

## TEMUAN KAPAL TENGGELAM DARI SITUS KARANG KENNEDY: GAMBARAN PERAIRAN BELITUNG BAGIAN SELATAN DALAM JALUR PERDAGANGAN MARITIM PADA AWAL ABAD XX

### *Shipwreck Remains from Karang Kennedy site: Depiction of Southern Belitung Waters as part of Maritime Trade Routes in Early 20th Century*

**Aryandini Novita**

Balai Arkeologi Sumatra Selatan  
Jalan Kancil Putih, Demang Lebar Daun, Palembang  
novitaaryandini@gmail.com

Naskah diterima : 22 Februari 2019

Naskah diperiksa : 11 Maret 2019

Naskah disetujui : 13 April 2019

**Abstract.** *This paper discusses about maritime trade routes in southern Belitung waters in the past based on archaeological remains found at Karang Kennedy Reef by South Sumatra Archaeological Center in 2018. Inductive method was used in this study and the main data were the cargo found in the shipwreck. Data was collected thorough underwater survey and mapping and then went into specific and contextual analysis. Written sources was also used for data interpretation. The result indicates that Karang Kennedy Site shipwreck is an evidence that Belitung used to be a part of international trade routes. Although the southern Belitung waters are protected from direct wind gusts Java sea or Belitung island, those are also relatively shallow and overgrown with coral reefs that limited the movement of ships and large boats to sail in this area.*

**Keywords:** *Shipwreck site, Maritime trade, Underwater archaeology*

**Abstrak.** Tulisan ini membahas tentang gambaran jalur perdagangan maritim di wilayah perairan Belitung bagian selatan pada masa lalu. Data yang digunakan dalam tulisan ini berupa tinggalan arkeologi yang ditemukan di Situs Karang Kennedy hasil penelitian Balai Arkeologi Sumatera Selatan tahun 2018. Metode penalaran yang digunakan pada tulisan ini adalah metode induktif. Data yang digunakan adalah temuan arkeologi hasil penelitian tahun 2018 berupa sisa kapal tenggelam dan muatannya. Pengumpulan data pada kegiatan tersebut dilakukan dengan cara survei dan pemetaan bawah air. Analisis temuan dilakukan baik secara khusus maupun kontekstual, semetara interpretasi data menggunakan analogi sejarah dari sumber-sumber tertulis. Hasil kajian ini menunjukkan temuan kapal tenggelam di Situs Karang Kennedy merupakan bukti bahwa Belitung juga merupakan bagian dari perdagangan internasional. Selain itu penemuan sisa kapal di Karang Kennedy ini juga dapat dijadikan bukti tentang gambaran pelayaran di perairan bagian selatan Belitung. Meskipun posisi perairan bagian selatan Belitung terlindung dari hembusan angin langsung yang berasal dari arah laut Jawa atau daratan pulau Belitung namun perairan tersebut relatif dangkal dan banyak ditumbuhi terumbu karang sehingga membatasi gerak kapal-kapal dan perahu-perahu berukuran besar yang melintasinya.

**Kata kunci:** Situs kapal tenggelam, Perdagangan maritim, Arkeologi bawah air

## 1. Pendahuluan

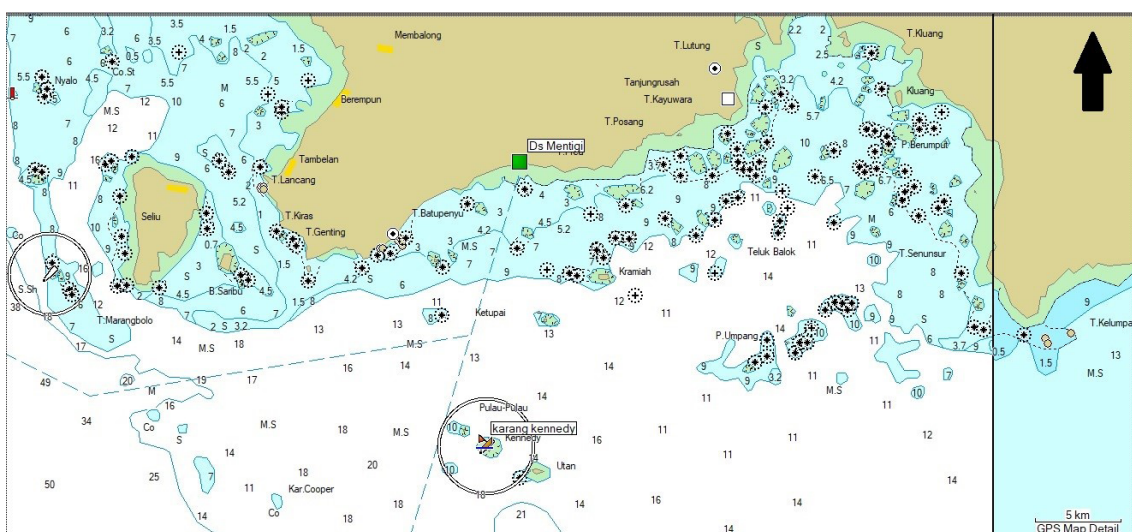
Dalam sejarah perdagangan maritim, rempah-rempah telah menjadikan Nusantara sebagai bagian dari jalur pelayaran yang menghubungkannya dengan mancanegara. Bukti sejarah menunjukkan bahwa sejak abad V telah terjadi hubungan dagang antara Nusantara dengan India dan Cina. Pada saat itu India dan Cina adalah dua negara adidaya maju dan kaya. Di antara mereka terjalin hubungan perdagangan yang erat yang pada gilirannya juga melibatkan negara-negara sekitarnya, termasuk berbagai kerajaan maritim di Nusantara (Sulistiyono, 2016: 86). Selain India dan Cina, wilayah Nusantara juga telah melakukan kontak dagang dengan pedagang-pedagang dari Arab. Hal ini terbukti dari temuan arkeologi di Situs Batu Itam di perairan bagian utara Belitung. Di situs ini terdapat sisa-sisa kapal tenggelam yang diperkirakan merupakan kapal Arab (*dhow*) yang mengangkut barang-barang komoditas yang berasal dari Cina (Flecker, 2004: 4).

Bangsa Eropa mulai melakukan kontak dagang dengan Nusantara pada abad XVI. Di masa itu Portugis dan Spanyol merupakan dua negara Eropa yang paling maju dalam pelayaran samudera. Dua negara tersebut menguasai rute perdagangan maritim dengan suatu dorongan nasionalisme untuk menghancurkan Islam

(Hall, 1988: 209; Schrike, 1960: 38-41 dalam Hamid, 2013: 112). Berbeda dengan Portugis dan Spanyol yang lebih didominasi dengan nuansa penyebaran Agama Kristen, ekspedisi pelayaran bangsa Belanda dan Inggris lebih bersifat komersial. Kedua negara ini lebih bertujuan mencapai keuntungan ekonomi sebanyak mungkin (Burger, 1962: 44 dalam Hamid, 2013: 121).

Seiring berjalannya waktu, kedatangan bangsa Belanda menggantikan hegemoni Portugis terhadap perdagangan di Nusantara. Hingga akhir abad XIX, perusahaan dagang Belanda (VOC) menguasai monopoli perdagangan di Nusantara hingga akhirnya VOC mengalami kebangkrutan akibat banyak kasus penyelewengan yang dilakukan para petingginya. Untuk mengembalikan stabilitas ekonomi di wilayah koloni VOC, pemerintah Belanda kemudian menerapkan beberapa kebijakan ekstensifikasi ekonomi yang berbasis pada sektor pertanian.

Pada awal abad XIX terjadi peningkatan aktivitas perdagangan di Nusantara, yang pada masa itu dikenal dengan Hindia Belanda, yang ditandai dengan dibukanya kantor dagang dari perusahaan-perusahaan Eropa di Batavia dan Surabaya. Kebijakan ekstensifikasi ekonomi dilakukan dengan menyediakan produk-produk pertanian untuk memenuhi pasar ekspor



Gambar 1. Lokasi Situs Karang Kennedy (Sumber: Balar Sumsel, 2018)

(Stroomberg, 2018: 318-319). Kebijakan ini secara tidak langsung juga ditunjang dengan perkembangan teknologi perkapalan sehingga mengurangi waktu tempuh dari Hindia Belanda ke Eropa (Stroomberg, 2018: 320-321). Keadaan ini menjadikan Hindia Belanda sebagai kawasan yang berposisi paling strategis dalam perdagangan dunia. Selama periode 1900-1928, Hindia Belanda telah mengalami kemajuan pesat dalam komoditi perdagangan, baik dalam hal ekspor maupun impor barang-barang yang bernilai konsumtif (Stroomberg, 2018: 320-321).

Salah satu situs yang menjadi obyek penelitian arkeologi maritim Balai Arkeologi Sumatera Selatan pada tahun 2018 adalah Situs Karang Kennedy. Situs Karang Kennedy berada di koordinat S30°20'11.0" E107°42'00.2" yang secara administrasi termasuk dalam wilayah Desa Mentigi, Kecamatan Membalong, Kabupaten Belitung (Gambar 1). Situs ini sebelumnya telah disurvei oleh Balai Pelestarian Cagar Budaya Jambi pada tahun 2015. Pada kegiatan tersebut ditemukan sisa kapal tenggelam yang sudah rusak diduga akibat pengangkatan yang tidak sesuai dengan kaidah arkeologi. Tinggalan arkeologi yang ditemukan di situs kapal tenggelam tersebut berupa artefak botol dan batu bara yang diperkirakan merupakan bahan bakar dari kapal tersebut (Tim Penyusun 2015).

Tulisan ini akan membahas tentang gambaran mengenai jalur perdagangan maritim di wilayah perairan Belitung bagian selatan pada masa lalu. Data yang digunakan dalam tulisan ini berupa tinggalan arkeologi yang ditemukan di Situs Karang Kennedy hasil penelitian Balai Arkeologi Sumatera Selatan tahun 2018.

## 2. Metode

Metode yang digunakan pada tulisan ini adalah metode induktif. Data yang digunakan pada tulisan ini adalah temuan arkeologi hasil penelitian tahun 2018. Pengumpulan data pada kegiatan tersebut dilakukan dengan cara survei

dan pemetaan bawah air. Survei bawah air di Situs Karang Kennedy dilakukan dengan cara penyelaman. Pemetaan bawah air dilakukan dengan menggunakan alat GPS *Sounder Type* GPS Map 585 untuk mendapatkan data kontur permukaan dasar laut yang akan diolah dengan perangkat lunak *surfer8* dan *global mapper*. Pemetaan dilakukan dengan cara *tracking* yang mengikuti rute dengan pola melingkar yang telah dibuat sebelumnya dengan ukuran luas area sebesar 200 m x 200 m.

Analisis temuan arkeologi dilakukan baik secara khusus maupun kontekstual. Analisis tersebut menghasilkan klasifikasi artefak yang ditentukan berdasarkan jenisnya. Berdasarkan keberagaman artefak dan perbandingan dengan hasil survei sebelumnya kemudian diidentifikasi jenis muatan kapal yang tenggelam di Situs Karang Kennedy. Dalam upaya mencapai tujuan tulisan dilakukan analogi sejarah dari sumber-sumber tertulis sehingga gambaran mengenai jalur perdagangan maritim di wilayah perairan Belitung bagian selatan pada masa lalu dapat dijelaskan.

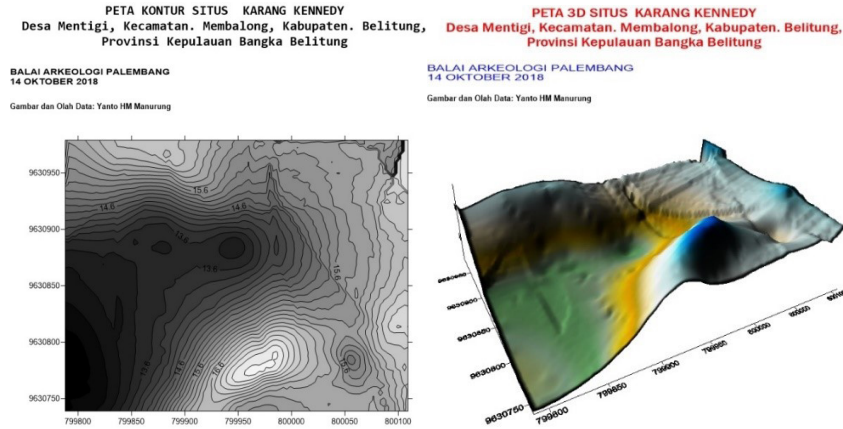
## 3. Hasil dan Pembahasan

### 3.1 Situs Karang Kennedy

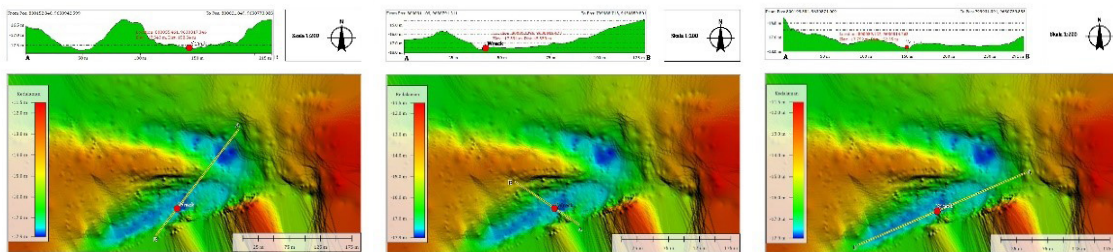
Lokasi Situs Karang Kennedy terletak di sebelah utara Pulau Besar atau Pulau Kennedy dan berjarak sekitar 100 meter dari tepi pantai. Posisi kapal tenggelam ditemukan pada kedalaman antara 17-18 meter di dasar laut dengan kondisi dipenuhi endapan



Gambar 2. Lokasi kapal tenggelam di Situs Karang Kennedy (Sumber: Balar Sumsel, 2018)



Gambar 3. Kontur dasar laut di Situs Karang Kennedy (Sumber: Balas Sumsel, 2018)



Gambar 4. Irisan kontur dasar laut di Situs Karang Kennedy (Sumber: Balas Sumsel, 2018)

pasir berlumpur dan tumbuhan akar bahar (*Euplexaura* sp.) (Gambar 2).

Lokasi tenggelamnya kapal berada di celah antara dua formasi terumbu karang. Secara umum, dasar perairan di Pulau Belitung bagian selatan tersusun atas batu karang yang tumbuh pada kala pleistosen hingga holosen awal. Terumbu karang yang ada di wilayah ini tumbuh di atas formasi batuan granit adamelit baginda dan selingan formasi aluvium hasil endapan dari lapukan batu granit tersebut. Beberapa batu karang yang tersingkap di permukaan laut kemudian membentuk pulau-pulau karang. Pulau-pulau ini awalnya merupakan gosong terumbu (*patch reefs*) yang timbul di permukaan akibat turunnya muka air laut. Peta geologi lembar Belitung yang dibuat oleh Baharuddin dan Sidarto tahun 1995 menunjukkan beberapa pulau karang yang muncul di selatan Belitung. Pulau-pulau tersebut di antaranya adalah Pulau Selui, Pulau Kampak, Pulau Niak, Pulau Tupai, dan tiga pulau paling selatan dari formasi ini adalah

Pulau Pelemah, Pulau Besar Tengah, dan Pulau Besar Gunung (Romadhona, 2016: 78-83).

Karakter topografi dasar laut yang terbentuk di wilayah ini sangat dipengaruhi adanya terumbu karang dan gosong karang. Terumbu karang yang tumbuh di sekitar pulau ini berada pada kedalaman -11 mdpl hingga -14 mdpl, sedangkan gosong karang berada pada kedalaman kurang dari satu meter. Bagian yang tidak ditumbuhi terumbu karang merupakan wilayah lembah sungai purba tempat lapukan batuan granit terdeposisi. Hasil dari pemetaan dasar laut menggunakan *echosounder* di sekitar Situs Karang Kennedy menunjukkan bahwa pada bagian utara dan barat laut Pulau Besar Tengah, tempat Situs Karang Kennedy, terdapat sebuah lembah yang dikelilingi terumbu karang (Gambar 3). Kedalaman lembah ini -17 mdpl dengan lebar kurang lebih 40-50 m dan panjang 280 m (Gambar 4). Lembah ini memiliki deposit lumpur yang tebal yang mudah terganggu oleh arus air laut.

Artefak-arte-fak yang ditemukan di Situs Karang Kennedy antara lain berupa botol kaca, piring keramik, gelas keramik, batu bara, fragmen besi, kayu serta paku yang merupakan bagian dari komponen kapal.

### 3.3.1 Analisis Artefak

#### a. Keramik

Secara umum keramik yang ditemukan di Situs Karang Kennedy berupa pecahan piring dan gelas. Artefak gelas (*beaker glass*) dalam bentuk utuh ditemukan di situs kapal tenggelam yang berasosiasi dengan artefak botol (Gambar 5). Dikarenakan artefak ini hanya ditemukan satu buah, maka belum dapat dijadikan dasar untuk menyimpulkan bahwa gelas tersebut merupakan bagian dari barang

komoditas untuk diperdagangkan atau gelas yang dipergunakan sebagai perlengkapan sehari-hari selama pelayaran.

Sebuah pecahan piring keramik Eropa yang ditemukan di Situs Karang Kennedy memiliki ciri khusus. Ciri khusus piring keramik yang berwarna *broken white* tersebut berupa cap pabrik yang memproduksi piring tersebut (Gambar 6). Cap pabrik berupa perisai yang pada sisi kiri dan kanannya terdapat figur perempuan. Pada bagian atas perisai terdapat tulisan "*poterie J. VIEILLARD & Co porcelaine*", sedangkan di bagian bawahnya terdapat tulisan "*BORDEAUX*" (Gambar 7).

J. VIEILLARD & Co adalah sebuah perusahaan pembuat keramik yang berkedudukan di Kota Bordeaux, Perancis.



Gambar 5. Gelas keramik (*beaker glass*) dari Situs Karang Kennedy (Sumber: Balar Sumsel, 2018)



Gambar 6. Piring keramik dari Situs Karang Kennedy (Sumber: Balar Sumsel, 2018)

Perusahaan tersebut didirikan pada tahun 1845 oleh David Jonhston dan dipimpin oleh Jules Vieillard. Berdasarkan studi kepustakaan diketahui J. VIEILLARD & Co telah mengalami empat kali perubahan cap pabrik, yang dapat dibagi berdasarkan periode yaitu 1829-1895, 1845-1865, 1845-1895 dan 1900-an (Beauvoid 2018). Berdasarkan hal tersebut cap pabrik yang tertera pada piring yang ditemukan di Situs Karang Kennedy menunjukkan keramik yang diproduksi antara tahun 1829 hingga 1895 (Gambar 8).

b. Kaca

Secara umum temuan fragmen kaca merupakan bagian dari botol yang berasal dari Eropa. Artefak botol yang ditemukan pada penelitian ini terdiri dari dua variasi warna, yaitu putih transparan dan hijau tua transparan. Teknologi pembuatan botol-botol tersebut menggunakan dua teknologi, yaitu teknik tiup dan teknik cetak (Gambar 9).

Diketahui terdapat dua jenis logo yang terdapat di botol-botol yang ditemukan di Situs



**Gambar 7.** Cap pabrik pada bagian bawah piring keramik dari Situs Karang Kennedy (Sumber: Balar Sumsel, 2018)



**Gambar 8.** Variasi cap pabrik J. VIEILLARD & Co berdasarkan periode (Sumber: Beauvoid et.al 2018)



**Gambar 9.** Variasi temuan botol dari Situs Karang Kennedy (Sumber: Balar Sumsel, 2018)



**Gambar 10.** Variasi bentuk botol *wine* berdasarkan periode (Sumber: <https://vinepair.com/wine-blog/history-wine-transport-8000-years/2014>)

Karang Kennedy. Berdasarkan bentuknya, botol-botol tersebut termasuk dalam jenis botol silindrik yang diproduksi di Perancis dan berkembang mulai tahun 1903 (Gambar 10). Secara umum bentuk logo berupa lingkaran yang dibagian tengahnya terdapat hiasan sulur-suluran dengan tulisan "MALAGA" dan logo berupa lingkaran yang dibagian tengahnya terdapat tulisan "PERNOD FILS" (Gambar 11). Malaga adalah nama sebuah provinsi di bagian selatan Spanyol yang selama abad XVIII-XIX merupakan salah satu produsen wine utama dunia. *Wine* yang diproduksi di wilayah ini memiliki karakteristik tersendiri yang secara komersial telah dikenal sejak pendudukan bangsa Arab di wilayah selatan Spanyol. Metode produksi *wine* Malaga adalah menggunakan anggur kering sehingga menghasilkan konsentrat gula dan mengandung alkohol, dan ditambah *arrape*, yaitu sejenis sirup yang dikenal dengan nama *xarabe al*

*Malaqui* (Barke, 1997: 139-140).

Pernod Fils adalah merk dagang minuman abshinte. Abshinte adalah sejenis minuman yang berbahan dasar tanaman *artemisia abshintium*. Pernod Fils adalah sebuah pabrik abshinte yang didirikan Henri-Louis Pernod pada tahun 1797 yang kemudian menjadi populer di Perancis selama abad XVIII-XIX karena dianggap bermanfaat untuk kesehatan yang diminum dengan cara mencampurkannya dengan air putih. Pada tahun 1915, abshinte dilarang beredar di Perancis karena dianggap beracun (Hutton, 2002: 62-64).

Jika dibandingkan dengan survei bawah air yang dilakukan oleh BPCB Jambi tahun 2015, kondisi artefak-artefak yang ditemukan pada penelitian ini dalam posisi yang sudah tersebar. Pada saat survei yang dilakukan oleh BPCB Jambi terlihat artefak botol berada dalam keadaan tersusun. Berdasarkan hal tersebut dapat diduga bahwa botol-botol tersebut merupakan barang komoditas yang dibawa oleh kapal yang tenggelam tersebut (Gambar 12).

Selain itu juga ditemukan botol buatan dari Perancis yang terbuat dari kaca transparan dengan tinggi 13 cm dan tebal 1 cm. Pada bagian badan botol terdapat tulisan *CAFÉ TRABLIT PARIS* (Gambar 13). Penelusuran di internet menunjukkan bahwa Trablit adalah merk



**Gambar 11.** Logo pada artefak botol dari Situs Karang Kennedy (Sumber: Balar Sumsel, 2018)



**Gambar 12.** Kondisi temuan botol di Situs Karang Kennedy pada tahun 2015 (Sumber: BPCB Jambi, 2015)



**Gambar 13.** Botol ekstrak kopi merek "Trablit" (Sumber: BPCB Jambi, 2015)



**Gambar 14.** Temuan lembaran kaca dari Situs Karang Kennedy (Sumber: Balar Sumsel, 2018)

dagang dari perusahaan yang memproduksi ekstrak kopi yang berkedudukan di Kota Vanves, Perancis. Produk ini diciptakan pada tahun 1845 dan merupakan perisa kopi untuk

makanan ([http://www.trablit.fr/trablit\\_fr/trablit/trablit.html](http://www.trablit.fr/trablit_fr/trablit/trablit.html)). Selain botol, artefak kaca yang ditemukan di Situs Karang Kapal berupa lembaran. Lembaran tersebut berupa fragmen dengan permukaan datar berukuran panjang 12 cm dengan ketebalan 0,1 cm. Warna lembaran kaca ini bening transparan. Berdasarkan bentuknya, diduga artefak ini merupakan bagian dari komponen kapal. Namun, jika dilihat dari ketebalannya yang cukup tipis terdapat kemungkinan bahwa artefak tersebut merupakan barang komoditas (Gambar 14).

### c. Logam

Artefak logam yang ditemukan di Situs Karang Kennedy diperkirakan bagian dari komponen kapal. Berdasarkan bahannya, komponen kapal tersebut berbahan besi dan kuningan. Temuan paku kuningan menunjukkan bahwa kapal yang tenggelam di Karang Kennedy memiliki komponen yang terbuat dari bahan kayu. Hal tersebut juga dibuktikan pada salah satu temuan terdapat sisa kayu di bagian tengahnya sehingga diperkirakan artefak tersebut merupakan bagian dari papan lantai (Gambar 15).

### c. Kayu

Artefak kayu yang ditemukan di Situs Karang Kennedy diduga merupakan bagian dari komponen kapal. Secara umum, bentuk dari artefak tersebut berupa lingkaran dengan diameter 12 cm dan tebal 2,9 cm. Pada bagian tengahnya terdapat lubang dengan diameter 2 cm (Gambar 16).

## 3.2 Diskusi

Keberadaan kapal tenggelam dapat memberikan informasi tentang perdagangan dan hubungan jarak jauh. Pada dasarnya perdagangan maritim sangat dipengaruhi oleh kondisi alam, seperti arah angin, arus, cuaca dan kondisi perairan yang berbahaya seperti terumbu karang dan perairan dangkal (Gould, 2011: 151-152).

Reid (2011:3-4) menyatakan bahwa dalam kurun waktu antara abad XV-XVII





**Gambar 15.** Temuan komponen kapal dari Situs Karang Kennedy (Sumber: Balar Sumsel, 2018)

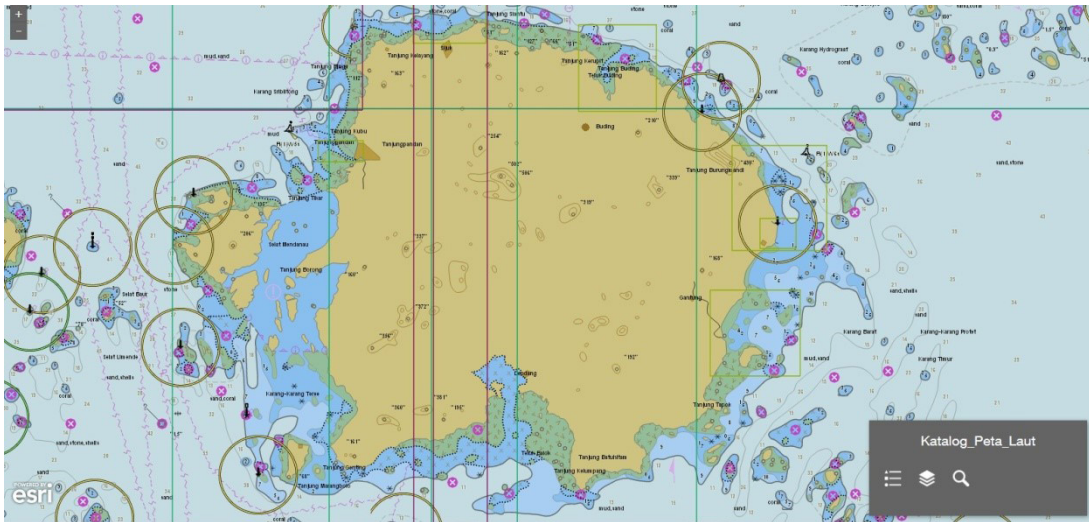


**Gambar 16.** Artefak kayu dari Situs Karang Kennedy (Sumber: Balar Sumsel, 2018)

pola perdagangan maritim di Nusantara juga ditentukan oleh arah angin sehingga dapat dipastikan bahwa pelayaran jarak jauh tersebut selalu menunggu waktu yang baik dengan mengikuti arah angin dan kembali pada musim yang sebaliknya. Pada bulan September sampai dengan November arah angin bertiup dari barat menuju timur sehingga dengan memanfaatkan fenomena alam ini pada bulan-bulan tersebut merupakan waktunya kapal-kapal dari wilayah barat berlayar menuju kota-kota pelabuhan hingga ke kawasan timur Nusantara. Sebaliknya, pada bulan Desember sampai dengan Februari arah angin bergerak dari timur menuju barat. Dalam bulan Juni sampai

dengan Agustus angin Laut Cina Selatan bertiup ke arah utara sehingga memudahkan pelayaran ke wilayah utara (Poesponegoro and Notosutanto 2008a: 92).

Pada abad pertengahan, perdagangan maritim menjadi sangat penting bagi negara-negara di Eropa dan persaingan dalam upaya menguasai pusat-pusat perdagangan di wilayah koloni dapat mengakibatkan terjadinya peperangan. Pelayaran jarak jauh tidak hanya menuju ke satu pelabuhan melainkan singgah ke beberapa pelabuhan. Hingga awal abad XIX perjalanan dari satu pelabuhan tempat pemberangkatan ke pelabuhan lain sebagai tujuan perdagangan umumnya memakan



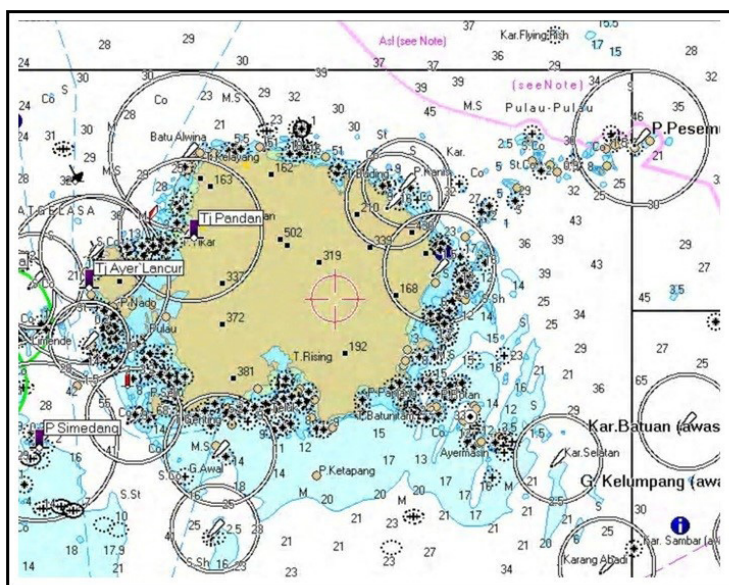
Gambar 17. Situasi perairan Belitung (Sumber: Pushidros TNI AL, 2014)

waktu yang relatif lama. Sebagai contoh lama waktu pelayaran yang ditempuh dari pelabuhan Tonkin ke India pada masa itu memakan waktu 12 hingga 15 bulan (Iskandar, 2005: 176).

Penemuan dan pengembangan kapal uap menjadi peristiwa penting dalam transportasi laut. Untuk pertama kalinya, kapal-kapal tidak bergantung pada pola angin, demikian juga dengan rute perdagangan. Pada awalnya kapal uap hanya digunakan untuk pelayaran dengan rute pendek dan hanya digunakan untuk mengangkut penumpang. Mesin yang tidak efisien menjadi kendala jika kapal

uap digunakan untuk pelayaran jarak jauh karena waktu tempuh yang lebih panjang membutuhkan ruang yang lebih besar untuk menampung batubara sehingga hanya dapat mengangkut sedikit kargo (Pascali, 2017: 2828).

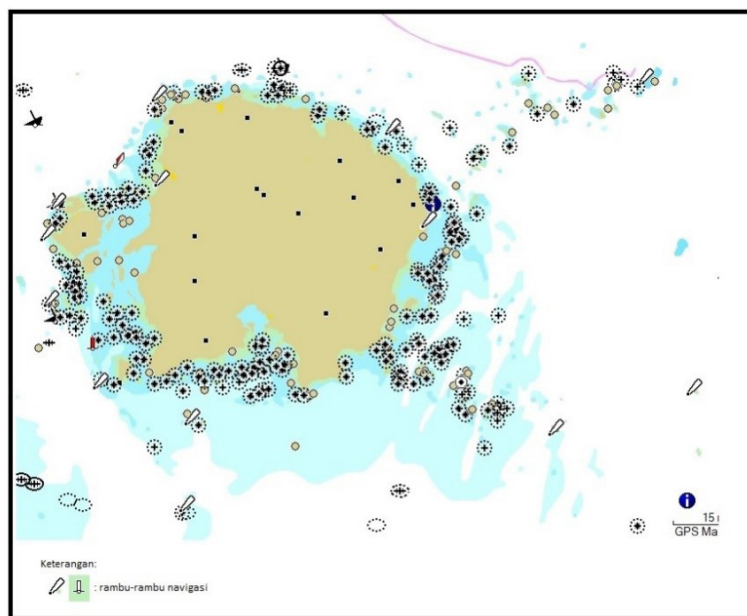
Abad XIX merupakan era kemajuan integrasi ekonomi di seluruh dunia. Pada masa itu sebagian besar perdagangan internasional dilakukan melalui laut. Pada akhir tahun 1880-an, kapal layar masih digunakan untuk pelayaran antar samudera, hingga pada tahun 1910 umumnya kapal layar sudah



Gambar 18. Sebaran terumbu karang tepi di perairan Belitung (Sumber: Garmin)



Gambar 19. Mercusuar-mercusuar di perairan Belitung (Sumber: Balar Sumsel, 2010)



Gambar 20. Rambu-rambu navigasi laut di perairan Belitung (Sumber: Balar Sumsel, 2012)

tidak digunakan lagi dalam perdagangan internasional (Pascali, 2017: 2828-2829).

Memasuki abad XX, pelabuhan-pelabuhan di Hindia Belanda menerima kedatangan berbagai kapal asing. Menurut statistik umum perdagangan, impor perdagangan Hindia Belanda pada awal abad XX berasal dari berbagai kawasan. Jenis-jenis barang yang diimpor juga sangat beragam mulai dari hasil pertanian, perikanan,

peminyakan, logam, otomotif dan manufaktur (Poesponegoro and Notosutanto 2008b: 221).

Meningkatnya minat terhadap produk impor memberi peluang bagi perusahaan-perusahaan Eropa dan Amerika untuk mendirikan kantor dagangnya di Hindia Belanda. Umumnya perusahaan-perusahaan besar tersebut mendirikan cabangnya di kota-kota besar di Pulau Jawa, seperti Batavia, Surabaya, dan Semarang. Hingga tahun 1930,

perusahaan dagang besar mulai melakukan ekspansi ke kota-kota di luar Pulau Jawa, seperti Palembang, Makassar, Medan, Banjarmasin dan Pontianak. Perusahaan-perusahaan tersebut tidak hanya melakukan perdagangan ekspor tetapi juga juga mendatangkan barang-barang impor (Stroomberg, 2018: 339-340).

Stroomberg (2018: 395-397) menyebutkan terumbu karang dan gosong pasir merupakan bahaya yang paling banyak dihadapi dalam navigasi kapal besar di perairan Hindia Belanda. Kecelakaan laut di perairan tersebut selama paruh kedua abad XIX terutama dikarenakan tidak adanya peta laut yang bisa diandalkan dan deskripsi jalur yang dapat dilayari. Karena alasan ini, pemerintah Hindia Belanda sejak tahun 1870 hingga 1933 melakukan riset trigonometrik lautan di nusantara serta membangun 157 lampu-pantai terkawal (mercusuar), 10 kapal suar, 109 pelampung cahaya dan lentera, 227 lampu pantai dan lampu pelabuhan tak terkawal, juga 764 pelampung dan suar.

Pengamatan pada peta laut yang dikeluarkan oleh Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI AL tahun 2014 (Gambar 17) dan Peta Blue Chart Pacific yang dikeluarkan oleh Garmin tahun 2006 (Gambar 18) terlihat di pantai bagian selatan Pulau Belitung juga terdapat zona intertidal, yaitu wilayah perairan yang sangat terpengaruh oleh pasang surut sehingga pada saat surut lokasi tersebut tampak seperti daratan. Selain itu, di wilayah tersebut juga terbentang terumbu karang tepi (*fringing reef*) yang seolah-olah memagari kawasan pantai yang memiliki kedalaman antara 0,5 hingga 16 m di bawah permukaan laut.

Secara arkeologi, apa yang disebutkan oleh Stroomberg, yaitu hingga pertengahan abad XX telah dibangun sejumlah rambu-rambu navigasi di wilayah perairan Nusantara, masih dapat ditemukan di perairan Belitung. Terhitung ada empat buah mercusuar di perairan ini yang dibangun pada periode 1882-1883

(Novita 2010: 47-53). Keempat mercusuar tersebut terletak di Pulau Lengkuas di perairan bagian utara, Pulau Semidang di perairan bagian selatan, Tanjung Air Lacur (Pulau Mendanau) di perairan bagian barat dan Pulau Pesemut di perairan bagian timur (Gambar 19). Pengamatan pada Peta *Blue Chart Pacific* yang dikeluarkan oleh Garmin tahun 2006 terhitung 16 buah rambu-rambu navigasi laut lainnya namun data mengenai pendirian rambu-rambu tersebut belum diketahui (Gambar 20).

#### 4. Penutup

Temuan kapal tenggelam di Situs Karang Kennedy dapat dijadikan bukti bahwa perairan Belitung bagian selatan juga merupakan bagian dari perdagangan internasional. Secara geografis, perairan Belitung terletak di antara jalur pelayaran yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan dagang di Nusantara. Selain merupakan bagian dari jalur pelayaran internasional, Pulau Belitung juga memiliki potensi sumber daya timah yang merupakan komoditi dagang dengan nilai ekonomi yang tinggi. Potensi tersebut merupakan salah satu pemicu pertumbuhan pemukiman sehingga menjadikan Pulau Belitung sebagai 'pasar' bagi kapal-kapal dagang untuk memenuhi kebutuhan penduduk akan barang-barang yang tidak diproduksi di wilayah tersebut.

Meskipun secara keseluruhan bentuk dari kapal yang tenggelam di Situs Karang Kennedy sudah tidak dapat dikenali lagi, temuan sebaran batu bara menunjukkan bahwa kapal tersebut merupakan kapal uap yang dalam pelayarannya mengalami kecelakaan dan akhirnya karam di perairan Karang Kennedy. Posisi kapal yang berada di celah antara dua formasi terumbu karang memunculkan dugaan bahwa penyebab dari tenggelamnya kapal tersebut dikarenakan terjebak di perairan yang cukup dangkal sehingga tersangkut di celah karang tersebut.

Pelayaran di perairan sekitar Karang Kennedy relatif mudah karena tidak

dipengaruhi oleh arus yang kuat, gelombang tinggi, atau angin besar. Posisi teluk yang terlindung oleh daratan menjadikan wilayah perairan bagian selatan pulau Belitung terhindar dari hembusan angin langsung yang berasal dari arah laut Jawa atau daratan pulau Belitung. Akan tetapi di sisi lain lingkungan geografis yang berupa perairan dangkal yang banyak ditumbuhi terumbu karang juga membatasi kapal-kapal dan perahu-perahu berukuran besar ketika melintas di wilayah perairan ini. Kondisi perairan yang cukup membahayakan pelayaran ini juga dibuktikan dengan keberadaan lampu-pantai tak terkawal di Pulau Kennedy. Penemuan sisa kapal Karang Kennedy menjadi bukti sukarnya kapal dan perahu melakukan navigasi di perairan sekitar teluk.

### 5. Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam penelitian ini, kepada Bapak Dr. Junus Satrio Atmodjo sebagai penyelia penelitian, kepada Saudara Ari Mukti Wardoyo Adi, MA dan Saudara Yanto H. M. Manurung, M.Hum. yang telah membantu dalam proses pengumpulan data lapangan dan pemetaan.

### Daftar Pustaka

- Barke, Michael. 1997. "La Que Ho de Ser No Puede Faltar" (What Has to Be Cannot Be Avoid"): Phylloxera and The Demise of The Malaga Wine Industry." *Journal of Wine Research* 8 (3): 139–58.
- Beauvoid, Emmi. 2018. "The Johnston-Vieillard Manufactory (19th Century, Bordeaux, France): Preliminary Result on 'White Earthenware' Production." In *42th International Symposium on Archaeometry*. Merida, Mexico.
- Flecker, Michael. 2004. "A Ninth-Century Arab or Indian Shipwreck in Indonesia." In *The Belitung Wreck Sunken Treasures from Tang China*, 2–39. New Zealand: Seabed Exploration.
- Gould, Richard A. 2011. *Archaeology and The Social History of Ships*. New York: Cambridge University Press.
- Hamid, Abdrahman. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Hutton, Ian. 2002. "Myth, Reality and Absinthe." 2002. [http://www.absintheonline.com/myth\\_reality\\_absinthe.pdf](http://www.absintheonline.com/myth_reality_absinthe.pdf).
- Iskandar, Mohammad. 2005. "Nusantara Dalam Era Niaga Sebelum Abad Ke-19." *Wacana* 7 (2): 175–90.
- Novita, Aryandini. 2010. "Mercusuar-Mercusuar Di Perairan Bangka Belitung." *Siddhayatra* 15 (1): 47–53.
- Pascali, Luigi. 2017. "The Wind of Change: Maritime Technology, Trade and Economic Development." *American Economic Review* 107 (9): 2821–2854. <https://doi.org/10.1257/aer.20140832>.
- Penyusun, Tim. 2015. "Survei Cagar Budaya Bawah Air Di Perairan Lembasar, Desa Mentigi, Kecamatan Membalong, Kabupaten Belitung Provinsi Kepulauan Bangka Belitung." Jambi.
- Poesponegoro, Marwati Djoened, and Nugroho Notosutanto. 2008a. *Sejarah Nasional III. Zaman Pertumbuhan Dan Perkembangan Kerajaan-Kerajaan Islam Di Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- . 2008b. *Sejarah Nasional Indonesia V Zaman Kebangkitan Nasional Dan Masa Hindia Belanda*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Reid, Anthony. 2011. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Romadhona, Meggi. 2016. "Jejak Laut Holosen Di Pulau Belitung." *Geomagz*, September 2016.

Stroomberg, J. 2018. *Hindia Belanda 1930*. Yogyakarta: IRCiSoD.

Sulistiyono, Singgih Tri. 2016. "Paradigma Maritim Dalam Membangun Indonesia: Belajar Dari Sejarah." *Lembaran Sejarah* 12 (2): 81–108.