



JURNAL SEGARA

<http://ejournal-balitbang.kkp.go.id/index.php/segara>

ISSN : 1907-0659

e-ISSN : 2461-1166

Nomor Akreditasi: 766/AU3/P2MI-LIPI/10/2016

BUKTI LANGSUNG INTERAKSI PERDAGANGAN DI KEPULAUAN RIAU: STUDI PADA SITUS ARKEOLOGI BAWAH AIR DI PULAU NATUNA DAN PULAU BINTAN

DIRECT EVIDENCE OF TRADE INTERACTION IN RIAU ARCHIPELAGO: STUDY ON UNDERWATER ARCHAEOLOGICAL SITES ON NATUNA ISLAND AND BINTAN ISLAND

Shinatria Adhityatama¹⁾ & Priyatno Hadi Sulistyarto²⁾

¹⁾Pusat Pusat Penelitian Arkeologi Nasional

²⁾Pusat Penelitian Arkeologi Nasional

Diterima : 26 April 2017 ; Diterima Setelah Perbaikan : 8 Mei 2018 ; Disetujui Terbit: 30 Mei 2018

ABSTRAK

Kepulauan Riau merupakan salah satu pintu gerbang masuknya para pedagang internasional ke Nusantara. Kepulauan ini memiliki sejarah maritim yang panjang, dan aktivitas perdagangan global terekam secara baik di kawasan ini dengan ditemukannya situs-situs arkeologi salah satunya situs kapal karam dan barang komoditasnya. Kapal karam merupakan bukti langsung secara arkeologi untuk merekonstruksi aktivitas pelayaran laut. Dari temuan kapal karam kita dapat mempelajari teknologi struktur kapal itu sendiri, navigasi laut dalam jalur perdagangan, interaksi budaya, serta jenis komoditas yang dipasarkan di Perairan Nusantara secara khusus. Kerajaan-kerajaan Melayu berkembang pesat seiring makin ramainya aktivitas perdagangan di Laut Cina Selatan dan Selat Malaka. Data arkeologi menunjukkan pedagang-pedagang dari India, Arab, Persia, bahkan Eropa telah singgah dan beraktivitas di perairan Kepulauan Riau. Para ahli pun berpendapat bahwa Perairan Laut Cina Selatan hingga Selat Malaka tidak kalah ramainya dengan perairan Mediteranian. Hal ini tergambar pada situs-situs arkeologi bawah air yang berada di Perairan Pulau Natuna dan Pulau Bintan. Kedua pulau ini hingga sekarang memiliki peran yang signifikan bagi aktivitas pelayaran dan perdagangan di Indonesia. Aktivitas perdagangan masa lalu tersaji dengan sangat baik di situs-situs arkeologi bawah air di perairan kedua pulau tersebut. Namun, aktivitas penjarahan juga terus terjadi pada situs-situs arkeologi bawah air sehingga memunculkan diskusi mengenai perlunya dikembangkan model pelestarian yang aman untuk situs arkeologi bawah air di Kepulauan Riau agar masyarakat dapat menerima manfaatnya.

Kata kunci: Kepulauan Riau, Pulau Natuna, Pulau Bintan, Kapal Karam, Arkeologi Bawah Air.

ABSTRACT

Riau Archipelago is one of the gates for international merchant going into Nusantara waters. This archipelago has a long maritime history, and global trade activities were recorded in this area in the sites of shipwreck and its cargos. Shipwrecks are archaeological direct evidence to reconstruct the seafaring activities. From shipwrecks we will be able to learn about the technology of ship structure, ship navigation in the sea trading routes, cultural interaction, and the type of commodities specifically marketed in Nusantara. Malay empires were growing rapidly corresponding to the increasing trade activities in the South China Sea and Malaka Strait. Archaeological data show that Indian, Arabian, Persian, Chinese and even European traders have visited the Riau Islands for trading. Experts suggested that the waters of the South China Sea to the Malaka Strait were less crowded from the Mediterranean waters. This is reflected in the underwater archaeological sites located in the waters of Natuna Island and Bintan Island. Both islands played a significant role in shipping and trading activities in the past. Past trading activities were presented very well in underwater archaeological sites of the two islands. However, looting is also occurring in the sites which triggered discussions on the need to develop a secure preservation model for underwater archaeological sites in Riau Islands for the benefit of the people.

Keywords: Riau Archipelago, Natuna Island, Bintan Island, Shipwreck, Underwater Archaeology.

Corresponding author:

Jl. Pasir Putih I Ancol Timur, Jakarta Utara 14430. Email: shinatriaadhityatama@gmail.com

Copyright © 2018 Jurnal Segara

DOI: <http://dx.doi.org/10.15578/segara.v14i3.7348>

PENDAHULUAN

Kapal merupakan satu-satunya moda transportasi pada masa lalu yang mampu menjelajah jarak jauh dan merupakan transportasi dalam distribusi komoditas antar negara maupun antar pulau. Kepemilikan kapal menjadi penting dalam aktivitas perdagangan kerajaan-kerajaan pesisir pada masa itu. Kapal juga merupakan bukti nyata terjadinya penjelajahan laut, sebagai bukti langsung (*direct evidence*) dalam data arkeologi maritim. Tercatat situs kapal karam tertua di Indonesia adalah perahu Punjulharjo di Rembang (abad ke-7 M) dan Situs Tang Cargo atau juga disebut Belitung *Wreck* (abad ke-9 M), sebuah kapal Arab yang karam di Perairan Pulau Belitung ketika mengangkut komoditas keramik Tiongkok masa Dinasti Tang (Flecker, 2000; Mochtar, 2016). Perkembangan teknologi pembuatan kapal turut menggambarkan seberapa maju dan andalnya komunitas tertentu di lautan pada masa perniagaan awal yang lebih dimotivasi oleh aspek perdagangan jarak jauh dan hasrat manusia untuk menjelajah lebih jauh. Kerap terjadi akulturasi budaya dalam seni pembuatan kapal, dengan saling mengadopsi satu sama lain untuk mencapai desain yang diinginkan. Para pembuat kapal dimasa itu dituntut untuk membuat kapal yang lebih mampu melaju dengan cepat dan dengan konstruksi yang lebih kuat untuk mengarungi lautan dalam segala kondisi, dan dapat menampung muatan lebih banyak.

Pada abad ke-5 M laut menjadi sarana perdagangan yang penting dan kecenderungan ini sudah terlihat sejak abad ke-3, terutama bagi pasar-pasar Cina Selatan. Pemilihan jalur dan mekanisme perdagangan laut pada abad ke-5 M telah mempengaruhi Nusantara bagian barat (Wolters, 2011). Setidaknya sejak abad ke-7 M Pulau Bintan dan Pulau Natuna sudah dilalui oleh masyarakat maritim internasional. Berkembangnya Kerajaan yang berbasis kemaritiman yaitu Sriwijaya pada abad ke-7 M hingga abad ke-11 M cukup mengangkat kemakmuran di pesisir Pulau Sumatra dan pulau-pulau kecil di sekitarnya, termasuk Pulau Bintan. Perdagangan dari Laut Cina Selatan hingga Selat Malaka pada masa lalu tidak kalah ramainya dengan perdagangan yang terjadi di Perairan Mediteranian, dan telah membuat jaringan-jaringan pertukaran yang sistematis (Guillot *et al.*, 1998). Kerajaan-kerajaan Melayu berkembang pesat dan bertambah makmur seiring makin ramainya aktivitas perdagangan di laut Cina Selatan dan Selat Malaka dengan berbagai komoditas seperti keramik, tekstil, batu mulia, hingga rempah-rempah yang berhasil memikat perhatian dunia. Tetapi, kemakmuran kerajaan-kerajaan Melayu mulai terusik sejak Bangsa Eropa mulai masuk ke wilayah ini.

Bangsa Eropa mulai memasuki Perairan Malaka

sekitar abad ke-16 yang dimulai dengan ekspedisi yang dilakukan oleh bangsa Portugis. Awal kedatangan mereka adalah melakukan misi perdagangan yang berujung pada ekspansi ke Kerajaan Malaka dan Kerajaan Melayu-Riau. Pemerintahan bangsa Portugis tidak berlangsung lama karena tergusur oleh bangsa Eropa lainnya yaitu Belanda. Kekuasaan penguasa lokal (Sultan) makin dipangkas setelah adanya perjanjian Traktat London antara Belanda dan Inggris yang menyetujui pemisahan batas koloni, bagian Utara yang mencakup Semenanjung Melayu menjadi milik Inggris, sedangkan bagian Selatan yang mencakup Kepulauan Riau menjadi milik Belanda (Lapian, 2008).

Kepulauan Riau yang merupakan bagian dari Perairan Selat Malaka ini memiliki peran dalam perkembangan Budaya Melayu. Sejarah Melayu berakar dari sini dan daerah ini mengalami banyak kontak budaya dengan bangsa-bangsa lain (Koestoro, 2014), sehingga di perairan ini banyak beredar komoditas yang diperdagangkan saat itu dan jalinan budaya hasil interaksi. Potret kecil perniagaan masyarakat global setidaknya telah tergambar di kawasan ini melalui tinggalan arkeologinya yang menunjukkan peranan penting dalam sejarah bangsa dan kemaritiman.

Data dari tulisan ini didapatkan dari kegiatan penelitian yang dilakukan oleh 2 lembaga arkeologi yang ada di Indonesia, yaitu Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman dan Pusat Penelitian Arkeologi Nasional. Survei dan penelitian di Perairan Kepulauan Bintan dilaksanakan atas inisiatif Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman, Kemdikbud bekerjasama dengan instansi lainnya untuk mendata cagar budaya bawah air di perairan tersebut. Sedangkan penelitian di Kepulauan Natuna dilakukan oleh tim dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, Kemdikbud.

Maksud dan tujuan dari tulisan ini mencakup 4 aspek sebagai berikut: (1) memberikan gambaran akan aktivitas perdagangan di Perairan Selat Malakadan sekitarnya melalui tinggalan arkeologi yang berada di bawah laut dengan melihat bukti langsung berupa temuan kapal tenggelam beserta muatannya dari situs arkeologi bawah air yang berada di Pulau Bintan dan Pulau Natuna, Kepulauan Riau; (2) Memaparkan hasil penelitian arkeologi maritim di Perairan Kepulauan Riau untuk mengetahui variabilitas komoditas yang diperdagangkan, kronologi, dan asal benda; (3) Merekonstruksi struktur dan jenis kapal yang tenggelam agar mendapatkan informasi akan teknologi perkapalan pada masa pelayaran kuno; dan (4) Serta mendiskusikan upaya pelestarian dari situs arkeologi bawah air yang ada di Perairan Kepulauan Riau.

METODE PENELITIAN

Hal pertama yang dilakukan adalah studi pustaka dengan mempelajari penelitian-penelitian sebelumnya melalui buku dan jurnal-jurnal yang telah terbit, sebagai bahan untuk arkeologi kesejarahan walaupun sifatnya sebagai data sekunder. Objek dalam penelitian ini adalah kapal karam di Perairan Pulau Natuna dan Pulau Bintan dengan metode observasi situs untuk mendapatkan data kondisi kapal dan kondisi lingkungan situs. Perekaman data dalam penelitian ini dilaksanakan dengan metode '*baseline*' dengan membentangkan alat ukur di tempat adanya konsentrasi temuan yang telah ditentukan untuk mendapatkan luas situs dan memetakan sebaran temuan yang ada. Selanjutnya dilakukan tahap analisis terhadap dimensi, jenis, dan umur benda temuan dengan analisis pertanggalan karbon C14. Analisis morfologi dilakukan untuk mengetahui secara khusus ciri artefak baik berupa keramik, kapal, dan lainnya yang menjadi objek penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kepulauan Riau merupakan penghubung antara Laut Cina Selatan dan Selat Malaka. Kepulauan Riau sejak dulu telah dijadikan sebagai lokasi aktivitas manusia, berkenaan dengan perdagangan antar pulau dan antar negara, aktivitas maritim, politik dan kebudayaan. Aktivitas perdagangan maritim yang terjadi di bagian tenggara Selat Malaka, terutama di rute pelayaran perdagangan maritim dari Laut Mediterania ke Kepulauan Nusantara, dan dari arah Laut Cina Selatan menuju bandar-bandar dagang di pesisir utara Pulau Jawa dan Nusantara, telah menjadi pusat sumber komoditi perdagangan rempah-rempah di kawasan Asia menjelang abad ke-15 M hingga penguasaan bangsa Eropa di Nusantara abad ke-19 M. Terjadinya kontak dagang antara saudagar dari timur, barat, dan masyarakat Nusantara, khususnya yang berada di wilayah Kepulauan Riau, menjadikan wilayah ini sebagai lokasi yang ideal dan strategis bagi aktivitas pelayaran maupun perdagangan dari dan menuju ke wilayah Nusantara (Purnawibowo, 2009).

Perairan ini pun menjadi saksi bahwa pedagang-pedagang dari Eropa maupun Asia telah melakukan aktivitas perdagangan dalam jangka waktu yang cukup panjang. Adanya pedagang-pedagang internasional yang pada saat itu melakukan aktivitas ekonomi di perairan ini telah membentuk sebuah akulturasi budaya yang cukup dalam melalui interaksi yang terjalin seiring dengan aktivitas ekonomi. Hasil silang budaya tersebut dapat kita lihat pada kebudayaan Melayu yang masih bertahan hingga saat ini.

Aktivitas maritim dan perdagangan di Perairan Laut Cina Selatan, Selat Malaka, dan Perairan

Kepulauan Riau pada masa itu mendorong terbitnya aturan atau hukum laut, khususnya yang mengatur aspek perdagangan. Inisiatif aturan ini sudah ada sejak masa Sriwijaya, yang salah satu hukumnya mengatur bahwa aktivitas maritim dan perdagangan di wilayah perairan Sriwijaya harus menggunakan kapal Sriwijaya. Dengan demikian kapal-kapal dagang yang berasal dari Tiongkok, India, maupun Persia/Arab harus memindahkan barang dagangannya di pelabuhan Sriwijaya untuk didistribusikan dengan menggunakan kapal milik Sriwijaya (Utomo, 2016). Aturan ini jelas menguntungkan bagi Sriwijaya selaku pemilik wilayah dan bagi para pedagang lokal yang memiliki kapal, sehingga mereka dapat meraup untung dari distribusi komoditi dari kapal-kapal asing yang datang.

Bukti langsung perdagangan dan hasil interaksi budaya di Perairan Kepulauan Riau dapat dijumpai pada situs arkeologi bawah air di Pulau Natuna dan Pulau Bintan, sebagai berikut:

Pulau Natuna

Pulau Natuna yang secara administrasi termasuk ke dalam wilayah Provinsi Kepulauan Riau berada di Perairan Laut Cina Selatan atau Laut Natuna, dan merupakan salah satu pulau terluar Indonesia di bagian Utara. Kepulauan Natuna terkenal dengan sumber daya alamnya yang melimpah, antara lain sumber daya minyak dan gas, yang pada masa ini dimanfaatkan. Namun, selain sumber daya alam yang melimpah Kepulauan Natuna juga menyimpan peninggalan budaya yang sangat tinggi nilai sejarahnya, baik yang terpendam di dalam tanah maupun yang berada di dalam laut (Adhityatama & Sulistyarto, 2015).

Natuna merupakan salah satu gugus kepulauan di antara sekian banyak gugus kepulauan yang berada di Laut Cina Selatan antara lain Anambas, Spratly, Scarborough, Macclesfield, Paracel, dan Dongsha Pratas. Sudah sejak lama kawasan ini dilintasi jalur pelayaran niaga yang menghubungkan negeri-negeri Asia Tenggara dengan Asia Timur terutama Cina (Wibisono, 2014). Pulau Natuna tidak hanya berfungsi sebagai pulau transit tetapi juga sebagai destinasi perdagangan karena komoditas lokal Pulau Natuna juga diminati oleh para pedagang.

Situs Karang Antik

Nama Situs Karang Antik diperoleh dari sebutan orang lokal Teluk Buton, karena lokasinya berada di dekat karang dan ditemukan benda antik di sana, maka orang lokal menyebut lokasi tersebut karang antik. Menurut cerita mereka, pada saat itu masih ada tinggalan keramik yang utuh namun karena aktivitas manusia banyak temuan keramik utuh yang diambil dan bahkan diperdagangkan. Situs Karang Antik berjarak sekitar 3-4 mil laut dari dermaga Desa Teluk Buton atau kurang lebih 30 menit dengan menggunakan

kapal pompong (Tim Penelitian, 2015).

Temuan di Situs Karang Antik ini didominasi oleh keramik dengan glasir hijau celadon dan sebagian besar sudah dalam keadaan pecah. Jenis keramik yang ditemukan di situs ini berupa mangkok, piring, cawan dan tempayan. Temuan ini berada di hamparan pasir pada kedalaman sekitar 15 meter dari permukaan air laut. Situs ini berkontur datar dan didominasi oleh pasir putih, berada di dekat karang yang didominasi oleh *hard coral* dan *soft coral*, dan banyak ikan-ikan besar/kecil mengelilingi situs ini. Keadaan arus di situs ini cukup kencang, pada siang hari sekitar 2 knot pada keadaan puncak pergerakan arusnya.

Menurut ahli keramologi Prof. (Ris) Naniek Harkantiningasih temuan keramik yang ada di Situs Karang Antik tersebut berasal dari masa Dinasti Song, yaitu sekitar periode 960-1279 Masehi. Secara konteks tinggalan arkeologi di Indonesia, temuan keramik dari Dinasti Song banyak ditemukan di Situs-situs di Pulau Jawa, seperti di Banten dan Trowulan, Jawa Tengah. Keramik jenis ini pun dapat ditemukan di daratan Pulau Natuna, tepatnya di daerah pesisir. Keberadaan keramik tidak hanya dikaitkan sebagai barang pakai, tetapi juga barang niaga yang bercirikan dari luar Nusantara atau komoditi impor. Keberadaan keramik di Pulau Natuna merupakan data primer untuk menjelaskan proses jaringan pelayaran dan perdagangan. (Harkantiningasih *et al.*, 2010).

Namun dalam penelusuran kali ini tim tidak dapat menemukan sisa-sisa kapal pengangkut dari komoditi keramik tersebut, sehingga belum dapat diketahui jenis dan asal dari kapal yang mengangkut komoditas keramik yang sekarang tenggelam di Situs Karang Antik ini. Kemungkinan sisa-sisa dari kapal pengangkut

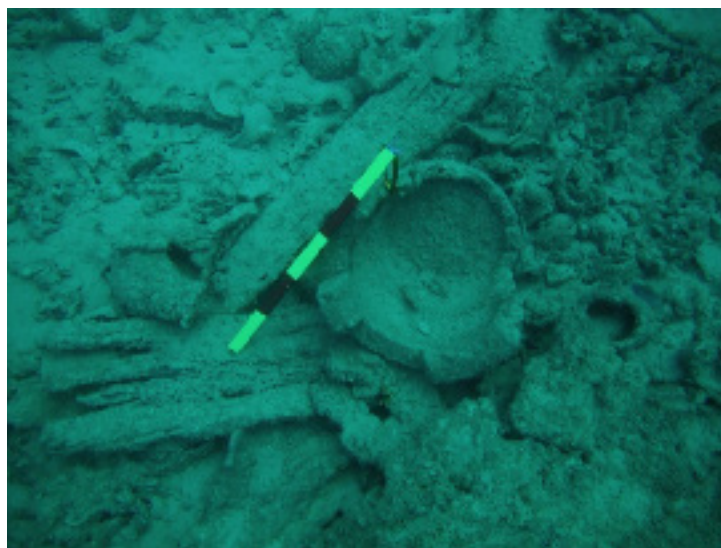
ini tertimbun oleh pasir, dan perlu dilakukan ekskavasi arkeologi di dasar laut untuk mengungkap lebih banyak data di Situs Karang Antik ini.

Situs Kapal Pulau Buton

Situs ini disebut Situs Pulau Buton karena letaknya tepat di depan Pulau Buton. Situs ini juga disebut Situs Kapal Qing karena temuan dari situs tersebut banyak yang bergaya atau bercirikan dari Masa Dinasti Qing. Penemuan situs ini berdasarkan informasi yang diberikan oleh informan yang bernama Pak Ahmad dan pemerhati budaya lokal Pak Deng (Adhityatama & Sulistyarto, 2015).

Tinggalan arkeologi di Situs Pulau Buton didominasi oleh barang-barang yang diduga digunakan untuk kebutuhan sehari-hari, sehingga tidak bersifat mewah dan tidak berharga tinggi namun untuk memenuhi keperluan rumah tangga. Temuan ini cukup menarik karena kapal/perahu kuno yang tenggelam di perairan Natuna tidak selalu berisi komoditas yang mewah. Temuan keramik di situs ini berupa sebuah poci dan tutupnya, dan menurut Prof. (Ris). Naniek Harkantiningasih diduga poci ini digunakan untuk merebus rempah-rempah dan obat-obatan di abad ke-18 M. Poci jenis ini ditemukan cukup banyak dan mendominasi temuan benda lain yang ada di situs ini. Beliau juga memastikan bahwa temuan keramik tersebut berasal dari masa Dinasti Qing yang berdiri pada abad ke-17 hingga awal abad ke-20 Masehi. Benda ini pun dapat dikenali memiliki kesamaan dengan temuan dari Situs kapal Tek-sing yang tenggelam di Perairan Selat Gaspar, selat yang berada di antara Pulau Bangka dan Belitung.

Berbagai benda perkakas juga ditemukan di Situs Pulau Buton (Kapal Qing) dengan jumlah cukup



Gambar 1. Temuan Anglo dan Kayu Kapal di Situs Pulau Buton (Kapal Qing) di Perairan Pulau Natuna, Kepulauan Riau.

Tabel 1. Hasil pertanggalan sampel kayu

Jenis Sampel	PMC	Angka Tahun (BP)
Kayu Kapal Pulau Buton	96,82 ± 0,73	268 ± 15

Before Present (BP) = 1950
(Sumber: BATAN)

banyak. Temuan ini cukup menonjol jika dibandingkan dengan temuan lainnya karena ukuran dari perkakas temuan ini yang cukup besar. Perkakas temuan di situs tersebut salah satunya adalah anglo (Gambar 1) dengan jumlah yang cukup banyak dalam ukuran dan bentuk yang berbeda-beda. Temuan ini menunjukkan bahwa tinggalan arkeologi di Situs Pulau Buton cukup beragam. Posisi Anglo temuan beradadi permukaan dasar laut Situs Pulau Buton, terselimuti lumpur halus dan sedikit ditumbuhi karang dan dalam kondisi cukup baik, walaupun ada beberapa yang sudah pecah (Adhityatama & Sulistyarto, 2015).

Selain tinggalan arkeologi berupa keramik dan anglo, Situs Pulau Buton (Kapal Qing) menunjukkan adanya sebaran potongan kayukapaldi dasar laut situs ini. Sisa kayu kapal/perahu di situs ini cukup banyak, dari yang panjang nya sekitar 1,5 meter hingga 2 meter, dandalam kondisi baik karena kayu-kayu tersebut terkonservasi secara alami oleh lumpur halus yang mendominasi dasar laut situs ini. Namun demikian, identifikasi lebih rinci menyangkut posisi sisa-sisa kayu dalam konstruksi asal masih cukup sulit untuk dilakukan (Adhityatama & Sulistyarto, 2015). Tim penelitian berhasil mengambil 2 sampel kayu dari sisa-sisa kapal karam tersebut dan telah dianalisis di Lembaga Badan Tenaga Nuklir Nasional (BATAN) di Jakarta, dengan hasil dapat dilihat dalam Tabel 1.

Hasil pertanggalan absolut C14 pada sampel kayu kapal yang diambil dari Situs Kapal Pulau Buton, menunjukkan bahwa usia kayu tersebut adalah 268 ± 15 BP (Tabel 1). Hasil ini memiliki kisaran tahun ± 43 tahun. Merujuk pada hasil pertanggalan dengan

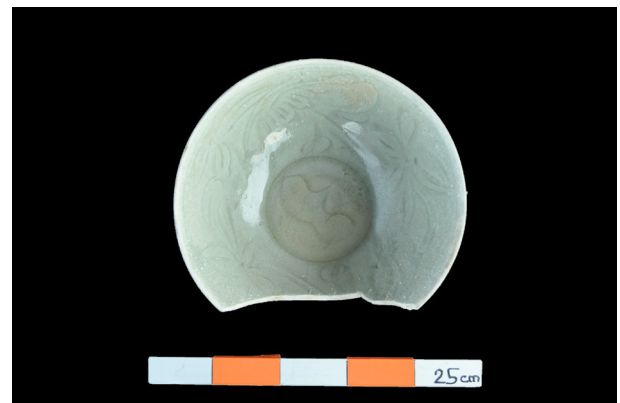
analisis C14 tersebut dapat diduga bahwa kapal yang tenggelam di Perairan Pulau Buton, Natuna berasal dari abad ke-17 M dan secara konstruksi kapal tidak bercirikan kapal Nusantara dan Asia Tenggara pada umumnya karena tidak ditemukan tambuko dan pasak kayu; diduga kapal ini telah menggunakan paku besi yang mencirikan kapal dari luar kawasan Asia Tenggara. Hasil pertanggalan menunjukkan bahwa kayu kapal masih dalam jangka waktu periode masa Dinasti Qing yang berjaya dari tahun 1644 hingga 1912. Hal ini menunjukkan juga bahwa situs ini merupakan salah satu bukti perniagaan periode awal Dinasti Qing di Pulau Natuna.

Pulau Bintan

Bintan yang terbentang di seberang Singapura dan Johor Baru, Malaysia adalah pulau terbesar di Kepulauan Riau, yang terdiri dari hampir 3.000 pulau besar dan kecil. Pulau ini berbentuk melebar dari Malaka ke Laut Cina Selatan. Tanjung Pinang merupakan ibu kota provinsi Kepulauan Riau dan terletak di pantai barat Pulau Bintan bagian selatan. Secara strategis Kepulauan Riau terletak di selatan semenanjung Malaysia di mulut Selat Malaka, sehingga merupakan tempat singgah bagi kapal dagang India, Cina, dan kapal dari kawasan lainnya.

Situs Tanjung Renggang

Situs Tanjung Renggang adalah satu dari banyak situs arkeologi bawah air di Perairan Pulau Bintan yang mengandung tinggalan budaya. Situs ini berada pada kedalaman sekitar 20 meter dari permukaan air laut. Lingkungan sekitar situs didominasi oleh pasir yang bercampur dengan lumpur halus dan tidak



Gambar 2. Temuan Mangkok Keramik Berglasir Hijau Seladon Dari Situs Tanjung Renggang.
(Sumber: Direktorat PCBM/Puslit Arkenas)



Gambar 3. Temuan Keramik Tempayan di Situs Tanjung Renggung.
(Sumber: Direktorat PCBM/ Puslit Arkenas)

ditemukan banyak karang. Jarak pandang di situs ini sangat terbatas hanya sekitar 2 meter secara vertikal. Temuan di situs ini didominasi oleh temuan keramik dengan kondisi sebagian besar sudah dalam keadaan pecah dan hanya tinggal beberapa saja yang masih utuh; salah satunya adalah sebuah tempayan berglasir hijau seladon. Tempayan ini memiliki 4 kuping di bagian atas dan terdapat cap dengan aksara Tiongkok (Gambar 3).

Temuan keramik di situs ini selain berupa tempayan, ditemukan juga mangkok, piring, buli-buli, guci, dan lain sebagainya yang sudah berbentuk fragmen. Diduga temuan keramik tersebut berasal dari masa Dinasti Song Selatan (1127-1279) karena memiliki glasir dan warna yang didominasi secara seragam, yaitu hijau seladon (Koestoro, 2014). Tipe glasir hijau seladon merupakan ciri khas keramik yang dibuat pada masa Dinasti Song Selatan (Gambar 2), selain itu juga motif atau ragam hias pada mangkok yang ditemukan, memiliki ciri keramik Dinasti Song Selatan yang sebelumnya pernah ditemukan di situs

lain.

Situs ini selain mengandung barang komoditas berupa keramik, ditemukan juga sisa-sisa media pengangkutnya yaitu sebuah kapal. Moda transportasi kapal tersebut ditemukan dalam keadaan pecah dan kayu-kayunya sudah berserakan di dasar laut. Kapal ini diduga sebagai sebuah kapal kargo yang cukup besar karena sisa-sisa kayu yang ditemukan memiliki ukuran yang cukup panjang dan besar. Pada bagian kayu kapal tersebut masih terdapat sisa tali ijuk yang mengikat mengelilingi kayu tersebut (Gambar 4), diduga merupakan bagian gading-gading kapal. Selain itu pada papan kayu yang ditemukan terdapat tambukoyaitu tonjolan di sisi kayu kapal berbentuk persegi panjang dan berlubang (Gambar 5). Kata tambuko berasal dari bahasa Tagalog di Filipina. Temuan yang ada menunjukkan bahwa kapal yang terdapat di situs ini menggunakan teknologi perkapalan Asia Tenggara. Dalam teknologi ini ciri khasnya adalah dalam teknik penyambungan kayu papan pada rangka kapal. Tekniknya disebut teknik papan ikat dan



Gambar 4. Temuan kayu kapal dengan sisa lilitan tali ijuk.
(Sumber: Puslit Arkenas)



Gambar 5. Temuan kayu kapal dengan Tambuko pada sisi papan.
(Sumber: Puslit Arkenas)

kupingan pengikat (Utomo, 2016).

Pada sisa kayu dari kapal/perahu ini ditemukan tali ijuk dan tambuko yang biasa digunakan pada kapal-kapal Nusantara atau kapal Asia Tenggara (Gambar 4 & 5). Kapal Asia Tenggara sebagian besar menggunakan tali ijuk dan pasak kayu untuk mengikat dan menyambungkan papan-papan pada lunas kapal, sehingga membentuk lambung kapal/perahu yang kemudian disambungkan pada pasak kayu tanpa menggunakan kerangka, baut, atau paku besi, dan ujung kapal atau yang disebut haluan biasanya berbentuk lancip (Manguin, 1980).

Kapal Asia Tenggara jelas berbeda dengan kapal Tiongkok yang lambungnya dikencangkan dengan bilah-bilah kayu dan menggunakan paku besi. Selain itu kapal Tiongkok memiliki kemudi tunggal yang dipasang pada palang rusuk buritan (Manguin, 1980). Teknik tradisi Asia Tenggara ini tidak hanya ditemukan di wilayah Indonesia saja, teknik *lushed-lug* juga dijumpai di wilayah Hainan (Vietnam), Filipina (Pulau Mindanao, 1976), Thailand (Situs Khuan Luk Pat), dan KualaPuntan (Malaysia) yang tambukonya berbentuk bulat (Pojoh, 2011).

Interpretasi dari data yang ada menunjukkan bahwa komoditas keramik Tiongkok ini diangkut oleh kapal kargo yang berasal dari kawasan Asia Tenggara dan tenggelam di perairan Kepulauan Bintan. Situs serupa dengan Situs Tanjung Rengung ini adalah situs Kapal Cirebon, pada situs itu ditemukan sisa-sisa kapal dengan teknologi Asia Tenggara namun mengangkut lebih banyak komoditas salah satunya dari Tiongkok.

Diskusi Pelestarian Situs Arkeologi Bawah Air

Pelestarian yang paling baik menurut para ahli adalah dengan melakukan pelestarian secara *in-situ* pada situs arkeologi bawah air. Konservasi *in-situ* adalah sebuah konsep konservasi yang menyimpan artefak pada tempat aslinya, dengan tujuan mengurangi permasalahan dalam melakukan konservasi logam

ataupun kayu dalam skala besar. Pada tinggalan kapal karam, kapal tersebut dibiarkan pada posisi asal di dasar laut/danau/sungai, dan harus dipastikan dalam keadaan stabil sebelum diubah fungsinya menjadi monumen yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat (Mochtar, 2016). Pendekatan ini dipandang sebagai solusi terbaik bagi situs arkeologi bawah air dalam keadaan ideal.

Tetapi apakah metode dan pendekatan ini dapat diterapkan di perairan Indonesia? Jawabannya iya dan tidak. Ada perairan yang cukup dalam tetapi aman karena dekat dengan pos penjagaan dan masyarakat bersikap peduli serta menjaga situs arkeologi bawah air tersebut sehingga metode pelestarian *in-situ* ini memungkinkan untuk dapat diterapkan secara efektif. Pada kasus lainnya di situs arkeologi bawah air yang dangkal dan jauh dari pengawasan tidak akan mendapatkan perhatian dari masyarakat sekitarnya sehingga cukup sulit menerapkan preservasi *in-situ*. Sebagai contoh di perairan Kepulauan Riau, khususnya di Pulau Bintan dengan catatan kasus pencurian yang cukup banyak hingga saat ini, apakah cocok menerapkan metode pelestarian *in-situ*? Atau, mungkinkah kita melakukan pengangkatan pada titik-titik rawan pencurian demi menyelamatkan data arkeologi? Metode pengangkatan yang akademis dan ilmiah yang dikenal dengan istilah *rescue salvage archaeology* adalah kegiatan preventif dalam arkeologi untuk menyelamatkan dan melindungi data arkeologi dari pencurian maupun dari kerusakan yang disebabkan faktor alam atau manusia.

Kegiatan pengangkatan harus dilakukan sesuai dengan keperluan (intervensi sekecil mungkin) dan tidak mengganggu kelestarian lingkungan sekitar lokasi situs. Kegiatan pengangkatan harus proporsional dengan tujuan penelitian, atau tidak lebih besar dari kebutuhan (pembersihan situs dan pengambilan sampel tidak berlebihan), dan setiap data dan dampak yang timbul sebelum diangkat ke permukaan harus didokumentasikan dengan rinci. Hasil dari pengangkatan tersebut berupa benda-benda yang dibawa ke permukaan harus dikonservasi dengan baik

sesuai prosedur dan disimpan di museum atau ruang pameran yang bertujuan untuk mengedukasi masyarakat, bukan untuk aktivitas komersial.

Mempersiapkan museum sebagai ruang pameran dan sebagai tempat edukasi juga harus dirancang dengan teliti dan sesuai dengan kebutuhan. Artefak yang di angkut ke permukaan air membutuhkan konservasi dan perawatan ekstra jika dibandingkan dengan temuan artefak dari darat. Suhu dan kelembaban ruangan harus diperhatikan sehingga artefak yang dipajang tidak mengalami kerusakan. Perancangan museum atau ruang pameran harus melibatkan ahli-ahli museologi agar tata pameran dapat tersaji dengan baik dan benar.

KESIMPULAN

Kepulauan Riau memegang peranan penting dalam sejarah kebaharian Nusantara, dari masa ke masa, sebagai pintu gerbang masuknya kapal-kapal internasional ke perairan Nusantara, untuk melakukan berbagai kegiatan, terutama kegiatan perdagangan dimana pengiriman (*shipment*) dilakukan melalui jalur laut. Kapal karam beserta muatannya yang ditemukan di Perairan Kepulauan Riau merupakan bukti langsung dari adanya aktivitas perdagangan dan penjelajahan laut di masa lalu. Kapal-kapal tersebut mengangkut komoditas dagang yang tersebar sampai situs-situs darat di wilayah Indonesia sehinggalah dapat menjelaskan proses distribusi komoditas tersebut ke daerah pesisir bahkan hingga ke daerah pedalaman. Data pada situs kapal tenggelam, memungkinkan kita merekonstruksi kejadian pada kapal tersebut, termasuk jenis kapal, ragam jenis barang komoditas yang diangkut, jalur pelayaran, dan lain sebagainya.

Tinggalan arkeologi yang berada di bawah air selalu disamakan oleh masyarakat awam dengan istilah "harta karun" yang memiliki nilai ekonomi yang tinggi. Terminologi ini membiaskan konteks akademis dan nilai penting sejarah dari tinggalan arkeologi tersebut, karena masyarakat terkadang sudah terlanjur tergiur dengan bayangan pendapatan yang akan mereka terima jika berhasil menemukan "harta karun" di bawah air dan berhasil menjualnya. Padahal realita di lapangan menunjukkan tidak semua tinggalan arkeologi bawah air dapat dijual dengan harga tinggi. Berbeda jika kita dapat melestarikannya dengan cara yang tepat, masyarakat akan mendapat manfaat secara berkelanjutan (*cultural sustainable development*) baik secara ekonomi maupun akademis.

DAFTAR PUSTAKA

Adhityatama, S. & Sulistyarto, P.H. (2015). Eksplorasi Situs Arkeologi Bawah Air: Situs Pulau Buton/ Kapal Qing di Kepulauan Natuna, Provinsi

Kepulauan Riau. *Varuna: Jurnal Arkeologi Bawah Air*, Vol 9: 1-15.

Flecker, M. (2000). A 9th-century Arab or Indian shipwreck in Indonesian waters. *International Journal of Nautical Archaeology*, 29(2): 199-217.

Guillot, C., Lombard, D. & Roderich, P. (1998). From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous Notes. South China and Maritime Asia. Wisbaden: Harrassowitz.

Harkantiningasih, N. (2010). Perdagangan di Nusantara: Bukti-Bukti Jaringan Interregional, Seminar Semarak Arkeologi 2010. Bandung: Balai Arkeologi Jawa Barat.

Harkantiningasih, N. (2015). Natuna: Jalur Pelayaran dan Perdagangan Jarak Jauh. Dibalik Peradaban Keramik Natuna, Hal: 40-45. Jakarta: Direktorat PCBM.

Koetoro, L.P. (2014). Pelestarian dan Pemanfaatan Situs Bangkai Perahu/Kapal di Perairan Tanjung Renggung, Kecamatan Montang, Kabupaten Bintan, Provinsi Kepulauan Riau, *Varuna Jurnal Arkeologi Bawah air*. Vol: 8: 7-23.

Lapian, A.B. (2008). Pelayaran Dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17. Depok: Komunitas Bambu.

Manguin, P.Y. (1980). The Southeast Asian Ship: An Historical Approach. *Journal of Southeast Asian Studies*, 11(2), 266-276. doi:10.1017/S002246340000446X

Mochtar, A.S. (2016). In-situ Preservation Sebagai Strategi Pengelolaan Peninggalan Arkeologi Bawah Air Indonesia. *Kalpataru*, Vol 25(1): 53-64.

Pojoh, I.H.E. (2011) Indonesia My Home The Island My Yard The Sea. Jakarta: Direktorat Peninggalan Bawah Air.

Purnawibowo, S. (2009). Kepulauan Riau Pintu Gerbang Aktivitas Maritim di Bagian Barat Nusantara. Amogaphasa, hal: 21-26. Batusangkar: BALAI PELESTARIAN PENINGGALAN PURBAKALA (BP3) BATUSANGKAR.

Tim Penelitian. (2015). Laporan Penelitian Arkeologi: Penelitian eksplorasi Potensi Arkeologi Bawah Air di Kepulauan Natuna, Propinsi Riau Kepulauan. Jakarta: Pusat Arkeologi Nasional (laporan internal, tidak diterbitkan)

- Utomo, B.B. (2016). Warisan Bahari Indonesia. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor, Badan Penelitian dan Pengembangan, Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Wibisono, S.C. (2014). Arkeologi Natuna: Koridor Maritim di Perairan Laut Cina Selatan. *Kalpataru Majalah Arkeologi*, 23(2): 137-149.
- Wolters, O.W. (2011). Kemaharajaan Maritim Sriwijaya dan Perdagangan Dunia Abad III - Abad VII. Komunitas Bambu. Jakarta.

