



<http://www.lppm.uncen.ac.id/>

## PROSIDING

ISBN : 978 - 602 - 7905 - 39 - 9

SEMINAR HASIL PENELITIAN PENGEMBANGAN IPTEKS DAN SAINS  
Edisi Kedelapan, Juli 2022

Diterbitkan Oleh:  
Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Cenderawasih



### WAIRON DAN WAIMANSUSU : TEKNOLOGI PERAHU TRADISIONAL ORANG BIAK; WARISAN SEJARAH DAN BUDAYA MARITIM DI PAPUA.

ALBERT RUMBEKWAN DAN APNER KREY

*Dosen Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Cenderawasih Jayapura*

*E-mail: [albertrumbekwan@gmail.com](mailto:albertrumbekwan@gmail.com)*

#### ABSTRACT

*There are 4 types of traditional boat maritime technology known to the Biak people, namely: Wairon, Waimansusu, Waisik, and Waikarures. The four types of boats became the main means of transportation in the voyages of the Biak people on the North Coast of Papua in the VIII to XIX centuries. Coastal and island communities in Papua, have various types of traditional boats, each with their own characteristics based on their traditional cultural background. For the Biak people, the two types of boats that are very artistic and meaningful are the Wairon and Waimansusu. These two types of boats became a means of transportation, connecting and the glory of the Biak tribe in the past.*

*Nowadays, the existence and even manufacture of these two types of boats is very rare in the waters of Biak, Numfor and Supiori islands, even on the northern coast of Papua. This is caused by various factors, one of which is the development of modern boat-building technology made from fiber which is easy and practical to obtain today. However, in 2018, a Biak culturalist, Dennis Koibur, made one of the traditional Biak boats, the Wairon boat. This study aims to describe the making of the traditional boats of the Wairon and Waimansusu of the Biak Tribe, as a Heritage of History and Local Wisdom. This study uses a historical approach with 4 (four) historical methods, namely: Heuristics, Source Criticism, Interpretation and Historiography.*

**Keywords:** *Wairon, Waimansusu, Maritime Biak People, Papua*

## PENDAHULUAN

Perahu merupakan sarana transportasi yang tertua, yang belum banyak diketahui sejarahnya. Sarana transportasi tertua di dunia tersebut mulai muncul pada masa prasejarah. Bukti-bukti tentang peninggalan perahu pada masa prasejarah dapat dijumpai dalam bentuk lukisan, gambar, pahatan dan lain-lain<sup>1</sup>) Temuan bukti-bukti ini terjadi di Indonesia maupun kawasan di luar. Perkembangan tentang bentuk perahu dapat diketahui secara runtut dari masa ke masa, karena dari berbagai periode data tersebut ditemukan. Perahu merupakan sarana untuk memudahkan bergerak dalam mencari kebutuhan akan makanan (mencari ikan di rawa, laut dan sungai), merupakan sarana transportasi dan rekreasi. Barang-barang dagangan yang dihasilkan dari suatu daerah harus dibawa dari tempat satu ke tempat lain. (Haris Sukendar,1998/1999:1). Dalam hal perdagangan atau pemindahan (migrasi) penduduk dari satu tempat ke tempat lain perahu memegang peranan penting. Bahkan perahu tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari tetapi juga untuk keperluan magis religius. Bentuk perahu Nusantara dari masa ke masa dapat diketahui melalui bukti arkeologis maupun bukti dari perahu-

perahu sekarang yang dimiliki oleh berbagai etnis di Indonesia. Perahu tradisional Indonesia sangat penting artinya bagi penelitian arkeologi, sejarah, antropologi bahkan teknologi serta ilmu-ilmu pengetahuan yang lain. Hal ini disebabkan perahu memegang peranan di segala aspek kehidupan manusia. Perahu-perahu dari masa prasejarah dapat menopang dalam usaha pengungkapan tentang cara hidup manusia prasejarah, bagaimana cara mencari makanan, bagaimana cara berdagang sampai dengan cara mereka berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Dengan ditemukannya data tentang perahu dari masa prasejarah seperti di gua-gua dan ceruk sangat membantu dalam merekonstruksi aspek kehidupan di masa lalu tersebut.

Proses migrasi manusia secara langsung atau tidak langsung telah merangsang dan mendorong untuk mengadakan pengkajian bagaimana kemampuan suatu bangsa dalam menguasai teknologi pembuatan perahu. Tidak mungkin terjadi persebaran budaya dari satu tempat ke tempat yang lain, tanpa sarana transportasi yang dapat menunjang terjadi migrasi bangsa tersebut. Persebaran suatu bangsa dan budayanya telah banyak diteliti oleh para ahli. Kondisi geografis di kepulauan Indonesia yang terdiri dari lautan dan pulau-pulau dengan gelombang

besar telah memberikan pelajaran yang sangat berharga akan tumbuh dan berkembangnya teknologi pembuatan perahu tradisional di tanah air. Perahu tradisional Nusantara telah dikenal dan dimanfaatkan sejak dari jaman prasejarah, datangnya pengaruh kebudayaan India, di awal masa perkembangan Islam dan berkembang begitu subur sampai masa kini. Rangkaian perubahan tentang bentuk dan peranan perahu bagi kehidupan masyarakat dari masa ke masa perlu untuk diketahui. Perahu tradisional Nusantara terdapat di berbagai wilayah di Indonesia. Perahu tradisional dimaksud adalah perahu yang cara-cara pembuatannya dikerjakan melalui pengalaman-pengalaman "getok tular" yang diwariskan oleh leluhurnya. Di samping itu perahu tradisional Nusantara dibuat dengan bahan baku kayu yang dapat diperoleh secara mudah di berbagai tempat di Indonesia (Ibid:3).

Sedangkan sebutan "Perahu Nusantara" mengacu pada keberadaan (eksistensi) perahu tersebut yang dapat ditemukan di berbagai wilayah Indonesia. Setiap pulau atau etnis tertentu yang hidup di dekat pantai, danau, dan sungai tentu memiliki perahu tradisional. Perahu tradisional Nusantara yang menurut para ahli berasal dari perahu-perahu bangsa Austronesia dalam bentuk perahu-perahu cadik terus berkembang secara perlahan-

lahan sesuai dengan alam lingkungan di mana perahu itu berada. Perahu tradisional Nusantara sangat menarik bukan hanya karena perahu tersebut merupakan sarana untuk memenuhi kebutuhan transportasi dalam menunjang kemudahan untuk bergerak (baik untuk mencari makanan, berdagang, menangkap ikan, mutiara maupun hasil laut lainnya), tetapi penting pula dalam kaitannya dengan konsepsi kepercayaan. Perahu biasanya dihubungkan dengan peristiwa-peristiwa perjalanan arwah setelah arwah tersebut meninggalkan raganya. (Ibid).

Penduduk Papua yang mendiami daerah pesisir tanah besar, teluk dan kepulauan di bagian utara, telah lama melakukan pelayaran-pelayaran dengan perahu-perahu tradisional bercadik untuk berdagang, berperang dan bermigrasi ke berbagai daerah. Peristiwa-peristiwa pelayaran tersebut telah berlangsung jauh sebelum masuknya para pelaut dari Nusantara, Asia dan Eropa tersebut, orang Biak, orang Yapen dan Waropen telah melakukan pelayaran lebih dulu di wilayah Teluk Cenderawasih, dan wilayah pesisir Utara Papua, akibatnya pengaruh masing-masing suku sangat kuat dalam kehidupan dan interaksi di antara suku-suku di wilayah pesisir. Pelayaran Orang Biak di Pesisir Utara Papua telah berlangsung dalam tiga tahap; pertama dimulai pada

Abad ke-8 sampai Abad ke-16. Periode kedua, Abad ke-16- abad ke-19 dan Periode ke-3, Sesudah Abad ke-19 hingga pertengahan Abad ke-20. Dalam rentang periode tersebut, orang Biak telah berjumpa dengan para pelaut Nusantara, Cina dan orang Eropa, melalui hubungan perdagangan barter, berbagai jenis-jenis komoditi seperti; menukar para budak, burung cenderawasih, burung beo, kulit kayu massoy, dengan komoditi dagang berupa; benda-benda logam dan porselin cina, kain sutra dan manik-manik, dari para pelaut tersebut. (Johszua R. Mansoben, 1995: 270-271 dan F.Ch. Kamma,1984:60-61). Akibatnya kebudayaan suku bangsa Biak banyak mendapat pengaruh dari kesultanan Ternate dan Tidore yang pada Abad XVI telah berkuasa atas beberapa wilayah Raja Ampat dan beberapa daerah dipesisir Utara Nieuw Guinea. (Rosmaida Sinaga 2013: 36)

Kemampuan orang Biak dalam membuat perahu tradisonal sebagai produk industri maritim yang baik, sangat mendukung aktifitas pelayaran dan perdagangannya di Teluk Cenderawasih maupun ke seluruh pesisir Tanah Nieuw Guinea. Informasi sejarah pembuatan perahu suku bangsa Biak-Numfor di Schouten-Eilanden pertama kali tertuang dalam kisah Mite Koreri. Dikisahkan

bahwa Mansar Manarmaker mendapat ilham dari Sampari/Kumesri, ketika diberikan sejenis daun kayu yang bila menceritakan proses pembuatan perahu atau “way” oleh Manseren Manggundi/Kayan Biak (Nama lain dari Mananarmaker dalam Mite Koreri), ketika hendak melakukan pelayaran dari pulau Wundi. Pada waktu itu, Manseren Manggundi, Insoraki dan anaknya Konori atau Manarbew hendak keluar mencari sanak kerabatnya, Manarmaker menggambar perahu dengan sepotong kayu pemberian Koemeseri (bintang pagi). Jenis-jenis perahu yang di gambar di atas pasir, pertama adalah perahu “Mansusu” dan menendangnya ke laut namun tidak berhasil, lalu dibuatnya perahu kedua yaitu “Waisik/Wairon”, namun belum berhasil juga, maka perahu ketiga yang digambar yaitu perahu “Karures” dan mendorong pasir itu dengan kakinya lalu berlabuhlah suatu perahu dengan layar dan anak buahnya. (Johszua R. Mansoben, Ibid: 87). Tiga jenis perahu yang disebutkan dalam mite Koreri itu, yakni; Wai Mansusu, Wairon dan Wai Karures itulah yang digunakan oleh Orang Biak dalam melakukan pelayaran dan perdagangan di pesisir Teluk Cenderawasih selamat berabad-abad sebelum masuknya teknologi kapal uap, dan perahu motor jhonson.

Untuk pelayaran jauh perahu ini juga

dilengkapi dengan layar dari anyaman daun tikar (*pandanus sp*), yang diskors pada tiang, berbentuk kaki tiga (tripod), dengan dua kaki tetap ke samping kiri dan kanan dengan pin, yang bekerja seperti engsel, dan tiang ketiga adalah menyelinap atau tersangkut di tumpuan atas dan diikat dekat batang. Ketiga kaki atau tripot ini, bukan menjadi sebuah perlengkapan tetap atau paten, dan mudah dilepas sehingga tidak menghalangi aktifitas di perahu, maupun dapat dipasang secara cepat apabila musim angin dan jurumudi memerintahkan untuk berlayar. Tiang tripod ini biasanya terbuat dari bambu, tapi adapula terbuat dari kayu. Krieger (1899) mengatakan bahwa di Teluk Geelvink orang dapat melakukan perjalanan mereka dengan layar kano besar pada tingkat 5 sampai 7 knot di angin yang baik, dan bisa pergi sejauh 100 mil sehingga tidak nampak pulau-pulau atau perkampungan mereka. Di dalam perahu terdapat sebuah tempat duduk (Er atau tuan/pemimpin pelayaran), dimana dibuat suatu pondok, disampingnya terdapat tempat perapian atau dapur (pafen) yang terbuat dari tanah liat, dan juga dilengkapi dengan dayung (kabores) yang digunakan oleh para pendayung untuk menggerakkan perahu. (Ibid : 331-332)

Daerah Biak-Numfor dan Supiori yang memiliki potensi wisata bahari yang

menarik yang memberi peluang mendatangkan wisatawan luar negeri dan lokal di wilayah tersebut. Keberadaan perahu tradisional dalam sebuah festival budaya Munara Wampasi akan menjadi daya tarik tersendiri. Seperti yang berlangsung pada tahun 2018, sebuah perahu tradisional orang Biak, “Wairon”, dibuat oleh Denis Koibur, alumni Antropologi Uncen. Perahu Wairon Swandibru berukuran panjang 34,9 meter, dibuat untuk diikutsertakan dalam festival Perahu Perang dan Tifa di Kepulauan Alotau, Provinsi Milne Bay Papua New Guinea. Kelangkaan konstruksi perahu tradisional jenis Wairon dan Waimansusu dalam kebudayaan Biak saat ini akan menghilangkan sebuah identitas budaya maritim dimasa lalu. Orang Biak yang dijuluki sebagai ; “The Viking from Geelvinkbaai” tidak lagi memiliki kemampuan untuk membuat perahu tradisionalnya sebagai symbol kejayaan maritim di pesisir utara pulau Papua. Dengan demikian penelitian ini sangat penting untuk mendeskripsikan dan merekonstruksi kembali peristiwa sejarah pelayaran maritim dengan perahu tradisional Wairon dan Waimansusu, sebagai sumber referensi bagi generasi selanjutnya. Maka berdasarkan latarbelakang di atas, penelitian ini mengambil judul : “WAIRON DAN

WAIMANSUSU : TEKNOLOGI PERAHU TRADISIONAL ORANG BIAK; WARISAN SEJARAH DAN BUDAYA MARITIM DI PAPUA”. Pertanyaan-pertanyaan analisis untuk mengkaji rumusan judul di atas adalah; 1. Bagaimana cara pembuatan perahu tradisional orang Biak? 2. Bagaimana pentingnya perahu tradisional Wairon dan Waimansusu bagi kehidupan maritime orang Biak?,

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan untuk merekonstruksi kembali peristiwa sejarah yang berfokus pada;” :“WAIRON DAN WAIMANSUSU : TEKNOLOGI PERAHU TRADISIONAL ORANG BIAK; WARISAN SEJARAH DAN BUDAYA MARITIM DI PAPUA”.. adalah metode Sejarah yakni; Heuristik, Kritik Sumber; Kritik Internal dan Eksternal, Interpretasi dan Historiografi. Proses Heuristik Kegiatan Observasi Lapangan Peneliti melakukan pencarian data lapangan secara khusus menemui pelaku Budaya Bapa Denis Koibur sebagai budayawan Biak yang sudah membuat perahu tradisional “Wairon” Peneliti juga melakukan telaah pustaka, pelacakan Foto, dokumen, gambar, Arsip dan surat kabar yang memuat tentang teknologi perahu

tradisional orang Biak. Proses telaah pustaka ini, penulis mencari data di Perpustakaan online, jurnal, dokumen-dokumen berbahasa Belanda, Inggris berbahasa Indonesia, daftar buku pribadi. Kritik Sumber :Setelah tahapan Heuristik, peneliti melakukan kritik sumber yang terdiri dari Kritik Eksternal dan Kritik Internal. Kritik sumber ini bertujuan untuk melihat kesahian dan kebenaran dari sumber-sumber primer dan sekunder yang diperoleh pada tahapan heuristik. Interpretasi atau Penafsiran :Setelah proses kritik sumber, penulis melakukan penafsiran atau interpretasi terhadap bukti-bukti tertulis dan lisan, agar selanjutnya penulis melakukan tahapan historiografi. Historiografi/Penulisan Kembali Pada tahapan ini peneliti melakukan rekonstruksi kembali hasil kajian, menjadi laporan penelitian lengkap untuk dipublikasikan

### **PEMBAHASAN**

#### **1. Prehistori Perahu di Nieuw Guinea**

Perahu merupakan sarana transportasi yang tertua, yang belum banyak diketahui sejarahnya. Sarana transportasi tertua di dunia tersebut mulai muncul pada masa prasejarah. Bukti-bukti tentang peninggalan perahu pada masa prasejarah

dapat dijumpai dalam bentuk lukisan, gambar, pahatan dan lain-lain. Perkembangan tentang bentuk perahu dapat diketahui secara runtut dari masa ke masa, karena dari berbagai periode data tersebut ditemukan. Perahu merupakan sarana untuk memudahkan bergerak dalam mencari kebutuhan akan makanan (mencari ikan di rawa, laut dan sungai), merupakan sarana transportasi dan rekreasi. Barang-barang dagangan yang dihasilkan dari suatu daerah harus dibawa dari tempat satu ke tempat lain. Dalam hal perdagangan atau pemindahan (migrasi) penduduk dari satu tempat ke tempat lain perahu memegang peranan penting. Bahkan perahu tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari tetapi juga untuk keperluan magis religious.(Ibid). Bentuk perahu Nusantara dari masa ke masa dapat diketahui melalui bukti arkeologis maupun bukti dari perahu-perahu sekarang yang dimiliki oleh berbagai etnis di Indonesia. Perahu tradisional Indonesia sangat penting artinya bagi penelitian arkeologi, sejarah, antropologi bahkan teknologi serta ilmu-ilmu pengetahuan yang lain. Hal ini disebabkan perahu memegang peranan di segala aspek kehidupan manusia. Perahu-perahu dari masa prasejarah dapat menopang dalam usaha pengungkapan tentang cara hidup manusia prasejarah,

bagaimana cara mencari makanan, bagaimana cara berdagang sampai dengan cara mereka berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Dengan ditemukannya data tentang perahu dari masa prasejarah seperti di gua-gua dan ceruk sangat membantu dalam merekonstruksi aspek kehidupan di masa lalu tersebut. (Haris Sukendar,1998/1999, Log Cit.1)

Dalam hubungan ini, hipotesis untuk kekunoan perahu (kano) cadik ganda di Asia Tenggara berkisar dari pra-Austronesia (>4.000 tahun yang lalu) (Horridge, 1987: 155; Irwin, 2010: 132) hingga Austronesia (<2.000 tahun yang lalu) (Doran , 1974: 135). Tiga baris bukti menunjukkan penggunaan kano cadik di Selat Torres kembali ke setidaknya 2.500 tahun yang lalu dan penggunaan perahu kembali ke 9.000 tahun yang lalu. Sementara sisa-sisa arkeologi kano telah ditemukan dalam konteks pulau Pasifik seperti gua pemakaman (misalnya Ballard et al., 2003) dan kano dan barang-barang kano seperti dayung diketahui terawetkan dalam lumpur di sepanjang Teluk Papua (David et al., 2005, 2008), tidak ada sisa arkeologi kano yang ditemukan di Selat Torres. Namun, berbagai bukti arkeologis lainnya untuk kegiatan yang membutuhkan perahu mengisyaratkan kemungkinan zaman kuno kano di wilayah tersebut. Haddon (1935: 313) menulis bahwa

sampan bercadik ganda adalah pengenalan awal ke wilayah yang mengikuti jalur difusi yang dimulai di Indonesia ('di mana cadik ganda hampir universal') dan bergerak ke arah timur di sepanjang pantai utara New Guinea sebelum berbelok ke barat di sepanjang pantai selatan Papua ke Selat Torres dan ke selatan di sepanjang pantai utara Queensland.

Jenis kano ini kemudian digantikan oleh kano cadik tunggal di sebagian besar Melanesia. Davidson (1935: 71) juga mengemukakan difusi kano cadik ke Selat Torres dari New Guinea tetapi berhipotesis bahwa 'cadik tunggal menyebar lebih awal daripada jenis ganda' di sepanjang pantai Queensland. Golson (1972) berhipotesis bahwa sekitar 6.000-5.000 tahun yang lalu orang-orang Papua pindah ke Selat Torres menggunakan apa yang dia anggap sebagai bentuk kuno kano cadik ganda yang memiliki attachment boom-to-float langsung (yaitu pelampung cadik yang terpasang langsung ke akhir ledakan). Selanjutnya, orang-orang berbahasa Austronesia yang menggunakan sampan cadik ganda dengan sambungan boom-to-float tidak langsung (yaitu pelampung cadik yang dipisahkan dari ujung boom oleh tongkat vertikal) pindah ke wilayah tersebut dalam 2.000 tahun terakhir. Moore (1979: 308-313) dengan cara yang sama menyatakan pendudukan sebagian

Selat Torres pada 6.500 tahun yang lalu tetapi membatasi pengenalan kano cadik ke serbuan Austronesia dari timur New Guinea sekitar 2.000 tahun yang lalu. Tanggal 2.000 tahun yang lalu yang dikutip oleh Golson dan Moore didasarkan pada bukti arkeologi yang ada untuk migrasi masyarakat pengguna tembikar (Austronesia) di sepanjang pantai selatan Papua Nugini pada waktu yang sama (misalnya Allen, 1972; Vanderwal, 1973). Bukti terbaru untuk migrasi masyarakat pembuat tembikar ke Selat Torres dari timur New Guinea sekitar 2.500 tahun yang lalu dengan kemungkinan hubungan leluhur Austronesia (David et al., 2011; Mc Niven et al., 2006, 2011) mungkin juga menandai pengenalan ganda kano cadik ke wilayah tersebut dan pengembangan apa yang disebut Barham (2000) sebagai 'Kompleks Budaya Selat Torres' sekitar 2.500 tahun yang lalu. (Ian J. Mc Niven and Garrick Hitchcock, 2015: 131-132). Dukungan tidak langsung untuk pengenalan kano cadik ke Selat Torres sekitar 2.500 tahun yang lalu berasal dari pantai Queensland. Misalnya, Beaton (1985) mendokumentasikan jurusan peningkatan intensitas pekerjaan di wilayah Teluk Putri Charlotte yang terletak hampir 500 km di selatan Selat Torres dimulai sekitar 2.500 tahun yang lalu. Dia menyimpulkan bahwa:



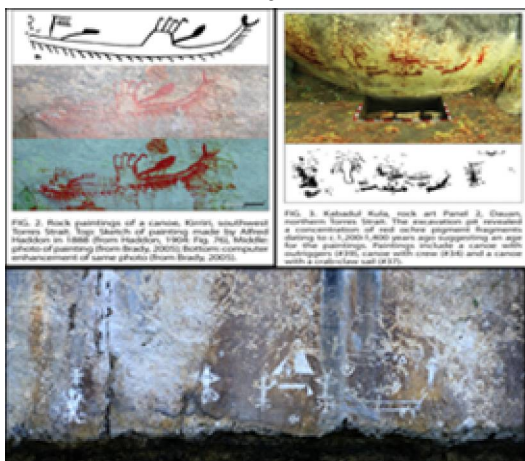
'Penggunaan pulau-pulau 2.500 tahun yang lalu mungkin harus menunggu pengenalan sampan cadik asal Papua-Melanesia' (Beaton, 1985: 18). Hipotesis Beaton tidak mungkin karena penggunaan pulau lepas pantai di sepanjang pantai Queensland sejak itu terbukti telah berlangsung lebih dari 5.000 tahun (Barker, 2004; McNiven et al. 2014; Rowland, 2008). Untuk pantai tengah Queensland, Barker (2004: 146) berpendapat bahwa sampan cadik, sebagai bagian dari paket yang lebih luas dari 'teknologi kelautan khusus' yang mencakup tombak dan kail ikan, 'hadir hanya setelah 3000 BP ... atau bahkan mungkin kemudian, setelah 520 BP [c. 600 tahun yang lalu]' (lihat juga Mc Niven, 2006a; Rowland, 1987). (Ibid)

Lukisan seni cadas kano memberikan wawasan unik tentang zaman kuno dan bentuk perahu di wilayah tersebut. Brady (2005: 449) mencatat 41 lukisan sampan di enam pulau di sepanjang rantai pulau barat – Dauan, Pulu, Badu, Mua, Zurath dan Kirriri, dan di daratan yang berdekatan di Somerset dekat Cape York. Untuk sebagian besar, usia lukisan-lukisan ini tidak diketahui. Namun, penanggalan radiokarbon dari arang yang ditemukan terkait dengan fragmen pigmen oker merah yang digali di bawah panel seni cadas dengan dua dan mungkin tiga kano di Kabadul Kula di Dauan menunjukkan

bahwa lukisan itu dibuat sekitar 1.200-1.400 tahun yang lalu (Mc Niven et al., 2004a; McNiven et al., 2009). Dalam beberapa tahun terakhir, sejarah jangka panjang perahu di wilayah tersebut telah menjadi fokus oleh kesadaran bahwa kolonisasi Sahul (gabungan daratan Australia dan New Guinea) selama Pleistosen akhir merupakan bukti tak terbantahkan paling awal untuk penggunaan perahu laut yang sengaja dibuat oleh manusia modern (Balme et al., 2009; Bednarik, 2003; Macaulay et al., 2005). Dalam hal perahu air Pribumi yang dikenal secara historis di Australia, kano Aborigin dan Penduduk Kepulauan Selat Torres di Queensland utara memiliki minat khusus mengingat mereka mewakili satu-satunya contoh kano dengan cadik yang diketahui. Secara umum diyakini bahwa konsep sampan cadik menyebar ke timur laut Australia dari Melanesia di mana jenis sampan serupa biasa terjadi. (Ibid., Hal.133) (lihat Gambar 1).

Gambar 1.

Lukisan Perahu Prasejarah di Nieuw Guinea



Gambar 4 : [https://app.cnnindonesia.com/Lukisan-purba-berupa-perahu-layar-dan-cicak-di-dinding-Batu-Situs-lukisan-prasejarah-di-Raja-Ampat-Teluk-Mayalibit,kawasan-Misool-Selatan](https://app.cnnindonesia.com/Lukisan-purba-berupa-perahu-layar-dan-cicak-di-dinding-Batu-Situs-lukisan-prasejarah-di-Raja-Ampat-Teluk-Mayalibit-kawasan-Misool-Selatan).

Arsitektur maritim sebagai sebuah proses interaksi kreatif antara manusia dengan material yang ada lingkungan sungai, pesisir dan laut di Indonesia sangat ditentukan perkembangannya oleh budaya belajar masyarakatnya. Sebelumnya, selama berabad-abad, arsitektur maritim telah berkembang secara organik dan konvivial sehingga menghasilkan beragam karya rumah pesisir tropis dan perahu-perahu Nusantara yang menginspirasi dunia bahkan sebelum zaman Mesir kuno. Kedua jenis artefak ini merupakan respons kreatif dan jenial dari manusia Nusantara sebagai respons atas tantangan yang dibawa oleh iklim tropis, lingkungan sungai, pesisir dan laut. Budaya maritim adalah kumpulan tata nilai, cara pandang dan sikap hidup yang berpusat pada air sebagai sumber kehidupan. Karena massa

air di planet bumi ini kebanyakan di laut, maka budaya maritim diartikan lebih berdimensi laut terutama laut sebagai ruang kehidupan (lebensraum). (Daniel Mohammad Rosyid, Apridar, et al, 2016: 28-29)

Dari uraian di atas maka jelas bahwa perahu sangat bermamfaat bagi ilmu pengetahuan dan oleh karena perahu belum banyak ditulis oleh para peneliti maka penulis tertarik memilih obyek penulisan tentang perahu Suku Biak, sebagai warisan nenek moyang panting bagi usaha untuk memupuk kesadaran budaya dan harga diri dan cinta tanah air.

## 2. Arti dan Makna Wairon dan Waimansusu bagi Orang Biak

Suku bangsa Biak, pada masa lalu memiliki kurang lebih 4 jenis perahu, namun terdapat dua jenis perahu yang sangat terkenal dan sangat penting bagi aktifitas pelayaran dan perdagangannya di perairan Teluk Cenderawasih dan pesisir Utara Papua, yaitu; Wairon dan Waimansusu. Secara etimologi Biak, wai; perahu dan roon, asal tempat perahu itu dibuat dari wilayah pulau Roon/Wandamen (sekarang Kab. Teluk Wondama), sedang kata Wai (perahu), man-susui kata; perahu bentuk leher burung. Perahu bagi suku Biak memiliki

makna yang berkaitan erat dengan dominasi Kebudayaan Biak yaitu Kebudayaan Kemaritiman. Khususnya bagi masyarakat Pesisir dan di Kepulauan, makna dan nilai Perahu merupakan salah satu alat transportasi segala-galanya bagi kehidupan orang Biak.

Perahu didalam lingkungan kebudayaan Biak itu adalah segala-galanya bagi orang Biak. Sehingga perahu itu ada, maka mereka bisa dapat melakukan segala aktivitasnya. Baik melakukan pelayaran perdagangan, perang dan perahu juga sebagai peti mati. Perahu sangat bermakna bagi kebutuhan pangan kehidupan mereka. Ada beberapa makna yaitu: makna ekonomis, makna politis, makna religious, dan Budaya. (Wawancara, Bapak Denis Koibur, 47<sup>th</sup> Jayapura, 9-10 Agustus 2021)

- 1) **Makna Ekonomis** : Kehidupan masa lalu, diantara mereka siapa yang memiliki perahu, dia bisa melakukan pelayaran dalam hal perdagangan untuk mendapatkan perlengkapan hasil makanan.
- 2) **Makna Politis** : Secara politik, akan menimbulkan gengsi (nama besar] dan juga memberikan ekonominya menjadi lipat ganda bahkan membuat mereka bisa menjadi terkenal dimana-mana.
- 3) **Makna Religius** Selain perahu digunakan sebagai alat transportasi dalam pelayaran, perdagangan, dan

perang, digunakan juga sebagai peti mati di kuburan masa purba.

- 4) **Makna Budaya** : Secara budaya, perahu dengan keunikan aksesorisnya pada perahu memiliki makna yang melekat dengan identitas budaya yang membedakannya aksesoris budaya suku bangsa lain.

Dengan demikian, perahu tradisional suku bangsa Biak sangat penting dalam keberlangsungan siklus hidupnya, bila mana seorang/kelompok keret Biak keluar berlayar dengan perahunya, ia dapat berjumpa dengan kerabatnya, atau kelompok suku lain di seberang lautan, ia pergi untuk memperdagangkan produk komoditasnya, membangun manibob (sahabat dagang), ia akan pulang dengan berbagai sumber makanan dan hasil dagang, ia pergi menandai jejak pada suatu daerah untuk generasi Biak akan datang atau membawa pulang kejayaan, namun ia juga akan menjalin hubungan yang akrab, untuk kehidupan bersama dan menjadi agen perubahan di dunia barunya, mengembangkan pengetahuan barunya untuk kemandiriannya dan orang lain. Dunia pandang orang Biak, laut adalah jembatan penyeberangan untuk mencapai tujuannya. Hal-hal tersebut di atas sangat berkaitan dengan posisi geografis pulau Biak-Numfor dan Supiori, di posisi utara Papua, pandangannya dapat tertujuh ke

arah selatan, timur, dan barat Papua. Sehingga perahu adalah sarana pelintas di atas laut yang bergelora, dengan dukungan angin dan bintang di malam hari sampailah ia disetiap daerah-daerah baru.

### **3. Konstruksi Perahu Tradisional Wairon dan Waimansus**

Teluk Geelvink membujur dari Tanjung D'Urville atau Amberno di timur ( $137^{\circ} 50'$ ) hingga Tanjung Saweba atau Veakke di barat (sekitar- $130^{\circ}$ ). Satu-satunya tempat daratan yang disebutkan adalah Kwatisore di fundus teluk ( $135^{\circ}$ ), pantai Wandamen di sisi timur Teluk Wandamen, dan Manokwari (Dore, Dorey, dll.) di barat laut. Di mulut teluk pulau-pulau yang menjadi perhatian kita di sini adalah: Kepulauan Schouten (Misore), termasuk Supiori (Suk) dan Wiak (Biak). Desa Wari berada di pantai utara Wiak, desa Mokmer di pantai selatannya, dan desa Bosnik di ujung timurnya. Desa Korido berada di pantai selatan Supiori; mungkin ini adalah Kordo dari Uhle. Di tengah teluk adalah Japen ( Jobi), di pantai Utara yang Pom dan Sirewen dan di pantai selatan Serui, Teluk Wooi, dan pulau kecil Ansus. Numfur (Nufoor, Mafur) terletak di antara Wiak dan Manukwari. Guillemard (1889, p. 406) menulis tentang kano Ansus.(Haddon, A.C and James Hornell,

1975:320). Asal-usul nama perahu yang digunakan oleh orang Biak-Numfor, dalam pelayaran dan perdagangan telah dikisahkan dalam Mite Koreri, bahwa: "Yawi Nusahado atau Mananarmaker, memiliki "rahasia", mengukir kayu dan mengarang lagu (sajak/puisi). Rahasia tersebut diperoleh ketika ia menangkap Sampari di atas pohon kelapa, saat Sampari turun meminum saguwer buatannya. Sampari menawarkan salah satu jenis pohon, kepada Manarmakeri, bahwa; jika daunnya dibawa dan digantung ditubuhmu (maksudnya dimakan) atau dimuka rumahnya, ia akan menjadi pembuat perahu yang hebat dan terkenal sampai ke tempat yang jauh lalu orang akan berlomba-lomba membeli perahunya. Sampari juga memberikan sepotong kayu kepada Manarmaker, yang berfungsi untuk membuat apa saja, menggunakan sepotong kayu tersebut, menggambar di atas pasir, maka akan terjadi. Dengan sepotong kayu tersebut, diciptakannya beberapa jenis perahu, digambar di atas pasir pantai lalu ditendang dan jadilah sebuah perahu; pertama dibuatnya perahu mansusu, namun tidak berhasil, lalu dibuatnya perahu kedua yaitu waisik/wairon, namun belum berhasil juga, maka dibuatlah perahu yang ketiga yaitu Karures di atas pasir dan mendorong pasir itu dengan

kakinya lalu berlabuhlah suatu perahu dengan layar dan anak buahnya”.

Distribusi perahu di Teluk Cenderawasih sampai Tanjung D'Urville atau Amberno di sebelah Timur dan Cape Saweba atau Veakke di Barat, berasal dari daerah Kwatisore di Teluk Fundus, Pantai Wandamen di sisi Timur dari Teluk Wandamen, dan Manokwari (Doré, Dorey, dll) di Barat Laut. Daerah atau kampung pendistribusian perahu tradisional di wilayah Biak-Numfor terdapat dipesisir Utara Biak, kampung Wari dan Mokmer di pantai Selatan, serta Bosnik bagian Timur Biak, dan Desa Korido, Soweik di pantai Selatan pulau Supiori dan pulau Numfor (Nufoor, Mafur) yang terletak antara Biak dan Manokwari. Serta teknologi perahu dari jajaran kepulauan Yapen, yakni; Yobi, Pom, Serewen di pantai Utara dan di pantai Selatan Serui, Teluk Wooi, dan Kampung Ansus. Jenis-jenis perahu tradisional di wilayah Teluk Cenderawasih, umumnya memiliki kesamaan; jenis bahan, bentuk badan perahu, kardam atau cadik, layar, rumah perahu dan bentuk penggayu, hanya cara penyebutan jenis asesoris dan ukiran penghias bagian-bagian perahu tersebut yang berbeda. Di Biak-Numfor, bahan pembuatan perahu tradisional menggunakan jenis kayu Morf atau Adai (*albizzia Moluccana* Mig), kayu Morem

(*litsea tuberculata*), Moref (*palaquium amboinicum*), Adoi (*adenanthera microsperma*), Ainus (*litsea ampla merr*), Muruwai (*toona sureni*), Mansamoi (*ficus adenosperma*), Manjau (*sterculia parkinsonii*), Barnesem (*macaranga tanarius*), Sner (*manilkara*), Kabuy (*intsia bijuga*), Are (*pometia curiacea* dan *pometia acuminata*), Marempiam (*litsea odorifera* vall), dan Aimamur (*baringtonia* sp), disamping jenis kayu tersebut diatas ada pula bahan lain seperti rotan (*calamus* sp), yang digunakan sebagai pengikat. (Feulletau de Bruyn, *Ibid*, : 111 dan Albert Rumbekwan, 2014: 65)

Cara pembuatan perahu tradisional: Wai Mansusu (Perahu Dagang), Waisik atau Wairon (Perahu Perang) dan Wai Karures (Waipapan), maupun sebuah perahu bercadik tunggal untuk aktivitas sehari-hari. (F.Ch. Kamma, “Koreri...”, *Op.Cit*:44). Tidak bisa dikerjakan oleh sembarang orang, Esau Rumbrawer menjelaskan bahwa : “Untuk menentukan seseorang yang dapat membuat perahu, tidaklah sembarang menunjuk seseorang, seorang mananwir mnu-lah yang akan memberi keputusan bijak, ketika melihat dan memperhatikan setiap anak muda dikampungnya, yang memiliki bakat, setelah itu seorang anak muda tersebut, dibawa kepada seorang tua yang memang memiliki keahlian dalam membuat perahu,

untuk mengajarkan keahlian itu kepada anak tersebut. Dan jika anak itu dilihat berbakat membuat perahu, ia akan diberikan semacam “daun” untuk di makan, agar anak muda tersebut benar-benar ahli dalam membuat perahu. Keahlian membuat perahu dan “Daun perahu” ini biasanya diturunkan dari seorang “om” atau paman”.

Pengerjaan perahu ini dilakukan oleh kaum laki-laki, proses awal dimulai dengan memilih jenis kayu yang kuat (tidak mudah pecah), lurus, tidak bercabang-cabang dan berongga, dan mudah dibentuk, kemudian menebangnya, sesuai bagian yang ditetapkan menjadi posisi atas pada saat proses pengerjaannya. Alat-alat yang digunakan antara lain; kapak, parang (sumber), desel atau marmer (mangarwar). Pohon kayu yang telah ditebang, kulitnya dibuang lalu dijemur kurang lebih 3-4 hari, agar mempercepat pengeluaran cairan atau getah kayu dari dalamnya, itupun tidak boleh terlalu kering karena dapat menyebabkan pecah pada kayu tersebut (Feulletau de Bruyn, Ibid:108).

Proses pembentukan badan perahu dimulai dengan cara mematok sebagian isi kayu, dan membentuknya setengah jadi, agar badan perahu lebih terbentuk, dilakukanlah proses pengasaran atau pembakaran bagian bawah perahu, sedang

bagian yang telah dikeluarkan isinya dimasukan air, kemudia di bakar dari bagian bawah secara merata, agar terjadi pelebaran pada bagian perahu sesuai keinginan pembuat. Setelah itu didalam perahu dipasang beberapa nok yang di pahat atau semacam paku kayu dari kayu besi yang disebut “pasrif”, berukuran satu jari, dan di bagian atas bodi perahu ditambahkan papan pada sisi kiri dan kanan serta celah yang terdapat antara badan perahu ditutup dengan getah dari gaba-gaba (metroxyton rumpii).(Albert Rumbekwan, Ibid). Setelah badan perahu selesai dikerjakan, dilanjutkan kemudian dengan pemasangan semang dan naju sebagai penyeimbang. Panjang sebuah perahu, 12-15 meter dan lebar badan perahu disesuaikan dengan besarnya diameter kayu yang diperoleh, karena lebaridak merata, maka perahu itu berbentuk lesung. Panjang semang atau najung, dapat mencapai 4-5 meter lebar cadiknya dan dilengkapi dengan dua atau tiga semang (manjau), ukurannya disesuaikan dengan panjang perahu. Dalam lambung kano atau perahu terdapat penopang lurus yang memanjang dari sisi ke sisi dan di bagian atas kano ini dipasang sepasang lutut dan tungkai horizontal yang tumpang tindih dan diikat bersama-sama. Kano ini juga terdapat punggung membujur perforasi dalam tepi atas ruang

istirahat dan sepanjang bagian bawahnya. (Haddon, A.C and James Hornell, Op.Cit, Hal. 331-322). Jenis-jenis peralatan pembuatan perahu, peralatan yang sangat vital yang digunakan dalam proses pembuatan sebuah perahu tradisional adalah Manggarwai. Sedangkan kapak dan parang itu digunakan pada saat penebangan dan menguliti bagian dari luar kayu. Ada juga pahat dan sekap, sekap untuk menghaluskan bagian bodinya, dan pahat digunakan untuk memahat ukiran. Ada 2 jenis Manggarwai. (Denis Koibur, Ibid). Manggarwai yang diputar, Manggarwai satu posisi (Desel), Kapak, Parang, Sekap, Pahat.

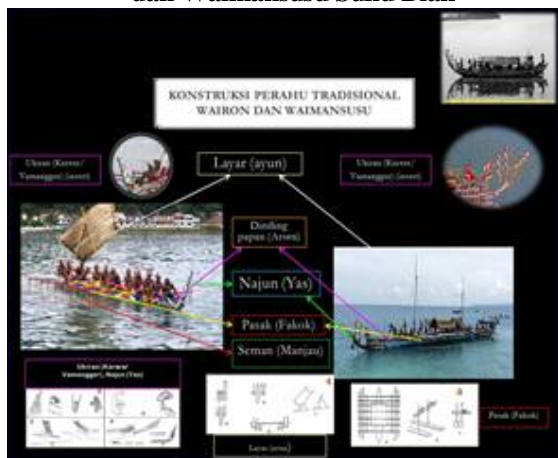
Dari beberapa alat yang sudah disebutkan, Manggarwai merupakan alat yang wajib dimiliki oleh setiap tukang. Dan juga bagi yang tidak menjadi tukang pun, harus memilikinya. Ketika diantara mereka yang bukan tukang, mau ambil tukang untuk kerjakan perahunya. Kemudian tukang tersebut, lupa atau rusak alatnya, maka alat tersebut yang diberikan kepada tukang untuk digunakan. Bagian mana yang harus dibuat dan bagaimana tahapan pembuatan?. Tergantung pada setiap kreatifitas tukang yang mengerjakan perahu tersebut. Tidak menjadi suatu keharusan yang akan dikerjakan oleh tukang perahu. Biasanya ada yang stel bodi bagian luar, kemudian menggali

bagian dalam, ada juga yang menggali bagian dalam setelah itu, stel bagian luar. Ketika proses pembentukannya sudah selesai, dan tahapannya di dinding dengan papan (arsen), dipasang najun (yas), pasak (fakok), seman (manjau), di ukir (karere/famanggor) dan dipasang layarnya. Tahapan sebagai berikut (Ibid) (Lihat gambar 1),: Dinding papan (Arsen), Najun (Yas), Pasak (Fakok), Seman (Manjau), Layar (ayun), Ukiran (Karere/Vamanggor) Waktu yang dibutuhkan untuk membuat perahu tidak dapat ditentukan secara pasti yaitu dua minggu sampai dua bulan. Hal ini disebabkan karena pekerjaan membuat perahu merupakan pekerjaan sambilan, sehingga pekerjaan ini hanya dilakukan jika ada waktu luang. Namun jika mendapat pesanan maka pekerjaan ini dapat diselesaikan dalam dua minggu. (Ibid)

Dalam pembuatan perahu tradisional orang Biak terdapat ritual karena magic, yang tidak berkaitan dengan penunggu-penunggu. Dalam magic-magic produktif, perempuan dianggap kotor dan sistem prediknya perempuan merupakan bumi dan laki-laki adalah langit. Hal-hal berkaitan dengan magic produktif itu adalah melarang perempuan, mendekati perahu, tidak boleh memegang peralatan kerja. Dengan alasan bahwa, perempuan itu dilarang dari awal pembuatan perahu,

karena perahu itu mau digunakan untuk menangkap ikan jahat. Sehingga proses ritual magic itu lebih sakti. Hal ini merupakan perempuan dianggap sebagai pemali dalam proses pembuatan perahu. Butuh berapa waktu untuk menyelesaikan sebuah perahu tradisional. Ibid)

**Gambar 2 :**  
**Desain Konstruksi Perahu Tradisional Wairon dan Waimansusu Suku Biak**



*Desain oleh : Albert Rumbekwan, 2021*

Perahu-perahu tersebut kemudian diberi hiasan, seni ukir di bagian depan dan belakang perahu, dan juga di bagian buritan. Misalnya jenis perahu Wairon dan Wai Mansusu diberi ukiran Snober atau Snifer, yang berbentuk ukiran patung, diikat dengan aren dan diberi hiasan bulu kasuari, ada pula motif ukiran naga, buaya, dan ada motif yang penggambarannya berwujud serangga, seperti belalang sembah atau praying mantis, atau binatang laut sejenis udang pasir (ryas) (Arnold AP 2007: 60) Hiasan snober atau snifer perahu ini terbuat dari batang pohon yang

berwarna kuning muda, dan tipis di bagian kedua sisi ditekan hingga menjadi sangat datar, lalu bagian atas diberi pengait, di ujung atasnya cabang-cabangnya tidak bergaris melengkung tetapi bergaris lurus secara vertikal, dan terbagi dua, sebagian berbentuk ikal, dan lainnya lagi berbentuk gelombang, panjangnya 92 cm, lebar 20 cm. Masyarakat Biak-Numfor memiliki 3 warna dasar yakni; merah, putih dan hitam, namun kadang-kadang terdapat pula warna kuning dan hijau, yang lasim digunakan dalam pewarnaan snober atau snifer. (Feulletau de Bruyn, Log.Cit. Hal. 109, Lihat juga, Haddon, A.C and James Hornell, Hal. 326, dan F.S.A de Clerq, Hal. 95-95.) Lukisan dan ukiran dalam masyarakat Biak-Numfor umumnya berbentuk lipatan dan kebanyakan ditempatkan pada perahu (sara) dan pada patung (amfianir). Motif dasar ini diilhami oleh pucuk pakis atau mampenas muda yang berlipatan dan juga kerang (koromboa) yang sedang merayap mengeluarkan lidah, seperti antene yang ujungnya terlipat, lainnya lagi adalah kerang triton atau k'bur, baik warna kulit maupun ujung antenanya selalu berbentuk lipatan. Kerang koromboa tersebut biasanya diikatkan pada haluan perahu (sara wairon) sebagai benda hias selain mengandung nilai magis guna menolak



bala yang sekiranya ditimbulkan oleh kuasa-kuasa laut.(Ibid)

**Gambar 3 :**  
**Perahu Tradisional Orang Biak**



Sumber : Koleksi foto Papua Tempoe Doloe (Albert Rumbekwan)

Kapasitas angkut sebuah perahu bisa mencapai 1000-1600 kg atau 1600-2500 kg, dengan jumlah pendayung untuk perahu kapasitas besar, berjumlah 30-40 orang, ditambah dengan tuan perahu (er) dan keluarga (er), jurumudi, seorang ahli nujum (peramal) yang biasa melakukan ramalan menggunakan sebuah korwar untuk meminta petunjuk sebelum melakukan pelayaran. Harga pembelian perahu dengan kapasitas angkut yang disebutkan di atas, berkisar antara f 75-f 150 gulden atau f 150-f 300/f600. (Feulletau de Bruyn, Ibid:111). Secara historis, ketiga jenis perahu ini; wairon, waimansusu dan waikarures, memiliki kenangan yang kuat dalam tradisi pelayaran maritim orang Biak pada masa lalu, karena dengan perahu-perahu tersebut orang Biak melakukan pelayaran jauh, untuk berdagang, mengayau, berinteraksi dan membangun hubungan dengan sesama suku di Papua dan suku-suku dari luar. Dari proses pewarisan dan rasa tanggung jawab mengenai perahu, maka jangan hanya bercerita saja. Tetapi harus

melakukan, sehingga dengan bukti maka orang yang mendengar cerita, melihat bentuk perahu, maka bisa mengerti bahwa perahu adat orang Biak modelnya seperti begitu. Faktor-faktor yang menyebabkan hilangnya perahu adat; 1). Tidak mempercayai Agama Adat., 2). Ukiran sudah susah untuk digambar, 3).Kayu perahu sudah susah, dan 4). Masalah ongkos tenaga kerja. (Denis Koibur, Ibid.)

#### **4. Wairon dan Waimansusu Diambang Kepunahan**

Di masa lalu, hal pembuatan perahu sangatlah susah. Sebab alasannya karena kayu yang baik untuk akan digunakan, sudah jarang didapatkan pada tempat yang akan dekat ke tepi pantai. Namun itupun tetap saja mereka harus kerjakan, sebab perahu itulah adalah salah satu alat transportasi penting bagi kehidupan masyarakat yang hidupnya di pesisir dan kepulauan.

Pada masa kini, perahu adat ataupun perahu yang sering digunakan untuk mencari, sudah tidak banyak di jumpai di pesisir atau kepulauan-kepulauan. Hal ini di sebabkan, karena adanya beberapa faktor yang mempengaruhi: Agama Adat sudah tidak di percayai, kayu sudah susah di cari, ukiran susah digambar, munculnya perahu praktis (viber), dan perhitungan

pada setiap ongkos yang akan dikeluarkan. Perubahan teknologi perahu tradisional orang Biak pada saat ini dapat terlihat misalnya di Kampung Sowek, Distrik Kepulauan Aruri, Supiori Selatan, Supiori Utara, Kepulauan Padaido, Bosnik, daerah Sorido, teluk Samber, Biak Barat, Biak Utara dan Pulau Numfor, saat ini keberadaan perahu Tradisional Orang Biak jenis Wairon dan Waimansusu, sudah tidak ada lagi. Jenis perahu yang dapat dilihat adalah perahu bercadik dua dan perahu kecil bercadik satu, perahun jenis viber dan speedboot, yang banyak digunakan oleh orang Biak sebagai sarana transportasi laut dan mencari ikan serta berdagang.

Keberadaan jenis-jenis perahu viber dan speedboot, lambat laun membuat hilangnya daya kreatifitas budaya orang Biak dalam pembuatan perahu tradisionalnya. Orang Biak pada saat ini hanya dapat membuat miniature perahu tradisionalnya sebagai kebutuhan asesoris budaya, pameran dan penghias museum. Maka perlu ada program pelestarian secara kontiniu dalam setiap kebudayaan orang Papua khusus orang Biak.

**Gambar 4:**  
**Jenis Perahu Tradisional dan Perahu Modern**



*Ket : Jenis Perahu tradisional dengan Layar Pandanus, dan rumah atap sagu dan Jenis Perahu Viber dan Speedboot (Sumber :Koleksi foto Nieuw Guinea tempoe doloe, Albert Rumbekwan)*

## KESIMPULAN

Pulau Biak-Numfor terdiri dari (3) tiga pulau besar dan puluhan pulau-pulau kecil, dengan luas keseluruhannya kira-kira 3200 km<sup>2</sup>. Wilayah Sup Byaki (kepulauan naik maju) terbagi menjadi 4 (empat) wilayah antara lain : Biak Utara, Biak Barat, Biak Selatan, dan Biak Timur. Gugusan kepulauan yang dinamakan oleh William Schouten dengan nama Schouten eilanden, merupakan pulau dengan luas wilayah laut lebih besar dari pada luas daratan. Kepulauan yang berada di bagian utara Teluk Cenderawasih (Dulu : Geelvinkbay), Pulau Papua, sarana paling penting yang di wajib dimiliki oleh Suku Biak adalah Perahu/Wai. Orang Biak memiliki

beberapa jenis perahu yang lasim dipergunakan sesuai fungsinya masing-masing, antara lain: pertama : Wairon (perahu perang); jenis perahu dengan hiasan snober tunggal di muka perahu, adalah jenis perahu layar bercadik dua yang digunakan untuk pelayaran-pelayaran pengayauan dan perang di laut. Kedua Waimansusu (perahu dagang) adalah jenis perahu layar bercadik dua yang biasa digunakan untuk pelayaran-pelayaran dagang. Kedua perahu ini fungsinya sangat fleksibel sesuai dengan kondisi alam dan situasi keamanan ketika orang Biak melakukan perjalanan jauh dari Pulau Biak-Numfor dan Supiori menuju wilayah Timur, Selatan dan Barap Papua. Selain kedua perahu tersebut, orang Biak juga memiliki jenis perahu yang lain, yaitu: Waikarures/waipapan, dan waisik. Waikarures, merupakan jenis perahu bercadik dua, dengan dinding papan, perahu ini biasa digunakan untuk berdagang, angkutan barang dan manusia. Perahu/waisik adalah jenis perahu kecil bercading tunggal, perahu ini sering digunakan untuk memancing atau menjaring di laut dangkal dan tenang.

Perahu tradisional suku Biak, jenis wairon dan waimansusu pada masa lalu sangat penting dalam aktifitas pelayaran dan perdagangan di pesisir utara, timur dan barat Pulau Papua, Orang Biak

membangun hubungan dagang maupun melakukan pengayauan dan perang sampai ke wilayah Ternate dan Tidore, untuk membayar upeti ke Sultan Tidore, tapi juga dengan perahu tersebut orang Biak membangun hubungan dagang (manibob) dengan suku bangsa lain di pesisir tanah besar pulau Papua. Strategi dan tujuan dagang Orang Biak adalah Faduren dan Wadwai, strategi dan kebijakan seorang pemimpin pelayaran dalam situasi genting atau bahaya. Dengan Wairon dan Waimansusu orang Biak mencapai puncak kejayaan maritimnya sejak Abad VIII, hingga abad XIX, ketika Zending hadir di Papua, pelayaran-pelayaran orang Biak mulai berkurang. Dan hingga abad XX-XXI, jenis perahu tradisional dan pelayarannya hampir tidak pernah dilakukan. Pelayaran dengan perahu tradisional wairon dan waimansusu di masa kini, pernah terjadi pada tahun 2009, dalam rangka peringatan 100 tahun Injil di Tanah Tabi, 10 Maret 2009, kelompok orang Biak dari Kampung Sowek melakukan pelayaran dengan Waimansusu dari Supiori, Biak menyusur pantai Utara Mamberamo-Tabi, dan tiba di Jayapura. Kemudian pelayaran berikutnya menggunakan Wairon berlangsung pada tahun 2018, yang dilakukan oleh Denis Koibur dan rekan-rekannya dari Pulau Biak, Tanah Tabi, menuju Oro Provins di

Papua Nugini.

Pada masa kini, perahu adat ataupun perahu yang sering digunakan untuk mencari, sudah tidak banyak di jumpai di pesisir atau kepulauan-kepulauan. Hal ini di sebabkan, karena adanya beberapa faktor yang mempengaruhi: Agama Adat sudah tidak di percayai, kayu sudah susah di cari, ukiran susah digambar, munculnya perahu praktis (viber), dan perhitungan pada setiap ongkos yang akan dikeluarkan. Perubahan teknologi perahu tradisional orang Biak pada saat ini dapat terlihat misalnya di Kampung Sowek, Distrik Kepulauan Aruri, Supiori Selatan, Supiori Utara, Kepulauan Padaido, Bosnik, daerah Sorido, teluk Samber, Biak Barat, Biak Utara dan Pulau Numfor, saat ini keberadaan perahu Tradisional Orang Biak jenis Wairon dan Waimansusu, sudah tidak ada lagi. Jenis perahu yang dapat dilihat adalah perahu bercadik dua dan perahu kecil bercadik satu, perahun jenis viber dan speedboot, yang banyak digunakan oleh orang Biak sebagai sarana transportasi laut dan mencari ikan serta berdagang.

Berdasarkan simpulan di atas maka melalui tulisan ini penulis hendak memberi beberapa saran;

1. Keberadaan perahu tradisional orang Biak jenis Wairon dan Waimansusu, sangat penting untuk dilestarikan

kembali sebagai symbol kejayaan orang Biak dalam pelayaran Maritim di masa lalu.

2. Wairon dan Waimansusu perlu diproduksi untuk menjadi saran pariwisata dan budaya di wilayah Biak, Numfor, Supiori maupun Papua pada umumnya.
3. Perlu ada kajian komprehensif terkait jenis-jenis perahu tradisional di Papua, dan perlu didirikan sebuah museum Maritim Papua, agar museum tersebut dapat menyimpan memori kebudayaan maritim orang Papua.
4. Pemerintah perlu membuat program melalui Dinas Pariwisata dan Kebudayaan, Dinas Kelautan dan Perikanan, untuk membantu para seniman dan budayawan Papua dalam melestarikan budaya maritim.

## DAFTAR PUSTAKA

- AP. Arnold Seni Ukir Teluk Geelvink, dalam Don. A.L. Flassy (ed), Refleksi Seni Rupa Di Tanah Papua, Penerbit. Balai Pustaka, Jayapura, 2007
- Abdurahman, Dudung 2007..Metodologi Penelitian Sejarah, Yogyakarta: Penerbit Ar-Ruzz Media,
- Azir, Siradjuddin Michael Menufandu, et.al, 2002, Biak, Tanah Damai, (Final

- Draff), Dinas Pariwisata Kabupaten Biak Numfor.
- Bruyn, W.K.H. Feulletau de, 1920, *Medeelinggen Encyclopaedische Bureau Aflevering XXI Schouten en Padaido Eilanden, Javasche Boekhandel & drukkerij Batavia*, di Indonesiakan oleh L. Jembise, dengan judul; *Kepulauan Naik Maju Supori-Byak-Numfoor-Padaido*, 2004
- Budjang, Anis 1963 “Orang Biak-Numfor”, dalam, “Penduduk Irian Barat”, Koentjaraningrat dan Harja W. Bachtiar, Penerbit Universitas.
- Gelpke, Frits Sollewijn, 2001., *Biak Pada Awal Abad Jet*, dalam, *Pim Schoorl, Belanda di Irian Jaya, Amtenar dimasa penuh bergejolak 1945-1962*, Penerbit, Garba Budaya dan KILTV Press
- Haddon, A.C and James Hornell, 1975 (reprint) *Canoes of Oceania*, Bishop Museum Press, Honolulu, Hawai'i. © Bishop Museum Press, Use of any part of this publication for any purpose must be acknowledged.
- Kamma, F.Ch. 1972; *De Mesiaanse Koreri – Bewegingen In Het Biaks-Noemfoorse Cultuurgebied*, di Indonesiakan oleh Kaleb M nubepiom, dengan judul: “Gerakan Messianis di Daerah Berbudaya Biak-Numfor, The hague-martinus Nijhoffm.
- \_\_\_\_\_, 1981. “Dit Wonderlijke Werk” Ajaib Di Mata Kita, Masalah komunikasi antara Timur dan Barat, Dilihat Dari Sudut Pandang Pengalaman Selama Seabad Pekabaran Injil di Irian Jaya, BPK. Gunung Mulia, Jakarta, Jilid 1.
- Lapian, A.B. “Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16-17, Penerbit Kobam, 2008.
- \_\_\_\_\_, 2009. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, Komunitas Bambu, Jakarta,
- Mampioer, A. 2007, *Lukisan dinding batu Gua di Tanah Papua*, Dalam, Don. A.L. Flassy, Penerbit. Balai Pustaka, Jayapura,
- Mansoben, Johszua R. 1994, “Ritus K’bor, dalam masyarakat Biak-Numfor di Teluk Cenderawasih”. Dalam Koentjaraningrat, Dkk, *Irian Jaya: Membangun Masyarakat Majemuk* Penerbit: Djambatan, Jakarta.
- Niven Ian J. Mc and Garrick Hitchcock, 2015; *Goemulgaw Lagal: Natural and Cultural Histories of the Island of Mabuyag, Torres Strait. Memoirs of the Queensland Museum | Culture Volume 8, Part 1, Published By Order Of The Board.*

- Pranoto Suhartono W. 2010, Teori dan Metodologi Sejarah,(Yogyakarta: Penerbit Graha Ilmu,
- Sinaga, Rosmaida 2013. Masa Kekuasaan Belanda di Papua, 1898-1962, Penerbit Komunitas Bambu, Jakarta,
- Sukendar,Haris 1998/1999, Pustaka Wisata Budaya, Perahu Tradisional Nusantara, (Tinjauan melalui bentuk dan fungsi), Proyek Pengembangan Media Kebudayaan, Direktorat Jenderal Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Jakarta.
- Yambeyabdi Ester, 2010. Diktat Metode Penelitian Sejarah Pendidikan Sejarah”, FKIP-Uncen Jayapura,

#### **Daftar Tesis**

- Rumbekwan, Albert 2014, (Tesis), Pelayaran Orang Biak di Teluk Cenderawasih Abad IX, Jurusan Ilmu Sejarah, FIB-Universitas Indonesia,

#### **Daftar Website**

- <https://tabloidjubi.com/artikel-21531-perahu-wairon-dan...>Gubernur Provinsi Oro ikut dalam perahu Wairon - Jubi/IST, di Unduh Agustus 2021

#### **Daftar Narasumber**

- Wawancara, Bapak Denis Koibur, 47th, Budayawan Biak, Jayapura, 9-10 Agustus 2021