

# AMOGHAPASA

media informasi pengelolaan benda cagar budaya dan situs di Sumatera Barat, Riau, dan Kepulauan Riau

Edisi 13  
Thn. XV/Juni 2009

Diterbitkan oleh Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Batubakia Batusangkar Wilayah Kerja Provinsi Sumatera Barat, Riau dan Kepulauan Riau

## Sumber Daya Arkeologi Maritim di Perairan Sumatera

### fokus

- > *Potensi Peninggalan Arkeologi Bawah Air di Perairan Sumatera*
- > *Prospek dan Tantangan Arkeologi Maritim di Indonesia*
- > *Potensi Sumber Daya Arkeologi Laut di Perairan Timur Laut Sumatera*

### dari lapangan

# *Peninggalan Maritim Pantai Sumatera Barat*  
# *Bangkai Kapal dan Pesawat di Perairan Sumatera: Identifikasi Arkeologis terhadap Peninggalan Bawah Air di Kab. Padang Pariaman dan Kab. Lingga*

### forum khusus

- \* *Pelabuhan-Pelabuhan Kota Padang Tempo Doeloe*
- \* *Kepulauan Riau: Pintu Gerbang Aktivitas Maritim di Bagian Barat Nusantara*



**BP3 Batusangkar**, sebagaimana diketahui, mempunyai wilayah kerja yang sangat luas meliputi tiga provinsi, yaitu Sumatera Barat, Riau, dan Kep. Riau. Sebanding dengan luasnya wilayah kerja tersebut, secara teritorial BP3 Batusangkar memiliki wilayah kerja yang tidak saja di daratan tetapi juga wilayah kerja yang terletak di perairan, seperti perairan pantai barat Sumatera dan perairan di Kepulauan Riau. Tentu saja realitas ini merupakan tantangan tersendiri BP3 Batusangkar sebagai instansi pemerintah yang mempunyai tupoksi di bidang pelestarian benda cagar budaya. Hal ini karena di daerah perairan tersebut banyak sekali tinggalan-tinggalan bawah air yang sampai sekarang belum banyak terungkap, apalagi terlestarikan.

Sehubungan dengan realitas di atas, maka pada edisi 13/XV/Juni 2009 ini, Buletin Arkeologi AMOGHAPASA mengangkat tema “**Sumber Daya Arkeologi Maritim di Perairan Sumatera**”. Sebagai pembuka, dalam rubrik [fokus] kami sajikan tulisan Drs. Surya Helmi (Direktur Peninggalan Bawah Air, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata) berjudul **Potensi Peninggalan Arkeologi Bawah Air di Perairan Nusantara**. Menyambung tulisan ini, kami luncurkan dua tulisan lainnya, pertama, **Prospek dan Tantangan Arkeologi Maritim di Indonesia** oleh Dr. Supraktino Raharjo (Staf Pengajar Dept. Arkeologi UI) dan kedua, **Potensi Sumberdaya Arkeologi Laut di Perairan Timur Laut Sumatera** oleh Nia Naelul Hasanah, S.S. (Staf Peneliti BRKP, Departemen Kelautan dan Perikanan).

Selanjutnya, pada rubrik [forum khusus] kami sajikan dua tulisan. Pertama, **Pelabuhan-Pelabuhan Kota Padang Tempo Doeloe** yang ditulis oleh Dr. Gusti Asnan (Dosen Ilmu Sejarah Universitas Andalas, Padang). Kedua, **Kepulauan Riau: Pintu Gerbang Aktivitas Maritim di Bagian Barat Nusantara** yang ditulis oleh Stanov Purbowibowo, S.S. (Staf Peneliti Balai Arkeologi Medan).

Sebagai pengayaan, dalam rubrik [dari lapangan] disajikan dua buah tulisan, yaitu **Peninggalan Maritim Pantai Sumatera Barat** oleh Yusfa Hendra Bahar, S.S. dan Fauzan Amril, S.Hum dan **Bangkai Kapal dan Pesawat di Perairan Sumatera: Identifikasi Arkeologis terhadap Peninggalan Bawah Air di Kabupaten Padang Pariaman dan Kabupaten Lingga** oleh Drs. Teguh Hidayat, M.Hum. [Redaksi]



Sajian

→fokus

- 02 ▶ **Potensi Peninggalan Bawah Air di Perairan Sumatera** – Drs. Surya Helmi
- 06 ▶ **Prospek dan Tantangan Arkeologi Maritim di Indonesia** – Dr. Supraktino Rahardjo
- 11 ▶ **Potensi Sumber Daya Arkeologi Laut di Perairan Timur Laut Sumatera** – Nia Naelul Hasanah, S.S.

→forum khusus

- 17 ▶ **Pelabuhan-Pelabuhan Kota Padang Tempo Doeloe** – Dr. Gusti Asnan
- 21 ▶ **Kepulauan Riau: Pintu Gerbang Aktivitas Maritim di Bagian Barat Nusantara** – Stanov Purnawibowo, S.S.

→dari lapangan

- 27 ▶ **Peninggalan Maritim Pantai Sumatera Barat** – Y. Hendra Bahar, S.S. & Fauzan Amril, S.Hum.
- 39 ▶ **Bangkai Kapal dan Pesawat di Perairan Sumatera: Identifikasi Arkeologis terhadap Peninggalan Bawah Air di Kab. Padang Pariaman dan Kab. Lingga** – Drs. Teguh Hidayat, M.Hum.

→warta ▶ 45

**AMOGHAPASA**

ISSN 0853-1536 Tanggal 25 Mei 1995 | Terbit 2 x setahun (Juni dan Desember)  
 Penerbit **BALAI PELESTARIAN PURBAKALA (BP3) BATUSANGKAR** [Wilayah Kerja Provinsi Sumatera Barat, Riau dan Kep. Riau]  
 Pembina **Drs. Hari Untoro Drajat, M.A.** (Direktur Jenderal Sejarah dan Purbakala Depbudpar)  
 Pelindung **Drs. Junus Satrio Atmojo, M.Hum.** (Direktur Peninggalan Purbakala)  
 Pengarah **Drs. Fitra Arda, M.Hum.** (Kepala BP3 Batusangkar)  
 Penanggungjawab **Drs. Budi Istiawan** (Kasi Pelestarian dan Pemanfaatan BP3 Batusangkar)  
 Pimpinan Redaksi **Drs. Teguh Hidayat, M.Hum** (Koordinator Pokja Pemanfaatan dan Publikasi)  
 Redaksi Pelaksana **Yusfa Hendra Bahar, S.S. – Tumini, S.S. – Fauzan Amril, S.Hum. – Sefiani Rozalina, S.S.**  
 Lay Out & Artistik **Sri Sugiharta, S.S. – Bambang Rudianto** Sirkulasi **Alfendri**  
 Alamat Redaksi **Jalan Sultan Alam Bagagarsyah, Kotak Pos 29, Pagaruyung, Batusangkar 27281 Telp. (0752) 71451; 72322 Fax. (0752) 71953**

Redaksi menerima sumbangan naskah yang berhubungan dengan masalah pengelolaan kepurbakalaan secara umum ataupun benda cagar budaya secara khusus. Redaksi berhak mengubah tulisan sepanjang tidak menyimpang dari isi tulisan.

# Potensi Peninggalan Arkeologi Bawah Air di Perairan Pulau Sumatera

Drs. Surya Helmi\*

## Pengantar

Dalam rangka untuk menyebarluaskan informasi tentang Sumber Daya Budaya khususnya dalam upaya pengelolaan Benda Cagar Budaya dan Situs di Wilayah Kerja Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala (BP3) Batusangkar, maka Kepala BP3 Batusangkar atas nama redaksi Buletin Amoghapasa meminta kepada saya untuk menulis sebuah artikel menyangkut tentang "Potensi Peninggalan Bawah Air di Perairan Sumatera Bagian Tengah", yang akan diterbitkan pada Buletin Amoghapasa edisi 13 ini.

Pada mulanya saya bermaksud untuk menolak permintaan ini, mengingat waktu yang sangat pendek yang diberikan redaksi kepada saya untuk menulis, apalagi saat yang bersamaan saya sedang dalam keadaan cuti di luar kota. Namun mengingat bahwa dulunya saya ikut membidani lahirnya penerbitan Buletin Amoghapasa ini, maka akhirnya dengan sedikit memeras memori dan minimnya acuan sumber bacaan, saya mencoba juga untuk menulis naskah ini. Dengan sedikit merubah judul yang diberikan redaksi kepada saya, yaitu dengan memperluas ruang lingkup objek penulisan dari "Perairan Sumatera Bagian Tengah" menjadi "Perairan Sumatera" maka tulisan ini dapat tersaji, tetapi mungkin sangat jauh dari bobot ilmiah

---

\* *Direktur Peninggalan Bawah Air, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.*

## Pengertian Peninggalan Arkeologi Bawah Air (*Underwater Archaeology*)

Secara garis besar Peninggalan Arkeologi bawah air (*Underwater Archaeology*) dapat diartikan sebagai semua benda hasil buatan manusia masa lalu yang mengandung nilai sejarah dan ilmu pengetahuan dan ditemukan di bawah air (laut, danau, sungai dan rawa).

Dalam naskah *UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage 2001* menyebutkan bahwa *Underwater Cultural Heritage* atau disebut juga sebagai Peninggalan Arkeologi Bawah Air adalah mencakup tentang bangkai kapal, kapal perang, pesawat yang tenggelam, situs, kapal penumpang termasuk wadah dan isinya, maupun obyek prasejarah termasuk konteksnya, atau setiap jejak perilaku manusia yang sebagian atau secara keseluruhan terdapat di dalam air, dan setidaknya telah berumur 100 tahun yang memiliki sifat kebudayaan, kesejarahan atau ke-arkeologian.

Walaupun Indonesia belum meratifikasi konvensi ini, namun pengertian terhadap *cultural heritage* yang dikandungnya tidak jauh berbeda dengan pengertian Benda Cagar Budaya sebagaimana yang terdapat dalam Undang-undang No 5, tahun 2001 tentang Benda Cagar Budaya. Hanya mungkin pembatasan kepada umur saja yang membedakan.

Dalam tulisan ini pemaparan tentang Peninggalan Arkeologi Bawah Air dibatasi pada peninggalan yang berbentuk kapal karam (*shipwreck*) yang terdapat di Indonesia, khususnya di perairan Sumatera.

Letak Indonesia yang secara geografis sangat strategis dalam posisi silang dunia, menjembatani dua benua (Asia sebelah utara dan Australia di

bagian selatan), serta diapit oleh dua samudera (Pasifik dan Indonesia). Posisi ini membuat kepulauan Indonesia menjadi tempat persilangan budaya dalam pergaulan antar bangsa di dunia. Bahkan sejak zaman purba kawasan ini telah dimanfaatkan sebagai jalur pelayaran internasional yang kemudian mengalahkan populeritas jalur sutera (*silk route*) dalam kancah perdagangan internasional, yang merupakan jalur perjalanan darat paling ramai sepanjang sejarah perdagangan dunia di masa lampau.

Dari bukti-bukti arkeologis yang ditemukan di beberapa tempat di Kepulauan Indonesia, dapat diketahui bahwa sejak sekitar 800.000 tahun yang lalu manusia purba telah mempunyai kemampuan untuk melakukan perjalanan melalui laut. Kegiatan pelayaran laut ini semakin berkembang sejak kedatangan manusia Homo Sapiens sekitar 75.000 tahun yang lalu, mereka telah mampu menyeberangi laut luas sampai ke benua Australia.

Pada awal abad masehi aktifitas penjelajahan laut ini semakin berkembang, tidak hanya perjalanan laut yang dilakukan oleh penghuni antar pulau di wilayah Indonesia, tapi juga oleh para penjelajah dunia untuk berbagai aktifitas, seperti misalnya kegiatan politik, agama, perdagangan, peperangan, dan lain sebagainya. Bahkan dari berbagai sumber sejarah dapat diketahui bahwa mulai dari abad ke 4 M sampai abad awal abad ke 19 M, Perairan Nusantara ini adalah merupakan suatu kawasan yang paling ramai dilayari oleh kapal-kapal dari berbagai bangsa di dunia.

Disebabkan oleh berbagai hal, seperti terbatasnya pengetahuan tentang teknologi navigasi, masih rendahnya perhatian terhadap tingkat keselamatan pelayaran, diserang badai, tertabrak karang, dibajak perompak, peperangan, dan karena beberapa faktor lainnya, maka mudah dimengerti jika di dasar laut kini banyak kapal-kapal baik berukuran kecil maupun besar, baik yang terbuat dari kayu maupun dari besi yang ditemukan karam di dasar laut.

Kapal karam dan muatannya yang berada di dasar laut, kini lebih dikenal dengan istilah *Shipwreck and Sunken Treasure*, atau dalam dunia arkeologi kita kenal dengan istilah *Underwater Archaeology*, pada saat ini banyak dicari dan dieksploitasi untuk kepentingan komersial/ekonomi. Hal ini didasari oleh pandangan yang menganggap tinggalan tersebut adalah sebagai "harta karun" yang tidak diketahui pemiliknya. Dengan adanya berbagai aktifitas di atas yang tidak terantau dan terkendali, jelas sangat mengancam terhadap kelestarian tinggalan arkeologi bawah laut tersebut. Apalagi diabaikannya beberapa prinsip dasar akademis, yaitu kaidah-kaidah arkeologis dalam pelaksanaan eksplorasi.

## Potensi Kapal Karam di Perairan Pulau Sumatera

Dilihat dari segi potensi, jumlah kapal yang karam di Perairan Nusantara tergolong banyak jumlahnya dan beragam. Berdasarkan catatan para sejarawan Cina, antara abad X sampai abad ke XX tercatat kurang lebih 30.000 kapal Cina yang berlayar, di antaranya ke Nusantara tidak pernah kembali ke pelabuhan asal karena berbagai sebab. Belum lagi kapal-kapal dari Eropa yang di antaranya juga banyak yang karam di perairan Indonesia, sebagai contoh:

- Sejak tahun 1650, sekitar 800 kapal Portugis berlayar dari Lisabon ke Asia Tenggara, dan sekitar 150 hilang tanpa jejak
- Antara tahun 1600 sampai tahun 1800, kapal-kapal dari perusahaan dagang Inggris, *English East India Company (EIC)* telah kehilangan lebih dari 7000 kapal dan kebanyakan tenggelam ke dasar laut
- VOC, perusahaan dagang Belanda tidak kurang dari 290 buah kapalnya yang karam di Indonesia
- Belum termasuk kapal-kapal dagang maupun kapal-kapal perang dari Swedia, Spanyol, Perancis, Jepang, dll.

Pada umumnya kapal-kapal yang berlayar ke Nusantara membawa kargo yang diperlukan pada waktu itu, baik sebagai komoditi dagang maupun untuk kepentingan agama. Kapal-kapal yang datang dari Asia Barat dan Asia Selatan umumnya membawa barang-barang kaca, manik-manik dari batu mulia, arca-arca batu/logam dan barang-barang lainnya seperti sutera serta barang-barang seni. Dari Asia Timur (Cina), kapal-kapal membawa barang-barang keramik, emas dan bahan-bahan brokat. Pada waktu kembali ke negara asalnya, kapal-kapal tersebut membawa komoditi yang berasal dari beberapa pulau di Nusantara, seperti kapur barus, damar, kayu cendana, pala, lada, kemenyan, mutiara, gading gajah, dll.

Jalur pelayaran yang paling ramai ditempuh baik oleh kapal untuk tujuan berdagang, maupun kapal untuk tujuan perang adalah Perairan Pulau Sumatera. Hal ini mengingat posisi Pulau Sumatera yang terletak paling depan menghadap ke Samudera Indonesia. Kapal-kapal yang datang dari Timur Tengah, Asia Barat dan Eropa menuju Asia Timur dan pulau-pulau yang terdapat di Nusantara dan begitu juga sebaliknya pasti melalui perairan Sumatera, terutama pada perairan sisi Timur (Selat Melaka, Kepulauan Riau dan Kepulauan Bangka Belitung).

Dari hasil survey yang dilakukan oleh LIPI, TNI-AL, BRKP, Direktorat PBA Budpar dan beberapa Instansi terkait lainnya, maka lokasi kapal-kapal karam umumnya terkonsentrasi di sekitar perairan

Selat Malaka, Kepulauan Riau (misal: Karang Heliputan, Selat Duria, Karang Pedra Blanca) dan Perairan Bangka-Belitung (misal: Batu Hitam, Selat Bangka dan Selat Gelasa/Gaspar).

Berbeda dengan perairan sisi Timur, maka belum banyak diketahui lokasi kapal karam yang ditemukan di Perairan sisi Barat Pulau Sumatera. Hal ini bukan berarti jalur barat perairan Sumatera ini tidak pernah ditempuh. Dari beberapa sumber sejarah dapat diketahui bahwa kapal-kapal dagang yang datang dari Eropa, Timur Tengah dan Asia Barat yang menuju Pulau Jawa di samping menempuh jalur perairan sisi Timur Pulau Sumatera, juga memakai jalur Barat perairan Pulau Sumatera. Dalam pelayaran yang memakai perairan jalur Barat ini umumnya kapal-kapal tersebut akan singgah di beberapa pelabuhan kuna yang terdapat di pesisir barat Sumatera, seperti Barus dan Pulau Enggano. Itulah sebabnya di kedua lokasi ini pada saat sekarang sedang menjadi inceran para pemburu harta karun (*treasure hunter*), karena ada indikasi di sana terdapat beberapa kapal karam dengan muatannya. Kapal-kapal dagang VOC, Portugis dan kapal perang Jepang pada masa kemudian juga banyak memakai perairan jalur Barat, hal ini terlihat dengan ditemukannya beberapa jejak peninggalan masa lalu, seperti bunker-bunker Jepang di sepanjang Pantai pesisir Barat Pulau Sumatera, bangkai-bangkai kapal perang VOC dan Jepang atau Portugis (?) di Perairan Pesisir Selatan, Sumatera Barat.

### **Tiga kasus Eksplorasi terhadap kapal karam di Perairan Bangka Belitung sebagai awal perhatian terhadap Arkeologi Bawah air di Indonesia**

Perhatian terhadap Arkeologi Bawah Air di Indonesia relatif masih sangat baru, demikian juga halnya dengan negara-negara Asia lainnya. Tidak demikian dengan Eropa, dimana beberapa Negara di Eropa sudah lama melakukan penyelaman dan penyelamatan terhadap peninggalan-peninggalan Arkeologi Bawah Air.

Perhatian terhadap peninggalan maritim pertamakali dimulai pada abad ke 15 M, dengan adanya penemuan beberapa bangkai kapal kayu di Danau Nemi, Itali. Kemudian pada tahun 1830, dilakukan pengangkatan bangkai kapal Royal George yang tenggelam pada tahun 1782. Namun umumnya kegiatan-kegiatan di atas dilakukan bukan demi alasan arkeologis .

Penelitian dan pengangkatan bangkai kapal Mary Rose oleh Dean bersaudara pada tahun 1836, mungkin adalah penelitian tinggalan arkeologi bawah air yang pertama dilakukan dengan menggunakan metode arkeologis. Demikian juga penelitian yang dilakukan oleh para ahli sejarah

pada tahun 1856 terhadap pemukiman yang tenggelam di Danau Zurich.

Di Indonesia, pengangkatan muatan kapal Geldermarsen milik VOC pada tahun 1985 yang karam di perairan Karang Heliputan, Kepulauan Riau (karam pada tahun 1751) menjadi cikal-bakal Arkeologi Bawah Air mulai mendapat perhatian di Indonesia. Pada waktu itu Michael Hatcher, seorang pemburu harta karun kapal yang karam telah berhasil mengangkat muatan kapal Geldermarsen yang berbentuk keramik dari Dinasti Ching dan ratusan batangan Logam mulia. Hasil "jarahan" ini dilelang oleh Hatcher di Amsterdam, Belanda dengan nilai yang cukup spektakuler, hampir mencapai USD 17 juta.

Pada kasus pengangkatan Kapal Geldermalsen ini, seorang arkeolog muda Indonesia, sdr. Santoso Pribadi hilang tanpa jejak dalam sebuah penyelaman. Kematian sdr. Santoso Pribadi ini menyebabkan trauma yang sangat mendalam bagi para arkeolog Indonesia dalam beraktifitas di bawah air, dan hal ini boleh dikatakan Arkeologi Bawah Air Indonesia matisuri beberapa saat....!

Tahun 1998 di Selat Gelasa, Bangka-Belitung Michael Hatcher kembali beraksi, yaitu dengan mengeksplorasi Kapal Tek Sing (tenggelam tahun 1822). Dari kapal Tek Sin ini Hatcher berhasil mengangkat muatannya sebanyak 450.000 buah keramik. Hasil pengangkatan ini dilelang di Stuttgart, Jerman.

Hasil pengangkatan yang lebih spektakuler lagi adalah dengan dieksplorasinya sebuah muatan kapal karam pada tahun 1999 di Batu Hitam, Belitung. Dikenal dengan nama Tang Kargo, yang berupa 60.000 buah keramik dari Dinasti Tang dan ratusan wadah yang terbuat dari emas dijual ke sebuah Museum di Singapura dengan harga USD 40 juta.

Dari ketiga kasus di atas, kita banyak mendapat pelajaran, dimana pihak Arkeologi Indonesia betul-betul "sudah ternoda". Aspek pelestarian dari ketiga kasus ini sama sekali tidak dindahkan. Di samping dalam pengangkatan tidak pernah melibatkan para arkeolog Indonesia, juga kaidah-kaidah arkeologi yang seharusnya diterapkan dalam pengangkatan, diabaikan. Yang diperhatikan hanya faktor ekonomi/komersial semata. Pihak kita (Indonesia), dapat apa..... ?

Ancaman yang mengganggu kelestarian tinggalan-tinggalan arkeologi bawah laut ini tentu memerlukan penanganan yang terarah dan serius serta bersifat instansional. Untuk itulah pada tahun 2006 didirikan Direktorat Peninggalan Bawah Air yang berada dalam jajaran Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.



## Penutup

Peninggalan arkeologi bawah air merupakan aset budaya bangsa yang tidak hanya memiliki nilai penting bagi ilmu pengetahuan, sejarah, dan kebudayaan, tetapi juga memiliki nilai ekonomi yang tinggi, sehingga harus dikelola dengan baik agar memberikan nilai manfaat bagi masyarakat secara luas. Fokus pelestariannya tidak hanya dititikberatkan pada aspek perlindungan, tetapi juga harus memperhatikan aspek pengembangan dan pemanfaatannya, secara seimbang dan proporsional. Aspek regulasi, sumber daya manusia, sarana-prasarana, anggaran, apresiasi, dan jejaring harus dilakukan dengan sinergis. Di samping itu di masa yang akan datang sebaiknya perlu dilakukan penetapan zonasi perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatan peninggalan bawah air di Indonesia agar pengelolaan peninggalan arkeologi bawah air dapat berjalan dengan optimal.

## Sumber Bacaan

Agus Supangat, 2006, *Berburu Harta Karun di Laut, Majalah Inovasi* Vol. 6/XVIII/Maret 2006.  
 Akesson Per, 1996, *What is Underwater Archaeology ?, Translation, adaptation and layout*. Stockholm : Nordic Underwater Archaeology

Bambang Budi Utomo (ed), 2007, *Kapal Karam Abad ke-10 di Laut Jawa Utara Cirebon*, Jakarta: Pannas-BMKT (Belum diterbitkan).

Djoko Pramono, 2005, *Budaya Bahari*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama.

Grenier, R. , David Nutley and Ian Cochran (ed), 2006, *Underwater Cultural Heritage at Risk: Managing Natural and Human Impacts*. Heritage at Risk Special Edition, Paris: ICOMOS

Koos Siti Rochmani, 2001. *“The Protection of Underwater Cultural Heritage in Indonesia”* dalam Report Indonesia – Italian Workshop on Preservation of Cultural Heritage.

Nunus Supardi, 2008, *Evaluasi Pelestarian dan Pemanfaatan Peninggalan Bawah Air*, power point pada diskusi pemanfaatan PBA, Tegal: Dit. PBA.

Wolters, O.W, 1974, *Early Indonesian Commerce: A Study of the origins of Sriwijaya*. Ithaca N.Y: Cornell University Press.

*Undang-Undang RI Nomor 5 Tahun 1992 Tentang Benda Cagar Budaya*.

*Charter on the Protection an Management of Underwater Cultural Heritage* (1996)

UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage (2001)

[\*]



# Prospek dan Tantangan Arkeologi Maritim di Indonesia

Dr. Supratikno Rahardjo\*

## Ringkasan

*Pengungkapan kehidupan masa lalu bangsa Indonesia hingga kini masih bertumpu kepada sumber-sumber data yang berasal dari daratan dan terutama menyangkut kehidupan manusia yang terkait dengan masyarakat daratan. Rekonstruksi semacam itu dinilai tidak cukup mengingat masyarakat nusantara juga hidup dengan memanfaatkan laut, baik sebagai sarana komunikasi maupun sebagai wilayah sumber kehidupan. Kini peninggalan arkeologi bawah air yang terkait dengan kehidupan kemaritiman semakin banyak ditemukan, namun perhatian terhadap sumber data tersebut masih kurang, baik untuk tujuan ilmu pengetahuan, pelestarian, maupun pemanfaatan bagi kepentingan masyarakat. Program pengembangan arkeologi maritim perlu segera didorong untuk meningkatkan pemahaman tentang jati diri bangsa Indonesia melalui kerjasama lintas disiplin dan antar instansi terkait.*

---

\* Staf Pengajar Departemen Arkeologi UI, Jakarta.

## Arkeologi: Tujuan dan Cara Mencapainya

Arkeologi, sejak awal kelahirannya hingga kini, tidak mengalami perubahan mendasar, baik dalam tujuan maupun caranya mencapai tujuan, yaitu mengungkap kehidupan manusia masa lalu melalui tinggalan materi. Perubahan atau tepatnya perkembangan yang terjadi terutama pada cara-cara untuk melakukan analisis dan penggunaan model-model atau teori-teori untuk menjelaskannya. Perkembangan juga tampak pada komitmen baru yang sebelumnya kurang mendapat perhatian, yaitu tanggungjawab pada masyarakat dalam upaya pelestarian.

## Arkeologi Maritim Sebagai Sub Bidang Kajian Arkeologi

Sebagaimana disiplin ilmu lain, arkeologi kini semakin berkembang ke arah pencabangan-pencabangan yang semakin khusus, baik dari sudut pengkhususan sumberdata yang dianalisis, maupun pendekatan-pendekatan yang digunakan. Di antara sub-sub bidang kajian yang telah dikenal adalah arkeologi ekologi, arkeologi pemukiman, arkeologi perkotaan, arkeologi publik, arkeologi perkapalan, arkeologi bawah air, dan arkeologi maritim. Bahkan dimungkinkan pula munculnya arkeologi luar angkasa. Dalam kaitannya dengan disiplin arkeologi yang memberi perhatian kepada pengungkapan kehidupan manusia yang terkait dengan wilayah air perlu dibedakan adanya kekhususan-kekhususan, yaitu arkeologi bawah air, arkeologi perkapalan dan arkeologi maritim (cf. Delgado, James dan Mark Staniforth, 2002; Rahardjo, 2006a).

**Arkeologi bawah air** adalah bagian dari disiplin arkeologi yang mempelajari kehidupan manusia masa lampau dengan memanfaatkan peninggalan fisik (situs, struktur dan artefak) yang ditemukan di lingkungan bawah air tawar maupun air laut, baik yang masih terlihat di dasar laut maupun yang masih terbenam di bawahnya.

**Arkeologi perkapalan** adalah bagian dari disiplin arkeologi yang mengkaji tentang kapal dan teknologi pembuatan kapal. Termasuk di dalamnya adalah kajian terhadap situs-situs yang tidak terdapat di dasar laut tetapi berhubungan dengan kapal dan teknologi kapal, misalnya kuburan kapal, sisa-sisa kapal tenggelam yang berada di lingkungan daratan.

**Arkeologi maritim** adalah bagian dari disiplin arkeologi yang mengkaji tentang manusia dan interaksinya dengan laut. Termasuk dalam sarasannya adalah situs-situs yang tidak berada di bawah laut tetapi berkaitan dengan aktifitas kemaritiman, misalnya menara pengawas, bangunan pelabuhan, atau pangkalan penangkapan ikan

Dalam kaitannya dengan arkeologi yang berkembang di Indonesia, kiranya perlu perhatian khusus pada kemungkinan pengembangan arkeologi yang terkait dengan sifat wilayah nusantara serta sejarah bangsanya yang terkait dengan kehidupan kemaritiman.

**FAKTA-FAKTA TENTANG SEJARAH NUSANTARA:**

Sejak munculnya kerajaan-kerajaan besar di nusantara pada awal abad masehi hingga awal abad ke-17 kerajaan-kerajaan besar di nusantara memperlihatkan orientasi yang kuat kepada aktifitas perdagangan laut (Sriwijaya, Mataram Kuna, Singhasari, Majapahit, Aceh, Demak, Mataram Islam, Banten, Makasar, Ternate). Penguasaan laut oleh VOC terhadap wilayah perairan nusantara telah merubah orientasi sebagian kerajaan-kerajaan besar ke aktifitas mengolah tanah sehingga memberi kesan kepada masyarakat masa kini bahwa bangsa Indonesia bukanlah bangsa yang memiliki wawasan kemaritiman, tetapi bangsa yang lebih bercorak agraris (Schrieke 1960:49-79). Anggapan itu

memang tidak sepenuhnya salah, tetapi tidak lengkap karena melupakan sisi kemaritimannya. Hubungan antara pusat-pusat peradaban atau kerajaan-kerajaan besar nusantara dengan masyarakat-masyarakat pedalaman atau masyarakat lokal yang berada di wilayah pinggiran telah berlangsung berabad-abad. Demikian juga hubungan-hubungan dengan pusat-pusat peradaban lain di luar wilayah nusantara, baik dalam aspek politik, agama maupun ekonomi (cf. Rahardjo, 2006b). Hal ini berarti laut telah mengambil peranan penting dalam sejarah nusantara, baik sebagai sarana komunikasi, maupun sebagai wilayah sumber kehidupan.

Fakta lainnya adalah bahwa penulisan historiografi Indonesia hingga kini direkonstruksi terutama dengan menggunakan sumber data yang ditemukan di daratan yang sering hanya memberikan informasi tentang peradaban pertanian atau perladangan. Jika sumber data tersebut menjadi sumber informasi yang utama, maka rekonstruksi sejarah menjadi tidak lengkap dan bahkan menjadi bias. Memang ada sumberdata lain yang mengungkap aspek kemaritiman dalam sejarah nusantara, namun terutama bersandar pada sumber tertulis dalam bentuk catatan-catatan berita asing, baik Cina, Arab, Portugis, maupun VOC. Catatan-catatan tersebut memiliki nilai sendiri termasuk kelemahan-kelemahan yang biasanya terjadi sebagai akibat dari penggunaan bahasa asing-kuno yang dapat diberi banyak tafsir sebagaimana sring terjadi pada penggunaan sumber berita Cina.

**DATA ARKEOLOGI BAWAH AIR DI KAWASAN NUSANTARA:**

Perairan Indonesia memiliki potensi sumberdata arkeologi bawah air yang cukup banyak, baik yang berada di jalur sungai-sungai yang menghubungkan pusat-pusat kerajaan besar (al. di Sumatra, dan Jawa), maupun di jalur-jalur pelayaran laut (pantai utara Jawa, Selat Malaka, Selat Makasar, Maluku) dari berbagai periode sejarah. Data di bawah ini menggambarkan sebagian data tersebut yang sudah berhasil diidentifikasi berdasarkan hasil survei dan studi pustaka (Pratikto, Widi Agoes 2005).

Sumber	Jumlah
Sejarah Maritim Indonesia	Ribuan kapal
BRKP, LIPI, Dishidros TNI AL, dan Litbang Oceanologi	463 kapal
Arsip Organisasi Arkeologi di Belanda	245 kapal VOC
Tony Wells, Shipwrecks & Sunken Treasure	186 kapal VOC
Arsip Spanyol, Korea, Jepang, Cina, dan Eropa lainnya	Proses inventarisasi

Adapun data kapal tenggelam dan sebaran lokasi yang berhasil dihimun oleh Badan Riset Kelautan

dan perikanan (BRKP), Departemen Kelautan dan Perikanan adalah sebagai berikut:



■ \_\_\_\_ [forum khusus] \_\_\_\_ ■

No.	Daerah Persebaran	Lokasi
1	Selat Bangka	7
2	Belitung	9
3	Selat Gaspar, Sumatera Selatan	5
4	Selatan Karimata	3
5	Perairan Riau	17
6	Selat Malaka	37
7	Kepulauan Seribu	18
8	Perairan Jawa Tengah	9
9	Karimun Jawa, Jepara	14
10	Selat Madura	5
11	NTB / NTT	8
12	Pelabuhan Ratu	134
13	Selat Makasar	8
14	Perairan Cilacap, Jawa Tengah	51
15	Perairan Arafuru, Maluku	57
16	Perairan Ambon Buru	13
17	Perairan Halmahera Tidore	16
18	Perairan Morotai	7
19	Teluk Tomini, Sulawesi Utara	3
20	Irian Jaya	31
21	Kepulauan Enggano	11
Total Lokasi		463

Sumber: BRKP, DKP

**BENDA BERTAHAP MUATAN KAPAL YANG TENGGELAM (BMKT) SEBAGAI SUMBERDATA:  
KASUS PERAIRAN CIREBON.**

Berikut ini adalah diskripsi umum tentang temuan BMKT di perairan Cirebon yang diberi sebutan "Five Dynasty Wreck" oleh investor yang melakukan pengangkatan (Agung, Adi dan Fred Dobberphul, 2005).

1. Titik koordinat berada + 90 NM dari Cirebon atau + 135 NM dari Jakarta
2. Kedalaman laut: 57 – 60 M
3. Mulai Operasi : April 2004
4. Periode BMKT: 906 M – 960 M
5. Jumlah Penyelam
  - Asing : 8 – 12 orang
  - Lokal : 30 orang
6. BMKT yang berhasil diangkat : 417.427 bh
  - Kondisi baik: 136.208 buah
  - Harus diperbaiki: 67.179 buah
  - Rusak: 214.304 buah
7. Jenis barang/motif yang didapat: - + 525 jenis yang berbeda
8. Perkiraan selesai pengangkatan: Akhir September 2005

9. Penanganan BMKT di Gudang dari awal melibatkan ahli dari Budpar

Hasil seminar tentang BMKT Cirebon ini yang dilakukan pada tahun 2005 telah mengungkap sebagian mengenai aspek-aspek teknologi kapal dan lingkungan nusantara, perdagangan, jalur pelayaran, agama, dan gaya hidup. Berdasarkan hasil identifikasi yang telah dilakukan hingga saat itu, dapat disebut sejumlah temuan berikut: mangkuk, buli-buli, piring, kendi, teko, pot, botol kaca, lampu, tungku, pasu, pipisan, mata uang, kaca, wajra, belanga, kalung, cincin, giwang, manik-manik, hulu senjata, gading, batangan logam, fragmen berhuruf arab, biji kemiri, biji pinang dll. Tentu saja baru sebagian kecil dari data tersebut dapat dikaji. Jenis-jenis temuan angka ini masih membuka kesempatan bagi para peneliti untuk mengkaji aspek-aspek lain dari suatu kehidupan abad ke-10 yang begitu bervariasi (Deputi Bidang Sejarah dan Purbakala 2005).

## Tingkat Kesiapan Untuk Pengembangan Arkeologi Maritim.

Jika kita melihat situasi sekarang, kiranya ada harapan bahwa arkeologi maritim dapat berkembang di Indonesia pada masa mendatang. Meskipun demikian masih banyak tantangan yang harus dihadapi untuk menuju ke arah perbaikan. Harus disadari bahwa kondisi di Indonesia kini masih dalam taraf awal perkembangan. Ada beberapa catatan terkait dengan tingkat kesiapan Indonesia dalam upaya mengembangkan arkeologi maritim pada masa datang. Setidaknya ada lima hal telah dirintis dalam upaya mengembangkan arkeologi maritim di Indonesia, yaitu (1) perlindungan dan (2) eksplorasi dan penelitian, (3) pendidikan, (4) publikasi, dan (5) SDM dan Peralatan.

**Perlindungan.** Sejak 2005 pemerintah telah membentuk Direktorat Peninggalan Bawah Air yang semula merupakan Sub-direktorat Peninggalan Purbakala. Fungsi utama instansi ini adalah melakukan pelestarian (mencakup pengamanan, dokumentasi dan pengendalian), khususnya benda-benda purbakala bawah air. Koordinasi telah dilakukan dengan UPT-UPT di daerah termasuk melakukan pelatihan-pelatihan dasar penyelaman. Upaya lainnya adalah memasukkan materi perlindungan arkeologi bawah air dalam RUU BCB yang selama ini hanya menyinggungnya secara sepintas.

**Eksplorasi dan penelitian.** Kegiatan eksplorasi dalam bentuk aktifitas penelitian secara komprehensif belum pernah dilakukan. Fokus utama baru-lah pada tingkat penentuan lokasi dan identifikasi benda-benda di situs-situs kapal tenggelam. Hal ini terkait dengan keterbatasan peralatan yang dimiliki di samping kemampuan SDM dalam menyelam dan menggunakan alat. Kegiatan ini baru dilakukan oleh Direktorat Peninggalan Bawah Air. Sesungguhnya kegiatan penelitian tentang arkeologi maritim (mungkin lebih tepat arkeologi bawah air) telah dirintis sejak awal tahun 1980-an, tetapi semakin menurun intensitasnya. Tenaga peneliti arkeologi maritim bangsa Indonesia kini dapat dikatakan tidak memadai dari segi jumlah maupun kualitasnya. Lembaga penelitian (Pusat Penelitian Arkeologi dan Balai-balai Arkeologi) hingga kini belum mengembangkan program riset arkeologi maritim secara terencana, karena orientasi risetnya memang terutama di wilayah daratan.

**Pendidikan.** Sebagai sarana penciptaan SDM, perguruan tinggi di Indonesia yang memiliki program studi arkeologi masih kurang perhatiannya dalam pengembangan arkeologi maritim. Pada saat ini baru pada tingkat rintisan. Pengenalan paket-paket arkeologi maritim baru diperkenalkan. Hal ini dapat dipahami mengingat para pengajarnya pun sesungguhnya didorong oleh minat pribadi, bukan

karena diperoleh melalui pengalaman belajar yang terstruktur.

**Publikasi.** Tulisan-tulisan tentang arkeologi bawah air atau arkeologi maritim di Indonesia sebenarnya telah muncul sejak awal tahun 1980-an, namun umumnya merupakan makalah yang disajikan dalam pertemuan-pertemuan ilmiah, tetapi baru sebagian yang dipublikasi. Hingga kini belum ada media publikasi yang khusus membahas tentang arkeologi maritim. Buku-buku referensi tentang eksplorasi sumberdaya budaya maritim di Indonesia masih sangat sedikit (cf. Sedyawati, Edi 2005).

**SDM dan Peralatan.** Sumberdaya Manusia bidang arkeologi maritim masih sangat terbatas jumlahnya, baik di Direktorat Peninggalan Bawah Air, di lembaga penelitian apalagi di lembaga pendidikan. Hingga kini belum ada assessment yang lengkap tentang kebutuhan SDM dan juga belum dibuat standar kompetensi untuk setiap jenis keahlian yang dibutuhkan. Mahasiswa sebagai sumber daya yang potensial untuk menjadi ahli di bidang arkeologi maritim belum pernah disurvei untuk melihat tingkat minatnya. Permasalahan lainnya adalah sarana peralatan yang juga masih terbatas. Peralatan untuk eksplorasi yang dimiliki masih merupakan peralatan dasar, khususnya untuk penyelaman, dan ekskavasi di perairan dangkal. Sedangkan alat untuk eksplorasi di perairan dalam yang biasanya membutuhkan peralatan canggih dan harganya mahal, masih belum dimiliki (cf. Green, Jeremy 2004).

## Beberapa Saran Dalam Upaya Pengembangan Arkeologi Maritim

Setidaknya ada enam hal yang perlu dijadikan dasar pertimbangan untuk pengembangan arkeologi maritim di Indonesia. Keenam hal tersebut adalah (1) Pengembangan Ilmu Pengetahuan, (2) Pelestarian Warisan Budaya Maritim, (3) Peningkatan pemahaman jatidiri, (4) Pemanfaatan untuk pendidikan dan peningkatan taraf hidup, (5) Kesiapan perangkat hukum, dan (6) Kesiapan kerjasama lembaga terkait.

**Pengembangan Ilmu Pengetahuan.** Pengetahuan masa lalu tentang Indonesia tidak lengkap tanpa memahami dan memanfaatkan sumberdata arkeologi maritim yang jumlahnya berlimpah. Dalam kasus-kasus tertentu, misalnya kapal tenggelam, sumberdata arkeologi yang dapat diungkap dari situs kapal tenggelam yang relatif utuh dapat memberikan informasi yang sangat kaya tentang kehidupan suatu zaman pada masa lalu dalam kondisi yang relatif utuh.

**Pelestarian Warisan Budaya Maritim.** Situs-situs arkeologi di kawasan laut nusantara terancam

hilang karena rusak atau dicuri, baik secara legal maupun illegal. Kerusakan atau kehilangan sumber data arkeologi maritim mengakibatkan kehilangan informasi kehidupan masa lalu.

Peningkatan pemahaman jatidiri. Pencapaian puncak-puncak kejayaan maritim dengan bukti-bukti yang konkrit dapat menjadi sarana untuk menanamkan rasa nasionalisme sebagai bangsa bahari yang besar.

**Pemanfaatan untuk pendidikan dan peningkatan taraf hidup.** Situs-situs arkeologi bawah air dengan berbagai karakteristiknya (situs dangkal, situs menengah, situs dalam) jika dikelola dengan baik dapat menjadi obyek wisata yang menarik, baik untuk tujuan eksplorasi wisata bawah air (misalnya Tulamben, Morotai, Raja Ampat) maupun untuk pendidikan maupun pelatihan (misalnya perairan Kep. Karimunjawa). Pengembangan obyek wisata arkeologi bawah air di wilayah-wilayah masyarakat nelayan dapat memberikan peluang kerja dan meningkatkan pendapatan masyarakat lokal.

**Kesiapan perangkat hukum.** Meskipun perangkat hukum yang mengatur BCB bawah air masih belum sempurna, namun kini telah disiapkan, instrumennya. Di tingkat nasional telah disusun RUU tentang BCB, sedangkan di tingkat internasional telah tersedia dokumen konvensi yang khusus memuat ketentuan perlindungan warisan budaya bawah air. Meskipun demikian harus disadari pula bahwa masih ada ketentuan-ketentuan hukum yang saling kontraproduktif yang memerlukan pembenahan-pembenahan (misal Kepres tentang PANNAS BMKT dan UU Otonomi Daerah) (cf. Ditjen Sejarah dan Purbakala 2006a).

**Kesiapan Kerjasama Lintas Sektoral.** Pengalaman dalam upaya perlindungan BMKT membawa hikmah bahwa kerjasama lintas sektoral bukan lagi merupakan kendala. Setidak-tidaknya telah banyak pihak memahami fungsi pokok berbagai instansi yang memiliki kaitan dengan upaya pelestarian BCB bawah air. (al. BUDPAR, DKP, Kepolisian, TNI-AL). Meskipun demikian masih harus disadari bahwa sosialisasi dan koordinasi perlu terus ditingkatkan, misalnya antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah.

#### DAFTAR PUSTAKA

Agung, Adi dan Fred Dobberphul. 2005. Dalam Deputi Bidang Sejarah dan Purbakala, 2005 (makalah power point).  
Delgado, James dan Mark Staniforth. 2002. Underwater Archaeology. <http://ehlt.flinders.edu.au/archaeology/research/publications/staniforth/Delgado&Staniforth2002>

Deputi Bidang Sejarah dan Purbakala. 2005. Seminar Pengelolaan Peninggalan Bawah Air dari Pantai Utara Cirebon Laut Jawa (Himpunan Makalah). Kerjasama Asisten Deputi Urusan Kepurbakalaan dan Permuseuman, Deputi Bidang Sejarah dan Purbakala Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata dengan PT. Paradigma Putera Sejahtera. Senin, 22 Agustus 2005.

Ditjen Sejarah dan Purbakala. 2006. Diskusi tentang Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage UNESCO (himpunan makalah). Diselenggarakan oleh Direktorat Peninggalan Bawah Air, Ditjen Sejarah dan Purbakala, di Jakarta 18 Mei 2006.

\_\_\_\_\_. 2006b. Rapat Kerja Penyusunan Pedoman Pengelolaan Peninggalan Bawah Air (Himpunan Makalah). Diselenggarakan oleh Direktorat Peninggalan Bawah Air, Ditjen Sejarah dan Purbakala. Yogyakarta, 28-31 Agustus 2006.

\_\_\_\_\_. 2006c. Rapat Penyusunan Silabus Diklat Pengelolaan Peninggalan Bawah Air. Diselenggarakan oleh Direktorat Peninggalan Bawah Air, ditjen Sejarah dan Purbakala, Yogyakarta, 30-31 Agustus 2006.

\_\_\_\_\_. 2007. *Himpunan Peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia tentang Benda Cagar Budaya*. Direktorat Peninggalan Purbakala, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Green, Jeremy. 2004. *Maritime Archaeology. A Technical Handbook* (2<sup>nd</sup> edition). London: Elsevier Academic Press.

Rahardjo, Supratikno. 2006a. Beberapa Catatan tentang Pemanfaatan Sumberdaya Arkeologi Bawah Air. Dalam Ditjen Sejarah dan Purbakala 2006b.

\_\_\_\_\_. 2006b. Silabus Sejarah Maritim Nusantara: Bahan Pendidikan dan Pelatihan. Dalam Ditjen Sejarah dan Purbakala 2006c.

Pratikto, Widi Agoes. 2005. Dalam Deputi Bidang Sejarah dan Purbakala, 2005.

Ruppe, Carol V. dan Janet F. Barstad. 2001. *International Handbook of Underwater Archaeology*. New York: Kluwer Academic/Plenum Publishers.

Schrieke, B. 1960. *Indonesian Sociological Studies*. Part One. Bandung: "Sumur Bandung"

Sedyawati, Edi peny. (2005). *Eksplorasi Sumberdaya budaya Maritim*. Jakarta: Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya, DRPM UI dan Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber daya Nonhayati BRKP, Departemen Kelautan dan Perikanan.

[\*]



# Potensi Sumberdaya Arkeologi Laut di Perairan Timur Sumatera

Nia Naelul Hasanah R., S.S.\*

## Pendahuluan

Sumberdaya arkeologi laut merupakan sisa-sisa aktivitas manusia yang terdapat di bawah permukaan laut berupa fitur bekas pelabuhan kuna, kapal karam beserta muatannya, maupun pemukiman-pemukiman kuna.<sup>1</sup> Di Indonesia, sumberdaya arkeologi laut merupakan benda cagar budaya yang harus dilindungi dan dilestarikan, yang diatur dalam UU No. 5 Tahun 1992.<sup>2</sup> Sumberdaya arkeologi laut mempunyai nilai yang sangat penting karena tinggalan tersebut dapat merefleksikan penguasaan teknologi maritim, kegiatan pelayaran-perdagangan, serta perkembangan sosial budaya dan politik di suatu kawasan pada suatu masa tertentu.<sup>3</sup>

Selama berabad-abad, perairan timur Sumatera memegang peranan penting dalam sejarah kemaritiman Nusantara karena perairan tersebut menjadi satu-satunya pintu gerbang utama untuk pelayaran dunia menuju ke kawasan Timur. Dari segi ekonomi dan strategis, perairan timur Sumatera yang di dalamnya terdapat Selat Malaka merupakan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia. Perairan timur Sumatera membentuk jalur pelayaran terusan antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta menghubungkan tiga negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia: India, Indonesia dan Cina.

---

\* Staf Unit Pelaksana Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumberdaya Non Hayati Badan Riset Kelautan dan Perikanan - Departemen Kelautan dan Perikanan. e-mail: [nia\\_arkeo@dkp.go.id](mailto:nia_arkeo@dkp.go.id)

---

<sup>1</sup> Keith Mukleroy, *Maritime Archaeology*, (London: Cambridge University Press, 1978), hlm. 9.

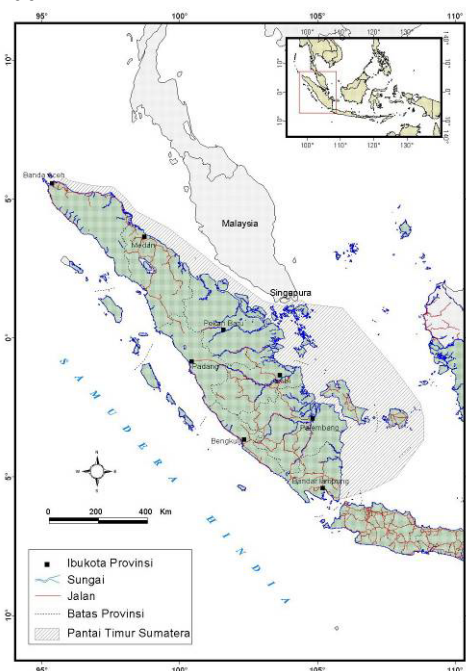
<sup>2</sup> Undang-Undang No. 5 tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya

<sup>3</sup> S. Wirasantosa, Nia Naelul Hasanah R., dan Ira Dilenia, "Pengelolaan Situs dan Temuan Bawah Air", *Makalah disampaikan pada Kongres IAAI 2008 dan PIA XI*, (Solo, 2008) hlm. 3.

Tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui potensi sumberdaya arkeologi laut di wilayah Perairan Timur Sumatera didasarkan pada hasil studi literatur terhadap data dan informasi yang telah ada sebelumnya, dan dari data sebaran titik-titik lokasi kapal karam yang pernah disurvei dan diangkat muatannya oleh sejumlah perusahaan pengangkatan Benda Berharga asal Muatan Kapal yang Tenggelam (BMKT) yang didapatkan dari arsip Panitia Nasional BMKT (PANNAS BMKT).

## Lokasi Kajian

Perairan timur Sumatera yang dimaksud dalam tulisan ini adalah wilayah perairan yang meliputi sebagian Selat Malaka, sebagian Selat Karimata, dan juga terbentang mulai dari perairan sebelah timur Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam hingga Provinsi Bandar Lampung, mencakup di dalamnya perairan Kepulauan Riau dan Kepulauan Bangka Belitung. Lokasi kajian diperlihatkan pada Gambar 1 berikut :



Gambar 1. Peta Perairan Timur Sumatera (modifikasi : Hadiwijaya Lesmana Salim, 2008)

## Gambaran Umum Kondisi Perairan Timur Sumatera

Letak geografis perairan timur Sumatera sangat cocok digunakan sebagai jalur pelayaran karena letaknya terlindung dari perairan terbuka seperti Samudera Hindia. Kondisi perairan Selat Malaka pun relatif jauh lebih aman dibanding perairan terbuka, meskipun kadang-kadang kondisi arus menjadi cukup kuat. Selain itu, di beberapa bagian di perairan timur Sumatera terdapat sejumlah lokasi yang berkarang-karang, misalnya di Selat Bangka dan Selat Gaspar. Hal tersebut dapat membahayakan keselamatan kapal, sehingga di lokasi tersebut banyak terdapat kapal yang kandas maupun karam. Perairan timur Sumatera merupakan bagian dari Paparan Sunda<sup>4</sup> yang relatif dangkal dan merupakan satu bagian dari dataran utama Asia dan beberapa laut dan teluk seperti Laut Cina Selatan, Teluk Thailand, dan Laut Jawa. Selat Malaka di bagian paling sempit kedalamannya sekitar 30 m dengan lebar 35 km. Kedalamannya meningkat secara gradual hingga 100 m sebelum *Continental Slope* Laut Andaman. Di dasar selat ini, arus pasang surut sangat kuat terjadi dan terbentuk riak-riakan pasir besar (*sand ripples*) yang bentuknya sama, dengan bagian puncak/ujungnya searah dengan arus pasang surut tersebut. Pola arus dan sirkulasi massa air dominan mengalir dari selatan ke utara di kedua musim yang berbeda. Walaupun demikian, pada bagian utara (bagian yang lebar dari selat ini) pada musim timur dipengaruhi oleh massa air dari Samudera Hindia.<sup>5</sup>

Perairan Selat Karimata merupakan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang biasa dilalui oleh kapal-kapal dari negara Timur Tengah serta India menuju ke negara-negara Asia Timur seperti Jepang dan Cina, begitu juga sebaliknya. Zona ini adalah zona lalu lintas tinggi untuk berbagai kapal. Penetapan Selat Karimata sebagai ALKI didasarkan pada kenyataan bahwa Selat Karimata sudah menjadi salah satu rute yang biasa digunakan untuk pelayaran serta memenuhi syarat bagi lalu lintas pelayaran yang lancar, cepat, dan efisien untuk kapal-kapal asing yang melalui perairan Nusantara dan laut wilayah yang berdekatan. Selat Karimata yang terhubung dengan perairan Cina Selatan, Laut Natuna, Laut Jawa Bagian Barat, Selat Sunda, dan Samudera Hindia. Kedalaman Selat Karimata yang

berkisar antara 30 – 46 meter membuatnya sangat cocok sebagai alur laut kepulauan Indonesia.<sup>6</sup>

Selat Karimata merupakan salah satu jalur utama arus lintas Samudera Pasifik ke Samudera Hindia yang berada di wilayah Laut Cina Selatan dan berperan besar terhadap karakteristik massa air dan dinamika laut-atmosfer di wilayah Laut Cina Selatan maupun lautan di Indonesia. Adanya variabilitas musiman yang kuat di wilayah Selat Karimata akibat monsun menyebabkan wilayah ini diduga mempengaruhi pertukaran panas (*heat flux*) dan massa arus lintas Indonesia yang lewat dari Samudera Pasifik menuju Samudera Hindia.<sup>7</sup> Di Selat Karimata, pasang surut air laut merupakan faktor dominan yang berpengaruh pada pola sirkulasi massa air laut. Pola aliran massa air di Selat Karimata menuju ke arah Tenggara hingga Barat Daya pada saat menuju pasang dan ke arah Utara hingga Timur Laut pada saat menuju surut.<sup>8</sup> Kecepatan arus untuk kondisi pasang surut menjelang *neap tide* di perairan ini berkisar antara 10 hingga 40 cm/detik untuk seluruh kolom air, kecuali dekat dasar dimana akibat gesekan dasar perairan maka banyak *noise* yang terukur sehingga mengakibatkan kecepatan air melebihi 1.5 meter/detik. Kecepatan arus yang terpantau pada kondisi menuju pasang mencapai 60 cm/detik mendekati nol cm/detik pada saat pasang maksimum kemudian meningkat hingga mencapai 80 cm/detik pada kondisi menuju surut. Pada saat pasang maksimum kecepatan arus yang terjadi sangat lemah mendekati 0 cm/detik. Kondisi kecepatan dan arah arus yang melewati Selat Karimata mencapai 1 meter/detik saat menuju pasang ke arah Tenggara, sedangkan pada saat surut ke Utara dengan kecepatan relatif lebih lemah dapat dikatakan bahwa massa air selat ini banyak dipengaruhi oleh massa air dari perairan sebelah timur Indonesia.<sup>9</sup> Perubahan sifat-sifat laut tersebut sangat mempengaruhi perubahan iklim, kegiatan migrasi ikan, penangkapan ikan, dan mempengaruhi kegiatan pelayaran.

## Tinggalan Kapal Karam di Perairan Timur Sumatera

Informasi mengenai kapal-kapal VOC yang mengalami kecelakaan, hilang, maupun karam di wilayah perairan timur Sumatera dapat diketahui dari website *VOC Shipwreck* seperti terlihat pada tabel berikut.

<sup>4</sup> Paparan Sunda, mulai dari Selat Malaka, laut sekitar Kepulauan Riau, Selat Karimata sampai Laut Jawa merupakan laut dangkal dengan kedalaman kurang dari 200 meter.

<sup>5</sup> K. Wyrski, "Physical Oceanography of Southeast Asean Waters", *Naga Report. Vol. 2. Scientific Results of Marine Investigations of the South Cina Sea and the Gulf of Thailand 1956-1961*, (California: 1961). ; Julius A.N. Masrikat, "Distribusi, Densitas Ikan, dan Kondisi Fisik Oseanografi di Selat Malaka, Makalah Pribadi Pengantar ke Falsafah Sains, (Bogor: IPB, 2003), hlm. 2.

<sup>6</sup> *Indeks Sensitivitas Lingkungan Selat Karimata Pesisir Kalimantan Barat dan Belitung*, Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumberdaya Non Hayati. Jakarta: 2002, hlm. 18-19.

<sup>7</sup> Laporan Akhir Riset Dinamika Selat Karimata, (Jakarta: Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumberdaya Non Hayati, 2007) hlm. 8.

<sup>8</sup> *Ibid.*, hlm. 34.

<sup>9</sup> *Ibid.*, hlm. 21-23.

**Tabel 1. Dutch VOC Shipwreck (di Perairan Timur Sumatera)**

Register Number	Name of Vessel	Particulars
0099.1	<i>Middleburg</i>	<i>Burnt in action before Malacca, 18-08-1606</i>
0100.2	<i>Nassau</i>	<i>Burnt in action before Malacca, 22-08-1606</i>
0355.1	<i>Wieringen</i>	<i>Blown up near Malacca, fighting the Portuguese, 02-06-1636</i>
0382.1	<i>Oostzanen</i>	<i>Blown up near Djambi, Sumatra, fighting the Portuguese, 05-04-1630</i>
0384.5	<i>Walcheren</i>	<i>Blown up near Djambi, Sumatra, fighting the Portuguese, 05-04-1630</i>
0495.1	<i>Valkenburg</i>	<i>Foundered on the rocks, east of Banka, June 1647</i>
0515.1	<i>Franeker</i>	<i>Lost in action against the Portuguese off Malacca, 18-01-1642</i>
1054.2	<i>Diemermeer</i>	<i>Wrecked, sailing to Malacca, on a reef near Banka Island, 06-06-1670</i>
1142.1	<i>Schermer</i>	<i>Wrecked in Banka Strait, 04-06-1671</i>
1185.2	<i>Uitdam</i>	<i>Wrecked at the island Fortuin near Sumatra, November 1677</i>
1239.2	<i>Gooiland</i>	<i>Sank at Palembang (southern Sumatra), 28-09-1682</i>
1502.6	<i>Prins Willems Hendrik</i>	<i>Wrecked in Banka Strait on a voyage to Siam, 18-09-1686</i>
1829.2	<i>Bambeek</i>	<i>Wrecked at the Malacca coast (Cape Rochado) on 01-01-1702</i>
5768.4	<i>Azie</i>	<i>Wrecked on 17<sup>th</sup> North (north-west of Malacca)</i>

Sumber : Wrecklist dari <http://www.vocshipwrecks.com/>

Selain VOC, di wilayah perairan timur Sumatera juga terdapat sejumlah kapal milik

*English East Indian Company* (EIC) seperti yang terlihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 2. EIC Shipwreck (di Perairan Timur Sumatera)**

Register Number	Name of Vessel	Particulars
1261	<i>Abercromby</i>	<i>Wrecked in the Karimata Passage, Dutch East Indies, on passage from Bombay for Canton. 1812</i>
9	<i>Ascencion</i>	<i>Wrecked on the Malacca Banks at the mouth of the Amlicka River, 54 miles from Cambay. 1609</i>
	<i>Catherine</i>	<i>Catherine Rock, east of Belitung</i>
	<i>Forbes</i>	<i>South end of Strait of Belitung, 1806</i>
	<i>Vansittart</i>	<i>Straits of Gaspar, of Bangka, 1789</i>

Sumber : <http://www.eicships.com/>

Menurut Tony Wells, jumlah kapal yang hilang dan karam selama berabad-abad di perairan Asia Tenggara sangat banyak sehingga tidak terhitung. Bukan hanya kapal-kapal milik VOC dan EIC saja, melainkan terdapat juga kapal-kapal milik negara-negara lain seperti Spanyol, Portugis, Amerika, Cina, dan lain-lain. Sementara itu, di perairan timur Sumatera sekurang-kurangnya terdapat 63 kapal yang karam karena berbagai sebab.<sup>10</sup>

Hingga saat ini, Pemerintah Indonesia belum memiliki data aktual dan lengkap mengenai keberadaan titik kapal karam yang ada di wilayah perairan Indonesia. Sekretariat PANNAS BMKT tahun 2002<sup>11</sup> pernah menginformasikan bahwa terdapat sekurang-kurangnya 463 lokasi titik kapal karam kuna yang tersebar di wilayah perairan Indonesia.

<sup>10</sup> Kapal layar Cina telah mengarungi perairan Asia selama berabad-abad dan telah banyak kapal yang karam. Sejak tahun 1650, sekitar 800 kapal Portugis berlayar dari Lisbon, dan hampir 150 kapal tidak pernah terdengar lagi. Kemungkinannya hilang tanpa jejak. Antara tahun 1600-1800, *English East India Company* telah kehilangan lebih dari 7000 kapal dan kebanyakannya tenggelam. Sementara pada tahun 1808 dan 1809, EIC kehilangan 10 kapal. VOC telah kehilangan 105 kapal yang berlayar antara tahun 1602-1794. Periode yang buruk adalah antara tahun 1725-1749 ketika VOC kehilangan 44

kapalnya yang berlayar pulang. Tony Wells, *Shipwrecks & Sunken Treasure in Southeast Asia*, (Singapore, 1995), hlm. 21.

<sup>11</sup> Data mengenai titik kapal karam sejumlah 463 titik yang selama ini dianggap data Badan Riset Kelautan dan Perikanan (BRKP) - DKP, sesungguhnya merupakan data yang dihimpun oleh Sekretariat PANNAS BMKT tahun 2002 yang pada waktu itu masih berkedudukan di BRKP dan bukan merupakan hasil penelitian dari BRKP. Persebaran lokasi titik kapal karam kuna yang pernah dikaji pada tahun 2002 ini didasarkan pada penelusuran sumber historis dan data titik lokasi kapal karam yang pernah disurvei oleh sejumlah perusahaan pengangkutan BMKT.



**Tabel 3. Persebaran dan Lokasi Titik Kapal Karam Kuna**

No.	Daerah	Lokasi
1	Selat Bangka	7
2	Belitung	9
3	Selat Gaspar, Sumatera Selatan	5
4	Selat Karimata	3
5	Perairan Riau	17
6	Selat Malaka	37
7	Kepulauan Seribu	18
8	Perairan Jawa Tengah	9
9	Karimun Jawa, Jepara	14
10	Selat Madura	5
11	NTB / NTT	8
12	Pelabuhan Ratu	134
13	Selat Makasar	8
14	Perairan Cilacap, Jawa Tengah	51
15	Perairan Arafuru, Maluku	57
16	Perairan Ambon Buru	13
17	Perairan Halmahera Tidore	16
18	Perairan Morotai	7
19	Teluk Tomini, Sulawesi Utara	3
20	Irian Jaya	31
21	Kepulauan Enggano	11
	JUMLAH	463

Sumber : Set. PANNAS BMKT di BRKP-DKP, 2002

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa perairan timur Sumatera mempunyai potensi sumberdaya arkeologi laut yang cukup tinggi. Hal tersebut dapat dilihat dari estimasi jumlah titik lokasi kapal karam yang tersebar di Selat Bangka, Belitung, Selat Gaspar, Selat Karimata, Perairan

Riau, dan Selat Malaka yang cukup banyak. Sementara itu, dari data PANNAS BMKT tahun 2008 diketahui terdapat 43 permohonan untuk melakukan survei di lokasi-lokasi kapal karam, 23 permohonan lokasinya terletak di perairan timur Sumatera.

**Tabel 4. Daftar Perusahaan yang telah diterbitkan Rekomendasi Survei BMKT di Perairan Timur Sumatera (Sejak Pemberlakuan Keppres No. 107 Tahun 2000)**

No.	Nama Perusahaan	No. & Tgl Rekomendasi	Lokasi
1.	PD. Bangka Global Mandiri	01/REK/PN-BMKT/II/2001 08-02-2001	Perairan Belitung Utara dan Timur (Kab. Belitung)
2.	PT. Tricom Promosindo	04/REK/PN-BMKT/IV/2001 09-04-2001	Perairan P. Bintan Utara (Kab. Kepulauan Riau)
3.	PT. Tripang Arta Salvage	06/REK/PN-BMKT/IV/2001 24-04-2001	Perairan Pulau Panjang Provinsi Bangka Belitung
4.	PT. Tuban Oceanic Research & Recovery	07/REK/PN-BMKT/IV/2001 19-04-2001	Perairan Utara Selat Karimata
5.	PT. Sena Dwisentosa	09/REK/PN-BMKT/VI/2001 05-06-2001	Perairan Pulau Simedang dan Batu Malang (Kab. Belitung)
6.	PT. Jasa Kelautan Sentosa	09A/REK/PN-BMKT/VI/2001 22-06-2001	Perairan Karang Kait & Perairan Padang (Prov Babel)
7.	Koperasi Serba Usaha Biliton Under Sea	10/REK/PN-BMKT/VII/2001 02-07-2001	Perairan Tanjung Pandan (Kab. Belitung)
8.	PD Bangka Global Mandiri	12/REK/PN-BMKT/IX/2001 01-09-2001	Perairan Karang Kapal (Kab. Belitung)
9.	PD Bangka Global	14/REK/PN-BMKT/IX/2001	Perairan Sungai Padang

	Mandiri	26-09-2001	(Kab. Belitung)
10.	PT. Bangka Global Maritim	16/REK/PN-BMKT/IX/2001 26-09-2001	Perairan Karang Bahu (Kab. Bangka)
11.	PT. Pendawa Sakti Mandiri	17/REK/PN-BMKT/XI/2001 30-11-2001	Perairan Batam Kodya Batan (Riau)
12.	PT. Bangka Global Maritim	19/REK/PN-BMKT/XII/2001 12-12-2001	Perairan Batu Betumpang Toboali (Kab. Bangka)
13.	PT Jasa Kelautan Sentosa	20/REK/PN-BMKT/XII/2001 12-12-2001	Perairan P. Mantang Kep. Riau
14.	PT. Matra Satya Osiana	21/REK/PN-BMKT/III/2002 01-03-2002	Perairan Selat Gelasa Provinsi Babel
15.	PT. Devatech Indonesia	25/REK/PN-BMKT/V/2002 28-05-2002	Perairan P. Numbing & P. Penyusu Kep. Riau
16.	PT. Adi Kencana Salvage	01/REK/PN-BMKT/V/2003 20-05-2003	Perairan Karang Heluputan Kep. Riau
17.	PT. Adi Kencana Salvage	02/REK/PN-BMKT/II/2004 16-02-2004	Perairan Karang Heluputan Kep. Riau
18.	PT. Marindo Alam Internusa	01/REK/BMKT/III/2005 31-03-2005	Perairan Karang Ular Sumatera Selatan
19.	PT. Adi Kencana Salvage	01/REK/BMKT/XI/2005 30-08-2005	Perairan Teluk Sumpat Bintan Utara (Kep. Riau)
20.	PT. Paradigma Putra Sejahtera	03/REK/BMKT/XI/2005 14-11-2005	Perairan Belitung Timur Kab. Belitung Timur
21.	PT. Timas Merak	03/REK/SEK-PN/BMKT/III/2007 30-03-2007	Perairan Belitung Timur Kab. Belitung Timur
22.	PT. Bangun Bahari Nusantara	02/REK/SEK-PN/BMKT/III/2007 30-03-2007	Perairan Bangka Selatan Kab. Bangka Selatan
23.	PT. Paradigma Putra Sejahtera	06/REK/SEK-PN/BMKT/VIII/2007 09-08-2007	Perairan Selat Karimata

Sumber : Arsip PANNAS BMKT Tahun 2008

PANNAS juga telah menerbitkan rekomendasi pengangkatan BMKT kepada perusahaan-perusahaan pengangkatan di 9 lokasi kapal karam, dan 3 di antaranya berlokasi perairan timur Sumatera, yaitu di Selat Karimata, Perairan Karang Heluputan Kep. Riau, dan Perairan Teluk Sumpat Bintan Utara Kep. Riau.

Selain upaya survei dan pengangkatan legal oleh perusahaan-perusahaan tersebut, hingga saat ini masih banyak kasus pengangkatan ilegal BMKT, misalnya yang dilakukan oleh kapal SV. KALPINDO I di sekitar Karang Haluputan (Bintan).<sup>12</sup> Tingginya minat perusahaan-perusahaan pengangkatan BMKT dan maraknya upaya pencurian BMKT di perairan timur Sumatera tersebut menunjukkan indikasi mengenai besarnya potensi sumberdaya arkeologi laut di perairan tersebut.

<sup>12</sup> Ditjen Pengawasan dan Pengendalian Sumberdaya Kelautan dan Perikanan, "Kinerja Pengawasan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam", <http://www.dkp.go.id/> 17-01-2005.

## Latar Historis

Perairan timur Sumatera telah menjadi ajang rebutan berbagai kerajaan lokal dan negara-negara lain seperti Spanyol, Portugis, Inggris, dan Belanda. Pada tahun 1615, Sultan Iskandar Muda dari Aceh menantang armada Portugis di Malaka sehingga terjadi pertempuran di laut dan pada tahun 1629, Iskandar Muda kembali menyiapkan armada sebanyak 400 kapal untuk bertempur dengan Portugis.<sup>13</sup> Jauh sebelumnya, wilayah perairan timur Sumatera sejak dahulu merupakan jalur kuno yang termasuk dalam jaringan perdagangan Sriwijaya. Saat itu Kerajaan Sriwijaya merupakan kerajaan maritim pertama, kerajaan perniagaan, dan kerajaan yang berkuasa di laut Nusantara pada abad VII hingga abad XIII M.<sup>14</sup> Pada masa itu juga,

<sup>13</sup> Muksalmina Cunda, "Sejarah Asal Muasal Bangsa Aceh", [www.cakradonya.com](http://www.cakradonya.com), Jumat, 19 September 2008.

<sup>14</sup> K.N. Chauduri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1985), hlm. 172. Lihat juga H. Ray, "The South East Asian Connection in Sino-Indian Trade", dalam: R. Schott & J. Guy, *South East Asia & China: Art, Interaction & Commerce*, (London: University of London, 1995), hlm. 41-54.

salah satu kapal Arab terdampar di Pulau Belitung, tepatnya di Desa Pantai Batu Hitam, Tg. Pandan, Kabupaten Belitung, yang ditemukan sekitar tahun 1994. Sementara itu, pada masa Dinasti Ching (1644-1908 M), perdagangan maupun hubungan diplomasi Cina dengan kerajaan-kerajaan Nusantara sudah maju pesat, oleh karenanya tidak heran apabila banyak terdapat tinggalan kapal karam di sekitar Perairan Belitung (Selat Gelasa) seperti Kapal *Tek Sing* yang tenggelam tahun 1822 M.

Oleh karena lebar Selat Malaka hanya 1,5 mil laut pada titik tersempit, yaitu Selat Phillips dekat Singapura, maka perairan tersebut merupakan salah satu titik kemacetan lalu lintas laut dunia. Semua faktor tersebut menyebabkan kawasan itu menjadi target perompakan para bajak laut sejak dahulu kala. Sejak ratusan tahun silam aksi kejahatan telah berlangsung wilayah perairan tersebut. Pada saat ini pun Selat Malaka dianggap sebagai selat yang berbahaya karena aktivitas perompak.<sup>15</sup> Berdasarkan kondisi-kondisi tersebut, wajar kiranya bila di perairan timur Sumatera banyak terdapat potensi sumberdaya arkeologi laut berupa kapal karam dan muatannya. Kondisi alam, kesalahan navigasi, kerusakan teknis, peperangan, perompakan, dan lain-lain, mengakibatkan banyak kapal mengalami kecelakaan dan karam di wilayah perairan tersebut.

### Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan uraian di atas, Perairan timur Sumatera merupakan wilayah perairan yang sangat penting dalam sejarah kemaritiman Indonesia karena merupakan jalur utama dalam lalu lintas pelayaran dan perdagangan dunia. Maka dari itu pula di wilayah ini banyak kemungkinan terdapatnya potensi sumberdaya arkeologi laut yang bernilai penting, yang menjadi saksi perjalanan sejarah bangsa Indonesia. Potensi sumberdaya arkeologi laut di wilayah perairan ini perlu diinventarisasi, dikaji, dilindungi, dikembangkan, dan dimanfaatkan. Potensi sumberdaya arkeologi laut di wilayah perairan timur Sumatera masih perlu dikaji lebih lanjut melalui studi pustaka yang mendalam dan pelaksanaan survei inventarisasi yang memanfaatkan kemajuan teknologi sehingga mempermudah pencarian lokasi-lokasi yang berpotensi mengandung tinggalan kapal karam kuna.

[\*]

<sup>15</sup> Sebanyak 50.000 kapal melintasi Selat Malaka setiap tahunnya dan mengangkut sepertiga perdagangan laut dunia. [www.kompas.com](http://www.kompas.com), /14 Juni 2004.

### REFERENSI

- Anonim, *Indeks Sensitivitas Lingkungan Selat Karimata Pesisir Kalimantan Barat dan Belitung*, Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumberdaya Non Hayati. Jakarta: 2002.
- Ditjen Pengawasan dan Pengendalian Sumberdaya Kelautan dan Perikanan, "Kinerja Pengawasan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam", <http://www.dkp.go.id/> 17-01-2005
- H. Ray, 'The South East Asian Connection in Sino-Indian Trade', dalam: R. Schott & J. Guy, *South East Asia & China: Art, Interaction & Commerce*, London: University of London, 1995..
- Julius A.N. Masriat, "Distribusi, Densitas Ikan, dan Kondisi Fisik Oseanografi di Selat Malaka, Makalah Pribadi Pengantar ke Falsafah Sains, Bogor: IPB, 2003.
- K.N. Chauduri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 1985, hlm. 172.
- Laporan Akhir Riset Dinamika Selat Karimata, Jakarta: Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumberdaya Non Hayati, 2007.
- Laporan PANNAS BMKT Tahun 2008
- Mukleroy, Keith. 1978. *Maritime Archaeology*, London: Cambridge University Press.
- Muksalmina Cunda, "Sejarah Asal Muasal Bangsa Aceh", [www.cakradonya.com](http://www.cakradonya.com), Jumat, 19 September 2008.
- Undang-Undang No. 5 tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya
- S.Wirasantosa, Nia Naelul HR., dan Ira Dilenia, "Pengelolaan Situs dan Temuan Bawah Air", *Makalah disampaikan pada Kongres IAAI 2008 dan PIA XI*, Solo, 2008.
- Wells, Tony. *Shipwrecks & Sunken Treasure in Southeast Asia*. Singapore, 1995.
- Wyrtki, K. *Physical Oceanography of Southeast Asean Waters, Naga Report. Vol. 2. Scientific Results of Marine Investigations of the South Cina Sea and the Gulf of Thailand 1956-1961*, California, 1961.
- <http://www.eicships.info/voyages/lost-t.htm/> (diakses pada tanggal 08 Desember 2008)
- [www.kompas.com](http://www.kompas.com), /14 Juni 2004. (diakses pada tanggal 08 Desember 2008)
- <http://www.vocshipwrecks.com/> (diakses pada tanggal 08 Desember 2008)



# Pelabuhan-Pelabuhan Kota Padang Tempo Doeloe

Dr. Gusti Asnan\*

Sejarah pertumbuhan dan perkembangan kota Padang selalu berhubungan dengan aktivitas maritim. Tanpa mengabaikan aspek-aspek yang lain, pelabuhan adalah salah satu aspek maritim yang tidak bisa dipisahkan dari pertumbuhan dan perkembangan kota itu. Adanya pelabuhan telah membuat Belanda (VOC) memilih kota itu sebagai pusat pemerintahan dan kegiatan ekonominya di kawasan barat Sumatera. Hal tersebut kemudian dilanjutkan oleh pemerintahan sementara Inggris, Hindia Belanda, Jepang, dan Republik Indonesia.

Untuk waktu yang lama, setidaknya sampai dikenalnya dan majunya pemanfaatan transportasi darat dan udara, pelabuhan merupakan prasarana transportasi yang sangat penting di wilayah kepulauan. Pelabuhan adalah pintu gerbang utama bagi lalu-lintas barang dan orang. Karena itu tidaklah mengherankan bila sejumlah pusat pemerintahan atau ekonomi di Indonesia di masa lampau bisa tumbuh dan berkembang bila mereka memiliki pelabuhan yang baik serta terletak di jalur yang strategis (tentu saja didukung oleh kondisi politik yang aman dan potensi ekonomi yang melimpah). Sejak pertama kali dibangun, sekitar pertengahan abad ke-17 hingga awal abad ke-20, pelabuhan telah menjadi salah satu prasarana transportasi terpenting di kota Padang, pelabuhan telah menjadi pintu gerbang utama bagi kota Padang, dan pelabuhan telah berperan-serta menempatkan kota Padang menjadi salah satu kota (serta pusat kegiatan politik, sosial, ekonomi, dan budaya) terpenting di Sumatera.

Tulisan ini akan menampilkan beberapa catatan dan ilustrasi mengenai pelabuhan-pelabuhan yang ada di kota Padang di masa lampau. Hal ini dirasa penting, setidaknya untuk jadi perbandingan dengan masa sekarang, saat mana pelabuhan kota Padang tidak lagi menjadi salah satu prasarana transportasi yang banyak diperbincangkan (apalagi dimanfaatkan).

Karena berbagai keterbatasan, maka dalam tulisan ini akan dicoba menampilkan tiga jenis pelabuhan yang pernah ada dan dimanfaatkan di kota Padang, yaitu: pertama, pelabuhan alam; kedua, *reede*, ketiga, pelabuhan buatan.

## Pelabuhan Alam

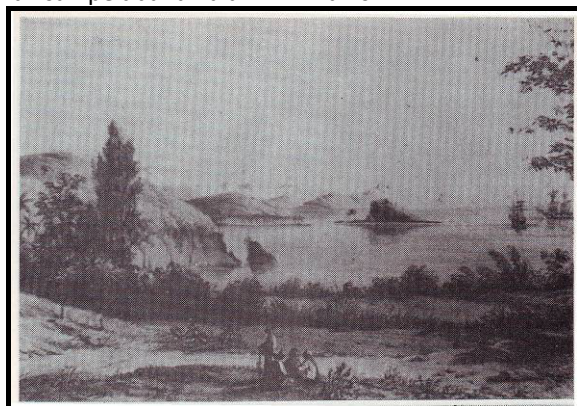
Pelabuhan alam adalah pelabuhan yang hanya memanfaatkan “fasilitas” yang disediakan alam, misalnya hanya dengan memanfaatkan teluk yang memiliki kedalaman yang memadai serta memiliki air yang tenang sehingga memungkinkan kapal berlabuh. Tidak ada fasilitas tambahan (buatan) manusia pada pelabuhan corak ini. Pelabuhan tipe ini hanya berfungsi sebagai tempat berlabuh kapal dalam ukuran besar. Proses pembongkaran barang atau penurunan penumpang dibantu oleh perahu-perahu kecil. Barang dan penumpang langsung turun dari kapal ke perahu. Perahu-perahu tersebut selanjutnya membawa barang dan penumpang ke pantai (ke kawasan Muaro). Begitu juga sebaliknya, barang dan penumpang dibawa dari pantai dan langsung dinaikkan dari perahu ke kapal.

Teluk Air Manis pernah berperan sebagai pelabuhan tipe pertama ini. Air Manis yang terletak di sebelah selatan Padang, sekitar setengah jam berperahu dari Muaro memang cocok menjadi tempat berlabuhnya kapal dalam ukuran besar. Di samping ombaknya yang tidak begitu besar, airnya juga relatif dalam sehingga memungkinkan bagi kapal-kapal dengan bobot yang besar untuk berlabuh. Pelabuhan ini menjadi pelabuhan utama kota Padang pada dekade-dekade permulaan

---

\* Staf Pengajar Jur. Sejarah, Fak. Sastra Unand, Padang. Email: [gasnan@yahoo.com](mailto:gasnan@yahoo.com)

pembangunan kota ini. Gambar 1 memperlihatkan lukisan pelabuhan alam Air Manis.



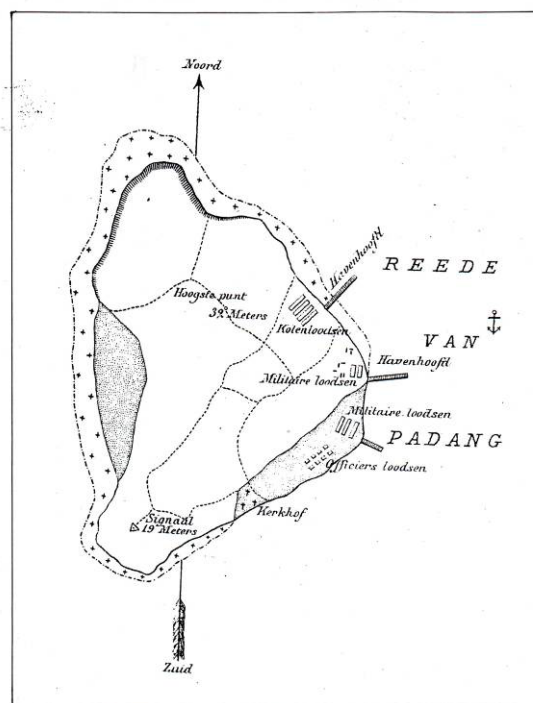
Pelabuhan Alam Air Manis

### Reede

*Reede* adalah nama lain dari pelabuhan yang dikenal dalam dunia pelayaran di zaman Hindia Belanda. Terjemahan “letterlijk” *reede* adalah tempat yang aman bagi kapal berlabuh (S. Wojowasito 1992: 534). *Reede* adalah suatu tipe pelabuhan yang masih sederhana karena hanya memiliki fasilitas yang terbatas. *Reede* diperlukan apabila pada suatu kota pantai tidak memungkinkan dibangun pelabuhan dengan berbagai perlengkapannya. Misalnya kota tersebut berhadapan dengan laut terbuka sehingga ombak begitu besar, keadaan pantai yang sangat curam atau tidak tersedianya ruang yang baik dan cukup untuk membangun pelabuhan dengan segala peralatannya (Bickmore 1868: 385). Keadaan alam kota Padang mirip dengan apa yang dikatakan di atas. Karena itulah kota ini membutuhkan *reede*, dan *reede* itu berlokasi di Pulau Pisang. *Reede* Pulau Pisang terletak di bagian pulau yang terlindung dari hembusan angin yang kuat serta terlindung dari terpaan gelombang ombak Lautan Hindia yang ganas. Lihat Osthoff (1840: 18); Ministrie van Marine (1899: 205).

*Reede* Pulau Pisang juga terletak sekitar 3,5 mil sebelah selatan Padang atau kira-kira setengah jam berperahu dari Muaro. *Reede* ini dibangun pada tahun-tahun pertama abad ke-18 dimanfaatkan secara optimal hingga penggalan terakhir abad ke-19. *Reede* ini terletak pada sisi timur pulau. Pemerintah VOC dan Hindia Belanda memberikan perhatian yang serius bagi *Reede* Pulau Pisang. Berbagai fasilitas pendukung (walaupun dalam jumlah yang terbatas) disediakan sepanjang abad ke-18 dan 19. Beberapa di antara fasilitas tersebut adalah: dermaga sebanyak tiga buah; pergudangan sebanyak empat lokasi (namun tiga di antaranya kemudian dipergunakan untuk kepentingan militer) dan satu sisanya untuk penumpukan batubara; serta sebuah menara suar setinggi 19 meter yang diletakkan pada bagian selatan pulau.

Kapal antar samudera merapat di dermaga dan dari dermaga para penumpang serta barang dibawa ke Muaro dengan perahu, begitu juga sebaliknya penumpang dan barang dari Muaro di bawa ke *reede* dengan perahu (Osthoff 1840: 17-18).. Sejak awal abad ke-18 telah ada asosiasi perahu yang meladeni antara jemput penumpang dan barang antara Muaro dan Pulau Pisang. Setelah mengalami beberapa kali pergantian nama, pada parohan kedua abad ke-19 perkumpulan ini dikenal dengan nama *Padangsche Prauvenver Maatschappij*. Di samping itu juga ada beberapa buah perahu yang beroperasi atas nama pribadi, di antaranya perusahaan perkapalan Diamond & Co. Jadi ada kompetisi antara berbagai penyelenggara pelayanan tersebut. Peta 1 menginformasikan keadaan *Reede* Pulau Pisang.



Peta Reede Pulau Pisang

### Pelabuhan Muara dan Emmahaven

Pelabuhan buatan sesungguhnya terdiri dari dua bentuk utama. Pertama, pelabuhan yang dibuat dengan cara melengkapi pelabuhan alam yang telah ada sebelumnya dengan berbagai fasilitas. Kedua, pelabuhan yang dirancang dan dibangun secara khusus serta dibangun di lokasi yang baru sama sekali (dalam artian peruntukkan lahan itu pada waktu sebelumnya bukan untuk pelabuhan). Kota Padang memiliki kedua tipe pelabuhan buatan ini. Pelabuhan dengan tipe pertama diwakili oleh pelabuhan Muaro dan pelabuhan tipe kedua diwakili oleh Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur).

Pelabuhan Muaro dibangun pada kawasan yang sebelumnya secara tradisi telah dimanfaatkan oleh penduduk setempat sebagai tempat tambatan perahu mereka (juga tempat bongkar muat barang serta turun naik penumpang). Pelabuhan ini terletak di muara Batang Arau. Karena banyaknya endapan lumpur yang dibawa sungai dari daerah hulu maka hanya kapal dengan ukuran kecil yang bisa masuk serta melakukan aktivitas di pelabuhan ini. Pada masa VOC kapal-kapal yang bisa bersandar di pelabuhan ini umumnya dengan ukuran hingga 200 ton. Namun pada pertengahan abad ke-19, karena pendangkalan hanya kapal-kapal dengan ukuran “sangat kecil” yang bisa merapat (di bawah 12 ton) (ARNAS Swk 152/5).

Pelabuhan Muaro mulai dikembangkan secara serius oleh VOC. Dermaga dibangun di sebelah utara muara sungai dan itu dilakukan pertama kali pada akhir abad ke-17. Sepanjang sejarahnya, dilakukan beberapa kali perbaikan dan penambahan panjang dermaga. Perbaikan dan penambahan yang paling penting dilakukan pada tahun 1850-an dan 1870-an. Pelabuhan Muaro juga dilengkapi dengan sejumlah fasilitas lain seperti pergudangan, kantor syahbandar, dan menara suar. Jalan raya yang menghubungkan pelabuhan dengan bagian kota yang lain juga tersedia dengan cukup baik. Ketika pemerintah Hindia Belanda membangun jaringan jalan kereta api, pelabuhan ini juga dilintasi oleh rel yang menghubungkannya dengan jalur utama, dan itu sangat memudahkan bagi mobilitas barang dan penumpang yang akan menggunakan pelabuhan Muaro. Gambar 2 menampilkan suasana pelabuhan Muaro yang dilengkapi dengan jaringan rel kereta api.



Pelabuhan Muaro

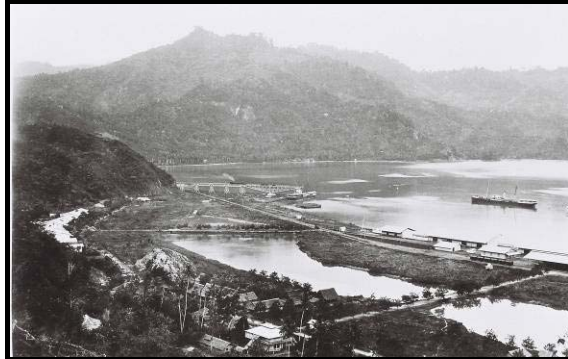
Keberadaan pelabuhan Muaro dan *Reede* Pulau Pisang tidak bisa dipisahkan antara satu dengan yang lainnya. Karena itu, dalam berbagai sumber sejarah yang dibuat pemerintah Hindia Belanda, bila penguasa kolonial tersebut menyebut pelabuhan Padang, maka sesungguhnya itu berarti Pelabuhan Muaro dan *Reede* Pulau Pisang. Sehingga bila tahun 1870 Batavia menyatakan Pelabuhan

Padang bersama-sama dengan pelabuhan Batavia, Semarang, Surabaya dan Makasar sebagai pelabuhan kelas A, sebuah pelabuhan yang dapat melayani kegiatan pelayaran nasional maupun internasional, serta melayani kegiatan ekspor-impor semua komoditas perdagangan, maka itu berarti hasil dari penilaian yang dilakukan terhadap berbagai fasilitas yang dimiliki Pelabuhan Muaro dan *Reede* Pulau Pisang (“Ordonantie 31 Desember 1873” dalam *Staatblad* No. 264, 1873; *ENI* III: 539)..

Pada akhir tahun 1880-an pemerintah membangun pelabuhan baru di kota Padang, yakni pelabuhan Emmahaven. Ada beberapa latar belakang pembangunan pelabuhan ini, dua di antaranya adalah: pertama, dibutuhkan sebuah pelabuhan yang representatif yang mampu melayani kegiatan ekspor batubara yang ditambang di Ombilin (sejak perempat terakhir abad ke-19 pemerintah Hindia Belanda bersungguh-sungguh mendukung eksplorasi dan eksploitasi batubara di Sawahlunto); kedua, sehubungan dengan alasan pertama, *reede* yang ada di Pulau Pisang atau Pelabuhan Muaro dinilai tidak mampu menampung jumlah batubara yang akan diekspor serta tidak mampu menampung bersandarnya kapal-kapal yang lebih besar untuk keperluan itu. Pelabuhan ini diresmikan bersamaan waktunya dengan pemakaian jalan kereta api ruas Emmahaven-Padang, Padang Panjang-Muaro Kelaban pada tahun 1892 (“De Eerste October 1892 ...1893: 14).

Pelabuhan Emmahaven dibangun dengan menyediakan empat buah dermaga, empat buah gudang besar, satu buah gudang dalam ukuran sedang, satu kantor pemeriksaan barang, satu kantor *havenmeester*, satu kantor bea cukai, kantor agen perusahaan perkapalan. Masih dalam kompleks pelabuhan ini juga dibangun stasiun kereta api yang menghubungkan pelabuhan ini dengan kota Padang (*Verslag van de Kamer... 1911 : 38*). Luas areal pelabuhan ketika baru selesai dibangun ini sekitar 1 km<sup>2</sup> dan ke arah laut terdapat dua pemecah gelombang yang masing-masing mempunyai panjang 260 meter dan 900 meter („*Nederlandsch Indische Havens...1920: 64*).. Tidak jauh di luar kompleks pelabuhan dibangun depot penumpukan dan pengisian batu bara. Depot pengisian batu bara yang ada di Pelabuhan Emmahaven ini merupakan yang tercanggih di Asia Tenggara untuk waktu itu (Lekkerkerker 1916: 293). Ada tiga corong pengisian batu bara di pelabuhan ini dengan total kapasitas 280 ton per jam. Dua corong pengisian dengan dengan masing-masing berkapasitas 120 ton per jam dan yang satu lagi berkapasitas 40 ton per jam (“*Nederlandsch Indische Havens... 1920: 65..* Sejak diresmikan hingga tahun 1906 pelabuhan ini selalu ditingkatkan kondisinya antara lain dengan memperdalam kolam pelabuhan. Kedalam-

an pelabuhan yang semula hanya 7,5 meter diperdalam menjadi 10 meter lewat tiga kali pengerukan pada tahun 1901, 1903 dan 1905 („Emma-haven... 1909: 827). Gambar 3 menampilkan keadaan Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur) beberapa saat setelah selesai dibangun.



*Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur)*

Pembangunan Emmahaven merupakan klimaks dari keberadaan pelabuhan di kota Padang. Dalam kurun waktu yang tidak begitu lama, Emmahaven memang berhasil menjadi sebuah prasarana transportasi laut terpenting di bagian barat Sumatera khususnya dan seluruh Pulau Andalas ini pada umumnya. Namun, kejayaan itu tidak begitu lama dinikmati pelabuhan yang kemudian dikenal dengan nama Teluk Bayur ini. Beberapa saat setelah Emmahaven diresmikan, pemerintah Hindia Belanda juga membangun Pelabuhan Sabang yang juga dirancang sebagai depot pengisian batubara bagi kapal-kapal yang ingin melayari samudera Hindia. Seiring dengan itu, Belawan juga tampil menjadi pelabuhan laut yang penting karena banyaknya komoditas perdagangan yang bisa dimuat dan dibongkar di sana serta tampilnya Medan sebagai kota niaga yang terkemuka. Hal ini menyebabkan kapal-kapal Eropa yang semula menyinggahi Emmahaven mengalihkan rutenya ke Belawan. *Last but not least*, semakin berkurangnya aktivitas perekonomian di Sumatera Barat pada akhir dekade 1920-an juga membuat semakin sedikitnya kapal antar samudera yang singgah di Emmahaven. Akhirnya depresi tahun 1930-an menjadi faktor pemicu utama mundurnya kegiatan pelabuhan Emmahaven dan juga pelabuhan Muaro (Gusti Asnan 2007: 311). Dan sejak itu kedua pelabuhan ini tidak pernah lagi mengalami kejayaannya seperti di masa-masa doeloe.

## Penutup

Keberadaan pelabuhan sangat ditentukan oleh sejumlah faktor. Dua di antaranya adalah: pertama, tersedianya barang yang akan dibawa dalam jumlah yang cukup besar. Kapal yang menggunakan pelabuhan adalah sarana transportasi yang memiliki daya angkut dalam jumlah yang besar.

kedua, relatif tidak adanya saingan dari sarana transportasi yang lain.

Kemunduran pelabuhan-pelabuhan yang ada di kota Padang – bagaimanapun – berhubungan erat dengan dua faktor yang disebutkan di atas. Sejak tahun 1930-an Sumatera Barat tidak lagi menghasilkan komoditas ekspor dalam jumlah yang banyak dan tidak lagi merupakan daerah yang membutuhkan barang impor dalam jumlah yang besar. Di samping itu, sejak perempat kedua abad ke-20 juga telah hadir sarana transportasi yang lain yang menjadi saingan utama kapal laut, seperti bus, *vracht auto* (keduanya mulai hadir tahun 1915), dan pesawat terbang (mulai hadir tahun 1935). Dan keberadaan saingan ini semakin lama semakin *sophisticated* sehingga membuat kapal laut semakin ditinggalkan dan pelabuhan juga semakin “asing” bagi para pengguna jasa transportasi dibandingkan dengan terminal dan bandara.

Akhirnya lagu “Teluk Bayur” yang didendangkan Erni Djohan dengan sangat mempesona itu hanya tinggal baris pertama stanza pertamanya saja lagi: “Selamat tinggal Teluk Bayur permai.....”

## Daftar Kepustakaan

- ANRI Swk 152/5, *Maandrapporten*, 1857.
- Bickmore, Albert S., *Travel in the East Indian Archipelago*. London: John Murray, 1868.
- “De Eerste October 1892 in de Emmahaven en te Padang”, *TBB*, 8, 1893, hal. 14-29.
- Encyclopaedie van Nederlandsch Indie*. ‘s-Gravenhage-Leiden: Martinus Nijhoff-E.J. Brill, 1921.
- Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*. Yogyakarta: Ombak, 2007.
- Lekkerkerker, *Land en Volk van Sumatra*. Leiden: E.J. Brill, 1916.
- Ministerie van Marine, Afdeeling Hydrographie, *Zeemansgids voor den Oost-Indisches Archipel* (Deel I). ‘s-Gravenhage: Mouton & Co., 1899.
- “Nederlandsch Indische Havens” dalam *Havenswezen: Mededelingen en Rapporten van Dep. Der Burgerlijke en openbare Werken*, No. 55, Februari 1920.
- “Ordonantie 31 Desember 1873” dalam *Staatblad van Nederlandsch Indie* No. 264, 1873.
- Osthoff, H.L., *Beschrijving van het Vaarwater Langs de Westkust van Sumatra tusschen Padang en Tapanoeli*. Batavia: Lands-Drukkerij, 1840.
- S. Wojowasito, *Kamus Umum Bahasa Belanda-Indonesia*. Jakarta: Ichtiar Baru van Hoeve, 1992.
- Verslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Padang 1911*.

[\*]



# Kepulauan Riau

## Pintu Gerbang Aktivitas Maritim di Bagian Barat Nusantara

Stanov Purnawibowo, S.S.\*

### Abstract

*Maritime and trades activities in southeast Malaka Strait, exactly locate in Riau Archipelago can indicate by ethnographic and archaeological remains which has found in several location. However, its likes ceramics, traditional boat made and others, can help to describe about trade and maritime activities in Riau Archipelago. These makes Riau Archipelago was a west Archipelago gate of maritime activities.*

**Kata kunci:** aktivitas maritim, perdagangan, Selat Malaka

### I. Pendahuluan

Tidak dapat dipungkiri bahwa Selat Malaka merupakan jalur perdagangan maritim internasional berabad-abad lamanya hingga sekarang. Pada khususnya di bagian tenggara Selat Malaka yang merupakan daerah strategis. Secara geografis, Kepulauan Riau merupakan gugusan kepulauan yang sangat ideal sebagai *barrier* (rintangan) arus laut. Mengingat teknologi navigasi pelayaran dan aktivitas perdagangan maritim pada masa lalu masih sangat sederhana, yaitu mengandalkan pelayaran dengan menyusuri pantai. Pemanfaatan kondisi angin barat dan angin timur yang bertiup di sekitar Selat Malaka memberikan kesempatan bagi pengembangan jalur pelayaran barat-timur dan utara-selatan pulang-balik secara teratur. Hal ini memungkinkan berkembangnya aktivitas perdagangan maritim di Selat Malaka yang kelak di kemudian hari berlangsung secara berkelanjutan (Koestoro, dkk.,: 2004a:1).

Dalam perjalanan sejarahnya Selat Malaka dikuasai oleh hegemoni Kerajaan Sriwijaya sekurang-kurangnya sejak abad ke-7 sebagai kerajaan maritim yang cukup disegani di Nusantara pada waktu itu. Pada masa berikutnya, sekitar abad ke-14 hingga, wilayah ini silih berganti dikuasai oleh kerajan-kerajaan Islam yang ada di wilayah Pulau Sumatera. Masa berikutnya hegemoni bangsa Eropa, salah satunya bangsa Portugis menguasai Malaka tepatnya pada tahun 1511.

Mengacu pada berbagai sumber, antara lain yang dibuat oleh Tome Pires dapat diketahui bahwa menjelang abad ke-16 bermunculan pusat-pusat kekuasaan baru di kiri-kanan Selat Malaka. Dalam kompetisi di antara pusat-pusat kekuasaan tersebut, jelas bahwa faktor ekonomi dan politik sangat menentukan bagi pembentukan pengaruh. Pada akhir abad ke-14 Malaka telah berkembang sebagai pusat perdagangan yang besar di kawasan Asia. Untuk menjamin keamanan dan kestabilan dalam menciptakan kondisi yang baik bagi kelangsungan perdagangannya, Malaka menjalankan ekspansi serta meluaskan pengaruhnya. Kepulauan Riau merupakan salah satu daerah yang termasuk dalam pengaruh Malaka. Pada abad ke-15 Malaka berkedudukan sebagai pusat perdagangan di Asia pada umumnya, dan Nusantara pada khususnya (Koestoro, dkk.,: 2004a:1).

Dalam hal ini permasalahan yang akan dibahas adalah bukti-bukti arkeologis tentang peranan Kepulauan Riau sebagai pintu gerbang aktivitas maritim di bagian barat Nusantara, khususnya di wilayah Selat Malaka pada masa lalu. Tulisan ini bertujuan untuk memberikan gambaran umum, Kepulauan Riau sebagai pintu gerbang di bagian barat Nusantara dalam ranah perdagangan dan aktivitas maritim pada masa lalu. Tulisan bersifat eksploratif, alur penalaran induktif digunakan dalam tulisan ini untuk mendapatkan generalisasi umum. Data yang dipakai merupakan sampel data arkeologi yang diperoleh dari hasil penelitian arkeologi di Pulau Lingga, Pulau Buaya dan Tanjungpinang. Dalam tulisan ini, ruang lingkup pembahasan data dibatasi pada data yang diperoleh dari hasil penelitian arkeologi di Pulau Lingga, Pulau Buaya dan Tanjungpinang, khususnya yang berkenaan dengan aktivitas maritim dan perdagangan.

\* Staf peneliti Balai Arkeologi Medan, Alumnus Arkeologi UGM

Berdasarkan uraian di atas, untuk mengetahui jejak aktivitas maritim yang pernah ada di bagian tenggara Selat Malaka, khususnya di wilayah Kepulauan Riau adalah melalui kajian arkeologi maritim, yaitu studi arkeologi yang mengkhususkan kajiannya pada segala aktivitas masa lalu berkaitan dengan dunia maritim. Termasuk di dalamnya segala sesuatu akibat dari aktivitas kemaritiman masa lalu, tercermin dalam wujud budaya material yang ditemukan tidak hanya di wilayah perairan (laut, sungai dan danau) tetapi juga di daratan (Koestoro, dkk, 2004b:30).

## II. Kepulauan Riau Sebagai *Barrier* di Selat Malaka

Kepulauan Riau secara geografis terletak di bagian tenggara Selat Malaka terletak di sekitar N 01° 07' 24" E 103° 16' 48" hingga N 01° 14' 36" E 104° 36' 13" serta S 0° 41' 50" E 104° 20' 44" hingga S 0° 23' 50" E 105° 04' 35" (sumber: [www.googleearth.com](http://www.googleearth.com)). Saat ini secara administrasi berada dalam wilayah Provinsi Kepulauan Riau sebagai bagian wilayah pemekaran dari Provinsi Riau sejak 24 September 2002 (Koestoro, dkk., 2003:4). Kepulauan Riau merupakan *barrier* dan 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. Wilayahnya yang berhadapan dengan Selat Malaka memungkinkan menjadi tempat pendaratan bagi pedagang dari berbagai belahan dunia. Sebagian peninggalan arkeologis di Kepulauan Riau telah dideskripsi dan dipetakan, namun di beberapa pulau masih menyimpan bukti lain yang menunjukkan keterkaitan dengan kejayaan Kerajaan Melayu Riau pada masa lalu, yang pada masanya telah menjalin hubungan dengan daerah lain.



Gambar 1. Peta Lokasi Kepulauan Riau (dalam lingkaran kuning, tanpa skala)

Aktivitas perdagangan maritim yang terjadi di bagian tenggara Selat Malaka, terutama 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 hingga penguasaan bangsa Eropa di Nusantara abad ke-19. 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 sebagai *barrier* bagi aktivitas pelayaran maupun para pedagang dari dan menuju ke wilayah Nusantara.

Selain para saudagar Arab, India dan Cina, bangsa Melayu juga dikenal sebagai pedagang, suku bangsa Melayu merupakan etnis mayoritas yang mendiami wilayah Kepulauan Riau. Mereka digambarkan sebagai orang-orang laut. Selama berabad-abad, bangsa Melayu memainkan peran penting dalam membuat rute awal pelayaran dari dan ke Nusantara melalui Selat Malaka.

## III. Data Arkeologis di Wilayah Kepulauan Riau

Wilayah Kepulauan Riau kaya peninggalan masa lalu, khususnya yang berkenaan dengan aktivitas perdagangan maritim. Data arkeologis yang dapat dijadikan sebagai fakta dari masa lalu yang berkenaan dengan perdagangan dan aktivitas maritim lainnya, antara lain data fragmen keramik asing, mata uang asing, teknologi pembuatan perahu tradisional daerah Kepulauan Riau serta beberapa toponim kampung. Beberapa di antaranya berada di permukaan tanah, dan sebagian data terletak di bawah air terutama artefak lepas.

### III.1. Keramik asing

Fragmen keramik yang ditemukan berasal dari daerah Pulau Lingga, walaupun analisa lengkapnya belum ada, tetapi fragmen keramik asing tersebut diidentifikasi berasal dari Cina dan Eropa. Umumnya fragmen keramik tersebut berwarna coklat dengan glasir transparan yang berumur relatif muda, seperti misalnya guci besar berhiaskan naga yang hingga kini masih digunakan sebagai wadah pada rumah-rumah etnis Cina. Sampel data fragmen keramik tersebut diperoleh dari dua tempat yang berlainan, yaitu dari Istana Damnah dan Makam Merah. Fragmen keramik tersebut menunjukkan fungsi asalnya sebagai wadah dan bukan wadah. Bentuk wadah meliputi piring, botol dan mangkuk, sedangkan yang bukan wadah berupa fragmen kap lampu dan bagian sudut

bangunan (?). Temuan tersebut diindikasikan sebagai keterkaitan antara fragmen keramik dengan bangunan monumentalnya. Temuan kap lampu dan sudut bangunan menunjukkan keterkaitan yang erat antara temuan tersebut dengan Istana Damnah, dan data tersebut hanya ditemukan di istana (Koestoro, dkk., 2001:29).

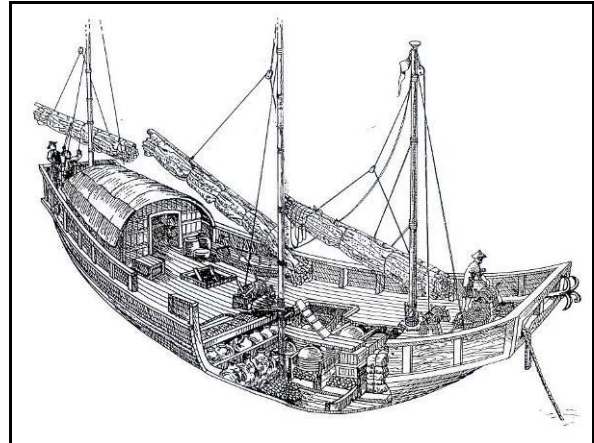
Adapun temuan fragmen keramik asing yang berasal dari Kota Tanjungpinang ditemukan di tiga lokasi situs, yaitu situs Kota Lama, Situs daeng Marewa dan situs Daeng Celak. Temuan fragmen keramik yang berasal dari situs Kota Lama antara lain:

1. Satu keping fragmen keramik bagian dasar berwarna krem tanpa glasir yang berasal dari Cina, masa Dinasti Yuan abad ke-13 -- ke-14.
2. Satu keping fragmen keramik *stoneware* bagian dasar berwarna krem tanpa glasir yang berasal dari Cina, masa Dinasti Yuan -- Ming abad Ke-14.
3. Empat keping fragmen keramik Cina dari masa Dinasti Ming dari abad ke-15 dan ke-16 yang terdiri dua fragmen bagian dasar berwarna putih dengan glasir putih tipis dihiasi motif floral berwarna biru di kedua sisinya, serta dua fragmen bagian badan berwarna putih dengan glasir putih tipis dengan motif hias floral berwarna biru pada sisi luarnya.
4. Dua fragmen keramik masing-masing adalah: fragmen keramik bahan *stoneware* bagian dasar berglasir hijau pada satu sisi dan glasir coklat muda pada sisi lainnya, fragmen keramik bagian dasar berglasir coklat tua tipis di kedua sisinya. Glasir pada kedua fragmen keramik tersebut tidak sampai menutupi bagian dasar keduanya. Berasal dari Cina masa Dinasti Ming abad ke-17.
5. Sebelas fragmen keramik yang terdiri dari: sembilan fragmen bagian dasar, satu bagian bibir serta dua bagian badan. Keseluruhan fragmen tersebut dilapisi glasir putih tipis, beberapa di antaranya dihiasi motif floral dan geometris berwarna biru, terdapat satu karakter aksara Cina pada satu fragmen bagian dasar. Fragmen tersebut berasal dari Cina masa Dinasti Qing dari abad ke-18 -- ke-19.
6. Empat fragmen keramik *swatouw* dari abad ke-17 -- ke-18, terdiri dari tiga fragmen bagian dasar berglasir putih kebiruan dengan motif floral berwarna biru, serta satu fragmen bagian bibir dengan motif hias floral warna biru.
7. Empat fragmen keramik yang terdiri dari satu fragmen bagian tutup wadah yang dihiasi goresan bermotif floral dan dilapisi glasir coklat tipis, sebuah fragmen bagian dasar tanpa motif hias dengan glasir coklat tipis, serta sebuah fragmen bagian bibir berwarna krem yang dihiasi goresan bermotif sulur-suluran tanpa

diglasir. Berasal dari Cina masa Dinasti Qing abad ke-18 -- ke-19.

8. Satu fragmen *stoneware martaban* Thailand dari abad ke-15 -- ke-16, bagian sebuah pegangan wadah berwarna oranye tanpa glasir dan motif hias.

Temuan fragmen keramik yang berasal dari situs Daeng Marewa berjumlah enam fragmen terdiri dari: lima fragmen keramik Qing dari abad ke-18 -- ke-19 yang merupakan fragmen bagian dasar dengan glasir putih tipis, dihiasi motif floral dan geometris berwarna biru; satu fragmen keramik Ming dari abad ke-17 berbahan porselin yang merupakan fragmen bagian dasar berwarna putih dengan glasir tipis berwarna krem. Adapun temuan fragmen keramik dari situs Daeng Celak berupa tiga fragmen keramik *swatouw* dari abad ke-17 -- ke-18 merupakan fragmen bagian dasar berglasir putih kebituan dengan motif hias floral berwarna biru (Koestoro, dkk., 2004a: 44 -- 45).



Gambar 2. Kapal dagang dan barang dari Cina (sumber: Loviny, 1996).

Selain data di atas, ditemukan fragmen keramik dari lokasi kapal barang yang karam di pesisir pantai Pulau Buaya bagian dari kepulauan Lingga, Kepulauan Riau pada tahun 1989. Lokasi tersebut tepatnya berada di N 0° 11' E 104° 13'. Sekitar 90 km arah selatan dari Pulau Batam. Jumlah fragmen keramik yang ditemukan tidak kurang dari 31.302 fragmen keramik yang tertimbun bersama pecahan fragmen lainnya. Adapun fragmen keramik yang ditemukan terdiri dari berbagai macam bentuk di antaranya mangkuk, *basins*, *jars*, kendi serta *covered boxes* dengan beragam ukuran, yang diperkirakan merupakan barang pakai sehari-hari. Diperkirakan total keseluruhan lebih dari 32.000 wadah keramik berbahan *stoneware*, porselin, *earthenware* lainnya diangkut kapal tersebut. Diperkirakan kapal barang tersebut berasal dari Cina yang tenggelam sekitar abad ke-12 atau awal abad ke-13, awal dari masa pemerintahan Dinasti Song Selatan (1127 -- 1279 M) serta tampak keasliannya berasal

dari wilayah Provinsi Guangdong dan Fujian, serta sebagian kecil berasal dari Jingdezhen, Provinsi Jiangxi (Ridho & McKinnon, 1998: IV -- X, 1 -- 6).

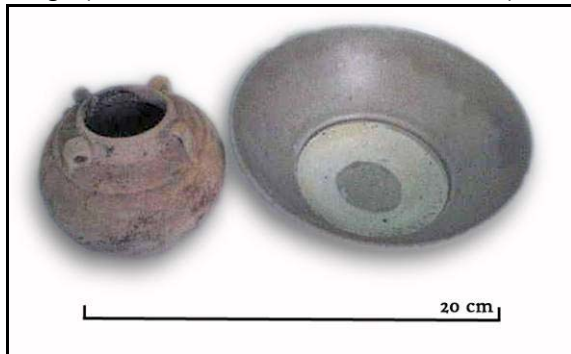


Foto 1. Beberapa bentuk keramik dari Pulau Buaya (Koleksi Balai Arkeologi Medan)

### III.2. Mata uang

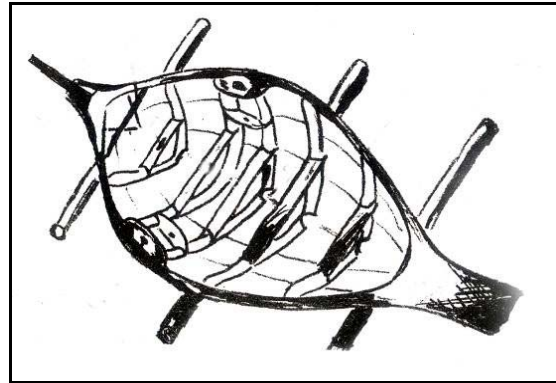
Selain fragmen keramik di lokasi kapal karam, ditemukan juga beberapa mata uang asing berasal dari Cina dengan karakter huruf Cina yang sudah rusak (*Gai*) *yan tung bao* yang merupakan atribut mata uang dari masa Dinasti Tang 618 -- 906 M (Ridho & McKinnon, 1998: X). Selain dari kapal karam, temuan mata uang asing juga ditemukan di sekitar Kota Tanjungpinang berjumlah lima buah yang diidentifikasi berbahan logam (timah hitam?). Dua buah di antaranya adalah mata uang VOC yang dicirikan dengan lambang perusahaan dagang Belanda tersebut (perisai bergambar singa di bagian tengah dan mahkota di bagian atas). Adapun tiga mata uang lainnya masing-masing menggunakan aksara Arab dengan bertuliskan *Kali Malik Al-Adil* pada satu sisinya, sedangkan pada sisi lainnya tidak dapat terbaca karena kondisinya sudah aus (Koestoro, dkk., 2004a: 45 -- 46).

Mata uang VOC kemungkinan besar adalah mata uang yang dikeluarkan pada tahun 1727 yang di sekeliling lambang perisai bertuliskan *luctor et emergo*. Mengenai tiga mata uang yang bertuliskan aksara Arab, untuk sementara dapat dihubungkan dengan mata uang yang dikeluarkan oleh Kerajaan Sambas dan Mempawah (di Kalimantan) pada tahun 1819 dan 1822 (Koestoro, dkk., 2004a: 45 -- 46).

### III.3. Teknologi pembuatan perahu tradisional

Aktivitas manusia dalam beradaptasi dengan lingkungan perairan, salah satunya adalah dengan adanya moda transportasi laut berupa perahu. Salah satu data etnografi masyarakat di Kepulauan Riau adalah masyarakat bahari di daerah Dompok Seberang daerah sebelah barat Pulau Bintan. Perahu tradisional masyarakat Dompok Seberang bernama Kolek Selat. Teknologi pembuatan perahu tersebut telah mereka miliki sejak masa lalu serta dikembangkan secara turun temurun. Secara umum

bentuk perahu tradisional Kolek Selat adalah melengkung, kelengkungan terutama dapat dilihat pada bentuk lantai dan dinding, termasuk bagian dalam perahu tersebut. Bagian depan dan belakang berbentuk *sayung*. Dasar perahu dibuat melengkung, agar tidak mudah karam bila diterpa gelombang, kecuali gelombang besar serta badai yang kuat, mudah didayung meskipun di daerah arus kuat yang deras serta mudah dikemudikannya (Suarman, 1995:121 dan 123).



Gambar 3. Perahu Kolek Selat (sumber: Suarman, 1995:147)

Adapun perahu Kolek Selat dimanfaatkan oleh masyarakat Dompok Seberang sebagai sarana untuk bernelayan, mencari kayu bakau di pinggir pantai, mencari kayu di hutan, mencari pasir dan sebagai sarana transportasi antar pulau. Pada dasarnya perahu tersebut digunakan sebagai sarana transportasi oleh masyarakat penggunanya. Pemanfaatan perahu sebagai sarana aktivitas perdagangan maritim antar pulau telah dilakukan oleh masyarakat Dompok Seberang secara turun temurun.

### III.4. Toponim

Beberapa toponim daerah menunjukkan nama suku tertentu, sampel toponim daerah diambil dari beberapa toponim kampung di Pulau Lingga. Walaupun sebenarnya terdapat banyak toponim daerah di Kepulauan Riau. Berkenaan dengan aktivitas perdagangan maritim, perekonomian Kerajaan Lingga lebih banyak menitikberatkan pada sektor perdagangan. Selain sebagai daerah transit, produsen, sekaligus pasar perdagangan antarpulau dan antarnegara. Adapun toponim kampung-kampung menunjukkan nama suku tertentu, sehingga dapat diketahui bahwa pada masa Kerajaan Lingga dijadikan sebagai pusat perdagangan telah banyak disinggahi oleh berbagai suku bangsa. Nama kampung-kampung tersebut adalah Kampung Bugis, Siak, Pahang, Kerinci, Cina, dan lain-lain. Pedagang antar pulau seperti dari Bugis, Siak, Kerinci dan Cina melakukan transaksinya di Pulau Lingga. Pedagang tersebut membawa barang dagangan dari daerah asal



mereka, menjualnya serta membawa barang dagangan yang laku dijual di daerahnya. Letak kampung-kampung tersebut umumnya berada di sekitar tepi Sungai Daik, yang merupakan salah satu akses keluar masuknya pedagang dari dan ke Lingga. Daerah tepi sungai tersebut merupakan lokasi berlangsungnya proses jual-beli (pasar) komoditi yang merupakan hasil alam Kerajaan Lingga maupun dari daerah luar pulau (Koestoro, dkk., 2001:29).

#### IV. Pembahasan

Lokasi yang strategis Kepulauan Riau menjadikannya sebagai daerah lokasi perdagangan serta aktivitas maritim di bagian barat Nusantara, khususnya di Selat Malaka. Sebagai jalur perdagangan dan aktivitas maritim dunia, Selat Malaka telah memainkan peranan penting sejak masa lalu. Hal tersebut dibuktikan dengan keberadaan temuan data arkeologis berupa fragmen keramik asing, mata uang asing maupun lokal, data etnografi perahu tradisional Kolek Selat serta nama toponim daerah/kampung.

Keramik merupakan barang impor lintas wilayah yang memiliki makna tidak hanya sebagai barang yang berdiri sendiri, tetapi merupakan bagian dari aliran barang (*flow of goods*) dari tempat produksinya sampai ke konsumennya (Harkanti-ningasih, 2006:6). Tinggalan arkeologis berupa fragmen keramik dan koin logam asing dapat membantu deskripsi pola atau sistem dari aktivitas maritim dan perdagangan masa lalu, walaupun secara langsung maupun tidak langsung data tersebut harus didukung oleh data kontekstualnya dalam sebuah situs maupun antar situs arkeologisnya.

Tidak dapat dipungkiri, teknologi produksi dan pembuatan keramik (dari bahan *stoneware* serta porselin) belum dikenal oleh masyarakat Nusantara pada umumnya. Produksi massal keramik menjadi dominasi Cina dan sebagian daerah Asia Tenggara daratan yang terpengaruh oleh kekuasaan Cina pada masa lalu. Baru pada masa yang lebih muda, khususnya di daerah Singkawang, Kalimantan Barat terdapat tempat produksi keramik yang meniru keramik Cina. Hegemoni Cina dalam perdagangan keramik telah dimulai sejak zaman Dinasti Han sekitar abad ke-20 SM -- ke-220 M hingga sekarang.

Keberadaan barang yang diproduksi dari daerah luar Nusantara serta keberadaan temuan data berupa alat tukar, dalam hal ini mata uang dapat dijadikan sebagai indikasi adanya aktivitas pertukaran/jual-beli dari daerah lain dengan penduduk lokal khususnya pada masa lalu di daerah Kepulauan Riau.

Adapun data toponim sebuah daerah/kampung yang terletak di Pulau Lingga, dapat dijadikan sebagai bukti keberadaan orang-orang dari daerah luar yang datang ke suatu daerah untuk tujuan tertentu. Biasanya suku bangsa-suku bangsa dari daerah luar berkelompok pada suatu daerah tertentu, baik disengaja maupun tidak, atau bahkan adanya pengaruh politik dari para penguasa setempat yang menghendaki penataan/pengaturan lokasi untuk kepentingan ekonomi, politik, sosial, budaya dan keamanan wilayahnya. Secara umum nama toponim dikenali dari etnis yang berdomisili.

Data lain sebagai pendukung keberadaan aktivitas perdagangan dan maritim di wilayah Kepulauan Riau adalah adanya teknologi pembuatan perahu tradisional yang disebut dengan Kolek Selat pada masyarakat Dompang Seberang, di sebelah barat Pulau Bintan. Teknologi pembuatan perahu tradisional yang disebut oleh masyarakat setempat Kolek Selat, diwariskan turun temurun oleh leluhur masyarakat Dompang Seberang khususnya, dan masyarakat di Kepulauan Riau pada umumnya telah menjadikan bukti yang tidak terelakkan bagaimana masyarakat yang berdomisili di daerah kepulauan beradaptasi dengan lingkungan perairan dalam rangka mempertahankan serta memenuhi kebutuhan hidupnya.

Keberadaan fakta masa lalu yang ditemukan di sebagian wilayah Kepulauan Riau, menunjukkan bahwa lokasi Kepulauan Riau sebagai lokasi yang strategis dan terletak pada jalur perdagangan internasional selama berabad-abad silam telah menjadikan karakter masyarakatnya sebagai masyarakat bahari dan pedagang antar pulau, khususnya di Kepulauan Riau. Walaupun ada juga masyarakat setempat yang memiliki profesi selain pedagang atau nelayan. Berkenaan dengan aktivitas perdagangan dan maritim di Kepulauan Riau, tidak dapat dipungkiri bila Kepulauan Riau memiliki peran yang strategis sebagai *barrier* serta pintu gerbang perdagangan dan aktivitas maritim di Selat Malaka yang merupakan pintu gerbang di bagian barat Nusantara.

#### V. Penutup

Keberadaan aktivitas perdagangan dan maritim di Kepulauan Riau secara umum dapat ditelusuri melalui tinggalan data arkeologis dan etnografi yang terdapat di beberapa daerah tersebut. Kepulauan Riau secara geografis maupun masyarakatnya memiliki nilai strategis dalam dunia perdagangan dan maritim, khususnya yang berada di bagian barat Nusantara. Aktivitas maritim, terutama yang dimaksud berkenaan dengan pelayaran dan perdagangan. Lokasi yang strategis sebagai kepulauan *barrier* dan tempat singgah bagi

para pedagang yang menggunakan jalur laut, menjadikan Kepulauan Riau sebagai pintu gerbang bagian barat Nusantara bagi aktivitas perdagangan dan maritim, baik yang menuju maupun keluar Nusantara.

#### Kepustakaan

Harkantiningasih, Naniek, 2006. **Aspek Arkeologi Dalam Penelitian Keramik.** Orasi Pengukuhan Profesor Riset Bidang Arkeologi. Jakarta: Puslitbang Arkenas.

Koestoro, L. Partanda, dkk., 2001. **Penelitian Arkeologi Di Pulau Lingga, Kabupaten Kepulauan Riau, Provinsi Riau.** Berita Penelitian Arkeologi No. 05. Medan: Balai Arkeologi Medan.

\_\_\_\_\_, dkk., 2003. **Riau Merentang Zaman (Tinjauan Arkeologis Daerah Riau)** Berita Penelitian Arkeologi No.09. Medan: Balai Arkeologi Medan.

\_\_\_\_\_, dkk., 2004a. **Arkeologi Kota Tanjungpinang, Provinsi Kepulauan Riau.** Berita Penelitian Arkeologi No.11. Medan: Balai Arkeologi Medan.

\_\_\_\_\_, dkk., 2004b. **Sekilas Balai Arkeologi Medan Dalam Pengembangan dan Pemasyarakatan Ilmu Serta Pengembangan Kebudayaan.** Medan: Balai Arkeologi Medan.

Loviny, Christophe, 1996. **The Pearl Road. Tales Of Treasure Ships in Philippines.** Asiatype. Inc. and Christophe Loviny, Makati.

Ridho, Abu dan E. E. McKinnon, 1998. **The Pulau Buaya Wreck Finds From The Song Period.** Ed. Sumarah Adhyatman. The Ceramic Society of Indonesia Monograph Series No.18. Jakarta: Himpunan Keramik Indonesia.

Suarman, Drs., 1995. **Sistem Pembuatan Perahu Tradisional Daerah Kepulauan Riau,** ed. Drs. M. Imran Nuh, dalam **Raja Hatijah: Pengabdian dan Karyanya.** Seri penerbitan JARAHNITRA Tanjungpinang. Tanjungpinang: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Tanjungpinang. hlm 117 -- 154.

[www.googleearth.com](http://www.googleearth.com)

Segenap Jajaran Struktural dan Staf  
**BP3 Batusangkar**

mengucapkan

*Selamat*

atas diangkatnya sebagai

- **Pegawai Negeri Sipil**

kepada:

- 1. Fauzan Amril, S.Hum.**

(Alumnus Jur. Arkeologi UI, Jakarta)

- 2. Rafki R., S.S.**

(Alumnus Jur. Sejarah Unand, Padang)

- 3. Sefiani Rozalina, S.S.**

(Alumnus Jur. Sastra Inggris, Unand, Padang)

- **Calon Pegawai Negeri Sipil**

kepada:

- 1. Ahmad Kusasi, S.S.**

(Alumnus Jur. Sejarah Unand, Padang)

- 2. Titin Novita Handa Putri, S.Si.**

(Alumnus Jur. Kimia Unand, Padang)

- 3. M. Hanif, A.Md.**

(Alumnus STIE Darma Andalas, Padang)

*Semoga dapat menunaikan semua tugas  
dan amanah dengan baik*

# Dirgahayu

## HUT Purbakala ke-96

14 Juni 1913 – 14 Juni 2009

# Peninggalan Maritim Pantai Sumatera Barat\*

Yusfa Hendra Bahar, S.S.\*\*  
Fauzan Amril, S.Hum\*\*\*

## PENDAHULUAN

"Indonesia Tanah Airku" itulah baris pertama dari bait pertama lagu Indonesia Raya, Lagu Kebangsaan Indonesia. Bait itu mengandung makna bahwa Negara Indonesia terdiri dari tanah (pulau-pulau) dan air (laut). Bagi Bangsa Indonesia, keberadaan tanah dan air (laut) memang tidak bisa dipisahkan antara satu dengan yang lainnya. Pulau-pulau dan laut dianggap sebagai satu kesatuan yang utuh dalam bangsa ini (Gusti Asnan, 2007 : 1).

Fakta fisik menyatakan Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.508 pulau dengan garis pantai sepanjang 81.000 km<sup>2</sup> dengan luas laut sekitar 3,1 juta km<sup>2</sup> (0,3 juta km<sup>2</sup> perairan teritorial dan 2,8 juta km<sup>2</sup> perairan nusantara) atau 62 % dari luas teritorialnya (Direktorat Peninggalan Bawah Air, 2007 : 1) .

Secara astronomis Indonesia berada pada posisi 6<sup>o</sup> LU s.d 11<sup>o</sup> LS dan 95<sup>o</sup> BT s.d 141<sup>o</sup> BT dan berada diantara dua benua yaitu Asia dan Australia serta di antara dua Samudra yaitu Hindia dan Pasifik. Sebagai kawasan yang berbasis kelautan, keletakan Indonesia menjadi strategis, telah dimanfaatkan sebagai jalur pelayaran internasional sejak berabad-abad yang lalu.

Sebagai jalur perdagangan internasional, jalur tersebut tersebar diantara pulau-pulau di Indonesia seperti jalur Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makasar, laut sekitar pulau-pulau di Maluku serta di pantai Barat Sumatera. Semua jalur tersebut merupakan jalur strategis, sehingga banyak kapal-kapal dari berbagai negara menggunakan jalur-jalur ini untuk perdagangan.

Salah satu jalur perdagangan tersebut adalah pantai dan selat-selat yang berada sekitar Pulau Sumatera, terutama di pantai barat Sumatera. Pantai barat Sumatera sebagai pintu utama Nusantara untuk wilayah barat memainkan peranan yang penting sebagai jalur jalur perdagangan. Sebagai salah jalur perdagangan, di perairan pantai barat sumatera mengakibatkan tumbuh dan berkembangnya beberapa wilayah pesisir pantai untuk mendukung pelayaran tersebut. Daerah yang tumbuh dan berkembang tersebut seperti Padang, Bandar Sepuluh, Barus, Sibolga.

Sebagaimana diketahui, wilayah laut Indonesia yang luas juga menjadi alat penghubung perniagaan hingga ke pelosok-pelosok daerah di dunia. Berkaitan dengan hal tersebut, bukan tidak mungkin dalam melakukan pelayaran-pelayaran tersebut terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kapal atau perahu beserta muatan yang mereka bawa tenggelam dan terkubur di dasar samudera hingga saat ini. Selain kecelakaan-kecelakan dalam pelayaran, perubahan fisik bumi yang kerap terjadi sebagai akibat bencana besar seperti gempa bumi, tsunami, dan gunung meletus dapat mengakibatkan terputus atau hilangnya sebuah peradaban dari muka bumi dan mungkin saat ini ada yang terkubur di dasar lautan.

Penelitian yang ditujukan untuk identifikasi dan inventarisasi sumberdaya maritim di Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Batusangkar untuk pertamakalinya dilakukan di wilayah pesisir pantai Sumatera Barat, mulai dari Air Bangis sampai ke Indrapura. Dalam tulisan ini lebih ditekankan pada sumberdaya maritim yang berada di wilayah Kabupaten Pesisir Selatan sampai dengan pesisir barat Kota Pariaman, sedangkan untuk wilayah Kabupaten Padang Pariaman sampai dengan Air Bangis dilakukan oleh tim lain.

Pemilihan perairan di Sumatera Barat sebagai lokasi pertama kali penelitian dilatarbelakangi oleh kenyataan sejarah bahwa wilayah ini hampir sama dengan jalur perdagangan dibanding dengan pantai timur Sumatera. Dengan kenyataan ini tentunya di wilayah barat Sumatera Barat akan meninggalkan bukti-bukti aktivitas budaya maritim yang tersebar mulai dari wilayah Air Bangis di Pasaman Barat hingga ke pantai barat Pariaman.

\* Diadaptasi dari *Laporan Survei Peninggalan Maritim di Pantai Sumatera Barat. BP3 Batusangkar, 2008.*

\*\* Staf Pokja Pemanfaatan dan Publikasi BP3 Batusangkar, alumnus Jur. Sejarah Unand, Padang

\*\*\* Staf Pokja Pemeliharaan BP3 Batusangkar, alumnus Jur. Arkeologi UI, Jakarta.

Berdasarkan sumber-sumber sejarah, sejak awal-awal abad Masehi, di pantai barat Sumatera sudah terdapat kota-kota pantai dan bandar yang menjadi pusat perdagangan lada dan emas. Saat itu di pantai barat Sumatera banyak sekali bandar-bandar perniagaan tradisional yang ramai dikunjungi oleh bangsa asing, di antaranya Pulau Pisang, Barus, Sibolga, Air Bangis, Tiku, dan Bandar X.

Oleh karena itu, indentifikasi dan inventarisasi terhadap peninggalan maritim, seperti sisa-sisa pelabuhan kuno dan bangkai kapal karam yang dapat membuktikan ramainya lalulintas pelayaran dan perdagangan pada masa lampau di wilayah pantai barat Sumatera menjadi sangat signifikan untuk dilakukan, khususnya di kawasan pantai barat wilayah Pesisir Selatan, Padang, dan Pariaman.

Selama ini wilayah pantai Sumatera Barat cenderung dilupakan orang karena kedudukannya telah tergeser oleh pantai timur Sumatera, khususnya Selat Malaka, padahal di masa lampau, kedudukan pantai barat Sumatera Barat sangatlah penting dalam perkembangan sejarah Bangsa Indonesia terutama abad ke-15 – 19 Masehi.

Identifikasi tentang sumberdaya maritim ini akan membuktikan adanya peristiwa-peristiwa dari sisa-sisa benda arkeologi yang kemungkinan dapat ditemukan di dasar laut serta pesisir berupa bekas pelabuhan-pelabuhan, kapal tenggelam dan lainnya dari masa lalu.

#### BEBERAPA PENGERTIAN

Maritim adalah suatu hal yang berkaitan dengan laut. Namun, maritim tidak hanya melihat atau membahas tentang laut atau kelautan, tetapi juga membahas hal-hal yang berkaitan dengan laut seperti pesisir pantai, aktivitas pelayaran atau perniagaan yang menjadikan laut sebagai sarana utama, pelabuhan atau dermaga.

Sebagai ilmu, maritim sudah menjadi sub kajian, seperti pada ilmu sejarah, maritim dijadikan suatu kajian dengan istilah “sejarah maritim” yang mengkaji tentang aspek-aspek maritim, baik sejarah, perkembangan dan aspek lainnya (<http://grelovejogja>). Pada bidang pendidikan kelautan, maritim menjadi materi pokok dalam pendidikan. Dalam bidang arkeologi, maritim menjadi kajian yang memfokuskan pada peninggalan yang berkaitan dengan benda.

Seiring dengan perkembangan ilmu arkeologi maka sumber daya arkeologi laut dapat dipelajari melalui konsep arkeologi yang terbagi dalam beberapa bentuk wilayah kajian, antara lain : arkeologi maritim (*maritime archaeology*), arkeologi perkapalan (*nautical archaeological*), arkeologi bawah air (*underwater archaeological*), dan arkeologi lingkungan laut (*marine archaeological*) (Ira Dillenia dkk, 2006. : 1)

Arkeologi bawah air adalah bagian dari disiplin ilmu arkeologi yang mempelajari kehidupan manusia masa lampau dengan memanfaatkan peninggalan fisik (situs, struktur, fitur, ekofak dan artefak) yang ditemukan di lingkungan bawah air tawar maupun air laut, baik yang masih terlihat di dasar laut maupun yang masih terbenam di bawahnya.

Arkeologi maritim adalah bagian disiplin arkeologi yang mengkaji tentang manusia dan interaksinya dengan laut yang berhubungan dengan pelayaran beserta kapal karam (*shipwreck*), muatannya, bekas dermaga, dan mercusuar. Kajian arkeologi maritim tidak hanya mempelajari peninggalan arkeologi pelayaran di wilayah laut, tetapi juga termasuk temuan di sungai dan danau (Ira Dillenia dkk, 2006 : 1-3).

Sementara itu, peninggalan maritim adalah suatu bentuk peninggalan manusia atau benda yang dilihat dari sudut pandang ilmu sejarah, arkeologi maritim, arkeologi lingkungan laut, arkeologi perkapalan dan arkeologi bawah air. Kajian tentang peninggalan maritim tidak hanya difokuskan pada satu bidang saja, tetapi mencakup semua bidang kajian ilmu arkeologi yang mencakup semua aspek, seperti aspek sejarah, kebudayaan dan teknologi.

Peninggalan maritim berbentuk pelabuhan, kapal karam/*shipwreck*, dan mercusuar. Pelabuhan adalah suatu lokasi atau tempat yang dijadikan sebagai lokasi berhenti atau berlabuhnya kapal, dan bisa saja hanya berupa dermaga kecil yang hampir tidak dilengkapi dengan prasarana yang memadai. Bahkan tidak jarang dilaporkan bahwa yang dinamakan pelabuhan itu hanyalah sebuah teluk kecil tempat kapal dapat membuang jangkar. Oleh karena itu, lokasi pelabuhan dapat berupa teluk, muara sungai atau aliran sungai.

Secara umum, pelabuhan terbagi atas dua jenis, yaitu pelabuhan alam dan pelabuhan buatan (Gusti Asnan, 2008). Adapun Departemen Pekerjaan Umum menjelaskan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan sekitar pemerintahan dan kegiatan-kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intramoda dan antar moda transportasi (*dishidros*) ([www.pu.go.id](http://www.pu.go.id)).

Pelabuhan alam adalah pelabuhan yang memanfaatkan fasilitas alam, misalnya teluk dengan kedalaman yang memadai serta memiliki air yang tenang sehingga memungkinkan kapal berlabuh. Tidak ada fasilitas tambahan (buatan) pada pelabuhan semacam ini. Pelabuhan tipe ini



hanya berfungsi sebagai tempat berlabuh kapal dalam ukuran besar. Proses pembongkaran barang atau penurunan penumpang dibantu oleh perahu-perahu kecil (Gusti Asnan, 2008)

Pelabuhan buatan adalah pelabuhan yang sesungguhnya terdiri dari dua bentuk utama. Pertama, pelabuhan yang dibuat dengan cara melengkapi pelabuhan alam yang telah ada sebelumnya dengan berbagai fasilitas. Kedua, pelabuhan yang dirancang dan dibangun secara khusus serta dibangun di lokasi yang sama sekali baru (dalam artian peruntukan lahan itu pada waktu sebelumnya bukan untuk pelabuhan (Gusti Asnan, 2008).

Mercusuar adalah sarana yang dipergunakan untuk membantu arah pelayaran. Mercusuar terbagi atas beberapa kategori, yaitu menara suar dan rambu suar. Adapun *shipwreck* (kapal tenggelam) adalah suatu bentuk peninggalan bawah air berupa kapal yang telah tenggelam.

#### PELABUHAN PANTAI SUMATERA BARAT

Ciri khas perdagangan di pantai barat Sumatera sejak masa lalu adalah perdagangan laut. Pada periode 1819–1847 kondisi pelabuhan yang ada di pantai barat sangat sederhana. Tujuan utama dari pelabuhan yang dibuat berorientasi sebagai pusat maritim, pusat perdagangan dan pintu gerbang yang menghadap ke Samudra Hindia (Akira Nagazumi, 1986 : 89). Pelabuhan yang tersebar di pantai barat Sumatera adalah Muara Padang, Pisang Gadang, Bandar X, Pariaman, Tiku dan Air Bangis, sedangkan untuk bagian utara seperti pelabuhan Sibolga, Singkil, dan Bandar Susoh (M.Nur, 2000 : 39-40.).

Di wilayah selatan, Bandar X menjadi pasar yang penting dalam ekspor-import kompeni, seperti di daerah Salido. Selain itu, terdapat pelabuhan Bayang yang merupakan pelabuhan terbesar atau pintu gerbang di Bandar X (MD. Mansoer, 1970 : 91.). Pada awal abad ke-17, Bayang dan Salido merupakan daerah penghasil emas bermutu tinggi yang tambangnya didirikan oleh Belanda. Selain dari emas, andalan perdagangan daerah ini adalah lada. Untuk keperluan perdagangan tersebut, hasil tambang dan perdagangan ditampung di pelabuhan Salido. Selain itu, juga ditampung oleh bandar atau pelabuhan yang lebih besar, seperti Koto Tengah, Padang, Tiku, dan Pariaman.

Pada sisi lain, Kota Padang memiliki dua buah pelabuhan penting, pertama, pelabuhan Muaro yang terdapat di Muaro Batang Arau dan kedua, pelabuhan (*reede*) yang terdapat di Pulau Pisang Gadang. Dalam sumber-sumber sejarah disebutkan bahwa pelabuhan Muaro hanya dapat oleh dimasuki kapal atau perahu dengan tonase kurang dari 20 ton (M. Nur, 2000 : 41). Hal ini menyebabkan

pelabuhan Muaro menjadi pelabuhan yang paling banyak dikunjungi karena lebih aksestabel.

*Reede* Pulau Pisang terletak sekitar 3,5 mil atau setengah jam pelayaran ke arah selatan dari pelabuhan Muaro. Pulau seluas  $\pm 2 \text{ km}^2$  ini pada bagian timurnya terdapat laut sedalam 30 m sehingga cocok untuk berlabuhnya kapal-kapal samudera (kapal besar). Akan tetapi, perlengkapan pelabuhan yang ada pada waktu itu hanya sebuah dermaga sederhana dengan panjang sekitar setengah ukuran kapal yang merapat.

Kondisi yang sama juga ditemui di Pariaman. Kota ini juga mempunyai dua *reede*, satu *reede* terdapat di Muara Batang Pariaman dan satunya lagi berlokasi di Pulau Angso Duo. Sebagian besar kapal-kapal atau perahu pelayaran antar pantai berlabuh di Muara Pariaman, sedangkan kapal-kapal antar samudera berlabuh di *reede* Pulau Angso Duo yang mempunyai kedalaman sekitar 10–12 m. Dari *reede* ini barang dan penumpang dibawa dengan perahu ke pantai (Gusti Asnan, 2007: 287).

Untuk mendukung jalur pelayaran, Pemerintah Kolonial Belanda membangun menara suar yang didirikan di dekat *reede* atau di pulau-pulau di sekitar *reede*. Di Kota Padang dan sekitarnya terdapat 5 buah menara suar, sedangkan di tempat lain, menara suar dibuat di Pulau Pandan, Gunung Padang, Pulau Pisang, dan di ujung Sungai Baramah. Begitu pula di pelabuhan lainnya, seperti di Pariaman, Tiku, dan Air Bangis. Akan tetapi, menara-menara suar tersebut kini sebagian sudah diganti dan sebagian lagi telah hilang.

Usaha Pemerintah Kolonial Belanda di Sumatera Barat (*Gouvernement Sumatra's Westkust*) melakukan serangkaian perbaikan terhadap sarana utama pelayaran mendapat penilaian baik dari pemerintah pusat di Batavia. Pada tahun 1870 pelabuhan Padang bersama-sama dengan pelabuhan Batavia, Semarang, Surabaya dan Makassar dinyatakan bahwa sebagai pelabuhan Kelas A. Pelabuhan kelas ini dapat melayani kegiatan pelayaran nasional maupun internasional serta melayani kegiatan ekspor-impor untuk semua komoditas. Sementara itu, pelabuhan-pelabuhan lain, seperti Pariaman, Air Bangis, Natal, Sibolga, Barus dan Singkel dikategorikan sebagai pelabuhan Kelas B (Gusti Asnan, 2007: 292-293).

Pendataan yang dilakukan oleh tim dari BP3 Batusangkar berhasil menemukan beberapa objek yang dianggap sebagai peninggalan maritim. Peninggalan tersebut berupa *reede*/pelabuhan, *shipwreck*/kapal karam, dan menara suar seperti situs Pelabuhan Muaro Sakai, Situs *Shipwreck* Ampyang Parak, Situs *Reede*/Pelabuhan Pulau Cingkuak, Situs *Reede*/Pelabuhan Salido, Situs Menara Suar Bukit Lampu, dan Situs *Reede*/Pelabuhan Pulau Pisang.

### A. Situs Pelabuhan Muaro Sakai

Muaro Sakai merupakan salah satu dari 31 jorong yang ada di Kabupaten Pesisir Selatan. Lokasinya sekitar sekitar 160 km dari Kota Painan. Muaro Sakai merupakan daerah dataran rendah berjarak sekitar 10 km dari pesisir pantai. Di daerah ini melintas Batang Indrapura yang mengalir dari Kabupaten Solok Selatan dan Kabupaten Kerinci Provinsi Jambi.

Secara administrasi, situs *reedde*/pelabuhan Muaro Sakai berada di Kampung Muaro Sakai, Nagari Indrapura, Kecamatan Pancung Soal. Bekas pelabuhan ini berada di pinggir Batang Muaro Sakai atau di pekan Muaro Sakai sekitar 5 km dari kantor Wali Nagari Indrapura. Secara astronomis, bekas pelabuhan ini berada pada posisi 2<sup>0</sup> 04.22,8 LS dan 100<sup>0</sup> 54.611 15 BT.



Salah satu sisi bekas Pelabuhan Muaro Sakai.

Bekas pelabuhan ini merupakan salah satu pelabuhan Belanda di pantai Sumatera Barat untuk wilayah selatan serta memiliki fungsi dan status yang sama dengan Pelabuhan Muaro Padang, pelabuhan Air Bangis di Kabupaten Pasaman Barat yaitu sebagai pelabuhan antar negara atau daerah pada masanya.

Menurut informasi, situs pelabuhan Muaro Sakai dibangun oleh *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) pada tahun 1800-an sesudah penggunaan oleh kongsi Dagang Belanda yang lain, yaitu HPA. Pelabuhan ini merupakan salah satu tempat berlabuh kapal-kapal di wilayah selatan atau kapal-kapal dari Muko-Muko, Kerinci, dan daerah sekitarnya.

Untuk pembangunan pelabuhan ini pihak kongsi dagang Belanda menyewa tanah kepada pihak Kerajaan Indrapura dan pihak Kerajaan Indrapura berhak atas pengawasan pelabuhan tersebut. Penyerahan pengelolaan pelabuhan Muaro Sakai kepada Pemerintah Indonesia dilakukan pada tahun 1950-an. Untuk mengawasi administrasi pelabuhan tersebut, pihak perhubungan laut menempatkan Syahbandar dibawah koordinasi Administrasi Pelabuhan (Adpel) Teluk Bayur.

Pasca kemerdekaan, setelah nasionalisasi pelabuhan oleh Pemerintah Indonesia, pelabuhan ini masih melakukan kegiatan sampai tahun 1970-an. Setelah itu, pelabuhan ini tidak difungsikan lagi dan sekarang hanya dijadikan sebagai tempat pelabuhan perahu-perahu nelayan.

Tinggalan yang masih nampak pada pelabuhan ini adalah empat buah gudang yang terletak di tepi sungai Muaro Sakai. Untuk mempermudah identifikasi keempat gudang ini diberi nama sebagai Gudang A, B, C, dan D secara berurutan mulai dari sisi utara. Gudang A yang terletak paling utara terpisah dari tiga gudang yang lainnya. Gudang ini dahulunya difungsikan sebagai tempat penyimpanan barang-barang kebutuhan sehari-hari. Masyarakat sekitar menyebutnya sebagai gudang garam karena di tempat ini dahulunya merupakan tempat penyimpanan garam dan kebutuhan sehari-hari lainnya seperti minyak goreng, minyak tanah, sabun, dan lain-lain.

Gudang A beratap seng dengan dinding berbahan kayu dan lantai permanen berbahan batu. Pintu masuk terletak di sisi utara sebanyak lima buah, masing-masing pintu memiliki dua buah daun pintu. Pada bagian atas pintu terdapat ventilasi dengan lima buah jeruji, engsel dan pengunci terbuat dari besi. Ruang utama ditinggikan 78 cm dari teras sehingga pada tiap-tiap pintu masuk terdapat tangga penghubung antara ruang dalam dengan teras. Bangunan ini berukuran 28 m x 9 m dengan tinggi 5,2 m.



Salah satu bangunan gudang yang masih tersisa

Sementara itu, Gudang B berukuran 35 m x 10 m, sedangkan Gudang C dan D berukuran sama yaitu 30 m x 10 m. Ketiga gudang ini disangga oleh tiang-tiang baja berbentuk H. Atap bangunan terbuat dari seng, sedangkan dinding bagian bawahnya terbuat dari bata plesteran setinggi 60 cm. Berdasarkan bagian yang masih tersisa, bagian atas dinding kemungkinan besar terbuat dari seng dan ujung atasnya dihiasi dengan ventilasi yang terbuat dari kawat baja. Lantai bangunan terbuat dari batu kerakal coran. Pada Gudang B di sisi barat

atau sisi yang menghadap ke sungai terdapat jalan menuju ke sungai selebar 3 m. Jalan ini merupakan akses untuk bongkar muat barang. Jalan serupa ditemukan pula pada bagian barat Gudang C. Berdasarkan informasi lokal, ketiga gudang ini dahulunya berfungsi sebagai tempat penyimpanan hasil perkebunan dan pertanian seperti kopi, cengkeh, teh, kulit manis, beras, dan lain-lain.

### B. *Shipwreck Ampyang Parak*

Ampyang Parak berada di Muara Sungai Ampyang, Kampung Parak, Kecamatan Sutera, Kabupaten Pesisir Selatan atau sekitar 60 km dari Painan menuju Indrapura. Muara Ampyang Parak merupakan kawasan muara sungaidan pantai. Muara sungai ini sering berpindah-pindah mengikuti arus sungai. Sebagian daerah di muara Ampyang Parak sudah mengalami perubahan dari muara sungai menjadi daerah pantai.

Situs *Shipwreck* Ampyang Parak berada di muara sungai ini atau sekitar 300 m dari jalan lintas Pesisir Selatan. Secara administrasi, situs ini berada Kampung Ampyang Parak, Nagari Surantih, Kecamatan Sutera, Kabupaten Pesisir Selatan. Secara astronomis, ini berada di posisi  $1^{\circ} 38.21'5$  dan  $100^{\circ} 39.88'6$  BT.



Detail keempat tonggak dari shipwreck yang tersisa

Menurut informasi setempat, situs *shipwreck* ini merupakan kapal Belanda yang kandas sewaktu membawa besi untuk pembangunan jembatan di bagian selatan Pesisir Selatan pada tahun 1930-an atau sebelum Perang Dunia II. Kapal ini kandas di Muara Ampyang Parak akibat pasang surut sewaktu kapal tersebut masuk menuju sungai untuk membongkar besi jembatan.

Situs ini berupa sebuah bangkai kapal yang bagian badan kapalnya sudah tertimbun oleh endapan pasir sehingga yang terlihat hanya tiangnya saja. Empat buah tiang yang masih nampak bagian bawahnya berukuran 2,7 m dan sudah ditumbuhi karang dengan kondisi besinya sudah sangat berkarat. Tiang-tiang tersebut membentuk denah persegi panjang berukuran 3,4 m x 9,4 m.

### C. *Situs Reede/Pelabuhan Pulau Cingkuak*

Pulau Cingkuak merupakan salah satu gugusan pulau yang berada di Kabupaten Pesisir Selatan dengan luas sekitar 60 ha. Pulau ini berada di lepas Pantai Carocok, sekitar 2 km dari pantai Painan atau sekitar 300 m dari Pulau Kreta. Secara administrasi, situs ini berada di Jorong Painan, Nagari Painan, Kecamatan IV Jurai, Kabupaten Pesisir Selatan. Secara astronomis, pulau ini berada pada  $1^{\circ} 21.19'3$  LS dan  $100^{\circ} 33.62'6$  BT dengan ketinggian dari permukaan laut sekitar 1–30 m. Untuk menuju pulau ini, diperlukan sarana penyeberangan berupa perahu dengan waktu tempuh sekitar 10–20 menit. Pulau Cingkuak juga dipergunakan oleh masyarakat sebagai perkebunan yaitu kebun kelapa dan pala.

Pulau ini merupakan salah satu pulau bersejarah di Kabupaten Pesisir Selatan karena dipulau ini masih tersisa bukti sejarah berupa Benteng Portugis. Selain dari benteng tersebut di Pulau Cingkuak juga terdapat bekas *reede*. Sekarang pulau ini dijadikan sebagai salah satu obyek wisata terkemuka dengan nama Kawasan Wisata Pantai Carocok.

Keberadaan situs *reede*/pelabuhan Pulau Cingkuak tidak terlepas dari Benteng Pulau Cingkuak. Menurut riwayat, Benteng Portugis ini dibangun oleh Portugis tahun 1500-an (Yusfa Hendra Bahar, 2007 : 18). Benteng ini pada awalnya merupakan loji untuk tempat meletakkan bahan dagangan. Sejalan dengan perkembangan keamanan di pantai barat Sumatera, loji ini kemudian dikembangkan menjadi sebuah benteng.



Sisa-sisa Benteng Portugis di Pulau Cingkuak

Sementara itu, bangunan *Reede* berada di sisi timur pulau. *Reede* ini tersusun dari batu-batu balok berukuran sekitar 70 cm x 50 cm yang kemudian membentuk denah bujursangkar membujur barat – timur (Ira Dillenia dkk., 2006 : 44-45). Pada bagian ujung timur pelabuhan terdapat tumpukan batu berdenah empat persegi panjang yang membujur utara-selatan.

Ukuran *redde* yang membujur barat-timur adalah 27,5 m x 6 m, sedangkan yang membujur



dari utara-selatan adalah 10 m x 9 m. Hasil pengamatan menunjukkan bahwa redde ini dibuat dengan bahan tanah berpasir, kerikil tanah, bongkahan batu andesit, dan batu belah.



Sisa-sisa bangunan reede di Pulau Cingkok

Secara umum kondisi pelabuhan ini memprihatinkan. Sebagian bangunannya mulai hilang akibat abrasi dan batuanannya berserakan akibat terjangan ombak. Namun bagian tengah dari pelabuhan ini relatif masih utuh dan ditumbuhi beberapa macam tumbuhan. Pelabuhan ini seolah-olah seperti seperti pulau yang berdiri sendiri.

#### D. Situs Reede/Pelabuhan Salido

Salido merupakan salah satu nagari di Kabupaten Pesisir Selatan yang terletak sekitar 65 km dari Padang atau 5 km sebelum masuk Kota Painan. Salido merupakan salah satu pusat pemerintahan di Kabupaten Pesisir Selatan. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya perkantoran milik Pemkab Pesisir Selatan di daerah ini.

Secara administratif, situs pelabuhan Salido berada di Nagari Salido, Kecamatan IV Jurai, Kabupaten Pesisir Selatan. Posisinya sekitar 500 m dari kompleks perkantoran Kabupaten Pesisir Selatan di Sago atau sekitar 7 km dari muara Batang Salido (Ira Dillenia dkk. 2006. : 46-47).



Sisa-sisa bangunan pelabuhan di Salido

Menurut riwayat, keberadaan Pelabuhan Salido tidak terlepas dari penemuan dan penam-

bangun emas di kawasan ini sehingga menjadikan Salido sebagai lokasi penambangan emas yang terkenal pada masanya. Pelabuhan ini sudah ada sejak abad ke-17-18, jauh sebelum pelabuhan Teluk Bayur dibangun.

Tinggalan yang tersisa pada situs ini berupa batu inango dan sebuah pondasi bangunan yang disebutkan sebagai kantor pelabuhan Belanda. Batu inango terletak tepat di pinggir Batang Salido berukuran 19 m di sisi selatan dan 18 m di sisi barat. Bangunan batu ini tersusun oleh batu karang. Saat ini, di atas bangunan batu inango ini telah dibangun sebuah rumah sehingga bagian tengah dari bangunan batu inango ini tidak dapat diamati lagi. Sementara itu, sisa pondasi bangunan kantor pelabuhan Belanda terletak di sebelah barat laut dari lokasi pelabuhan. Pondasi bangunan ini tersusun dari batu andesit dengan perekat berbahan semen.

#### E. Situs Menara Suar Bukit Lampu

Bukit Lampu berada dipinggir jalan raya Padang-Painan KM 17, tepatnya di Kelurahan Gates, Kecamatan Lubuk Begalung, Kota Padang atau sekitar 15 km dari pusat Kota Padang dengan waktu tempuh sekitar 15-25 menit perjalanan. Kawasan Bukit Lampu merupakan salah satu tujuan wisata di Kota Padang dengan pemandangannya yang bagus ke arah Pantai Teluk Bayur dan sekitarnya. Bukit Lampu memiliki ketinggian dari permukaan laut sekitar 15-30 m dari permukaan laut.

Secara astronomis, Situs Menara Suar Bukit Lampu berada pada posisi  $1^{\circ} 02.24$  LS dan  $100^{\circ} 22,32$  BT. Menurut informasi dari Pihak Distrik Navigasi Teluk Bayur, Menara Suar Bukit lampu dibangun oleh Belanda pada tahun 1916. Selanjutnya, pada tahun 1976 diperbaiki oleh Pihak Departemen Perhubungan RI. Pembangunan Menara Suar Bukit Lampu tidak terlepas dari pembangunan Pelabuhan Teluk Bayur pada tahun 1890-an oleh Belanda sebagai sarana pendukung utama pelayaran di Pelabuhan Teluk Bayur.

Menara Suar Bukit Lampu sampai sekarang masih menjadi salah satu menara suar terpenting di pantai Sumatera Barat khususnya di kawasan Teluk Bayur. Keberadaannya tidak terlepas dari peningkatan status Pelabuhan Teluk Bayur sebagai pelabuhan internasional di wilayah barat Pulau Sumatera pada tahun 2000-an.

Secara fisik, Menara suar ini berbentuk silinder dengan diameter atas 2 m dan diameter bawah 4 m. Menara suar ini berdiri di atas bangunan berbentuk persegi panjang berukuran 7 x 10 m. Menara ini terbuat dari susunan bata dengan ketebalan dinding 30 cm. Tinggi dari diameter bawah ke atas 9,15 m. Untuk menuju ke puncak



menara dapat dilalui dengan menggunakan tangga besi dengan 58 buah anak tangga. Pada bagian puncak menara inilah diletakkan lampu suar yang dilindungi dengan bangunan baja. Pada lampunya terdapat tulisan, mungkin nama pabrik pembuatnya, yaitu *Opperman GLARS LTD Well*.



Bangunan menara sura Bukit Lampu

Selain menara suar, di lokasi ini juga terdapat peninggalan purbakala berupa lubang/bunker Jepang. Lubang ini berbentuk lorong setinggi 180 cm dan lebar 150 cm, memiliki empat buah pintu masuk, di sisi utara, selatan, timur, dan barat. Pintu pada sisi barat merupakan pintu yang paling besar, kemungkinan pintu utamanya. Lorong pada lubang ini terdapat dua buah, satu buah mengarah ke selatan dan satu buah lagi mengarah ke timur, masing-masing sepanjang kurang lebih 50 m.

Pada lorong yang mengarah ke timur memiliki lima buah ventilasi berukuran 20 cm x 20 cm yang terletak pada bagian atas lorong dan memiliki satu buah ruang/kamar berukuran 3 m x 3,5 m. Pada lorong ini juga terdapat pintu yang mengarah ke utara. Sementara itu, lorong yang mengarah ke selatan memiliki dua buah ruang/kamar, masing-masing berukuran 3 m x 3,5 m dan 2 m x 2 m, dan memiliki ventilasi sebanyak tujuh buah. Lubang Jepang ini terbuat dari bahan coran yang tersusun dari batu kerikil dan pasir. Pada bagian atas lubang ini terdapat ruang pengintai berukuran 2,5 m x 4 m. Pintu masuk menuju ruang pengintai kemungkinan besar terdapat pada lorong yang mengarah ke selatan, tetapi jalannya sudah tertutup oleh tanah.

#### F. Situs *Reede* Pulau Pisang

Pulau Pisang berada di Kawasan Wisata Pantai Air Manis. Pulau ini terdiri dari 2 pulau, yaitu Pisang Gadang dan Pisang Kecil. Pulau Pisang memiliki luas sekitar 21,12 Km<sup>2</sup> ([www.kotapadang.go.id](http://www.kotapadang.go.id)). Secara administratif, Pulau Pisang Gadang masuk ke dalam Kelurahan Air Manis, Kecamatan Padang Selatan, Kota Padang. Untuk menuju Pulau Pisang Gadang harus menggunakan perahu dengan waktu tempuh sekitar 15 menit dengan jarak sekitar 2 km. Dari pusat Kota Padang, pulau ini berjarak sekitar 10 km. Sekarang, pulau ini dijadikan sebagai kebun kelapa oleh masyarakat setempat. Selain itu, pulau ini juga menjadi salah satu tujuan wisata di Kota Padang khususnya dan Sumatera Barat umumnya. Secara astronomis, reede ini berada pada posisi 0° 59.59'7 LS dan 100° 20.50'6 BT.

Dijadikannya Padang sebagai pusat dari Pemerintahan *Sumatera Westkust* menyebabkan Padang menjadi bandar dan kota pesisir terbesar di pantai barat Sumatera dengan pelayaran yang ramai. Kapal yang disinggah di Padang berlabuh di dua tempat, yaitu di Pulau Pisang Gadang dan Muara Batang Arau (M. Nur., 2000 :41).

Keberadaan pelabuhan Muaro dan *Reede* Pulau Pisang tidak bisa dipisahkan antara satu dengan yang lainnya. Oleh karena itu, dalam berbagai sumber sejarah yang dibuat pemerintah Hindia Belanda, bila penguasa kolonial menyebut Pelabuhan Padang maka sesungguhnya yang dimaksud adalah Pelabuhan Muaro dan *Reede* Pulau Pisang. Tahun 1870 pemerintah pusat di Batavia menyatakan Pelabuhan Padang bersama-sama dengan pelabuhan Batavia, Semarang, Surabaya dan Makasar sebagai pelabuhan kelas A, sebuah pelabuhan yang dapat melayani kegiatan pelayaran nasional maupun internasional, serta melayani kegiatan ekspor-impor untuk semua komoditas perdagangan.



Sisa-sisa bangunan reede di Pulau Pisang

*Reede* Pulau Pisang Gadang mulai tidak berfungsi sejak berfungsinya Pelabuhan Teluk Bayur yang awalnya bernama Emmahaven pada akhir

tahun 1880-an. Dibangunnya Pelabuhan Emma-haven oleh Belanda, disebabkan oleh, pertama, dibutuhkan sebuah pelabuhan yang representatif yang mampu melayani kegiatan ekspor batubara yang ditambang di Ombilin Sawahlunto. Kedua, *reede* yang ada di Pulau Pisang atau Pelabuhan Muaro dinilai tidak mampu menampung jumlah batubara yang akan diekspor serta tidak mampu menampung bersandarnya kapal-kapal yang lebih besar untuk keperluan itu. Pelabuhan Emmahaven ini diresmikan bersamaan waktunya dengan pemakaian jalan kereta api ruas Emmahaven–Padang dan Padang Panjang–Muaro Kelaban pada tahun 1892. Dengan difungsikannya Pelabuhan Emmahaven, maka secara otomatis reede Pulau Pisang tidak lagi berfungsi. Berdasarkan peta kuno, *Reede* Pulau Pisang Gadang terdiri dari tiga buah dermaga yang semuanya berada di bagian timur dari Pulau Pisang, yaitu di sebelah timur, timur laut, dan tenggara.

Saat ini, peninggalan *reede* Pulau Pisang hanya berupa bekas sandaran kapal yang berada pada di sebelah timur, sedangkan bagian tengah sudah hancur akibat abrasi. Secara fisik *reede* ini terbuat dari susunan batu-batu air berukuran 37 m x 10 m. Bagian tengah reede terputus sepanjang 13 m. Batu-batu penyusun reede ini berukuran antara 70 x 50 m dan 60 x 50 m. Bagian yang masih baik dari *reede* ini terletak di ujung yang terbuat dari susunan batu bercampur -kemungkinan- kapur. Bagian ujung *reede* atau tempat kapal bersandar ini juga menggunakan besi sebagai penguat, tetapi besinya sekarang sudah hilang. Bagian tengah atau jalur menuju ujung dari pangkal *reede* sudah mengalami abrasi. Sementara itu, bagian atas dari *reede* saat ini tinggal berukuran antara 1 – 2 m dan ditumbuhi oleh rerumputan.

Selain terdapat *reede*, di Pulau Pisang Gadang juga terdapat dua makam dan satu buah tugu peringatan. Makam tersebut merupakan makam Tentara Belanda yang berperang di Aceh, sedangkan tugunya merupakan bangunan peringatan terhadap korban perang Aceh. Secara astronomis, makam berada pada posisi 0° 59.702 LS dan 100° 20.381 BT.

Kuburan Belanda ini sudah digali oleh orang dan diambil porselinnya. Pada kompleks makam ini terdapat tiga buah nisan, satu buah nisan sudah rebah dengan bentuk balok berukuran tinggi 130 cm, lebar 90 cm, dan tebal 30 cm. Bahannya terbuat dari batu andesit, bagian kepalanya berbentuk setengah lingkaran dengan motif bunga menghiasi permukaannya. Nisan ini memiliki sayap dan memiliki profil pada bagian bingkai tubuhnya. Pada tubuh nisan terdapat inskripsi berbahasa Belanda yang berbunyi:

**IN MEMORIAM  
JHR WF VAN SPENCLER**

**LUITENANT TER ZEE 2<sup>E</sup> KLASSE  
GEBOREN 5 NOVEMBER 1862  
OVERLEDEN 4 APRIL 1890  
TENGEVOLGE VAN ZINE  
DEN 21 DECEMBER 1889  
BIJ POLOE WEH  
BEKOMEN WONDEN**

Nisan yang kedua dan ketiga merupakan satu kesatuan makam, yang satu di sisi utara dan yang lainnya di sisi selatan. Nisan di utara berukuran tinggi 145 cm, lebar 140 cm, dan tebal 36 cm. Bentuk nisannya menyerupai perisai yang pada bagian atasnya terdapat motif hias sulur dan ceplok bunga. Pada nisan ini terdapat inskripsi berbahasa Belanda yang berbunyi:

**ZIJNE VELE VRIENDEN  
EN KAMERADEN**

**DOBBE van PELT's BOSCH**

Nisan ketiga yang di sisi selatan memiliki bentuk dasar persegi dengan profil pada bagian kepalanya dan berukuran tinggi 64 cm, lebar 70 cm, dan panjang 70 cm. Pada nisan ini juga terdapat inskripsi yang berbunyi :

**GESTOEVEN OP REIS NAAR  
HOLLAND 5 APRIL 1890**



Tugu peringatan di Pulau Pisang

Adapun tugu peringatan memiliki ukuran tinggi dari permukaan tanah sekitar 250 cm, sedangkan tinggi batunya 200 cm dengan lebar 80 cm dan tebal 20 cm. Pada tugu peringatan ini terdapat inskripsi yang berbunyi :

HIER RUST  
 HET STOF FELYK OVERSCHOT VAN  
 J.P. UYTENHOOVEN  
 IN LEVEN LUITTENANT TER ZEE 2KLA\*\*\*  
 AAN BOORD ZM SCHROEFSTOOMSHIP  
 MONTRADO  
 IN DEN OUDERBOOM VAN 24 JAPEN OP  
 DEN 13 APRIL 1859  
 BY HET OPNEMENDER BAAI  
 VAN SARIBANOA  
 ZYN EYK IS UIT HUNNE HANDEN CERED  
 BOOR DE TROUW DER JAVA A SCHE MATROZEN  
 ZYN BOOD WERD GEWROKON  
 DIT GEDENKTENKEN IS OPPERIGT  
 DOOR ZYNE WA PENBROEDERS  
 TALRYKE VRIENDEN  
 PADANG

### G. Pelabuhan Air Bangis

Situs bekas pelabuhan Air Bangis secara administratif terletak di wilayah Kabupaten Pasaman Barat. Air Bangis adalah sebuah kota kecil di pesisir barat Kabupaten Pasaman Barat. Pasaman Barat merupakan kabupaten pecahan yang sebelumnya merupakan wilayah Kabupaten Pasaman. Di depan pelabuhan Air Bangis terdapat pulau-pulau yang masih belum dimanfaatkan. Bentuk pelabuhan yang sekarang, memanjang dari barat laut ke tenggara, mengikuti garis pantai. Pelabuhan ini terletak pada posisi yang strategis, menghadap ke Samudera Hindia dan mudah dicapai dari arah utara dan selatan, serta memiliki pelabuhan alam yang dapat dilayani kapal sampai ke dermaga. Gelombang laut Air Bangis relatif tenang karena dilindungi oleh beberapa pulau besar dan kecil. Bukit yang berada di sekeliling Air Bangis tetap hijau tanpa pemukiman. Lokasi tersebut adalah daerah yang kaya akan hasil hutan, perkebunan, dan hasil laut.

Pelabuhan Air Bangis disebut juga dengan 'Aie Bangieh', yang memiliki pemandangan alam yang indah di sepanjang pantainya dan secara geografis letaknya aman di bibir Teluk Air Bangis. Kawasan Air Bangis hanyalah suatu dataran rendah yang terdiri dari rawa-rawa dan dataran pulau-pulau yang bertaburan di kawasan Teluk Air Bangis, di antaranya Pulau Panjang, Pulau Harimau, dan pulau-pulau kecil lainnya. Pulau-pulau tersebut melindungi Air Bangis dari hantaman ombak Samudera Hindia.

Daerah Air Bangis dibangun di atas rawa dan tumbuhan bakau. Bentuk kota memanjang dari utara ke selatan dibelah oleh jalan-jalan, baik secara melintang maupun membujur. Jalan-jalan yang melintang dari utara ke selatan dibangun sejajar dengan garis pantai dan memotong jalan-jalan yang membujur dari pantai ke timur. Hasil

pemotongan tersebut membentuk tanah-tanah petak untuk tempat pemukiman penduduk.

Pada zaman pemerintah Hindia Belanda, pelabuhan Air Bangis telah ditata dan direncanakan dengan baik. Tahap pertama dimulai dengan pemindahan pusat perdagangan dan pelayaran dari Pulau Panjang ke daratan yang lebih luas di Air Bangis. Pelabuhan Air Bangis dibangun Belanda pada tahun 1842. Pelabuhan ini kemudian diperbaiki lagi oleh pemerintahan yang sama dengan membangun dermaga kayu dan beberap semi permanen. Gudang permanen dan semi permanen berfungsi sebagai tempat pengumpulan produksi komoditi di wilayah Distrik Pasaman, karena Air Bangis adalah ibukota Karisidenan Tapanuli ketika itu. Bangunan fisik yang pertama dibangun dalam perencanaan kota Air Bangis adalah Kantor Residen, fasilitas pelabuhan, sarana pemerintah, perumahan, pertokoan, dan sebagainya. Berhubung karena pusat Karisidenan Tapanuli pindah dari Air Bangis ke Sibolga seluruh kegiatan Residen Tapanuli berada di Sibolga. Namun Pulau Panjang masih memegang peranan yang cukup penting.



Pelabuhan Air Bangis sekarang

Sebelum adanya pelabuhan yang permanen seperti sekarang ini, di banyak tempat di pantai barat Sumatera Barat memanfaatkan posisi geografis yang baik, seperti teluk dan tanjung untuk bongkar muat barang yang disebut sebagai *reede*. *Reede* adalah nama lain dari pelabuhan yang dikenal dalam dunia pelayaran di zaman Hindia Belanda. *Reede* adalah tipe pelabuhan yang lebih sederhana karena memiliki fasilitas yang terbatas. *Reede* diperlukan apabila pada suatu kota pantai tidak memungkinkan dibangun pelabuhan dengan berbagai perlengkapannya. Sebelum pelabuhan Air Bangis yang ada sekarang ini, untuk fungsi bongkar muat barang dermaganya berada di seberang pulau yang menempati Pulau Panjang. *Reede* ini terletak sekitar 4 mil laut ke arah barat dari bibir pantai Air Bangis. Pada saat ini dermaga Pulau Panjang tersebut hanya sebagai kampung nelayan dan tidak



## ■ \_\_\_\_ [dari lapangan] \_\_\_\_ ■

menampakkan sisa-sisanya lagi karena kemungkinan besar hanya terbuat dari kayu-kayu tanpa ada fasilitas lain.

Bangunan yang tersisa di pelabuhan Air Bangis sampai saat ini di antaranya merupakan bekas benteng yang mengitari wilayah pelabuhan. Bekas-bekas tersebut berupa tembok benteng dari susunan bata bercampur dengan batu stinggi kurang lebih 2,4 m, lebar 1,15 m, dan panjang 48 m, membatasi daerah daratan dengan pantai. Tembok tersebut hanya menyisakan bagian-bagian tertentu yang umumnya sebagian besar sudah hilang.



Bekas tembok benteng pelabuhan Air Bangis

Sebagian besar di areal benteng tersebut sudah dipadati oleh pemukiman penduduk yang cukup padat sehingga semakin menambah tereliminasi bagian-bagian tembok benteng. Apabila disambung dengan garis lurus maka benteng tersebut akan membentuk pola segi delapan. Dengan adanya bangunan benteng di wilayah tersebut menunjukkan bahwa Pelabuhan Air Bangis merupakan wilayah yang memiliki kedudukan sangat penting dalam menunjang perekonomian kolonial.

### H. Pelabuhan Tiku

Dalam catatan sejarah sekitar awal abad ke-16 sampai abad ke-17 daerah pesisir barat Sumatera telah dikuasai oleh Kesultanan Aceh Darusalam. Pada saat kekuasaan Aceh mencapai puncaknya di bawah pemerintahan Sultan Iskandar Muda ((1607-1636), Aceh menguasai jalur pantai, baik di sebelah barat maupun sebelah timur Pulau Sumatera. Menurut catatan seorang pedagang bangsa Perancis yang datang ke Aceh pada tahun 1621 M, daerah-daerah yang berada di bawah pengaruh Aceh adalah Labo, Singkil, Barus, Batanghari, Pasaman, Tiku, Pariaman, Padang dan Salido. Pada saat itu, kerajaan-kerajaan yang terletak di sebelah barat maupun sebelah timur Pulau Sumatera memang merupakan negara-negara yang takluk pada kekuasaan Aceh, di antaranya adalah Aru, Deli, Siak, Asahan, Tanjung Balai, Kampar, Inderagiri, Pahang, Perak, Pasaman, Tiku, Pariaman,

Padang, Inderapura, dan Nias. Daerah yang dikuasai dan ditaklukan Aceh adalah kota-kota pelabuhan dan daerah yang menghasilkan barang-barang yang penting bagi perdagangan. Pasaman dan Tiku penting dari segi ekonomi karena hasil ladanya. Selain lada, bandar Tiku dan Pariaman juga merupakan penghasil dan penyalur emas dan hasil bumi lainnya dari alam Minangkabau. Jalan yang melintas Bukit Barisan menghubungkan kedua gambar tersebut dengan daerah pedalaman. Hingga menjelang akhir abad ke-17, ketika Belanda menjadikan kota Padang pos dagangnya yang terpenting di daerah pesisir barat Sumatera, Pariaman adalah bandar terbesar di wilayah tersebut. Aceh menempatkan syahbandarnya di bandar sebelah utara Pariaman. Sebutan bagi petinggi Aceh 'teuku' kemudian digunakan sebagai nama tempat kedudukannya yaitu Tiku/Bandar Khalifah. Namun Bandar Tiku yang sekarang sudah jauh berubah, hanya dijadikan sebagai tempat pelabuhan ikan yang hampir seluruharganya merupakan nelayan. Sisa-sisa kejayaan masa lalu



Pelabuhan Tiku sekarang

sebagai bandar yang ramai sudah tidak ada jejaknya lagi. Hanya informasi yang didapatkan bahwa pelabuhan ikan yang sekarang dahulunya merupakan Bandar Tiku. Pelabuhan ini berada pada sebuah teluk kecil dimana teluk tersebut pada bagian ujungnya menyambung menjadi tanjung. Secara administratif pelabuhan ini terletak di Jorong Pasir Tiku, Nagari Tiku Selatan, Kec. Tanjung Mutiara, Kab. Agam

### I. Dermaga Pasir Baru

Tidak ada catatan sejarah yang pernah menyebut dermaga Pasir Baru sebagai salah satu dermaga yang pernah berperan dalam sejarah di Sumatera Barat. Tetapi dari hasil pengamatan visual ada indikasi bangkai kapal yang terlihat sebagian pada permukaan air di Batang Nareh, Pelabuhan Pasir Baru. Terhadap bangkai kapal tersebut beberapa narasumber menyebutkan bahwa pada saat peristiwa terjadi di sekitar dermaga ada 3 buah



## ■ \_\_\_\_ [dari lapangan] \_\_\_\_ ■

kapal yang sedang berlabuh. Pada saat itu sekitar tahun 1948 pasukan Belanda dengan satu pesawat menembaki kapal-kapal yang sedang berlabuh, dan di antaranya mengenai kapal-kapal yang sedang berlabuh sehingga mengakibatkan kebakaran dan tenggelam. Menurut narasumber salah satu kapalnya merupakan kapal terbuat dari besi yang biasa membawa bahan-bahan komoditi perdagangan. Dari gambaran mereka kapal tersebut memiliki panjang sekitar 18 m dan lebar 6 m dengan bagian depannya terdapat bagian kapal dengan sistem buka tutup berfungsi untuk menurunkan barang atau penumpang. Selain itu keterangan narasumber menyebutkan bahwa garis tepi sungai telah mengalami perubahan.



Pelabuhan Pasir Baru Pariaman

Lingkungan situs bangkai kapal berada di muara Batang Nareh, berjarak sekitar 200 meter dari bibir pantai. Bangkai kapal tersebut berada di sebelah sisi kiri dari bibir sungai atau secara administratif masuk wilayah Nagari Pilubang. Sebagaimana wilayah pantai, kondisi di sekitar situs bangkai kapal daerahnya sangat terbuka dengan kedalaman sungai yang relatif dangkal. Pada saat air surut kedalaman air sungai mencapai 0 cm-70 cm, sedangkan ketika air laut pasang kedalaman sekitar lokasi bangkai kapal mencapai 50 cm – 200 cm. Daerah yang ditumbuhi oleh pohon terlihat pada bibir sungai sebelah kiri ke arah bagian hulunya. Dari fenomena kenampakan garis bibir sungai, terlihat adanya perubahan garis muara. Hal ini nampak pada daerah-daerah yang landai yang sekarang tertimbun pasir.

Kenampakan pada dasar sungai berupa sebuah batangan besi yang bercampur dengan kayu yang terlihat dari tengah sungai menuju pinggir sungai. Batangan besi dan kayu tersebut terlihat adanya bekas pembakaran yang berupa arang. Sedangkan bagian bangkai kapal yang terlihat dari atas sungai adalah berupa lembaran besi yang terdiri dari dua lembaran yang menyatu pada bagian atasnya. Pendugaan sementara lembaran besi tersebut merupakan alat tutup buka untuk menurunkan dan

menaikkan penumpang atau barang. Alat ini menyerupai model kapal ponton yang berfungsi untuk menyeberang.



Kenampakan bagian komponen kapal di permukaan

### PENUTUP

Menutup dari uraian yang telah dijelaskan di atas maka dapat diberikan beberapa kesimpulan terhadap peninggalan-peninggalan yang berkaitan dengan maritim di Sumatera Barat, khususnya untuk wilayah yang berada di Kabupaten Pesisir Selatan, Kota Padang dan Kota Pariaman, antara lain:

1. Melalui catatan sejarah dapat ditelusuri bahwa peninggalan-peninggalan maritim cukup beragam dan kompleks, seperti yang masih terlihat seperti di Pulau Pisang Gadang, Pulau Cingkuk, Bukit Lampu, Muaro Sakai.
2. Khusus untuk situs Pelabuhan Pulau Pisang Gadang, Muaro Sakai, Pulau Cingkuak, Pelabuhan Air Bangis dapat menjadi bukti fisik bagi daerah Kota Padang, Kabupaten Pesisir Selatan dan Kabupaten Pasaman Barat tentang adanya aktivitas pelayaran dan perdagangan yang ramai di pantai barat Sumatera sejak berabad-abad yang lalu. Pada umumnya karakteristik situs dan tinggalan yang ditemukan erat sekali hubungannya dengan aktivitas kolonialisme Belanda di Sumatera Barat.
3. Topografi masing-masing situs yang pantainya berhadapan langsung dengan Samudera Hindia serta topografi wilayah pesisir yang berbukit-bukit dan memiliki pulau-pulau kecil sangat mendukung potensi yang tersimpan pada situs sebagai obyek wisata sejarah bahari. Temuan-temuan arkeologis tersebut dapat menjadi salah satu aset daerah dalam menarik kedatangan pengunjung.
4. Berkaitan dengan adanya informasi mengenai lokasi tenggelamnya kapal Belanda di pantai Ampyang Parak Kabupaten Pesisir Selatan, perlu ditindaklanjuti dengan melakukan survei bawah air di wilayah tersebut. Survei bawah air diperlukan untuk membuktikan kebenaran

informasi tersebut dan seandainya informasi tersebut benar maka kapal beserta muatannya akan segera terselamatkan.

Pertumbuhan dan perkembangan saat ini memandang bahwa peninggalan maritim, khususnya yang berada di bawah laut, baik berupa kapal maupun muatannya, mempunyai nilai penting dari sudut komersial. Malahan sering dianggap peninggalan maritim sebagai 'harta karun' yang diburu dan dicari dengan cara penyelaman, pengangkatan, dan cara lain, tanpa mengindahkan hal-hal yang berkenaan dengan letak serta lingkungan yang sudah menyatu, sehingga pengangkatannya tanpa mengikuti kaidah-kaidah akademik yang berlaku. Aktivitas tersebut dapat mengakibatkan warisan budaya yang bernilai penting mengalami pemiskinan budaya dan secara tidak terkendali telah menghancurkan berbagai nilai pentingnya.

Peninggalan maritim memiliki potensi dalam berbagai hal, antara lain potensi sejarah, ilmu pengetahuan, dan kebudayaan yang dapat digunakan untuk pendidikan, pariwisata, dan komersial yang perlu dilestarikan dengan cara perlindungan dan pemanfaatan secara tepat sehingga aset yang strategis tersebut dapat bermanfaat untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Oleh karena itu disadari bahwa peninggalan maritim ini mempunyai nilai penting dan merupakan kekayaan budaya bagi manusia khususnya manusia Indonesia. Nilai penting tersebut terutama untuk sejarah suatu masyarakat, bangsa dan lebih lagi terutama dalam bentuk keterkaitan warisan bersama "common heritage".

Kegiatan eksplorasi peninggalan maritim yang mengarah pada pemanfaatan benda tersebut harus mengacu pada prinsip-prinsip pelestarian dan bukan mengacu pada kepentingan ekonomi semata. Oleh karena itu, kegiatan eksplorasi peninggalan maritim harus dilakukan dengan menggunakan metode, teknik, yang berlaku secara akademik dan disepakati bersama sesuai dengan prinsip kerja yang ada. Perlu disadari bahwa aktivitas maritim memiliki kekhususan "specific" dan memiliki resiko tinggi, untuk itu aktivitas harus diawasi dan dikendalikan.

Pandangan pelestarian dan pemanfaatan yang mengarah pada komersialisasi terhadap sumber budaya maritim acapkali saling bertolak belakang, namun dapat ditengahi dengan pengaturan yang arif dan berimbang yakni dengan diisyaratkan berbagai prosedur terutama yang berkaitan dengan kaidah akademik seperti perekaman data "preserved by record" pada saat kegiatan pengangkatan, ekskavasi, maupun penyeleksian benda yang bernilai penting untuk diselamatkan.

Dari gambaran tersebut di atas dapat ditentukan bahwa upaya pelestarian dan pemanfaatan

memiliki tiga kepentingan, terutama dalam kaitan dengan pemerintah daerah. Pertama, upaya-upaya pelestarian akan memberikan keuntungan bukan saja untuk jangka pendek; kedua, wilayah yang dilestarikan dapat dijadikan area penelitian yang menarik perhatian bagi berbagai kalangan baik peneliti, konservator, maupun investor; ketiga, aset tersebut bermanfaat untuk berbagai kepentingan termasuk di dalamnya pariwisata. Oleh karena itu pada masa mendatang visi pemanfaatan yang bersifat global, perlu diarahkan kepada keunikan ataupun potensi lokal.

Atas dasar kajian sebagaimana di atas, maka perlu dilakukan sosialisasi dan koordinasi yang intensif kepada instansi terkait pada tingkat pusat, provinsi dan kabupaten/kota. Instansi yang dimaksud adalah Dirjen Perhubungan Laut sebagai induk dari Distrik Navigasi, Administratur Pelabuhan Teluk Bayur sebagai pengelola Pelabuhan-pelabuhan laut di Sumatera Barat, Lantamal II Teluk Bayur Padang, Polda Sumbar dalam hal ini Satpol Air Udara, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Provinsi Sumatera Barat, Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Sumatera Barat, Dinas Perhubungan dan Komunikasi Provinsi Sumatera Barat. Untuk tingkat kabupaten/kota perlu dilakukan koordinasi dengan pihak Pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan, Kota Pariaman, dan Kota Padang.

[\*]

#### DAFTAR PUSTAKA

- Akira Nagazumi, ed. *Indonesia dalam Kajian Sarjana Jepang: Perubahan Sosial Ekonomi Abad XIX & XX dan Berbagai Aspek Nasionalisme Indonesia*. Jakarta : Yayasan Obor Indonesia, 1986.
- Direktorat Peninggalan Bawah Air. *Survei dan Pemetaan Situs Peninggalan Bawah Air di Perairan Kabupaten Pesisir Selatan Propinsi Sumatera Barat*. Laporan. 2007.
- Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*, Penerbit Ombak, 2007.
- Gusti Asnan, *Pelabuhan-Pelabuhan Kota Padang Tempo Doeloe*. 2008. artikel.  
<http://qrelovejogja.wordpress.com/2007/08/07/kebudayaan-maritim-moderen>
- Ira Dillenia dkk. *Identifikasi dan Inventarisasi Sumber Daya Arkeologi Laut di Kabupaten Pesisir Selatan*. Jakarta: Departemen Kelautan dan Perikanan, 2006.
- MD. Manseor, et.al, *Sejarah Minangkabau*. Djakarta : Bharata, 1970
- M. Nur. Bandar Sibolga di Pantai Barat Sumatera pada Abad ke-19–20. *Disertasi*. Jakarta: UI, 2000.  
[www.kotapadang.go.id](http://www.kotapadang.go.id)  
[www.pu.go.id](http://www.pu.go.id)
- Yusfa Hendra Bahar, dkk. *Studi Pencagarbudayaan Benda Cagar Budaya dan Situs di Kabupaten Pesisir Selatan, Laporan*. BP3 Batusangkar, 2007.

[\*]

# Bangkai Kapal dan Pesawat di Perairan Sumatera

## Identifikasi Arkeologis terhadap Peninggalan Bawah Air di Kabupaten Pariaman dan Kabupaten Lingga\*

Drs. Teguh Hidayat, M.Hum\*\*

### PENDAHULUAN

Indonesia adalah salah satu negara kepulauan yang memiliki sumber daya alam yang sangat beragam. Letaknya yang membentang di tengah katulistiwa serta di perlintasan jalur pelayaran yang selalu ramai memberikan keuntungan tersendiri yang tidak dimiliki oleh negara lain. Sehingga tidak heran sejak zaman raja-raja Nusantara hingga masa kolonial, Indonesia selalu menjadi tujuan utama baik untuk keperluan berdagang maupun untuk mengambil kekayaan alam bagi kepentingan negara kolonial. Sama dengan wujud fisiknya, dunia maritim adalah sebuah dunia yang luas, sukar ditebak sebab ia bisa tenang memberikan kedamaian dan rezeki bagi anak manusia, namun dengan tiba-tiba bisa berubah menjadi ganas dan menakutkan bahkan mematikan.

Masyarakat bersahaja hingga modern memiliki pandangan tersendiri mengenai laut. Masyarakat bersahaja misalnya memandang laut sebagai sebuah dunia yang penuh misteri. Nelayan menggantungkan hidup mereka pada laut sebagai awal dan akhir kehidupan mereka. Pelaku bisnis melihat laut sebagai sebuah dunia yang kaya dengan sumberdaya yang bisa digarap untuk mendatangkan keuntungan. Ilmuwan kini melihat laut sebagai potensi yang bisa membantu manusia dalam memecahkan berbagai persoalan hidupnya, dan para nasionalisme memandang laut sebagai pemersatu bangsa.

Berangkat dari fenomena di atas, dalam tulisan ini penulis mencoba mendiskusikan hasil temuan BP3 Batusangkar tentang data arkeologi bawah air yang ada di Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat dan Kabupaten Lingga, Kepulauan Riau. Pada saat ini, informasi tentang tinggalan yang terkait dengan potensi sumber-daya arkeologi bawah air di wilayah perairan Indonesia masih belum tertata dan terkumpul secara lengkap dan akurat. Padahal hal tersebut sangat penting bagi upaya pelestarian dan pemanfaatannya dikarenakan data hasil riset sumberdaya arkeologi bawah air tersebut mutlak

diperlukan oleh Pemerintah dan para pemangku kepentingan lainnya sebagai dasar untuk mengambil kebijakan di bidang pembangunan. Dengan demikian, upaya riset identifikasi dan inventarisasi sumberdaya arkeologi bawah air sangatlah dibutuhkan.

Sebagai sebuah sumberdaya non hayati, tentunya tinggalan arkeologis bawah air tersebut memiliki potensi yang dapat digali dan dimanfaatkan untuk kepentingan publik, antara lain adalah untuk pengembangan ilmu pengetahuan dan lain-lain. Selain itu, sumberdaya arkeologi bawah air juga dapat dimanfaatkan untuk kepentingan ekonomi, misalnya dijadikan sebagai objek wisata bahari serta temuannya dapat "dijual" dengan nilai yang tinggi.

Identifikasi dan inventarisasi sumber-daya arkeologi bawah air dilakukan BP3 Batusangkar di Kabupaten Pariaman dan Kabupaten Lingga. Identifikasi dan inventarisasi ini terkait dengan adanya laporan masyarakat tentang adanya temuan bangkai kapal di Pelabuhan Pasir Baru, Kabupaten Pariaman dan temuan bangkai pesawat terbang di perairan Kecamatan Senayang, Kabupaten Lingga, Provinsi Kepulauan Riau.

Berdasarkan sumber-sumber sejarah, sejak pertengahan abad masehi, di pantai barat dan timur Sumatera, sudah terdapat kota-kota pantai dan bandar yang menjadi pusat perdagangan. Pusat-pusat pedagangan tersebut kemudian berkembang menjadi sebuah kerajaan yang cukup besar. Hingga memaski penjajahan kolonial, pulau-pulau yang ada di kedua wilayah tersebut juga menjadi pangkalan-pangkalan militer. Oleh karena itu identifikasi dan inventarisasi terhadap bangkai kapal dan bangkai pesawat menjadi sangat signifikan untuk dilakukan.

\* Dirangkum dari *Laporan Survei Arkeologi Bawah Air di Kabupaten Lingga dan Kabupaten Padang Pariaman. BP3 Batusangkar, 2009.*

\*\* Koordinator Pokja Pemanfaatan dan Publikasi BP3 Batusangkar.

## IDENTIFIKASI BANGKAI KAPAL DI KABUPATEN PARIAMAN

### Lingkungan

Ciri utama topografi kawasan pantai barat adalah berbukit-bukit. Secara umum antara kawasan pantai dengan daerah pedalaman terdapat lima gugusan pegunungan. Di sepanjang pantai barat Sumatera juga terdapat banyak muara sungai, teluk, dan tanjung. Topografi pantai barat Sumatera juga ditandai oleh banyaknya tanjung dan



Muara Batang Nareh Pelabuhan Pasir Baru

teluk. Keadaan alam ini cukup penting, karena kondisi geografis tersebut merupakan suatu tanda khas daerah pantai dan dalam banyak situasi memberi atau menambah arti daerah pantai. Seperti dari dua buah tanjung yang letaknya berdekatan biasanya terbentuk sebuah teluk, dan teluk ini biasanya cocok dijadikan Pelabuhan (pelabuhan alam). Sedangkan beberapa tanjung turut serta melindungi pantai dari terjangan ombak yang ganas. Beberapa tanjung dan teluk yang terkenal dan memainkan peranan penting yang berada di wilayah Sumatera Barat adalah Teluk Air Bangis, Teluk Bayur, Tanjung atau Sudut Indrapura.

Demikian juga halnya dengan wilayah yang menjadi obyek kegiatan, yakni di wilayah Pelabuhan Pasir Baru yang karena letaknya berada pada sebuah lekukan garis pantai menyerupai teluk sehingga dijadikan sebuah pelabuhan alam. Wilayah ini termasuk dalam wilayah administrasi Korong Pasir Baru, Nagari Pilubang, Kecamatan Sungai Limau, Kabupaten Pariaman. Wilayah ini adalah wilayah pantai dengan kehidupan dan budaya laut yang kental yang sebagian besar

penduduknya berjumlah 1.847 jiwa adalah nelayan. Pasir Baru merupakan Korong (dusun) yang ketinggian dari permukaan air laut adalah  $\pm 2$  m dengan luas daerahnya 1,12 km<sup>2</sup> (Sumber: Kantor Camat Sungai Limau). Wilayah dimana terdapat bangkai kapal adalah wilayah muara yang sehari-harinya berfungsi sebagai pelabuhan ikan nelayan.

Lingkungan situs bangkai kapal berada berjarak sekitar 200 meter dari bibir pantai. Bangkai kapal tersebut berada di sebelah sisi kiri dari bibir sungai. Sebagaimana wilayah pantai, kondisi di sekitar situs

bangkai kapal daerahnya sangat terbuka dengan kedalaman sungai yang relatif dangkal. Pada saat air surut kedalaman air sungai mencapai 0-70 cm, sedangkan ketika air laut pasang kedalaman sekitar lokasi bangkai kapal mencapai 50-250 cm. Daerah yang ditumbuhi oleh pohon terlihat pada bibir sungai sebelah kiri ke arah bagian hulunya. Dari fenomena kenampakan garis bibir sungai, terlihat adanya perubahan garis muara. Hal ini nampak pada daerah-daerah

yang landai yang sekarang tertimbun pasir.

Berdasarkan hasil survei secara visual dan wawancara, sedimentasi yang ada di situs tersebut di atas sepertinya tidak terlalu signifikan untuk menggeser keletakan bangkai kapal, karena di situs tersebut tidak terdapat sungai yang besar yang mengalir di pelabuhan ini. Sedimentasi hanya berasal dari arus laut yang terbawa ke arah pantai. Memang tidak ada parameter yang pasti pada survei kali ini karena hanya mendasarkan pada pandangan visual semata, tetapi hal inipun sebenarnya sudah dapat dijadikan patokan terhadap kondisi sedimentasi yang berpengaruh di perairan lingkungan situs.

Demikian juga terhadap sebaran kualitas air. Dari hasil visualisasi kualitas air permukaan di situs Pelabuhan Pasir Baru berkisar antara 0,25-1,80 meter dengan pola sebaran bervariasi, dimana tingkat kecerahan tertinggi berada di sebelah tenggara situs, kemudian terdegradasi ketika mendekati ke arah bibir sungai dan ketika menuju ke arah Samudera Hindia.



Secara umum, kondisi kualitas di sekitar situs *shipwreck* yang dikaji, tidak mengindikasikan kondisi alam yang ekstrim yang mengakibatkan laju pelapukan atau penghancuran secara fisik maupun kimiawi terhadap obyek di situs yang ada. Terhadap sebaran arus permukaan pada situs di atas secara umum arus bergerak saat pasang dari arah selatan menuju ke garis muara sungai. Begitu juga sebaliknya, saat surut bergerak dari muara sungai menuju laut lepas, sehingga diasumsikan pergerakan arus lebih kuat disebabkan oleh pola pasang surut perairan. Tidak banyaknya pulau, selat, dan tanjung pada daerah-daerah yang dijadikan obyek kajian, menyebabkan hidrodinamika perairan tidak kompleks atau dapat dikatakan seragam. Secara umum, kondisi pola dan sebaran arus permukaan tidak mengindikasikan adanya fenomena arus yang ekstrim yang dapat merusak atau menghancurkan situs-situs arkeologi laut yang ada di wilayah perairan tersebut secara mekanik.

Dalam pengamatan terhadap pasang surut permukaan air sungai dapat dijelaskan bahwa, rentang waktu antara air saat pasang hingga surut minimum akan berlangsung dalam durasi antara 4 jam dan terjadi secara periodik maju 2 jam setiap harinya. Dapat dicontohkan di sini misalkan air mulai surut terjadi pada pukul 10.00 hari ini, maka besok harinya air akan mulai surut pada pukul 12.00 dan seterusnya selisih antara 2 jam setiap harinya. Pada saat air surut maka sebagian dasar sungai yang berupa pasir akan terlihat di permukaan, terutama hamparan pasir yang berada di sisi utara sungai. Kedalaman permukaan air terendah pada saat dilakukan ekskavasi adalah -153 cm dari DP sedangkan permukaan air tertinggi adalah -0,80 cm dari DP.

### Hasil Temuan

Dalam rangka untuk mendapatkan gambaran yang lebih utuh maka dilakukan Identifikasi artefaktual melalui metode ekskavasi. Sebelum dilakukan ekskavasi terlebih dahulu dilakukan pengamatan bangkai kapal yang sebagian komponennya tersembul di atas permukaan dan pengamatan dasar sungai. Dari hasil pengamatan di permukaan air terlihat adanya komponen bangkai kapal berupa lembaran plat besi. Lembaran besi ini terlihat dari permukaan air yang kedalamannya -153 cm dari DP hingga ke atasnya pada kedalaman -115 cm. Lembaran besi yang terdiri dari dua lembaran yang menyatu pada bagian asnya tertumpu pada batangan besi sebagai engselnya. Ukuran dari plat besi secara keseluruhan dari mulai yang nampak pada permukaan air hingga pada kedalaman -183 cm adalah panjang 160 cm, lebar 50 cm dan tebal 5 mm. Sementara dari hasil pengamatan di dasar air terlihat adanya sebuah batangan besi yang

bercampur dengan kayu yang terlihat dari tengah sungai menuju pinggir sungai. Batangan besi dan kayu tersebut terlihat adanya bekas pembakaran yang berupa arang. Dari pengamatan lain yakni pada saat air susut dapat terlihat adanya hamparan pasir pada dua bagian di sebelah sisi utara bangkai kapal yang membujur mengikuti aliran sungai. Hamparan pasir ini berukuran sekitar 8 x 4 meter dan 12 x 3 meter. Dari gambaran tersebut dapat dinyatakan bahwa kondisi bangkai kapal berada pada permukaan dan di dalam timbunan pasir yang pada saat air laut pasang akan tenggelam.

Proses ekskavasi dilakukan dengan cara menyisiri bagian-bagian kapal tertentu. Penyisiran pertama dilakukan pada bagian yang sudah nampak pada permukaan air, yaitu pada ujung dari besi plat bagian bawahnya. Penyisiran pertama dilakukan dengan cara *snorkling* untuk melihat ujung besi yang menancap ke dalam tanah. Pembukaan galian pertama didahului dengan menggunakan sekop dan sendok semen melalui penyelaman dangkal dengan memperdalam bagian besi yang menancap. Batangan besi yang terlihat pada dasar sungai pada kedalaman -183 cm dan penggalian dilakukan pada kedalaman -215 cm. Batangan besi dan kayu tersebut terlihat adanya bekas pembakaran yang berupa arang. Sedangkan bagian bangkai kapal yang terlihat dari atas sungai adalah berupa lembaran besi yang terdiri dari dua lembaran yang menyatu pada bagian atasnya.



Proses ekskavasi di permukaan sungai dan salah satu temuan bangkai kapal

Pendugaan sementara lembaran besi tersebut merupakan alat tutup buka untuk menurunkan dan menaikkan penumpang atau barang. Alat ini menyerupai model kapal ponton yang berfungsi untuk menyeberang. Pada kedalaman tersebut belum ditemukan ujung dari batangan besi. Pada bagian lain kurang lebih 50 cm ke arah utara ditemukan adanya balok persegi empat yang menyembul bagian ujungnya. Dilihat dari ujungnya kayu tersebut berukuran lebar 26 cm dan tebal 20

cm sedangkan panjangnya belum diketahui karena ujung yang satunya menembus ke dalam dasar sungai. Di sekitar lokasi ini juga ditemukan serpihan-serpihan besi dan kayu. Serpihan tersebut seperti hasil dari pelapukan besi bangkai kapal, berwarna coklat kekuningan dan warna hitam seperti arang pada sisi sebaliknya. Warna hitam tersebut mengindikasikan ada sesuatu yang terbakar pada bagian kapal.

Penyisiran temuan kedua dilakukan pada bagian yang lebih mengarah ke tengah sungai atau sisi baratnya. Pada bagian ini pada saat pengamatan dalam air dengan metode *snorkling* terlihat adanya temuan berupa balok kayu yang memanjang sekitar 570 cm. Posisi balok tersebut dari bagian barat miring ke arah bagian timur. Pada bagian luar dari balok ini dilapisi oleh plat besi. Pada bagian pangkal dari balok tersebut lapisan besinya berbentuk dua bagian menyerupai huruf n., masing-masing lebarnya adalah 47 cm dan 17 cm dan tingginya adalah 55 cm. Temuan ini mulai terlihat pada kedalaman -178 cm sampai dengan 215 cm dari titik DP.

#### **PENYELAMAN DI PULAU KASIAK**

Untuk menunjang identifikasi artefaktual terhadap bangkai kapal ini dilakukan kegiatan penyelaman di Pulau Kasiak. Pulau ini bila ditempuh dengan perahu motor nelayan akan memakan waktu sekitar 45 menit dari pelabuhan Pasir Baru menuju Samudera Hindia. Pulau Kasiak merupakan pulau sebagai tempat didirikannya menara suar. Kegiatan ini dilakukan untuk mengetahui adanya hubungan pola transportasi antara pelabuhan Pasir Baru dengan Pulau Kasiak yang kemungkinan dijadikan persinggahan sementara.

Kondisi lingkungan Pulau Kasiak sebagian pantai yang menghadap ke arah daratan Sumatera berupa terumbu karang yang sudah mati dan sedikit pasir putih pada bagian paling atas pantai, sementara pantai yang menghadap Samudera Hindia hanya menyisakan sedikit pasir putih, selebihnya langsung ke laut lepas. Penyelaman dilakukan mulai menyusuri pantai yang menghadap ke arah daratan Sumatera. Hal ini dipilih mengingat arus permukaan relatif lebih kecil dibandingkan sisi pantai yang menghadap Samudera Hindia. Penyelaman dimulai dari arah kiri pulau menuju ke arah kanan dan sebaliknya secara bertahap mulai dari kedalaman 5 s.d 20 meter. Arus bawah air tidak terlalu deras sehingga cukup membantu dalam mengamati dasar laut. Pada kedalaman antara 3 s.d 15 meter masih terdapat terumbu karang yang masih hidup dengan berbagai biota lautnya. Sedangkan dasar laut berupa lumpur pasir tanpa terumbu karang.

Dari hasil penyelaman bawah air tersebut tidak ditemukan tinggalan bawah air yang berupa kapal ataupun muatannya yang dapat dihubungkan dengan bangkai kapal di Pelabuhan Pasir Baru. Justru temuan artefaktual di pulau ini adanya terdapat di permukaan tanah, yakni di kebun kelapa di belakang rumah dinas penjaga menara mercusuar, berupa pecahan-pecahan keramik yang didominasi oleh keramik Eropa abad 19 dengan motif bervariasi. Salah satu temuan terdapat tulisan "MAASTRICH FABRIEK" dengan logo di atasnya bergambar singa sedang duduk. Temuan fragmen artefak lainnya pada bagian dasarnya terdapat tulisan menyerupai tulisan huruf Jawa. Pulau Kasiak pernah dijadikan persinggahan untuk keperluan tertentu karena pulau ini adalah pulau terdekat untuk menuju daratan Pariaman. Dengan adanya temuan fragmen-fragmen keramik tersebut dapat disimpulkan bahwa Pulau Kasiak pernah dijadikan tempat aktifitas pada zaman kolonial Belanda, kemungkinan sebagai tempat persinggahan atau tempat berdirinya mercusuar yang dibangun oleh Belanda.

#### **IDENTIFIKASI BANGKAI PESAWAT DI KABUPATEN LINGGA**

##### **Lingkungan**

Dalam survei identifikasi kali ini lokasinya berada pada perairan yang disebut dengan Maya Utang. Perairan ini masuk ke dalam wilayah administrasi Desa Pulau Batang, Kecamatan Senayang, Kabupaten Lingga, Provinsi Kepulauan Riau. Desa Pulau Batang terbagi menjadi 2 dusun masing-masing Dusun I yang berada di Tanjung Ambat dan Dusun II yang berada di Tekoli. Penduduk Desa Pulau Batang umumnya adalah sebagai nelayan. Dari hasil identifikasi ini dapat diuraikan bahwa pada saat dilakukan pendataan kondisi ombak air laut relatif tenang, sementara arus air cukup kuat baik di permukaan maupun di dasar laut. Tidak jauh dari lokasi situs, sekitar 100 meter ke arah timur laut berbatasan dengan Pulau Batang, pada kedalaman 1 s.d 2 meter terdapat terumbu karang yang umumnya sudah mati. Keberadaan bangkai pesawat terletak ± 500 m di sebelah barat daya Pulau Batang, yang lokasinya disebut sebagai Maya Utang.

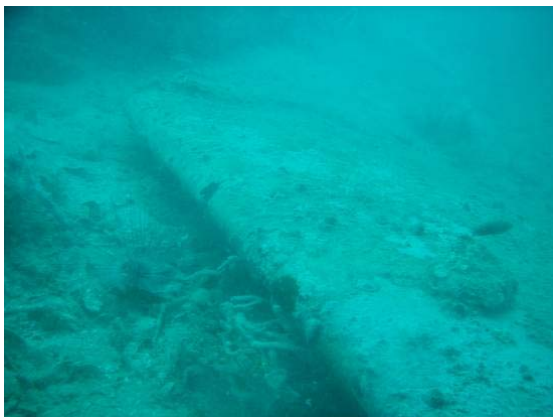
Lokasi bangkai pesawat ini secara administrasi terletak di Desa Pulau Batang, Kecamatan Senayang, Kabupaten Lingga, Provinsi Kepulauan Riau. Luas secara keseluruhan Pulau Batang ± 10 ha yang dihuni oleh 1.103 jiwa penduduk yang terbagi menjadi 328 kepala keluarga. Desa Pulau Batang terbagi menjadi dua dusun yaitu Dusun I yang terletak di Tanjung Ambat dan Dusun II yang

terletak di Tikoli. Hampir seluruh penduduk pulau ini memiliki mata pencaharian sebagai nelayan. Untuk mencapai Pulau Batang dapat dilalui dari Pelabuhan Tanjung Buton di Daik Lingga dengan menggunakan speed boat, dengan menyinggahi pelabuhan Jago, Tanjung Kelit, Rijai, dan Tajur Biru. Dari Tajur biru dilanjutkan dengan menggunakan *pong-pong* menuju ke Pulau Batang kurang lebih 20 menit. Untuk mencapai lokasi bangkai pesawat dapat dicapai dengan menggunakan *pong-pong* mengitari pulau dalam waktu kurang lebih 30 menit.

### Hasil Temuan

Kondisi arus permukaan maupun arus dasar laut relatif kuat, tetapi ombak di permukaan kecil. Jarak pandang (*visibility*) pada permukaan sampai 6 meter sekitar 4 meter dan pada kedalaman 8 meter sampai ke dasar sekitar 2 meter. Bangkai pesawat berada pada kedalaman  $\pm 15$  meter dengan kondisi dasar laut berupa pasir lumpur dengan sedikit karang yang sudah mati.

Jenis bangkai pesawat kemungkinan berupa pesawat perang dengan menggunakan baling-baling di moncong pesawat. Kondisi pesawat umumnya sudah dalam keadaan rapuh. Pada bagian sayap kiri patah dan sebagian ekor sudah hilang. Begitu juga beberapa komponen lain, seperti kursi penumpang dan sebagian mesinnya sudah tidak ada lagi. Seluruh tubuh pesawat sudah ditumbuhi lumut dan karang sehingga identitas terhadap warna atau cat sulit dilakukan, selain karena proses pelapukan.



Bagian sayap yang telah pecah

Melalui pengamatan terhadap bangkai pesawat pada kedalaman  $\pm 15$  meter tidak dijumpai adanya indikasi identitas yang berupa tanda atau nomor atau pertanggalan tentang asal-usul pesawat tersebut. Namun demikian dari bentuknya serta berdasarkan sumber keterangan dari beberapa narasumber, bahwa pesawat sebagaimana tersebut merupakan pesawat tempur yang

jatuh pada saat sekitar tahun 1940-an. Bangkai pesawat tersebut merupakan pesawat yang memiliki tempat duduk tunggal dengan baling-baling 4 bilah yang mirip dengan jenis pesawat type *Hayate Fighter* buatan Jepang. Identifikasi ini masih bersifat dugaan sementara. Dugaan tersebut bila dikaitkan dengan sejarah masa-masa Perang Dunia II tentunya sangat relevan, dimana pada saat itu wilayah nusantara, termasuk di Kepulauan Riau menjadi ajang perebutan kekuasaan antara Belanda yang didukung sekutu dengan pihak Jepang.



Bagian mesin pesawat yang berhasil ditemukan

Sebagaimana diketahui bahwa Jepang pada sekitar tahun 1940-an terlibat dalam perang Dunia ke II dengan sekutu pimpinan AS, sehingga Jepang membekali diri dengan berbagai pesawat tempurnya. Terhadap kondisi bangkai pesawat yang telah mengalami kerusakan dapat dijelaskan di sini bahwa kerusakan terjadi akibat kerusakan struktural dan kerusakan alamiah karena dimakan waktu. Kerusakan struktural diakibatkan dapat berupa oleh serangan peluru pihak lawan dan terbenturnya badan pesawat dengan air laut. Hal ini dapat dilihat pada patahnya sayap pesawat sebelah kiri yang terangkat ke bagian atas pesawat (*cockpit*), dan sebagian diakibatkan oleh upaya-upaya pengambilan bagian-bagian pesawat oleh para pencari besi tua.



Salah satu prototype pesawat tempur Jepang jenis Hayate Fighter

## ASPEK PERLINDUNGAN DAN PEMANFAATAN

Pada prinsipnya pemanfaatan benda cagar budaya (BCB) dapat dilakukan berdasarkan atas kaidah pelestarian. Oleh karena itu, berbagai aspek yang ada pada BCB perlu dikelola secara arif dengan membuat keseimbangan antara pelestarian dan pemanfaatannya. Dengan demikian, berbagai kepentingan tersebut dapat diakomodasi tanpa meninggalkan dan tanpa mengurangi nilai-nilai penting yang dikandungnya. Ditinjau dari perspektif arkeologi, tidak lain adalah benda arkeologi yang menjadi obyek penelitian dalam ilmu ini. Oleh sebab itu, dalam hal konsep dan tata cara pencarian, penemuan, perekaman, penanganan, pemanfaatan, dan pengelolaannya semuanya tunduk kepada kaidah-kaidah baku sesuai dengan ilmu arkeologi.

Demikian pula karena jumlah benda arkeologi pada hakekatnya terbatas, maka benda arkeologi yang telah ditemukan dengan susah payah harus dilestarikan dengan sebaik-baiknya, agar setiap saat dapat dikaji dan diinterpretasikan sesuai dengan perkembangan ilmu serta dapat disampaikan kepada masyarakat secara benar. Oleh karena itu, benda arkeologi termasuk benda arkeologi bawah air seperti bangkai pesawat ini harus mendapat perlindungan yang jelas dan tegas sesuai dengan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya. Dengan demikian tindakan yang harus dilakukan tidak hanya merekonstruksi kehidupan masyarakat masa lalu, tetapi juga sekaligus melestarikan obyek dan informasinya sedemikian rupa sehingga dapat diwariskan dan dimanfaatkan secara benar. Selain karena nilai ideologis dan akademis, sudah tentu tinggalan bawah air ini memiliki nilai ekonomis yang dapat dimanfaatkan sepanjang tidak bertentangan dengan kedua nilai di atas.

Terhadap temuan bangkai kapal, dengan kondisi yang sudah hancur dan tertimbun pasir, kemungkinan besar akan sulit untuk direkonstruksi kembali, namun demikian sisa-sisa yang ada kiranya dapat tetap diselamatkan sebagai bukti otentik adanya peristiwa yang melatarbelakanginya. Terkait dengan rencana Pemkab Pariaman akan melakukan pengerukan pada daerah muara sebagai bagian dari upaya meningkatkan fungsi pelabuhan ikan, apabila hal ini dirasa mendesak, kegiatan pengerukan tetap dapat dilakukan dengan tetap meninggalkan areal bangkai kapal, mengingat bahwa penelitian masih perlu dituntaskan dengan pelibatan unsur terkait. Pemanfaatan bangkai kapal dapat ditonjolkan terhadap sejarah transportasi dan kebaharian secara umum yang bersifat lokalitas melalui rekonstruksi bila memungkinkan atau menyelamatkan bagian-bagian kapal apa adanya sebagai sarana pembelajaran bagi generasi muda.

Terhadap bangkai pesawat di Lingga, maka tugas yang perlu diperhatikan adalah bagaimana harus mengangkat dan merawat bangkai pesawat tersebut agar tidak rusak. Hal ini sangat penting mengingat upaya penggalian, tidak hanya di dalam air tetapi juga di darat, pada dasarnya adalah merusak dan oleh karenanya harus dipertanggungjawabkan bukan hanya di atas kertas (*preserved by record*) tetapi juga benda itu secara fisik harus aman terhadap perubahan lingkungan (*preserved by action*). Melihat kondisi pesawat yang sedemikian rupa dengan tingkat kerusakan secara struktural dan kerusakan alami, mengangkat pesawat ke daratan adalah suatu pekerjaan yang penuh resiko. Tentu saja karena kondisi yang demikian, resiko yang nantinya akan timbul adalah, pada saat pengangkatan ada bagian-bagian bangkai pesawat yang patah atau tanggal karena adanya daya tekan. Resiko yang kedua adalah kondisi lingkungan di bawah air akan sangat berbeda dengan lingkungan di daratan maka proses pelapukan akan lebih cepat dibandingkan apabila bangkai pesawat itu tetap berada di bawah air. Oleh karena itu, sebelum suatu tindakan penyelamatan dilakukan maka terlebih dahulu perlu dipersiapkan langkah-langkah preventif untuk menjaga agar seluruh temuan yang apabila akan diangkat dapat segera tertangani.

Namun demikian membiarkan bangkai pesawat tersebut tetap di dasar laut akan juga menimbulkan suatu permasalahan lain, terutama masalah kekhawatiran hilangnya data artefaktual, mengingat di kawasan lokasi bangkai pesawat cukup rawan terhadap kasus pencurian sumber-budaya bawah air seperti bangkai pesawat ini. Saat ini bagian bangkai pesawat ada yang telah hilang. Dengan demikian ada suatu dilema yang dihadapi dalam rangka upaya penyelamatan bangkai pesawat tersebut. Melihat kondisi demikian tentu harus ada tindakan cepat yang harus dilakukan untuk menangani pelestarian bangkai pesawat tersebut. Upaya kajian yang mendalam perlu dilakukan sebelum memutuskan tindakan yang paling tepat. Salah satu solusi yang dapat ditawarkan adalah tetap membiarkan bangkai pesawat tersebut di dasar laut kemudian mengaktifkan fungsi pengawasan mandiri dengan melibatkan seluruh masyarakat Lingga, khususnya masyarakat yang berdekatan dengan lokasi situs. Pelibatan unsur masyarakat sangat dibutuhkan agar masyarakat merasa ikut memiliki terhadap kekayaan benda cagar budaya yang ada di wilayah ini. Kalaupun bangkai pesawat tersebut akan diangkat paling tidak harus dilakukan persiapan penanganan saat pelaksanaan dan pasca pengangkatan, dengan melibatkan unsur-unsur terkait, seperti Direktorat Peninggalan Bawah Air, BP3 Batusangkar, AL dan Polri sebagai unsur pengamanan. [\*]



*Sampai bulan Juni 2009, beberapa kegiatan yang diprogramkan di lingkungan Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Batusangkar telah berhasil dilaksanakan. Selain itu, juga terdapat kegiatan-kegiatan insidental di luar kegiatan yang terprogram, seperti pendataan benteng kolonial yang diselenggarakan oleh Pusat Dokumentasi Arsitektur Indonesia.*

#### □ **Pendataan Benteng-Benteng**

Pendataan benteng-benteng merupakan kelanjutan dari pelatihan surveyor benteng di Bengkulu tahun 2008. Pendataan benteng-benteng ini dilakukan bekerja sama dengan Pusat Dokumentasi Arsitektur Indonesia. Pendataan dilaksanakan di wilayah kerja BP3 Batusangkar yaitu di Provinsi Sumatera Barat, Riau dan Kepulauan Riau. Untuk mendukung pelaksanaan pendataan benteng-benteng, BP3 Batusangkar mengirim satu orang staf yaitu Yusfa Hendra Bahar, SS (Staf Pokja pemanfaatan dan Publikasi). Pendataan ini dilakukan dalam 3 tahap yaitu tahap 1 [satu] provinsi Sumatera Barat yang dilakukan bulan Desember 2008, Tahap 2 [dua] di Provinsi Riau tanggal 12 s.d 19 Januari 2009, Tahap 3 [tiga] Maret 2009 Provinsi Kepulauan Riau.

Pendataan benteng-benteng bertujuan untuk menginventarisir benteng-benteng yang ada di wilayah kerja BP3 Batusangkar, yang telah masuk daftar inventaris maupun yang belum masuk daftar inventaris. [YHB]

#### □ **Pendataan Temuan Benda Cagar Budaya**

Pendataan ini merupakan tindak lanjut dari laporan masyarakat setempat yang menemukan singkapan susunan bata di tengah persawahan. Dalam rangka pendataan tersebut, dilakukan *test pit* di lokasi yang diduga sebagai candi. Hasil *test pit* menunjukkan bahwa terdapat bekas bangunan dari bata dengan susunan 7 lapis yang tersisa. Bata tersebut mengindikasikan sebagai bata yang berukuran sama dengan bata candi-candi yang ada di Pasaman. Namun demikian bangunan tersebut belum bisa dipastikan apakah sebuah candi atau bangunan

dengan fungsi lain. Kalaupun itu sebuah candi maka kemungkinan masih sejaman dengan candi-candi lain yang ada di daerah Pasaman, seperti Candi Tanjung Medan, Pancahan, dan Koto Rao.

Pendataan ini dilaksanakan pada tanggal 12 s.d 14 Februari 2009 yang berlokasi di Kanagarian Tarung-Tarung Kecamatan Rao, Kabupaten Pasaman dengan pelaksana Drs. Teguh Hidayat, M.Hum; Ahmad Fitri, SH; dan Hendra Fazri [TH].

#### □ **Ekskavasi Shipwreck**

Identifikasi tinggalan maritim di Pelabuhan Pasir Baru, Kabupaten Pariaman adalah dalam rangka menyikapi adanya laporan temuan yang diduga sebagai bangkai kapal di pelabuhan Pasir Baru oleh Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Pariaman. Lingkungan situs bangkai kapal berada di muara Batang Nareh, berjarak sekitar 200 meter dari bibir pantai. Dalam rangka untuk mendapatkan gambaran yang lebih utuh maka dilakukan Identifikasi artefaktual melalui metode ekskavasi. Dari hasil pengamatan di permukaan air terlihat adanya komponen bangkai kapal berupa lembaran plat besi dengan ukuran panjang 160 cm lebar 50 cm dan tebal 5 mm. Sementara dari hasil pengamatan di dasar air terlihat adanya sebuah batangan besi yang bercampur dengan kayu yang terlihat dari tengah sungai menuju pinggir sungai. Batangan besi dan kayu tersebut terlihat adanya bekas pembakaran yang berupa arang. Dari gambaran sementara, kapal tersebut memiliki panjang sekitar 18 m dan lebar 6 m dan diduga sebagai kapal barang yang membawa komoditi hasil bumi dari Padang ke Pariaman atau sebaliknya yang terjadi sekitar tahun 1948.

Pelaksanaan Ekskavasi terhadap Situs Ship Wreck Di Muara Sungai Batang Naneh, Kabupaten Padang Pariaman dilakukan oleh tim ekskavasi yang terdiri dari Zulkarnaen, S.IP; Drs. Teguh Hidayat, M.Hum; Emi Rosman, SH; M.Yusuf; Bambang Rudianto; tanggal 27 Maret s.d 2 April 2009. [TH].

#### □ **Pengumpulan Data Cagar Budaya**

Pengumpulan Data Cagar Budaya bertujuan untuk mengumpulkan data tentang benda cagar budaya dan situs sebagai bahan untuk penetapan benda cagar budaya, tahun 2009, kegiatan dilakukan pada 3 [tiga] daerah, yaitu Kabupaten Pasaman, Kabupaten Agam, dan Kabupaten Indragiri Hilir. Pengumpulan Data Cagar Budaya Situs/BCB di Kabupaten Pasaman dilaksanakan oleh Fauzan Amril, S.Hum; Yusfa Hendra Bahar, SS; Nasrizal; dan Ramadan yang dilaksanakan pada tanggal 02 s.d 06 April 2009. Dalam pengumpulan data cagar budaya, tim pelaksana berhasil mengumpulkan data benda cagar budaya dan situs yang telah masuk dalam

inventaris BP3 Batusangkar yaitu sebanyak 10 objek.

Pengumpulan Data Cagar Budaya Situs/BCB di Kabupaten di Kabupaten Agam dilaksanakan oleh Tumini, SS; Ahmad Kusasih, SS; Marjohan Syarif, SH; dan Khairul Hidayat yang dilaksanakan pada tanggal 02 s.d 06 April 2009. Adapun pengumpulan Data Cagar Budaya Situs/BCB di Kabupaten Indragiri Hilir dilaksanakan oleh Sri Sugiharta, SS; Rafki R., SS; Hendra Fazri; dan Suhardi pada tanggal 02 s.d 06 April 2009. Pengumpulan data ini dilakukan dalam rangka menyikapi perkembangan yang terkait dengan data baru hasil laporan masyarakat, maupun data lama yang masih belum lengkap. [TH-YHB]

#### □ **Pelengkapan Data Benda Cagar Budaya dan Situs**

Pelengkapan data benda cagar budaya dan situs bertujuan untuk melengkapi data benda cagar budaya dan situs dalam rangka pembuatan poster/banner, *booklet/leaflet*. Kegiatan ini dilaksanakan di Kabupaten Pesisir Selatan, Kota Padang dan Kota Pariaman. Di Kabupaten Pesisir Selatan yang dilengkapi datanya yaitu Benteng Pulau Cingkuak. Sedangkan di Kota Padang pelengkapan data dilakukan terhadap benda cagar budaya dan situs yang berada di Kawasan Padang Kota Lama. Untuk Kota Pariaman pelengkapan data dilakukan terhadap objek-objek peninggalan jepang berupa bunker dan pilboks. Kegiatan ini dilaksanakan pada tanggal 23 s.d 27 April 2009 dengan pelaksana Yusfa Hendra Bahar, SS dan Bambang Rudianto [YHB].

#### □ **Pembinaan dan Penyuluhan Juru Pelihara**

Pembinaan dan Penyuluhan Kepada Juru Pelihara Situs/BCB di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau. Pembinaan ini dilaksanakan di tiga kota yang berbeda, masing-masing di Pekanbaru yang dilaksanakan pada tanggal 13 s.d 15 Mei 2009 oleh Agoes Tri Mulyono, SH; Usiati, S.Sos; Masrisol Efendi, S.Pd; dan Maydodi Indra, dengan sasaran juru pelihara yang berada di wilayah Provinsi Riau. Sedangkan penyelenggaraan di Kota Tanjungpinang dan Daik Lingga dilaksanakan oleh Fauzan Amril, S.Hum, dan Nasrizal berlangsung tanggal 28 Mei s.d 01 Juni 2009 dengan sasaran juru pelihara yang berada di Kepulauan Riau. Kegiatan ini diselenggarakan dalam rangka memberikan penyegaran pembekalan yang dapat dipakai dalam melaksanakan kegiatan pemeliharaan situs, di samping menampung masukan-masukan dari juru pelihara terhadap kondisi keterawatan situs. [TH]

#### □ **Pameran UPT Kebudayaan**

Pameran ini dilaksanakan dalam rangka kegiatan pameran bersama yang diselenggarakan oleh 15 instansi museum, terutama museum yang berada di bawah UPT Depbudpar. Pameran berlangsung mulai tanggal 26 Mei s.d 31 Mei 2009 bertempat di Museum Adityawarman Padang yang dibuka oleh Dirjen Sejarah dan Purbakala dengan tema "Meniti Peradaban, Merangkai Zaman Dalam Lintasan Sejarah Indonesia (Membangkit Batang Tarandam)". Selain diadakan pameran juga diadakan lomba lukis tokoh serta diskusi tentang kesejarahan. Pameran tersebut telah dihadiri oleh 11.258 pengunjung. Tim pelaksana dari pameran UPT Kebudayaan terdiri dari Drs. Teguh Hidayat, M.Hum; Bambang Rudianto; Junaidi Sani, S.Sos; Usiati, S.Sos. [TH]

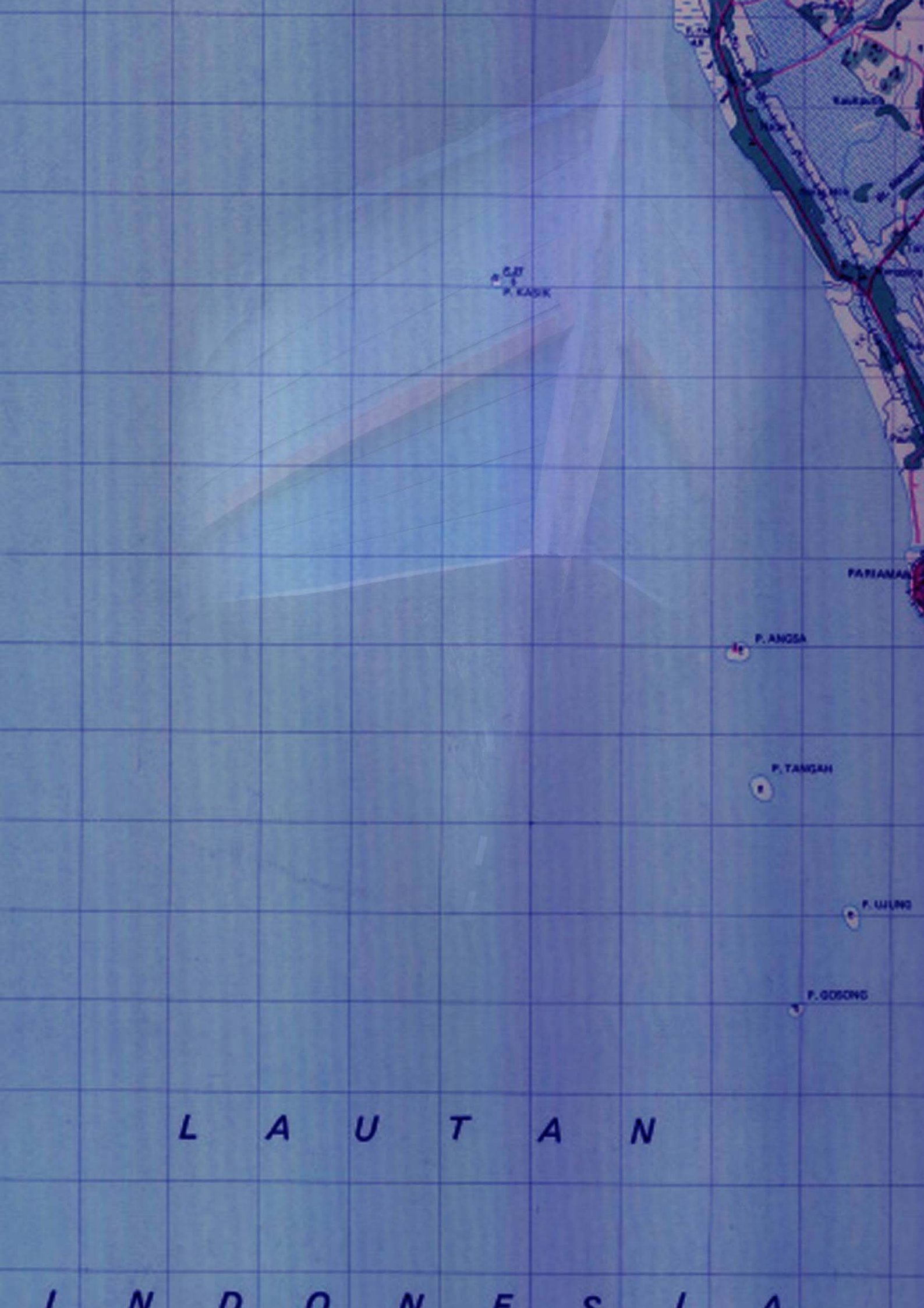
#### □ **Rapat Pemantapan Program**

Rapat Pemantapan Program BP3 Batusangkar merupakan kegiatan rutin tahunan BP3 Batusangkar yang bertujuan untuk mengevaluasi program dan kegiatan yang telah berjalan dan perencanaan aksi kegiatan yang akan dijalankan. Dalam pelaksanaannya kegiatan ini melibatkan seluruh staf BP3 Batusangkar dan mengundang beberapa narasumber yang dianggap relevan untuk menambah wawasan berkaitan dengan issue-issue permasalahan yang berkembang. Narasumber undangan berasal dari Direktur Peninggalan Purbakala dan Bappenas. Penyelenggaraan Rapat Pemantapan Program Kerja BP3 Batusangkar di Bukittinggi 4 s.d 8 Juni 2009. [TH-YHB]

#### □ **Penyebaran Informasi**

Penyebaran informasi merupakan salah satu program di bidang publikasi. Kegiatan ini bertujuan untuk memberikan pemahaman tentang benda cagar budaya dan situs kepada masyarakat serta menumbuhkan kesadaran masyarakat terhadap benda cagar budaya dan situs serta dapat berperan aktif dalam upaya pelestarian dan pemanfaatan benda cagar budaya dan situs.

Tahun 2009, penyebaran informasi dilakukan sebanyak 5 [lima] lokasi yaitu Radio Lansek Manih (Kab. Sijunjung), RRI Bukittinggi, RRI Padang, Radio Luhak Nan Tuo (Kab. Tanah Datar) dan Radio Harau (Kab. 50 Kota). Untuk Radio Lansek Manih dilaksanakan tanggal 11 Juni 2009 dengan pelaksana Drs. Budi Istiawan, Hendra Fazri, dan Bambang Rudianto. Narasumber berasal dari BP3 Batusangkar (Drs. Budi Istiawan) dan dari Dinas Parnesibudpora Kab. Sijunjung. Sementara itu, penyebaran informasi di RRI Bukittinggi dilaksanakan tanggal 30 Juni 2009 dengan pelaksana Drs. Teguh Hidayat, M.Hum (Narasumber) dan Usiati, S.Sos. [YHB].



CIT  
KASIK

PATAMAS

P. ANGSA

P. TANGAH

P. ULUNG

P. GOSONG

L A U T A N

L I N D O N E S I A