

ORANG BUGIS DALAM SILANG BUDAYA BAHARI DI PELABUHAN SUNDA KELAPA

Rifal Najering

M. Rasyid Ridha

Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Makassar

E-mail: rifalmattirodeceng@gmail.com

Abstract

This paper focuses on the Buginese live in Sunda Kelapa Port. Generally, Port of Sunda Kelapa can be viewed as a connective center of voyage network broader people. By the encountering various cultures will enrich the horizon of Indonesian voyage world. This research will the culture translated in technological and social changes in seafarers' societies in Port of Sunda Kelapa. Before the presence of machine technology the sailors go trough of a long journey from Sunda Kelapa Port to other ports. For example, the trip from Palembang to Surabaya in the age of sail technology, it will take long time according to weather. But after the presence of machine technology, the journey is faster and the boats mobilization are more flexible, of course it has many positives impact to sailors income. The biggest challenge faced by the sail boats is the existence of the huge boats as big as tonnage with more loads, there is an unbalance competition between the traditional boats and the container boats. This research is a historical study by using qualitative method. Next the data will be processed in such manner by using historical method, like heuristic, critic, interpretation, and historiography.

Keywords: Bugis people, maritime culture, Sunda Kelapa.

Abstrak

Makalah ini memfokuskan pada kehidupan orang Bugis di Pelabuhan Sunda Kelapa. Secara umum, Pelabuhan Sunda Kelapa dapat dipandang sebagai pusat yang menghubungkan jaringan pelayaran rakyat yang lebih luas. Dengan berbagai ragam budaya yang saling berjumpa akan memperkaya horison tentang dunia pelayaran rakyat di Indonesia. Penelitian ini membahas kebudayaan yang diterjemahkan dalam perubahan teknologi dan sosial dalam masyarakat pelaut di Pelabuhan Sunda Kelapa. Sebelum adanya teknologi mesin para pelaut menempuh perjalanan yang cukup panjang dari pelabuhan Sunda Kelapa menuju pelabuhan tujuan. Semisal, perjalanan dari Jakarta ke Palembang pada masa menggunakan teknologi layar ditempuh sampai berbulan-bulan, tergantung keadaan cuaca. Namun, setelah adanya teknologi mesin, perjalanan akan lebih cepat dan mobilisasi perahu lebih fleksibel yang berdampak positif terhadap pendapatan ekonomi para pelaut. Tantangan terbesar yang dihadapi oleh perahu layar adalah hadirnya kapal-kapal ukuran tonase dan muatan yang lebih besar, terjadi persaingan yang tidak seimbang antara perahu rakyat dengan kapal peti kemas. Penelitian ini merupakan studi sejarah dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Data yang didapatkan selanjutnya diolah sedemikian rupa dengan menggunakan metode sajarah, yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi.

Kata Kunci: orang Bugis, budaya bahari, Sunda Kelapa.

A. Pendahuluan

Suku bangsa Indonesia sejak lama telah mengenal budaya melaut. Para pelaut nusantara dapat menentukan arah di laut menurut intuisi, bentuk awan, pantulan sinar matahari, warna dan arusnya, bahkan dengan hidung orang bisa “mencium” tempatnya di laut. Bagi para pelaut, pelabuhan menjadi sesuatu yang penting, bukan hanya sekadar tempat untuk berlindung (Adrian B. Lopian, 2008:16). Namun, pelabuhan dimaknai sebagai pusat kegiatan komersial, bahkan menjadi tempat dialog kebudayaan dan pertemuan etnis. Secara makro Pelabuhan Sunda Kelapa dapat dipandang sebagai titik yang menghubungkan sebuah jaringan lain yang lebih luas di sepanjang jalur dagang di Indonesia. wilayahnya yang strategis memungkinkan adanya pertemuan antara etnis nusantara bahkan suku bangsa dunia.

Pelabuhan Sunda Kelapa dijadikan sebagai titik tolak (spasial) penelitian karena berada di wilayah ibukota Jakarta yang memungkinkan kita menemukan dinamika yang bervariasi dan ceritanya akan lebih berwarna mengenai budaya pelaut, sehingga kehidupan “keindonesiaan” bisa kita dapatkan di tempat ini. Bila dibandingkan misalnya dengan Pelabuhan Rakyat Poetere Makassar, Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan Banjarmasin corak kultural masih bersifat manokultural, sedangkan Pelabuhan Sunda Kelapa lebih banyak bersifat multikultural. Dengan adanya ragam budaya yang saling berjumpa di Pelabuhan Sunda Kelapa akan memperkaya *horison* kita tentang dunia

pelayaran, bisa dikatakan perluasan cakrawala dalam pelayaran di Indonesia.

Kebudayaan yang dimaksud disini keseluruhan kompleks yang secara material, menyangkut aspek-aspek ekonomi, politik, sosial dan pandangan hidup atau meliputi unsur-unsur universal yaitu bahasa, sistem teknologi, sistem mata pencaharian, organisasi sosial, sistem pengetahuan, religi dan kesenian. Seluruh unsur itu disebut kebudayaan, sejauh secara formal merupakan *ekspresi* kehidupan manusia. Jadi kebudayaan adalah hasil objektif yang telah diperoleh manusia dalam sejarah perkembangannya dari generasi ke generasi (Poespowardojo, 1993).

Kehidupan pelaut yang tak mengenal spasial memungkinkan adanya unsur-unsur budaya baru yang akan muncul. Namun penulis di sini lebih fokus pada kehidupan mata pencaharian, teknologi, organisasi sosial dan sistem pengetahuannya saja.

Selama ini kajian kebudayaan bahari masih sulit ditemukan. Apalagi membicarakan persoalan Pelabuhan Sunda Kelapa. Dalam perspektif ketahanan nasional, Manurung (2016) menjelaskan usaha pelayaran rakyat memiliki banyak kelemahan seperti pemodalan, teknologi dan sumber daya manusia dibandingkan dengan kekuatan yang telah ada. hal tersebut nampak dari sulitnya pelayaran rakyat mengembangkan jasa di bidang jasa pengangkutan. Pada penelitian ini, lebih banyak membahas persoalan bongkar muat barang dari satu wilayah ke wilayah lainnya, namun belum tampak peranan budaya dan teknologi dalam aktivitas pelayaran rakyat di Sunda Kelapa. Dari

pernyataan di atas perlu kiranya membahas lebih lanjut mengenai peranan budaya dan teknologi dalam mengembangkan usaha pelayaran rakyat. Sejauh mana pengaruh budaya yang diterjemahkan perkembangan teknologi dalam aktivitas pelayaran rakyat di Pelabuhan Sunda Kelapa?

Berdasarkan uraian di atas, tulisan ini bertujuan menganalisis peranan budaya yang diterjemahkan dalam perubahan teknologi dalam usaha Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Sunda Kelapa. Pelayaran rakyat dengan berbagai macam kekurangannya, sampai sekarang masih bertahan. Adanya Pelabuhan Tanjung Priok dengan berbagai teknologi pengangkutannya, sumber daya manusia dan dukungan pemerintah yang sudah cukup mapan, menjadi tantangan tersendiri bagi para *Juragan* (nahkoda perahu) dan perangkat pelayaran rakyat untuk tetap bertahan di tengah persaingan yang sangat ketat dibidang angkutan laut.

Penelitian ini merupakan studi sejarah dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Data diperoleh melalui penelusuran arsip sezaman dan melakukan wawancara kepada Juragan Kapal Rahim Jaya yaitu: H. Sannureng dan Ketua DPP Perla, H. Sudirman untuk mengungkapkan perkembangan budaya dan teknologi yang menjadi *icon* pelaut Sunda Kelapa. Selanjutnya, data yang telah diperoleh diolah dengan menggunakan metode sejarah, yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi.

B. Kondisi Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Sunda Kelapa

Aliran Masih terngiang lagu "*Nenek Moyangku Orang Pelaut*", lagu tersebut bukan hanya sekadar lagu, namun hal tersebut merupakan cerminan kehidupan

bangsa Indonesia. Menurut Endang Susilowati bangsa Indonesia telah memiliki kelompok suku bangsa yang gagah berani mengarungi lautan dan menyeberangi samudera dengan perahu layar sederhana. Berbagai suku yang dimakud seperti Jawa, Madura, Bugis, Makassar, Mandar, Sangir, Talaud, Banjar, Buton yang dikenal sebagai suku bangsa pelaut. Hingga sekarang bahkan pelaut-pelaut Bugis Makassar masih tetap dikenal sebagai pelaut-pelaut ulung (Endang Susilowati, 2004). Dalam hal ini, para pelaut melakukan perdagangan antar pulau dengan berbagai macam rutanya. Orang Bugis Makassar lebih banyak berkiprah dalam pelayaran dan perdagangan antar pulau. Sementara itu orang-orang Eropa lebih aktif dalam pelayaran dan perdagangan antar pulau dan internasional (Lindblad, 1988). Berdasarkan pengamatan di Pelabuhan Sunda Kelapa sebagian besar yang menjadi *Juragan* (nahkoda) adalah orang Bugis Makassar, walaupun terdapat yang berasal dari daerah lain seperti Jawa, Palembang tetapi frekuensinya cukup sedikit.

Secara historis, Pelabuhan Sunda Kelapa menjadi pelabuhan yang sangat ramai. Segala macam komoditi diperdagangkan di tempat ini. Yang menjadi barang yang sangat laku pada masa awal adalah kain tenun kasar yang banyak diekspor ke Malaka. Selain kain, barang lain yang menjadi komoditi penting seperti areka, air mawar, akar wangi dan biji-bijian dari Cambay dan Kashmir (Roelofs, 1976). Setelah memasuki masa setelah kemerdekaan perdagangan lokal, regional dan internasional terus berlanjut. Teknologi yang digunakan pada masa itu masih sangat sederhana, yaitu layar sebagai alat penggerak. Pada tahap ini layar masih menjadi andalan dalam pelayaran di Pelabuhan Sunda Kelapa. Rote

pelayaran di Pelabuhan Sunda Kelapa berada pada sektor Indonesia Bagian Barat yang memperkaya perjumpaan budaya diantara etnis yang ada di Indonesia (Dokumen Pribadi DPP PERLA, 10 November 2011).

Dari hasil pengamatan terdapat 45 (empatpuluh lima) perahu dalam berbagai ukuran yang beroperasi di Pelabuhan Sunda Kelapa, diantaranya: (1) Syarif Pusaka Perdana, (2) Rahim Jaya Abadi (3) Sumber Hidayah (4) Rahim Jaya Mandiri (5) Bina Setia (6) Mega Buana (7) Samaudera Pasai (8) Sinar Keluarga (9) Sinar Harapan II (10) Sinar Harapan III, (11) Harapan Kita (12) Selat Karimata (13) Berkat Rahmat Ilahi (14) Sinar Bahagia (15) Daya Bahari Jaya (16) Amanah Bahari (17) Bunga Raksasa (18) Kurnia Harapan (19) Putra Bunga II (20) Sosial Annur (21) Amanat Sentosa (21) Sentosa Jaya I (22) Sejarah Tirta Abadi (23) Rahmatia Sentosa (24) Sinar Sembula (25) Sentosa Jaya (26) Rahmat (27) Rahmat Setia (28) Daeng Patanga' (29) Muara Hikmat (30) Sumber Rezeki (31) Tirta Mulia, (32) Bintara Selatan (sedang renovasi) (33) Bintang Harapan Jaya (34) Anugerah Jaya (35) Armada Selatan (36) Harapan Makmur (37) Budi Buana (38) Berkat Selamat Rahmat (39) Putra Akbar (40) Berkat Hidayat Ilahi (41) Sosial Mega Permai (42) Berkat Taufik Ilahi (43) Muara Inayah dan (44) Budi Indah (dalam KLM). (Observasi, 22 Mei 2015).

Dari segi penamaan kapal, lebih menggunakan kata peristilahan doa, puji syukur dan nama pemilik, seperti kata "amanah", "abadi" "Rahim". Rahim Jaya Abadi merupakan nama kapal milik Rahim yang berasal dari Kecamatan Salomekko Kabupaten Bone. Beliau memiliki kapal sebanyak 11 (sebelas) unit dengan kemampuan muat sebanyak 300-1000 ton.

Mengenai nama-nama yang berhubungan dengan bahasa Bugis-Makassar, hanya satu kapal atas nama KLM Daeng Patanga' yang masih mempertahankan bahasa daerah. Penamaan dengan menggunakan bahasa daerah terbatas didapatkan karena mereka berada pada tempat dengan lalu lintas budaya yang sangat kental. Dengan menggunakan nasional, akan memudahkan mereka lebih dikenal dalam percaturan pelayaran di Indonesia. Walaupun lebih banyak telah menggunakan nama dengan bahasa nasional tetapi yang ditemukan menjadi pimpinan (juragan) dalam beberapa perahu berasal dari Bugis Makassar, terutama daerah Kecamatan Kajua, Salomekko dan Mare.

Adapun wilayah jangkaun pelayaran menurut Sannureng (2015) wilayah yang didatangi wilayah Kulaeno Riau dengan memuat minyak tanah, di mana pada saat itu masih menggunakan kaleng. Selain itu, beliau memuat kelapa bulat (kopra) ke Palembang. Setelah sampai disana, aktivitas pelayaran lebih banyak melalui jalur Riau-Palembang dengan memuat kopra. Dalam perkembangannya, pada tahun 1962, merambah jalur daerah Sula Panjang (Sumatera Utara), dengan arah pembongkaran masih di daerah Palembang.

Pada saat menggunakan teknologi layar, kompas dan peta menjadi andalan dalam pelayaran. Untuk mengukur kedalaman air, para pelaut menggunakan *ladung* (besi yang diikat dengan tali kemudian diturunkan ke laut). Hal tersebut dilakukan supaya menghindari karang di tengah lautan. Peta dan *Ladung* memiliki peran sentral untuk mengarahkan perjalanan di tengah laut. Pada kondisi seperti ini, cuaca sangat mempengaruhi rute perjalanan, diceritakan oleh H.

Sannureng (2015), pada saat melakukan pelayaran dari Sunda Kelapa ke Palembang. Beliau melewati Kepulauan Seribu, Pulau Laku dan Merak. Apabila cuaca kurang bersahabat ditandai oleh gelombang besar, maka arah perahu diarahkan *ziq-zaq*.

Mengenai upah yang diberikan, H. Sudirman (2015) menceritakan bahwa dalam sekali pelayaran biasa mendapatkan Rp. 15 sampai Rp. 20. Pada saat itu, upah didapatkan cukup banyak, dapat membeli banyak baju. Pembekalan yang dibawa oleh para sebagian besar berasal dari pelaut sendiri, semisal minyak goreng dan hasil bumi lainnya. Pada saat memasak di tengah laut masih menggunakan kayu. Perjalanan ditempuh cukup lama maka biasanya membawa makanan tradisional yang terbuat dari ikan teri yang biasa kita sebut *Gammi* (Bugis), semacam rebon yang bisa tahan lama. Kue yang sering dibawa yaitu *baje* (kue yang terbuat dari gula merah) yang dapat bertahan 1-2 bulan. Pada saat di tengah laut, pembekalan air sudah habis. Pada fase ini kehidupan pelaut masih bersifat tradisional, masih menggunakan layar sebagai alat penggerak, makanan dibawa sendiri oleh pelaut oleh masing-masing ABK khas dari daerahnya masing-masing. Jumlah ABK yang dibutuhkan pun cukup banyak karena segala sesuatu dikerjakan dengan tangan manusia.

C. Silang Budaya Bahari dan Perubahan Teknologi

Program modernisasi perahu layar di Indonesia bukanlah sesuatu yang baru. Sejak tahun 1930-an Pemerintah Hindia Belanda telah menganjurkan rakyat untuk melengkapi perahunya dengan motor. Namun anjuran tersebut masih sangat sulit direalisasikan. Bukan saja karena

kemampuan finansial pribumi melainkan juga karena Pemerintah Hindia Belanda menetapkan syarat bahwa nahkoda perahu bermesin harus memiliki ijazah pelayaran. (Dick, 1975). Masa pendudukan Jepang, aktivitas pelayaran otomatis berhenti, namun dimulai kembali setelah kemerdekaan (Malihu, 1998).

Puncaknya pada 1972 pemerintah Orde Baru mencanangkan modernisasi perahu rakyat. Di mana perahu-perahu yang masih menggunakan layar diubah menjadi mesin. Pada fase awal ini tidak semua perahu langsung menggunakan mesin. Bisa dikatakan pada bagian ini masih tahap sosialisasi. Menurut Sudirman (2015) mesin dipinjamkan oleh pemerintah dengan sistem angsur dan tidak dipaksakan semacam model kredit, pada saat itu Soeharto tidak menekan. Misalnya kita membeli mesin komplit 10 juta. Terkadang ada perahu langsung saja dipinjamkan, ketika sudah berlayar dapat hasil baru membayar.

Pada awalnya DPP Perla yang berpusat di Sunda Kelapa kemudian membentuk koperasi yang berbadan hukum untuk mengkoordinir tahap penyaluran mesin kepada perahu-perahu, melalui koordinasi dari pemerintah. DPP Perla yang membawahi DPC di setiap wilayah. Maka di sana mereka membentuk koperasi yang berbadan hukum. Dengan menggunakan asas kebersamaan. Modernisasi dimulai di Ujung Pandang kemudian lanjut ke Surabaya. Setelah itu ke Banjarmasin lalu menuju ke Jakarta setelah itu baru menuju Palembang dan Jambi (Dick, 1975).

Adapun wilayah yang didatangi tidak banyak berubah setelah adanya mesin. Sistem pembagian digunakan dengan sistem bagi hasil. H. Sennureng (2015) mengatakan pembagian ditentukan dari banyaknya pendapatan. Digambarkan

apabila telah melakukan perjalanan sebanyak dua kali mendapat hasil penjualan Rp. 10.000.000,00, dengan nilai perongkosan sebanyak Rp. 5.000.000,00 maka yang tersisa Rp. 5.000.000,00. Jadi jumlah uang sisa diberikan separuh untuk pemilik perahu, lebihnya untuk *saya* (juragan) dan ABK. Anggaplah jumlah ABK empat orang maka akan mendapatkan sebanyak Rp. 500.000,00/orang. Upah juragan biasanya ditambahkan oleh pemilik perahu. Pada tahun 1990-an upah yang didapatkan oleh ABK (anak buah kapal) memiliki nilai tawar yang tinggi, hingga dapat membeli berbagai jenis kebutuhan sandang dan pangan.

Upah yang didapatkan memiliki nilai tawar yang tinggi. Digambarkan bahwa harga beras pada saat itu Rp. 250,00/perkilo, dapat dibayangkan seorang ABK (anak buah kapal) dapat membeli beras berapa kilo. Tentunya cukup banyak.

Dengan bagi hasil ini menimbulkan rasa memiliki dan senantiasa memelihara/menjaga perahu agar selalu layak laut dan bersih dari pencurian barang pemilik yang dimuat di atas perahu. Oleh karena itu semua pemuatan ke dalam palka perahu dilakukan oleh ABK (anak buah kapal), jadi buruh tidak boleh masuk dalam palka karena umumnya buruh membanting barang pada saat pemuatan dan tindakan semacam ini dicegah oleh ABK (anak buah kapal) dengan sistem sebagaimana yang disebutkan di atas (Dokumen Pribadi DPP PERLA, 10 November 2011)

Adapun ABK dan Nakhoda kapal berasal dari beberapa etnis di Indonesia. Bukan hanya didominasi oleh etnis tertentu namun multietnis. Seperti yang dikatakan oleh H. Sennureng (2015) yang berasal dari Kecamatan Mare Kabupaten

Bone (Bugis), ABK (anak buah kapal) berasal dari berbagai daerah di Indonesia, terdapat dari Jawa, Palembang dan wilayah Timur seperti Sumbawa dan Lombok. Walaupun berasal dari berbagai daerah di Indonesia, tetapi yang memiliki jabatan strategis dalam struktur kepemimpinan lebih banyak didominasi dari etnis Bugis.

Para pelaut lebih banyak masih mengandalkan layar sebagai alat penggerak perahu. Adanya keterbatasan pengetahuan, sosialisasi yang belum menyentuh para pelaut dan keterbatasan materi menjadi alasan para pelaut masih mempertahankan layar sebagai alat penggerak. Pada fase ini mesin sudah bisa diterima oleh para pelaut. Namun belum secara menyeluruh langsung digunakan. Adanya *fobia* menggunakan mesin masih menjadi tantangan pelaut. Misalnya terjadi retakan pada perahu, penggunaan mesin, biaya tambahan masih menjadi kendala besar pada saat modernisasi pada fase penyesuaian.

Namun penggunaan mesin dan teknologi arah sudah ada beberapa perahu yang menggunakannya, seperti H. Sennureng (2015) mengatakan sudah menggunakan alat ini pada saat itu. Pada saat tahun 1975 sudah menggunakan kompas, peta, satelit, alat berkomunikasi menggunakan radio. Satelit (semacam alat untuk mengarahkan arah kapal) lebih banyak menggunakan merk "Kodin", dengan menggunakan satelit, maka arah pandang pelaut semakin jauh, dalam layar terlihat pulau-pulau yang akan dilewati. Jalur pulau yang sering dilalui oleh para pelaut Bugis di Sunda Kelapa adalah Pulau Seribu, dengan satelit, pelaut mampu mengatur "faktor haluan" dengan hitungan mill untuk mengarahkan kapal supaya tidak kemana-mana.

Tujuan satelit dirasakan sangat berguna bagi para pelaut, karena mampu menentukan laju perahu, memprediksi pulau-pulau yang akan dilalui dan terpenting waktu tempuh. Jadi, pelaut pada era ini sudah mampu menentukan kepastian waktu tempuh sampai ke tujuan.

Pada awal-awalnya penggunaan mesin masih terbatas, digambarkan masih terdapat 25 % yang menggunakan mesin. Ukuran kapal tidak terlalu besar, paling besar ukuran 300 ton dengan besaran mesinnya sebesar 50-70 PK. Wilayah yang didatangi lebih banyak daerah Barat. Digambarkan H. Sennureng (2015) para pelaut dari Sunda Kelapa tujuan Palembang dan Pontianak dengan memuat kayu. Kecepatan kapal pada saat itu cukup lambat hanya 2-3 mill/jam, karena masih menggunakan mesin ukuran kecil. Adanya ketidaksesuaian antara ukuran kapal dan besaran tenaga mesin berpengaruh terhadap kecepatan kapal. Pada awal-awal layar masih digunakan sebagai penggerak utama, sedangkan mesin sebagai alat penggerak tambahan.

Penggunaan layar dirasa masih sangat rasional pada masa ini. Selain adanya kekwatiran menggunakan mesin, yang dianggap barang baru, ketakutan yang biasa muncul adalah dapat merusak kapal. Sisi lain, penggunaan layar dapat minimalkan jumlah perongkosan. Dengan harga BBM (bahan bakar minyak) jenis solar cukup tinggi dapat mengurangi perongkosan. Resiko yang didapatkan dengan menggunakan tenaga manusia adalah energi yang dikeluarkan semakin banyak. Semisal, apabila kapal bocor, air masuk ke dalam geladak kapal, maka harus *dikompas* dengan menggunakan tenaga manusia. Pelaut akan lebih banyak mengeluarkan banyak energi dan waktu.

Dalam perkembangannya, mesin sudah dapat diterima dalam masyarakat bahari di Pelabuhan Sunda Kelapa. Adanya persaingan yang semakin besar dengan perahu yang bermesin mendorong para pelaut untuk memasang mesin di perahunya. Dengan adanya mesin mobilitas perahu semakin bertambah, bukan lagi tergantung dengan alam, menunggu angin. Namun sudah menggunakan mesin sebagai alat penggeraknya. Biasanya waktu yang ditempuh berminggu-minggu bahkan berbulan-bulan pada musim tertentu ketika menggunakan layar namun setelah dimodernisasi dengan sentuhan mesin maka perjalanan sudah bisa dijangkau hanya beberapa hari saja.

Adanya *booming* kayu di Kalimantan dengan tujuan Sunda Kelapa mendorong para pelaut berlomba mengubah layar menjadi mesin, menambah ukuran kapal untuk memudahkan mobilisasi dan memperbanyak jumlah muatan. Dengan seperti itu, keuntungan yang didapatkan akan semakin banyak.

D. Penutup

Pelabuhan Sunda Kelapa diterjemahkan sebagai titik yang dapat menghubungkan sebuah jaringan lain yang lebih luas di sepanjang jalur pelayaran di Indonesia. Dengan seperti itu, para pelaut berkumpul dalam satu pelabuhan, terjadi perjumpaan budaya dari berbagai daerah. Karena dipandang dapat menguntungkan secara ekonomi maka terdapat pelaut memilih tinggal di sekitar pelabuhan, terutama orang Bugis. Temuan menarik dalam penelitian ini adalah walaupun pelaut berasal dari berbagai daerah di Indonesia, tetapi yang menjadi pimpinan

(juragan) dalam struktur kapal didominasi oleh orang Bugis.

Referensi

- Dick, H. (1975). "Perahu Shipping in Eastern Indonesia Part I". *Bulletin of Indonesia Economic Studies*, XI (3).
- Dokumen Pribadi DPP PERLA, "Armada Pelayaran Rakyat Berpartisipasi dalam Pelayaran Perintis, Jakarta November 2011
- Dokumen Pribadi DPP PERLA, "Ciri Khas Pelayaran Rakyat (Perla)". Jakarta November 2011
- Lapian, A. (2008). *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Lindblad, T. (1988). *Between Dayak and Dutch: The Economic History of Southeast Kalimantan 1880-1942*. Dordrecht: Foris Publications Holland.
- Manurung, M. (2016). "Peningkatan Peran Pelayaran Rakyat dalam Perspektif Ketahanan Nasional: Studi Kasus Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Sunda Kelapa". Jakarta: Tesis Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
- Malihu, L. (1998). "Buton dan Tradisi Maritim: Kajian Sejarah Tentang Pelayaran Tradisional di Buton Timur 1957-1995. Jakarta: Tesis Program Studi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
- Roelofs, M. (1976). *Asian Trade and European Influence in the Indonesia Archipelago Between 1300 and about 1630*. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Soerjanto, P. (1993). *Strategi Kebudayaan: Suatu Pendekatan Filosofis*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Susilowati, E. (2004). "Pasang Surut Pelayaran Perahu Rakyat di Pelabuhan Banjarmasin 1880-1990". Depok: Disertasi Program Studi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- Wawancara dengan H. Sennureng Nahkoda Kapal Rahim Jaya Murni Sabtu 2 Mei 2015
- Wawancara dengan H. Sudirman, Ketua DPP PERLA.