

IDENTIFIKASI DEWA-DEWI AGAMA HINDU-BUDDHA SEBAGAI DEWA PELINDUNG PELAYARAN

IDENTIFICATION OF HINDU-BUDDHIST GODS AND GODDESSES AS PATRON DEITIES OF SEAFARING

Ashar Murdihastomo

Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Jl. Raya Condet-Pejaten No. 4, Pejaten Barat, Pasar Minggu, Jakarta Selatan, 12510, Indonesia; email: ashar.murdihastomo@kemdikbud.go.id

Diterima 18 Juni 2019

Direvisi 9 September 2019

Disetujui 24 September 2019

Abstrak. Pelayaran merupakan salah satu aktivitas yang mendukung perdagangan antara India dengan Cina. Jalur laut ini dipilih pada masa lampau dan menjadi populer di kalangan para pedagang saat jalur perdagangan darat mengalami hambatan yang tidak kunjung reda. Perkembangan teknologi dan pengetahuan pelayaran makin membuat aktivitas pelayaran makin mudah dan ramai. Namun, aktivitas ini tentu juga tidak dapat terhindar dari beberapa hambatan seperti badai ataupun perompak laut. Beberapa hal telah dilakukan oleh para pedagang dalam menghindari hambatan tersebut. Salah satunya adalah melalui aktivitas pemujaan terhadap dewa-dewi panteon dalam panteon Hindu-Buddha. Penelitian ini dilakukan sebagai pengumpulan data panteon yang dipuja sebagai dewa pelindung pelayaran. Selain itu, penelitian ini juga untuk mengetahui agama yang dominan dalam pemujaan dewa-dewi tersebut. Dalam upaya mendukung kajian ini, digunakanlah data sekunder yang berasal dari kajian pustaka. Data sekunder tersebut kemudian dianalisis menggunakan metode analisis kontekstual agar dapat digunakan untuk menjawab pertanyaan yang diajukan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dewa-dewi yang dipuja sebagai pelindung pelayaran terdiri atas dewa-dewi lokal dan asing. Selain itu, dewa-dewi dalam agama Buddha memiliki peran dominan dalam pemujaan tersebut dibandingkan dengan dewa-dewi agama Hindu.

Kata kunci: Pelayaran, Budaya Maritim, panteon, Buddhisme, Hinduisme, dewa pelindung pelayaran

Abstracts. Seafaring is one of the activities that support trade between India and China. The sea routes were chosen in the past and became popular among traders when the land trade lanes encounters obstacles that never stop. The development of seafaring technology and knowledge increasingly made shipping activities more easy and crowded. However, this activity certainly could not be protected from obstructions such as storms and sea pirates. Some things have been done by traders in avoiding such obstacles. One of them was through the worship of gods and goddesses in the Hindu-Buddhist pantheon. This research was carried out as a data collection of pantheons worshiped as patron deities of seafarings. In addition, this study also aimed to find out the dominant religion in the worship of the gods. In an effort to support this study, secondary data from the literature review were used. The secondary data was then analyzed using the contextual analysis method so that it could be used to answer the questions raised. Research results indicates that the gods worshiped as patron deities of seafarings consisted of local and foreign gods. Furthermore, Buddhist pantheons had dominant role of worship compared to those of Hindus.

Keywords: Seafaring, maritime culture, pantheon, Buddhisme, Hinduisme, patron deity of seafaring

PENDAHULUAN

Jalur perdagangan darat antara timur dan barat telah terjalin sejak masa akhir abad pra-masehi. Munculnya jaringan ini ditengarai oleh adanya ekspedisi yang dilakukan pada masa kepemimpinan Raja Wu Han pada sekitar tahun 141 SM – 87 M untuk membentuk aliansi dengan Da Yue Zhi dalam rangka mencegah ekspansi dari Xiongnu (Teh dan Goh 2016). Dalam perkembangannya, jalur ekspedisi tersebut

lambat laun berkembang menjadi jalur ekonomi yang cukup dikenal oleh para pedagang untuk menyalurkan komoditas ke beberapa daerah yang dilaluinya.

Komoditas perdagangan yang dibawa oleh para pedagang bermacam-macam, baik dari barang kebutuhan rumah tangga hingga barang mewah. Barang-barang yang berasal dari barat terdiri atas kuda, pelana, buah anggur, binatang domestikasi seperti anjing dan unta, kulit binatang, madu, karpet, tekstil, emas, perak,

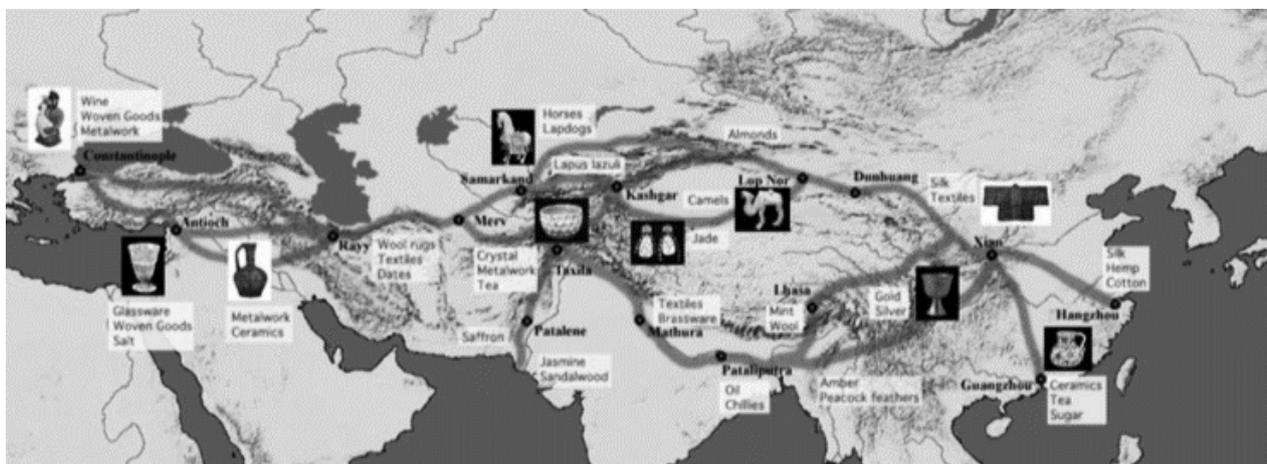
budak, hingga senjata. Sementara barang yang berasal dari timur antara lain adalah sutera, teh, batu mulia, keramik, rempah-rempah (kayu manis dan jahe), perunggu, obat-obatan, parfum, gading, lada, dan bubuk mesiu (Mark 2018).

Barang komoditas bukan satu-satunya benda yang dipertukarkan di jalur perdagangan. Jalur perdagangan ini secara tidak langsung menjadi jalur pertukaran budaya. Ide-ide budaya seperti arsitektur, praktek religi, literatur, musik, tarian, makanan, minuman, dan produk budaya lainnya saling bertukar satu sama lain. Seluruh hasil karya manusia baik materiel maupun non materiel telah diadaptasi dan diadopsi oleh daerah yang berada di jalur tersebut. Jalur ini diibaratkan sebagai jalur komunikasi budaya antardaerah (Modiri and Semnani 2017).

Daerah-daerah yang dilalui oleh jalur ini melewati wilayah tengah dari dataran Asia yang menghubungkan antara Cina dengan wilayah Turki. Jalur perdagangan tersebut melewati

beberapa titik pusat perdagangan. Setiap pusat perdagangan tersebut memiliki barang komoditas andalan seperti ditampilkan pada kajian yang dilakukan oleh Karluk dan Suleyman Cem Karaman (2014) (Gambar 1).

Keberadaan jalur perdagangan ini tidak hanya dilihat dari sisi ingar bingar kehidupan ekonominya yang ramai tetapi terdapat faktor lain yang menjadi penghambat. Aktivitas perdagangan di jalur tersebut sering diwarnai dengan beberapa aktivitas kejahatan, seperti penaklukan, penjarahan hingga pembantaian brutal. Selain itu, kondisi jalur yang melewati gurun dan jalur pegunungan yang terjal juga dapat menjadi tantangan tersendiri bagi para pedagang dalam membawa barang dagangannya (Gopal 2017). Bahkan, jalur sutera ini pernah diblokade oleh pemberontakan An Shi pada masa Dinasti Tang yang mengakibatkan kegiatan ekonomi di jalur tersebut terganggu (Hong 2015).



Sumber: Karluk dan Suleyman Cem Karaman 2014

Gambar 1 Jalur Perdagangan Darat

Adanya faktor-faktor penghambat tersebut telah memicu pencarian alternatif yang pada akhirnya menemukan jalur baru melalui laut. Jalur perdagangan melalui laut ini juga telah mendorong perkembangan teknologi kapal dan navigasi (Reid 1994). Teknologi kapal tersebut antara lain terkait dengan desain dan konstruksi dalam pembuatan kapal. Melalui perkembangan teknologi ini maka dapat menciptakan kapal yang dapat menjelajah ke tempat yang lebih jauh. Sementara navigasi terkait dengan pemahaman tentang cuaca dan astronomi, sehingga kapal dapat sampai dan kembali ke tempat semula. Jalur laut ini juga memberikan beberapa pilihan

rute perdagangan yang akan dilalui. Hal ini memberikan beragam pilihan kepada para pedagang untuk memilih pusat perdagangan yang akan dituju (Gambar 2).

Jalur perdagangan laut ini kemudian menjadi lebih populer dibandingkan dengan jalur darat. Hal ini dikarenakan jalur laut memiliki kelebihan yang tidak dijumpai di jalur darat, antara lain adalah barang yang dibawa tidak terbatas pada keberadaan *caravan* yang tentunya juga terkait dengan jumlah hewan pengangkut yang dibawa. Keberadaan hewan pengangkut ini juga memerlukan perhatian pada makanan yang juga perlu dibawa. Penggunaan

kapal membuat pedagang dapat mengangkut barang lebih banyak dan tentu tidak perlu memikirkan ketersediaan makanan untuk hewan pengangkut. Selain itu, perdagangan melalui jalur darat memiliki resiko terganggu oleh musim yang

buruk yang menyebabkan aliran barang tidak sampai ke tempat tujuan secara cepat. Sementara itu, gerak kapal dipengaruhi oleh angin musim sehingga dapat lebih cepat sampai ke tujuan (Weatherford 2018).



Sumber: Lawler 2014

Gambar 2 Jalur Perdagangan Laut

Jalur perdagangan laut telah menggantikan jalur perdagangan darat karena keefektifan dan keefesiennya dalam menyalurkan barang-barang dagangan. Namun, hal tersebut tidak membuat jalur perdagangan laut terlepas dari bahaya. Bajak laut dan kondisi laut yang tidak dapat diprediksi adalah bahaya yang cukup sering dihadapi. Bajak laut di jalur perdagangan laut ini ditengarai muncul di sekitar Tumasik (sekarang Singapura) (Reid 1993). Para bajak laut tersebut melakukan penjarahan barang yang dibawa para pedagang untuk kepentingan mereka. Sementara itu, kondisi laut yang sering dialami adalah badai laut yang mengakibatkan munculnya gelombang tinggi. Gelombang tinggi tersebut dapat menyebabkan kapal tenggelam dan karam.

Salah satu upaya yang dilakukan oleh para pedagang laut untuk mencegah hambatan tersebut adalah dengan melakukan pemujaan terhadap para dewa. Salah satu kelompok pedagang yang turut serta dalam perdagangan

internasional tersebut adalah masyarakat India yang memeluk agama Hindu dan Buddha. Pada awal dekade abad Masehi, kedua agama tersebut merupakan agama yang mayoritas dianut di jalur perdagangan laut, dari India hingga Asia Tenggara, bahkan hingga Asia Timur (Naidu dan Mukherjee 2014). Dengan melakukan pemujaan tersebut, diharapkan dewa dapat melindungi perjalanan para pedagang agar dapat selamat sampai tujuan.

Dari keterangan tersebut, maka pada kesempatan ini akan dicoba dikaji permasalahan yang terkait dengan dewa-dewi laut yang dipuja. Oleh karena itu, pertanyaan yang coba akan dijawab adalah, pertama, "Siapa saja dewa-dewi dalam agama Hindu-Buddha yang dipuja sebagai pelindung lautan? Kedua, "Apa agama yang dominan dalam pemujaan di suatu pelayaran?" Pertanyaan ini diajukan untuk mencapai tujuan tertentu, yaitu mengenal dewa-dewi yang dipuja oleh para penjelajah laut, khususnya pedagang yang mengarungi lautan

dan melihat keterkaitan antara aktivitas pelayaran dengan keagamaan. Manfaat yang diperoleh dari kajian ini adalah menambah informasi terkait peran dewa-dewi dalam perdagangan, terutama yang terkait dengan aktivitas di laut. Hal ini didasari bahwa kajian peran dewa-dewi yang muncul baru sebatas dalam kehidupan di daratan.

METODE

Dalam upayanya untuk menjawab pertanyaan yang muncul dan mencapai tujuan yang diharapkan, tulisan ini menggunakan metode penalaran induktif yang menekankan pada pendekatan deskriptif-eksploratif. Pendekatan ini didukung oleh data, khususnya yang berasal dari sumber sekunder, yaitu melalui hasil dari kajian pustaka. Kajian pustaka yang digunakan merupakan hasil penelitian yang telah dituliskan dalam bentuk artikel ilmiah di jurnal, buku, hingga artikel maupun berita yang dituliskan di internet. Data yang dicari terdiri atas jalur perdagangan, peran dewa-dewi dalam kehidupan masyarakat terutama dalam perjalanan laut, dan dewa-dewi yang meredakan marabahaya di lautan.

Data-data yang telah diperoleh dari kajian pustaka tersebut kemudian dianalisis. Analisis yang digunakan adalah analisis kontekstual. Pada proses ini, penulis menekankan pada keterkaitan terhadap tokoh dewa dengan segala kelebihannya dengan kondisi atau peristiwa yang melatarbelakangi pemujaan terhadap dewa tersebut, dalam kasus ini adalah kondisi dan peristiwa dalam aktivitas pelayaran. Berdasarkan keterkaitan tersebut maka kemudian dihimpun nama tokoh dewa yang dikaitkan dengan pelayaran. Selain itu, analisis kontekstual ini juga digunakan untuk melihat dominasi suatu agama di sepanjang jalur pelayaran untuk mengetahui agama yang memiliki pengaruh dalam pelayaran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jalur Pelayaran India dengan Asia Tenggara

Jalur pelayaran yang terjalin antara India dengan beberapa daerah di Asia Tenggara

terjadi di Teluk Bengal. Teluk ini merupakan kawasan yang cukup ideal bagi jalur perdagangan karena daerah di sekitar teluk mampu menyediakan kebutuhan yang diperlukan awak kapal, seperti air bersih. Selain itu, lokasinya juga memiliki perlindungan alami berupa *spit* (endapan pasir dari gerakan pasang surut air laut) yang juga dapat digunakan sebagai daerah tambatan. Maka tidak mengherankan apabila terdapat cukup banyak pelabuhan yang jumlahnya tidak kurang dari dua puluh pelabuhan (Tripathi 2011).

Terdapat beberapa daerah yang tidak dapat dikesampingkan dalam hubungan perdagangan antara India dengan Asia Tenggara, yaitu Sri Lanka dan pulau-pulau kecil di sebelah barat Asia Tenggara, yaitu Pulau Coco dan Andaman serta daerah yang dikenal sebagai *Ten Degree Channel* (Gambar 3). Sri Lanka merupakan salah satu pusat perdagangan yang ada di Asia Selatan selain India, sedangkan Pulau Coco dan Andaman, dapat dikatakan merupakan tempat yang digunakan untuk transit sebelum melakukan perjalanan ke Asia Tenggara atau sebaliknya. Sementara itu, Selat Sepuluh Derajat (*Ten Degree Channel*) adalah jalur antara Pulau Andaman dan Nicobar yang merupakan salah satu jalur pelayaran.



Sumber: Tripathi 2011

Gambar 3 Jalur Perdagangan India dengan Asia Tenggara

Berdasarkan kajian yang telah dilakukan oleh Sila Triparti, paling tidak pelayaran antara

India dengan Asia Tenggara harus melalui salah satu di antara empat jalur. Jalur pertama melewati daerah utara, yaitu melewati pelabuhan Tamralipti, Burma, Pulau Coco, Andaman, dan Selat Malaka. Jalur kedua, melewati Palur langsung menuju Burma, Pulau Coco, Andaman, dan Selat Malaka. Jalur ketiga, melewati pelabuhan Palur langsung menuju Andaman untuk kemudian ke Selat Malaka. Jalur terakhir ditempuh dengan melakukan perjalanan ke Sri Lanka menuju selat sepuluh derajat (*Ten Degree Channel*) yang kemudian menuju Selat Malaka (Tripati 2011).

Jalur perdagangan yang berada di sebelah timur semenanjung India dikenal sebagai tempat munculnya kota-kota kuno India. Beberapa diantaranya merupakan wilayah kekuasaan Kerajaan Chola dan Dinasti Palawa (Tripati 2009). Hal ini tentu tidak mengherankan karena keberadaan pelabuhan dapat menjadi salah satu indikasi keberadaan pemukiman (Yogi 2018).

Daerah timur Semenanjung India bukan hanya dikenal sebagai tempat keberadaan

pelabuhan (*port*) kuno tetapi juga beberapa area pendukungnya, seperti galangan kapal (*shipyard*), dermaga (*wharfs* dan *jetties*), mercusuar (*lighthouse*) dan daerah pergudangan (*warehouse*) (Gambar 4). Keberadaan tempat-tempat tersebut menunjukkan bahwa telah terdapat sistem pelabuhan yang cukup terstruktur dalam kaitannya dengan keluar masuknya barang komoditas perdagangan (Tripati 2017).

Sri Lanka merupakan salah satu titik penting dalam perdagangan internasional antara India dengan Asia Tenggara. Hal ini dikarenakan Sri Lanka memiliki lokasi yang strategis karena terletak di tengah-tengah jalur perdagangan antara Cina dengan Mediterania. Selain itu, keberadaan kondisi alamnya juga memberikan kekayaan flora dan fauna serta kekayaan geologi yang dapat dijadikan komoditas perdagangan (Somadeva 2009). Komoditas perdagangan yang terkenal yang berasal dari Sri Lanka ini antara lain adalah batu mulia dan hewan domestikasi, yaitu kuda.



Sumber: Tripati 2017

Gambar 4 Pelabuhan Kuno di Timur Semenanjung India

Sri Lanka menjadi salah satu tempat tujuan para pedagang karena memiliki kondisi alam yang sesuai untuk persinggahan para pedagang laut. Para pedagang dapat memenuhi perbekalan mereka sembari mencari barang dagangan. Hal inilah yang mengakibatkan banyak terdapat pelabuhan kuno di Sri Lanka. Pelabuhan kuno tersebut tersebar di beberapa daerah, seperti Matota (Mahatittha) di sebelah barat laut, Trincomalee (Gokannatittha) di sebelah timur, dan Dambakolapattana (Jambukolapattana) di sebelah utara. Selain itu, terdapat juga beberapa pelabuhan yang bertahan dalam beberapa fase sejarah seperti Nilavala tiththa (modern Matara), Mahavalukagama (Valigama), Gimha tiththa (Gimtota), dan Kala tiththa (Kalutara) (Somadeva 2009). Dari sekian banyak pelabuhan kuno tersebut, Matota merupakan pelabuhan internasional utama dalam jaringan perdagangan internasional.

Kepulauan Andaman dan sekitarnya merupakan area yang tidak kalah penting dari Sri Lanka. Area ini merupakan area transit bagi para kapal perdagangan yang akan memasuki selat Malaka. Daerah kepulauan ini pada sekitar abad ke-8 hingga 12 Masehi merupakan daerah kekuasaan dari Kerajaan Chola. Penguasaan ini tentu terkait dengan maraknya aktivitas perdagangan yang terjadi pada masa itu. Bahkan pulau Andaman pernah dijadikan sebagai basis militer bagi Raja Rajendra Chola (Kumar 2019). Meskipun hingga saat ini belum ditemukan peninggalan arkeologis untuk mendukung asumsi tersebut.

Kondisi Jalur Pelayaran India dengan Asia Tenggara

Kondisi jalur pelayaran antara India dengan Asia Tenggara ini dapat dideskripsikan dalam dua kondisi, yaitu alam dan keamanan. Kondisi alam yang dimaksud adalah keadaan angin yang ada di jalur pelayaran tersebut. Sementara itu, kondisi keamanan lebih ditekankan pada keberadaan perompak.

Kondisi Angin

Angin merupakan tenaga utama penggerak kapal. Keberadaannya menjadi faktor utama berlayarnya kapal dari satu daerah ke daerah

yang lain. Tidak mengherankan apabila perdagangan melalui kapal dapat dianggap sebagai “perdagangan musiman”. Hal ini mengacu pada pergerakan angin yang berubah dalam hitungan bulan sehingga para pedagang perlu menunggu waktu yang tepat untuk melanjutkan perjalanan ke suatu daerah.

Pola angin di Samudera Hindia telah direkam dalam penelitian yang dilakukan oleh Sila Tripati. Kajian yang telah dilakukannya tersebut menunjukkan bahwa terdapat perubahan gerakan angin setiap bulan dalam setahun di Samudera Hindia terutama di Teluk Bengal. Hasil rekaman data pergerakan angin tersebut menunjukkan bahwa adanya perubahan gerakan angin yang menyebabkan perubahan arah yang dapat dimanfaatkan dalam pelayaran laut (Tripati 2011). Berdasarkan kajian dari Tripati tersebut, menunjukkan bahwa pelayaran yang dilakukan oleh pedagang berjalan efektif selama enam bulan. Dalam hal ini pedagang telah memiliki jadwal pelayaran yang telah disusun secara matang. Tujuan dari penjadwalan tersebut adalah agar tidak mengganggu proses dagang yang dilakukan. Hal ini akan memberikan dampak pada pelayaran yang menempuh perjalanan panjang, misalnya dari Cina ke Mediterania. Jarak pelayaran yang jauh membutuhkan persiapan yang matang karena pedagang mengalami masa tunggu selama enam bulan untuk dapat kembali berlayar dengan angin yang sesuai. Dalam kasus tersebut, pedagang menetap di suatu daerah yang memiliki pelabuhan dan juga sebagai kota perdagangan. Hal ini seperti yang juga dituliskan oleh I-Tsing yang melakukan perjalanan ke India. Dia harus menetap selama beberapa waktu untuk menunggu arah angin berubah (Poesponegoro dan Notosusanto 2010).

Kuatnya hembusan angin tersebut juga dapat memberikan pengaruh pada tingginya gelombang laut. Apalagi jika terjadi cuaca yang tiba-tiba berubah menjadi cukup ekstrim. Hal ini dapat mengakibatkan kapal pedagang dapat tenggelam dan mengalami karam. Oleh karena itu, para pedagang memiliki pengetahuan geografis dalam mencari tempat yang baik untuk singgah guna menunggu agar laut kembali tenang.

Bajak Laut

Bajak laut merupakan salah satu ancaman yang harus dihadapi para pedagang yang berlayar di lautan. Bajak laut kumpulan orang yang berusaha untuk merampas barang yang dibawa dengan kapal di lautan lepas. Bajak laut ini merupakan suatu kelompok yang hidup secara terorganisir yang terkadang bersifat turun temurun.

Bajak laut merupakan padanan kata untuk kata *pirates* yang berasal dari Bahasa Inggris. Menurut (Colas and Mabee 2010), kata *pirates* berasal dari Bahasa Yunani "*peirates*" yang memiliki arti "orang yang menyerang". Kata ini sering dikaitkan dengan bandit yang ada di lautan. Lebih lanjut, keduanya menyatakan bahwa fenomena bajak laut dapat dilihat dari segi ekonomi yaitu dianggap sebagai "fenomena parasitik yang terkait erat dengan sistem ekonomi yang bergantung pada perdagangan laut".

Fenomena tersebut menunjukkan bahwa aktivitas yang dilakukan oleh bajak laut mirip dengan aktivitas perampok yang ada di daratan. Perbedaannya terletak pada lokasi, jika perampok berlokasi di daratan maka bajak laut berlokasi di lautan. Secara umum, tujuan penjarahan yang dilakukan oleh bajak laut memiliki tujuan yang sama dengan perampok, yaitu mendapatkan barang tanpa harus pergi ke tempat asal barang tersebut berada.

Dalam aksinya, tidak jarang para bajak laut juga sering melakukan tindak kekerasan. Namun, tindak kekerasan yang terjadi di lautan bukan hanya dilakukan oleh bajak laut. Beberapa pihak juga melakukannya seperti panglima perang dan tentara bayaran (Colas dan Mabee 2010). Panglima perang bertindak atas perintah dan keinginan raja. Hal ini dikaitkan dengan usaha untuk menguasai jalur ekonomi. Sementara itu, tentara bayaran adalah sekelompok orang yang bertugas untuk mengawal kapal dagang. Kelompok ini sengaja di sewa oleh para pedagang untuk menjamin perjalanan mereka aman dari para perusuh laut.

Pendapat berbeda dikemukakan oleh Sebastian Prange. Dalam tulisannya, (Prange 2017) menyebutkan bahwa kelompok bajak laut beroperasi dalam dua lingkup kehidupan,

ekonomi dan politik. Dalam bidang ekonomi ini terlihat dari proses barang telah diperoleh. Para bajak laut tidak serta merta menikmati barang hasil jarahan tetapi juga melakukan proses jual-beli. Hanya saja, harga yang ditawarkan dibawah harga yang beredar di pasaran. Dalam kasus ini, terkadang pedagang yang dijarah jika ingin mendapatkan barangnya kembali harus membeli barang tersebut sesuai dengan harga yang ditetapkan. Sementara itu, dalam bidang politik lebih dikaitkan dengan aktivitas para bajak laut dalam melakukan penjarahan. Para penguasa memanfaatkan tenaganya untuk melakukan perampasan barang terhadap pedagang yang masuk ke daerah kekuasaan tanpa izin. Bergabungnya bajak laut ke dalam sebagai salah satu bentuk strategi angkatan laut terkait persaingan ekonomi antarpenguasa. Hubungan saling menguntungkan yang terjalin adalah bajak laut mendapatkan target jarahan dan bebas menjualnya di wilayah sang penguasa, sementara penguasa dapat menguasai jalur perdagangan.

Hal menarik lainnya disebutkan oleh Prange bahwa bajak laut bukanlah suatu profesi tetap (Prange 2017). Aktivitas penjarahan ini dilakukan ketika musim pelayaran tiba atau ketika musim perdagangan dimulai. Pada musim ini jalur perdagangan mulai ramai kapal yang berlalu lalang. Pada saat itulah serangan bajak laut dilakukan secara sporadis terhadap kapal-kapal yang melintas. Kelompok bajak laut baru meninggalkan penjarahan ketika musim pelayaran telah usai. Pada saat itu mereka beralih pada prosesi lainnya, misalnya adalah nelayan.

Pendapat dari Prange tersebut didukung dengan asumsi dari (Hapsari 2016) yang menyatakan bahwa bajak laut beroperasi pada daerah yang telah mereka kuasai dan cenderung memilih tempat persembunyian di dekat daerah operasi dengan masyarakatnya yang tidak terganggu dengan aktivitas yang dilakukan. Dengan kata lain bajak laut tersebut dapat pula adalah masyarakat lokal di dekat jalur perdagangan. Hal utama dari lokasi persembunyian para bajak laut ini adalah dekat dengan pos atau kota perdagangan. Kondisi ini

dimaksudkan agar para bajak laut dapat menjual barang hasil jaran.

Aktivitas bajak laut di jalur perdagangan India-Asia Tenggara tercatat dalam beberapa informasi. Paling banyak dapat dijumpai dalam berita Cina dan paling sering menyoroti fenomena bajak laut di Selat Malaka. Salah satu berita tersebut ditulis oleh Wang Dayuan. Berita tersebut menyebutkan bahwa banyaknya kelompok masyarakat yang beralih menjadi bajak laut, terutama di sekitar Tumasik. Bajak laut tersebut sering menyerang kapal-kapal dagang yang kembali dari India. Jumlah perahu yang berusaha menjarah barang dagangan tersebut sekitar dua hingga tiga ratus perahu (Mckinnon 1988).

Aktivitas yang diperkirakan bajak laut di Selat Malaka juga disebutkan oleh George Coedès. Aktivitas tersebut memicu perseteruan antara Paramésvaravarman II dengan Dai Viêt dari Dinasti Trần. Perselisihan ini diawali dengan adanya teguan dari Maharaja Trần Thái Tông karena orang Cham tidak pernah berhenti untuk merampok dan merampas di daerah pesisir Dai Viêt (Coedès 2017). Selain itu, Coedès menyebutkan bahwa ruang gerak bajak laut dilakukan di daerah-daerah yang dekat dengan pos perdagangan (Coedès 2017). Para bajak laut ini didominasi oleh orang Cina (Coedès 2017). Zuhdi menyebutkan bahwa serangan dari bajak laut tersebut membuat Selat Malaka menjadi salah satu area yang harus diantisipasi ketika melakukan pelayaran (Zuhdi 2018).

Dewa-Dewi Pelindung Pelayaran

Dua kondisi yang dijelaskan sebelumnya merupakan kondisi yang umum dijumpai di jalur pelayaran antara India dengan Asia Tenggara. Angin merupakan faktor yang sangat penting dalam pelayaran laut. Namun, faktor angin juga dapat memberikan efek buruk dalam pelayaran apabila terjadi saat cuaca ekstrim misalnya badai. Pada kondisi tersebut, angin menjadi salah satu musuh kapal yang melaut karena mampu membuat kapal menjadi karam. Bajak laut juga menjadi salah satu aspek yang dihindari karena memberikan dampak pada harta benda yang dibawa oleh para pedagang.

Para pedagang telah melakukan beberapa upaya dalam rangka meminimalisir atau

menghindari dampak yang akan dihadapi di laut. Bentuk-bentuk persiapan yang dilakukan dapat berupa teknis dan non-teknis. Persiapan dalam menghadapi badai antara lain berupa pengetahuan terkait navigasi, ramalan cuaca, pos atau kota terdekat, kondisi kapal, termasuk cara mengemudikan kapal. Sementara itu, persiapan yang dibutuhkan dalam menghadapi bajak laut adalah persenjataan, tentara bayaran, pengetahuan terkait jalur, keahlian mengemudikan kapal, hingga kemampuan negosiasi.

Salah satu persiapan non-teknis yang juga dilakukan pada masa tersebut adalah ritual pemujaan terhadap dewa-dewi. Tindakan ini dilakukan mengingat para pedagang layaknya masyarakat umum pada masanya yang masih sangat percaya terkait kepercayaan terhadap kekuatan yang mengatur alam. Dalam kepercayaan tersebut diyakini bahwa para dewa-dewilah yang mengatur seluruh fenomena alam dan hanya pada dewa-dewilah masyarakat tersebut memohon pertolongan.

Dewa-dewi yang dipuja oleh para pedagang tersebut antara lain adalah dewa-dewi yang berkembang pada kebudayaan India. Pemujaan dewa-dewi dari India tersebut disebabkan pada masa lalu budaya India telah mampu membentuk kesatuan budaya yang tersebar dari India hingga ke Asia Tenggara. Hal ini dibuktikan dengan banyak munculnya kerajaan-kerajaan yang berlandaskan budaya India, bahkan beberapa diantaranya merupakan kerajaan-kerajaan besar, seperti Kerajaan Champa, Sriwijaya, hingga Angkor.

Dari keterangan di atas maka diketahui bahwa dewa-dewi yang dipuja oleh para pedagang ketika berlayar adalah dewa-dewi agama Hindu dan Buddha. Hal ini sesuai dengan yang disebutkan oleh Devdutt Pattanaik terkait dengan dewa-dewi yang sering dipuja untuk perlindungan pelayaran. Pattanaik (2018) menyebutkan bahwa dewa-dewi tersebut antara lain adalah

a. Varuna

Varuna merupakan salah satu dewa yang penting yang termasuk dalam tiga dewa utama pada masa Veda bersama dengan Indra dan Agni. Varuna merupakan dewa yang dikaitkan dengan hujan, air, dan

laut yang digambarkan memiliki kendaraan berupa Makara (hewan mitologi air gabungan dari beberapa hewan seperti ikan paus dan buaya) (Rao 1916). Pada masa selanjutnya, Varuna menjadi salah satu dari dewa penjaga mata angin. Keberadaannya dapat dilihat pada Candi Siwa di Candi Prambanan (Gambar 5).

Varuna muncul dalam cerita yang populer di dunia, yaitu Ramayana. Dalam cerita tersebut, Varuna memohon agar Rama mencabut anak panahnya di lautan dan akan membantu Rama dalam membuat jembatan untuk ke Lanka. Dewa Varuna juga dikenal dalam literatur Tamil Sangam kuno. Literatur tersebut menyebutkan bahwa para istri nelayan memuja Dewa Varuna dalam wujud sirip ikan. Pemujaan ini dilakukan di pantai pada tengah malam bulan baru dengan bunga sebagai media pemujaannya (Pattanaik 2018).



Sumber: Aciri dan Jordaan 2012

Gambar 5 Dewa Varuna Candi Prambanan

b. Mangala

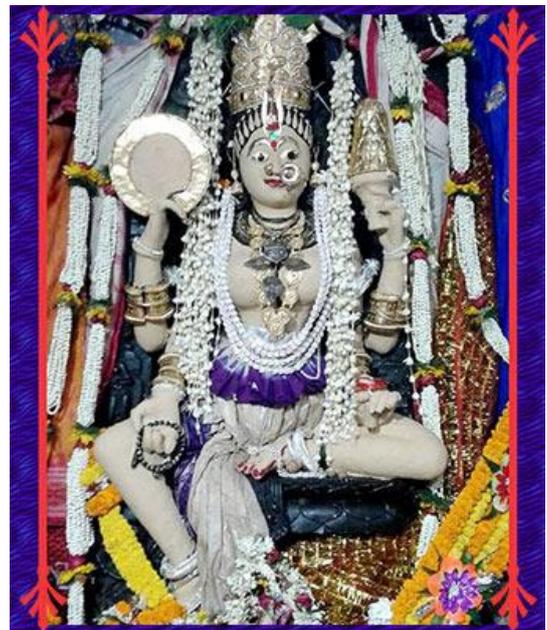
Mangala atau juga disebut dengan Maa Mangala adalah dewi lokal yang dipuja

oleh masyarakat lokal di Odisha. Dewi ini merupakan salah satu manifestasi terkait pemujaan Shakti yang menjadi salah satu bagian budaya di Odisha.

Pemujaan terhadap Dewi ini dimulai dari suatu kisah yang terkenal di desa Kakatpur (Gambar 6). Cerita dari kisah tersebut adalah sebagai berikut:

“Dewi Mangala bertempat di Sungai Prachi yang sangat dalam. Suatu hari, terdapat seorang nelayan yang hendak pergi ke seberang sungai Prachi. Tiba-tiba sungai meluap dan banjir sehingga nelayan tersebut tidak dapat mengarungi sungai tersebut. Dia menghabiskan sepanjang siang dan malam hari untuk mencoba berlayar. Pada saat menjelang fajar, Dewi Mangala datang dalam bentuk mimpi kepada nelayan tersebut untuk memintanya membantunya keluar dari dalam sungai dan membangunkan sebuah arca di dekat desa Mangalapur. Nelayan tersebut kemudian menyelam ke dasar sungai dan menolong dewi tersebut. Setelahnya membuatkan sosok dewi tersebut dalam wujud arca di sebuah kuil di desa Mangalapur”.

Pemujaan terhadap dewi ini dilakukan karena membawa kedamaian, kesenangan, kekuatan, cinta, kemurnian, pengetahuan dan kebenaran.



Sumber: maamangala.id

Gambar 6 Arca Dewi Maa Mangala

c. Bhairava

Bhairava merupakan dewa yang dikenal dalam agama Hindu. Dewa ini merupakan perwujudan Dewa Siwa dalam bentuk ugra atau menyeramkan. Bentuk menyeramkan ini sering dikaitkan dengan perkembangan ajaran tantrik. Hal yang menjadi ciri dewa ini adalah keberadaan tengkorak yang menjadi tempat berdiri atau duduk dari arca ([Gambar 7](#)). Tidak banyak info terkait hubungan dewa ini dengan lautan. Pattanaik hanya menyebutkan bahwa terdapat suatu cerita yang berkembang pada abad ke-8 Masehi yang menceritakan tentang pemujaan tantrik terhadap Bhairava yang mengadakan perjalanan pulang dari Jawa ke India menggunakan kekuatan magisnya pada media dengan bentuk kapal ([Pattanaik 2018](#)).

Bhairawa tidak hanya di kenal dalam agama Hindu. Agama Buddha juga mengenal Bhairawa dengan sebutan Mahakala. Tokoh ini digunakan untuk menyebut nama arca di situs Padang Roco yang didirikan oleh Raja Adityawarman ([Bautze-Picron 2014](#)).



Sumber: [Reichle 2007](#)

[Gambar 7](#) Bhairava Candi Singosari

d. Kumari

Kumari merupakan dewi yang dikenal dalam pantheon Hindu dan telah berusia sekitar 2,500 tahun. Pemujaan terhadap Kumari ini memberikan ambiguitas tujuan pemujaan. Di satu sisi, namanya berarti wanita muda sedangkan di sisi lain adalah dewi ibu. Dalam teks Mahabharata, Kumari dianggap sebagai salah satu wujud dari Durga, dewi cantik dan penghancur para raksasa. Namun sejauh ini kehadirannya sebagai Kumari merupakan salah satu dari tujuh atau delapan ibu (matrka) yang dipersonifikasikan sebagai energi atau pasangan dari dewa ([Allen 1975](#)).

Pemujaan terhadap Dewi Kumari yang dilakukan oleh masyarakat India memiliki tujuan untuk meredakan atau bahkan menghentikan ombak di lautan. Hal ini agar para pengguna kapal dapat melintas laut. Pada saat ini, pemujaan Dewi Kumari masih berlangsung di daerah Nepal. Pemujaan ini diberikan kepada seorang gadis yang masih perawan yang dianggap sebagai titisan dari Dewi Kumari.

Salah satu wujud penggambaran Dewi Kumari dapat dilihat di daerah Hawbaha. Dewi Kumari di tempat tersebut digambarkan bertangan empat dan sedang menaiki hewan yang berupa merak ([Gambar 8](#)).



Sumber: [Allen 1975](#)

[Gambar 8](#) Dewi Kumari di Hawbaha

e. Manimēkhala

Tokoh ini merupakan salah satu dewi yang dipuja dalam agama Buddha. Nama dewi ini diperoleh dari teks Buddha kuno yang berasal dari Tamil dengan judul Manimēkalai. Teks ini secara umum bercerita tentang perempuan muda bernama Manimēkalai yang merupakan anak dari seorang pelacur yang secara bertahap berusaha mengubah kehidupannya menjadi seorang penganut Buddha (Monius 2001).

Dewi ini sering dikaitkan dengan kehidupan lautan berdasarkan beberapa cerita kuno. Dewi Manimēkalai merupakan dewi penolong dari leluhur Kovalan ketika kapal yang ditumpangi karam di lautan. Dewi ini juga dikenal dalam kisah Mahajanaka dan Sankha-Jataka terkait. Pada dua kisah tersebut, Dewi Manimēkalai menyelamatkan orang suci (salah satunya Mahajanaka) yang terdampar dalam perjalanan ke Suvarnabhumi (Levi 1930; Monius 2001) (Gambar 9). Kisah lain menyebutkan bahwa dewi Manimēkhala menyelamatkan seorang pangeran yang membawanya menyeberangi lautan untuk mempelajari agama Buddha (Pattanaik 2018).



Sumber: Sirinya 2015

Gambar 9 Dewi Manimēkhala Menyelamatkan Mahajanaka Yang Tenggelam di Lautan

f. Tara

Keberadaan dewi ini tercatat dalam inkripsi yang ditemukan di Gua Kanheri. Inkripsi tersebut diperkirakan berasal dari abad ke-5 Masehi yang berisi tentang pemujaan Dewi Tara sebagai pelindung kapal (Pattanaik 2018).

Dewi Tara merupakan salah satu dewi penting dalam agama Buddha. Dewi Tara merupakan gambaran dari setiap kegiatan yang tercerahkan dari seluruh Buddha, bahkan dia disebut sebagai Ibu dari segala Buddha di tiga masa (Shakya 1994). Dalam suatu kitab sutra disebutkan bahwa Bodhisatwa Awalokiteswara menyelamatkan dan mengangkut penderitaan yang tak terhitung jumlahnya menjadi lebih dari laut kelahiran dan kematian. Ketika Avalokiteswara melihat kesengsaraan dunia, dia meneteskan air mata dari matanya karena welas asih. Air mata berubah menjadi bunga teratai dari mana muncul Tara yang berkata kepadanya:

“mohon jangan sedih. Kami akan membantu Anda dalam membebaskan makhluk hidup, meskipun jumlahnya tak terhitung jumlahnya, kekuatan sumpah kita juga tidak dapat ditanggung lagi.”

Pemujaan dan pemuliaan terhadap Dewi Tara ini mulai dilakukan oleh para penguasa Dinasti Pala. Pemujaan ini dikaitkan dengan perannya sebagai juru selamat, terutama terkait dengan keselamatan dan peran pentingnya bagi wilayah perdagangan maritim. Menurut Dasgupta (1967 dalam Jordaan 1997) Tara adalah dewi para pedagang dan pelaut yang paling sering dipuja. Tara yang dipuja dalam pelayaran ini khususnya adalah Tara Hijau (Ashtamahabhaya Tara) (Gambar 10) (Behrendt 2014).



Sumber: Mishra 2013

Gambar 10 Ashtamahabhaya Tara di Orissa

- g. Vahanvati Sikotar Mata atau Harsiddhi Mata
Harsiddhi merupakan dewi dalam agama Hindu yang dianggap penjelmaan wujud dari Dewi Amba atau Kalika. Nama lainnya antara lain adalah Amba Maa di Ujjain, Baishnavi di Dwarika, Balkumari, di Nepal, dan Tridevi di Patan. Dewi ini digambarkan dengan memiliki empat tangan yang memegang, *damaru*, *kamandalu*, *khadga*, dan *kalasa* (Maharjan 2019).

Dewi ini cukup terkenal di Gujarat dengan nama Vahanvati Sikotar Mata atau Harsiddhi Mata. Pemujaannya sering diasosiasikan dengan kesejahteraan, kesuburan, dan keamanan kapal (Pattanaik 2018). Salah satu temuan arca terdapat di Rajpilpa (Gambar 11).



Sumber: Rathore 2014

Gambar 11. Dewi Harsiddhi di Rajpilpa

Selain keenam dewa-dewi tersebut masih terdapat beberapa dewa yang sering dikaitkan dengan pelayaran, yaitu Buddha Dipangkara dan Awalokiteswara.

- a. Buddha Dipangkara

Agama Buddha mempercayai adanya tiga masa yang masing-masing memiliki Buddha tersendiri, yaitu Buddha Dipangkara di masa lalu, Sakyamuni di masa sekarang, dan Maitreya di masa depan (Overmyer 1988). Buddha Dipangkara merupakan salah satu dari 28 buddha masa lalu yang terkenal dan cukup sering dipuja oleh umat Buddha (Strong 2004). Buddha Dipangkara

ini digambarkan cukup megah dalam teks Buddhavamsa, seperti memiliki tinggi 80 hasta, bersinar seperti pohon lampu, hidup selama 100.000 tahun, selalu dikelilingi oleh 84.000 arhat, dan stupa tempat disimpannya memiliki relik setinggi 36 yojana (Gosh 1987).

Buddha Dipangkara merupakan Buddha yang paling awal muncul sebelum Sakyamuni. Cerita Buddha Dipangkara ini muncul di daerah barat laut India terutama di daerah Gandhara. Cerita Buddha Dipangkara juga sering dikaitkan dengan Mahavastu, sebuah karya teks dari cabang Lokottaravada dari sekolah Mahasamghika yang cukup berkembang di tempat yang sekarang disebut dengan Afghanistan. Dipangkara juga muncul dalam cerita Jataka (Buswell 2004).

Arca Buddha Dipangkara ini salah satunya ditemukan di Indonesia, khususnya di daerah Sempaga (Gambar 12). Buddha Dipangkara adalah Buddha yang dipercaya sebagai pelindung para pelaut (Utomo 2016). Kepercayaan ini dianut oleh masyarakat Nepal karena menganggap bahwa pemujaan terhadap Buddha Dipangkara diasosiasikan sebagai pemberi perlindungan dalam perjalanan jauh. Hal ini didukung dengan banyaknya temuan arca Buddha Dipangkara di jalur perdagangan laut (www.jadebuddha.net)



Sumber: Dok. Dit. PCBM

Gambar 12 Buddha Dipangkara temuan situs Sempaga

b. Avalokitesvara

Awalokiteswara adalah salah satu Bodhisatwa dalam agama Buddha yang dipuja baik sebagai penyembuh orang sakit maupun sebagai penyelamat para pelaut dari kapal karam. [Bopearachchi \(2014\)](#) menyatakan bahwa, dalam *saddharmapun-darika sutra* disebutkan:

“jika seseorang jatuh ke dalam laut yang mengerikan, monster laut, dan iblis, dia harus memusatkan pikirannya pada Awalokiteswara, dan dia tidak akan pernah tenggelam” (24.6).
“dalam kasus, seorang pemuda dari keluarga yang baik, terbawa oleh arus sungai, harus memohon kepada Awalokiteswara mahhisattwa bodhisatwa, maka semua sungai akan memberi mereka pertolongan” (24.1)

Makna dari isi teks tersebut adalah bahwa jika seseorang mengalami musibah, baik tenggelam atau terbawa arus air, maka segera mengingat, memohon, dan memusatkan pikiran pada pertolongan dari Awalokiteswara maka semuanya akan diselamatkan dari bahaya tersebut.

Reputasi Awalokiteswara sebagai penyelamat para pelaut dari kapal karam yang menakutkan ini merupakan kelanjutan dari popularitasnya di India, terutama pada patung-patung Buddha serta lukisan gua di Deccan barat (Ajanta dan Ellora) yang diperkirakan dibuat pada abad V Masehi. Beberapa pahatan di tempat tersebut menggambarkan peran Awalokiteswara ([Gambar 13](#)), yaitu pada gua pertama, digambarkan versi simhalaawadana, yaitu gambaran dari Awalokiteswara menolong Pangeran Simhala dan beberapa pedagang di pantai. Pada gua ketujuh dipahatkan tokoh yang menggambarkan rangkaian doa kepada Awalokiteswara sebagai Bodhisatwa yang melindungi manusia dari delapan macam keburukan (salah satunya adalah melindungi umat manusia yang berada di kapal dari amukan ombak).

c. Mahapratisara

Mahapratisara merupakan salah satu Dewi Dharini sekaligus merupakan salah satu dari pañcaraksā (lima pelindung)

([Crujisen, Griffiths, dan Klokke 2012](#)). Kelompok dewi ini dipuja secara kelompok dan individu. Kelompok ini sangat populer dalam agama Buddha aliran Mahayana di Nepal. Pemujaan terhadapnya bertujuan untuk memberikan umur panjang. Kelompok ini dipuja karena melindungi manusia dari kekuatan jahat, penyakit, paceklik, dan segala bentuk kerusakan yang mungkin disebabkan oleh tindakan manusia. Mereka melindungi dari segala kesulitan ([Gupte 1972](#)). Bersama dengan Awalokiteswara dan Dewi Tara, ketiganya merupakan pelindung bagi para pelaut yang melakukan pelayaran yang juga menunjukkan komunitas masyarakat Buddha yang melakukan perjalanan laut ([Acri 2018](#)).

Penggambaran Mahapratisara ini diwujudkan dalam bentuk dewi dengan memiliki delapan tangan yang memegang beberapa benda. Dewi Mahapratisara yang ada di Jawa, khususnya di Candi Mendut, digambarkan memegang aksamala, cakra, vajra, dan sankha di tangan sebelah kanan serta memegang pustaka, ankusa, parasu, dan ratna di tangan sebelah kiri ([Gambar 14](#)).



Sumber: [Brancaccio 2011](#)

[Gambar 13](#) Relief Bodhisatwa Awalokiteswara di Gua No. 7



Sumber: [Mevisen 1999](#)

Gambar 14 Relief Dewi Mahapratisara di Candi Mendut

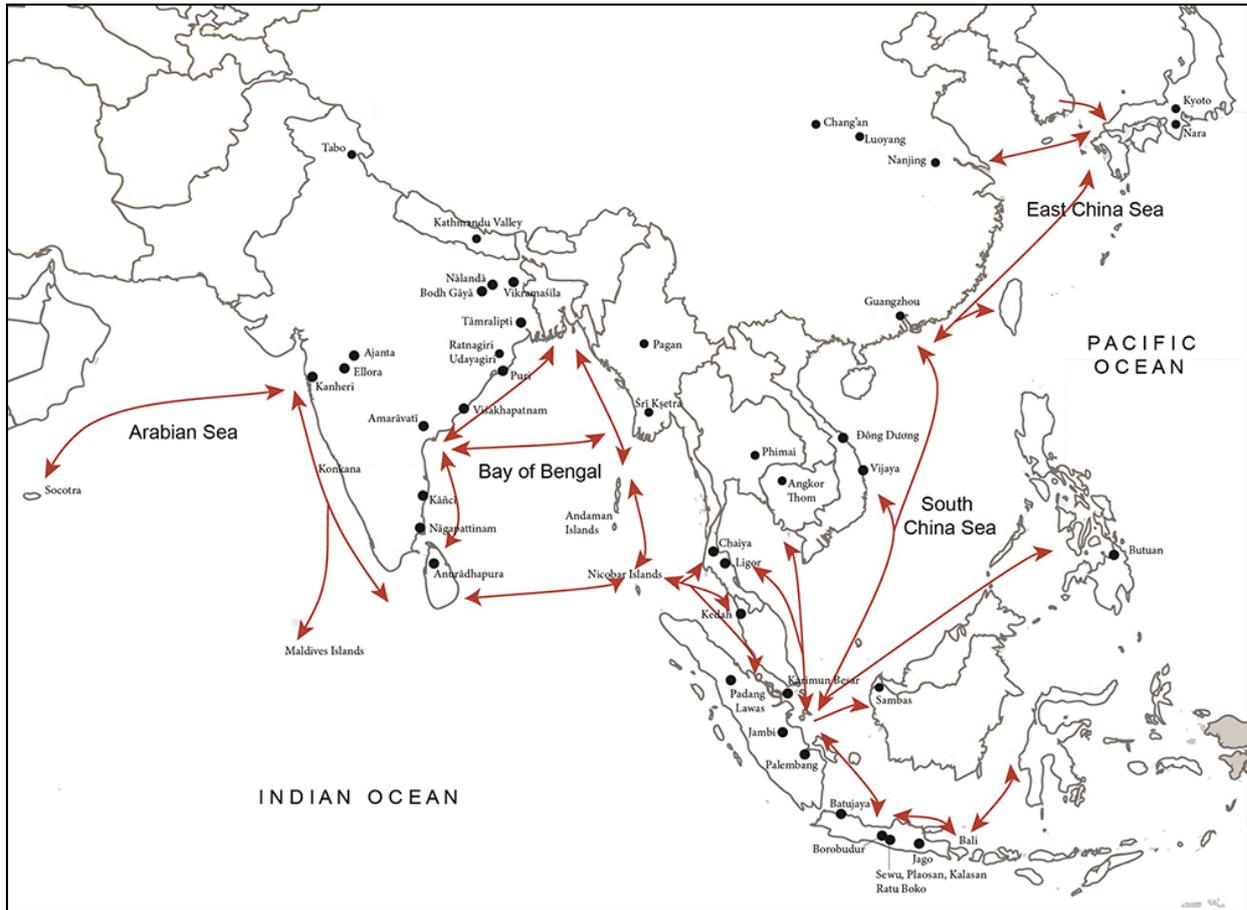
Agama yang Berpengaruh dalam Pelayaran

Berdasarkan pada sepuluh daftar dewa-dewi pelindung pelayaran yang telah disebutkan sebelumnya diketahui bahwa terdapat dua tingkatan dewa-dewi, yaitu dewa-dewi lokal dan dewa-dewi interlokal. Penyebutan dewa-dewi lokal ini dikaitkan dengan keberadaannya yang hanya dikenal di tempat tertentu dan tidak dikenal di tempat lain yaitu, Dewi Mangala, Kumari, Manimekhala, dan Harsiddhi Mata. Keberadaan dewi ini erat kaitannya dengan mitologi yang dikenal dan berkembang di daerah tersebut. Sementara itu, sebutan interlokal disini untuk menunjukkan dewa-dewi yang dipuja di beberapa wilayah. Dewa-dewi interlokal ini antara lain adalah Varuna, Bhairava, Tara, Buddha Dipangkara, Awalokiteswara, dan Mahapratisara. Beberapa dewa tersebut memiliki pengaruh yang cukup kuat di beberapa wilayah yang diketahui dari keberadaan tinggalannya, baik berupa arca maupun relief. Dewa-dewi

interlokal yang dikenal tersebut dapat dibagi lagi berdasarkan pada latar belakang agamanya. Agama Hindu diwakili oleh Varuna dan Bhairawa, sedangkan agama Buddha diwakili oleh Tara, Dipangkara, Awalokiteswara, dan Mahapratisara.

Pembagian latar belakang agama tersebut mendapatkan hasil yang menunjukkan bahwa agama Buddha merupakan agama yang dominan dalam aktivitas pelayaran laut. Hal ini juga diperkuat oleh pernyataan [Acri \(2018\)](#) yang menunjukkan bahwa pelayaran menjadi salah satu sarana penganut Buddha untuk menyebarkan agama hingga ke daerah luar karena mereka memiliki tugas untuk menyebarkan dharma. Persebaran agama Buddha melalui jalur pelayaran ini tercatat dalam beberapa literatur kuno salah satunya adalah cerita Jataka, seperti cerita *Sankha*, *Suparaga*, dan *Mahajanaka Jataka* yang berisi referensi untuk pedagang yang melakukan perjalanan laut antara kota-kota pelabuhan seperti di India, Sri Lanka, dan Asia Tenggara. Temuan situs-situs arkeologi yang berlatar belakang agama Buddha di sepanjang jalur pelayaran semakin menguatkan pendapat bahwa agama Buddha cenderung mendominasi aktivitas pelayaran dibandingkan dengan agama Hindu ([Gambar 15](#)).

Pernyataan Acri tersebut didukung oleh pernyataan dari Verman yang menyebutkan bahwa persebaran dan perkembangan agama Buddha sangat erat kaitannya dengan permukiman urban, jalur perdagangan, dan dekat dengan kerajaan ([Verman 2012](#)). Selain itu, insitusi agama Buddha juga dikatakan memiliki keterkaitan langsung dengan komunitas pedagang. Keterkaitan ini menjadi salah satu topik favorit dalam literatur agama Buddha. Topik ini ditemukan secara berulang pada *Mahavastu*, *Buddhacarita*. Tersebar nya agama Buddha dan literatur terkait ke beberapa daerah menyebabkan agama ini dianggap sebagai agama internasional (*cosmopolitan religion*) pada masanya, termasuk di dalamnya adalah wilayah Indonesia ([Verman 2012](#)).



Sumber: Aciri 2018

Gambar 15 Situs-situs Agama Buddha dan Jalur Pelayaran

PENUTUP

Aktivitas perdagangan di jalur laut memiliki resiko yang hampir sama dengan aktivitas di jalur darat. Resiko yang dijumpai para pedagang antara lain adalah faktor teknis dan non-teknis. Faktor teknis lebih terkait pada kondisi kapal dan pengetahuan awak kapal, sementara faktor non-teknis dapat berupa peristiwa alam maupun adanya penjarahan yang dilakukan oleh para perompak atau bajak laut.

Upaya-upaya yang dilakukan untuk mengurangi resiko yang muncul dalam pelayaran laut antara lain adalah dengan mengembangkan teknologi dan pengetahuan terkait pelayaran seperti teknologi kapal dan pengetahuan membaca cuaca. Selain itu juga dapat dilakukan dengan memperketat pengawasan atau dengan menyewa tentara bayaran. Cara lain adalah dengan melakukan pemujaan kepada dewa-dewi

seperti yang dilakukan di daerah sepanjang jalur pelayatan.

Beberapa dewa-dewi yang dipuja oleh para pedagang dalam melakukan pelayaran di laut antara lain adalah Mangala, Kumari, Manimekhala, Harsiddhi Mata, Varuna, Bhairava, Tara, Buddha Dipangkara, Awalokiteswara, dan Mahapratisara. Keseluruhan tokoh tersebut merupakan dewa-dewi lokal dan interlokal. Mangala, Kumari, Manimekhala, dan Harsiddhi Mata merupakan dewi lokal yang dipuja di wilayah sekitar teluk Bengal, sementara Varuna, Bhairava, Tara, Buddha Dipangkara, Awalokiteswara, dan Mahapratisara merupakan dewa-dewi yang dikenal di sepanjang jalur pelayaran laut dari India hingga ke Cina. Berdasarkan pada tokoh tersebut juga diketahui bahwa agama Buddha lebih dominan dalam pemujaan terkait dengan aktivitas pelayaran.

Keterkaitan antara Buddhisme dengan pelayaran ini tidak dapat dilepaskan dari dua hal. Pertama, penganut agama Buddha memiliki

tugas untuk menyebarkan dharma. Kedua, agama Buddha berkembang di lingkungan urban, jalur perdagangan, dan lingkungan kerajaan. Oleh karena itu, tidak mengherankan apabila banyak terdapat situs-situs berlatar agama

Buddha di jalur pelayaran internasional. Kondisi inilah yang menempatkan agama Buddha menjadi salah satu pembentuk kawasan internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Acri, Andrea; Jordaan, Roy. 2012. "The Dikpalas of Ancient Java Revisited: A New Identification for the 24 Directional Deities on the Siva Temple of the Loro Jonggrang Complex." *Bijdragen* 168(2/3):274–313.
- Acri, Andrea. 2018. "Maritime Buddhism." *Oxford University Press USA*. Retrieved (<https://oxfordre.com/religion/view/10.1093/acrefore/9780199340378.001.0001/acrefore-9780199340378-e-638>).
- Allen, Michael. 1975. *The Cult of Kumari: Virgin Worship in Nepal*. Kathmandu: Tribhuvan University Press.
- Bautze-Picron, Claudine. 2014. "Buddhist Images From Padang Lawas Region and The South Asian Connection." Pp. 107–28 in *History of Padang Lawas: Societies of Padang Lawas (mid-9th - 13th Century CE)*, edited by D. Perret. Paris: Cahier d'Archipel 43.
- Behrendt, Kurt. 2014. "Tibet and India: Buddhist Traditions and Transformations." *The Metropolitan Museum of Art Bulletin* LXXI(3).
- Bopearachchi, Osmund. 2014. "Sri Lanka and Maritime Trade: Bodhisattva Avalokitesvara as the Protector of Mariners." P. 296 in *Asian Encounters: Exploring Connected Histories*, edited by U. Dhar, Parul Pandya and Singh. Oxford: Oxford University Press.
- Brancaccio, Pia. 2011. *The Buddhist Caves at Aurangabad: Transformations in Art and Religion*. Leiden: Brill.
- Buswell, Robert E., ed. 2004. *Encyclopedia of Buddhism*. New York: Macmillan Reference USA.
- Coedes, George. 2017. *Asia Tenggara Masa Hindu-Buddha*. 3rd ed. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Colas, A. and B. Mabee. 2010. *Book Review: Mercenaries, Pirates, Bandits and Empires: Private Violence in Historical Context*. Vol. 23. edited by A. dan B. M. Colas. New York: Columbia University Press.
- Crujisen, Thomas, Arlo Griffiths, and Marijke Klokke. 2012. "The Cult of the Buddhist Dharani Deity Mahapratishara along the Maritime Silk Route." *Journal of the International Association of Buddhist Studies* 35(1–2):71–157.
- Dit, PCBM. 2017. "Arca Buddha Tertua Itu Kini Berstatus Cagar Budaya Peringkat Nasional." Retrieved (<https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/ditpcb/m/arca-buddha-tertua-itu-kini-berstatus-cagar-budaya-peringkat-nasional/>).
- Gopal, Mohan. 2017. "The Silk Road-a Cultural Thread Connecting Asia." *Japan SPOTLIGHT* 56–59.
- Gosh, B. 1987. "Buddha Dipankara Twentyfourth Predecessor of Gautama." *Bulletin of Tibetology* 2:33–38.
- Gupte, R. S. 1972. *Iconography of the Hindus, Buddhists, and Jains*. Bombay: D.B. Taraporevala Sons & Co. Private Ltd.
- Hapsari, Retnanigtyas Dwi. 2016. "Aksi Bajak Laut Pada Masa Kuno." Retrieved (<http://www.sejarahdk.com/2016/04/kisah-bajak-laut-pada-masa-kuno.html#>).
- Hong, Cai-Zhen. 2015. "A Study of Spice Trade from the Quanzhou Maritime Silk Road in Song and Yuan Dynasties." in *2nd Annual International Conference on Social Science and Contemporary Humanity Development*, edited by J.-M. Chen. Amsterdam: Atlantis Press.
- Jordaan, Roy E. 1997. "Tara and Nyai Lara Kidul." *Asian Folklore Studies* 56:285–312.
- Karluk, Sadik Ridvan dan Suleyman Cem Karaman. 2014. "Bridging Civilizations From Asia to Europe: The Silk Road." *Chinese Business Review* 13(12):730–39.
- Kumar, Amit. 2019. "Andaman and Nicobar Islands: Policy of Masterly Inactivity and Benign Neglect to Proactive Development."

- View Point, 1–4.
- Lawler, Andrew. 2014. "Sailing Sinbad's Seas." *Science* 344(6191).
- Levi, Sylvain. 1930. "Manimekhala, a Divinity of the Sea." *The Indian Historical Quarterly* VI(4):597–614.
- Maharjan, Bijju. 2019. "Harsisiddhi Temple."
- Mark, Joshua J. 2018. "Silk Road - Ancient History Encyclopedia." Retrieved (https://www.ancient.eu/Silk_Road/).
- Mckinnon, E. Edwards. 1988. "Beyond Serandib: A Note on Lambri at The Northern Tip of Aceh." *Jurnal Indonesia* 46:103–21.
- Mevisen, Gerd J. .. 1999. "Images of Mahapratisara in Bengal: Their Iconographic Links With Javanese, Central Asian and East Asian Images." *Journal of Bengal Art* 4.
- Mishra, Umakant. 2013. "Multiple Gods, Goddessess and Buddhas: Locating Buddhism in the Religious Dynamics of Early Medieval Orissa." Pp. 194–209 in *Imaging Odisha*, edited by H. Kulke. Orissa: Prafulla Pathagar.
- Modiri, Mehdi and Alireza Abbasi Semnani. 2017. "Maritime Silk Road or Spice Road (Cultural and Civilizational Opportunities)." in *Eleventh United Nations Conference on the Standardization of Geographical Names*. New York: United Nations.
- Monius, Anne E. 2001. *Imagining a Place for Buddhism: Literary Culture and Religious Community in Tamil-Speaking South India*. New York: Oxford University Press.
- Naidu, K. Manjusree dan Sankar Mukherjee. 2014. "Cultural Relations Between India and Japan: A Descriptive Study." Pp. 25–39 in *India-Japan Relations: Culture, Religion and Regional Integration*, edited by G. J. Reddy. Tirupati: UGC Centre of Southeast Asian & Pacific Studies, Sri Venkateswara University.
- Overmyer, Daniel L. 1988. "Messenger, Savior, and Revolutionary: Maitreya in Chinese Popular Religious Literature of the Sixteenth and Seventeenth Centuries." in *Maitreya, The Future Buddha*, edited by A. dan H. H. Sponberg. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pattanaik, Devdutt. 2018. "The Goddess of Sailors." *Devdutt.Com*.
- Poesponegoro, Marwati Djoened; Notosusanto, Nugroho, ed. 2010. *Sejarah Nasional Indonesia II: Zaman Kuno*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Prange, Sebastian R. 2017. "Asian Piracy." *Oxforde.Com*.
- Rao, Gopinatha. 1916. *Elements of Hindu Iconography*. Madras: The Law Printing House.
- Reichle, Natasha. 2007. *Violence and Serenity: Late Buddhist Sculpture from Indonesia*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Reid, Struan. 1993. *The Silk and Spice Routes: Exploring by Sea*. UNESCO Pub. Halifax: Maritext Limited.
- Reid, Struan. 1994. *The Silk and Spice Routes: Inventions and Trade*. UNESCO Pub. Halifax: Maritext Limited.
- Shakya, Min Bahadur. 1994. "The Iconography of Nepalese Buddhism." 1–214.
- Sirinya. 2015. "Mahajanaka Is Saved by the Goddess Manimekhala Wat Yai Intharam, Chonburi." Retrieved (<https://www.sirinyas-thailand.de/2015/12/13/a-jataka-tale-the-story-of-prince-mahajanaka/mahajanaka-is-saved-by-the-goddess-manimekhala-wat-yai-intharam-chonburi/>).
- Somadeva, Raj. 2009. "Sri Lanka in the Indian Ocean World: A Historical Appraisal." Pp. 1–6 in *From Silk Route to Cyber Space*, edited by S. T. Colombo: Sri Lanka Customs.
- Strong, John S. 2004. *Relics of the Buddha*. New Jersey: Princenton University Press.
- Teh, Pek Yen dan Hong Ching Goh. 2016. "The Discovery of Silk Route: Cultural and Technology Communication Between China, Korea and Japan." *Geogragia: Malaysian Journal of Society and Space* 12(13):135–44.
- Tripati, Sila. 2009. "Coastal Structural Remains on the East Coast of India: Evidence of Maritime Activities and Their Significances." Pp. 695–703 in *Saundaryashri: Studies of Indian History, Archaeology, Literature and Philosophy*, edited by Reddy. New Delhi: Sharada Publishing House.
- Tripati, Sila. 2011. "Ancient Maritime Trade of the Eastern Indian Littoral." *Current Science*

- 100(7):1076–86.
- Tripati, Sila. 2017. "Seafaring Archaeology of the East Coast of India and Southeast Asia During the Early Historical Period." *Ancient Asia* 8(7):1–22.
- Utomo, Bambang Budi. 2016. *Warisan Bahari Indonesia*. Jakarta: Yasayan Pustaka Obor Indonesia.
- Verman, Sanghamitra Rai. 2012. "Trade and Religion: Trade and Its Role in the Spread of Buddhism in China from India (1st to 6th Century C.E.)." *Journal of Eurasian Studies* IV(3):9–20.
- Weatherford, Jack. 2018. "The Silk Route from Land to Sea." *Humanities* 7(32):1–9.
- Yogi, Ida Bagus Putu Prajna. 2018. "Peran Pemukiman Pada Abad Ke-14 Hingga Abad Ke-20 Pada DAS Pawan, Kalimantan Barat Dengan Penerapan Model Dendritik." *Naditira Widya* 12(1):39–54.
- Zuhdi, Susanto. 2018. "Shipping Routes and Spice Trade in Southeast Sulawesi During the 17th and 18th Century." *Journal of Maritime Studies and National Integration* 2(1):31–44.