

**DISTRIBUSI TINGGALAN ARKEOLOGI BAWAH AIR DI PERAIRAN
SULAWESI TENGGARA**



SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat ujian
guna memperoleh gelar Sarjana Sastra
pada Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin

OLEH

MOHAMAD IQBAL S. USMAN

F6111 50 15

DEPARTEMEN ARKEOLOGI

FAKULTAS ILMU BUDAYA

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2021

**UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU BUDAYA**

LEMBAR PENGESAHAN

Sesuai Surat Tugas Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin Nomor:
147/UN4.9.1/KEP/2020 tanggal 21 Januari 2020, dengan ini kami menyatakan
menerima dan menyetujui skripsi ini.

Makassar, 16 Desember 2021

Pembimbing I

Pembimbing II



Dr. Yadi Mulyadi, M.A.
Nip. 198003192006041003



Yusriana, S.S., M.A.
Nip. 198407042014042001

Disetujui untuk diteruskan
Kepada Panitia Ujian Skripsi.
Dekan,

u.b. Ketua Departemen Arkeologi
Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin



Dr. Rosmayati, S.S., M.Si.
Nip. 197205022005012002

SKRIPSI

DISTRIBUSI TINGGALAN ARKEOLOGI BAWAH AIR DI PERAIRAN

SULAWESI TENGGARA

Disusun dan diajukan oleh

Mohamad Iqbal S. Usman
F611 15 015

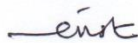
Telah dipertahankan di depan panitia ujian skripsi

Pada tanggal 10 Januari 2022

Dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui
Komisi Pembimbing,

Pembimbing I



Dr. Yadi Mulyadi, M.A.
Nip: 198003192006041003

Pembimbing II



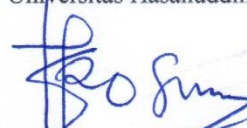
Yusriana, S.S., M.A.
Nip: 198407042014042001

Dekan
Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin



Prof. Dr. Akin Duli, M.A.
Nip: 196407161991031010

Ketua Departemen Arkeologi
Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin



Dr. Rosmawati, S.S., M.Si.
Nip: 197205022005012002

UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU BUDAYA

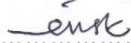


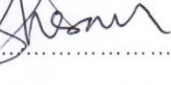

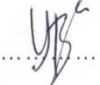
Pada hari Jumat, 04 Maret 2022 Panitia Ujian Skripsi menerima dengan baik Skripsi yang berjudul :

DISTRIBUSI TINGGALAN ARKEOLOGI BAWAH AIR DI PERAIRAN
SULAWESI TENGGARA

Yang diajukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat ujian skripsi guna memperoleh gelar Sarjana Sastra pada Departemen Arkeologi Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin.



02 Maret 2022

- | | | |
|-----------------------------|---------------|---|
| 1. Dr. Yadi Mulyadi, M.A. | Ketua |  |
| 2. Yusriana, S.S.,M.A. | Sekretaris |  |
| 3. Dr. Supriadi, M.A. | Penguji I |  |
| 4. Nur Ihsan D. S.S.,M.Hum. | Penguji II |  |
| 5. Dr. Yadi Mulyadi, M.A. | Pembimbing I |  |
| 6. Yusriana, S.S.,M.A. | Pembimbing II |  |

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **MOHAMAD IQBAL S, USMAN**
NIM : **F61115015**
Departemen : **ARKEOLOGI**
Judul : **DISTRIBUSI TINGGALAN ARKEOLOGI BAWAH AIR
DI PERAIRAN SULAWESI TENGGARA**

Menyatakan bahwa isi skripsi ini adalah hasil penelitian sendiri, jika dikemudian hari ternyata ditemukan Plagiarisme, maka saya bersedia mendapat sanksi sesuai hukum yang berlaku dan saya bertanggungjawab secara pribadi dan tidak melibatkan pembimbing dan penguji.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan tanpa paksaan ataupun tekanan dari pihak lain.

Makassar, 02 Juni 2021



MOHAMAD IQBAL S, USMAN

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah Rabbil 'alamin, Wa shallallahu wa sallam 'ala Nabiyyina Muhammadin, Wa 'ala alihi wa shahbihi ajma'in. Amma ba'du.

Segala puji bagi Allah S.W.T yang telah melimpahkan karunia-Nya atas berkah, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Distribusi Tinggalan Arkeologi Bawah Air Di Perairan Sulawesi Tenggara”. Shalawat serta salam tidak lupa penulis panjatkan kepada Nabi Muhammad SAW, beserta keluarga dan sahabatnya yang telah membawa ummat manusia menuju jalan kebaikan. Penyusunan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi sebagian Syarat-syarat guna mencapai gelar Sarjana Sastra di Universitas Hasanuddin Makassar.

Penulis sadar bahwa didalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, hal tersebut disadari karena keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki penulis. Besar harapan penulis, semoga skripsi ini bermanfaat bagi penulis khususnya dan bagi pihak lain pada umumnya. Dalam penyusunan skripsi ini penulis mendapat banyak pelajaran, dukungan motivasi, bantuan berupa bimbingan yang sangat berharga dari berbagai pihak mulai dari awal perkuliahan, pelaksanaan hingga penyusunan laporan skripsi ini.

Oleh karena itu pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada orang-orang yang penulis hormati dan cintai, yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung selama pembuatan skripsi ini. Ucapan terima kasih pertama penulis sampaikan kepada:

1. Rektor Universitas Hasanuddin Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M.A, beserta jajarannya yang telah mengizinkan penulis untuk menempuh pendidikan di kampus bergengsi ini.

2. Dekan Fakultas Ilmu Budaya Prof. Dr. Akin Duli, M.A, beserta jajarannya.
3. Ketua Departemen Arkeologi Dr. Rosmawati, S.S., M.Si, beserta jajarannya.
4. Ucapan terimakasih kepada seluruh bapak/ibu dosen pengajar di Departemen Arkeologi Yaitu: Dr. Anwar Toshibo, M.Hum, Drs. Iwan Sumantri, M.A., M.Si., Prof. Dr. Akin Duli, M.A, Dr. Khadijah Thahir Muda, M.si, Dr.Erni Erawati, M.Si, Dr. Rosmawati, S.S., M.Si, Dr. Supriadi, M.A, Dr. Yadi Mulyadi, M.A, Yusriana, S.S., M.A, dan Nur Ihsan D, S.S., M.Hum.
5. Ucapan terima kasih kepada Bapak Syarifuddin selaku Staff departemen yang telah membantu dalam pengurusan berkas selama perkuliahan hingga penyusunan skripsi penulis.
6. Seluruh kakak-kakak dan adik-adik Keluarga Mahasiswa Arkeologi Unhas (KAISAR), terima kasih telah menjadi sahabat, teman, keluarga serta banyak memberikan ilmu dan bantuan selama ini, mulai dari angkatan 2009, 2010, 2011 2012, 2013, 2014, 2016, 2017, 2018, 2019. 2020 dan 2021.
7. Teman-teman yang telah membantu dalam penyusunan skripsi. Darfin, dan Marwan yang telah banyak meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam memberikan masukan dan saran.
8. Saudara-saudara Pillbox 2015 Adrianus Dipo Ramelan, Arini, Anwar, Sulfikar, Yustika Siska, Andi Nurul Afizah, Hetika Sari, Nun Maghfirah Ismail, Cheeryll Fharizah Oxisia Ramadhani, Darfin, Evi Siti Rosdiyanti, Andoni, Lia Islamiah, Heradiani, Salmia, Nurwana, Nurul Khumairah, Fery Indrawan, Syarwan Zaman, Arwin, Moch. Taufiqurrachiem, Iqbal Usman, Abdul Rahman Khadafi, Muh. Zulfikar Eka Putra, Muh. Ulus Abdi Satya, A. Sitti Hardiyanti, Sunaryo Mad Arab, Jamaluddin yang telah menjadi rekan penulis mulai dari awal perkuliahan hingga saat ini dan semoga seterusnya kita akan tetap menjadi teman baik.
9. Kedua orang tua tercinta, Ayah Sarman Dj Usman dan Ibu Rahmawati A. Rasyid S.H.I, yang telah memberikan do'a, cinta, kasih sayang, dukungan moril maupun materil.

10. Kanda Abdulah dan Kanda Andi Jusdi yang turut membantu dalam memberikan ide dan saran serta kritikan dalam proses penyusunan skripsi ini,

Demikianlah dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini. oleh karena itu, saran dan kritik membangun sangat diharapkan bagi penulis.

Akhir kata, besar harapan penulis agar skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Makassar, Januari 2022

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	i
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR FOTO	xii
ABSTRAK	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	7
1.3. Tujuan Penelitian.....	8
1.4. Manfaat Penelitian.....	8
1.5. Metode Penelitian.....	8
1.5.1. Pengumpulan Data.....	9
1.5.2. Pengolahan Data	9
1.5.3. Interpretasi Data.....	10
1.6. Sistematika Penulisan.....	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	12
2.1. Arkeologi Maritim.....	12
2.2. Jalur Pelayaran Nusantara	13
2.3. Pendekatan Arkeologi Ruang.....	17
2.4. Penelitian Yang Relevan	18

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN DAN DESKRIPSI	
SITUS	22
3.1. Wilayah Penelitian	22
3.1.1. Kabupaten Buton	22
3.1.2. Kabupaten Bombana.....	25
3.1.3. Kota Bau-bau	28
3.1.4. Kabupaten Buton Tengah	29
3.2. Deskripsi Situs dan Temuan.....	31
3.2.1 Jangkar 1 (Tanjung Waweongkoli).....	31
3.2.2. Jangkar 2 (Mercusuar)	33
3.2.3. Jangkar 3 (Wamingkoli)	34
3.2.4. Situs Perairan Lasalimu	36
3.2.5. Situs Kapal Karam Sagori (Karang Sagori 1).....	40
3.2.6 Situs Karang Sagori 2	42
3.2.7. Situs Karang Sagori 3	44
BAB IV PEMBAHASAN	51
4.1. Sebaran Tinggalan Arkeologi Bawah Air di Perairan Sulawesi Tenggara	51
4.1.1. Temuan Jangkar	57
4.1.2. Temuan <i>Ballast Stone</i>	58
4.1.3. Temuan Bola Meriam	58
4.1.4. Temuan Keramik	60
4.1.5. Temuan Kapal Karam.....	62
4.2. Jalur Pelayaran di Sulawesi Tenggara	64
BAB V PENUTUP	68
Kesimpulan	68
DAFTAR PUSTAKA	69

DAFTAR TABEL

Table 1. Letak Administratif Situs Arkeologi Bawah Air di Sulawesi Tenggara.....	52
Table 2. Sebaran Situs Arkeologi Bawah Air di Sulawesi Tenggara	53
Table 3. Jarak Antar Situs di Perairan Sulawesi Tenggara	53
Table 4. Sebaran Temuan Di Tiap Situs	55

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Lokasi Situs Perairan Lasalimu	23
Gambar 2. Peta Lokasi Situs Perairan Sagori	26
Gambar 3. Peta Lokasi Situs Perairan Baubau.....	29
Gambar 4. Peta Sebaran Situs dan Tinggalannya	54
Gambar 5. Peta Jalur Pelayaran	65

DAFTAR FOTO

Foto 1. Jangkar 1, Tanjung Wamengkoli	32
Foto 2. Jangkar 2, (Mercusuar)	34
Foto 3. Jangkar 3, Tanjung Wamingkoli.....	36
Foto 4. Jangkar 1, Perairan Lasalimu	37
Foto 5. Batu Pemberat (Ballast Stone) Perairan Lasalimu.....	38
Foto 6. Jangkar 2, Perairan Lasalimu.....	39
Foto 7. Jangkar 3, Perairan Lasalimu.....	40
Foto 8. Kapal Karam (Bagian Haluan dan Kamar Mesin) Karang Sagori 1.....	41
Foto 9. Bola-bola Meriam, Situs Karang Sagori 2.....	43
Foto 10. Ballast Stone, dari Situs Karang Sagori 2.....	44
Foto 11. Fragmen Keramik, dari Situs Karang Sagori 3.....	46
Foto 12. Gading dan Lunas, dari Situs Karang Sagori 3.....	47
Foto 13. Temuan Bata, dari Situs Karang Sagori 3.....	48
Foto 14. Pecahan Botol, Karang Sagori 3	48
Foto 15. Temuan Dugaan Tiang, dari Situs Karang Sagori 3	49
Foto 16. Temuan Asbes, dari Situs Karang Sagori 3	50
Foto 17. Temuan Konsentrasi <i>Ballasstone</i> , dari Situs Karang Sagori 3	50

ABSTRAK

MOHAMAD IQBAL S, USMAN. Distribusi Tinggalan Arkeologi Bawah Air Di Perairan Sulawesi Tenggara. (Dibimbing Oleh: Yadi Mulyadi dan Yusriana)

Penelitian ini membahas tentang distribusi tinggalan arkeologi bawah air di Perairan Sulawesi Tenggara. Perairan Bau-bau, Lasalimu dan Sagori merupakan tiga perairan yang berada di kawasan perairan Sulawesi Tenggara yang menjadi lokasi dalam penelitian ini. Pada ketiga perairan tersebut terdapat beberapa tinggalan arkeologis yang berhubungan dengan aspek pelayaran dimasa lalu. Latar belakang penelitian ini didasarkan pada beberapa kajian-kajian arkeologi yang pernah dilakukan di kawasan Perairan Sulawesi Tenggara tepatnya di Perairan Lasalimu, Sagori dan Bau-bau dan data sejarah yang menuliskan tentang tiga jalur pelayaran di Sulawesi Tenggara dimana setelah dilihat sebaran temuan dan data sejarah mengenai jalur pelayaran di Perairan Sulawesi Tenggara, tiga jalur tersebut melewati perairan yang menjadi lokasi temuan tinggalan arkeologi. Dengan demikian untuk membuktikan terkait data sejarah tentang jalur pelayaran di Perairan Sulawesi Tenggara, dilakukan penelitian terhadap tinggalan arkeologi yang berada di perairan tersebut dengan memperoleh data dari penelitian-penelitian arkeologi yang pernah dilakukan di Perairan Sulawesi Tenggara. Perairan Sulawesi Tenggara berdasarkan catatan sejarah merupakan tempat yang sangat strategis yaitu menjadi jembatan penghubung antara wilayah barat dan timur Nusantara dalam perdagangan rempah-rempah di masa lalu. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana persebaran situs-situs arkeologi bawah air di Sulawesi Tenggara dan mengetahui bagaimana gambaran jalur pelayaran pada kawasan perairan ini di masa lampau. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengumpulan data yang menggunakan metode *desk study*, pengolahan data menggunakan analisis bentuk dan ukuran dan menggunakan pendekatan arkeologi ruang yang berskala makro, hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pada ketiga lokasi penelitian persebaran temuannya paling banyak ditemukan di Perairan Sagori dan paling

beragam jenis temuannya dengan jumlah variasi temuan sebanyak Sembilan jenis temuan, menyusul Perairan Lasalimu dengan jumlah variasi temuan dua jenis dan Bau-bau sebanyak satu jenis temuan. dari persebaran temuan yang ada di Perairan Sulawesi Tenggara, dilakukan pendekatan Arkeologi ruang yang berskala makro dengan memperhatikan hubungan antara tinggalan dan lingkungan fisiknya sebagai sumberdaya, sehingga di peroleh hasil dari penelitian yaitu: jalur pelayaran yang paling aman di lewati adalah Perairan Lasalimu. Dikarenakan Perairan Lasalimu merupakan Jalur yang paling aman karena memiliki perairan yang luas dan disekitar perairan tersebut terdapat sumber mata air yang dibutuhkan oleh para awak kapal yang berlayar, sedangkan perairan Bau-bau memiliki perairan yang sempit begitu juga dengan Perairan Sagori dimana perairan tersebut memiliki banyak jebakan alam berupa karang-karang atol.

Kata kunci: *Perairan Sulawesi Tenggara, Jalur pelayaran, Distribusi*

ABSTRACT

MOHAMAD IQBAL S, USMAN. Distribution of Underwater Archaeological Remains in Southeast Sulawesi Waters. (Supervised by: Yusriana and Yadi Mulyadi)

This study discusses the distribution of underwater archaeological remains in Southeast Sulawesi waters. Bau-bau waters, Lasalimu and Sagori are three waters located in the waters of Southeast Sulawesi which are the locations in this study. In these three waters there are several archaeological remains related to aspects of shipping in the past. The background of this research is based on several archaeological studies that have been carried out in the waters of Southeast Sulawesi, precisely in the Lasalimu, Sagori and Bau-bau waters and historical data that writes about three shipping lanes in Southeast Sulawesi where the three routes pass through the waters that are the location of the sea. archaeological remains. Thus, to prove the historical data regarding shipping lanes in Southeast Sulawesi waters, a study was conducted on archaeological remains in these waters by obtaining data from archaeological studies that have been conducted in Southeast Sulawesi waters. The waters of Southeast Sulawesi based on historical records are a very strategic place, namely being a connecting bridge between the western and eastern regions of the archipelago in the spice trade in the past. This study aims to find out how the distribution of underwater archaeological sites in Southeast Sulawesi and to find out how the description of shipping lanes in this water area in the past. The research method used in this research is data collection using the desk study method, data processing using shape and size analysis and using a macro-scale spatial archaeological approach. and the most diverse types of findings with the number of variations of findings as many as nine types of findings, followed by Lasalimu Waters with the number of variations in findings of two types and Bau-bau as many as one type of findings. From the distribution of findings in the waters of Southeast Sulawesi, a macro-scale spatial archeology approach was carried out by taking into account the relationship between the remains and the physical environment as a

resource, so that the results obtained from the research were: the safest shipping route to pass is the Lasalimu Waters. Because Lasalimu Waters is the safest route because it has wide waters and around these waters there are springs needed by sailing crews. While Bau-bau waters have sempit waters as well as Sagori Waters where these waters have many traps. nature in the form of coral atolls.

Keywords: *Southeast Sulawesi waters, shipping lanes, distribution*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Asia Tenggara merupakan kawasan yang strategis dalam jalur pelayaran. Menurut Kenneth R. Hall pada awal abad ke-14 dan permulaan abad ke-15, disebutkan terdapat lima jaringan pelayaran yang membentang luas, salah satu dari lima jaringan pelayaran berada di Nusantara yaitu jaringan perdagangan laut Jawa, yang meliputi kepulauan Nusa Tenggara, kepulauan Maluku, Pesisir Barat Kalimantan, Jawa dan Bagian Selatan Sumatera (Muhammad Amir, 2019).

Namun Jauh sebelum jaringan perdagangan regional Laut Jawa terbentuk, kegiatan perdagangan itu berada dalam hegemoni Kerajaan Sriwijaya. Dalam perkembangannya setelah riwayat Kerajaan Sriwijaya runtuh, menurut Kenneth R. Hall jaringan perdagangan maritim Laut Jawa berada dalam hegemoni Kerajaan Majapahit. Para pedagang antara pulau dari kerajaan ini yang menguasai perdagangan rempah-rempah. Ketika angin muson barat bertiup pada bulan November, para pedagang mulai meninggalkan negerinya dan berlayar menyusuri kepulauan Nusa Tenggara hingga Pulau Ambon. Ketika memasuki angin musim timur. Para pedagang mulai berlayar ke arah Barat memasuki wilayah Sulawesi, terus ke zona perdagangan maritime Laut Sulu, kemudian berlayar menyusuri pesisir Timur Kalimantan dan selanjutnya ke Malaka. (Edward Poelinggomang 2016).

Dalam kitab Nagara Kertagama, karya Mpu Prapanca (1364), daerah yang dilewati di Sulawesi oleh para pedagang adalah Luwu, Bantaeng, Selayar Buton dan Makassar. Disamping pedagang dari Majapahit, terlibat juga sejumlah pedagang Melayu dan pedagang Muslim dari Timur Tengah, pada dasarnya pedagang Melayu melakukan pelayaran ke Maluku mengikuti jalur yang dilalui Majapahit. Sementara pedagang Arab berusaha menemukan jalur lain, dan pada akhirnya mereka menemukan jalur tersingkat dalam pelayaran ke Kepulauan rempah-rempah itu.

Seperti yang diungkap oleh Tome Pires “Kepulauan Makassar berada di jalur menuju Maluku, yang dicapai lewat pelayaran dari Tanjungpura selama empat atau lima hari. Kepulauan itu terdiri dari banyak pulau dan merupakan negeri besar. Dari sini kita dapat bertolak ke Buton dan Madura dan juga ke utara. Mereka semua masih kafir. Penduduk di kepulauan ini melakukan perdagangan dengan Malaka, Jawa, Kalimantan, Siam dan semua tempat antara Pahang dan Siam”. Informasi ini diperoleh Tome Pires dari para pedagang Melayu (Edward Poelinggomang, 2016).

Buton adalah salah satu pulau terbesar di antara pulau yang berada di Selatan atau Tenggara Sulawesi. Sejak awal abad ke 14, nama Buton telah dikenal di Nusantara. Pulau-pulau lain yang berada di sekitarnya adalah pulau Muna, pulau Kabaena dan Kepulauan Tukang Besi atau Wakatobi. Dimana beberapa pulau ini masuk dalam wilayah kekuasaan pemerintahan Buton (Zuhdi dkk, 1996).

Sebelum Islam masuk, Buton mendapat pengaruh Hindu dari Kerajaan Majapahit (School : 124). Pada tahun 1540 di bawah raja ke-6, Murhum, Buton resmi menerima islam dan berubah menjadi kesultanan. Perkembangan konfigurasi politik sesudah itu menempatkan Buton dalam keadaan tarik menarik diantara 3 kekuatan yaitu. Gowa, VOC, dan Ternate. Ketiganya ingin menanamkan pengaruh di Buton. sehingga dengan demikian dapat menguasai jalur pelayaran dan perdagangan yang menghubungkan kawasan Barat dan Timur. Sebelum kedatangan VOC memang ada tiga jalur pelayaran dan perdagangan rempah-rempah di Sulawesi Tenggara.

Adapun ketiga jalur itu ialah.

1. Jalur Makassar - Selat Tiwori – Wawonii - Bungku (Tombuku) – Banggai - Ternate dengan kemungkinan singgah di Selayar, Sinjai Kabaena, Poleang/Rumbia, Tinanggea, Moramo dan Kendari.
2. Jalur Makassar – Bau-bau - Lohia (Muna) – Wawonii - seterusnya Bungku, Banggai, Ternate.

3. Jalur Makassar – Bau-bau – Wakatobi - Buru – Ambon - Banda

Jalur lain yang penting untuk sampai ke Bau-bau dan seterusnya adalah Jawa – Flores – Baubau dan kemungkinan singgah di tempat-tempat sekitarnya. Pada zaman VOC kemudian Hindia Belanda, jalur 2 dan 3 lebih banyak dipergunakan sedangkan pelayar-pelayar Bugis/Makassar lebih banyak menggunakan jalur 1 ataupun jalur 3 (Burhanuddin, 1978).

Selanjutnya posisi Buton dalam jalur pelayaran dan perdagangan Nusantara dalam deskripsi Schrieke disebutkan bahwa Buton merupakan salah satu mata rantai pelayaran perdagangan yang terkait mulai dari Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, hingga Maluku dan Philipina, karena itu Perairan Buton sesungguhnya merupakan penghubung antara Kawasan Barat dengan Timur Indonesia. Jalur yang digunakan hingga sekarang ialah melalui Perairan Buton Timur, yakni perairan diantara Pulau Buton dan Kepulauan Tukang Besi (Wakatobi). Dibanding dengan jalur lainnya. Jalur ini memiliki beberapa kelebihan yaitu perairannya luas, dalam lurus (kebarat dan timur). Dan dekat dengan sumber air tawar yaitu di Pasarwajo, Kamaru dan Waitii. Berbeda dengan jalur melalui Perairan Laut Flores sebelah Selatan Kepulauan Tukang Besi yang dianggap berbahaya. Karena terdapat arus kencang dengan arah yang tidak menentu akibat pertemuan arus Laut Banda dengan Laut Flores. Jika tidak hati-hati kapal akan terdampar diantara hamparan karang yang disebut pelaut buton Pasi Koko (La Malihu, 1998).

Demikian juga jalur yang melewati Selat Tiworo dimana daerah ini memiliki banyak hamparan karang yang memencar dan sulit diidentifikasi. Kemudian Jalur yang melewati Selat Buton diantara Pulau Buton dan Pulau Muna meskipun laut di perairan ini cukup dalam, namun tidaklah aman untuk pelayaran, penyebab utamanya adalah perairan sempit (di pantai Baruta misalnya jarak laut kedua pulau hanya sekitar 100 meter dan arusnya kencang berlangsung sepanjang waktu. Dengan arus yang kencang seperti itu perahu tidak dapat berlayar dengan aman (La Malihu, 1998).

Kejayaan Kesultanan Buton sangat dipengaruhi oleh keberadaan pelabuhannya, Pelabuhan Buton merupakan pelabuhan yang sangat penting pada masa itu. Akses laut yang terbentang di Nusantara menjadikan pelabuhan Buton menjadi pelabuhan yang sangat penting untuk disinggahi, munculnya jalur perdagangan telah memicu terjalinya jaringan perdagangan dan pertumbuhan serta perkembangan kota-kota pusat kesultanan, dengan kota-kota bandarnya sejak abad 13-18 M (Tjandrasamita, 2009).

Dikisahkan Buton memiliki 2 pelabuhan penting yaitu Batauga di Barat dan Kamaru di Timur. Sesuai letaknya kedua pelabuhan itu memainkan perannya sesuai perputaran angin musim. Yakni Batauga pada musim timur dan Kamaru pada musim barat. Belakangan pelabuhan itu digantikan dengan pelabuhan Bau-bau di Barat dan Pasarwajo di Timur (La Malihu, 1998).

Eksistensi Kesultanan Buton sebagai Kesultanan maritim di Nusantara telah dikenal sejak lama dan banyak tercatat dalam sejarah Buton dan para pelaut asing, terletak di jazirah Tenggara pulau Sulawesi yang mencakup Pulau Buton dan wilayah Pulau-pulau kecil di sekitarnya menjadikan wilayah Buton menjadi daerah pelabuhan transit oleh kapal-kapal yang ada di nusantara maupun kapal-kapal asing karena wilayahnya yang begitu strategis sebagai jalur pelayaran. Disamping itu juga, Kesultanan Buton telah banyak menjalin kerjasama dengan orang-orang dari luar Nusantara, hal ini dibuktikan dari adanya beberapa temuan arkeologis berupa jangkar kapal di wilayah perairan dan daratan Wolio atau sekarang Kota Bau-bau yang dulunya merupakan pusat kota pemerintahan Kesultanan Buton (Justam Setiawan, 2015).

Dalam aktivitas pelayaran perdagangan yang menjadikan Buton sebagai tempat persinggahan tentunya tak jarang mengalami kecelakaan, hingga tenggelam dalam pelayaran tersebut. Hal ini dibuktikan dengan beberapa penelitian yang menemukan temuan berupa kapal dan sebaran jangkar kapal, selain itu ditemukan juga sebaran batu pemberat (*ballast stone*) dan bola-bola meriam yang ditemukan berada di

beberapa titik perairan tersebut. kemudian tinggalan inilah yang menjadi objek penelitian dari Arkeologi bawah air dan bisa menjadi bukti sejarah bahwa kawasan ini pernah menjadi jalur pelayaran perdagangan.

Berikut penelitian yang pernah dilakukan di daerah Sulawesi tenggara yaitu :

Survei yang dilakukan oleh Balai Pelestarian Cagar Budaya Makassar di Perairan Lasalimu pada tahun 2010, berhasil menemukan empat buah jangkar dan tumpukan batu *balas stone*. hasil identifikasi, jangkar ini adalah milik kapal-kapal bangsa Portugis, dengan cara membandingkan ciri-ciri jangkar dengan temuan jangkar yang terdapat di pulau Tavira Portugal, pertimbangan lain berdasarkan data sejarah yang dikatakan oleh Cortesau bahwa perairan ini sudah menjadi jalur pelayaran niaga sejak dahulu kala dan sangat di senangi oleh bangsa Portugis.

Penelitian yang dilakukan oleh justam setiawan mahasiswa Arkeologi UNHAS pada tahun 2014 untuk penulisan skripsi, dengan judul “Temuan Jangkar Kapal Di Kota Bau-bau Propinsi Sulawesi Tenggara”, teridentifikasi empat buah jangkar yang berada di Perairan Baubau, dimana ke empat jangkar ini memiliki kesamaan dari aspek jenis jangkar, bentuk jangkar, dan jenis kapal yang biasa menggunakannya, jenis jangkar ini yakni *admiralty*. Adapun ukuran jangkar relatif tidak jauh berbeda, jenis kapal dari jangkar ini setelah di identifikasi adalah jangkar yang biasa digunakan oleh kapal-kapal dagang dan kapal Depatemen Angkatan Laut Inggris.

Penelitian yang dilakukan oleh Balai Pelestarian Cagar Budaya Makassar, berupa survey bawah air di Perairan Baubau (Selat Buton) pada tahun 2018 berhasil menemukan 4 buah jangkar di bawah air dengan titik lokasi yang berbeda, dan 2 buah jangkar di darat. Berdasarkan model/tipe jangkar-jangkar yang ditemukan diperairan Bau-bau diasumsikan sebagai jangkar tipe *admiralty*, yaitu tipe jangkar klasik yang dikembangkan di Inggris sebagai bentuk standar sebuah jangkar. Namun, diperkirakan jangkar kapal *admiralty* telah digunakan jauh sebelum ini oleh bangsa Portugis. Hal ini dibuktikan dengan ditemukannya situs jangkar dengan tipe yang

sama di berbagai negara. Dimana menjelaskan bahwa temuan jangkar tersebut adalah milik bangsa Portugis. Namun di perairan Nusantara ditemukan juga jangkar yang bertipe sama di perkirakan bahwa jangkar tersebut dibawa oleh bangsa Portugis dan Spanyol yang datang ke Nusantara sekitar Abad XV. Akan tetapi tidak menutup kemungkinan jangkar-jangkar tersebut adalah jangkar milik kapal Inggris atau VOC.

Penelitian yang dilakukan oleh Dwi Sumaiyyah Makmur, Mahasiswa Arkeologi UNHAS pada tahun 2017, yang berjudul Situs Kapal Karam di Perairan Pulau Sagori, Kabupaten Bombana, Sulawesi Tenggara menghasilkan pengetahuan baru dimana sebelumnya informasi yang didapat dari masyarakat mengenai jenis kapal karam tersebut adalah kapal milik Vereenigde Oost Indische Compagnie (VOC) tetapi setelah dilakukan penelitian hasil penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa kapal karam tersebut bernama KPM Reijnst milik N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Batavia, Hindia Belanda yang dibangun tahun 1890 oleh Kon. Fabriek van Stoom & Andere Werktuigen, Amsterdam dengan jenis kapal uap dan berfungsi sebagai kapal barang dan penumpang.

Penelitian tahap survei yang dilakukan oleh Balai Pelestarian Cagar Budaya Makassar di perairan laut dangkal yang terletak di sekitar Pulau Sagori pada tahun 2017 berhasil mengungkap beberapa temuan penting, yakni ditemuka bola-bola meriam sebanyak 46 dan *balasst stone* (batu pemberat) yang ukurannya bervariasi yakni bulat lonjong dan persegi yang memiliki ukuran seukuran genggam hingga dimensi besar kisaran panjang 50 cm yang berbentuk kotak.

Survei yang dilakukan oleh Balai Pelestarian Cagar Budaya Makassar tahun 2020 dengan memfokuskan penelitian lanjutan pada tahun 2017, ditemukan beberapa titik terkait temuan tinggalan benda muatan kapal. Adapun temuan yang berhasil didapatkan ialah berupa sebaran keramik dan *ballast stone*, ditemukan juga bagian dari kapal berupa gading dan lunas. Dugaan tiang, fragment botol dan juga asbes. Dari hasil penelitian tersebut dan survei yang pernah dilakukan sebelumnya dapat

disimpulkan bahwa wilayah Perairan Sagori menjadi wilayah yang sangat berbahaya bagi kapal yang melintasi perairan ini dan dari semua temuan tinggalan arkeologi bawah air di wilayah Perairan Sagori menggambarkan keganasan ombak di perairan Sagori dengan bukti ditemukannya tinggalan berupa Kapal uap, Kapal VOC, kapal dagang Cina dan juga kapal Lokal.

1.2. Rumusan Masalah

Dengan adanya beberapa penelitian yang dilakukan, dan dalam penelitian tersebut terdapat temuan kapal karam dan banyak temuan jangkar yang bertipe *admiralty*, bola-bola meriam, keramik dan juga sebaran *balasst stone*, menjadi bukti bahwa daerah ini pernah menjadi jalur pelayaran pada masa lampau. Selain dari beberapa temuan tinggalan arkeologi bawah air, dalam catatan sejarah mengatakan, bahwa ada tiga jalur pelayaran yang berada di Perairan Sulawesi Tenggara. Oleh karena itu penelitian ini mengacu pada data tersebut untuk membuktikan terkait data sejarah tentang jalur pelayaran di Perairan Sulawesi Tenggara, Berdasarkan temuan tinggalan arkeologi di perairan tersebut, dengan memfokuskan penelitian ini pada distribusi tinggalan arkeologi bawah air di Perairan Sulawesi Tenggara Berdasarkan permasalahan yang dikemukakan penulis membagi beberapa pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana persebaran situs-situs Arkeologi bawah air di Perairan Sulawesi Tenggara.
2. Bagaimana jalur pelayaran pada masa lampau di Perairan Sulawesi Tenggara.

Berkaitan dengan sebaran situs-situs arkeologi bawah air di perairan Sulawesi Tenggara penulis mencoba menerangkan melalui pendekatan arkeologi ruang. Seperti yang diterangkan oleh ahli arkeologi Indonesia Mundarjito bahwa arkeologi ruang merupakan salah satu studi khusus dalam bidang arkeologi, pada pokoknya lebih menitikberatkan perhatian pada pengkajian dimensi ruang (*spatial*) dari benda dimensi ruang daripada pengkajian atas dimensi bentuk (*formal*) dan dimensi waktu

(*temporal*). Arkeologi ruang berusaha mempelajari sebaran dan hubungan keruangan pada aneka jenis pusat aktivitas manusia, baik dalam skala mikro, semi mikro dan juga makro (Mundardjito, 1993).

1.3. Tujuan Penelitian

Secara umum tujuan dari penelitian ini tidak lepas dari sumber disiplin ilmu Arkeologi yang memiliki tiga tujuan yaitu, pertama merekonstruksi sejarah kebudayaan, kedua merekonstruksi tingkah laku budaya manusia, dan ketiga melakukan penggambaran proses budaya. Dari ketiga tujuan Arkeologi tersebut, penelitian ini mencoba menjawab bagaimana penggambaran proses budaya yang terjadi di perairan Sulawesi Tenggara. Dari penggambaran diatas penelitian ini merumuskan tujuan secara khusus sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui persebaran situs-situs Arkeologi bawah air di Perairan Sulawesi Tenggara.
2. Untuk dapat menggambarkan jalur pelayaran pada masa lampau di Perairan Sulawesi Tenggara.

1.4. Manfaat Penelitian

Dalam penelitian ini tentunya penulis mengarahkan pada manfaat yang diperoleh sebagai berikut :

1. Memberikan informasi mengenai persebaran situs-situs Arkeologi bawah air dan jalur pelayaran di Sulawesi Tenggara
2. Menambah referensi bagi peneliti lain yang akan meneliti dengan kajian yang sama

1.5. Metode Penelitian

Dari rumusan masalah pada penelitian ini yang telah diuraikan sebelumnya, maka perlu adanya metode penelitian yang relevan untuk menjawab permasalahan

penelitian yang telah di ajukan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang bersifat deskriptif-analisis dengan tahap pengumpulan data, pengolahan data dan eksplanasi, dalam metode penelitian tersebut diuraikan sebagai berikut:

1.5.1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan untuk mendapatkan data yang berhubungan dengan tujuan penelitian. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data yaitu: *desk studies*

Dalam metode ini penulis melakukan pengumpulan data dan informasi melalui pemeriksaan analisis data dan informasi yang menggunakan data sekunder, baik buku jurnal maupun laporan penelitian yang terkait. Tahap awal yang dilakukan adalah mencari sumber data di internet terkait tinggalan Arkeologi bawah air di perairan Sulawesi tenggara. Guna mendapatkan gambaran tentang temuan-temuan arkeologi bawah air di wilayah tersebut dan mendapatkan informasi tentang hal yang menjadi topik penulisan dalam skripsi ini. Setelah itu penulis mengumpulkan data hasil survei tentang situs-situs arkeologi bawah air di Sulawesi Tenggara yang dilakukan oleh lembaga terkait yaitu BPCB Makassar dan penelitian yang dilakukan oleh Mahasiswa Arkeologi UNHAS di wilayah Perairan Sulawesi tenggara, sehingga pengambilan data lapangan tidak akan dilakukan, karena laporan hasil penelitian yang dilakukan oleh Mahasiswa Arkeologi UNHAS dan BPCB Makassar sudah sangat jelas, untuk membantu jalannya penulisan skripsi ini.

1.5.2 Pengolahan Data

Dalam melakukan pengolahan data penulis melakukan metode sebagai berikut:

1. Membuat daftar isian setiap setiap situs, meliputi keletakan (administrasi dan astronomis) luas situs dan berbagai keterangan tentang artefak dalam situs berdasarkan *desk study* yang sudah dikumpulkan.

2. Membuat peta sebaran meliputi seluruh situs di dalam wilayah perairan Sagori, Bau-bau dan Lasalimu, membuat tabel persebaran tiap situs berdasarkan letak astronomis, dan tabel situs berdasarkan jenis temuan dari lokasi peninggalan bawah air.
3. Menganalisis temuan tinggalan arkeologi bawah air guna mendapatkan informasi tentang temuan tersebut sehingga hasil dari identifikasi bisa membantu dalam menjawab persebaran dan jalur pelayaran di lokasi perairan tersebut.

1.5.3 Interpretasi Data

Pada tahapan penulis menyimpulkan seluruh data-data yang telah dikumpulkan baik dari sumber sudi pustaka maupun pengambilan data sekunder untuk menjawab pertanyaan penelitian. Pada proses pengumpulan data tentang situs-situs jalur pelayaran di Perairan Sulawesi Tenggara ini tentunya akan mengantarkan penulis untuk menjawab inti dari pertanyaan penelitian.

1.6. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan ini sistematika yang penulis gunakan ialah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN, berisi tentang latar belakang masalah, gagasan penelitian, permasalahan dan pertanyaan penelitian, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA, berisi tentang penjelasan mengenai Arkeologi Maritim, Arkeologi bawah air, jalur pelayaran di nusantara.

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN DAN DESKRIPSI SITUS, yang berisi gambaran umum wilayah penelitian dan deskripsi situs Arkeologi bawah air di Sulawesi Tenggara.

BAB IV PEMBAHASAN, berisi tentang analisis hasil penelitian yang diuraikan dalam bentuk narasi dan tabulasi, serta diagram mengenai persebaran situs berdasarkan letak astronomis, presentasi jumlah temuan dan persebarannya di Perairan Sagori, Bau-bau dan Lasalimu.

BAB V PENUTUP, yang berisi tentang kesimpulan dari hasil Penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Arkeologi Maritim

Arkeologi maritim adalah ilmu yang mempelajari interaksi manusia dengan laut, danau dan sungai. Interaksi ini dipelajari dengan kajian arkeologis atas benda materi dari kebudayaan maritim yang mencakup objek kapal, muatan kapal, fasilitas yang ada di pantai dan bahkan rangka manusia. Dibandingkan dengan arkeologi bawah air yang lebih memusatkan perhatian terhadap benda-benda budaya yang tenggelam di masa lalu, dari segi teori dan metodologi penelitian arkeologi maritim tidak berbeda dengan penelitian arkeologi di daratan, perbedaannya hanya terletak pada teknik dan peralatan penelitiannya mengingat temuannya berada dalam lingkungan air. Keith Muckelroy menegaskan bahwa tujuan utama penelitian arkeologi maritim adalah manusia, bukan semata-mata kapal, kargo, peralatan dan perlengkapan yang kita temukan. Bukan hanya mempelajari aspek teknologi belaka, tetapi kebudayaan dalam arti luas yang mengandung aspek sosial, ekonomi, politik, dan agama. Studi ini juga dapat dilakukan dengan satuan ruang penelitian bersifat mikro, meso maupun makro (regional) dan juga yang berorientasi pada studi tematis, misalnya tentang suatu peristiwa politik atau peristiwa perdagangan. Sehingga yang akan diketahui bukan hanya kapal dan muatan, tetapi manusia dan sistem budayanya (Mundardjito, 2007).

Muckelroy membagi cakupan arkeologi maritim dibagi menjadi dua, yaitu apa yang disebut sebagai *Archaeology of shipwrecks* (arkeologi kapal karam/bangkai kapal), dan *Archaeology of maritime culture* (arkeologi kebudayaan maritim). Bagian pertama mengkaji faktor-faktor yang menyebabkan kapal tenggelam, bagaimana proses-proses kapal mengalami disintegritas hingga terbenam di dasar perairan, dan dinamika yang kemudian terjadi terhadap kapal, muatan dan lingkungan bawah laut disekitarnya sepanjang waktu. Bagian kedua mengkaji tiga aspek yaitu kapal sebagai

mesin dan alat transportasi yang secara khusus mengkaji aspek teknologi rancang bangun kapal (*Shipbuilding technology*), perang laut yang mengkaji kapal sebagai bagian dari sistem militer, perdagangan maritim mengkaji kapal sebagai bagian dari sistem ekonomi (desain, peralatan dan muatan). Mengikuti rumusan ini, wilayah laut dan objek kapal beserta muatannya merupakan fokus utama kajian arkeologi maritim (Supratikno Rahardjo, 2018).

2.2. Jalur Pelayaran Nusantara

Jalur pelayaran menghubungkan pelabuhan yang satu dengan yang lainnya, perairan Asia Tenggara berada dalam jalur pelayaran yang menghubungkan negeri Cina dengan negeri-negeri diatas angin, yakni subkontinen India, Persia dan negeri-negeri Arab di Timur Tengah yang berlanjut ke Benua Eropa. Pentingnya Asia Tenggara bukan hanya terletak pada jalur pelayaran antara Asia Timur dan Asia Barat, tetapi juga karena menghasilkan berbagai macam rempah-rempah serta hasil hutan. Dalam hubungan inilah maka berbagai macam jalur pelayaran telah berkembang di wilayah ini, khususnya di wilayah Nusantara.

Pada abad ke-8 Masehi pelayaran dari Cina ke India sudah dilaksanakan seluruhnya melalui lautan, pelayaran yang menghubungkan Asia Timur dan Asia Selatan/Barat mengikuti jalur yang sama yaitu dari Kanton ke Pantai Vietnam, kemudian melintasi Laut Cina Selatan menuju Malaka, dan sesudahnya ke Lautan Hindia. Hanya saja saja pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi berubah-ubah. Pada masa awal Sriwijaya pelabuhan Palembang dan Jambi merupakan tempat persinggahan yang penting. Sejak zaman Ming pelayaran internasional di Asia Tenggara semakin meluas, utusan-utusan para raja dari Asia Tenggara, Asia Selatan dan Asia Barat, bahkan juga dari Afrika Timur berlayar mempersembahkan upetinya ke Takhta Naga dan Raja Ming mengirimkan sampai tujuh kali armada kapal-kapalnya ke raja-raja ini yang umumnya di pimpin oleh Zheng-he. Pasukan Cina semuanya berangkat dari Liujiagang di Suzhou, kemudian berlayar menuju

Wuhumen di Fujian dan menyebrang ke Vietnam Tengah, dari sini jalur pelayaran bercabang tiga yaitu menyebrang ke Kalimantan dan terus ke Pulau Jawa, ke Siam dan Malaka serta ujung Semenanjung Malaya, selanjutnya perjalanan menyusur Pantai Sumatera sampai ke Aceh untuk melintasi Teluk Benggala menuju Sri Lanka (Adrian B. Lopian, 1996).

Awal abad ke – 15 merupakan masa kejayaan Kerajaan Malaka yang menjadi pusat perdagangan dan pelayaran di Asia Tenggara, saat itu Malaka berkuasa dalam perdagangan internasional, rute dagang pedagang Asia khususnya muslim di Nusantara adalah Samudera Pasai menuju ke Malaka, setelah di Malaka rute ini bercabang menjadi dua, yaitu. (1) Malaka-Banjar-Demak, (2) Malaka-Gresik-Demak. Kemudian dari Demak terdapat dua jalur yang berbeda, yaitu (1) ke Makassar dan (2) ke Ternate dan Tidore. Namun setelah Malaka jatuh ke tangan Portugis, Selat Malaka mulai di tinggalkan dan beralih melalui Selat Sunda dengan menyusuri Pantai Barat Sumatera. Meskipun perdagangan melalui Selat Malaka mulai ditinggalkan oleh beberapa pedagang asing, bukan berarti tidak ada lagi para pedagang yang melewati selat ini (Aisya Syafiera, 2016).

Setelah Malaka diduduki oleh Portugis pada 1511 dan timbul ancaman di beberapa jalur pelayaran, pedagang dan pelaut berusaha mencari jalur pelayaran dan pelabuhan yang aman. Pedagang Melayu mencari koloni dagang baru, diantaranya Pelabuhan Siang (Pangkajene) dan Makassar. Sementara Pedagang Cina, Spanyol di Luzon dan Sulu memanfaatkan jalur Selat Makassar dalam pelayaran ke selatan. Pada permulaan abad ke-17 ketika pelabuhan-pelabuhan di Jawa di kuasai oleh VOC, pedagang dari Jawa dan pusat perdagangan di sebelah barat yang sebelumnya menggunakan pelabuhan Jawa sebagai pelabuhan singgah dalam pelayaran ke Nusa Tenggara dan Maluku, menjadikan pelabuhan di Pesisir Barat Jazirah Sulawesi bagian Selatan sebagai tempat singgah dan pemasaran baru, siklus muson di wilayah Sulawesi pun menjadikan Sulawesi bagian selatan yaitu Makassar sebagai pusat jalur perdagangan, baik pedagang barat (Eropa, Gujarat, India Selatan, Semenanjung

Malaka, Jawa, dan Kalimantan-Makassar-Maluku serta Papua) maupun jalur pelayaran utara (Cina, Filipina dan Jeang-Makassar-Nusa Tenggara-Australia). Angin muson barat laut biasanya dimanfaatkan oleh pedagang yang berada di bagian barat seperti Malaka, Riau, Johor, Batavia, untuk berlayar ke timur, ke Kota Makassar dan terus ke Kepulauan Maluku, pelayaran ke kepulauan ini dari Makassar menggunakan dua jalur, pertama menyusur ke selatan kemudian belok kiri melayari pesisir selatan hingga Pulau Buton dan ke Maluku jalur kedua menyusuri Selat Makassar menuju utara, berlayar ke timur Pelabuhan Manado, Ternate bila perlu berlayar ke pulau di sekitarnya hingga masuk ke Pulau Seram atau pesisir Papua dengan menggunakan angin muson tenggara, pelayaran balik dari Maluku atau Papua memanfaatkan angin muson timur laut, kemudian singgah di Pelabuhan Makassar. Angin muson utara dan muson tenggara juga memungkinkan terciptanya jalur pelayaran utara-selatan (Amoy dan Kanton-Makassar- Kepulauan Indonesia bagian Timur, pedagang dan pelaut dari Cina serta Spanyol yang berada di Pulau Luzon datang ke Makassar dengan memanfaatkan angin utara. Menurut Kenneth R. Hall perdagangan Asia Tenggara periode 1500 M jalur Cina-Jawa-Nusa Tenggara dan Maluku memanfaatkan angin muson utara dan tenggara, menyusuri pesisir barat Kalimantan, tetapi menurut keterangan pedagang Cina yang berlayar ke Makassar pada abad ke - 18, jalur ini melalui Selat Makassar. Sementara pedagang dan pelaut Sulawesi Selatan memanfaatkan kedua angin muson tersebut untuk berlayar ke selatan melintasi Laut Flores menuju Pulau Sumbawa, perairan Kepulauan Nusa Tenggara Timur, bahkan mencapai daerah pesisir utara Benua Australia (Poelinggomang, 2002)

Dalam tulisannya Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono yang berjudul Jawa dan jaringan perdagangan Maritim di Nusantara Pada Periode awal modern mengatakan pada zaman pra-modern pelabuhan-pelabuhan di Pantai Jawa sudah memiliki peran yang penting dalam jaringan perdagangan maritim baik di Nusantara maupun perdagangan maritim internasional. Hal itu terkait dengan potensi pulau Jawa yang mampu memproduksi berbagai komoditi yang dibutuhkan oleh pedagang. Selain itu

Pantura Jawa yang memiliki lokasi yang strategis dalam konteks perdagangan di Nusantara juga telah menempatkannya sebagai entrepot dalam perdagangan internasional di Nusantara. Menjelang era modern awal, perdagangan maritim Jawa mulai mengalami kemunduran menyusul kekalahannya melawan Portugis. Namun jaringan pelayaran dan perdagangan maritim di Pantura Jawa masih berkembang ketika VOC mengontrol kota-kota dagang di Pantura Jawa. Akibat ekspansi kapal-kapal VOC dan kapal-kapal Eropa lain. Terjadilah pergeseran-pergeseran dalam kegiatan maritim Jawa dan Kawasan Asia. Armada dan pelaut pribumi cenderung tergeser oleh kapal-kapal Eropa untuk hanya melayari rute perdagangan di Pantura Jawa sendiri dan jalur perdagangan Nusantara hingga Selat Malaka. Sementara itu jalur perdagangan jarak jauh ke Asia dan Eropa lainnya didominasi oleh kapal-kapal Eropa.

Dalam bukunya La Malihu yang berjudul Buton dan Tradisi Maritim menjelaskan tentang aktifitas maritim dan pelayaran perdagangan tradisional di Buton, dimana pada saat Buton belum memeluk Islam ataupun belum menjadi kesultanan, Buton berada dalam pengaruh Kerajaan Majapahit, dalam sumber tertulis paling tua ialah Negarakertagama (1365) dijelaskan Buton adalah salah satu wilayah yang terhubung dengan Majapahit, dijelaskan pula Buton dalam jaringan pelayaran Nusantara dalam catatan Schrieke (1955:19-20) bahwa Buton adalah salah satu mata rantai pelayaran dan perdagangan yang terkait mulai dari Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Hingga Maluku dan Philipina. Karena itu perairan Buton merupakan penghubung antara kawasan barat dan timur Nusantara.

Selain Majapahit, Kesultanan Buton juga menjalin kerjasama dengan VOC pada masa kerajaan Gowa dan Ternate memperebutkan Buton, VOC hadir dan menawarkan bantuan dengan persyaratan yang ada. Buton menjadi sangat ramai di kunjungi oleh kapal-kapal domestik maupun asing sejak abad ke-17, terutama karena pejabat-pejabat Belanda sendiri ikut mentradisikannya dengan menyempatkan diri untuk singgah di Buton dalam pelayaran dari Batavia ke Maluku atau sebaliknya,

Itulah sebabnya pada saat kapal api mulai di operasikan di perairan Nusantara sejak pertengahan abad-19, pemerintah Hindia Belanda membuka gudang batu-bara di Baubau (La Malihu, 1998).

Dalam buku yang berjudul Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia yang di tulis oleh Didik Pradjoko Dkk menjelaskan wilayah Selat, laut dan pelabuhan di Pulau Buton dan sekitarnya merupakan jalur persinggahan kapal dan perahu dagang dari arah Maluku, Jawa yang hendak menuju Maluku atau sebaliknya, perahu-perahu dagang tersebut dapat melewati Selat Tiworo yang memisahkan Daratan Sulawesi Tenggara dengan Pulau Muna, atau melewati selat yang lebih baik karena tidak terlalu banyak pulau-pulau kecil, yaitu Selat Buton yang terletak antara Pulau Muna dengan Pulau Buton, sementara itu jalur yang lain cukup berbahaya di lalui karena terdapat banyak batu karang di permukaan laut di sekitar Kepulauan Tukang Besi dan sebelah Barat Pulau Kabaena. Pulau Buton dan pulau sekitarnya sangat sering di kunjungi kapal-kapal Eropa terutama Belanda dan kapal-kapal dari Nusantara karena daerahnya menghasilkan kayu yang baik untuk pembuatan kapal atau perahu dan juga pelabuhan Bau-bau yang terletak di bagian barat Buton yang menghadap ke Pulau Muna, merupakan pelabuhan alam yang sangat baik bagi berlabuhnya perahu-perahu dagang yang hendak singgah membongkar dan membeli muatan disana.

2.3. Pendekatan Arkeologi Ruang

Arkeologi ruang merupakan salah satu studi khusus dalam bidang arkeologi yang menitikberatkan perhatian pada pengkajian dimensi ruang dari benda dan situs arkeologi dari pada pengkajian dimensi bentuk dan dimensi waktu. Dalam sejarah perkembangan arkeologi diberbagai bagian dunia, pengkajian khusus keruangan terhadap benda-benda arkelogi maupun situs-situs memang datang lebih kemudian daripada pengkajian atas dimensi bentuk dan waktu. Begitu pula dalam empat dasawarsa terakhir di dunia arkelogi terdapat semacam pergeseran tekanan perhatian, yaitu dari pengkajian atas artefak kepada pengkajian atas situs, yang pada hakikatnya

merupakan satuan ruang tertentu tempat terletaklah sekumpulan artefak. Kemudian dalam tahap perkembangan berikutnya tekanan itu diberikan kepada pengkajian atas wilayah (Region) sebagai satuan ruang yang lebih luas, tempat terletaklah situs-situs (Dunnell dan Dancy 1983:267). Pemberian tekanan perhatian kepada dimensi ruang inilah yang mengakibatkan bergesernya kesibukan sebagian ahli arkeologi dari kajian morfologi, tipologi dan klasifikasi benda arkeologi kepada upaya untuk memperoleh kembali informasi keruangan sebagai bahan untuk dikaji lebih cermat, baik dari benda-benda arkeologi yang berada dalam satuan ruang berupa situs maupun dari situs-situs yang berada dalam satuan ruangan yang lebih luas berupa wilayah. Studi arkeologi ruang lebih banyak ditekankan kepada benda-benda arkeologi sebagai kumpulan atau himpunan dalam satu ruang daripada sebagai satuan-satuan benda yang berdiri sendiri. Dengan demikian tidak memberikan titik berat perhatian pada benda arkeologi sebagai satu entitas, melainkan kepada sebaran atau distribusi dari benda-benda dan situs-situs arkeologi, kemudian hubungan antara benda dengan benda dan antara situs dengan situs, serta hubungan antara benda, situs dan lingkungan fisiknya sebagai sumberdaya. Arkeologi ruang berusaha mempelajari hubungan keruangan pada aneka jenis pusat aktivitas manusia, baik dalam skala mikro yaitu mempelajari sebaran dan hubungan antara benda-benda arkeologi dan ruang-ruang dalam suatu bangunan atau fitur. Skala meso mempelajari sebaran dan hubungan lokasional antara artefak-artefak dan fitur-fitur dalam suatu situs maupun skala makro yaitu mempelajari sebaran dan hubungan lokasional antara benda-benda arkeologi dan situs-situs dalam suatu wilayah (Mundardjito, 1993).

2.4. Penelitian Yang Relevan

Dalam Skripsinya, Andi Jusdi Tahun 2007 yang berjudul. “Distribusi Tinggalan Arkeologi Bawah Air di Selat Makassar”, Dari hasil penelitian yang dilakukan ditemukan sembilan situs arkeologi bawah air, adapun tinggalannya berupa bangkai perahu, keramik, manik-manik, batu bata, balok batu, besi, jangkar, batu kali, kaca. Tinggalan arkeologi tersebut merupakan komoditi andalan perdagangan yang sering

digunakan para pedagang pada abad ke XVI. Temuan yang paling banyak ditemukan ialah keramik, sehingga dapat membuktikan bahwa keramik merupakan komoditi perdagangan yang paling diminati oleh masyarakat Nusantara, akan tetapi selain daerah ini sangat aman untuk dijadikan jalur pelayaran perdagangan karena benteng-benteng alam yang menahan dari ombak besar, daerah ini juga mempunyai jebakan alami yaitu karang-karang atol yang tidak terlihat Sehingga bisa menyebabkan kecelakaan dalam pelayaran.

Eksplorasi Situs Arkeologi Bawah Air oleh Puslit Arkenas “Situs Pulau Buton/Kapal Qing di Kepulauan Natuna, Provinsi Kepulauan Riau” dalam penelitian ini membahas tentang eksplorasi situs Kapal Qing yang berada di Pulau Buton, Provinsi Kepulauan Riau. Temuan pada situs ini adalah, keramik (teko/poci) yang tersebar cukup banyak di dasar laut, diketahui keramik ini berasal dari Dinasti Qing dari abad ke-18 hingga abad ke-19 Masehi, ditemukan juga temuan lainnya berupa perkakas anglo yang memiliki ukuran dan jenis yang berbeda-beda, sebaran sisa-sisa kayu kapal/perahu jika melihat orientasi dari sisa-sisa kayu kapal/perahu ini yang berorientasi pada arah barat daya, kemungkinan kapal/perahu ini menuju ke arah Selat Karimati, mungkin juga menuju pulau-pulau kecil yang berada di Selat Karimata atau dapat juga menuju ke Malaka dan Pulau Sumatera dan sebelum sampai tujuan tenggelam di depan Pulau Buton, yang di akibatkan cuaca buruk di perairan Laut Natuna sehingga menabrak karang. Melihat dari peta lokasi Pulau Natuna sangat strategis dalam jalur perdagangan kuno sehingga peran Pulau Natuna sangat penting dalam aktivitas ekspor-impor komoditi perdagangan, situs ini cukup memberikan gambaran tentang keadaan perniagaan internasional yang terjadi pada abad-18 hingga abad ke-19 (Shinatria Adhityatama, Prayitno Hadi Sulistyarto, 2015).

Dalam tulisan Harry Octavianus Sofian yang berjudul “Penelitian Situs Kapal Karam Gelasa di Selat Gaspar, Pulau Bangka Indonesia” yang dilakukan oleh Balai Arkeologi Palembang. Penelitian ini merupakan penelitian lanjutan berdasarkan laporan singkat Arqueonautas. Situs kapal karam Gelasa berada di selatan Pulau

Gelasa, jarak dari tanjung berikat 29 km arah timur laut. Situs ini berada di kedalaman 28-30 meter dibawah permukaan laut dengan posisi kapal dari arah barat ke tenggara. Adapun artefak yang ditemukan ialah antara lain tiang kapal, kemudi, meriam, keramik, tulang binatang, botol-botol, batu pemberat kapal (*Ballast*). Pasak, plat, laras senapan dan artefak lain yang belum diketahui.

Dari hasil analisis yang dilakukan, didapatkan data bahan pembuat kapal Situs Kapal Karam Gelasa, berasal dari kapal kayu dan tembaga. Teknologi kapal peralihan dari kapal kayu menuju logam dengan ditemukannya dinding pelapis kapal, siku dan pasak terbuat dari tembaga, tenaga mendorong kapal adalah angin dan tiang-tiang kapal berguna untuk meletakkan layar. Adapun temuan keramik berasal dari Eropa, namun belum diketahui Negara asal pembuatnya dan temuan fragment botol berhasil diidentifikasi berasal dari Manchester, Inggris abad ke-19. 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.

Penelitian selanjutnya yang menghasilkan kesimpulan mengenai kegiatan pelayaran dan perdagangan yaitu penelitian yang dilakukan oleh Adriany pada tahun 2001, guna penyelesaian studinya. Wilayah penelitiannya dilakukan diperairan Takabulango, Kabupaten Pangkep, dengan judul “Keramik Asing di Situs Bawah Air Takabulango Kabupaten Pangkep Sebagai Sumber Data Arkeologi”, yang menghasilkan dua kesimpulan’ yang pertama adalah bahwa pada masa pertumbuhan Kerajaan-kerajaan pesisir di kawasan barat Sulawesi, perairan Selat Makassar merupakan wilayah lalu lintas yang ramai dilewati kapal dan perahu dengan tujuan masing-masing, misalnya untuk kongsi-kongsi dagang, politik, peperangan dan tujuan-tujuan khusus lainnya seperti pertukaran cinderamata. Sedangkan kesimpulan

yang kedua didapatkan bahwa perdagangan keramik dikawasan Nusantara telah terjalin dalam waktu yang cukup lama, hal ini didasarkan pada temuan fragmen keramik yang bervariasi baik dari segi jenisnya maupun negara asal keramik tersebut (Adriany, 2001).