

SITUS KAPAL KARAM GELASA DI SELAT GASPAS, PULAU BANGKA, INDONESIA

Harry Octavianus Sofian

Balai Arkeologi Palembang, Jl Kancil Putih, Lorong Rusa Demang Lebar Daun Palembang
harry.octa@gmail.com

Abstrak. Wilayah perairan Nusantara merupakan budaya, ekonomi dan politik sejak beratus tahun yang lalu. Perairan Nusantara berfungsi menjadi penghubung interaksi berbagai etnis, pedagang dan menyebarkan pengaruh satu sama lain. Interaksi itu mewariskan tinggalan-tinggalan arkeologi bawah air yang tersebar di perairan Nusantara. Pembahasan ini akan menginformasikan hasil penelitian untuk melihat tinggalan arkeologi bawah air, yaitu kapal karam di perairan Selat Gaspar. Penelitian ini menghasilkan bukti-bukti tinggalan arkeologi bawah air berupa kapal karam yang menggunakan bahan kayu dan tembaga, keramik, botol-botol, tulang, meriam, batu pemberat kapal (*ballast*) pasak, dan beberapa artefak yang belum dapat diidentifikasi.

Kata kunci: Arkeologi Bawah Air, Situs Kapal Karam Gelasa, Selat Gaspar, Bangka.

Abstract. Gelasa Shipwreck Site at Gaspar, Bangka Island, Indonesia. The territorial waters of the archipelago is a cultural, economic and political since hundreds of years ago. Archipelago waters serve as an interaction of various ethnic, traders and spread the influence of each other. Interaction-pass remains underwater archaeological remains scattered in various waters of the Archipelago. This discussion will inform the research to look underwater archaeological remains of the shipwreck in the waters of the Straits of Gaspar. This study produced evidence of archaeological remains of a ship using wood and copper; ceramics, bottles, bones, cannon, ship ballast, pegs and some artifacts that cannot be identified.

Keywords: Underwater Archeology, Gelasa Shipwreck Site, Gaspar Strait, Bangka.

1. Pendahuluan

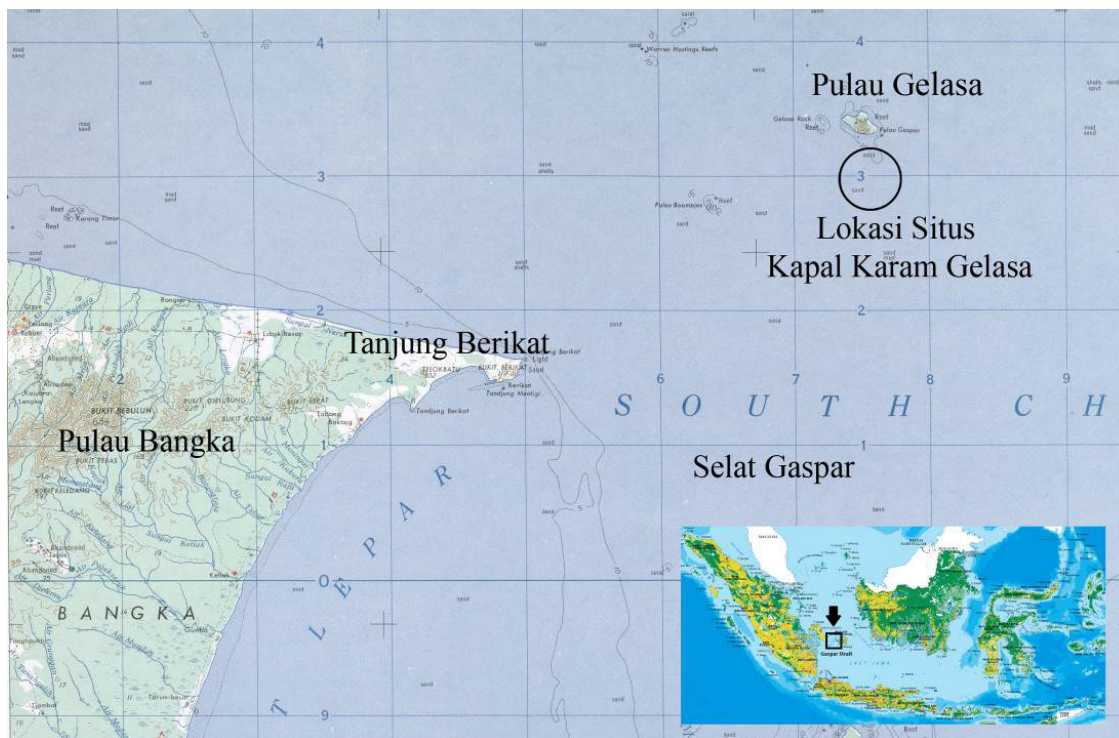
Tinggalan arkeologi bawah air banyak ditemukan di perairan Indonesia. Inventarisasi yang dilakukan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan terdapat 463 lokasi kapal karam antara tahun 1508 sampai dengan 1878 yang tersebar di perairan Indonesia. Menurut laporan VOC terdapat 274 lokasi kapal karam di Indonesia. Menurut sejarawan Cina, terdapat 3.000 kapal karam yang berada di perairan Indonesia (Helmi, 2010), menurut Tony Wells terdapat 186 kapal VOC (Wells, 1995), laporan Arqueonautas tahun 2011 menyebutkan terdapat 16 titik kapal karam di Selat Gaspar, Pulau Bangka (Mirabal, 2011).

Wilayah perairan Nusantara telah menjadi persilangan budaya, ekonomi dan

politik sejak beratus tahun yang lalu. Perairan Nusantara berfungsi menjadi penghubung interaksi berbagai etnis, yang berdagang dan menyebarkan pengaruh satu sama lain. Interaksi itu mewariskan antara lain tinggalan-tinggalan arkeologi bawah air yang tersebar di berbagai perairan Nusantara. Tulisan ini mencoba untuk melihat tinggalan arkeologi bawah air, yaitu kapal karam di perairan Selat Gaspar.

Berdasarkan pengertiannya, arkeologi bawah air adalah bagian arkeologi maritim yang mempelajari tinggalan materi budaya manusia yang berada di bawah air, baik di laut, danau, dan sungai, berupa kapal karam beserta muatannya, pelabuhan kuna, kota kuna, dan caranya dengan penyelaman (Bowens, 2009).

Naskah diterima tanggal 15 Maret 2013 dan disetujui tanggal 2 Agustus 2013.



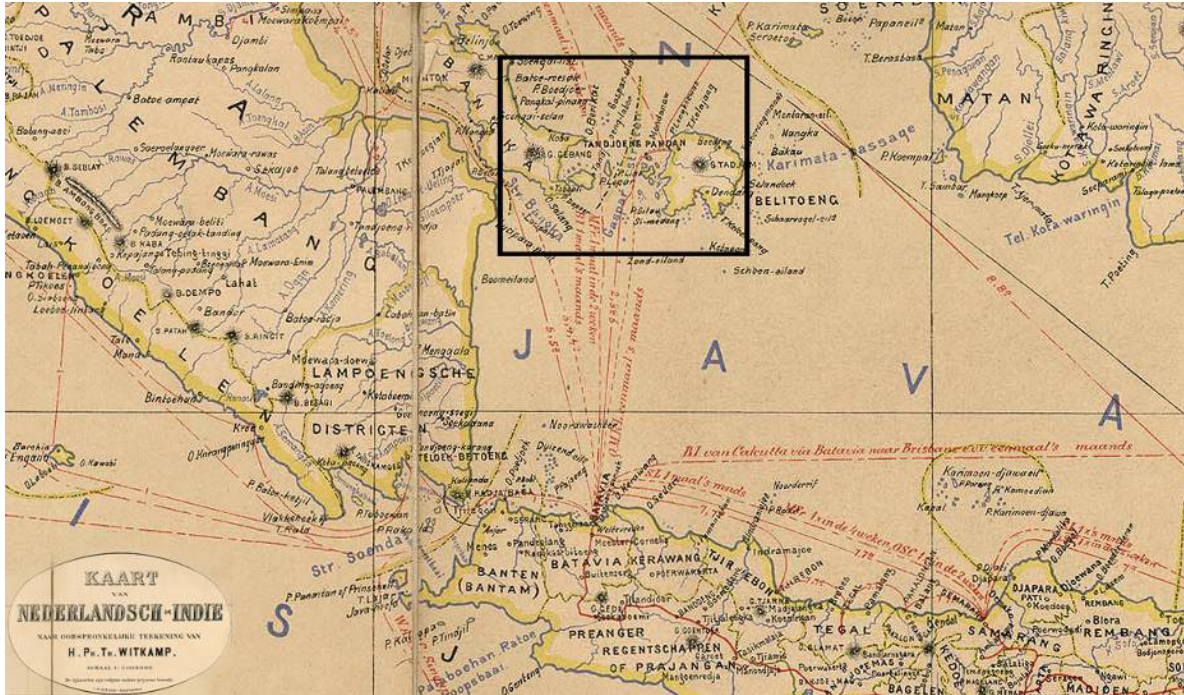
Gambar 1. Peta lokasi Situs Kapal Karam Gelasa (Army map service Washington DC, dengan modifikasi penulis).

Berdasarkan catatan sejarah, Pulau Bangka dengan Gunung Menumbing sudah lama dikenal baik para pelaut lokal (pelaut Melayu) maupun asing (Cina, India, dan Eropa). Pelaut-pelaut Cina menggunakan Gunung Menumbing sebagai pedoman untuk memasuki daerah perairan Musi (Utomo, 2010). Menurut berita Cina *Xingcha Shenglan* tahun 1436, Pulau Belitung dikenal dengan nama Pulau *Gao-lan* pernah dikunjungi oleh tentara Cina pada masa Dinasti Yuan (1271–1368) di bawah pimpinan Jendral Kekaisaran Gao Xing dan Shi Bi, berangkat untuk menyerang Pulau Jawa dengan membawa prajurit dan kapal dalam jumlah besar, namun di perjalanan terkena badai, sehingga mereka membuat seratus kapal pengganti di Pulau Belitung (Groeneveldt, 2009).

Selat Gaspar sejak zaman dahulu merupakan salah satu jalur pelayaran maritim yang ramai selain Selat Karimata, Selat Melaka, Laut Jawa, Laut Flores dan perairan Maluku (Utomo, 2009). Wilayah Bangka Belitung yang kaya akan lada dan timah telah menarik minat Pemerintah Belanda untuk

berdagang dan memonopoli perdagangan timah dengan Kesultanan Palembang (Erman, 2009), selain sebagai lintasan perdagangan yang menghubungkan Malaka dan Batavia. Ramainya lintasan perdagangan maritim membuat Pemerintah Belanda membangun mercusuar sebagai pemandu jalan pada malam hari bagi kapal-kapal yang melintasi perairan Bangka Belitung pada abad ke-19, agar tidak kandas dan karam karena menabrak karang dan beting pasir.

Penelitian ini merupakan penelitian lanjutan berdasarkan laporan singkat Arqueonautas, perusahaan arkeologi maritim dari Portugal, menyebutkan titik kapal karam dengan kode GAS-04 yang telah disurvei tahun 2007. Dalam laporan singkat Arqueonautas menyebutkan temuan kapal, botol, jangkar, fragmen keramik, tembaga dan rantai. Arqueonautas menyimpulkan dugaan kapal berasal dari Inggris, walaupun hanya dugaan awal sehingga Arqueonautas merekomendasikan untuk melakukan survei lebih lanjut untuk menjawab dugaan tersebut.



Gambar 2. Peta Hindia Belanda tahun 1893, garis merah pada peta menunjukkan jalur pelayaran laut (J.H. De Bussy-Amsterdam, dengan modifikasi penulis).

Menurut Arqueonautas, Situs Kapal Karam Gelasa termasuk situs yang potensial untuk dilakukan survei dan ekskavasi (Mirabal, 2008), Berdasarkan saran laporan singkat Arqueonautas, penulis melakukan penelitian kerjasama dengan Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Jambi (BP3 Jambi) tahun 2011 untuk melakukan penelitian lanjutan pada situs ini. Tujuan penulisan adalah memberikan data penelitian terbaru tentang Situs Kapal Karam Gelasa dan menggambarkan situasi situs dengan hasil akhir berupa peta.

2. Metode Identifikasi Tinggalan

Tipe penelitian adalah eksploratif, yaitu penelitian untuk mengetahui potensi arkeologi di suatu tempat yang belum diungkapkan dalam hal ini keadaan Situs Kapal Karam Gelasa. Sifat penalaran penelitian adalah induktif, yaitu penalaran yang bergerak dari kajian fakta-fakta atau gejala-gejala khusus untuk kemudian disimpulkan sebagai gejala yang bersifat umum atau generalisasi empiris (Tanudirjo, 1989).

Penelitian yang dilakukan meliputi beberapa tahap yang dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Tahap pengumpulan data

Tahap ini dibagi menjadi dua bagian, yaitu pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer.

1. Pengumpulan data sekunder.

Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui studi pustaka yang memuat hasil-hasil penelitian arkeologi maritim yang pernah dilakukan di wilayah Pulau Bangka.

2. Pengumpulan data primer.

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei dan pengamatan sistematis di lapangan. Penyelaman dilakukan selama 2 kali dalam 1 hari selama 4 hari dengan waktu aman (*no decompression limit*) 25 menit di bawah air dengan total penyelaman 200 menit (3 jam 20 menit). Survei yang dilakukan menggunakan teknik *circular search*, yaitu teknik pencarian dengan menggunakan satu titik

sebagai titik dasar dan mulai melakukan pencarian dengan cara melingkar 360°.

b. Tahap analisis

Tahap analisis dilakukan dengan melakukan analisis jenis artefak. Artefak dilakukan pengamatan dan pengukuran serta didokumentasikan secara digital dengan kamera foto.

c. Kesimpulan

Tahap ini merupakan sintesis dari hasil analisis. Kesimpulan merupakan paduan dari data hasil penelitian dan penafsiran awal, yang dilengkapi dengan peta situs.

3. Identifikasi Artefak

Situs Kapal Karam Gelasa berada di selatan Pulau Gelasa, jarak dari Tanjung Berikat ke lokasi situs 29 km arah timur laut. Situs berada 28-30 meter di bawah permukaan laut dengan posisi kapal dari arah barat laut ke tenggara. Adapun artefak-artefak yang ditemukan antara lain tiang kapal, kemudi, meriam, keramik, tulang binatang, botol-botol, batu pemberat kapal (*ballast*), pasak, plat, laras senapan (?) dan artefak yang belum diketahui nama dan fungsinya (artefak x).

a. Tiang kapal dan kemudi kapal

Identifikasi bagian kapal, lambung kapal tidak dapat dilakukan identifikasi, karena terbenam dalam pasir sehingga untuk melihat dan mengidentifikasi diperlukan alat penyedot (*vacuum*) untuk menampakkan



Foto 1. Tiang kapal (Dok. BP3 Jambi, 2011).



Foto 2. Kemudi kapal (Dok. BP3 Jambi, 2011).

bagian lambung kapal. Pada bagian tengah kapal ditemukan tiang-tiang kapal yang besar, setidaknya ditemukan dua tiang kapal pada situs. Kemudi kapal juga ditemukan masih utuh berada di buritan kapal, diperkirakan kapal ini merupakan kapal kayu dengan angin sebagai tenaga pendorongnya.

b. Siku, pasak dan plat

Selain terbuat dari kayu beberapa bagian kapal terbuat dari tembaga. Penulis mengidentifikasi siku (*knee*) kapal yang berada di sisi kapal. Siku digunakan untuk menyambung dan memperkuat antara dinding dan geladak kapal. Pada bagian buritan kapal ditemukan pasak atau paku kapal, berguna sebagai penyambung antar papan bagian kapal. Plat yang terbuat dari tembaga diperkirakan berfungsi untuk melapisi dan memperkuat bagian dinding kapal.



Foto 3. Siku kapal (Dok. BP3 Jambi, 2011).



Foto 4. Pasak dan plat (Dok. Pribadi, 2011).

c. Batu pemberat kapal (*ballast*)

Salah satu yang menarik perhatian adalah ditemukannya batu-batu berwarna putih dengan ukuran yang sama tersusun rapi. Dugaan awal diperkirakan batu-batu tersebut merupakan batu pemberat kapal (*ballast*), yaitu batu penyeimbang kapal saat kapal dalam keadaan tanpa muatan. Batu pemberat kapal menjadi penting karena batu ini juga sebagai penanda kapal dalam



Foto 5. Batu pemberat kapal (*ballast*) (Dok. BP3 Jambi, 2011).

keadaan berisi muatan atau dalam keadaan kosong. Tampaknya kapal yang ditemukan dalam keadaan kosong tanpa muatan.

d. Meriam

Pada bagian haluan kapal, ditemukan meriam dengan ukuran mulut 40 cm, posisi sebagian terkubur di dasar laut, panjang meriam yang muncul ke permukaan hanya berukuran 80 cm. Belum diketahui jenis bahan dan keutuhan meriam, sehingga diperlukan penelitian lebih lanjut dengan melakukan proses pengangkatan (*salvage*) untuk mengetahui keutuhan meriam.



Foto 6. Meriam pada haluan kapal (Dok. BP3 Jambi, 2011).

e. Keramik

Artefak keramik yang ditemukan berupa piring buatan Eropa dan buli-buli berada di bagian tengah kapal, fragmen keramik yang ditemukan termasuk jenis *stoneware* dengan variasi motif warna biru dan hijau. Bentuk keramik berupa piring dan buli-



Foto 7. Beberapa fragmen keramik Eropa berupa piring dan buli-buli (Dok. Pribadi, 2011).



Foto 8. Fragmen keramik Eropa dengan tanda perusahaan (mark) (Dok. Pribadi, 2011).

buli, namun tidak diketahui cap perusahaan (mark) pembuat keramik yang biasanya ada pada bagian bawah keramik, karena bagian keramik sudah aus dan tidak utuh lagi serta sulit dibaca. Untuk keramik berupa piring dengan motif warna hijau penulis hanya mampu membaca huruf “PO.....”, sedangkan huruf di atasnya sulit terbaca.

f. Tulang

Muatan kapal lain yang ditemukan berupa tulang binatang yang berjumlah 3. Hasil analisis awal, tulang ini berasal dari hewan berkaki empat (mamalia) dengan tanda-tanda bekas pembakaran, dan diperkirakan merupakan sumber makanan untuk awak kapal.



Foto 9. Tulang binatang (Dok. Pribadi, 2011).

g. Botol

Artefak lain yang ditemukan adalah

botol-botol yang berserakan di bagian buritan kapal. Botol-botol yang ditemukan berjumlah sangat banyak dengan konsentrasi penyebaran berada pada bagian buritan kapal, ada yang telah pecah namun ada juga yang masih utuh dengan tutup botol terbuat dari gabus.

Salah satu botol yang berhasil diidentifikasi bertulis “WOOLFALL PERCIVAL MANCHESTER” yang tertulis pada bagian bawah botol dengan bahan terbuat dari kaca dan berwarna coklat. Tanda cap (mark) tersebut buatan dari perusahaan botol dari Inggris Manchester Glass Bottle Works yang didirikan oleh tiga orang, yaitu Thomas Percival, John Woolfall dan William Jackson tahun 1833. Perusahaan ini bertahan sampai tahun 1870. Selain botol dari Manchester Glass Bottle Works, juga ditemukan botol berwarna hijau, juga terbuat dari kaca. Botol lain yang ditemukan terbuat dari keramik (stoneware) berwarna coklat. Selain itu juga ditemukan botol tinta, namun belum diketahui perusahaan pembuatnya.

h. Laras senapan (?)

Ditemukan juga artefak tembaga berbentuk bulat dengan lubang di tengah berjumlah 4 buah, seperti laras senapan dan 1 buah artefak yang terbuat dari tembaga. Belum diketahui nama dan fungsi dari artefak tersebut.



Foto 10. Botol-botol yang berserakan di situs (Dok. BP3 Jambi, 2011).



Foto 11. Botol dengan tanda cap (mark) "Woolfall Percival Manchester" (Dok. Pribadi, 2011).



Foto 12. Beberapa tipe botol (Dok. Pribadi, 2011).



Foto 13. Laras senapan (?) (Dok. Pribadi, 2011).

Tabel 1. Rekapitulasi Artefak Situs Kapal Karam Gelasa tahun 2011.

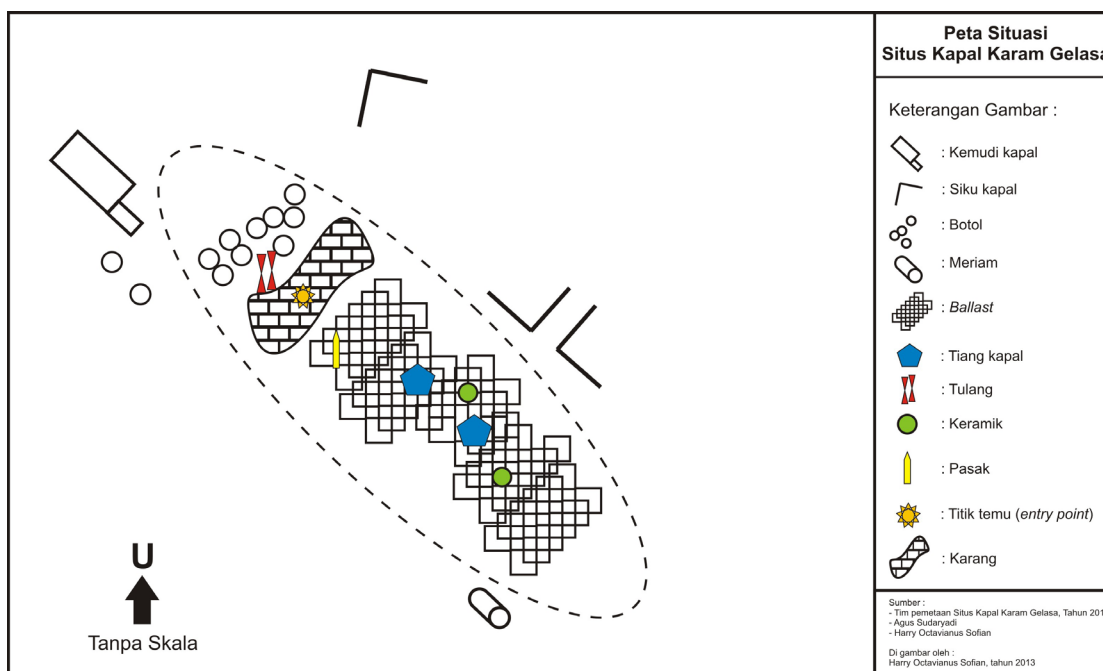
| No. | Jenis Temuan | Jumlah | Keterangan |
|-----|----------------------------------|----------------|---|
| 1 | Meriam | 1 | hanya terlihat bagian mulut |
| 2 | Keramik | 6 | berwarna biru putih, hijau dengan motif dan bentuk yang bervariasi |
| 3 | Tulang | 3 | terdapat bekas pembakaran |
| 4 | Botol | 5 | kuantitas banyak, penulis hanya mengambil berdasarkan jenis bahan dan bentuk. |
| 5 | Batu pemberat (<i>ballast</i>) | tidak dihitung | tidak dimungkinkan menghitung satu persatu, waktu penyelaman yang terbatas. |
| 6 | Laras senapan (?) | 4 | bahan tembaga |
| 7 | Tiang kapal | 2 | bahan kayu |
| 8 | Kemudi kapal | 1 | bahan kayu |
| 9 | Siku | 4 | bahan tembaga |
| 10 | Pasak | 1 | bahan tembaga |
| 11 | Plat | 2 | bahan tembaga |
| 12 | Artefak x | 1 | belum di ketahui nama dan fungsinya |

Rekapitulasi jenis dan jumlah artefak pada Situs Kapal Karam Gelasa dapat dilihat pada tabel di atas.

4. Pemetaan Situs

Peta situasi Situs Kapal Karam Gelasa menggambarkan posisi kapal berada di barat laut-

tenggara, dengan haluan berada di arah tenggara, meriam berada di haluan kapal, batu pemberat kapal menyebar dari barat laut ke tenggara. Siku kapal berada di timur kapal, sedangkan konsentrasi botol berada di bagian buritan kapal bersama dengan kemudi kapal.



Gambar 3. Peta situasi Situs Kapal Karam Gelasa (Dok. Pribadi, 2013).

5. Penutup

Dari hasil analisis yang dilakukan, didapatkan data bahan pembuat kapal Situs Kapal Karam Gelasa berasal kapal kayu dan tembaga. Teknologi kapal peralihan dari kapal kayu menuju logam dengan ditemukannya dinding pelapis kapal, siku dan paku pasak yang terbuat dari tembaga. Tenaga untuk mendorong kapal adalah angin, tiang-tiang kapal berguna sebagai tempat untuk meletakkan layar kapal. Artefak keramik berasal dari Eropa, namun belum diketahui negara asal pembuat keramik. Untuk artefak botol berhasil diidentifikasi salah satu berasal dari Manchester, Inggris abad ke-19.

Penulis belum berhasil mengidentifikasi beberapa artefak yang ditemukan di Situs Kapal Karam Gelasa, namun dugaan awal penulis merupakan laras senapan (?). Tentu saja dugaan ini sangat lemah, diperlukan analisis lebih lanjut untuk mengetahui jenis dan kegunaan artefak tersebut. Laporan Arqueonautas tahun 2007 yang menyebutkan adanya jangkar dan rantai di Situs Kapal Karam Gelasa tidak ditemukan pada penelitian tahun 2011.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Bapak Agus Sudaryadi dari Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Jambi yang memperkenankan penulis menggunakan foto dan peta, Bapak Sakinawa dan rekan-rekan dari POSSI Babel sebagai tim *rescue diver* dalam penelitian ini. Ungkapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya juga penulis sampaikan kepada Ibu Erwiza Erman, Ph.D, selaku pembimbing pada Diklat Teknis Fungsional Peneliti Tingkat Pertama atas bimbingan dan arahannya.

Daftar Pustaka

- Bowens, Amanda. 2009. *Underwater Archaeology The NAS Guide to Principles and Practice; The Nautical Archaeology Society*. United Kingdom: Blackwell Publishing.
- Erman, Erwiza. 2009. *Dari Pembentukan Kampung ke Perkara Gelap Mengungkap Sejarah Timah Bangka-Belitung*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Groeneveldt, W.P. 2009. *Nusantara dalam Catatan Tionghoa*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Helmi, Surya. 2010. "Warisan Budaya di Dasar Laut, Data Arkeologi yang Dilupakan". Presentasi pada *Seminar Semarak Arkeologi 2010*. Bandung: Direktorat Peninggalan Bawah Air. Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata.
- Mirabal, Lic. Alejandro. 2008. *Archaeological Survey Report of Wreck Sites Located in The Areas of Baginda and Belvedere Reefs and Bangka and Belitung Islands During 2007 Season*. Portugal: Arqueonautas.
- Mirabal, Lic. Alejandro. 2011. *Expedition Report of the "BUDPAR-Arqueonautas" Project in the Area BABEL during 2009-2010 seasons*. Portugal: Arqueonautas.
- Tanudirjo, Daud Aris. 1989. "Ragam Penelitian Arkeologi", dalam *Skripsi Karya Mahasiswa Arkeologi Universitas Gadjah Mada*. Yogyakarta: Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada.
- Utomo, Bambang Budi. 2009. "Tantangan dan Musibah di Laut" dalam Bambang Budi Utomo dkk. (ed.), *Ekspedisi Śrīwijaya Mencari Jalur yang Hilang*. Palembang: Balai Arkeologi Palembang.
- Utomo, Bambang Budi. 2010. "Bangka Belitung dalam Lintas Niaga", *Buletin Relik* No. 07 Juni 2010. Jambi: Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Jambi.
- Wells, Tony. 1995. *Shipwrecks and Sunken Treasure in Southeast Asia*. Singapore: Times Editions.

