

KARAKTERISTIK KAPAL KARAM DI LAUT JAWA UTARA CIREBON

I Putu Kelana Asmarajaya

Program Studi Arkeologi Fakultas Sastra dan Budaya Universitas Udayana

ABSTRACT

This study is concerned with the characteristic of shipwrecked in Java sea northern part of Cirebon, particularly about the identification and the finding of the ship therefore the origin could be traced. The characteristic of the ship being analyzed among others are : the flank, keel, and the technique of the ship making. The analysis of the findings concerns with ceramics and some metal stuffs. This study is aimed to be a reference for another related study or be an additional knowledge.

Keyword : characteristic of shipwreck

1. Latar Belakang

Perkembangan kehidupan bahari diawali karena kehidupan di sebuah pulau sudah menghadapi kompetisi hidup yang semakin berat. Faktor inilah yang menyebabkan manusia mencari hunian baru dari satu pulau ke pulau lain. Kehidupan yang berpindah-pindah ini akhirnya mendorong munculnya penciptaan transportasi air. Teknologi pembuatan perahu terus berkembang seiring dengan terjadinya kontak budaya antar manusia dengan tetap menyesuaikan dengan kebutuhan dan mempertimbangkan faktor keamanan. Salah satu bukti dari perkembangan teknologi perahu/kapal terdapat pada kapal karam yang terdapat di Laut Jawa Utara Cirebon. Lebih tepatnya terletak pada posisi 14° 30' LS, 108° 58' 25" BT, di Laut Jawa sekitar 80 mil laut sebelah Utara Cirebon yang ditemukan pada kedalaman 50 meter (Utomo, 2008: 27-81).

Kondisi dari kapal karam di Laut Jawa Utara Cirebon sudah sangat memprihatinkan. Kira-kira kondisinya sudah 30% dari kondisi aslinya. Oleh

karena itu perlu dilakukan pengamatan secara detail pada badan kapal dan muatan kapal agar kapal ini dapat teridentifikasi. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan untuk penelitian berikutnya terkait analisis badan kapal beserta muatannya.

2. Pokok Permasalahan

- a. Bagaimana karakteristik/ciri khas dari kapal karam di Laut Jawa Utara Cirebon?
- b. Bagaimana bentuk, jenis, dan periodisasi dari beberapa temuan muatan kapal karam di Laut Jawa Utara Cirebon?

3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui identitas dari kondisi kapal karam dengan cara menganalisis karakteristik/ciri khas dari badan dan muatan kapal sehingga asal muasal dan umur kapal dapat diperkirakan berdasarkan bukti-bukti yang kuat.

4. Metode Penelitian

a. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data yang bersifat *kualitatif*. Artinya dalam penyajiannya secara deskriptif dan analisis-analisis yang dipaparkan ditelaah mendalam yang dipandu oleh konsep-konsep yang objektif.

Berdasarkan jenis data di atas, maka sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sumber data primer dan data sekunder. Sumber data primer adalah sumber data yang diperoleh langsung dari lapangan, baik melalui observasi maupun melalui wawancara. Data primer dalam penelitian ini diperoleh langsung dari studi entoarkeologi di Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta Utara dengan cara wawancara kepada staf ahli di kantor PT. Pelnis Sunda Kelapa, disertai mengobservasi kapal-kapal tradisional.

Sumber data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung dari objek penelitian. Peneliti memperoleh data dari lembaga atau institusi yang berkaitan dengan objek penelitiannya. Data sekunder dalam penelitian ini berupa buku-buku, literatur, laporan-laporan dari penelitian sebelumnya serta internet sebagai pelengkap data informan.

b. Teknik Pengumpulan Data

Observasi, yakni penelitian langsung ke lapangan berupa pengamatan terhadap objek yang diteliti, yaitu muatan kapal yang telah diangkat ke darat. Pada tahap ini dilakukan pencatatan dan pemotretan terhadap objek yang diamati. Observasi temuan pun sempat dilakukan di Kementerian Perikanan dan Kelautan bagian BMKT (Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam), pengamatan ini dilakukan pada beberapa keramik.

Studi pustaka, yakni mencari dan mempelajari berbagai sumber tertulis seperti buku-buku, artikel-artikel, arsip, maupun hasil penelitian lain yang relevan dengan permasalahan yang dibahas.

Wawancara, dilakukan terhadap beberapa orang yang dianggap sebagai informan dan koresponden yang menguasai bidang kemaritiman maupun bidang perkapalan. Informan dan koresponden merupakan orang yang mempunyai pengetahuan yang luas mengenai objek penelitian. Wawancara pertama ditujukan pada Imam selaku staf Kementerian Perikanan dan Kelautan bidang BMKT (Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam). Wawancara kedua ditujukan kepada koresponden melalui via email, Horst Liebner selaku ahli kapal kuno yang ikut terjun diberbagai penelitian kapal kuno di Nusantara.

c. Teknik Analisis Data

Pertama, penulis menggunakan teknik analisis stilistik yang membantu penulis dalam mengidentifikasi aspek dekoratif, seperti warna, hiasan, dan ragam hias (Simanjuntak, 2008: 41). Terkait penelitian ini, analisis stilistik digunakan untuk mengetahui dekorasi kapal atau motif-motif pada muatannya sehingga dengan analisis ini dapat teridentifikasinya karakteristik dan tipologi kapal yang berada di Laut Jawa Utara Cirebon ini. Analisis ini ditujukan kepada analisis temuannya yang berupa uang kepeng atau pun keramik.

Kedua, penulis menggunakan teknik analisis morfologi yang membantu penulis untuk mengidentifikasi dan mengintresprestasikan mengenai bentuk dari objek yang diteliti. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui secara khusus ciri khas dari kapal yang menjadi objek penelitian, karena setiap kapal memiliki ciri khas/identitas yang menunjukkan kapal ini berasal dari mana. Analisis ini ditujukan pada pengamatan lambung dan lunas kapal. Kedua objek ini dipilih

karena hanya pada bagian ini saja terlihat utuh pada foto walaupun kondisinya sudah 30% dari bentuk aslinya.

5. Hasil dan Pembahasan

Penemuan kapal karam di Situs Cirebon ini menunjukkan bukti terkait tentang teknologi dan ilmu pelayaran perkapalan manusia masa lalu. Bukti-bukti yang ditunjukkan, baik dari reruntuhan kapal maupun dari temuannya memberikan gambaran bahwa hubungan perdagangan dengan bangsa lain telah terjalin bagus terlihat dari temuannya yang beragam, seperti keramik Cina, arca yang memiliki pengaruh India, dan cetakan berinskrip Arab. Kemampuan pembuatan teknologi kapal dan penguasaan pelayaran sangatlah maju pada saat itu. Terlihat dari muatan kapal yang mencapai 300-400 ton. Jumlah muatan yang dibawa sangat memungkinkan kapal memiliki ruangan cukup besar dan harus diimbangi dengan pengadaan layar yang cukup agar kapal tetap berlaju dengan kondisi prima.

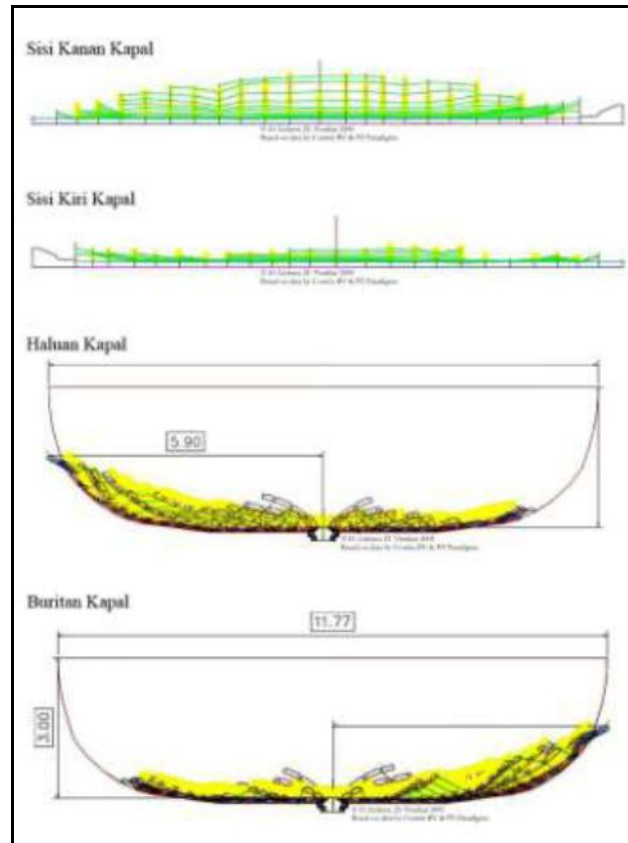
Temuan fragmen kapal pada Situs Cirebon sangatlah minim. Berdasarkan fragmen-fragmen kapal yang minim akan coba dianalisis pada bagian-bagian kapal yang masih tersisa seperti pada bagian lambung dan lunas kapal.

Karakteristik/Ciri Khas dari Kapal Karam di Laut Jawa Utara Cirebon

a. Lambung Kapal

Lambung kapal atau dalam bahasa Inggris disebut *hull* adalah badan dari perahu atau kapal. Lambung kapal menyediakan daya apung (*bouyancy*) yang mencegah kapal dari tenggelam yang dirancang agar sekecil mungkin menimbulkan gesekan dengan air, khususnya untuk kapal dengan kecepatan tinggi. Rekontruksi yang telah dilakukan oleh Horst Liebner dan Visnikar menunjukkan bahwa kapal karam di Situs Cirebon memiliki lambung kapal dengan tipe lambung datar yang memiliki sepatu lunas (Gambar 1). Kapal dengan tipe lambung yang datar jika dibandingkan dengan kapal modern (tangker, kargo) bukanlah termasuk kategori kapal cepat sebab kapal berlambung datar lebih difokuskan pada muatannya, oleh sebab itulah kapal dengan lambung datar diciptakan karena memiliki ruang yang lebih luas untuk muatan dibandingkan

kapal berlambung V. Tipe lambung seperti ini mencerminkan sebuah kapal yang digunakan untuk berdagang.



Gambar 1 : Ilustrasi lambung kapal pada saat ditemukan (Liebner & Visnikar, 2005)

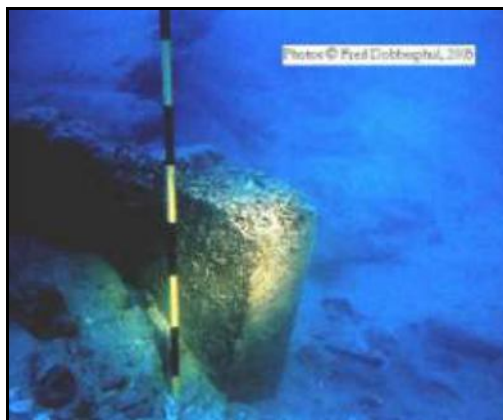
b. Sepatu Lunas

Sepatu lunas atau sering disebut juga *keel* dalam bahasa Inggris. Posisi dari sepatu lunas itu sendiri terletak pada bagian terbawah kapal. Sepatu lunas/*keel* terdiri dari berbagai jenis. Setiap jenis sepatu lunas/*keel* dapat mempengaruhi kinerja dari sebuah kapal/perahu. Sepatu lunas/*keel* diciptakan untuk melindungi kapal bila kandas dan berfungsi juga untuk mengurangi olengan kapal.

Jenis-jenis sepatu lunas/*keel* terbagai atas 5 macam, antara lain :

- a) *Full Keel / Ballast Keel* : *keel* jenis ini terdapat di sepanjang lambung kapal. *Keel* jenis ini memanfaatkan beratnya agar dapat seimbang.
- b) *Fin Keel* : biasanya digunakan untuk kapal berkecepatan (*yacht boat*) sehingga kelebihan *keel* jenis ini sangat seimbang dan mudah untuk dikendalikan.
- c) *Bilge Keels / Twin Keel* : Sangat berguna jika digunakan pada daerah yang berkarang karena memiliki 2 *keel*. Kapal ini termasuk kategori kapal berat namun keuntungannya dapat meminimalkan terpaan angin.
- d) *Centreboard* : cara kerja *keel* jenis ini mirip sirip ikan yang dapat memanjang dan memendek. Sangat efisien digunakan disetiap perairan.
- e) *Skeg* : selain sebagai penyeimbang, *keel* jenis ini dimanfaatkan untuk melindungi baling-baling kemudi dari gangguan bawah air (Chauhan, 2010).

Pada situs kapal karam di Laut Jawa Utara Cirebon telah ditemukan sebuah sepatu lunas. Sepatu lunas ini memiliki tinggi diperkirakan mencapai 35cm. Kondisi sepatu lunas terlihat pada Gambar 3 sudah ditumbuhi oleh karang sehingga permukaan kayu pada sepatu lunas sudah terlapisi oleh tumpukan karang. Jika diperhatikan antara gambar 1 dan gambar 3 dapat kita ketahui bahwa sepatu lunas/*keel* pada kapal ini adalah tipe *ballast keel/full keel*.



Gambar 3 : Sepatu lunas (Dok. Fred Dobberphul, 2005)

Karakteristik penggunaan sepatu lunas ini banyak dijumpai di wilayah Nusantara. Sepatu lunas itu sendiri ternyata salah satu bagian terpenting dalam pembuatan sebuah perahu maupun kapal pinisi. Keberadaan sepatu lunas ini ibarat pondasi untuk membangun sebuah lambung kapal. Sepatu lunas kapal dipasang secara memanjang dari haluan sampai buritan, kemudian disambungkan dengan papan-papan kayu untuk membuat sebuah lambung perahu/kapal pinisi yang telah dibengkokkan.

c. Tambuko

Pada sisa papan kayu reruntuhan kapal yang ditemukan di Situs Cirebon terdapat sebuah tonjolan pada bagian lambung kapal yang berbentuk kotak. Tonjolan berbentuk kotak ini memiliki 4 lubang yang dinamakan dengan *tambuko*. Menurut Horst Liebner, hal tersebut merupakan salah satu teknik dalam pembuatan kapal yang menggunakan teknologi pasak dan ikat atau disebut juga dengan *lashed-lug* (Gambar 4). Teknik ini dikatakan sebagai tradisi pembuatan kapal yang berasal dari Asia Tenggara karena teknik ini memiliki kemiripan dengan beberapa temuan kapal kuno di wilayah Asia Tenggara.



Gambar 4 : *Tambuko* di Situs Cirebon (Dok. Pajoh, 2011)

Beberapa contohnya berada di Situs Kolam Pinisi (1989) dan Samirejo (1988), semuanya dekat Kota Palembang. Temuan perahu di kedua situs tersebut dibuat dengan teknik papan ikat (*lashed-lug technique*) dan kupingan pengikat (*swen-plank*). Temuan selanjutnya berada di Desa Punjulharjo, Kecamatan Rembang, Kabupaten Rembang, Jawa Tengah ditemukan pula sisa perahu kuno yang

ditemukan di dalam tanah. Sisa perahu kuno ini meninggalkan jejak berupa teknik pembuatan perahu Asia Tenggara yaitu *lushed-lug* dan *sewn plank*. Pada perahu Punjulharjo ini juga ditemukan *tambuko* (Siswanto, 2010: 2).

Teknik tradisi Asia Tenggara ini tidak hanya ditemukan di wilayah Indonesia saja, teknik *lushed-lug* juga dijumpai di wilayah Hainan (Vietnam), Philipine (Pulau Mindanao, 1976), Thailand (Situs Khuan Luk Pat), dan Kuala Puntan (Malaysia) yang tambukonya berbentuk bulat (Pojo, 2011: 25).

Bentuk, Jenis, dan Periodisasi dari Beberapa Temuan Muatan Kapal Karam di Laut Jawa Utara Cirebon

a. Keramik

Mangkuk

Sebagian besar mangkuk-mangkuk yang berwarna hijau polos (182.158 buah) memiliki bentuk yang sederhana. Namun ada pula mangkuk yang memiliki hiasan (1.312 buah) pada bagian badannya, seperti bentuk bunga dengan 6 lekukan.

Hal yang unik adalah pada sebagian besar mangkuk hijau polos pada bagian dasar dalam, luar atau bagian lingkaran kaki tidak berlapis glasir (Utomo, 2008; 38). Kemungkinan hal itu memang disengaja, berkaitan dengan teknik pembuatan supaya tidak lengket pada saat pembakaran.

Melihat dari ciri-ciri keramik yang kebanyakan berglasir warna hijau (*green ware*) diduga keramik porselin/batuan dari Laut Jawa Utara Cirebon diidentifikasi sebagai buatan Cina di Provinsi Zhenjiang (Widiati, 2007; 22). Provinsi ini disebut sebagai penghasil barang *yue* (*Yue ware*), kemunculannya diperkirakan pada masa dinasti *T'ang* berkisar tahun 618-906 Masehi (Utomo, 2008; 45). Daerah itu dianggap awal dan pusat produksi barang-barang berglasir hijau (*greenware*) berkualitas bagus yang mengalami perkembangan kurang lebih 100 tahun walaupun ada keramik yang berasal dari provinsi lain, namun jumlahnya sedikit (Widiati, 2007: 22).

b. Barang Logam

Arca Tara

Arca yang ditemukan di kapal naas ini memiliki ciri-ciri yang terletak pada sikap kaki *paryankasana* (duduk bersila dengan kaki kanan di atas), bentuk tubuh yang dicondongkan ke kanan dengan tangan kiri direntangkan layaknya sikap sedang memanah (Gambar 7) dan di bagian tangan kanan yang seolah-olah sedang menarik busur panah. Memakai *kirimakuta* (mahkota berbentuk kerucut dengan tonjolan pada puncaknya) yang pada bagian depan mahkota di atas kening terdapat arca *aksobhya* (Utomo, 2008: 64).

Pakaian yang digunakan berupa kain panjang mulai dari pinggang hingga pergelangan kaki dengan memakai beberapa atribut perhiasan, seperti kalung panjang, gelang kaki, gelang tangan, gelang pada pergelangan tangan dan ikat pinggang juga hiasan telinga. Dilihat dari gayanya, arca ini termasuk ke dalam gaya seni arca pada periode Dinasti Sailendra yang berkembang abad VIII-X Masehi di Jawa, Sumatra dan Thailand bagian selatan (Utomo, 2008: 65).

c. Kaca

Karaf

Karaf artinya botol minuman sejenis anggur. Cirinya mempunyai leher yang mengkerucut ke atas. Kemudian melebar pada bagian tepian yang dinamakan payungan. Pada bagian tengah leher dihiasi hiasan garis melingkar. Memiliki gradasi warna yang unik, semakin ke atas semakin berwarna gelap. Botol karaf diproduksi di wilayah timur Iran pada abad IX-X Masehi (Utomo, 2008: 55).

6. Simpulan

Karakteristik kapal karam di Situs Cirebon mencerminkan bahwa kapal karam ini merupakan kapal dagang jika dilihat dari bentuk lambung kapal yang datar sehingga dapat membawa muatan lebih banyak jika dibandingkan dengan kapal berlambung V. Jika dilihat dari keberadaan sebuah sepatu lunas dan *tambukonya*. Tampaknya kapal karam ini merupakan kapal dengan berasal dari

Asia Tenggara. Sedangkan jika dilihat dari segi muatannya yang mayoritas berasal dari abad X, tampaknya kapal ini berasal dari abad X.

Daftar Pustaka

Ingrid HE, Pojoh. 2011. *Indonesia My Home The Island My Yard The Sea*. Jakarta: Direktorat Peninggalan Bawah Air.

Keel Encyclopaedia Brittanica, dalam <http://www.britannica.com/read/2010/07/28>

Simanjuntak, Truman. 2008. *Metode Penelitian Arkeologi*. Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional.

Siswanto. 2010. *Temuan Kapal kuno di Rembang*. *Varuna Jurnal Arkeologi Bawah Air*, 4, 1-5.

Utomo, Bambang Budi. 2008. *Kapal Karam Abad ke-10 di Laut Jawa Utara Cirebon*. Jakarta: Pannas BMKT.

Widiati. 2007. *Ragam Temuan dari Situs Kapal Tenggelam Perairan Cirebon*, *Varuna Jurnal Arkeologi Bawah Air*, 1, 16-25.