelabuhan Banten merupakan salah satu kota pelabuhan yang aktif memainkan peranan penting, terutama di dunia perdagangan. Kota Banten yang terletak di tepi sungai merupakan pelabuhan yang baik, karena dapat dilayari kapal-kapal besar sampai jauh ke pedalaman. Daerah pedalaman menghasilkan beras dan bahan pangan lain sebagai komoditas ekspor. Sultan Maulana Yusuf adalah pemimpin Banten yang membangun benteng sebagai sarana pertahanan yang kemudian berimplikasi besar pada stabilnya perdagangan di Banten.





Koleksi Peta



Peta merupakan suatu benda yang menggambarkan satu atau beberapa wilayah berbentuk skala kecil. Wilayah yang dapat digambarkan dengan peta bisa berupa wilayah daratan ataupun lautan. Dan di Museum Bahari juga terdapat beberapa koleksi peta yang berkaitan dengan kebaharian dan kemaritiman Indonesia.

Koleksi peta yang dimiliki oleh Museum Bahari antara lain peta batas maritim Negara Kesatuan Republik Indonesia, peta Approaches to Tanjung Priok (Jawa - North Coast), dan peta Gilolo I (Moluccae Insulae Celeberrimae).



Peta Batas Maritim Negara Kesatuan Republik Indonesia

Peta ini merupakan peta dua dimensi berskala 1:3.000.000 berbentuk persegi panjang dengan panjang 200 cm dan lebar 150 cm. Peta dilindungi oleh bingkai yang dilapisi kaca. Peta ini terbuat dari media kertas, menggambarkan wilayah perairan Indonesia yang berbatasan dengan beberapa wilayah negara lain, seperti India, Thailand, Malaysia, Singapura, Australia, Vietnam, dan Papua Nugini. Peta ini juga dilengkapi legenda sebagai informasi simbol-simbol yang ada di peta tersebut dan informasi lain yang ada di bagian bawah peta.

Eksklusif sejauh 200 mil laut, dan Landas Kontinen.

Di antara ke-10 negara yang memiliki batas darat dengan Indonesia adalah Papua Nugini dan Timor Leste. Indonesia sebagai negara yang utuh dan merdeka juga menyatakan adanya batas maritim Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tidak dapat diintervensi. Akan tetapi, sejauh perkembangan kemaritiman di Indonesia, permasalahan perbatasan dinilai sangat penting untuk kedaulatan atau eksistensi negara dan pengelolaan maritim di Indonesia. Selain memandang dari sudut pandang sejarah, perlu diperhatikan juga dasar yuridis berdasarkan UNCLOS 1982 dan adanya peranan Hukum Laut (*law of the sea*) yang diadakan melalui konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Adanya pembagian wilayah laut meliputi Laut Teritorial, Zona Tambahan, Laut Bebas, dan tentang Landas Kontinen. Delimitasi batas maritim perlu dipahami sebagai wilayah kekuasaan suatu negara, khususnya bagi negara kepulauan batasannya, antara lain untuk Laut Teritorial sejauh 12 mil laut, Zona Tambahan sejauh 24 mil, Zona Ekonomi



Peta Approaches to Tanjung Priok (Jawa – North Coast)

Peta ini merupakan peta dua dimensi berskala 1:55.000 berbentuk persegi panjang, dengan panjang 108 cm, dan lebar 73 cm. Peta dilindungi oleh frame yang dilapisi kaca. Peta ini terbuat dari media kertas, menggambarkan wilayah pesisir Utara Jakarta (Teluk Jakarta), disertai dengan wilayah perairannya Laut Jawa yang juga menunjukkan beberapa pulau lain di dalam peta tersebut. Peta ini tidak dilengkapi oleh legenda, namun ada beberapa informasi keterangan di bagian pojok kiri bawah peta.

Tanjung Priok Jakarta adalah pelabuhan tersibuk dan terbesar di Indonesia. Pelabuhan Tanjung Priok berada di wilayah kerja Pelindo II (dua) merupakan salah satu BUMN di sektor perhubungan yang bergerak dalam bidang jasa kepelabuhanan dan logistik. Anak perusahaan Pelindo II (dua) yang khusus melakukan kegiatan pengusahaan di Pelabuhan Tanjung Priok adalah PT. Pelabuhan Tanjung Priok (PT. PTP). Undang-Undang Pelayaran memberikan hak serta kedudukan yang istimewa kepada Otoritas Pelabuhan untuk bertindak atas nama Pemerintah menjalankan hak selaku pemegang konsensi atau perjanjian dengan pihak Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dan BUP harus mendapatkan konsesi dari Pemerintah melalui OP untuk dapat melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan dan tidak terkecuali di Pelabuhan Tanjung Priok. Sebelum menelaah informasi lebih lanjut, perlu diketahui bahwa peta pelayaran Tanjung Priok memiliki keterkaitan dari wilayah Jawa ke wilayah lainnya. Peta Tanjung Priok meliputi kawasan

pinggiran, hinterland, dan keseluruhan wilayah kemaritiman Pelabuhan Tanjung Priok.



■ Peta Gilolo I (Moluccae insulae Celeberrimae)

Peta ini merupakan peta dua dimensi berbentuk persegi panjang dengan panjang 55 cm dan lebar 45 cm. Peta ini dilindungi oleh bingkai yang dilapisi kaca. Peta terbuat dari media kertas, menggambarkan wilayah Kepulauan Maluku, yang di antaranya mencakup Gilolo (Jailolo), Machian (Makian), Timor atau Motir (Moti), Pottebackers Eylandt, Tidore, Ternate, dan Bachian (Bacan). Dalam peta ini, terdapat beberapa gambar kapal. Di bagian pojok kanan bawah ada gambar dua orang yang sedang melihat melalui teropong. Peta ini tidak dilengkapi oleh legenda, tetapi ada informasi keterangan di bagian pojok kiri bawah peta.

Jailolo merupakan sebuah kecamatan yang berada pada Kabupaten Halmahera Barat, Maluku Utara, Indonesia. Di kecamatan ini terdapat sebuah pelabuhan yang bernama Pelabuhan Jailolo. Pemerintah Kabupaten Halmahera Barat berencana mengembangkan fasilitas pelabuhan guna meningkatkan kegiatan ekonomi dan menunjang kelancaran perdagangan antarpulau ke Kabupaten Halmahera Barat itu sendiri. Penambahan fasilitas pelabuhan direncanakan dengan menambahkan panjang dermaga pada Pelabuhan Jailolo agar kapal dengan ukuran 3.000 DWT dapat merapat pada pelabuhan tersebut. Ada tiga *layout* dermaga yang akan dimodelkan dan disimulasikan dengan bantuan *software* (perangkat lunak) Delft3D untuk membandingkan pola arus dan laju sedimentasinya. Kecepatan arus rata-rata di area manuver kapal pada layout Dermaga Eksisting adalah 0,0304

cm/s, sedangkan pada layout Dermaga Alternatif 1 adalah 0,0270 cm/s dan 0,0083 cm/s pada *layout* Dermaga Alternatif 2. Rata-rata laju sedimentasi di area manuver kapal pada layout Dermaga Eksisting adalah 0,566 m/tahun. Sedangkan pada *layout* Dermaga Alternatif 1 adalah 0,480 m/tahun, dan 0,803 m/tahun pada *layout* Dermaga Alternatif 2. Peta Jailolo menggambarkan arus dan pelayaran pelabuhan tersebut sebagai pelabuhan di kewilayahan Maluku.



Part of IAVA (A Large Draught of the Coast of IAVA from Bantam Point to Batavia)

Peta ini merupakan peta dua dimensi berbentuk persegi panjang dengan panjang 108 cm dan lebar 53 cm. Peta dilindungi oleh bingkai yang dilapisi kaca. Peta ini terbuat dari media kertas, menggambarkan wilayah pesisir Utara Pulau Jawa dengan fokus pada Batavia dan Banten, beserta wilayah perairan Laut Jawa. Terlihat pula beberapa pulau di dalam peta tersebut. Peta ini tidak dilengkapi oleh legenda, tetapi terdapat informasi keterangan di bagian pojok kiri bawah peta. Kata “Jawa” dalam peta ini ditulis dengan menggunakan kata “IAVA”, sementara “Banten” diidentifikasi dari tulisan “Bantam”.

dinilai kurang efektif sehingga perlu adanya analisis terhadap perkembangan pelayaran dari wilayah Jawa (Batavia) dan Banten hingga saat ini dengan menimbang perspektif sejarah.

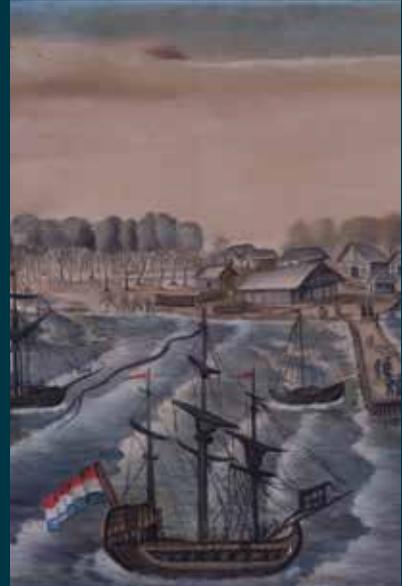
Peta kekuasaan dan pengaruh Kerajaan Majapahit memiliki keterkaitan dengan jenis-jenis kapal di Laut Jawa ditentukan dan dilihat melalui grafik jumlah pelayaran dan muatan kapal VOC (kongsi dagang Belanda) dari Belanda menuju Batavia kemudian kembali ke Belanda yang selanjutnya berlabuh di kewilayahan Pelabuhan Banten. Wilayah Jawa dan Pelabuhan Banten dideskripsikan sebagai salah satu kekayaan budaya bahari yang perlu dilestarikan. Secara keseluruhan, budaya bahari diperkaya dengan hasil tangkapan, khususnya dalam wilayah Jawa dan Banten, yang dibuktikan melalui proporsi budi daya yang dimanfaatkan secara optimal hingga kini. Dilihat dari perkembangan sejarah, kemaritiman sebagai suatu budaya bahari didukung oleh perkembangan pelabuhan dan jaringan sehingga terwujud kemitraan yang sinergis dan efektif antarpelabuhan. Sebagai suatu pelabuhan yang dinilai legenda, tingkat kecukupan pelayaran dan jaminan keselamatan masih







Koleksi Lukisan



Selain koleksi asli yang memiliki nilai sejarah, Museum Bahari juga menyimpan koleksi berupa lukisan. Tidak sekadar sebuah lukisan, jenis koleksi yang disajikan tentunya mempunyai nilai seni tinggi dan bermakna karena tidak lepas dari nilai sejarah Indonesia.

Koleksi lukisan yang terdapat di Museum Bahari di antaranya lukisan Laksamana Malahayati, lukisan Pelabuhan Sunda Kelapa abad XVIII, dan lukisan ilustrasi pertarungan bajak laut yang disajikan di buku koleksi ini.



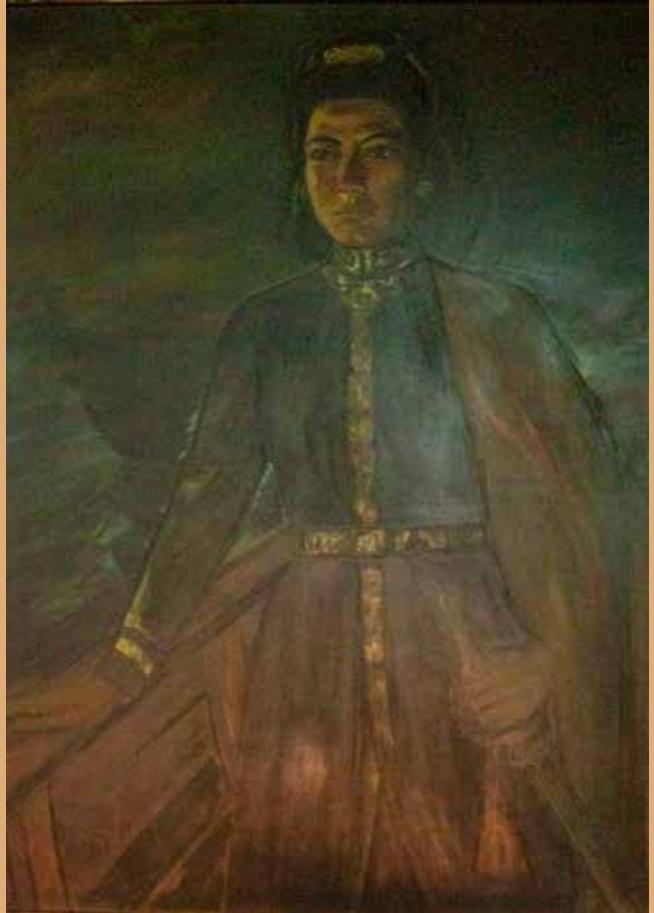
Lukisan Pelabuhan Sunda Kelapa Abad ke XVIII

Lukisan Pelabuhan Sunda Kelapa Abad XVIII sebagai salah satu koleksi milik UP Museum Kebaharian Jakarta terletak di salah satu ruangan di Menara Syahbandar. Lukisan Pelabuhan Sunda Kelapa Abad XVIII ini merupakan lukisan yang dibuat di atas kanvas dan dibingkai dengan *frame* kayu. Panjang bingkai kayu sekitar 110 cm dengan lebar *frame* kayu sekitar 70 cm dan ketebalan 6 cm. Sementara itu, lukisan Pelabuhan Sunda Kelapa Abad XVIII yang terpampang di dalam frame memiliki ukuran panjang sekitar 98 cm dan lebar 58 cm.

Lukisan Pelabuhan Sunda Kelapa Abad XVIII ini memiliki nuansa berupa sudut pandang pelukis yang melihat keadaan pelabuhan dari arah laut, tepatnya di atas kapal yang berada di belakang kapal-kapal yang terdapat di dalam lukisan tersebut. Dari lukisan tersebut dapat dilihat adanya beberapa jenis kapal yang dilukiskan berbentuk kapal-kapal kongsi dagang dari Eropa. Beberapa kapal digambarkan menggunakan bendera Belanda dan beberapa yang lain digambarkan memiliki warna bendera merah. Dilukiskan keadaan pelabuhan masih terdapat dinding Kota Batavia dan jalur sungai. Terdapat pula lukisan bangunan Balai Kota (sekarang Museum Sejarah Jakarta) dan gambaran dari Kastil Iacatra di sisi kanan lukisan.

Pelabuhan-pelabuhan yang terdapat di Indonesia salah satunya adalah Pelabuhan Sunda Kelapa. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang menyumbang gagasan sejarah dan kebudayaan sejak abad XVIII. Beragam gagasan sejarah tersebut dituangkan

ke dalam karya seni berupa lukisan. Lukisan tersebut digambarkan sebagai pandangan penulis terhadap pelabuhan dan dominasi warna yang khas dalam mendeskripsikan Pelabuhan Sunda Kelapa.



Lukisan Laksamana Malahayati

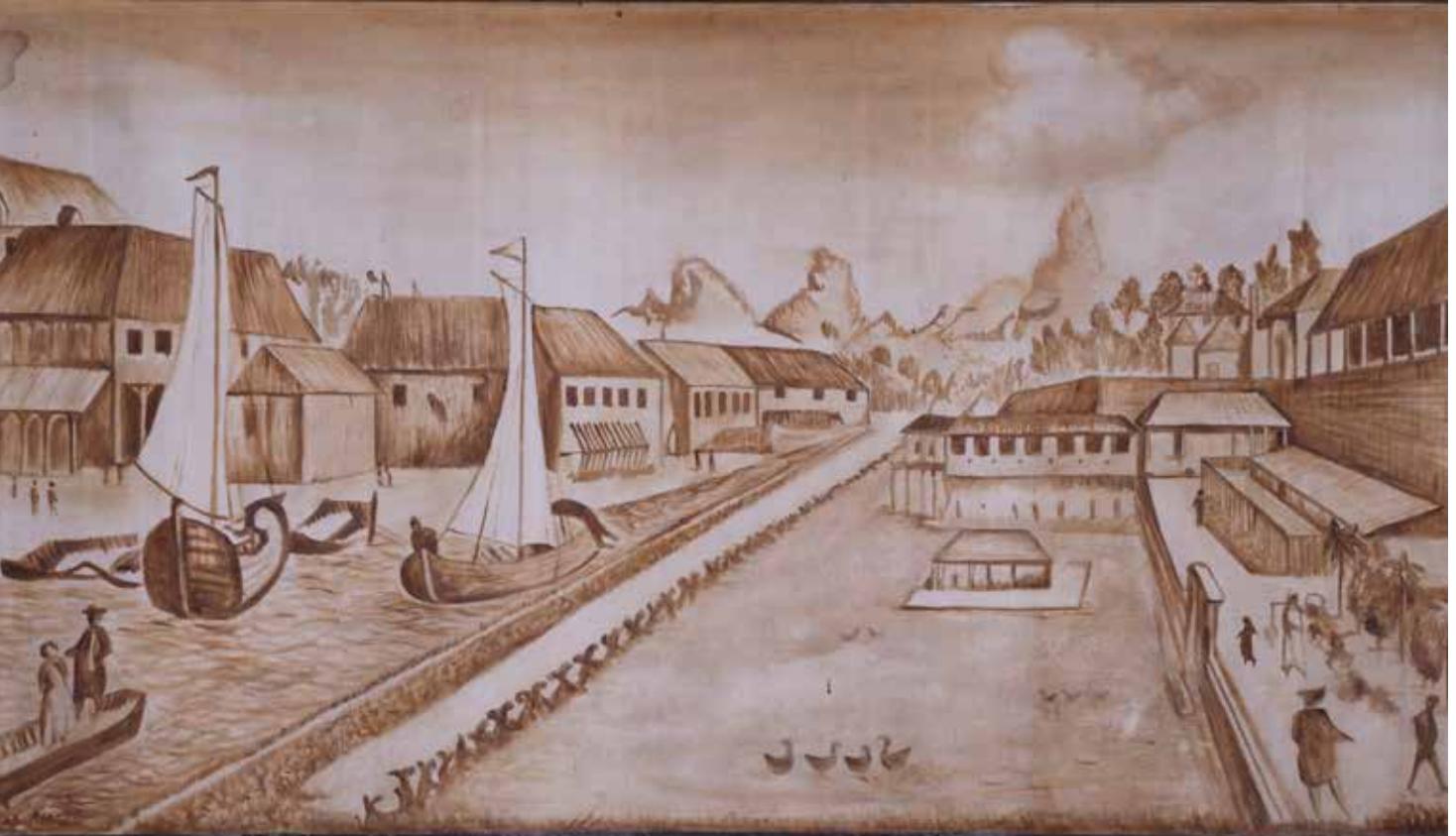
Lukisan ini menggambarkan tokoh Laksamana Malahayati, yaitu seorang tokoh pejuang dari Kesultanan Aceh. Tokoh ini digambarkan berdiri dengan menggunakan atribut baju khas tradisional, hiasan rambut, dan jubah yang berkibar. Media yang digunakan merupakan kanvas dengan cat minyak, dominasi warna yang digunakan gelap seperti biru tua, abu-abu, dan merah. Lukisan ini berada dalam *frame* berbentuk persegi berbahan kayu yang memiliki motif di tiap sisinya.

Laksamana Malahayati merupakan laksamana laut perempuan pertama di dunia. Beliau hidup pada masa Kesultanan Aceh sekitar 15-16 M. Malahayati merupakan keturunan dari pendiri Kerajaan Aceh. Laksamana Malahayati mendapatkan pendidikan militernya ke Ma'had Baitul Maqdis setelah lulus dari pesantren. Selesai menempuh pendidikan militernya, dia menikah dengan salah seorang prajurit pelaut yang kemudian terbunuh ketika berperang melawan Portugis di Teluk Haru. Malahayati bersumpah untuk membalas dendam atas kematian suaminya. Selanjutnya, Malahayati meminta armada dan pasukan ke Sultan. Armada tersebut dikenal dengan armada Inong Bale. Dengan armada ini, Malahayati banyak berperang melawan Belanda dan Portugis.

Dari sekian banyak cerita heroik tentang Malahayati, salah satunya adalah cerita pertarungannya melawan komandan pasukan Belanda yaitu Jenderal Cornelis de Houtman. Pertarungan itu berakhir dengan tewasnya de Houtman di

ujung pedang Malahayati pada pertempuran satu lawan satu di geladak kapal pada 11 September 1599. Peristiwa itu sempat membuat geger negara-negara Eropa, khususnya Kerajaan Belanda. Akibatnya, Malahayati menjadi orang yang paling diburu oleh pasukan penjajah saat itu.

Perjuangan Laksamana Malahayati terhenti pada 1606 setelah ia gugur saat bertempur melawan pasukan Portugis di Perairan Selat Malaka. Ia dimakamkan di Lereng Bukit Lamkuta, sebuah desa nelayan yang berjarak 34 km dari Banda Aceh. Atas keberaniannya, Malahayati mendapat gelar laksamana.



PELABUHAN SUNDA KELAPA PADA ABAD KE XVIII

Lukisan Pelabuhan Sunda Kelapa

Lukisan ini menggunakan media kanvas dan cat minyak. Menggambarkan situasi di Pelabuhan Sunda Kelapa abad ke-18. Lukisan ini dipindai berdasarkan sketsa koleksi yang ada di Trappen Institut Amsterdam. Objek yang digambarkan yaitu pelabuhan beserta kapal-kapal yang berlabuh, bangunan, dan lanskap alam seperti pegunungan sebagai latarnya. Lukisan ini menggunakan *frame* kayu berbentuk persegi panjang.

Pelabuhan Sunda Kelapa terkenal di dalam silang budaya bahari. Sebelum adanya teknologi mesin, para pelaut menempuh perjalanan yang cukup panjang dari Pelabuhan Sunda Kelapa menuju pelabuhan tujuan. Sebagai contoh, perjalanan dari Jakarta ke Palembang pada masa menggunakan teknologi layar ditempuh sampai berbulan-bulan.

Hal tersebut disebabkan ramainya nuansa dan perdagangan di Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai salah satu tempat transit kapal-kapal baik dari masyarakat lokal maupun dari perairan luar Batavia.



Lukisan Ilustrasi Pertarungan Bajak Laut

Dalam lukisan ini digambarkan beberapa kapal yang sedang berlayar di lautan samudra. Tidak sedang mencari tangkapan laut, melainkan suasana yang terlihat adalah suatu pertempuran antarbeberapa kelompok yang ternyata merupakan bajak laut.

Cerita lanun itu menjelaskan tentang sejarah permukiman penduduk, relasi kekuasaan dengan kekuatan politik, ekonomi, dan kebudayaan orang Kangean dengan masyarakat dari berbagai kawasan serta tergabung ke dalam sistem dunia. Di sisi lain, berbagai kekuatan itu menjelaskan terjadinya proses integrasi di kawasan Kangean. Sejarah kawasan dapat menyajikan sejarah otonom khas Indonesia yang tidak terjebak pada pendekatan maritim atau darat disertai periodisasi. Lapian dengan kondisi bahari Indonesia menggagas pentingnya sejarah maritim dengan pendekatan unit kelautan sehingga mengabaikan potensi darat. Laut perlu dijadikan sebagai pusat terjadinya sinergi integrasi ribuan pulau di Indonesia, seperti di Asia Tenggara. Contoh dari kisah ini adalah adanya pendeskripsian bajak laut Eropa yang berada di wilayah darat dan bajak laut yang menjadi penguasa di lautan.



Lukisan Ilustrasi Melawan Badai di Lautan

Lukisan yang juga berlatar keadaan di tengah laut ini menunjukkan keadaan yang menjadi musuh bagi para pelaut, yaitu badai. Dalam lukisan ini ditunjukkan beberapa pelaut yang sedang berusaha melawan dahsyatnya badai di lautan.

Karya-karya seni lukis yang diciptakan merupakan bentuk ekspresi dari keresahan-keresahan tentang fenomena maritim. Tujuannya adalah memperoleh tanggapan bagi seluruh kalangan masyarakat, khususnya para pencinta seni. Harapannya agar permasalahan pudarnya kemaritiman bangsa ini dapat segera mendapatkan solusinya. Fenomena Maritim Indonesia merupakan tinjauan karya yang menghadirkan beberapa karya yang memiliki kemiripan baik secara tema maupun visual, di antaranya adalah karya dari beberapa perupa yang reputasinya minimal bertaraf nasional. Beberapa karya perupa yang dijadikan sebagai tinjauan adalah Affandi yang berjudul “Badai Pasti Berlalu” dan Hendra Gunawan yang berjudul “Pasar Ikan di Pinggir Pantai”. Tinjauan yang dimaksud bukan untuk meniru atau mengikuti sesuatu yang sudah ada. Beberapa karya perupa tersebut dipajang bertujuan agar karya yang diciptakan mencapai sebuah titik maksimal. Selain itu, lukisan ini ditampilkan agar memiliki karakter yang personal, baik segi teknik maupun gagasan, sehingga karya-karya tugas akhir yang dibuat merupakan karya yang berdasarkan pada nilai orisinal yang muncul dari dalam pribadi. Salah satu karya lukisan sang maestro Affandi berjudul “Badai Pasti Berlalu” mengisahkan sebuah perahu yang terombang-ambing oleh ombak dan badai

di tengah samudra. Pada lukisan tersebut visual dimunculkan dengan menggunakan bentuk-bentuk perahu bercadik dan berada di tengah lautan badai.



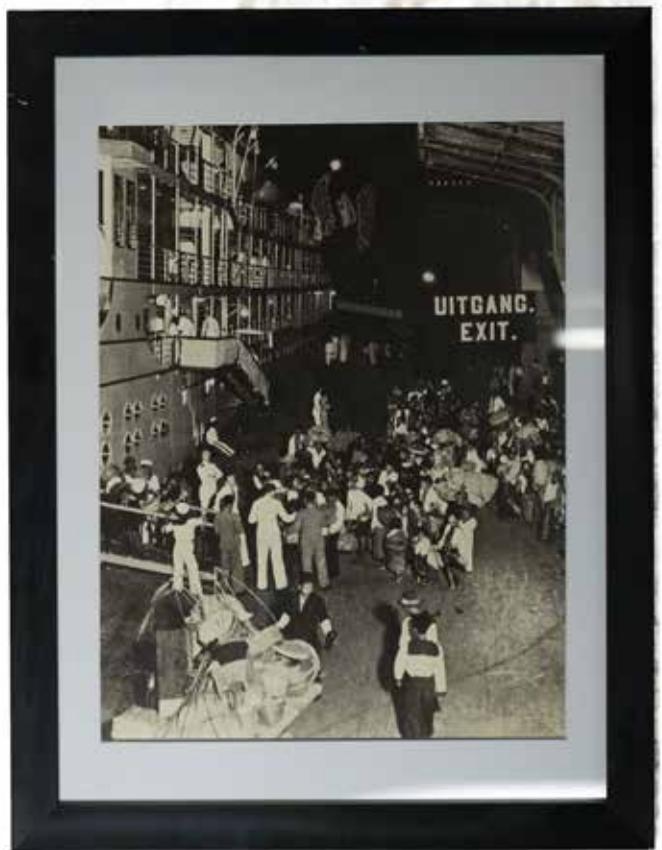


Koleksi Foto



Selain lukisan, Museum Bahari juga menyajikan koleksi yang bisa membawa pengunjung menyelami sejarah Indonesia melalui koleksi foto. Foto-foto yang disajikan merupakan saksi sejarah berkelanjutan yang seperti mampu menarik pengunjung terbawa ke pada masa silam.

Koleksi foto yang dapat dilihat adalah foto penumpang kapal di Pelabuhan Tanjung Priok, foto prosesi mandi inisiasi ABK, foto Kapal S.S. Gede Rotterdam, dan masih banyak lainnya.



Penumpang Kapal di Pelabuhan Tanjung Priuk

Bingkai foto ini memiliki ukuran panjang 52 cm dan lebar 50 cm. Foto di dalam bingkai berukuran panjang 38 cm dan lebar 29 cm. Foto menampilkan suasana keramaian penumpang kapal di Pelabuhan Tanjung Priuk.

Pelabuhan Tanjung Priuk mulai berfungsi pada 1877.

Setelah menguasai Pelabuhan Banten, VOC memperluas penguasaannya pada wilayah pelabuhan dan pesisir yang berdekatan dengan Banten. Salah satunya adalah kawasan Jayakarta dengan pelabuhannya yang bernama Sunda Kelapa. Pelabuhan Sunda Kelapa lalu menjadi pusat perdagangan dan keluar-masuk kapal baru yang melayani urusan dagang dengan bangsa Eropa. Seiring berjalannya waktu, perairan di sekitar pelabuhan tersebut mengalami sedimentasi dan pendangkalan karena aktivitas keluar-masuk kapal yang sangat ramai. Kapal-kapal besar lantas kesulitan berlabuh dekat pelabuhan dan hal ini menimbulkan kekhawatiran tersendiri untuk Belanda. Sebab, di waktu yang bersamaan, Terusan Suez dibuka dan diperkirakan arus perdagangan akan semakin meningkat. Maka, pemerintah Kerajaan Belanda memutuskan untuk membangun Pelabuhan Tanjung Priuk yang letaknya sekitar 9 kilometer sebelah timur dari Pelabuhan Sunda Kelapa, yang ketika itu berstatus tanah partikelir yang dimiliki oleh beberapa tuan tanah, seperti Hana binti Sech Sleman Daud, Oeij Tek Tjiang, Said Alowie bin Abdullah Atas, Ko Siong Thaij, Gouw Kimmirt, dan Pattan. Tanah diambil alih pemerintah kerajaan, lalu disewakan ke Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM), perusahaan pelayaran dan perkapalan Kerajaan Belanda.



Prosesi Mandi Inisiasi ABK

Bingkai foto ini memiliki ukuran panjang 52 cm dan lebar 50 cm. Terdapat dua foto yang disusun secara vertikal yang ukurannya sama, yaitu panjang 26 cm dan lebar 19 cm. Kedua foto, baik yang atas maupun bawah, menggambarkan proses inisiasi anak buah kapal (ABK) di suatu kapal pesiar.

Untuk memupuk jiwa bahari, TNI Angkatan Laut mengenal satu tradisi yang dilakukan untuk menahbiskan mereka yang akan menjadi pelaut dan menjadi warga laut, yaitu dengan melaksanakan upacara mandi khatulistiwa. Upacara pemandian ini dilakukan pada saat kapal melintasi garis khatulistiwa. Kegiatan ini memiliki hubungan dengan tradisi para pelaut Eropa yang kemudian diikuti oleh pelaut-pelaut di seluruh dunia yang bertujuan keselamatan kapal beserta anak buahnya dengan jalan minta doa restu kepada Dewa Laut Neptunus. Menurut kepercayaan orang Barat kuno, Neptunus adalah dewa yang menguasai lautan dan para pelaut harus tunduk kepadanya. Di zaman dahulu, orang-orang Eropa selalu mengadakan upacara kepada Dewa Neptunus pada setiap tanggal 23 Juli yang tidak terbatas pada tempat upacaranya. Setelah abad XVI ketika bangsa Eropa mulai menjadi pedagang perantara rempah-rempah yang diambil dari pedagang Arab dan Gujarat di Istanbul, Turki, upacara pemujaan terhadap Dewa Neptunus berubah bentuknya. Mereka tidak lagi sekali setahun mengadakan upacara, tetapi setiap kali berlayar ke Timur Tengah.

Hal ini disebabkan pelayaran pada waktu sangat berbahaya dan keamanan kapal belum dapat dijamin dengan pasti, karena konstruksi kapal layar yang terbuat dari kayu itu belum tentu dapat menahan badai yang dahsyat. Setelah terjadi peperangan di Timur Tengah, perdagangan rempah-rempah melalui Istanbul mulai terganggu. Kemudian timbullah usaha dari negara-negara Eropa untuk mencari rempah-rempah itu sendiri ke negara penghasil. Pada permulaan abad XVI banyak kapal Inggris, Prancis, Spanyol, Belanda, dan Portugis mengarungi lautan melalui Tanjung Harapan dengan tujuan Timur Jauh. Pelayaran ke Timur Jauh lebih berbahaya lagi dan memakan waktu yang cukup lama jika dibandingkan dengan pelayaran ke Lautan Tengah. Perjalanan ke Tanjung Harapan ini mengandung unsur kebanggaan juga.

Pertama, ini karena mereka dapat melampaui garis lintang (nol) cukup lama dan menegangkan. Dari sebab itu, para pelaut memindahkan upacara pesta Dewa Neptunus ini ketika melintasi wilayah khatulistiwa. Pada garis khatulistiwa ini, semua pelaut yang untuk pertama kali berlayar akan dimandikan dengan disaksikan oleh Dewa Neptunus agar awak beserta kapal dilindungi dari malapetaka. Tradisi ini kemudian menyebar luas dan sampai sekarang masih dilaksanakan terutama di kalangan Angkatan Laut, meskipun upacara itu lebih ditekankan pada pembinaan kekompakan para pelaut. Tradisi mandi khatulistiwa dapat dilihat sebagai kegiatan membersihkan diri sebelum melakukan pekerjaan setiap hari. Kedua, ini sebagai pengesahan yang menyangkut berbagai bidang, antara lain pengesahan meninggalkan masa remaja dan memasuki masa dewasa (suatu kebiasaan yang harus dilalui oleh seseorang apabila memasuki jenjang perkawinan), pengesahan nama kapal apabila suatu kapal diberi nama, serta pengesahan yang merupakan kebanggaan menjadi warga laut dan agar supaya kapal itu selamat dalam perjalanan. Awak kapal yang baru pertama kali melintasi garis khatulistiwa harus menjalani upacara atau penginisiasian ini karena telah menjadi tradisi bagi TNI Angkatan Laut, terutama untuk memupuk kebanggaan korps masing-masing. Tradisi mandi khatulistiwa ini telah menjadi tradisi universal pula di kalangan Angkatan Laut di dunia dan merupakan dasar pembinaan mental ataupun moral bagi seluruh awak kapal.



■ Kapal S.S. Gede Rotterdam

Bingkai foto ini memiliki ukuran panjang 52 cm dan lebar 50 cm. Foto di dalam bingkai berukuran panjang 41 cm dan lebar 29 cm. Foto menggambarkan kapal S.S. Gede milik N.V. Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam, yang sedang singgah di Marseilles, Prancis.

S.S. Gede merupakan kapal milik N.V. Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam, yang mulai dikonstruksikan pada 1892 oleh NV Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' di Vlissingen, Belanda. Kapal terdiri atas tiga dek untuk penumpang yang terdiri atas tiga kelas. Kapal digerakkan dengan mesin uap empat silinder yang dapat membawa kapal melaju dengan kecepatan 12 mil laut per jam. Pada Januari 1912, S.S. Gede menjadi kapal pertama yang memasuki pelabuhan Belawan, Sumatera.

Pada 1910, kapal ini dijual ke Cia Naveira del Pacifico - Quamas Mexico dan diberi nama baru, yaitu "General y Pesqueira". Lalu, pada 1916, kapal ini kembali dijual ke Kishimoto di Kisen, Jepang, dan diberikan nama baru "Shigizan Maru".



Suasana di Atas Kapal S.S Patria Rotterdam

Bingkai foto ini memiliki ukuran panjang 52 cm dan lebar 50 cm. Foto di dalam bingkai ini berukuran panjang 26 cm dan lebar 20 cm. Foto tersebut menggambarkan para penumpang (orang dewasa dan anak-anak) yang berada di atas kapal pesiar S.S. Patria Rotterdam.

S.S. Patria Rotterdam adalah kapal milik perusahaan Royal Rotterdam Lloyd Line yang pada saat itu memiliki rute pelayaran Batavia-Rotterdam dan transit di beberapa pelabuhan seperti Southampton, Marseilles, Belawan, serta Tangier. Berdasarkan arsip pemerintah Kerajaan Inggris, kapal ini pernah singgah dan menurunkan penumpang di Southampton pada 10 Juni 1926.



Buruh Jawa setelah Turun dari Kapal di Pangkalan Paramaribo

Bingkai foto ini memiliki ukuran panjang 60 cm dan lebar 50 cm. Foto di dalam bingkai ini berukuran panjang 38 cm dan lebar 28 cm. Foto ini menggambarkan sejumlah buruh Jawa setelah mereka turun dari sebuah kapal yang membawa mereka ke Pangkalan Paramaribo, Suriname, di sekitar tahun 1925.

Masuknya orang-orang Indonesia yang mayoritas dari Jawa ke Suriname dimulai sejak 1890, yakni pada masa kolonial. Setelah itu, pengiriman terus dilakukan hingga tahun 1939. Belanda mengirimkan ribuan orang dari Indonesia ke Suriname, yang kebanyakan berasal dari Jawa Tengah, tetapi ada pula mereka yang berasal dari Jawa Timur dan Jawa Barat. Di sana mereka menjadi tenaga kerja atau budak yang ditempatkan di beberapa perkebunan. Dari tahun 1890 hingga 1939, terdapat lebih dari 32.000 orang Indonesia yang dikirim ke Suriname. Suriname sendiri juga merupakan wilayah jajahan Belanda, yang ketika itu mengalami kekurangan sumber daya manusia untuk proses eksplorasi dan eksploitasi yang dikehendaki pihak kolonial.

Penduduk Jawa dipilih sebagai subjek migrasi karena beberapa hal, seperti padatnya penduduk Jawa yang menyebabkan tingkat kemiskinan terus meningkat dari tahun ke tahun serta dikenalnya orang Jawa sebagai kelompok masyarakat yang mahir dalam hal bercocok tanam. Maka, berdasarkan Pasal 70 dari Keputusan Kerajaan Belanda tanggal 22 Maret 1872 No. 27, dilaksanakan pengiriman orang Jawa ke Suriname sebagai buruh kontrak selama lima tahun. Mereka kemudian

ditempatkan di berbagai perkebunan kopi, cokelat, dan tebu, juga pertambangan bauksit milik Aluminium Company of America (ALCOA). Pengiriman pertama berhasil, sehingga pemerintah kerajaan memutuskan untuk mengulang pengiriman hingga beberapa tahun ke depan.



Suasana Hotel Des Indes

Bingkai foto ini memiliki ukuran panjang 63 cm dan lebar 45 cm. Foto dalam bingkai ini berukuran panjang 23 cm dan lebar 17 cm. Foto tersebut menggambarkan suasana Hotel Des Indes pada abad ke-19 M yang dilihat dari sisi kali/sungai.

Hotel des Indes di Batavia adalah suatu akomodasi penginapan mewah yang gedungnya selesai dibangun dan mulai beroperasi pada 1829 hingga akhirnya di tahun 1971. Pada awalnya, gedung ini merupakan sekolah dengan asrama khusus putri sebelum akhirnya dibeli dan dijadikan hotel oleh seorang Prancis bernama A.S. Chaulan. Gedung tersebut dinamakan Hotel de Provence dan mulai beroperasi pada 1845. Setelah beberapa kali berpindah tangan, akhirnya gedung ini dibeli oleh Francois Auguste Emile Wyss yang merupakan suami dari anak A.S. Chaulan yang bernama Antoinette Victorine Chaulan. Edward Douwes Dekker yang kemudian mengusulkan nama "Hotel des Indes" kepada Wyss.



Suasana Pulau Onrust

Bingkai foto ini memiliki ukuran panjang 49 cm dan lebar 26 cm. Foto dalam bingkai ini berukuran panjang 28,5 cm dan lebar 19,5 cm. Foto tersebut menggambarkan suasana di Pulau Onrust dengan sisa-sisa struktur yang masih ada.

Pada 1615, Pulau Onrust telah dijadikan sebagai tempat untuk memperbaiki kapal-kapal perusahaan Belanda, bahkan sebelum Kota Batavia didirikan. Selama lebih dari dua abad, Pulau Onrust dimanfaatkan sebagai sarana perbaikan kapal serta gudang untuk penyimpanan. Pada 1679, VOC membangun rumah sakit di Pulau Onrust. Pada 1849, sebuah benteng yang dijadikan sebagai sistem pertahanan dibangun di Pulau Bidadari, tetangga Pulau Onrust. Sebab, selama perang yang terjadi antara Belanda dan Inggris di Laut Jawa, pulau-pulau di Kepulauan Seribu menjadi sasaran tentara Inggris. Setelah terabaikan selama beberapa dekade berikutnya, barulah pada 1933, Pulau Onrust dijadikan sebagai tempat karantina untuk para penduduk Hindia Belanda yang hendak beribadah haji ke Mekkah ataupun kembalinya mereka dari Tanah Suci.

Koleksi Keramik, Anglo dan Guci



Kisah sejarah maritim Indonesia tidak terlepas dari perjalanan perdagangan yang terjalin antara bangsa Indonesia dan bangsa-bangsa lain. Dalam melakukan aktivitas jual beli tersebut tentu terdapat transaksi yang menggunakan sistem barter salah satunya. Ini membuat bangsa asing yang ingin membeli rempah-rempah akan membawa beberapa benda dari masing-masing negara. Salah satu bangsa yang sering melakukan transaksi jual beli dengan bangsa Indonesia adalah bangsa Cina. Dalam bertransaksi, bangsa Cina menggunakan keramik sebagai alat pembayaran.

Dan beberapa keramik yang digunakan sebagai alat transaksi pada masa dahulu ditemukan di beberapa kawasan di sekitar perairan Cirebon yang kemudian disimpan sebagai koleksi keramik di Museum Bahari.

Di antaranya yang disimpan di Museum Bahari adalah guci, piring, dan mangkuk.



Piring VOC

Piring ini memiliki ukuran diameter 23 cm dan tinggi 4 cm. Pada permukaan piring terdapat hiasan berupa tulisan VOC yang diapit dua logo. Logo pertama adalah pedang dengan lingkaran daun berwarna hijau dengan latar berwarna merah. Sedangkan logo kedua yang ada di sebelah kanan logo pertama adalah logo singa dengan posisi berdiri dengan satu kaki menghadap ke arah kiri, seperti sedang mencakar. Singa digambarkan dengan warna merah. Kedua logo ini berada di dalam perisai. Di antara keduanya, pada posisi agak ke bawah, terdapat gambar perahu yang sedang berlayar di laut dengan bendera Belanda di bagian atas layarnya. Di sisi kiri simbol pedang di logo pertama terdapat hiasan berupa pohon yang menyerupai pohon kelapa, lengkap dengan buahnya. Sementara itu, di sisi kanan simbol singa pada logo kedua terdapat hiasan berupa pepohonan yang menjulang ke atas. Pada bagian paling atas, terdapat tulisan VOC dengan keterangan tahun, yakni "1619 MEI 1919". Di sekitar tepian piring terdapat hiasan sulur-suluran berwarna hijau dengan sisipan tulisan latin "*De Cost Gaet Voor de Baet It 1598*". Pada bagian piring terdapat warna kuning yang melingkari seluruh bibir. Pada seluruh bagian keramik terdapat pecah seribu, baik di permukaan atas maupun bawah. Pada bagian bawah (belakang) keramik terdapat tulisan "DELFT" dan logo guci/toples/wadah tembikar di atasnya.

Pada paruh kedua abad ke-16, dibangun pabrik-pabrik di daerah Amsterdam, Haarlem, dan Middelburg di Belanda yang mulai memproduksi gerabah beraneka warna atau polikrom, dengan dasar warna atau latar belakang putih. Para perajin tembikar Belanda mempelajari teknik ini dari kolega mereka di Italia. Kemudian, tidak sampai akhir abad ke-16, pabrik tembikar pertama didirikan di Delft, yaitu De Koninklijke Porceleyne Fles. Setelah itu, jumlah pabrik meningkat pesat. Pertama, karena pelaut Belanda mendapatkan beberapa kargo berisi porselen Cina dan memperkenalkannya kepada perajin di Belanda. Kedua, karena perdagangan dengan Vereeniging

Oost-Indische Compagnie atau Dutch East India Company (didirikan pada 1602) yang membawa kembali sejumlah besar porselen Cina ke Belanda.

Pabrik di Delft didirikan pada 1653 oleh David Anthonisz vd Pieth di Oosteinde, Delft. Hanya dalam waktu dua tahun, pabrik tersebut berpindah tangan kepada Wouter van Eenhoorn dan Quirinus van Kleijnoven. Hingga di tahun 1840-an, pabrik ini merupakan satu-satunya pabrik tembikar/porselen yang masih berdiri. Hal ini disebabkan oleh menurunnya minat terhadap tembikar/porselen Belanda, kemunculan porselen Inggris sebagai tandingan, kemunculan porselen Cina yang harganya lebih murah, serta ketiadaan inovasi dari para perajin di Delft sendiri.

Sejak 1879, setiap kerajinan yang dilukis dengan tangan yang diproduksi oleh De Koninklijke Porceleyne Fles telah ditandai dengan tanda di sebelah belakang atau sisi kanan. Terdapat gambar guci/toples/wadah berinisial "JT" dan tulisan "Delft" sebagai penanda.



Keramik No.105

Keramik berbentuk piring ini memiliki ukuran diameter 19 cm pada tepian dan 9,6 cm pada bagian dasar. Tebal piring 0,4 cm dan tingginya 3,7 cm. Piring memiliki warna dasar putih. Pada permukaan piring di bagian dalam terdapat hiasan berupa motif lingkaran yang terdiri atas rantai geometris berwarna merah (tidak dilapisi glasir). Di bagian atasnya terdapat motif titik-titik menyebar berwarna hijau. Bagian dasar luar terdapat pori-pori. Semua permukaan piring dan bagian bawah piring memiliki pecah seribu.



Keramik No. 12

Koleksi jenis keramik yang berikutnya adalah koleksi keramik no.12. Koleksi ini merupakan jenis keramik yang berbentuk piring dengan ukuran diameter 18 cm pada tepian dan 10,5 cm pada bagian dasar. Tebal piring 0,35 cm dan tingginya 3 cm. Piring ini memiliki warna dasar putih. Pada bagian dalam piring terdapat hiasan berupa dua motif lingkaran yang mengelilingi piring di bagian tepian, serta motif geometris meliuk-liuk yang membentuk pola tertentu berwarna biru, serta terdapat pori-pori di bagian luarnya.

Dari banyaknya eksplorasi yang dilakukan terhadap bangkai kapal karam dengan berbagai jenis muatannya di perairan Nusantara, keramik menjadi salah satu benda yang lazim ditemukan. Sebagian besar peninggalan kapal karam tersebut ditemukan di perairan Nusantara bagian barat (perairan Sumatra-Jawa), dan dapat dipastikan merupakan komoditas perdagangan yang akan didistribusikan ke negara konsumen. Meski terdapat berbagai jenis temuan dalam muatan kapal karam tersebut, keramik asing dari akhir abad ke-9 sampai 10 merupakan salah satu temuan terbanyak atau terpadat. Sebagian besar produk berasal dari Provinsi Zhejiang sekitar abad ke-10, antara lain porselen putih (*white porcelain ware*) dan porselen putih kebiruan (*Qingbai porcelain ware*) yang berasal dari tungku pembakaran Xing. Daerah tempat ditemukannya porselen dengan gaya serupa, antara lain wilayah Jingdezhen, Dehua, Hua Jia Shan, dan Minqing. Pada masa berkuasanya Dinasti Song, perdagangan dan ekspor keramik ke mancanegara sangat intensif, oleh karena penekanan pemerintah pada peningkatan perdagangan maritim dan penerimaan negara untuk membangun sistem pertahanan. Perdagangan maritim dipilih sebagai alternatif dari perdagangan via jalur sutera yang kala itu dianggap sebagai jalur konvensional, tempat para orang Khitan, Jurchen, dan Mongol suka menyerang. Keramik-keramik ini kemudian diekspor melalui berbagai pelabuhan, seperti Pelabuhan Guangzhou (Provinsi Guangdong), Pelabuhan Fuzhou (Provinsi Fujian), dan Pelabuhan Linan/Hangzhou (Provinsi Zhejiang). Keramik

yang diekspor terdiri dari dua macam keramik, yaitu keramik berkualitas tinggi untuk digunakan para bangsawan, dan keramik berkualitas rendah untuk pemakaian masyarakat umum, dengan perbedaan terlihat pada desain dan proses pembuatan yang lebih presisi pada keramik berkualitas tinggi.

Porselen Qingbai biasanya diidentifikasi dengan glasir yang transparan, yang disebabkan oleh kandungan potassium yang lebih rendah pada glasirnya. Porselen Qingbai lantas mengalami proses pembakaran dengan suhu sekitar 1170 derajat Celcius. Porselen ini banyak diproduksi pada masa berkuasanya Dinasti Song, sementara dinasti berikutnya memproduksi porselen jenis *Luanbai* atau porselen putih telur (*egg-white porcelain ware*), yang glasirnya lebih pekat karena kandungan potassium yang lebih tinggi dan proses pembakaran dengan suhu yang lebih panas. Perbedaan gaya dan proses kimia dalam pembuatan porselen tersebut yang kemudian memudahkan arkeolog dan sejarawan untuk mengidentifikasi usia dari porselen tersebut.

Keramik ini juga berbahan dasar porselen yang berwarna putih dengan hiasan di bagian dalamnya yang berwarna biru dan hitam.



Keramik No. 31

Koleksi yang bisa ditemukan selanjutnya di ruangan koleksi biota laut adalah koleksi keramik no.31. Keramik ini berbentuk mangkuk dengan ukuran diameter 16 cm pada tepian dan 7,8 cm pada bagian dasar. Tebal mangkuk 0,4 cm dan tingginya 6,5 cm. Warna dasar mangkuk adalah putih dan sebagian besarnya berglasir. Bagian yang tidak berglasir terdapat pada dasar mangkuk yang membentuk lingkaran dengan motif garis-garis merah yang warnanya pudar. Terdapat juga noda berwarna abu-abu pada bagian dalam mangkuk. Adapun bahan material dari koleksi keramik ini adalah porselen.

Sama halnya dengan koleksi lain, koleksi keramik ini juga menyimpan kisah sejarah di balik keberadaannya. Keramik ini menjadi salah satu alat pembayaran yang digunakan bangsa China untuk membeli rempah-rempah yang dijual oleh para pedagang Nusantara. Dan koleksi ini ditemukan di sekitar perairan Sumatra-Jawa yang merupakan lokasi utama dalam perdagangan Internasional antara Nusantara dengan Bangsa asing dari Asia dan Eropa.

Dari banyaknya eksplorasi yang dilakukan terhadap bangkai kapal karam dengan berbagai jenis muatannya di perairan Nusantara, keramik menjadi salah satu benda yang lazim ditemukan. Sebagian besar peninggalan kapal karam tersebut ditemukan di perairan Nusantara bagian barat (perairan Sumatra-Jawa), dan dapat dipastikan merupakan komoditas perdagangan yang akan didistribusikan ke negara konsumen. Meski terdapat berbagai jenis temuan dalam muatan kapal karam tersebut, keramik asing dari akhir abad ke-9 sampai 10 merupakan salah satu temuan terbanyak atau terpadat. Sebagian besar produk berasal dari Provinsi Zhejiang sekitar abad ke-10, antara lain porselen putih (*white porcelain ware*) dan porselen putih kebiruan (*Qingbai porcelain ware*) yang berasal dari tungku pembakaran Xing. Daerah tempat ditemukannya porselen dengan gaya serupa, antara lain wilayah Jingdezhen, Dehua, Hua Jia Shan, dan Minqing. Pada masa berkuasanya Dinasti Song, perdagangan

dan ekspor keramik ke mancanegara sangat intensif, oleh karena penekanan pemerintah pada peningkatan perdagangan maritim dan penerimaan negara untuk membangun sistem pertahanan. Perdagangan maritim dipilih sebagai alternatif dari perdagangan via jalur sutera yang kala itu dianggap sebagai jalur konvensional, tempat para orang Khitan, Jurchen, dan Mongol suka menyerang. Keramik-keramik ini kemudian diekspor melalui berbagai pelabuhan, seperti Pelabuhan Guangzhou (Provinsi Guangdong), Pelabuhan Fuzhou (Provinsi Fujian), dan Pelabuhan Linan/Hangzhou (Provinsi Zhejiang). Keramik yang diekspor terdiri dari dua macam keramik, yaitu keramik berkualitas tinggi untuk digunakan para bangsawan, dan keramik berkualitas rendah untuk pemakaian masyarakat umum, dengan perbedaan terlihat pada desain dan proses pembuatan yang lebih presisi pada keramik berkualitas tinggi.

Porselen Qingbai biasanya diidentifikasi dengan glasir yang transparan, yang disebabkan oleh kandungan potassium yang lebih rendah pada glasirnya. Porselen Qingbai lantas mengalami proses pembakaran dengan suhu sekitar 1170 derajat Celcius. Porselen ini banyak diproduksi pada masa berkuasanya Dinasti Song, sementara dinasti berikutnya memproduksi porselen jenis *Luanbai* atau porselen putih telur (*egg-white porcelain ware*), yang glasirnya lebih pekat karena kandungan potassium yang lebih tinggi dan proses pembakaran dengan suhu yang lebih panas. Perbedaan gaya dan proses kimia dalam pembuatan porselen tersebut yang kemudian memudahkan arkeolog dan sejarawan untuk mengidentifikasi usia dari porselen tersebut.



Keramik No. 35

Koleksi keramik no. 35 adalah koleksi jenis keramik yang berbahan dasar porselen dengan hiasan yang berwarna biru dan hitam. Jenis koleksi satu ini berbentuk piring yang memiliki ukuran diameter 19 cm pada tepian dan 11 cm pada bagian dasar. Tebal mangkuk 0,43 cm dan tingginya 2,5 cm. Piring ini memiliki warna dasar putih. Pada bagian dalam piring terdapat hiasan berupa dua motif lingkaran yang mengelilingi piring di bagian tepian, serta motif geometris meliuk-liuk yang membentuk pola tertentu berwarna biru. Bagian dasar luar terdapat pori-pori.

Koleksi yang disimpan di ruang koleksi biota laut ini merupakan bagian dari penemuan koleksi keramik yang banyak ditemukan di perairan Sumatra-Jawa sebagai peninggalan masa perdagangan rempah-rempah di masa dahulu.

Dari banyaknya eksplorasi yang dilakukan terhadap bangkai kapal karam dengan berbagai jenis muatannya di perairan Nusantara, keramik menjadi salah satu benda yang lazim ditemukan. Sebagian besar peninggalan kapal karam tersebut ditemukan di perairan Nusantara bagian barat (perairan Sumatra-Jawa), dan dapat dipastikan merupakan komoditas perdagangan yang akan didistribusikan ke negara konsumen. Meski terdapat berbagai jenis temuan dalam muatan kapal karam tersebut, keramik asing dari akhir abad ke-9 sampai 10 merupakan salah satu temuan terbanyak atau terpadat. Sebagian besar produk berasal dari Provinsi Zhejiang sekitar abad ke-10, antara lain porselen putih (*white porcelain ware*) dan porselen putih kebiruan (*Qingbai porcelain ware*) yang berasal dari tungku pembakaran Xing. Daerah tempat ditemukannya porselen dengan gaya serupa, antara lain wilayah Jingdezhen, Dehua, Hua Jia Shan, dan Mingqing. Pada masa berkuasanya Dinasti Song, perdagangan dan ekspor keramik ke mancanegara sangat intensif, oleh karena penekanan pemerintah pada peningkatan perdagangan maritim dan penerimaan negara untuk membangun sistem pertahanan. Perdagangan maritim dipilih sebagai alternatif dari perdagangan via jalur sutera yang kala itu dianggap sebagai jalur

konvensional, tempat para orang Khitan, Jurchen, dan Mongol suka menyerang. Keramik-keramik ini kemudian diekspor melalui berbagai pelabuhan, seperti Pelabuhan Guangzhou (Provinsi Guangdong), Pelabuhan Fuzhou (Provinsi Fujian), dan Pelabuhan Linan/Hangzhou (Provinsi Zhejiang). Keramik yang diekspor terdiri dari dua macam keramik, yaitu keramik berkualitas tinggi untuk digunakan para bangsawan, dan keramik berkualitas rendah untuk pemakaian masyarakat umum, dengan perbedaan terlihat pada desain dan proses pembuatan yang lebih presisi pada keramik berkualitas tinggi.

Porselen Qingbai biasanya diidentifikasi dengan glasir yang transparan, yang disebabkan oleh kandungan potasium yang lebih rendah pada glasirnya. Porselen Qingbai lantas mengalami proses pembakaran dengan suhu sekitar 1170 derajat Celcius. Porselen ini banyak diproduksi pada masa berkuasanya Dinasti Song, sementara dinasti berikutnya memproduksi porselen jenis *Luanbai* atau porselen putih telur (*egg-white porcelain ware*), yang glasirnya lebih pekat karena kandungan potasium yang lebih tinggi dan proses pembakaran dengan suhu yang lebih panas. Perbedaan gaya dan proses kimia dalam pembuatan porselen tersebut yang kemudian memudahkan arkeolog dan sejarawan untuk mengidentifikasi usia dari porselen tersebut.



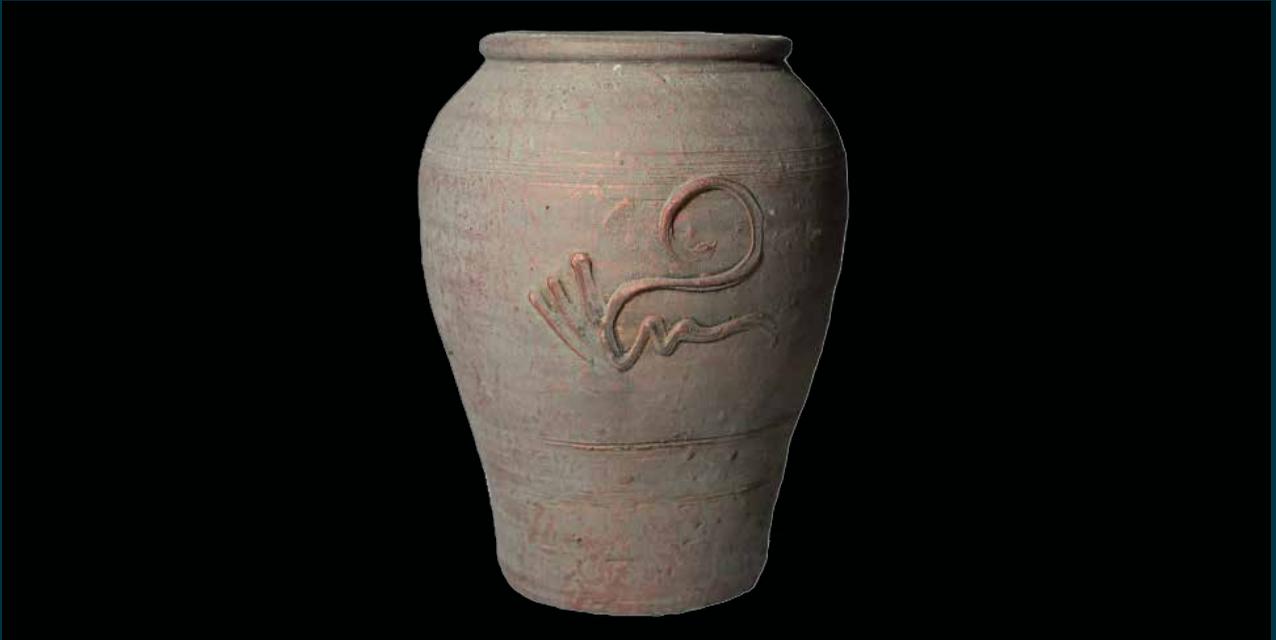
Keramik No. 38

Keramik berbentuk mangkuk ini memiliki ukuran diameter 14 cm pada tepian dan 7,3 cm pada bagian dasar. Tebal mangkuk 0,3 cm dan tingginya 7 cm. Warna dasar mangkuk adalah putih dan sebagian besar permukaannya berglasir hijau seladon (*celadon*) dan pecah seribu. Pada dasar bagian dalam terdapat bagian tidak berglasir berbentuk lingkaran. Pada bagian luar mangkuk terdapat tiga motif lingkaran berwarna biru; satu di bagian badan atas dan dua di bagian badan bawah, serta motif pemandangan alam berwarna biru. Terdapat pori-pori pada bagian dasar luar mangkuk, serta terdapat pecahan dan retakan pada bagian tepian mangkuk.

Dari banyaknya eksplorasi yang dilakukan terhadap bangkai kapal karam dengan berbagai jenis muatannya di perairan Nusantara, keramik menjadi salah satu benda yang lazim ditemukan. Sebagian besar peninggalan kapal karam tersebut ditemukan di perairan Nusantara bagian barat (perairan Sumatra-Jawa), dan dapat dipastikan merupakan komoditas perdagangan yang akan didistribusikan ke negara konsumen. Meski terdapat berbagai jenis temuan dalam muatan kapal karam tersebut, keramik asing dari akhir abad ke-9 sampai 10 merupakan salah satu temuan terbanyak atau terpadat. Sebagian besar produk berasal dari Provinsi Zhejiang sekitar abad ke-10, antara lain porselen putih (*white porcelain ware*) dan porselen putih kebiruan (*Qingbai porcelain ware*) yang berasal dari tungku pembakaran Xing. Daerah tempat ditemukannya porselen dengan gaya serupa, antara lain wilayah Jingdezhen, Dehua, Hua Jia Shan, dan Mingqing. Pada masa berkuasanya Dinasti Song, perdagangan dan ekspor keramik ke mancanegara sangat intensif, oleh karena penekanan pemerintah pada peningkatan perdagangan maritim dan penerimaan negara untuk membangun sistem pertahanan. Perdagangan maritim dipilih sebagai alternatif dari perdagangan via jalur sutera yang kala itu dianggap sebagai jalur konvensional, tempat para orang Khitan, Jurchen, dan Mongol suka menyerang. Keramik-keramik ini kemudian diekspor

melalui berbagai pelabuhan, seperti Pelabuhan Guangzhou (Provinsi Guangdong), Pelabuhan Fuzhou (Provinsi Fujian), dan Pelabuhan Linan/Hangzhou (Provinsi Zhejiang). Keramik yang diekspor terdiri dari dua macam keramik, yaitu keramik berkualitas tinggi untuk digunakan para bangsawan, dan keramik berkualitas rendah untuk pemakaian masyarakat umum, dengan perbedaan terlihat pada desain dan proses pembuatan yang lebih presisi pada keramik berkualitas tinggi.

Porselen Qingbai biasanya diidentifikasi dengan glasir yang transparan, yang disebabkan oleh kandungan potassium yang lebih rendah pada glasirnya. Porselen Qingbai lantas mengalami proses pembakaran dengan suhu sekitar 1170 derajat Celsius. Porselen ini banyak diproduksi pada masa berkuasanya Dinasti Song, sementara dinasti berikutnya memproduksi porselen jenis *Luanbai* atau porselen putih telur (*egg-white porcelain ware*), yang glasirnya lebih pekat karena kandungan potassium yang lebih tinggi dan proses pembakaran dengan suhu yang lebih panas. Perbedaan gaya dan proses kimia dalam pembuatan porselen tersebut yang kemudian memudahkan arkeolog dan sejarawan untuk mengidentifikasi usia dari porselen tersebut.



Anglo

Anglo adalah tungku berbahan tanah liat yang berbentuk silinder. Anglo ini memiliki warna dasar putih krem dengan tinggi 19 cm, diameter sekitar 17 cm, dan tebal sekitar 2 cm. Bagian mulut anglo pada ruang bagian bawah berbentuk elips dan berguna sebagai tempat penampungan abu sisa pembakaran. Sarangan anglo merupakan lubang-lubang yang terdapat di bagian tengah yang berjumlah 21. Pada mulut anglo terdapat satu bagian yang menonjol sebagai landasan alat masak dan pada bagian bawahnya terdapat lubang berdiameter 1 cm. Pada permukaan luar bagian tepian terdapat motif berupa dua garis horizontal. Dua pegangan berada di bagian badan anglo serta terdapat satu fragmen yang lepas pada bagian tepian yang diletakkan di bagian dalam anglo.

Anglo adalah tungku berbahan tanah liat yang masuk dalam jenis keramik terakota. Anglo dibuat dengan cara membentuk tanah liat sesuai dengan yang diinginkan, lalu dibakar dalam suhu 500-1.200 derajat Celsius hingga mengering dan memadat. Biasanya keramik terakota difungsikan sebagai wadah karena memiliki bentuk yang sesuai untuk digunakan sebagai tempat meletakkan, menyimpan, dan menampung sesuatu, sehingga terakota yang berfungsi sebagai wadah biasa digunakan sebagai peralatan memasak. Anglo sendiri dapat berfungsi layaknya kompor, dengan memanfaatkan ruang di bagian bawahnya untuk menampung abu sisa pembakaran bahan bakar padat seperti arang atau batu bara.

Penggunaan keramik berjenis terakota ini banyak ditemukan pada masa klasik, yaitu era berkuasanya Kerajaan Majapahit di Trowulan. Terakota menjadi penanda bagi kejayaan perajin tanah liat dalam hal teknologi untuk mengolah alam menjadi benda-benda fungsional yang juga memiliki komponen estetika atau keindahan. Terdapat sejumlah bentuk terakota yang diklasifikasikan berdasarkan ukuran, warna, tekstur, teknik hias, dan bentuknya. Berdasarkan bentuk dasarnya, terakota Majapahit (terdapat di Museum Majapahit) dikelompokkan

ke dalam enam bentuk, antara lain bulat, lonjong, bulat telur, persegi, silinder, dan figuratif. Sementara itu, berdasarkan fungsinya, terakota terbagi atas lima fungsi, yaitu alat kebutuhan rumah tangga, alat ritual keagamaan, unsur bangunan, alat permainan, dan alat industri. Anglo termasuk pada terakota yang berfungsi sebagai alat atau kebutuhan rumah tangga.

Lebih dari itu, kerajinan tanah liat sejenis juga dapat ditemukan di wilayah Sulawesi Selatan, yang hingga saat ini masih diproduksi sebagai bagian dari tradisi masyarakat Bugis yang menandai pola bermukimnya.



Botol Minuman Beralkohol No.1

Secara keseluruhan, botol memiliki warna oranye kemerahan. Bagian dasar botol memiliki diameter 8 cm dengan tinggi botol 23 cm serta lebar mulut diameter botol 3 cm. Tebal botol kurang lebih berukuran 1 cm. Botol memiliki gagang tetapi telah patah. Pada bagian badan botol terdapat lambang jangkar dengan tulisan Belanda yang dicap, yaitu “GEORG KREUZBERG AHRWEILER RHEINPREUSSEN”.

Kebiasaan sehari-hari dari kebudayaan borjuasi Barat yang menjadi simbol status baru kaum elite pribumi adalah minuman-minuman yang berkadar alkohol tinggi (minuman keras). Pada masa pemerintahan Kolonial Hindia Belanda, berbagai jenis minuman keras yang dikemas dalam botol dibawa dari Eropa oleh agen-agen pengimpor barang konsumsi di Hindia Belanda. Beberapa di antara jenis minuman itu adalah wiski, anggur, konyak (*cognac*), gin Belanda (*jenever*), bir biasa, bir hitam, dan jenis minuman keras lainnya. Masing-masing jenis minuman keras tersebut juga memiliki nama tersendiri berdasarkan bahan baku dan wilayah asal produksi. Kadar alkoholnya pun berbeda-beda karena proses pembuatan dan bahan baku yang sengaja divariasikan. Secara umum, jenis minuman keras yang ketika itu beredar di Hindia Belanda adalah bir Inggris (*Engelsch bier*), anggur asam (*Rijn wijn*), anggur Prancis (*Bordeaux wijn*), anggur Italia (*Italiansche wijn*), anggur Port (*Port wijn*), sopi manis (*liquor*), gin (*jenever*), brendi (*brandewijn*), konyak (*cognac*), rum, dan wiski. Berbagai jenis minuman keras tersebut terdiri atas berbagai macam merek dagang.



Guci No. 1

Guci ini memiliki tinggi 63 cm dengan diameter mulut 40 cm dan ketebalan kurang lebih 3 cm. Bentuk guci ini silindris dengan bagian badan atau tengah guci yang membulat dan menyempit ke bagian mulut. Bagian dasar atau kaki guci juga cenderung mengecil. Tepian mulut guci cenderung berbentuk tidak simetris. Pada bagian bahu guci terdapat hiasan berupa garis-garis diagonal yang mengitari seluruh bahu guci. Di sekitar garis-garis diagonal itu terdapat tiga garis lurus yang melingkari badan bagian atas guci.

Dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan, yang paling utama adalah ketersediaan wilayah pemasaran barang ekspor, misalnya wilayah pemasaran untuk menjual komoditas seperti emas, budak, sisik penyu, bijih besi, kopi, kopra, kayu cendana, damar, dan rotan. Hal yang sama juga berlaku pula untuk komoditas dari luar yang dibawa melalui kegiatan impor, yaitu berupa guci, opium, kain, dan beras yang dibawa dari wilayah utara Nusantara, khususnya Cina dan India, yang secara langsung membawa pengaruh terhadap kemajuan pelayaran dan perdagangan



■ Guci No. 10

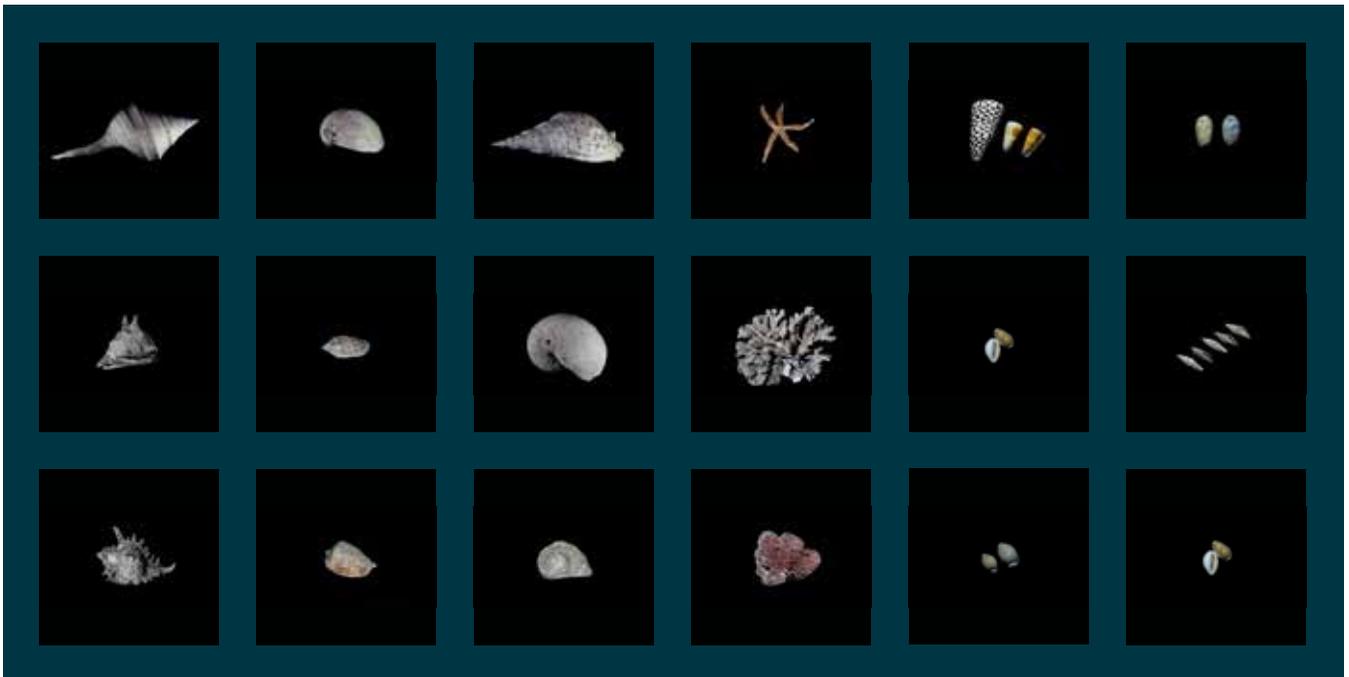
Guci berbahan kaolin ini memiliki bentuk silindris dengan tinggi 28 cm dan diameter mulut 17 cm. Ketebalan guci kurang lebih 3 cm. Bagian badan berbentuk membulat dan menyempit di bagian mulut dan dasarnya. Guci berwarna coklat kehitaman dengan dua motif garis yang mengelilingi bahu guci. Pada bagian badan guci terdapat bercak berwarna merah yang tidak beraturan.

Guci merupakan salah satu komoditas yang digunakan sebagai wadah untuk membawa komoditas perdagangan tersebut. Guci yang ditemukan biasanya memiliki pola hias berupa garis, floral (bunga-bunga), ataupun pola geometris lainnya. Kebanyakan guci yang ditemukan adalah guci-guci yang berasal dari masa Dinasti Sung dan Yuan.





Koleksi Biota Laut



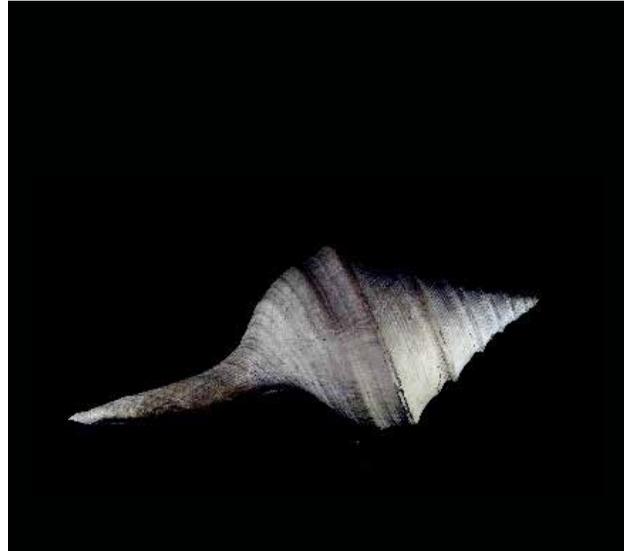
Tidak lengkap rasanya jika Museum Bahari tak menyajikan kekayaan bahari Indonesia yang dilimpahi kekayaan dan keanekaragaman flora dan fauna. Tak perlu jauh-jauh, di Museum Bahari terdapat ruangan yang khusus menyajikan beberapa koleksi biota laut seperti penyu, beragam jenis ikan serta kerang, dan lain-lain.

Koleksi biota laut ini bertujuan menunjukkan betapa kayanya laut Indonesia dengan segala keindahannya. Dan kekayaan inilah yang harus dibanggakan serta dijaga oleh seluruh generasi bangsa.

Mengenal kekayaan biota laut selain menambah wawasan edukasi juga sebagai bukti bahwa kita melestarikan sumber daya bahari.

Gastropoda No. 1a

Empat koleksi moluska berwarna putih dan satu berwarna coklat. Moluska ini berjenis Gastropoda yang terdiri dari cangkang berbentuk gelendong. Cangkang berukuran panjang 56 cm, lebar 26 cm, dan tinggi 25 cm. Empat gastropoda berwarna putih dan satu berwarna coklat. Gastropoda merupakan kelas yang sangat beragam dan melimpah dalam filum Mollusca. Ada 60.000 sampai 80.000 jenis dalam kelas Gastropoda yang hidup di bumi.



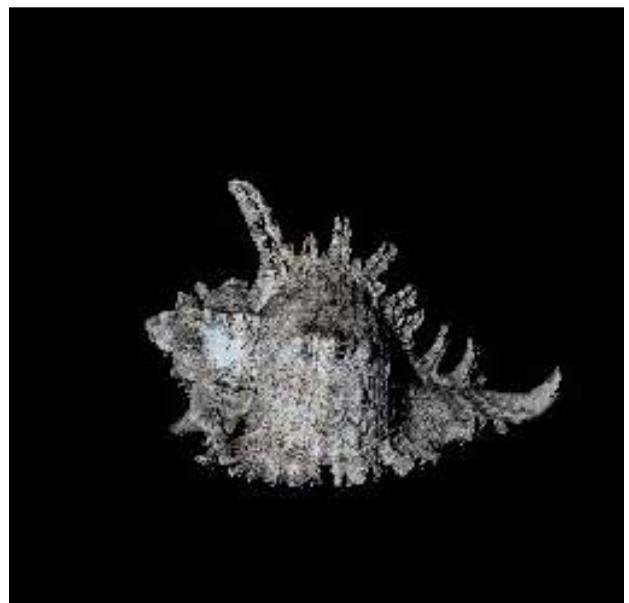
Gastropoda No. 2a

Koleksi moluska berjumlah sebelas buah dan berwarna putih. Moluska ini berjenis Gastropoda yang terdiri dari cangkang yang berukuran panjang 27 cm, lebar 18 cm, dan tinggi 18 cm. Ada sebelas gastropoda berwarna putih. Dalam kelompok ini siput, keong, abalone, conches, periwinkles, whelks termasuk di dalamnya.



Gastropoda No. 3a

Koleksi moluska berjumlah empat buah yang berwarna putih, sementara satunya lagi berwarna coklat muda. Moluska ini berjenis Gastropoda yang terdiri dari cangkang berbentuk telur, yang berukuran panjang 23 cm, lebar 13 cm, dan tinggi 10 cm. Lima gastropoda berwarna putih dan satu berwarna coklat muda. Beberapa Gastropoda merupakan gastropoda terestrial (siput tanah dan siput) dan beberapa hidup di air tawar, tetapi lebih dari dua pertiga dari semua spesies hidup di lingkungan laut.



Gastropoda No. 4b

Koleksi moluska berjumlah tiga buah dan berwarna cokelat muda. Moluska ini berjenis Gastropoda yang terdiri dari cangkang berbentuk telur, yang berukuran panjang 15 cm, lebar 11 cm, dan tinggi 8 cm. Tiga gastropoda berwarna cokelat muda. Mereka memiliki Cangkang; Exoskeleton (sebagai rumah) yang berbentuk kerucut dan spiral.



Gastropoda No. 6a

Koleksi moluska berjumlah tiga buah berwarna putih dengan motif totol berwarna cokelat. Moluska ini berjenis Gastropoda yang terdiri dari cangkang berbentuk bulat kerucut, yang berukuran panjang 36 cm, lebar 18 cm, dan tinggi 12 cm. Tiga gastropoda berwarna putih dengan motif totol cokelat. Nama Gastropoda berasal dari bahasa Yunani kuno, yaitu gastros yang berarti perut dan podos yang berarti kaki.



Gastropoda No. 7a

Koleksi moluska berjumlah dua buah berwarna putih. Moluska ini berjenis Gastropoda yang terdiri dari cangkang berbentuk trochiform atau valvatiform yang tertekan. Cangkang berukuran panjang 18 cm, lebar 18 cm, dan tinggi 13 cm.

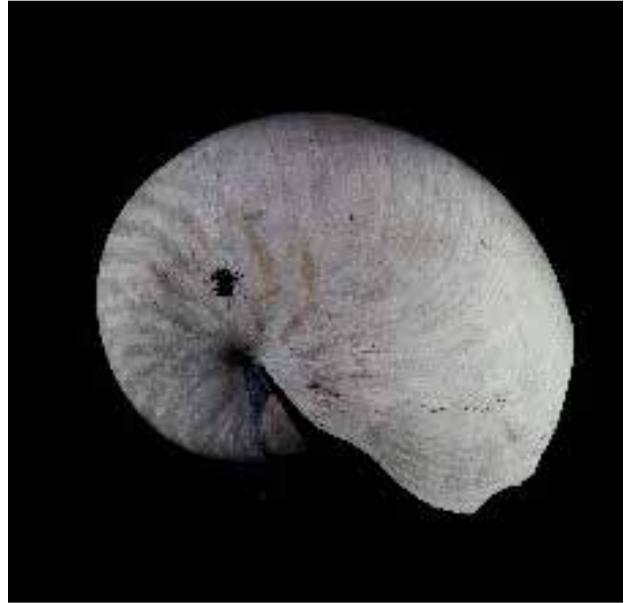
Dua buah gastropoda yang ada dalam koleksi ini berwarna putih.



Gastropoda No. 8

Koleksi moluska berjumlah satu buah berwarna putih bercampur abu-abu. Moluska ini berjenis Gastropoda yang terdiri dari cangkang berbentuk trochiform. Cangkang berukuran panjang 16 cm, lebar 17 cm, dan tinggi 10 cm.

Satu gastropoda berwarna putih bercampur abu-abu. Sebagian besar hewan ini hidup di air laut, tetapi ada juga yang hidup di air tawar, dan ada juga yang sudah beradaptasi dengan lingkungan darat.



Gastropoda No. 9

Koleksi moluska berjumlah dua buah berwarna campuran putih, cokelat, ungu, dan perak. Moluska ini berjenis Gastropoda yang terdiri dari cangkang berbentuk atas. Cangkang memiliki diameter 11 cm dan tinggi 10 cm.

Dua gastropoda berwarna campuran putih, cokelat, ungu, dan perak. Ciri-ciri utama Gastropoda adalah mempunyai cangkang tunggal, sehingga dulu kelas ini disebut sebagai univalve. Akan tetapi, tidak semua anggota kelas ini mempunyai cangkang. Siput yang tidak bercangkang disebut juga siput telanjang; hewan ini telah kehilangan cangkangnya karena proses evolusi.



Bintang Laut No. 1a

Koleksi echinodermata berjumlah tiga buah, dengan dua berwarna putih dan satu berwarna merah. Echinodermata ini berjenis bintang laut (asteroidea) yang panjang dan lebarnya simetris 21 cm. Bintang laut berwarna putih dan merah. Bintang laut, walaupun dalam bahasa Inggris ia dikenal dengan sebutan *starfish* (ikan bintang), hewan ini sangat jauh hubungannya dengan ikan. Bintang laut merupakan hewan invertebrata yang termasuk dalam filum Echinodermata, dan kelas Asteroidea. Bintang laut merupakan hewan simetri radial dan umumnya memiliki lima atau lebih lengan. Bintang laut tidak memiliki rangka yang mampu membantu pergerakan.



Terumbu Karang

No. 1a

Koleksi terumbu karang berjumlah sebelas dengan warna putih keabu-abuan. Terumbu karang ini bertipe keras dengan ukuran panjang 38 cm dan lebar 36 cm. Sebelas buah terumbu karang berwarna putih keabu-abuan. Terumbu karang merupakan sekumpulan hewan karang yang bersimbiosis dengan sejenis tumbuhan alga yang disebut zooxanthellae. Terumbu karang termasuk dalam jenis filum Cnidaria kelas Anthozoa yang memiliki tentakel. Kelas Anthozoa tersebut terdiri dari dua Subkelas yaitu Hexacorallia (atau Zoantharia) dan Octocorallia, yang keduanya dibedakan secara asal-usul.



Terumbu Karang

No. 2

Koleksi terumbu karang ini berjumlah satu buah dengan warna merah. Terumbu karang ini bertipe keras dengan ukuran panjang 11 cm, lebar 10 cm, dan tinggi 11 cm. Terumbu karang berwarna merah. Habitat Terumbu karang pada umumnya hidup di pinggir pantai atau daerah yang masih terkena cahaya matahari kurang lebih 50 m di bawah permukaan laut. Beberapa tipe terumbu karang dapat hidup jauh di dalam laut dan tidak memerlukan cahaya, namun terumbu karang tersebut tidak bersimbiosis dengan zooxanthellae dan tidak membentuk karang.



Conus frigidus (Reeve, 1848)

Conus frigidus terdiri dari tiga buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 8,5 cm, tinggi 4 cm, dan lebar 4,5 cm dengan warna putih, hitam, dan oranye. Dua buah koleksi lainnya berukuran lebih kecil. Ketiga koleksi mempunyai pola geometris di permukaan cangkangnya. *Conus frigidus* berwarna kombinasi putih, hitam, dan oranye. *Conus frigidus* merupakan spesies siput laut, moluska gastropoda laut dalam keluarga Conidae, siput kerucut dan sekutunya. Seperti semua spesies dalam genus *Conus*, siput ini predator dan berbisa. Mereka mampu "menyengat" manusia.



Mitra mitra (Linnaeus, 1758)

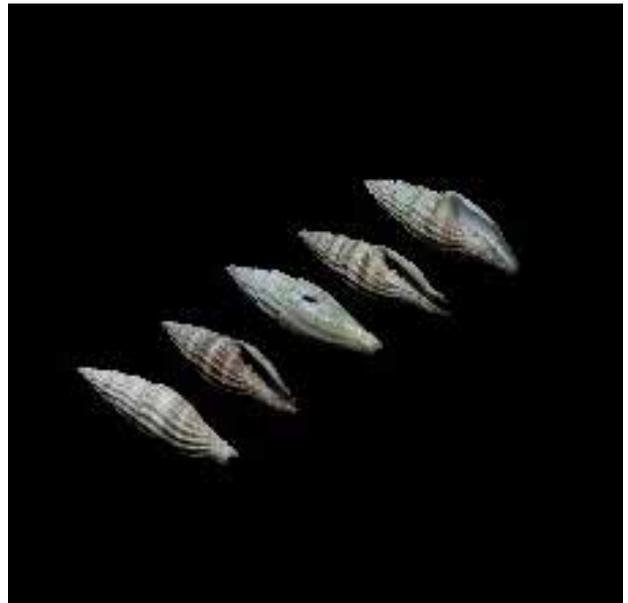
Mitra mitra terdiri dari 19 buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 4 cm, tinggi 1 cm, dan lebar 2 cm. seluruh koleksi berwarna putih dan hitam serta mempunyai pola garis di permukaan cangkangnya. *Mitra mitra* ini berwarna putih dan cokelat.



Vexillum curviliratum (Sowerby, 1874)

Vexillum curviliratum terdiri dari tujuh buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 5 cm, tinggi 5 mm, dan lebar 1 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan coklat, serta mempunyai pola garis vertikal di permukaan cangkangnya.

Vexillum curviliratum berwarna putih dan cokelat. *Vexillum curviliratum* adalah spesies siput laut kecil, moluska gastropoda laut dalam keluarga Costellariidae.



Cypraea miliaris (Gmelin, 1719)

Cypraea miliaris terdiri dari dua buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 4 cm, tinggi 2 cm, dan lebar 3 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan coklat serta mempunyai pola lingkaran kecil di permukaan cangkangnya.

Cypraea miliaris berwarna putih dan coklat. *Cypraea miliaris* merupakan spesies siput laut, moluska *gastropoda* laut dalam keluarga *Cypraeidae*.



Conus vexillum (Gmelin, 1792)

Conus vexillum terdiri dari lima buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 4 cm, tinggi 1 cm, dan lebar 1 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan cokelat, serta mempunyai pola garis vertikal dan titik-titik tidak beraturan di permukaan cangkangnya. *Conus vexillum* ini berwarna putih dan cokelat



Murex pecten (Lightfoot, 1786)

Murex pecten terdiri dari dua buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 7 cm, tinggi 4,5 cm, dan lebar 4,5 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan cokelat serta mempunyai pola geometris tidak beraturan di permukaan cangkangnya. *Murex pecten* berwarna putih dan cokelat.



Chicoreus axicornis (Lamarck, 1822)

Chicoreus axicornis terdiri dari dua buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 5,5 cm, tinggi 3,5 cm, dan lebar 4 cm. Seluruh koleksi berwarna putih, serta mempunyai pola garis vertikal di permukaan cangkangnya. *Chicoreus axicornis* berwarna putih.



Cypraea vitellus (Linnaeus, 1758)

Cypraea vitellus terdiri dari dua buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 4 cm, tinggi 2,5 cm, dan lebar 2,5 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan cokelat serta mempunyai pola titik di permukaan cangkangnya. *Cypraea vitellus* berwarna putih dan cokelat.



Oliva carneola (Gmelin, 1791)

Oliva carneola terdiri dari lima buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 3,5 cm, tinggi 2 cm, dan lebar 3 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan cokelat, serta mempunyai pola garis horizontal dan titik di permukaan cangkangnya. *Oliva carneola* ini berwarna putih dan cokelat.



Strombus gibberulus (Linnaeus, 1758)

Strombus gibberulus terdiri dari dua buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 4 cm, tinggi 2 cm, dan lebar 2,5 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan cokelat, serta mempunyai pola garis vertikal di permukaan cangkangnya. *Strombus gibberulus* berwarna putih dan cokelat.



Oliva reticulata (Roding, 1798)

Oliva reticulata terdiri dari empat buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 5 cm, tinggi 2 cm, dan lebar 6 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan cokelat, serta mempunyai pola garis vertikal di permukaan cangkangnya. *Oliva reticulata* berwarna putih dan cokelat.



Conus aulicus (Linnaeus, 1758)

Conus aulicus terdiri dari tiga buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 5 cm, tinggi 2 cm, dan lebar 2 cm. Seluruh koleksi berwarna cokelat dan putih serta mempunyai pola titik di permukaan cangkangnya. *Conus aulicus* berwarna cokelat dan putih.



Marcia opima (Gmelin, 1791)

Marcia opima terdiri dari dua buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 4,5 cm, tinggi 1,5 cm, dan lebar 2 cm. Seluruh koleksi berwarna putih, oranye, dan hitam, serta mempunyai pola titik di permukaan cangkangnya. *Marcia opima* berwarna putih, oranye, dan hitam.



Cymbiola innexa (Reeve 1849, 1791)

Cymbiola innexa terdiri dari dua buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 5 cm, tinggi 2 cm, dan lebar 2 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan oranye, serta mempunyai pola garis vertikal di permukaan cangkangnya. *Cymbiola innexa* berwarna putih, dan oranye.



Conus magus (Linnaeus, 1758)

Conus magus terdiri dari dua buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 5 cm, tinggi 2 cm, dan lebar 2 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan oranye serta mempunyai pola garis vertikal di permukaan cangkangnya. *Conus magus* berwarna coklat dan putih.



Conus striatus (Linnaeus, 1758)

Conus striatus terdiri dari 2 buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 4,5 cm, tinggi 3 mm, dan lebar 4,5 cm. Seluruh koleksi berwarna coklat dan putih serta mempunyai pola garis vertikal di permukaan cangkangnya. *Conus striatus* berwarna putih dan coklat.



Cerithidea (-)

Cerithidea terdiri dari 13 buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 3,5 cm, tinggi 1 cm, dan lebar 2 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan coklat serta mempunyai pola garis vertikal di permukaan cangkangnya. *Cerithidea* berwarna putih dan coklat.



Calyptraea extinctorium (Lamarck, 1822)

Calyptraea extinctorium terdiri dari 10 buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 3,5 cm, tinggi 2 cm, dan lebar 3 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan coklat serta mempunyai pola garis horizontal di permukaan cangkangnya. *Calyptraea extinctorium* berwarna putih.



Olivia Vidua (Roding, 1798)

Olivia vidua yang memiliki warna putih ini adalah spesies siput laut, moluska gastropoda laut dalam keluarga Olividae. Panjang cangkangnya bervariasi antara 28 mm dan 70 mm.



Cypraea mauritanan (Linnaeus, 1758)

Cypraea mauritanan terdiri dari empat buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 3,5 cm, tinggi 1 cm, dan lebar 2 cm. Seluruh koleksi berwarna putih dan kecokelatan serta mempunyai pola garis vertikal dan titik-titik kecil di permukaan cangkangnya. *Cypraea mauritanan* berwarna putih dan kecokelatan.



Natica tigrina (Roding, 1798)

Natica tigrine dari 3 buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 5 cm, tinggi 3 cm, dan lebar 3 cm. Seluruh koleksi berwarna coklat dan putih serta mempunyai pola garis horizontal permukaan cangkangnya. *Natica tigrine* berwarna coklat dan putih.



Ficus subintermedia (Orbigny, 1852)

Ficus subintermedia terdiri dari 2 (dua) buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 6 cm dan lebar 3 cm. Satu koleksi paling besar lainnya berukuran panjang 2,5 cm dan lebar 1,5 cm. Warna kerang coklat, krem dominan, dan bergaris putih. Motif kerang berbentuk oval dengan warna oranye. *Ficus subintermedia* berwarna coklat, krem dominan, dan bergaris putih.



Cypraea taipa (Linnaeus, 1758)

Cypraea taipa Linnaeus terdiri dari 2 (dua) buah koleksi dengan jenis berbeda. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 7 cm dan lebar 3,5 cm dengan warna dominan putih. Jenis kedua mempunyai motif totol-totol di permukaannya. *Cypraea taipa* Linnaeus berwarna putih.



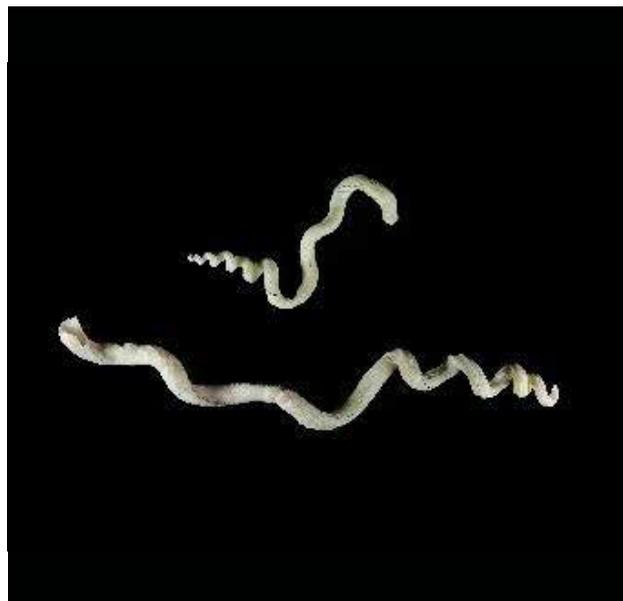
Cypraea quadrimaculata (Gray, 1824)

Cypraea quadrimaculata terdiri dari 5 (lima) buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 4 cm dan lebar 2 cm dengan warna dominan krem dengan motif titik-titik berwarna coklat dan bergerigi di bawah permukaannya. *Cypraea quadrimaculata* berwarna krem dan coklat.



Siliquaria cumingi (Morch, 1860)

Siliquaria cumingi terdiri dari enam buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 22 cm dengan warna putih dan berbentuk spiral. *Siliquaria cumingi* berwarna putih.



Amunisium pleuronectes (Linnaeus, 1758)

Amunisium pleuronectes terdiri dari 13 buah koleksi. Satu koleksi paling besar berdiameter 9 cm dengan warna dominan putih. *Amunisium pleuronectes* adalah spesies *bivalvia* yang termasuk dalam famili *Pectinidae*. Spesies ini ditemukan di Asia Tenggara dan Australia. *Amunisium pleuronectes* berwarna merah pudar.



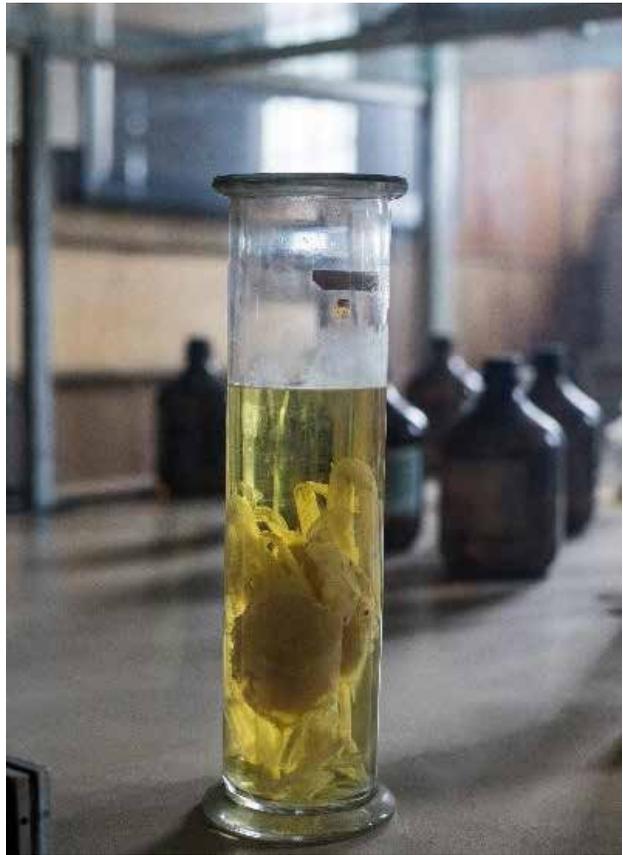
Polinices didyma (Roding, 1798)

Polinices didyma terdiri dari 5 (lima) buah koleksi. Satu koleksi paling besar berukuran panjang 5,5 cm dan lebar 3 cm dengan warna dominan krem yang dilengkapi motif titik-titik berwarna coklat, dan bergerigi di bawah permukannya. *Polinices didyma* berwarna krem dan coklat.



Rajungan Biru “*Portunus pelagicus*”

Koleksi ikan ini adalah rajungan biru yang tersimpan di dalam wadah kaca berisi formalin. Dimensi ukuran ikan tidak dapat diukur secara langsung. Rajungan biru memiliki nama ilmiah *Portunus pelagicus* yang merupakan ikan yang hidup di laut. Rajungan memiliki karapas yang sangat menonjol dibandingkan dengan abdomennya. Lebar karapas pada rajungan dewasa dapat mencapai ukuran 18,5 cm. Abdomennya berbentuk segitiga (meruncing pada jantan dan melebar pada betina), tereduksi dan melipat ke sisi ventral karapas. Kaki rajungan berjumlah 5 pasang, pasangan kaki pertama berubah menjadi capit (*cheliped*) yang digunakan untuk memegang serta memasukkan makanan ke dalam mulutnya, pasangan kaki ke-2 sampai ke-4 menjadi kaki jalan, sedangkan pasangan kaki jalan kelima berfungsi sebagai pendayung atau alat renang, sehingga sering disebut sebagai kepiting renang (*swimming crab*). Ukuran rajungan yang terdapat di alam sangat bervariasi tergantung wilayah dan musim. Rajungan biru adalah sejenis kepiting yang hidup di laut. Jenis ini biasanya ditemukan di wilayah pantai yang dangkal, terutama di perairan Samudera Pasifik bagian barat. Rajungan yang diawetkan dalam wadah kaca berisi formalin.



Ikan Kembang “*Rastrelliger neglectus*”

Koleksi ikan ini adalah ikan kembang yang tersimpan di dalam wadah kaca berisi formalin. Dimensi ukuran ikan tidak dapat diukur secara langsung. Ikan kembang memiliki nama ilmiah *Rastrelliger neglectus* yang merupakan ikan yang hidup di perairan luas. Salah satu habitat ikan kembang adalah di kawasan perairan Indo-Pasifik Barat bagian tengah, mulai dari Laut Andaman ke arah timur ke perairan Thailand, Nusantara, dan Filipina, hingga ke Papua Nugini, Kepulauan Solomon, dan Fiji. Ikan kembang adalah nama sekelompok ikan laut yang tergolong ke dalam marga *Rastrelliger*. Meskipun bertubuh kecil, ikan ini masih sekerabat dengan tenggiri, tongkol, tuna, madidihang, dan makerel. Ikan yang diawetkan dalam wadah kaca berisi formalin.



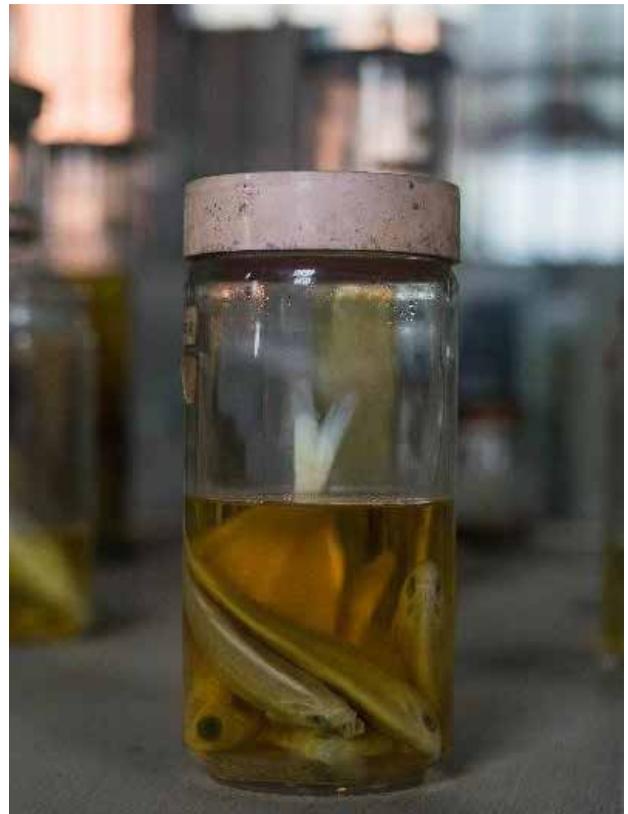
Ikan Kakap Emas “*Lutjahnus johni*”

Koleksi ikan ini adalah ikan kakap emas yang tersimpan di dalam wadah kaca berisi formalin. Dimensi ukuran ikan tidak dapat diukur secara langsung. Ikan kakap emas memiliki nama ilmiah *Lutjahnus johni* yang merupakan ikan yang hidup di perairan muara/bakau. Salah satu habitat ikan ini adalah pada terumbu karang dan batu, dapat bertahan hidup di air payau di muara, dan dari permukaan hingga kedalaman setidaknya 80 m. 4 (Empat) ikan yang diawetkan dalam wadah kaca berisi formalin.



Ikan Ekor Kuning “*Caesio cuning*”

Koleksi ikan ini adalah ikan ekor kuning (*Caesio cuning*) tersimpan di dalam wadah kaca berisi formalin. Dimensi ukuran ikan tidak dapat diukur secara langsung. Secara visual terdapat tiga ekor ikan dan cairan formalin berwarna kuning. Ikan ini memiliki bentuk badan memanjang, melebar dan gepeng. Bentuk mulutnya kecil dan menyerong, dengan gigi-gigi kecil dan lancip, ikan ekor kuning dapat mencapai panjang hingga 50 cm. Ikan ekor kuning (*Caesio cuning*) merupakan jenis ikan konsumsi yang memiliki nilai ekonomis penting dan merupakan salah satu jenis ikan karang yang menjadi target penangkapan di perairan Kepulauan Seribu. Habitat ikan ekor kuning adalah di perairan pantai karang, perairan karang dengan suhu perairan lebih dari 200 C. 4 (Empat) ikan yang diawetkan dalam wadah kaca berisi formalin.



Ikan Kaca-Kaca “*Ambassidae*”

Ikan kaca-kaca memiliki bentuk badan oval dengan dahi yang sedikit menonjol. Ikan ini mempunyai sirip dan badan yang memiliki saturasi bening menyerupai kaca. Ikan kaca-kaca umumnya berukuran 1 – 3 cm, namun ikan yang hidup di alam bebas dapat mencapai ukuran 24 cm. Tidak dapat dilakukan pengukuran terhadap koleksi karena berada dalam wadah tertutup yang berisi formalin. *Parambassis ranga*, juga dikenal dengan sebutan ikan-kaca india, adalah spesies ikan air tawar yang tergolong ke dalam famili *Ambassidae* dan *ordo Perciformes*. Ikan yang diawetkan dalam wadah kaca berisi formalin.



Ikan Budun “*Valamugil seheli*”

Koleksi ikan ini adalah ikan Budun atau Belanak yang tersimpan di dalam wadah kaca berisi formalin. Koleksi tersebut diawetkan menggunakan formalin. Bentuk ikan budun atau belanak secara umum memanjang agak langsing dan gepeng. Sirip punggung terdiri dari satu jari-jari keras dan delapan jari-jari lemah. Sirip dubur berwarna putih kotor terdiri dari satu jari-jari keras dan sembilan jari-jari lemah. Bibir bagian atas lebih tebal daripada bagian bawahnya ini berguna untuk mencari makan di dasar atau makhluk hidup yang terbenam dalam lumpur. Ciri lain dari ikan belanak yaitu mempunyai gigi yang amat kecil, tetapi kadang-kadang pada beberapa spesies tidak ditemukan sama sekali, namun pada koleksi gigi ini tidak terlihat. Tidak dapat dilakukan pengukuran karena koleksi berada di dalam wadah berisi formalin. 4 (Empat) ikan yang diawetkan dalam wadah kaca berisi formalin.



Ikan Bandeng “*Chanos chanos*”

Koleksi ini adalah ikan bandeng atau yang dikenal juga dengan *Milkfish*. Memiliki nama ilmiah *Chanos chanos*. Ikan ini tersimpan di dalam wadah kaca berisi formalin. Dimensi ukuran ikan tidak dapat diukur secara langsung. Ikan ini hidup di perairan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik dan pulau-pulau dengan terumbu karang. Ikan bandeng memiliki badan pipih memanjang, mata bulat berlendir, sisik bulat dengan berwarna perak. Bandeng hidup di Samudra Hindia dan Samudra Pasifik dan cenderung berkawan di sekitar pesisir dan pulau-pulau dengan terumbu karang. Ikan yang muda dan baru menetas hidup di laut selama 2-3 minggu, lalu berpindah ke rawa-rawa bakau berair payau, dan kadang kala danau-danau berair asin. Bandeng baru kembali ke laut kalau sudah dewasa dan bisa berkembang biak. Ikan yang diawetkan dalam wadah kaca berisi formalin.



Ikan Belanak Kelabu “*Liza carinata carinasa*”

Koleksi ikan ini adalah ikan belanak kelabu yang tersimpan di dalam wadah kaca berisi formalin. Dimensi ukuran ikan tidak dapat diukur secara langsung. Ikan Belanak kelabu memiliki nama ilmiah *Liza carinata carinasa*, yang merupakan ikan yang hidup di perairan tropis. Salah satu habitat ikan seriding adalah di Samudra Hindia bagian barat dan berpusat di Laut Merah. *Liza carinata* memiliki kepala yang lebar dengan mulut selebar kepala dan terdapat kelopak mata adiposa yang berkembang dengan baik yang menutupi sebagian besar pupil. Bibir atas tipis. tingginya lebih kecil dari diameter pupil dan sudut mulut mencapai hampir di bawah bagian depan mata. Ujung sirip dada terletak di bawah pangkal sirip punggung pertama dengan sisik ketiak belum sempurna. Terdapat 31-39 sisik di gurat sisi dan sisik di kepala memanjang ke depan hingga lubang hidung anterior. Warnanya biru keabu-abuan di punggung dan keperakan di panggul dan perut. Sirip punggung memiliki 5 duri dan 8-9 jari sedangkan sirip dubur memiliki 3 duri dan 9 jari. Tumbuh hingga 30 cm panjang standar tetapi 15 cm adalah ukuran yang lebih normal.



Ikan Sembilang “*Plotosus canius*”

Koleksi ikan ini adalah ikan sembilang yang tersimpan di dalam wadah kaca berisi formalin. Dimensi ukuran ikan tidak dapat diukur secara langsung. Ikan sembilang memiliki nama ilmiah *Plotosus canius* yang merupakan ikan yang hidup di perairan tropis. Ikan Sembilang adalah anggota dari suku Plotosidae, suatu kelompok ikan berkumis. Penciri khas yang membedakannya dari kelompok lainnya adalah menyatunya sirip punggung kedua, sirip ekor, dan sirip anus sehingga bagian belakangnya tampak seperti ekor ikan sidat. Ikan sembilang juga memiliki patil. Jumlah patil yang ada pada tubuh ikan sembilang sebanyak 3 buah, yaitu di kepala bagian atas dan di samping kepala bagian belakang. Bentuk badannya panjang dan tidak memiliki sisik. Ikan sembilang dapat tumbuh cukup panjang hingga berukuran 134 cm.



Cumi-Cumi “*Mastigoteuthis flammea*”

Koleksi ini adalah cumi-cumi yang tersimpan di dalam wadah kaca berisi formalin. Dimensi ukuran cumi-cumi tidak dapat diukur secara langsung. Cumi-cumi memiliki nama ilmiah *Mastigoteuthis flammea* yang merupakan biota yang hidup diperairan yang luas. Cumi-cumi (*Mastigoteuthis flammea*) adalah hewan *cephalopoda* besar atau jenis moluska yang hidup di laut. 4 (Empat) ikan yang diawetkan dalam wadah kaca berisi formalin.



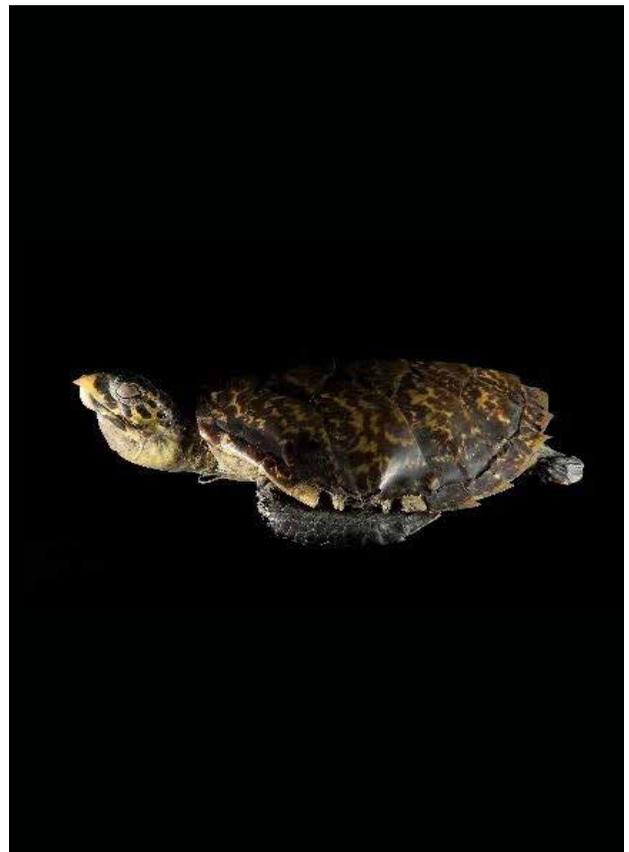
Ikan Teri “*Stolephorus commersoni*”

Koleksi ikan ini adalah ikan teri yang tersimpan di dalam wadah kaca berisi formalin. Dimensi ukuran ikan tidak dapat diukur secara langsung. Ikan teri memiliki nama ilmiah *Stolephorus commersoni*. Ikan teri merupakan sekelompok ikan laut kecil yang memiliki warna tubuh perak kehijauan atau kebiruan, dengan panjang maksimum 5 cm.



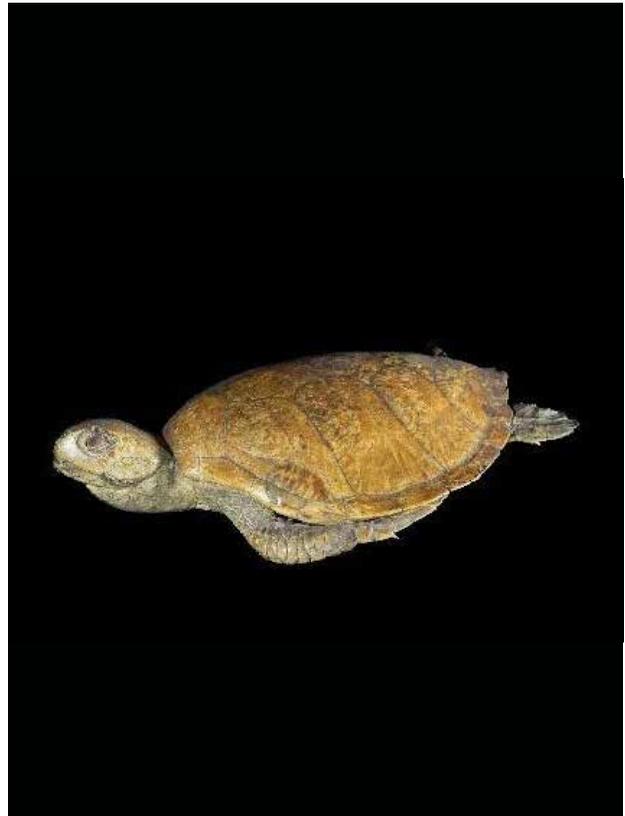
Penyu Sisik 2 “*Eretmochelys imbiccate*”

Koleksi ini adalah penyu sisik berukuran panjang 51 cm dan lebar 38 cm. Memiliki nama ilmiah *Eretmochelys imbiccate*. Penyu ini terawatkan dengan bentuk posisi kedua tangannya ke belakang menyentuh tempurung pada bagian samping dan kaki terbuka ke samping dengan posisi kepala menjulang ke depan. Sisik tempurung penyu berwarna hitam dengan sedikit corak cokelat krem pada tempurungnya dan membentuk pola geometris zigzag. Pada bagian kepala sisiknya berwarna hitam, dengan sekat cokelat krem antar sisiknya. Memiliki 13 sisik pada tempurungnya. Penyu sisik (*Eretmochelys imbiccate*) adalah jenis penyu terancam punah yang tergolong dalam familia Cheloniidae. Penyu ini adalah satu-satunya spesies dalam genusnya. Penyu sisik yang diawetkan, warna sisiknya adalah hitam dengan corak cokelat krem pada tempurungnya.



Penyu Hijau 5 “*Chelonia mydas*”

Koleksi ini adalah penyu hijau berukuran panjang 51 cm dan lebar 38 cm. Memiliki nama ilmiah *Chelonia mydas*. Penyu ini diawetkan dengan bentuk posisi kedua tangannya ke belakang menyentuh tempurung pada bagian samping dan kaki terbuka ke samping dengan posisi kepala menjulang ke depan. Sisiknya berwarna cokelat dengan garis-garis berwarna hijau muda. Spesies ini juga memiliki 13 sisik pada bagian tempurungnya. Penyu hijau (*Chelonia mydas*) adalah penyu laut besar yang termasuk dalam keluarga *Cheloniidae*. Hewan ini adalah satu-satunya spesies dalam golongan *Chelonia*. Mereka hidup di semua laut tropis dan subtropis, terutama di Samudera Atlantik dan Samudera Pasifik. Penyu hijau yang diawetkan, warna sisik adalah hijau dan cokelat.





Epilog

Hingga kini, Museum Bahari masih menjadi salah satu cagar budaya dengan kisah sejarahnya tersendiri. Bangunannya yang bernuansa Eropa menjadi daya tarik spesial yang mampu mengundang masyarakat untuk berkunjung dan menyelami histori bahari di tempat yang menjadi saksi bisu sejarah kebaharian Indonesia.

Menjadi pusat penyimpanan komoditas rempah-rempah yang banyak dihasilkan dari berbagai penjuru kawasan di Indonesia membuatnya memiliki nilai kisah yang tak terbayarkan. Mengalami

beberapa kali alih fungsi, hingga akhirnya tempat ini ditetapkan menjadi Museum Bahari yang menyimpan beragam koleksi dengan kisah tersendiri yang harus dijaga dengan sepenuh hati.

Menjadi rumah bagi kisah bahari, beragam koleksi yang berkaitan dapat dijumpai di sini. Perahu tradisional, biota laut, perlengkapan perahu, dan masih banyak lagi. Berbagai kalangan masyarakat datang berkunjung untuk menikmati sajian klasik yang mencerminkan syair lagu *Nenek Moyangku Seorang Pelaut* ini. Kisah sejarah dan koleksi yang dapat

dijumpai di Museum Bahari menjadi bukti betapa hebat sang Bumi Pertiwi.

Kami berharap, buku *Profil Museum Bahari* ini mampu menjadi acuan untuk kita agar lebih mengenali perjalanan bahari. Bahkan, hingga kini, gambaran sejarah yang mengisahkan kekayaan bahari Indonesia masih dapat kita jumpai. Tentunya hal ini harus menjadi motivasi bagi seluruh lapisan masyarakat untuk selalu mendalami serta mencintai kekayaan alam dan bahari yang tersaji di tanah Bumi Pertiwi.



Daftar Pustaka

- "Cistern of Tawila", diakses dari <https://www.atlasobscura.com/places/cisterns-of-tawila> pada Kamis, 17 Juni 2021, pukul 21.58 WIB.
- "Daftar Kapal Perang TNI-AL", diakses dari http://p2kp.stiki.ac.id/id3/2-3060-2956/Kapal-Republik-Indonesia_40809_p2kp-stiki.html pada Kamis, 17 Juni 2021, pukul 23.01 WIB.
- "Genoa, Italy", diakses dari <https://www.britannica.com/place/Genoa-Italy> pada Kamis, 17 Juni 2021, pukul 21.08 WIB.
- "Ketinting Kiluan, Perahu Tangguh Pengarung Lautan", diakses dari *Indonesia Kaya*, <https://indonesiakaya.com/pustaka-indonesia/ketinting-kiluan-perahu-tangguh-pengarung-lautan/> pada Selasa, 30 Maret 2021.
- "Pasola Wanukaka", diakses dari <https://sumbaratkab.go.id/events/pasola/> pada Kamis, 17 Juni 2021, pukul 23.57 WIB.
- "Passengers in History, 1836", diakses dari <https://passengers.history.sa.gov.au/node/933140> pada Kamis, 17 Juni 2021, pukul 21.26 WIB.
- "Port Said, Egypt", diakses dari <https://www.britannica.com/place/Port-Said> pada Kamis, 17 Juni 2021, pukul 20.56 WIB.
- "Southampton: SS Patria (Royal Rotterdam Lloyd Line) Travelling from Batavia to Rotterdam", diakses dari <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C9441618> pada Kamis, 17 Juni 2021, pukul 22.00 WIB.
- "SS Gedé", diakses dari <https://lloydatelier.nl/ss-gede/> pada Kamis, 17 Juni 2021, pukul 21.29 WIB.
- Anwar, H. 2018. "Perdagangan Orang Bugis di Kawasan Teluk Tomini Masa Kolonial Belanda", *Patrawidya: Seri Penerbitan Penelitian Sejarah dan Budaya*, Vol. 18 No. 2, hlm. 221-236.
- Anwari, I.R.M. 2015. "Minuman Keras sebagai *Necessary Evil* di Surabaya 1900-1942", *Jurnal Departemen Ilmu Sejarah Universitas Airlangga: Mozaik Humaniora*, Vol. 12, hlm. 205-218.
- Dinas Perawatan Personel TNI AL. 2020. *Tradisi TNI Angkatan Laut: Pewarisan Nilai-Nilai Luhur dalam Membangun Semangat Juang dan Karakter Prajurit Matra Laut*. Jakarta: TNI AL.
- Fatma, D. 2014. "Tinjauan Visual pada Terakota Koleksi Museum Majapahit, Trowulan, Kabupaten Mojokerto", *Jurnal Pendidikan Seni Rupa*, Vol. 2 No. 3, hlm. 64-73.
- Fyson, J. 1986. *Design of Small Vessels. Second edition*. Farnham: Fishing News Book Ltd.
- Gibson, W. L. 2021. *Alfred Raquez and the French Experience of the Far East, 1898-1906*. London: Routledge.
- Hafid, S.K. 2014. "Menara Syahbandar Jakarta: Fungsi dan Korelasi Antar-Bangunan", Skripsi Program Studi Arkeologi, Universitas Gadjah Mada.
- Hakim, L., dkk. 2007. "Nature-based Tourism in Small Islands Adjacent to Jakarta City, Indonesia: A Case Study from Seribu Islands", *Journal of Wetlands Research*, Vol. 9 No. 1, hlm. 31-46.
- Hanna, W.A. 1988. *Hikayat Jakarta* (terj. M. Joebhaar dan I. Zahir. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Hardiati, E.S. 2000. *3.000 Tahun Terakota Indonesia: Jejak Tanah Dan Api*. Jakarta: Museum Nasional-Indonesia.
- Harkantiningih, N. (2013). "Muatan Intan Shipwreck Abad Ke-10: Variabilitas dan Kronologi", *AMERTA*, Vol. 31 No. 2, hlm. 91-97.
- Hernawati. 2008. "Analisis Potensi Canthik Kyai Raja Mala sebagai Aset Wisata Museum Radya Pustaka di Surakarta", Tugas Akhir Fakultas Sastra dan Seni Rupa Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Inna, Y.T. 2015. "Peranan Adat Pasola sebagai Alat Pemersatu Antar Daerah di Kabupaten Sumba Barat Daya Provinsi Nusa Tenggara Timur", Nas-kah Ringkas Skripsi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas PGRI Yogyakarta.
- Irfan, Dharsono, Gustami, S.P, dan Guntur. 2018. "Continuity of Traditional Ceramic Arts in the Socio-cultural Context of Crafters Society", *Advances in Social Science, Education, and Humanities Research (ASSEHR)*, Vol. 227, hlm. 483-488.
- Jackson, A. 2009. "Defend Lanka Your Home: War on the Home Front in Ceylon, 1939-1945", *War in History*, Vol. 16 No. 2, hlm. 213-238.

- Jalil, A. 2015. "Memaknai Tradisi Upacara Labuhan dan Pengaruhnya terhadap Masyarakat Parangtritis", *Jurnal El Harakah*, Vol. 17 No. 1, hlm. 101-113.
- Lestari, Dea Fauzia, dkk. 2010. "Identifikasi Keberadaan Perahu Kayu di Kepulauan Spermonde, Sulawesi Selatan", Makalah Program Kreativitas Mahasiswa (PKM), Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Institut Pertanian Bogor.
- Lim, T.S. (2018). "Chinese Ceramics in Southeast Asia", dalam C. Smith, (ed.), *Encyclopedia of Global Archaeology*, Swiss: Springer Nature Switzerland AG [https://doi.org/10.1007/978-3-319-51726-1_3148-1].
- Ming, C., Yang, Y., Zhu, J., Guan, L., Fan, C., Xu, C., Yao, Z., Kenoyer, J.M., Song, G., dan Wang, C. (2014). "Archaeometric Investigation of The Relationship between Ancient Egg-white Glazed Porcelain (*Luanbai*) and Bluish White Glazed Porcelain (*Qingbai*) from Hutian Kiln, Jingdezhen, China", *Journal of Archaeological Science*, Vol. 47, hlm. 78-84, ISSN 0305-4403, [<https://doi.org/10.1016/j.jas.2014.04.005>]. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0305440314001332>).
- Nagafuchi, Y. Tanpa tahun. "The Grand Rituals at Besakih Temple in Bali and the Historical Moment of Hinduism in Indonesia", *CSEAS Newsletter*, Vol. 77, hlm. 41-46 (*Centre for Southeast Asian Studies Kyoto University*).
- Putra, Y.K. 2017. "Perancangan Promosi Festival Perahu Bidar", Tugas Akhir Fakultas Seni Rupa dan Desain Universitas Kristen Maranatha.
- Riyanto, B. 2000. *Iklan Surat Kabar dan Perubahan Masyarakat di Jawa Masa Kolonial*. Yogyakarta: Tarawang.
- Royal Delft Museum Official Website, diakses dari <https://museum.royaldelft.com/ontdek-de-collectie/historie/> pada Rabu, 16 Oktober 2021, pukul 19.49 WIB.
- Savitri, Y. dan Semai, Y. 2020. "Perahu Bidar dan Tradisi Masyarakat di Sepanjang Sungai Musi", diakses dari <https://www.mongabay.co.id/2020/08/16/perahu-bidar-dan-tradisi-masyarakat-di-sepanjang-sungai-musi/> pada Kamis, 17 Oktober 2021, pukul 23.44 WIB.
- Soelarto, B. 1980/1981. *Upacara Labuhan Kesultanan Yogyakarta*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI.
- Sunjayadi, A. 2019. "The Early Tourist Guidebooks to The Dutch East Indies and Malaya in the Nineteenth and Twentieth Century", *Paradigma*, Vol. 9 No. 2, hlm. 167-177.
- Susanti. 2016. "Nasionalisme dan Gerakan Mulih Njowo, 1947 dan 1954", *Jurnal Sejarah Citra Lekha*, Vol. 1 No. 2, hlm. 107-120.
- Taim, E.A.P. (1999-2000). "Keramik di Situs Kuto Lamo dan Hubungan Keberadaannya", dalam *Pertemuan Ilmiah Arkeologi VII (Jilid 7)*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Taim, E.A.P. (2016). "Keramik Muatan Kapal Karam Cirebon: Sebaran di Situs-Situs Arkeologi Sumatera Bagian Selatan", *KALPATARU*, Vol. 25 No. 1, hlm. 29-44.
- Triwahyuningsih. 2020. "Eksistensi Kasultanan Yogyakarta Hadiningrat dan Implikasinya terhadap Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta dalam Struktur Ketatanegaraan Republik Indonesia", Ringkasan Disertasi Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Tundjung, R.R. 2020. "Dari Sunda Kelapa ke Tanjung Priok", *Alur Sejarah: Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol. 4 No. 1, hlm. 162-170.
- Welianto, A. 2020. "Suriname, Negara dengan Warga Keturunan Jawa", *Kompas.com*, 4 Januari 2020, diakses dari <https://www.kompas.com/skola/read/2020/01/04/120000069/suriname-negara-dengan-warga-keturunan-jawa?page=all> pada Kamis, 17 September 2021, pukul 23.01 WIB.
- Widiati. (1999-2000). "Jalur Pelayaran Keramik di Indonesia Abad ke-10-13 M", dalam *Pertemuan Ilmiah Arkeologi VII (Jilid 7)*. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Wijaya, N. 2015. "Mempersoalkan Kredibilitas Temuan Peneliti Asing Soal Politik Identitas Orang Bali", Makalah dalam *International Conference: Contribution of History for Social Sciences and Humanities*, di Malang, 5 September 2015 (Universitas Negeri Malang).
- Xu, W., Niziolek, L.C., dan Feinman, G.M. (2019). "Sourcing Qingbai Porcelains from the Java Sea Shipwreck: Compositional Analysis Using Portable XRF", *Journal of Archaeological Science*, Vol. 103, hlm. 57-71, ISSN 0305-4403 [<https://doi.org/10.1016/j.jas.2018.12.010>]. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0305440318305958>).

*Pura babbara sompe'ku',
pura tangkisi' golikku,
ulebbirenni tellenngé
nato'walié.*



Layar sudah terkembang,
kemudi sudah terpasang,
aku lebih baik tenggelam
daripada surut langkah.





Penulisan buku *Profil Museum Bahari* menjadi awal dari kajian yang dapat memperkaya literatur mengenai museum di Indonesia. Bangunan kokoh khas kolonial ini kaya akan cerita sejarah, lengkap dengan koleksi kebaharian yang harus kita wariskan. Cara untuk mewariskannya adalah dengan tulisan dan kajian yang nantinya akan menjadi sumber-sumber yang dibutuhkan banyak orang.

Bangunan yang berdiri sejak abad ke-17 ini mampu menarik perhatian masyarakat lokal ataupun domestik untuk sejenak menyimak sejarah pada masanya. Terlebih pada masa VOC hingga masa Gubernur Ali Sadikin yang akhirnya menjadikan bangunan yang terdiri atas tiga gedung dan Menara Syahbandar ini disahkan sebagai cagar budaya pada 1977.

Kemegahan Museum Bahari bukan hanya tersemat sebagai cagar budaya yang dilindungi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Tapi fungsinya yang apik dari masa ke masa juga menggiurkan para pembaca untuk sejenak menyerap makna gedung bekas gudang rempah yang akhirnya menjadi pintu gerbang edukasi kebaharian Indonesia.

Buku *Profil Museum Bahari* berisi narasi-narasi lengkap seputar koleksi-koleksi yang ada di berbagai ruangan museum. Di antaranya replika dan model perahu-perahu tradisional, perahu-perahu asli tradisional, biota laut, patung-patung awal mula masuknya bangsa-bangsa asing ke Nusantara serta penjelajah dunia, memorial kebakaran, Menara Syahbandar, dan lain-lain.

Ini penting bagi generasi muda yang mengkaji museum dan kebaharian Indonesia, khususnya. Selain sebagai akses literasi bagi masyarakat, buku profil ini juga bisa menjadi semacam kunci pertama untuk berkenalan dengan Museum Bahari dan segala hal yang ada di dalamnya.

