

Buletin

Cagar Budaya

VOLUME
IV/2016

PUSAT KERAJINAN AMAI SETIA:

Merasakan
Kembali Aroma
Perjuangan
ROHANA KUDUS



PERAN
DOKUMENTASI
UDARA DAN KOMUNITAS DRONE

Dalam
PELESTARIAN
CAGAR BUDAYA
di Bali

Pelestarian
Cagar Budaya
di Era
Otonomi Daerah

KAPAL-KAPAL VOC YANG TAK PERNAH TIBA DI BATAVIA

ISSN 1411-1039



Cagar Budaya Indonesia

Diterbitkan Oleh:

Direktorat Pelestarian Cagar Budaya
dan Permuseuman
Direktorat Jenderal Kebudayaan
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

Penanggungjawab:

Direktur Pelestarian Cagar Budaya
dan Permuseuman

Tim Redaksi:

Sri Patmiarsi R.
R. Widiati
Judi Wahjudin
Desse Yussubrata
Yuni Astuti Ibrahim

Perwajahan:

Henry Purba
Iswanto Gimbal
Edi Purwanto
Pebri Yoga Kurnia

Alamat Redaksi:

Direktorat Pelestarian Cagar Budaya
dan Permuseuman
Kompleks Kemdikbud Gd. E, Lantai 11
Jl. Jenderal Sudirman, Senayan
Jakarta 10270
Telp/Fax (021) 5725531, 5725512
Email: eksdok.pcbm@gmail.com

Foto Cover:

Kapal VOC di Pelabuhan Batavia.
Foto: blogspot.com

Redaksi menerima sumbangan tulisan atau artikel yang berhubungan dengan misi dan visi Buletin. Redaksi berhak mengubah/menyempurnakan judul dan isi tulisan sejauh tidak menyimpang dari esensi tulisan. Tulisan yang berupa terjemahan hendaknya menyebutkan sumber tulisan. Tulisan yang dimuat disediakan imbalan.



Patung Hermes di Harmoni Jakarta.

P E N G A N T A R

REDAKSI

Salam Redaksi Buletin Cagar Budaya

Cagar Budaya merupakan warisan budaya bendawi yang memiliki nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, kebudayaan dan agama. Untuk itu upaya pelestariannya harus senantiasa ditingkatkan tidak hanya pemerintah tetapi juga semua kalangan masyarakat, karena pelestarian sejatinya adalah tanggung jawab kita semua.

Cagar Budaya di bumi nusantara sangatlah banyak dan beragam. Rentang waktunya sangat panjang. Mulai dari masa prasejarah sampai dengan masa kemerdekaan, dan tersebar di semua wilayah Indonesia. Potensi ini merupakan berkah apabila dikelola dengan baik dan dimanfaatkan dengan tepat guna. Cagar Budaya saat ini hanya menjadi salah satu andalan destinasi bangsa Indonesia, tetapi juga telah menjadi sarana edukasi yang menarik dan menjadi inspirasi berbagai industri kreatif, sehingga sudah seharusnya keberadaannya dipublikasikan dalam berbagai bentuk ke masyarakat luas.

Buletin Cagar Budaya hadir untuk menyajikan berbagai informasi populer terkait dengan Cagar Budaya dan yang menarik pada edisi ini disajikan berbagai tulisan tentang Cagar Budaya bawah air. Selain itu disajikan juga berbagai tulisan tentang Cagar Budaya bawah air. Selain itu disajikan juga berbagai artikel terkait kegiatan komunitas pelestari dan opini para pakar serta praktisi.

Apa yang kami sajikan tentunya tidak lepas dari partisipasi dan kontributor berbagai pihak. Untuk itu ucapan terima kasih dengan tulus kami hanturkan.

Semoga Cagar Budaya bermanfaat dan semakin dekat dengan masyarakat.

Cagar Budaya Indonesia adalah Investasi Masa Depan.

Redaksi





Meriam Si Jagur di Museum Fatahillah, Jakarta.

ARTIKEL
PENDUKUNG

50

- Peran Dokumentasi Udara dan Komunitas Drone dalam Pelestarian Cagar Budaya di Bali **50**
- Napak Tilas Situs Bersejarah Sebagai Upaya Pengenalan Publik Pada Pelestarian Cagar Budaya **56**



62

- Penyelamatan Kapal Karam Nanhai No.1, Guangzhou, China **62**
- Assessing the Cultural and Economic Values of Underwater Cultural Heritage: A case study Taka Pesawat, Java Sea, Indonesia **76**

DAFTAR ISTILAH **83**

PENGANTAR REDAKSI **i**

DAFTAR ISI **iii**



LIPUTAN UTAMA

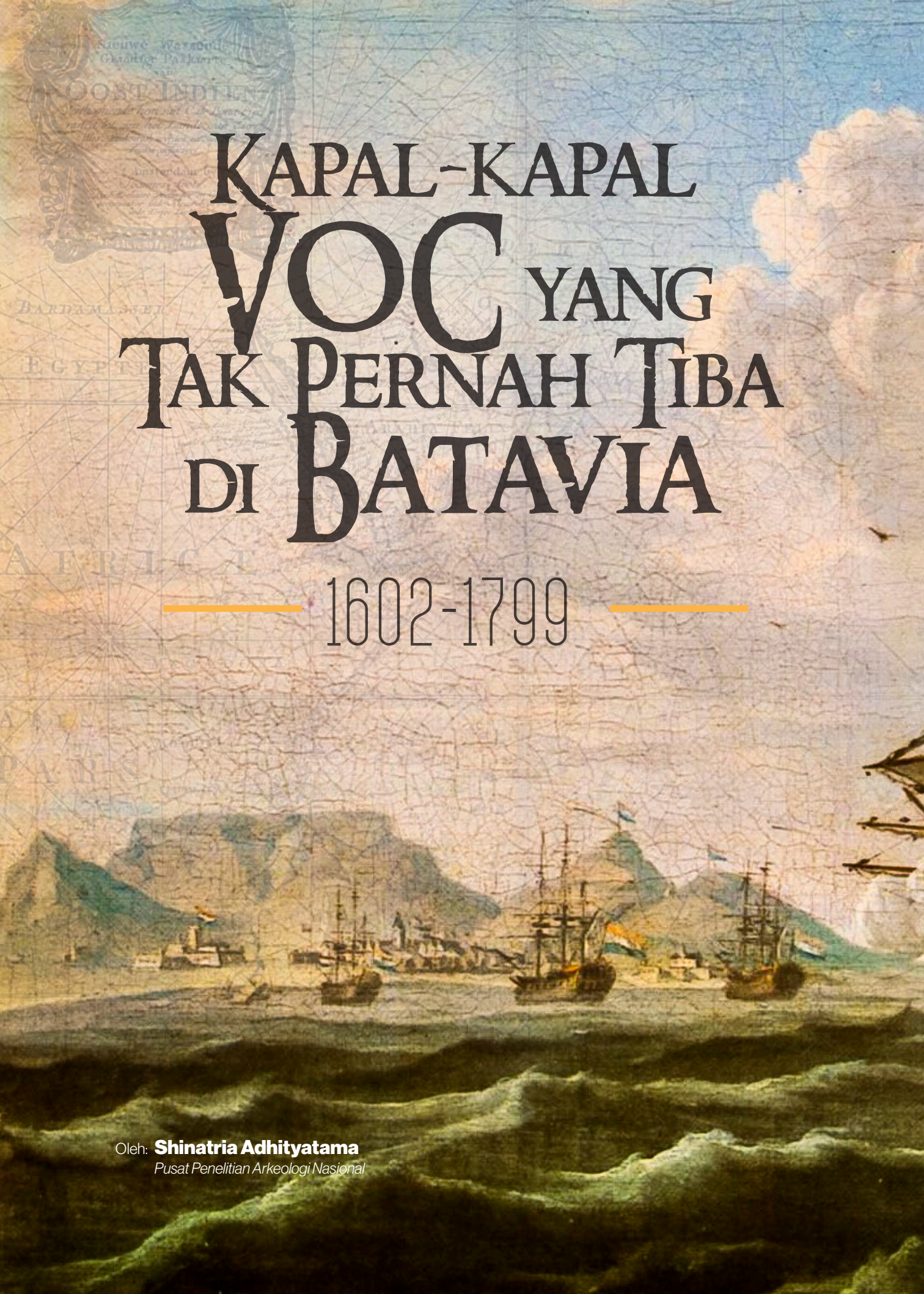
- Kapal-kapal VOC yang Tak Pernah Tiba di Batavia 1602-1799 **1**
- Pusat Kerajinan Amai Setia: Merasakan Kembali Aroma Perjuangan Rohana Kudus **14**

ARTIKEL PENDUKUNG

- Terbakarnya Wanua Sriwijaya: Persoalan Cagar Budaya di Lahan Gambut Sumatera Selatan **20**
- Lingga "Devaraja" Sebagai "Jayacihna" Pelestarian Cagar Budaya di Era Otonomi Daerah **38**
- Peran Komunitas dalam Pelestarian Cagar Budaya **44**

14





Nieuwe Wereld
Grutter Partij
van
OOST-INDIEN
Amsterdam
BARDAMASSE
EGYPTEN
AFRIKA
AMERIKA

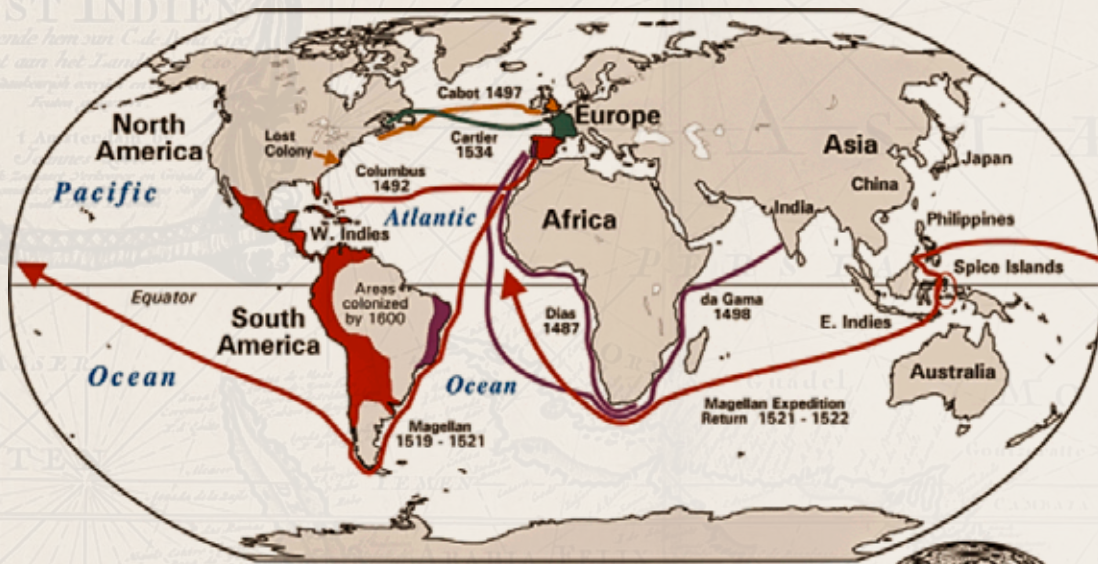
KAPAL-KAPAL VOC YANG TAK PERNAH TIBA DI BATAVIA

— 1602-1799 —

Oleh: **Shinatria Adhityatama**
Pusat Penelitian Arkeologi Nasional



Penjelajahan samudera oleh bangsa Eropa dimulai sekitar abad ke-15 melalui gerakan eksplorasi samudera atau juga disebut dengan *The Age of Reconnaissance* atau *the Age of Exploration*. Penjelajahan ini dipicu dengan ditutupnya jalur perdagangan di laut tengah, setelah berlangsungnya Perang Salib (1096 - 1291). Dengan jatuhnya kota Konstantinopel (Byzantium) pada tahun 1453 ke tangan Dinasti Turki Utsmani, aktivitas perdagangan antara kawasan Eropa dan Asia pun terputus. Sultan Mahmud II, penguasa Turki menjalankan politik saat itu dengan mempersulit pedagang-pedagang Eropa beroperasi di daerah kekuasaannya. Oleh karena itu, mau tidak mau bangsa Eropa



Early Voyages of Discovery
Selected voyages only shown

Sponsoring Nations, Voyages, and Colonies			
Portugal		England	
Spain		France	

Paths of voyages simplified - not all landings shown



www.fasttrackteaching.com

OVERHEAD MAPS OF AMERICA'S PAST
Fasttrack Teaching Materials
6215 Lovell Court
Springfield, VA 22152

harus mencari jalur lain untuk menuju Asia. Eksplorasi samudera ini membuat bangsa Eropa menemukan dunia baru yang sebelumnya belum pernah mereka jajah dan turut mempengaruhi perkembangan ilmu pengetahuan bagi mereka.

kebijakan 3G (*Gold, Gospel, Glory*) di beberapa negara Eropa seperti Spanyol dan Portugis menjadi motivasi tersendiri bagi para penjelajah dari Eropa.

Perkembangan teknologi cukup berperan dalam mendorong keberanian bangsa Eropa seperti Portugis, Spanyol, Inggris, dan Belanda untuk melakukan penjelajahan samudera. Kemajuan teknologi pembuatan kapal atau *shipbuilding* bangsa Eropa mampu memproduksi kapal-kapal yang mereka prediksi mampu berlayar di berbagai macam lautan. Kemajuan dalam ilmu navigasi laut juga menjadi faktor pendorong mereka mengarungi dunia baru, munculnya para navigator ulung dari Eropa bahkan ada beberapa data sejarah yang menyebutkan dari bangsa Asia termasuk Indonesia turut membantu bangsa Eropa mengarungi samudera. Timbulnya rasa ingin tahu dan hasrat untuk menjelajahi dunia tertancap dalam di benak generasi muda bangsa Eropa saat itu, cerita-cerita dari penjelajah seperti Marcopolo mejadikan motivasi para pemuda Eropa untuk melihat dunia baru tersebut. Ditambah lagi

Jalur Eksplorasi Samudera yang dilakukan bangsa Eropa untuk menemukan dunia baru.

Eksplorasi samudera inilah yang membuat bangsa Eropa menemukan Nusantara, dan menemukan surga rempah-rempah di dunia. Orang-orang Portugis menjadi pelopor berlayar mencari tempat asal rempah-rempah, kemudian disusul oleh para petualang dan pedagang dari Spanyol, Inggris, dan Belanda. Komoditas rempah pada saat itu sangatlah berharga, bahkan data sejarah ada yang menyebutkan bahwa harga satu gram rempah lebih mahal dari harga satu gram emas. Nilai ekonomi dari rempah yang sangat tinggi memicu persaingan diantara negara-negara Eropa, dan konflik dengan penguasa lokal pun tidak terhindarkan. Kongsi-kongsi dagang kemudian dibentuk untuk menghindari konflik antar bangsa Eropa bahkan sesama pedagang di satu negara Eropa, contohnya seperti Belanda. Pemerintah Belanda akhirnya membentuk

Vereenigde Oostindische Compagnie atau yang sering disebut dengan nama VOC pada tahun 1602. Tujuan dari pembentukan kongsi dagang ini adalah untuk memayungi kegiatan dagang bangsa Belanda agar terhindar dari konflik, memperkuat posisi Belanda dalam menghadapi persaingan dagang dengan bangsa Eropa lainnya, dan membantu dana pemerintah Belanda yang sedang berjuang menghadapi Spanyol yang masih menduduki Belanda.



Logo perusahaan dagang VOC (Sumber: Google.com)

VOC merupakan salah satu kongsi dagang bangsa Eropa yang cukup besar dan berkuasa di Nusantara. Kongsi dagang ini memiliki hak istimewa atau yang disebut dengan hak *octroi*, yang berisikan kurang lebih, sebagai berikut:

- a Hak monopoli perdagangan
- b Hak mencetak dan mengedarkan uang
- c Hak mengangkat dan memperhentikan pegawai
- d Hak mengadakan perjanjian dengan raja-raja
- e Hak memiliki tentara sendiri
- f Hak mendirikan benteng
- g Hak menyatakan perang dan damai
- h Hak mengangkat dan memperhentikan penguasa-penguasa setempat.

Hak-hak istimewa ini menyebabkan VOC berkembang sangat pesat, bahkan Portugis dan bangsa Eropa lainnya mulai terdesak di Nusantara. Dalam masa kejayaan VOC di Nusantara (1602-1799) dalam memonopoli perdagangan rempah-rempah, banyak kapal dagang VOC yang masuk dan keluar Perairan Nusantara. Kapal-kapal yang keluar dari Perairan Nusantara membawa komoditas rempah dan lainnya yang didapatkan dari Asia untuk diperdagangkan

di Eropa, sedangkan kapal yang datang dari Belanda membawa komoditas Eropa untuk diperdagangkan di Asia. Aktivitas ini berjalan lebih dari 100 tahun, dan membuat negeri Belanda sangat makmur dari meraup keuntungan yang didapat dari aktivitas perdagangan ini. Namun, banyak juga kapal-kapal yang tidak pernah sampai ke tujuannya, karena jarak yang harus ditempuh sangatlah jauh (Belanda-Batavia) dan harus mengarungi laut terbuka yang cukup berbahaya selama beberapa bulan. Penyebab utama tenggelamnya kapal-kapal tersebut dikarenakan alasan cuaca pada saat pelayaran dan juga konstruksi struktur kapal yang belum sempurna. Para ahli arkeolog maritim banyak yang mempelajari dan mencoba menelusuri kapal-kapal VOC yang tidak pernah sampai ke Batavia, dan mencoba menelusuri keberadaannya sekarang.

Karamnya kapal-kapal VOC

Ekspedisi Kapal-kapal Belanda ke Nusantara

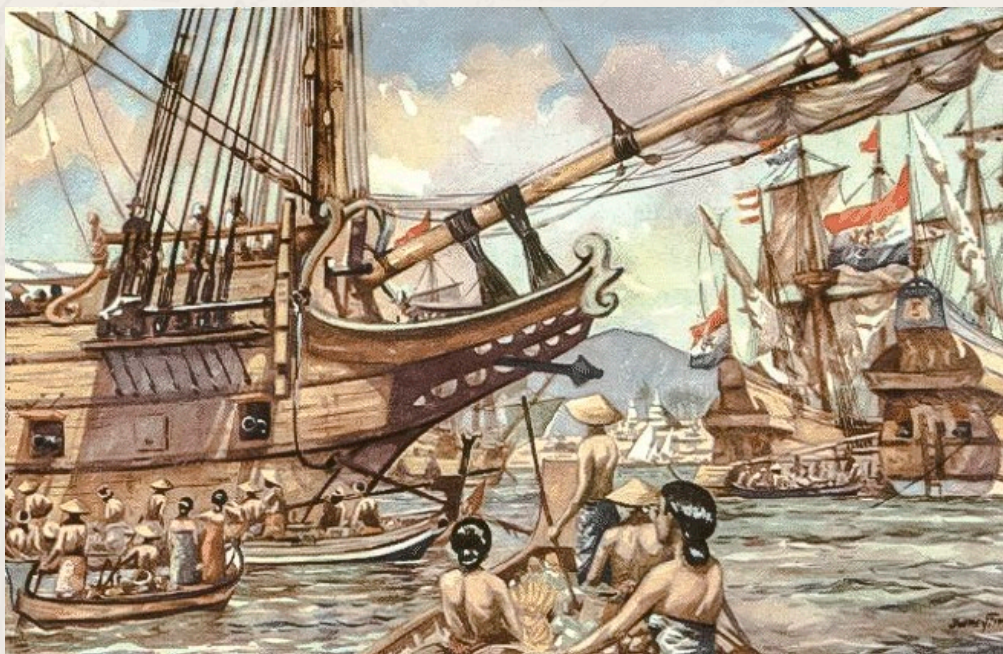
Ekplorasi Belanda pertama kali di Perairan Nusantara didorong oleh cerita yang dituliskan oleh Jan Huygen van Linschoten dalam sebuah buku *Itinerario*, di bukunya ia mengisahkan perjalanannya ke Hindia Timur bersama orang Portugis, yang pada akhirnya membawa Belanda ke negeri rempah-rempah. Terinspirasi oleh cerita tersebut, pada tahun 1595 Cornelis de Houtman dan Pieter de Keyser menjadi pelopor penjelajah Belanda yang melakukan pelayaran ke timur jauh (*The Far east land*). Kedua pelaut ini bersama armadanya dengan kekuatan empat kapal dan 249 awak kapal beserta 64 pucuk meriam melakukan pelayaran dan penjelajahan samudera untuk mencari tanah Hindia yang dikenal sebagai penghasil rempah-rempah. Cornelis de Houtman mengambil jalur laut yang sudah biasa dilalui orang-orang Portugis. Tahun 1596 Cornelis de Houtman beserta armadanya berhasil mencapai Kepulauan Nusantara. Ia dan tim ekspedisinya mendarat di Banten. Di Banten De Houtman mendapatkan rempah yang melimpah, setelah aktivitas perdagangan selesai, ia segera kembali ke Belanda untuk melapor kepada Kerajaan Belanda.



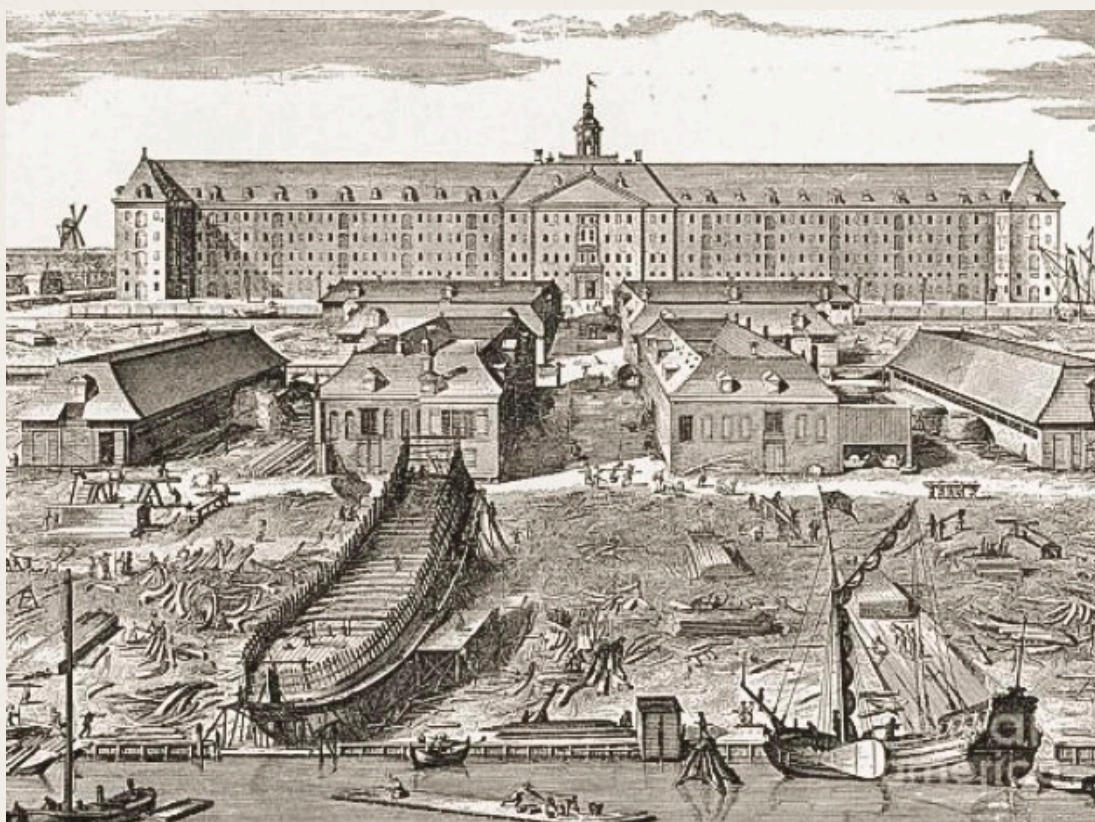
Cornelis De Houtman pelopor pelayaran Belanda ke Nusantara (Sumber: alchetron.com)

Hasil dari perdagangan dan eksplorasi Cornelis De Houtman dianggap sukses dan berpotensi mendatangkan profit. Ekspedisi penjelajahan berikutnya segera dipersiapkan untuk kembali menuju Kepulauan Nusantara. Rombongan kali ini dipimpin antara lain oleh Van Heemskerck. Pada tahun 1598 Van Heemskerck dengan armadanya sampai di Nusantara dan mendarat di Banten. Masyarakat Banten kala itu sudah mulai berhati-hati dengan para pedagang dari Belanda, sehingga Heemskerck membawa armadanya ke arah Timur dan singgah di Pelabuhan Tuban. Setelah melakukan beberapa aktivitas perdagangan di Tuban mereka menuju ke pusat rempah-rempah khususnya buah pala dan cengkeh, yaitu Pulau Maluku. Dengan memanfaatkan konflik antara masyarakat Maluku dengan Portugis.

Belanda masuk ke Maluku dengan mudah dan diterima oleh masyarakat Maluku yang tengah berseteru dengan Portugis. Seiring berjalannya waktu Belanda pun berhasil mengusir Portugis dan bangsa Eropa lainnya dari tanah Maluku. Belanda mulai menancapkan kekuatannya dalam perdagangan rempah, dan menjadi salah satu negara paling kaya di Eropa kala itu dengan hasil perdagangan rempahnya. Kekuasaan akan perdagangan rempah makin diperkuat dengan berdirinya kongsi dagang VOC yang mempersatukan seluruh pedagang rempah dari Belanda. VOC dan hasil rempahnya menyumbang pendapatan negara Belanda paling besar jika dibandingkan sektor yang lainnya. Dalam masa ini dapat dikatakan bahwa perusahaan dagang lebih berkuasa dari pemerintahan negara itu sendiri.



Armada Cornelis De Houtman mencapai Banten pada 1596 (Sumber: alchetron.com)



Industri Pembuatan Kapal (Shipbuilding) di Belanda (Sumber: Maritiem Programme)

Dimasa kepemimpinan Coen, VOC memindahkan pusat perdagangannya dari Maluku ke Batavia. Keputusan ini pada awalnya menuai kecaman dari pihak pemerintah Belanda, karena dianggap memutus dan bahkan menghapuskan pelayaran ke pulau rempah. Namun, beberapa alasan Coen akhirnya dapat diterima karena alasan strategis sehingga VOC dipindahkan ke Batavia. Beberapa alasannya adalah karena Pelabuhan Batavia buka sepanjang tahun sehingga memudahkan kapal-kapal VOC untuk berlayar, perairannya relatif dapat dilewati sepanjang tahun, mungkin dianggap tidak segegas Perairan Maluku. Batavia dapat digunakan sebagai pelabuhan transit bagi para pedagang Eropa yang akan menuju India dan Tiongkok karena letaknya yang berada dipinggir Samudera Hindia, dan juga Batavia memiliki fasilitas yang lengkap seperti gudang dan galangan kapal. Batavia memiliki posisi sangat strategis bagi VOC untuk melakukan perdagangan ke kawasan ASIA lainnya seperti Jepang, Tiongkok, ataupun India.

Pada abad ke-17 hingga abad ke-18 merupakan masa paling sibuk bagi VOC dalam aktivitas perdagangan, seperti yang sudah disinggung

sebelumnya kapal-kapal VOC keluar dan masuk Perairan Nusantara dengan membawa komoditasnya. Batavia menjadi pelabuhan pusat bagi para pedagang dari Eropa untuk menuju Asia dan memperdagangkan komoditasnya, begitu juga bagi pedagang dari Asia menjadikan Batavia sebagai media untuk menawarkan produknya untuk dibawa ke Eropa. Aktivitas perdagangan dan pelayaran yang tinggi antara Eropa dan Asia turut menstimulus produksi kapal-kapal di Eropa, khususnya produksi kapal-kapal Belanda.

Permintaan dan tuntutan VOC kepada industri kapal untuk membuat kapal yang lebih besar dan cepat pun meningkat. VOC menginginkan para pembuat kapal untuk membuat ruang kargo lebih besar, agar dapat lebih banyak mengangkut barang komoditas lebih banyak lagi. Perusahaan VOC juga meminta kapal yang dapat melaju lebih cepat agar pendistribusian barang-barang dagangan dapat sampai ke tujuan lebih cepat. Permintaan-permintaan seperti itu membuat para pembuat kapal melakukan beberapa eksperimental pada kapal-kapal buatannya untuk memenuhi kebutuhan perusahaan.

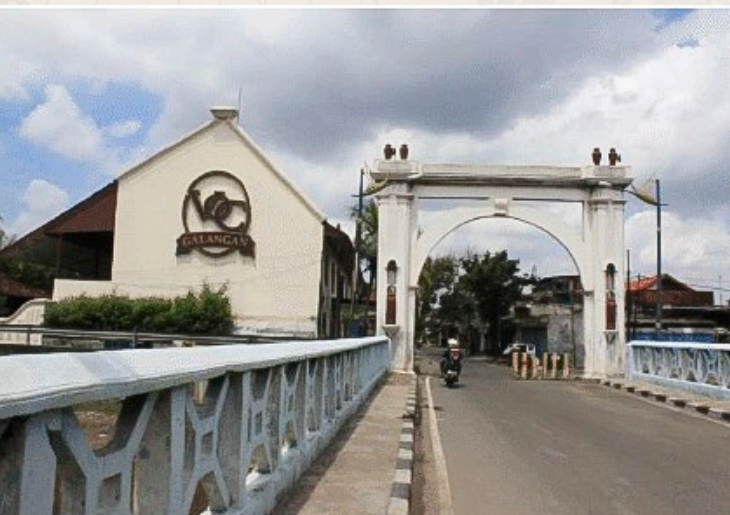


Percobaan pembuatan kapal-kapal VOC tersebut tidak semuanya sukses, ada beberapa kapal yang dinilai gagal dan karam pada saat melakukan pelayaran. Bahkan, ada kapal VOC yang tenggelam pada pelayaran pertamanya dari Belanda menuju ke Batavia. Kegagalan tersebut membuat industri perkapalan Belanda terus belajar dan akhirnya membawa pada masa kejayaannya. Hasil produksi kapal Belanda dinilai salah satu yang paling maju dan canggih pada masanya di lingkungan industri perkapalan Eropa. Segala hal dilakukan untuk memenuhi permintaan publik akan rempah yang terus meningkat, walaupun dalam proses pengambilan dan pengirimannya banyak memakan korban dan kerugian material seperti kapal-kapal yang karam di samudera, tertelan dalamnya Samudera Hindia.

Karam Sebelum Mencapai Batavia

Seiring dengan mapannya kedudukan VOC di Nusantara dengan memonopoli perdagangan rempah di Maluku dan membangun pusat pertahanan di Batavia, intensitas kapal-kapal VOC yang datang dari Belanda pun meningkat. Pelabuhan Batavia menjadi pintu gerbang bagi VOC dan bangsa Eropa menuju Asia dan ke Maluku.

Perjalanan yang ditempuh dari Belanda ke Batavia kira-kira selama satu tahun, melewati Tanjung Harapan, lalu melintasi Samudera Hindia kemudian memasuki Perairan Nusantara. Jalur pelayaran ini



Tinggalan galangan kapal dan gudang penyimpanan VOC di Pelabuhan Sunda Kelapa, Batavia yang saat ini telah dimanfaatkan menjadi Museum Bahari dan kafetaria (Sumber: Shinatria Adhityatama)



Benteng Martello di Pulau Kelor yang dibangun oleh VOC pada abad ke-17. (Sumber: Shinatria Adhityatama)

dirintis oleh Hendrick Brouwer, sehingga sering disebut *Brouwer Routes*, jalur ini dinilai sebagai jalur tercepat untuk mencapai Batavia. Kapal-kapal VOC berhenti di Cape Town untuk mengisi logistik dan beristirahat sehabis perjalanan panjang dari Belanda. Para pelaut VOC beristirahat di *Cape of good hope* beberapa hari sebelum mereka melanjutkan perjalanan ke tujuan utama mereka, yaitu Kepulauan Rempah di timur jauh.

Berikut pemaparan kapal-kapal milik VOC yang karam sebelum sampai ke tujuan mereka yaitu Batavia, yang terjadi dari abad ke-17 s.d. awal abad ke-18. Data dari kapal-kapal VOC yang tenggelam didapatkan dari hasil penelitian dan penelusuran data sejarah berupa catatan perjalanan dan dokumen pelabuhan.

Kapal Batavia

Kapal Batavia berlayar dari Texel di Negeri Belanda menuju Batavia pada tanggal 29 Oktober 1628,



dipimpin oleh Fransisco Pelsart. Kapal dengan berat 600 ton dan panjang sekitar 160 kaki ini membawa 316 orang yang terdiri dari pria, wanita, anak-anak, dan diantaranya adalah perwira VOC Adriaan Jacobsz dan Jeronimus Cornelisz. Kapal Batavia tidak hanya mengangkut kargo komoditas namun juga membawa penumpang untuk menstabilkan koloni mereka di Hindia Timur. Kapal ini tidak berlayar sendiri, Kapal Dordrecht dan Assendolf turut mengawal Kapal Batavia menuju Batavia.



Karamnya Kapal Batavia di Lepas Pantai Australia (Sumber: WA Museum)

Pelayaran panjang dari Belanda berjalan dengan lancar, kapal Batavia pun singgah di Tanjung Harapan untuk beberapa hari. Setelah beberapa hari beristirahat di Tanjung Harapan, Kapal Batavia pun bersiap kembali untuk berlayar melintasi Samudera Hindia menuju Batavia. Kapal Batavia terpisah dari kapal VOC lainnya karena arah angin yang membuat mereka terpisah. Nasib sial kemudian mendatangi Kapal Batavia, kapal ini telat dalam menulik ke arah Batavia yang menyebabkan mereka berlayar terlalu jauh hingga ke pantai Australia. Kapal Batavia ini pun menabrak karang di pulau karang Frederick Houtman Albrohos di lepas pantai Australia.

Ilustrasi eksekusi gantung bagi para pemberontak (Sumber: Wikipedia)



Ilustrasi pemberontakan anak buah Kapal Batavia (Sumber: Western Australia Museum)

Rekonstruksi Kapal Batavia dan gerbang Kota Batavia yang dipamerkan di Shipwreck Galery (Sumber: Shinatria. A)



Sekitar 250 orang penumpang Kapal Batavia berhasil selamat dari karamnya kapal tersebut dan berhasil mencapai daratan dengan menggunakan sekoci. Pejabat senior mereka Pelsart berlayar untuk mencari bantuan, dan meninggalkan anak buahnya di Pulau Beacon. Disaat pimpinan mereka mencari bantuan, di Pulau Beacon terjadi pemberontakan yang dilakukan oleh pejabat VOC lainnya. Anak buah Kapal Batavia pun terpecah belah, dalam pemberontakan ini sekiranya sekitar 100 orang meninggal dunia. Sekembalinya Pelsart dan mendapat bantuan dari VOC, para pemberontak pun dihukum gantung semuanya. Hasil penelitian yang dilakukan *Western Australia Museum* menemukan bukti-bukti tersebut dengan menemukan kuburan korban pemberontakan.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh *Western Australia Museum* Australia juga mengungkap kargo dari Kapal Batavia. Hasil ekskavasi menemukan koin perak, Jangkar, batu permata, tekstil, keramik eropa (kendi), dan balok-balok batu. Diketahui bahwa balok-balok batu tersebut merupakan bahan dasar pembuatan gerbang Batavia yang dibawa untuk benteng yang dibangun oleh JP Coen di Batavia, balok-balok batu tersebut digunakan untuk memperkokoh Benteng Batavia pasca serangan Sultan Agung dari Kerajaan Mataram Islam pada tahun 1628. Saat ini repihan Kapal Batavia beserta muatan dan tinggalannya disimpan dengan baik di *Western Australia Museum* Australia "Shipwreck Galery" sisa-sisa kayu dari Kapal Batavia beserta gerbang Batavia saat ini direkonstruksi dan dipamerkan di museum tersebut.



Ekskavasi di Situs Kapal Karam Batavia oleh *Western Australia Museum* (Sumber: *Western Australia Museum*)

Ridderschap Van Holland

Kapal ini berlayar dari Wielingen pada 11 July 1693 menuju Batavia, Kapal ini sempat singgah di Cape Town dan melanjutkan perjalanannya ke Batavia beberapa hari Kemudian. Pada tanggal 5 Februari 1694 kapal Ridderschap Van Holland berangkat dari Cape Town. Setelah berlayar beberapa hari menuju Batavia kapal ini tenggelam di sekitar Perairan Pulau Natal (*Christmas Island*), Utara Australia. Kapal ini memiliki berat sekitar 1,138 ton dengan panjang 164 feet. Kapal ini mengangkut kargo dari Belanda, tercatat pada catatan pelabuhan mengangkut kargo seberat 17 *lasten*. Satuan berat pada saat itu menggunakan *lasten*, 1 *lasten* = 1.250 kg jadi jika 17 *lasten* = 21.250 kg.

Pada saat ini terjalin kerjasama antara pemerintah Belanda dengan Australia untuk melakukan eksplorasi bersama untuk mengungkap keberadaan kapal ini. Kemungkinan kapal ini tenggelam tidak terlalu di dalam di Perairan Pulau Natal (*Christmas Island*), namun ada data yang menunjukkan tenggelam di Pulau Kokos (*Cocos Island*). Kapal ini diduga tenggelam karna adanya cuaca buruk, dan kerusakan pada struktur kapal karena tertabrak karang-karang tajam di sekitar Pulau Natal atau di sekitar Pulau Kokos, belum ada yang tahu dimana lokasi tepatnya.

Aagtekerke

Kapal Aagtekerke pesanan VOC ini dibuat di Belanda pada tahun 1724. Kapal berlayar dari Rammekens, Belanda pada tanggal 27 Mei 1725 menuju Batavia. Pelayaran ke Batavia merupakan pelayaran pertama bagi kapal ini. Kapal berlayar dengan mengangkut awak kapal sebanyak 212 orang yang terdiri dari anak buah kapal dan para perwira. Memiliki panjang 145 kaki dengan berat 850 ton, kapal ini dipersenjatai dengan meriam sebanyak tiga puluh enam buah meriam besar dan meriam kecil (*swivel guns*).

Kapal ini berisikan kargo berupa barang dagangan, emas dan perak dan uang logam sebanyak 200.000 guilders. Kapal ini tiba di Cape Town, Afrika Selatan pada tanggal 3 Januari 1726, dalam perjalanan dari Belanda ke Cape Town sekitar 16 orang awak kapal meninggal dan 45 orang menderita sakit. Awak kapal tinggal beberapa hari untuk beristirahat di Cape Town, lalu kembali berlayar menuju Batavia pada tanggal 26 Januari 1726. Setelah lepas jangkar di Pelabuhan Cape Town kapal ini menghilang dan tidak pernah sampai ke Batavia. Menurut informasi dari awak Kapal VOC Zeewijk, Kapal Aagtekerke tenggelam di Perairan Pulau Houtman's Abrolhos. Diduga kapal ini mengalami kesalahan dalam navigasi laut mereka menuju Batavia sehingga menabrak pulau di daerah bagian Barat Australia.



Replika dari Kapal Amsterdam, kapal yang sebanding dengan Kapal Aagtekerke. (Sumber: Common Wikimania)

Pencarian kapal ini telah dilakukan oleh pihak *Western Australia Museum* Australia sejak tahun 1973, namun sampai saat ini keberadaan kapal ini masih belum ditemukan. Eksplorasi di daerah tenggelamnya kapal ini terus dilakukan, melihat isi kargo dari kapal yang cukup berharga.

Zuytdorp

Kapal Zuytdorp dibangun pada tahun 1701 di Belanda. Memiliki panjang 160 kaki dan berat sekitar 1,152 ton menjadikan kapal ini salah satu kapal terbesar yang dimiliki oleh kongsi dagang VOC. Sebelum tenggelam kapal ini sudah 2 kali berhasil berlayar dari Belanda ke Batavia. Pelayaran pertamanya ke Batavia dilakukan pada tanggal 15 Januari 1702, dan pelayaran kedua dilakukan pada tahun 1707. Namun, pada pelayaran ketiga ke Batavia kapal ini menghilang dan tidak pernah sampai ke tujuannya.

Pelayaran ketiga dilakukan pada tanggal 1 Agustus 1711 dari Wielingen, Belanda menuju Batavia. Tidak ada daftar kargo yang dibawa oleh kapal ini dalam pelayaran ketiganya, namun diperkirakan kapal ini membawa koin perak sebanyak 250.000 guilders (Henderson, 1980). Kapal Zuytdorp berangkat dari Belanda ditemani oleh kapal kecil bernama *Belviet*.

Kapal ini dipimpin oleh *skipper* berpengalaman yang dimiliki oleh VOC, bernama Marinus Wysvliet, yang sebelumnya telah berlayar ke Batavia dengan menggunakan kapal *Oostersteyn* pada tahun 1708. Kapal ini akhirnya tiba di Tanjung Harapan pada tanggal 23 Maret 1712, hampir 7 bulan lamanya perjalanan yang mereka tempuh dari Belanda. Setelah beristirahat beberapa hari di Cape Town, Kapal Zuytdorp meneruskan kembali pelayarannya ke Batavia, ditemani dengan Kapal *Kockenge*. Kapal *Kockenge* tiba di Batavia pada tanggal 4 Juli 1712, namun Kapal Zuytdorp tidak pernah tiba dan hilang di lautan.

Bangkai Kapal Zuytdorp baru ditemukan kembali pada tahun 1927, tergeletak di pesisir tepi tebing yang berjarak 60 km dari mulut Sungai Murchison, di bagian Barat Australia. Sejak itu penelitian di situs tersebut terus dilakukan, pada tahun 1954 sebuah tim ekspedisi berhasil menginventaris beberapa temuan dari kapal tersebut. Penelitian lebih lanjut dilakukan oleh pihak *Western Australia Museum* Australia pada tahun 1964, dan berhasil menginventaris sebanyak 3,500 koin, meriam perunggu, dan lonceng kapal. Ekskavasi lebih lanjut dilakukan oleh Dr Mike McCarthy dan berhasil menemukan setidaknya 10.000 koin, tetapi penelitian di situs ini masih belum selesai. Peneliti mendapat tantangan untuk menjaga situs dari para penjarah kapal karam.



Ilustrasi Kapal Zuytdorp hilang tanpa jejak pada musim dingin 1712 dalam perjalanan dari Belanda ke Batavia (Jakarta). Kapal ini membawa muatan kargo yang cukup berharga (Sumber: WA Museum)



Peta lokasi perkiraan tenggelamnya Kapal Fortuyn di perairan antara Pulau Natal dan Pulau Kokos (Sumber: Western Australia Museum).

Fortuyn

Dibangun di Kota Amsterdam pada tahun 1722, Kapal Fortuyn memiliki panjang 145 kaki. Kapal ini merupakan jenis baru dalam industri perkapalan Belanda pada masa itu, kapal dibuat cukup besar untuk membawa muatan lebih banyak. Kapal Fortuyn berlayar meninggalkan Pulau Texel pada tanggal 22 September 1723. Pelayaran ini merupakan pelayaran perdana Kapal Fortuyn setelah selesai dibuat, dan tujuan pertama kapal ini adalah Pelabuhan Batavia. Dengan berawakan sebanyak 225 orang, kapal ini berlayar melalui Perairan Tanjung Harapan untuk singgah sebentar lalu menuju ke tujuan utama mereka, yaitu Batavia.

Kapal Fortuyn akhirnya tiba di Tanjung Harapan pada tanggal 2 Januari 1724, pelayaran menuju Tanjung Harapan merupakan pelayaran yang cepat dan semua anak buah kapal dalam keadaan sehat. Perjalanan dari Belanda hanya ditempuh dalam waktu 3 bulan dan dari semua awak kapal total 4 orang ABK yang meninggal di perjalanan. Setelah singgah beberapa hari Kapal Fortuyn berlayar kembali menuju Batavia pada tanggal 18 Januari 1724, bersamaan dengan 3 kapal VOC lainnya yaitu Anna Maria, Hogenes, dan Doornik.

Kapal Fortuyn, Hogenes, dan Doornik memiliki tipe kapal yang sama, sedangkan Kapal Anna Maria merupakan kapal dengan tipe yang lebih kecil sehingga kapal ini melaju lebih cepat dari ketiga kapal lainnya. Dalam cuaca buruk yang terjadi di Perairan Samudera Hindia keempat kapal ini terpisah. Kapal Anna Maria, Hogenes, dan Doornik tiba di Batavia dengan terpisah-pisah. Namun, Kapal Fortuyn tidak pernah tiba di Batavia, laporan dari awak Kapal Graveland yang berlayar dibelakang empat kapal lainnya, melihat pecahan puing-puing kayu yang diduga milik Kapal Fortuyn di Perairan Pulau Natal dan Pulau Kokos.

Hasil penelitian terbaru yang dilakukan tim gabungan arkeologi maritim dari Australia, Belanda, dan Indonesia berhasil melakukan survei di Perairan Pulau Natal, dan dapat diduga bahwa Kapal Fortuyn tidak berada di laut dangkal (<30 meter). Tim gabungan ini melakukan survei dan eksplorasi dengan menggunakan magnetometer di Perairan Pulau Natal, survei

Tim gabungan arkeolog maritim dari Australia, Belanda, Dan Indonesia menggunakan alat survei magnetometer di Perairan Pulau Natal (Sumber: Wreck Check Inc)



dikonsentrasikan pada kedalaman 0-30 meter disepanjang garis pantai dari pulau ini. Tim memiliki asumsi bahwa kapal ini tenggelam menabrak karang di Pulau Natal pada saat cuaca buruk. Namun, setelah dilakukan survei ternyata kapal ini tidak berada di perairan dangkal, tetapi kemungkinan berada di laut dalam.

Sangat menarik untuk menemukan Kapal Fortuyn untuk mempelajari isi kargo dan juga mempelajari cara pembuatan kapal ini. Situs Kapal Fortuyn jika berhasil ditemukan, dapat dipastikan situs ini belum terganggu oleh aktivitas manusia. Oleh karena itu dapat diteliti secara *in situ* dan dapat dipelajari sebab kapal ini tenggelam, karena dapat dipastikan kapal ini masih dalam posisi yang tidak banyak berubah setelah tenggelam. Melihat nilai penting tersebut tim gabungan ini berencana untuk tetap mencari Kapal Fortuyn di beberapa tahun kedepan.

Penutup

Sebenarnya masih banyak lagi kapal-kapal VOC yang gagal mencapai Batavia, pembahasan diatas hanya sedikit memberi gambaran betapa pentingnya aktivitas perdagangan antara Eropa

dengan Nusantara pada masa lalu. Hal itu terlihat dari barang kargo yang dibawa masuk ke Nusantara dari Eropa maupun barang yang keluar dari Nusantara. Aktivitas perdagangan maritim antara Eropa khususnya Belanda dengan Nusantara sangat penting sehingga mereka mau berlayar berbulan-bulan untuk mencapai Batavia. Aktivitas dagang ini yang juga membuat negri kincir angin tersebut mencapai masa kejayaannya dalam perdagangan dunia.

Indonesia seharusnya bangga karena memiliki kekayaan alam yang sangat banyak, sehingga menarik bangsa-bangsa lain untuk berdagang di Nusantara. Masa kolonial dapat menjadi instropeksi kita di masa sekarang dan mendatang agar kekayaan alam Indonesia dapat dinikmati oleh bangsa sendiri dan dimanfaatkan sendiri, tidak seperti pada masa lalu. Indonesia harus mampu kembali menghasilkan komoditas-komoditas dagang yang berkualitas seperti di masa lalu, sehingga produk-produk kita dapat mendominasi di kancah perdagangan dunia.

Banyaknya kapal-kapal VOC yang gagal ke Batavia yang sebagian besar belum ditemukan, merupakan peluang bagi penelitian arkeologi maritim Indonesia untuk *expand* kegiatan penelitiannya ke perairan internasional. Kajian arkeologi maritim



tidak terbatas oleh batas negara maupun kronologi waktu. Pihak Australia dan Belanda dapat menjadi mitra kerja dalam penelitian maritim, dan melakukan *sharing heritage* dengan mereka. Bagi para arkeolog maritim sangat penting untuk mempelajari data arkeologis yang ada pada kapal-kapal VOC tersebut yang tenggelam sebelum mencapai Batavia. Sebelumnya belum pernah ada penelitian arkeologi maritim Indonesia meneliti langsung kapal-kapal VOC yang tenggelam, yang berlayar langsung dari Belanda. Dengan meneliti itu kita dapat mengetahui secara *direct evidance* (Bukti Langsung) komoditas apa saja yang mereka bawa, dan dapat membantu dalam merekonstruksi persebaran komoditas Eropa di Nusantara pada masa lalu. Suka atau tidak suka pelayaran VOC ke Nusantara juga merupakan bagian dari sejarah panjang kemaritiman bangsa kita, yang perlu kita ceritakan dan petik hikmahnya bagi generasi penerus.

Daftar Pustaka

- Ariese, Csilla. 2011. *Investigation of a possible 18th century Dutch shipwreck on Christmas Island or the Cocos (Keeling) Islands*. Department of Maritime Archaeology Western Australian Museum.
- Halls, C. 1966. "The Loss of the Dutch East Indiaman *Aagtekerke*". Annual Dog Watch : Prahran. P 23.
- Henderson, Graeme. 1980. **Unfinished Voyages: Western Australian Shipwreck 1622-1850**. Crawley: UWA Press.
- Henderson, Graeme; Viduka, Andrew; Parkinson, James; Moss, Alexander. 2015. "Closing in on the *Fortuyn*: A progress report". ALMA Buletin: Vol 39. Australia.
- McCarthy, Michael. 2004. "Wreck inspection day book number 9 (1999-2004)". Unpublished record Department of Maritime Archaeology, WA Museum.
- Playford, Phillip. 1996. **Carpet of Silver: the wreck of the *Zuytdorp***. Nedlands: University of Western Australia Press.
- Roelofs, M.A.P Meilink. "Persaingan Eropa dan Asia di Nusantara: Sejarah Perniagaan 1500-1630". 2016. Depok, Komunitas Bambu.





Pusat Kerajinan Amai Setia:

Merasakan Kembali Aroma Perjuangan Rohana Kudus

Oleh: **Yoka Febriola**

(Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman)



SEKILAS KOTO GADANG

Menginjakkan kaki di ranah minang dan menyaksikan berbagai pemandangan alam, tempat wisata, dan beraneka kuliner yang nikmat mungkin hal biasa dan telah dikenal banyak masyarakat Indonesia. Hal tersebut menyebar hampir di setiap daerah di Sumatera Barat dan memiliki keunikan serta ciri khasnya masing-masing. Namun, kali ini kita meninggalkan hal tersebut dan mencoba menikmati sesuatu yang mungkin tak semua orang akan tertarik. Kita akan mencoba membahas sebuah tempat bersejarah yang seringkali luput dari perhatian.

Beranjak meninggalkan pusat Kota Bukittinggi, melewati Goa Jepang, dan Ngarai Sianok sampailah di sebuah daerah yang bernama Koto Gadang. Ketika sebagian besar orang tahu dengan Bukittinggi, bagaimana dengan Koto Gadang? Apakah cukup banyak yang mengenal daerah ini?

Koto Gadang merupakan desa yang tidak bisa dilepaskan dari sejarah tokoh penting Bangsa Indonesia. Di nagari di lereng Gunung Singgalang ini lahir sejumlah tokoh yang turut berperan menciptakan merah hitam sejarah kebangkitan sebuah bangsa. Sutan Syahrir, perdana menteri pertama, H. Agus Salim, politisi yang juga menteri luar negeri pertama, dan Rohana Kudus, seorang tokoh pejuang hak-hak wanita yang juga merupakan wartawan wanita pertama Indonesia adalah beberapa diantaranya.

Serupa dengan Koto Gadang, Rohana Kudus sang tokoh pejuang hak wanita ini juga tidak begitu dikenal orang. Padahal ia adalah sosok yang memperjuangkan pendidikan untuk kaum perempuan.

Rohana Kudus: Sosok Pejuang Wanita dari Tanah Sumatera





Sebuah rumah panggung kuno berhiaskan tulisan "Keradjinan Amai Setia 1915".

SOSOK PAHLAWAN WANITA DAN PERJUANGANNYA

Koto Gadang akan membuat kita takjub, begitu banyak rumah-rumah tradisional bergaya kolonial. Nama-nama tokoh proklamator menjadi nama jalan yang menunjukkan arah ke rumah masing-masing tokoh. Salah satunya Rohana Kudus, perjuangannya begitu luar biasa namun tidak disanjung seperti tokoh lainnya.

Rohana berjuang sendiri menghadapi tantangan dari berbagai kaum di Koto Gadang hingga berhasil mendirikan organisasi Keradjinan Amai Setia pada 1911. Pada saat itu, ia baru mendapat badan hukum dari pemerintah Belanda pada 1915. Badan hukum diberi nama *Vereeniging Karadjinan Amai Setia te Kota Gedang*. Perlahan-lahan kaum perempuan Koto Gadang mulai bergabung dalam organisasi tersebut. Yayasan Amai Setia berkembang menjadi institusi pendidikan dan tempat pemberdayaan ekonomi perempuan pertama di Minangkabau. Sekolah Kerajinan Amai Setia ini didirikan Rohana sebagai sekolah keterampilan khusus perempuan. Rohana banyak belajar menyulam, menjahit, merenda dan merajut dari istri pejabat Belanda yang menjadi tetangganya saat tinggal di Alahan Panjang. Dia juga banyak membaca majalah terbitan Belanda dan menularkan ilmunya pada perempuan-perempuan di sana. Perempuan-perempuan yang tinggal di sana sangat bangga kepada Rohana Kudus. Ia bukan hanya milik masyarakat Koto Gadang, tapi milik Indonesia walaupun banyak generasi muda tidak mengetahui

sejarahnya. Beliau panutan dan menjadi Amai Setia terhadap pilihan dalam kehidupannya.

Melihat papan jalan bertuliskan Rohana Kudus, maka kita akan menemukan sebuah rumah panggung kuno dengan tulisan "Keradjinan Amai Setia 1915". Di dalam rumah panggung kuno tersebut terdapat hasil sulaman dan hiasan perak khas Koto Gadang.



Percampuran Budaya Lokal dan Kolonial pada Arsitektur Bangunan.

Rumah yang secara keseluruhan terbuat dari bahan kayu dan atap seng ini digunakan sebagai pusat kerajinan Koto Gadang. Di halamannya ada sebuah lesehan dengan atap gonjong terbuat dari ijuk. Lesehan ini sering digunakan sebagai tempat bersantai para pengunjung atau sebagai tempat latihan membuat kerajinan. Pengunjung harus melepaskan alas kaki di *janjang (tangga)*



jika ingin masuk ke dalam rumah berlantai dua ini. Terdapat penggantian sendi dan tangga kayu dengan tangga berbahan batu agar rumah ini tetap kokoh. Rumah berbentuk persegi panjang ini memiliki satu pintu utama. Pintu utama memiliki 4 daun pintu, 2 daun pintu bagian depan terbuat dari bahan kayu, dan 2 daun pintu bagian belakang terbuat dari kayu dan diberi kaca.

Bergeser sedikit ke belakang dan menuruni beberapa anak tangga terdapat sebuah ruangan lapang yang kosong. Ditengahnya terdapat beberapa lemari kaca yang menempel di dinding terdapat ruangan yang cukup luas yang hanya terdapat meja dibagian tengah dan lemari kaca berisi sulaman di pinggir ruangan. Di ruangan ini juga terdapat sebuah lukisan besar Rohana Kudus "Wartawati Pertama Indonesia dari Sumatera Barat".

Pada bagian belakang ini pengunjung bisa naik ke lantai dua dan terdapat sebuah museum mini yang berisi sejarah *Amai nan Setia* ini. Ruangan yang hanya dua pertiga lantai di bawahnya memiliki ukuran 15 x 12 meter. Terdapat beberapa lemari untuk memajang barang-barang peninggalan Rohana Kudus. Di dekat tangga ada satu set meja dan kursi batu pualam berbingkai kayu yang hampir lapuk dan ada lemari di dekat tangga dimana pengunjung bisa menemukan masakan tradisional rendang, asam padeh daging, dan beberapa masakan lainnya yang diletakkan pada *talam* (nampan).

Di ujung ruangan, di bawah jendela terpasang deretan foto lama yang disusun di atas sebuah rak rendah berpintu berwarna putih. Foto-foto lama juga menghiasi sebuah papan putih yang



Lukisan sebagai penghargaan untuk Rohana Kudus.

berdiri di depan rak. Di antara foto-foto lama yang juga tergantung di dinding, terdapat foto Sutan Syahrir dan H. Agus Salim. Di balik papan foto itu dipenuhi oleh penghargaan-penghargaan yang pernah dianugerahkan pada Sekolah Kerajinan *Amai Setia*. Dalam Buku *100 Tahun Kerajinan Amai Setia* menyebutkan kesempatan sekolah bagi perempuan di masa itu tak seluas bagi laki-laki. Tekanan adat dan penafsiran agama yang salah membuat perempuan sulit melakukan kegiatan di luar batas yang ditentukan, termasuk tekanan dari pemerintah kolonial Belanda. Rohana menyiasati keterbatasan dengan memberikan pendidikan keterampilan sulam, tenun, menjahit, merenda, dan sesekali diselipkan pelajaran baca tulis dan berhitung. Selain itu beliau mengajarkan bahasa Arab, Melayu, dan Belanda.



Rohana Kudus Bersama Para Perempuan Koto Gadang.





Rumah Tinggal Rohana Kudus.

Tidak jauh dari Rumah Amai Setia, terdapat rumah pribadi Rohana Kudus. Rumah yang sebagian besar sudah menggunakan batu dan didominasi warna coklat ini sudah lama kosong. Bahkan rumah ini sudah jarang dikunjungi, hanya ada papan nama yang bertuliskan nama Rohana Kudus di atas pintu sebagai penanda rumah ini miliknya. Rumah pribadi Rohana Kudus di Koto Gadang di Kabupaten Agam, Provinsi Sumatera Barat, dalam keadaan kosong karena keluarga besarnya kini tinggal di Jakarta.



Rumah yang menjadi pusat aktivitas Rohana Kudus ini cukup terawat. Rumah ini merupakan bukti fisik tinggalan Rohana Kudus yang akan terus menjadi saksi perjuangannya. Tidak hanya bagi masyarakat Koto Gadang dan sekitarnya, namun bagi kita semua yang menghargai sejarah. Demi mengenang perjuangan dan usaha beliau terhadap pendidikan perempuan, rumah ini dijadikan sebagai pusat kerajinan khas Koto Gadang. Semua tinggalannya disimpan disebuah ruangan yang dijadikan museum mini, agar pengunjung yang datang tidak hanya sekedar membeli cenderamata dan belajar seni, namun dapat kembali merasakan aroma perjuangan Rohana Kudus.

Bahan utama rumah ini yang terbuat dari bahan kayu tentunya memerlukan perawatan intensif. Agar tidak lapuk, dimakan rayap, dan kerusakan lain yang akan terjadi. Baik apabila ada perhatian lebih dari pihak-pihak terkait mengenai hal ini. Tidak semua orang mengerti bagaimana cara perawatan rumah kayu, sehingga mungkin saja dari luar bangunan terlihat masih kokoh dan bagus karena selalu dirawat, dibersihkan, dan diperbaharui catnya. Namun tidak diketahui kondisi sebenarnya bangunan kayu ini.



DAFTAR PUSTAKA

- Fitriyanti. 2001. *Roehana Koeddoes: Perempuan Sumatera Barat*. Jakarta: Yayasan Jurnal Perempuan.
- Hanani, Silfia. 2012. *Rohana Kudus dan Pendidikan Perempuan*. Bukittinggi: STAIN Syech M. Djamil Djambek.
- Arsip Nasional Republik Indonesia. 2012. *Rekam Jejak Perempuan Indonesia*. Jakarta: Media Kearsipan Nasional
http://www.academia.edu/10434334/Rohana_Kudus.
- <http://www.news.padek.co.id> (Koran Lokal Sumatera Barat terbit Kamis, 12 Mei 201.



Apresiasi Masyarakat Terhadap Perjuangan Rohana Kudus



TERBAKARNYA WANUA SRIWIJAYA:

**PERSOALAN
CAGAR BUDAYA**

di Lahan Gambut

Sumatera Selatan

Oleh: **Nurhadi Rangkuti**



Kekhawatiran para arkeolog akan terbakarnya situs-situs arkeologi akibat kebakaran hutan dan lahan (Karhutlah) di Sumatera tahun 2015, akhirnya terjadi juga. Tim Balai Arkeologi Sumatera Selatan mengadakan peninjauan ke lokasi-lokasi situs yang muncul akibat kebakaran hebat di wilayah Desa Ulak Kedondong, Kecamatan Cengal, Kabupaten Ogan Komering Ilir, Sumatera Selatan pada hari Rabu (16/3/2016).

Dipandu warga setempat tim mengunjungi lokasi kebakaran tahun 2015 di kawasan Hutan Tanaman Industri (HTI) di Distrik Sungai Ketupak (41.067,56 ha). Situs-situs yang terbakar terdapat pada tempat-tempat yang bernama Bukit Tengkorak, Pulau Pisang dan Kanal 12. Tim tiba di Kanal 12 setelah menelusuri kanal-kanal buatan dengan perahu bermotor. Sisa-sisa hutan akasia yang telah menjadi arang dijumpai di kiri kanan kanal, menggambarkan betapa dahsyatnya kebakaran tahun lalu.

Lahan gambut di Kanal 12 seluas 50 ha itu kini tergenang air karena musim hujan. Gundukan-gundukan tanah bekas galian pencari harta karun menyembul di antara genangan air. Arkeolog mengais gundukan-gundukan yang telah ditinggal para penggali harta karun. Mereka meninggalkan pecahan-pecahan gerabah dan keramik kuno, fragmen-fragmen kaca impor, kepingan papan perahu kuno dan beberapa butir manik-manik kuno. Benda-benda yang tidak laku dijual itu dikumpulkan arkeolog untuk diidentifikasi lebih lanjut.



“Kebakaran tahun lalu telah menghanguskan semak-semak yang tinggi di sini. Bara api sampai ke bawah permukaan tanah sedalam 1-2 meter. Para penggali harta karun banyak menemukan guci-guci dan tiang-tiang kayu kuno ikut hangus terbakar”, kata Seringgu Kumang (40) warga Desa Cengal yang ikut membantu tim. Lebih lanjut ia menjelaskan ribuan tiang kayu kuno ditemukan di Kanal 12, Pulau Pisang, Bukit Tengkorak sampai ke wilayah Desa Jeruju.

Situs Kanal 12 di wilayah Ulak Kedondong menjadi lebih bermakna dengan ditemukannya prasasti pendek dari masa Sriwijaya oleh penduduk. Kini prasasti tersebut diamankan oleh Balai Pelestarian Cagar Budaya di Jambi. Jenis tinggalan arkeologis lain yang sezaman dengan prasasti tersebut antara lain keramik-keramik Cina dari masa Dinasti Tang. Diperkirakan permukiman-permukiman (wanua) masa Sriwijaya banyak terdapat di wilayah Kecamatan Cengal, antara lain di daerah aliran Sungai Lumpur yang meliputi Sungai Langipi, Sungai Ketupak, Sungai Serdang, Sungai Jeruju sampai ke Sungai Pasir. Sungai-sungai tersebut saling terkait dan akhirnya bermuara di Selat Bangka.

“Ada kecenderungan perusahaan-perusahaan besar di bidang HTI dan sawit, sengaja membendung dan menutup sungai-sungai yang berada di wilayahnya” ujar Seringgu yang akrab dipanggil Ringgo sambil menunjuk jejak-jejak sungai yang melewati Situs Kanal 12 Ulak Kedondong. Menurutnya bekas sungai di situs itu berhubungan dengan Sungai Langipi (Lempipi) yang bermuara di Sungai Lumpur.

Bagi arkeolog jaringan sungai di wilayah rawa gambut dari hulu sampai ke hilir perlu dilestarikan. Melalui pola aliran sungai dapat dicari situs-situs

arkeologi dan pola sebarannya. Pada gilirannya dapat direkonstruksi peradaban kuno di daerah lahan basah, baik pada masa pra-Sriwijaya maupun pada masa kejayaan maritim Sriwijaya.

Kebakaran Hutan dan Lahan (Karhutlah)

Kebakaran hutan dan lahan gambut (karhutlah) di Indonesia telah menjadi perhatian serius masyarakat di dalam dan luar negeri. Bencana kabut asap melanda Kalimantan dan Sumatera bahkan sampai ke negara-negara tetangga. Di Sumatera, kebakaran lahan banyak terdapat di pesisir timur. Wilayah tersebut didominasi oleh lahan gambut dan dataran banjir (*floodplain*). Pada masa sekarang sebagian besar lahan digunakan untuk lahan perkebunan sawit dan akasia. Kebakaran lahan gambut terdapat pada lahan-lahan konsesi perkebunan Hutan Tanaman Industri dan lahan masyarakat (lihat gbr 1.).

Menelusuri waktu jauh ke belakang, wilayah lahan gambut dan rawa pasang surut (*tidal swamp*) telah menjadi daerah bermukim masyarakat kuno. Di Sumatera Selatan, permukiman kuno di daerah lahan gambut telah berkembang sebelum munculnya Kerajaan Sriwijaya yang berpusat di pesisir timur Sumatera pada abad ke-7 Masehi. Para arkeolog berupaya merekonstruksi

kebudayaan kuno di wilayah tersebut, dengan menelusuri sisa-sisa kebudayaan dalam bentuk situs arkeologis, struktur bangunan kuno dan artefak serta ekofak. Seluruh temuan itu adalah cagar budaya yang perlu dilindungi dan dilestarikan.

Penelitian arkeologi membuktikan wilayah hutan dan lahan gambut di pesisir timur Sumatera pada umumnya dan Sumatera Selatan khususnya, bukanlah wilayah kosong yang tak tersentuh peradaban manusia. Lebih dari satu milenium wilayah tersebut memiliki peranan penting dalam peradaban di Sumatera. Apalagi bukti-bukti arkeologis di wilayah tersebut merupakan bukti penting untuk menjelaskan tumbuh kembangnya Kerajaan Sriwijaya sebagai kerajaan adidaya maritim sejak abad ke-7 Masehi. Sampai saat ini belum dilakukan perlindungan terhadap cagar budaya yang ada di lahan basah tersebut.

Dalam kaitannya dengan karhutlah di pesisir Sumatera Selatan, perlu dipertimbangkan akibat dari kebakaran hutan dan lahan gambut bagi pelestarian budaya. Terbakarnya situs-situs arkeologi di Ulak Kedondong, Cengal, merupakan bukti nyata kebakaran hutan dan lahan gambut telah merusak bahkan memusnahkan cagar budaya. Bagaimanapun cagar budaya merupakan sumberdaya budaya yang tidak terbarui sehingga perlindungan dan pelestariannya patut dilakukan.



Bukti-Bukti Peradaban Maritim

Daerah pesisir timur Sumatra merupakan daerah lahan basah yang terbentuk oleh endapan rawa dan aluvium. Satuan bentuklahan yang dikenali di pantai timur Sumatera antara lain rawa gambut, sungai pasang surut, rawa belakang (*backswamp*) dan dataran banjir sungai (*floodplain*). Daerah pesisir timur Sumatra merupakan tempat bermuaranya sungai-sungai besar di Selat Malaka dan Selat Bangka. Di Sumatera Selatan, mengalir sungai-sungai yang bermuara ke Selat Bangka, yaitu Sungai Lalan yang bertemu dengan Sungai Chalik dan Sungai Banyuasin yang bermuara ke Selat Bangka. Sungai-sungai lainnya yaitu Sungai Sembilang, Sungai Musi, Sungai Saleh, Air Sugihan dan Sungai Lumpur (*lihat gambar 2*).

Tim penelitian arkeologi pertama kali melakukan survei di pesisir timur Sumatra pada tahun 1981 di daerah Air Sugihan, Kabupaten Ogan Komering Ilir (OKI). Mereka menemukan sebuah wadah keramik Cina dari masa dinasti Sui sekitar abad VI Masehi. Penelitian yang intensif baru dilakukan pada tahun 2000 sampai sekarang, yang meliputi Kabupaten Musi Banyuasin (Muba), Kabupaten Banyuasin dan Kabupaten Ogan Komering Ilir. Penelitian dilakukan oleh Pusat Penelitian Arkeologi, Jakarta dan Balai Arkeologi Sumatera Selatan. Situs-situs yang diteliti sebagian besar terdapat di lahan-lahan penduduk. Hanya sebagian kecil berasal dari lahan-lahan milik perkebunan.

Kabupaten Musi Banyuasin

Situs-situs yang terdapat di wilayah ini berada di DAS Lalan, tersebar di wilayah Kecamatan Bayunglincir dan Kecamatan Lalan. Di Kecamatan Bayunglincir diteliti Situs Sentang (Desa Muara Medak), dan Situs Pancuran (Desa Muara Medak). Pada bagian hilir Sungai Lalan terdapat situs-situs arkeologi dari abad ke-3-4 Masehi di Karangagung Tengah.

Situs Sentang merupakan situs kubur tempayan beserta bekal kuburnya. Sistem penguburan dengan tempayan ini merupakan tradisi prasejarah yang terus berlanjut. Ditemukan wadah-wadah tempayan yang berisi sisa tulang manusia. Kubur tersebut di sertai bekal kubur berupa periuk-periuk, senjata tajam dan manik-manik.

Situs Pancuran terletak di Dusun Pancuran, Desa Muara Merang, Kecamatan Bayunglincir. Situs ini berada di perbatasan Provinsi Jambi dan Provinsi Sumatera Selatan. Lokasi situs letaknya di dalam kawasan perkebunan PT Rimba Hutani Mas (PT RHM). Informasi adanya tinggalan arkeologis disampaikan oleh penduduk berupa ditemukannya tempayan kuno yang di dalamnya terdapat sisa-sisa manusia pada waktu menggali tanah untuk pondasi bangunan. Pada tahun 2012, Balai Arkeologi Sumatera Selatan melakukan penggalian dua kotak uji (*testpit*). Ditemukan dua pasang periuk dari gerabah yang posisinya saling bertemu mulut. Juga ditemukan artefak besi bentuk silinder.

Karangagung Tengah diteliti sejak tahun 2000 dan terakhir tahun 2015. Situs-situs di kawasan ini berasal dari abad ke-2 -4 Masehi. Tinggalan arkeologis berupa sisa-sisa bangunan panggung, kubur tempayan, wadah gerabah lainnya, manik-manik, anting, cincin emas, kemudi perahu kuno. Pola persebaran situs memanjang mengikuti alur sungai seperti yang tampak di Situs Karyamukti dan Mulyaagung. Alur sungai tersebut berhubungan dengan Sungai Lalan dan Sungai Sembilang. Situs-situs lainnya tersebar di Purwoagung, Mulyajaya, Karangmukti dan Sukajadi berada pada anak-anak-anak sungai yang berbeda dengan anak sungai yang terdapat di Mulyaagung. Situs-situs di



Purwoagung dan Karangmukti berada pada satu alur sungai yang sama, yang ujungnya bertemu dengan Sungai Lalan. Situs Sukajadi terletak pada anak sungai lainnya yang berhubungan dengan Sungai Sembilang. Sementara itu Situs Bumi Agung terpisah sendiri pada alur sungai yang berhubungan dengan sungai Lalan.

Kabupaten Banyuasin

Pencarian tingalan arkeologi dilakukan di Karangagung Ilir dan wilayah Air Sugihan Kiri. Wilayah Karangagung Ilir berbatasan dengan Karangagung Tengah (Kabupaten Muba). Tinggalan arkeologis berupa keramik-keramik dan gerabah terdapat di hulu Sungai Bungin kiri. Situs berada di lahan persawahan yang masuk

Desa Jatisari. Keramik yang ditemukan merupakan keramik Cina dan Eropa dari abad –abad ke18 sampai awal abad ke-20.

Kawasan Air Sugihan Kiri berada di sebelah barat Sungai Air Sugihan yang bermuara di Selat Bangka. Tinggalan arkeologis terdapat di wilayah Desa Margomulyo dan Desa Sugihwaras. Situs-situs mengelompok sepanjang sungai-sungai kecil yang menghubungkan Sungai Sugihan dan Sungai Saleh. Ekskavasi telah dilakukan oleh Pusat Arkeologi Nasional (2010, 2011, 2012) dan Balai Arkeologi Sumatera Selatan (2013) di Situs Margomulyo dan Sugihwaras. Hasil ekskavasi berupa sisa-sisa kayu perahu, tiang-tiang bangunan dari kayu dan nibung, gerabah, keramik, benda logam dari kuningan dan timah, manik-manik, tulang hewan, ijuk, getah damar, tempurung kelapa, buah nipah.



Kabupaten Ogan Komerling Ilir

Selain di subdas Sungai Lumpur di wilayah Kecamatan Cengal, situs-situs ditemukan di daerah Air Sugihan, disebut Air Sugihan Kanan. Subkawasan Sugihan Kanan terdiri atas kelompok situs di Sungai Beyuku dan kelompok situs Banyubiru. Kelompok situs Banyubiru ini terdapat di hulu Sungai Betet, Simpangheran dan Sungai Raden, meliputi wilayah Desa Kertamukti, Nusakarta dan Banyubiru. Penelitian juga dilakukan

Ekskavasi telah dilakukan oleh Pusat Arkeologi Nasional (2007, 2008, 2009, 2013) dan Balai Arkeologi Sumatera Selatan (2014) di Kertamukti, Nusakarta dan Banyubiru. Ekskavasi tahun 2014 di Banyubiru di Dusun Blanti, menghasilkan sisa-sisa hunian masa lalu. Berhasil ditemukan tiang-tiang bangunan dari kayu pohon medang dan nibung di tepi bekas anak-anak sungai yang basah. Tiang-tiang bangunan tersebut berasosiasi dengan temuan gerabah, manik-manik, buah nipah, tempurung kelapa. Hasil analisis karbon C14 pada sampel tiang kayu medang diperoleh pertanggalan CalBP 2760 ± 134 (CalBC 810 ± 34) (Rangkuti 2014a:94).

Selamatkan Cagar Budaya di Lahan Gambut

Sejak awal Masehi, pantai timur Sumatera, khususnya di Sumatera Selatan telah dimukimi oleh komuniti-komuniti pra Sriwijaya antara lain di kawasan Karang Agung Tengah dan kawasan Air Sugihan. Situs-situs di Kawasan Karangagung Tengah berada di daerah aliran sungai dan rawa yang dipengaruhi oleh pasang surut laut dan yang menggambarkan pola permukiman yang memanjang (*linear*) mengikuti aliran sungai (Tri Marhaeni, 2005:69). Pemilihan lokasi permukiman mempertimbangkan faktor Selat Malaka yang bersambungan dengan Selat Bangka sebagai jalur perdagangan kuno; faktor ketersediaan sumber hayati dan faktor pertahanan keamanan (Rangkuti 2014b:61).

Masyarakat masa lalu hidup menetap dengan membangun rumah-rumah panggung bertiang kayu atau batang *nibung*. Tiang-tiang rumah kayu kuno ditemukan dalam penggalian arkeologis di Situs Mulya Agung dan Situs Purwoagung. Tiang-tiang utama dibuat dari batang pohon yang dipangkas dan diruncingkan ujungnya dengan alat potong dari logam. Tiang-tiang kayu

tersebut memiliki pertanggalan 1629 -1624 BP (abad IV Masehi) dari hasil analisis pertanggalan *radiocarbon* (C14). Hal ini menunjukkan situs-situs di Karangagung Tengah dari masa sebelum munculnya Sriwijaya di Sumatera. Demikian juga situs-situs di kawasan Air Sugihan berasal dari masa pra Sriwijaya yang berkembang sampai pasca Sriwijaya.

Situs-situs di pantai timur Sumatera yang terdapat di wilayah Provinsi Jambi telah diteliti dan diketahui berasal dari abad ke10 – ke 13 Masehi berlanjut hingga abad ke-19. Bukti-bukti arkeologis sampai saat ini memberikan petunjuk bahwa hunian awal di pantai timur Sumatera ternyata terdapat di wilayah Sumatera Selatan, yaitu di kawasan Karangagung Tengah (Kabupaten Muba) dan kawasan Air Sugihan (Kabupaten Banyuasin dan Kabupaten OKI).

Tinggalan arkeologis tersebut terkubur di lahan gambut dan dataran banjir sungai (*floodplain*). Sebagian sumberdaya arkeologis berasal dari bahan organis, seperti tiang-tiang kayu bangunan, tulang-tulang manusia dan hewan. Bahan-bahan tersebut rawan terbakar. Sebagaimana diketahui kebakaran lahan gambut sulit dipadamkan

mengingat ketebalan gambut sampai mencapai beberapa meter dari permukaan tanah. Di bawah permukaan tersebut tertimbun sumberdaya arkeologis yang penting untuk mengungkap peradaban masa lalu bangsa Indonesia.

Pembakaran hutan dan lahan gambut di daerah lahan basah pesisir Sumatera Selatan memang harus dihentikan. Upaya pemerintah dan pemerintah daerah untuk menghentikan kebakaran perlu juga ditindaklanjuti dengan perlindungan situs-situs cagar budaya, baik yang ada di permukaan tanah gambut maupun yang masih terkubur di bawahnya.

Terbakarnya wanua-wanua Sriwijaya di wilayah Kecamatan Cengal jelas mencemaskan. Bukti-bukti peradaban maritim Sriwijaya tinggal menunggu waktu saja untuk musnah. Badan Restorasi Gambut yang dibentuk Presiden Joko Widodo dan Program Desa Peduli Api (DPA) yang dicetuskan oleh Gubernur Sumatera Selatan perlu menggunakan pendekatan budaya, agar situs-situs arkeologi yang juga merupakan cagar budaya dapat dilindungi sekaligus juga dimanfaatkan untuk edukasi kultural dan wisata budaya.

Bacaan Lebih Lanjut

Notohadiprawiro, Tejoyuwono, 2006, "Pemanfaatan Lahan Basah : Kontroversi yang Tidak Ada Habisnya" Repro: Jurnal Ilmu Tanah.

Rangkuti, Nurhadi, 2008, "Arkeologi Lahan Basah di Sumatera Bagian Selatan" dalam **Arkeologi Lahan Basah di Sumatera dan Kalimantan** (Sutikno ed) hal: 1-21. Palembang: Balai Arkeologi

-----, 2014a, "Hunian "Pra Sriwijaya" di Daerah Rawa Pantai Timur Sumatera", dalam **Kalpataru Majalah Arkeologi volume 23 No.2, November 2014**, halaman 87-99, Jakarta: Pusat Arkeologi Nasional.

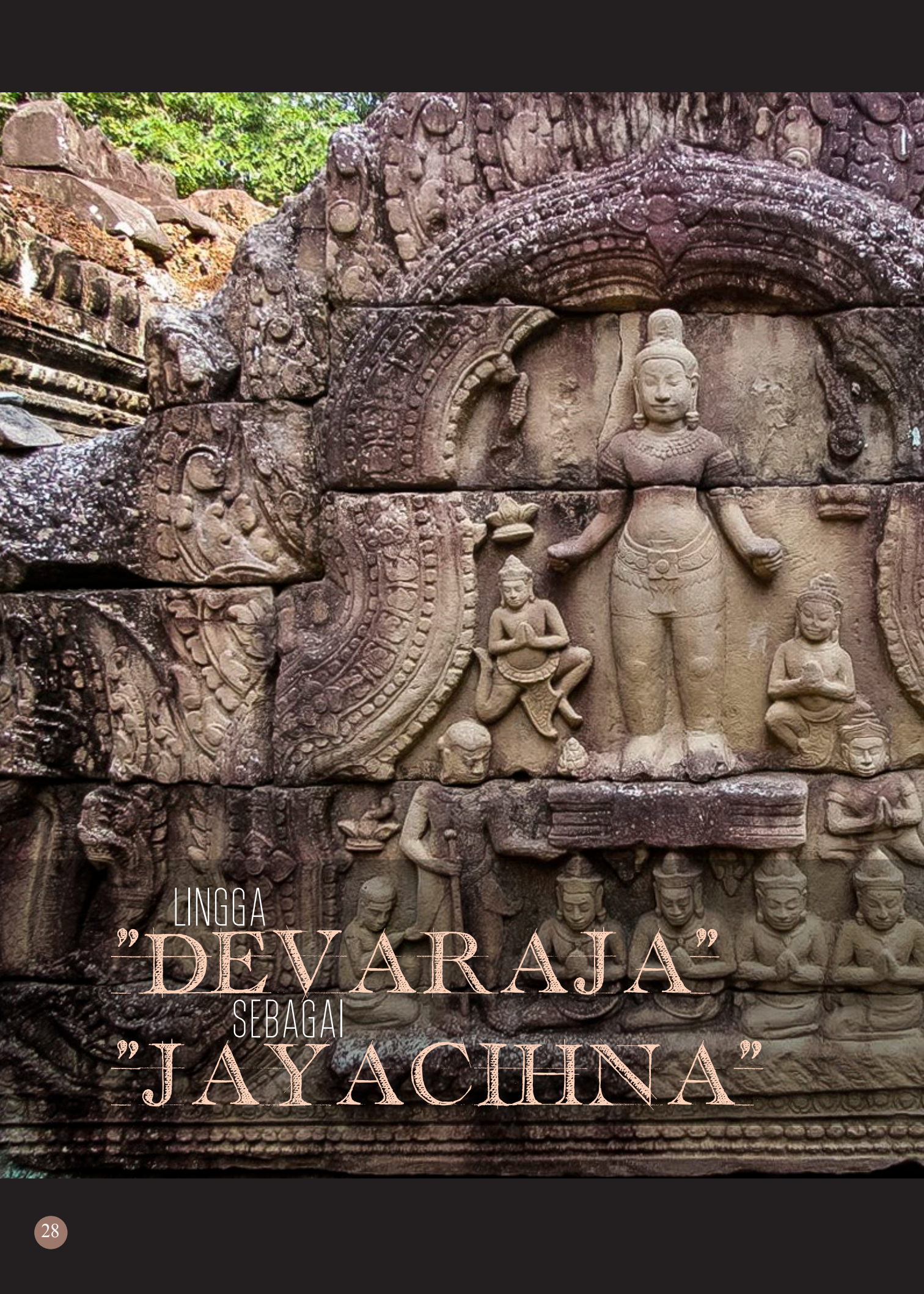
-----, 2014b, "Sebaran Situs "Pra Sriwijaya" di Daerah Rawa Pasang Surut: Kajian Arkeologi Ruang di Kawasan Karangagung Tengah, Sumatera Selatan", dalam **Berkala Arkeologi volume 34 No., Mei 2014**, halaman 55-64, Yogyakarta: Balai Arkeologi

Sartono, S., 1979, "Pusat-Pusat Kerajaan Sriwijaya Berdasarkan Interpretasi Paleogeografi" dalam **Pra Seminar Penelitian Sriwijaya**. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional.

Scholz, Ulrich, 1986, "Persediaan Tanah di Sumatra Selatan dan Potensinya untuk Kepentingan Pertanian", dalam **Geografi Pedesaan Masalah Pengembangan Pangan** (ed. Jurgen H Hohnholz). Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Soeroso, 2002, "*Pesisir Timur Sumatera Selatan Masa Proto Sejarah: Kajian Permukiman Skala Makro*" dalam **Pertemuan Ilmiah Arkeologi IX**, Kediri 23-27 Juli 2002..

Tri Marhaeni S Budisantosa, 2005, "Permukiman Pra-Sriwijaya di Situs Karangagung Tengah" dalam **Berita Penelitian Arkeologi No:13**. Palembang: Balai Arkeologi



LINGGA
"DEVARAJA"
SEBAGAI
"JAYACHINA"



Pendahuluan

Sebuah prasasti di Kamboja yang dikenal sebagai *prasasti Sdok Kak Thom*, dikeluarkan tahun 1052 Masehi, menyebut nama raja Jayavarman II raja pertama Angkor yang memerintah antara tahun 802-850 Masehi. Selain membicarakan riwayat singkat raja Jayavarman II, dalam prasasti tersebut diuraikan tentang pemujaan (kultus) *Devarāja* (*Devarāja cult*) yaitu pemujaan kepada Siwa dalam bentuk lingga yang disebut *kamrateng jagat ta rāja* (raja (dewa) di dunia) di Mahendraparvata. Upacara *Devarāja* di Mahendraparvata yang sekarang ini dikenal sebagai Phnom Kulen, dilaksanakan oleh *purohita* raja Jayavarman II yaitu pendeta Sivakaivalya dan pendeta Hiranyadāma.

Menurut prasasti tersebut, Jayavarman II sekembali dari Jawa²⁾ sekitar tahun 802 Masehi tinggal di Indrapura sebagai raja. Setelah itu, ia memindahkan ibukotanya 3 kali lagi, yaitu ke Hariharalaya, Amarendrapura dan ke Mahendraparvata.

Mengapa Jayavarman tinggal di Jawa tidak jelas, tetapi yang menarik untuk dibahas adalah beberapa pendapat para ahli yang mengatakan upacara pemujaan “lingga *Devarāja*” yang dilakukan oleh raja Jayavarman adalah pengaruh Jawa:

Mengingat hanya sebuah prasasti, yaitu prasasti Sdok Kak Thom yang membicarakan upacara *Devarāja*, maka untuk mengetahui benarkah “kultus *Devarāja*” adalah pengaruh Jawa, serta tentang pengertian “kultus *Devarāja*” tersebut, akan dipergunakan metode perbandingan dengan isi prasasti-prasasti lain yang dikeluarkan oleh raja-raja Angkor dan prasasti dari Jawa, antara lain prasasti Canggal yang dikeluarkan oleh raja Sanjaya tahun 732 Masehi.

Kultus Devaraja di Angkor, Kamboja Prasasti Sdok Kak Thom

Prasasti Sdok Kak Thom dikeluarkan pada masa pemerintahan raja Udayadityavarman II tahun 1052, memakai dua bahasa (*bilingual*) yaitu bahasa Sansekerta dan bahasa Khmer. Bagian prasasti yang memakai bahasa Khmer lebih lengkap

tentang keluarganya yang mempunyai kekuasaan sebagai pendeta pada upacara pemujaan kepada “*kamrateng jagat ta raja*.” Uraian dimulai tentang pendeta (*purohita*) Sivakaivalya pada masa pemerintahan raja Jayavarman II yang memerintah kurang lebih antara tahun 802-850 Masehi. Ketika Jayavarman kembali dari Java, ia menjadi raja (*kurung*) tinggal di ibu kota Indrapura³⁾, kemudian ia menunjuk pendeta Sivakaivalya sebagai guru (*ācharya*) dan sebagai pendeta kerajaan (*rājapurohita*). Raja Jayavarman II kemudian pindah lagi ke tiga buah ibukota lainnya yaitu Hariharalaya, Amarendrapura dan ke Mahendraparvata, pendeta Sivakaivalya selalu mengikutinya.

Pada waktu itu datang seorang pendeta dari Janapada bernama Hiranyadāma, seorang ahli dalam *siddhi vidya* yaitu pengetahuan suci yang bersifat magis. Ia diundang oleh Paramesvara (gelar Jayavarman II ketika sudah meninggal), untuk melakukan upacara magis (*vidhi*) meresmikan *kamrateng jagat ta rāja* dengan tujuan agar Kamboja bebas (*āyatta*) dari kekuasaan Java⁴⁾ dan menjadi satu-satunya raja di dunia, menjadi seorang *Cakravartin*.

Pendeta Hiranyadāma mengajar Sivakaivalya jalannya upacara (*vidhi*) berdasarkan empat kitab suci yaitu Vinasikha, Nayottara, Sammoha, Sirascheda,⁵⁾ dan meresmikan “*kamrateng jagat ta rāja*”. Selanjutnya Hiranyadāma mengajarkan isi keempat sastra tersebut kepada Sivakaivalya dengan instruksi bahwa Sivakaivalya yang dibantu keluarganya sajalah yang boleh melakukan upacara pemujaan kepada *kamrateng jagat ta rāja*, secara benar. Setelah itu, raja Jayavarman II kembali ke ibukotanya Hariharalaya dengan membawa *kamrateng jagat ta rāja*. Upacara pemujaan kepada “*kamrateng jagat ta rāja*” dalam bagian prasasti Sdok Kak Thom yang berbahasa Sansekerta disebut sebagai *pemujaan Devarāja*, yang harus dilakukan oleh Sivakaivalya setiap hari (Kulke 1978:16). *Kamrateng jagat ta rāja* ini, menurut prasasti Sdok Kak Thom, akan dibawa pindah oleh raja-raja pemujanya, mulai dari raja Jayavarman III pengganti Jayavarman II, kemudian Yasodhara I, Jayavarman IV, hingga raja Udayadityavarman II (1050-1066) dengan masing-masing pendetanya yang masih keturunan Sivakaivalya termasuk pendeta Sadasiva, pendeta masa pemerintahan

raja Udayadityavarman II. Tujuannya adalah untuk melindungi raja-raja tersebut (Briggs 1952:81-89; Kulke 1978:14-16).

Ketika raja Yasovarman I (889-910) menjadi raja, yang pindah ke ibukota Yasodharapura dengan membawa *Kamrateng jagat ta rāja*, upacaranya dipimpin oleh pendeta Vamaśiva. Raja mendirikan kuil di atas bukit di pusat ibu kotanya dan disebut *Vnam Kantal* (bukit pusat), sebagai lambang gunung Mahameru (Kulke 1978:18).⁶⁾

Apa dan siapa yang dipuja pada upacara suci yang bersifat magis (*vidhi*) oleh pendeta Hiranyadāma telah banyak dibicarakan oleh para ahli, diantaranya G. Coedes (1943/46, 1964), Finot (1915), Phillipe Stern (1934), Filliozat (1966), H. Kulke (1978).

Coedes berpendapat bahwa raja adalah inkarnasi dewa tertinggi, dan disini adalah Siwa yang datang ke dunia untuk menjaga ketentraman umat manusia. Siwa diwujudkan sebagai lingga yang diletakkan di sebuah kuil di atas sebuah bukit lambang Mahameru yang disebut *Pnam Kantal* di Mahendraparvata. Untuk memperoleh kekuatan batin yang terdalam (*sūksma-antara-atman*) dari lingga Devarāja yang disebut *kamrateng jagat ta rāja*, harus dilakukan suatu upacara yang dipimpin oleh seorang pendeta khusus, dan pada masa Jayavarman II, upacara dilakukan oleh pendeta Sivakaivalya (Coedes 1968:100-103, Kulke 1978: 5-7).

Pendapat ini tidak sepenuhnya disetujui oleh para ahli lainnya, Filliozat misalnya membandingkan dengan keadaan di India berpendapat bahwa yang disebut *Kamrateng jagat ta rāja*, berarti “Raja dunia (*jagadīśvara*)” adalah dewa tertentu yaitu Siva, dan bukan raja-raja Khmer. Pendapat ini sesuai dengan pendapat Kulke, dalam prasasti Sdok Kak Thom, raja Jayavarman II disebut sebagai “*Kamrateng phdai karom*” yang berarti “pemimpin di bumi”, karena “*phdai karom*” berarti “dunia bawah, bumi”, sedangkan “*Kamrateng jagat ta rāja*” berarti “raja (dewa) pemimpin dunia”. Jadi ada perbedaan kedudukan antara raja Jayavarman dan Siva, yaitu “pemimpin di bumi” (Jayavarman) dan “pemimpin dunia” adalah Siva (Kulke 1978:23-24).

Walaupun ada anggapan bahwa Siva adalah “raja (dewa) pemimpin dunia”, namun pada masa raja Jayavarman IV (921/28-941), pada sebuah prasasti

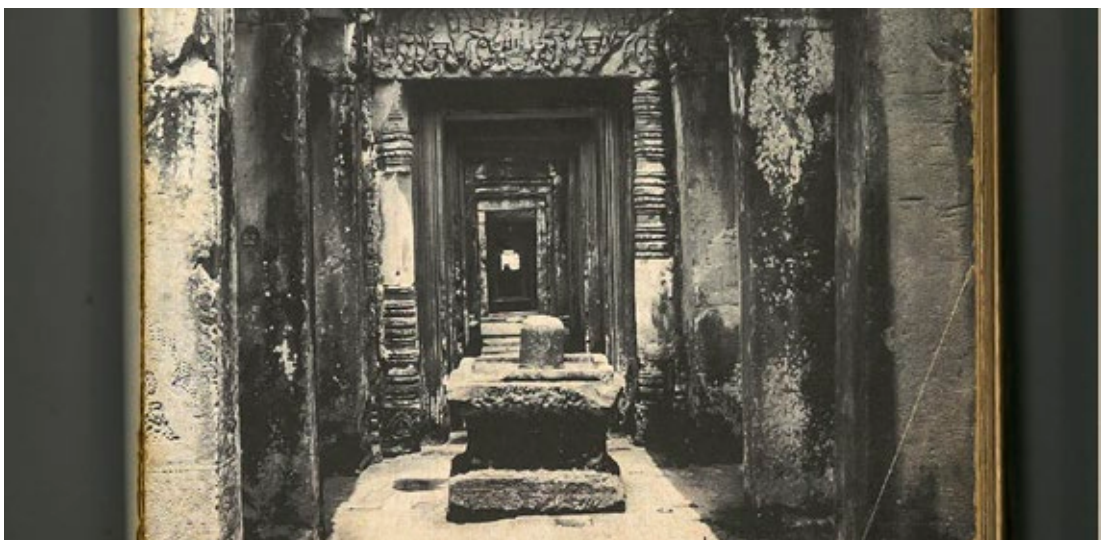
yang tidak berangka tahun yang ditemukan di Prasat Damrei, Kohker, mengemukakan bahwa raja (Angkor) adalah *amśa* (bagian) Siwa dan bukan Siwa sendiri. Demikian pula pandangan raja Rajendravarman pada sebuah prasastinya yang berangka tahun 948 Masehi. Pandangan ini diwujudkan dalam upacara *Devarāja*, dimana “kekuatan batin terdalam” (*sūksma antara atman*) raja” disatukan dengan Siva dalam bentuk lingga yang diletakkan dalam sebuah kuil di atas bukit pusat (*phnam kantal*), replika Mahameru.

Selain itu wujud “penyatuan” raja dan lingga terlihat pada nama lingga yang merupakan wujud Siva (Íśvara) tersebut *digabung* dengan nama raja yang sedang berkuasa, misalnya Indreśvara (raja Indravarman I), Yasodhareśvara, (raja Yasovarman) Rajendreśvara dan sebagainya. Dengan demikian, upacara *Devarāja* serta penyatuan nama raja dan “iśvara” (dewa) bertujuan sebagai legitimasi kedudukan raja serta menjadi pelindung yang bersangkutan. Disamping itu, ada tujuan lainnya yaitu ketika meninggal arwah raja tersebut akan “masuk” ke tempat Siva (Kulke 1978:33-36).

Selanjutnya menurut pendapat Kulke, dalam prasasti Sdok Kak Thom disebut bahwa pemujaan *Devarāja* (*Devarāja Cult*) dilakukan oleh pendeta Sivakaivalya, dan keluarganya melakukan puja di hadapan *Kamrateng jagat ta raja*. Dengan membandingkan dengan upacara pada kuil-kuil besar di India misalnya kuil Linggaraja di Orissa, upacara pemujaan Siva-lingga diadakan dengan membuat arca dari perunggu dalam salah satu aspek Siwa untuk diarak keliling kuil, sebagai “wakil” Siwa-Lingga yang tidak dibawa keluar kuil. Arca perunggu tersebut dinamakan “*calanti pratima*”. Kulke menduga bahwa upacara *Devarāja* di Angkor juga mengikut sertakan sebuah “*calanti pratima*”, bahkan kemungkinan yang dibawa pindah oleh raja-raja bukanlah lingga yang diresmikan oleh pendeta Hiranyadāma dan Sivakaivalya tetapi “*calanti pratima*” tersebut (Kulke 1978:24-36).

Konsep upacara Devaraja di Angkor

Berdasarkan data kesejarahan yang terkumpul, ternyata ada dua macam konsep yang berbeda mengenai upacara pemujaan *Devarāja* di Kamboja. Pertama konsep pemujaan *Devarāja* pada masa Jayavarman II, dan konsep kedua muncul sejak masa pemerintahan raja Jayavarman IV yang menganggap diri mereka adalah *amśa* (bagian) dewa Siva. Menurut prasasti Sdok Kak Thom, pemujaan *Devarāja* (*Devarāja Cult*) berupa pemujaan kepada “*kamrateng jagat ta rāja*” (raja (dewa) pemimpin dunia) telah dilakukan pada masa pemerintahan raja Jayavarman II di Mahendraparvata (bukit Mahendra) yang ada di tengah kota tersebut. Menurut beberapa pendapat, dewa tertinggi di Khmer waktu itu adalah Siva dan dari bukti arkeologis Siwa dalam bentuk lingga yang ditemukan pada masa Jayavarman II, sebagai terlihat pada sebuah lingga di bangunan berundak teras di Phnom Kulen (**foto 1**).



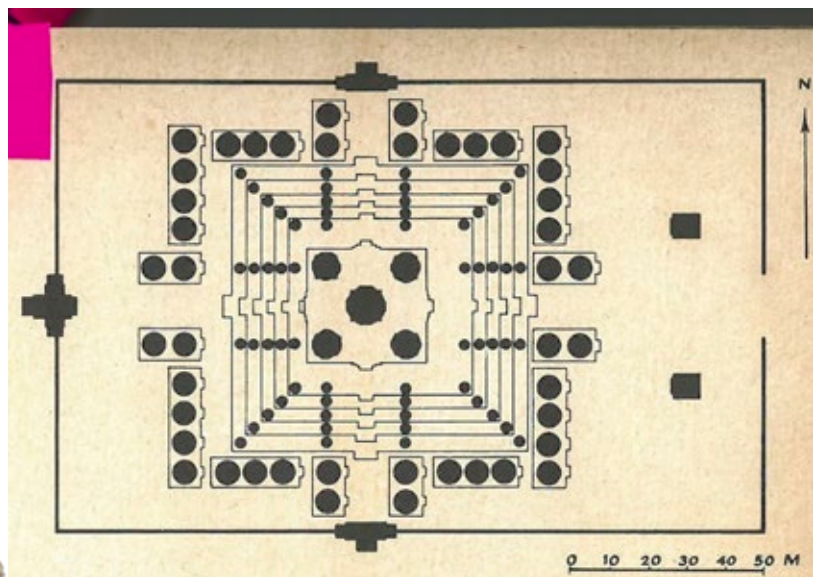
Upacara *Devarāja* yang bersifat Tantris dilakukan oleh pendeta Hiranyadāma yang didatangkan dari Janapada, upacara yang didasarkan pada empat buah buku Tantris. Pendeta ini mengajarkan upacara tersebut kepada pendeta Sivakaivalya, *purohita* raja Jayavarman II. Adapun tujuan upacara tersebut adalah pertama agar Kamboja terlepas dari kekuasaan Jawa dan kedua agar raja menjadi satu-satunya penguasa di dunia dan menjadi *cakravartin*. Tidak menyebut raja Kamboja identik dengan dewa Siva, karena yang dituju menjadi *cakravartin*, dan bukan menjadikan dirinya sama dengan Siva. Perbedaan kedudukan raja dan dewa ini terlihat pada sebutan raja Angkor, pada prasasti-prasasti raja adalah "*kamrateng phdai karom*" yang berarti "raja di bumi", sementara itu Siva dalam wujud lingga disebut "*kamrateng jagat ta raja*" yang berarti "raja (dewa) di dunia" (Kulke 1978:35).

Agama Saiva dan pemujaan lingga merupakan agama masa kerajaan Chenla dan awal Angkor. Bahkan sebelum Sivakaivalya menjadi *ācharya* (guru) dan *purohita* Jayavatman II, Sivakaivalya berdudukan sebagai pemimpin kuil pemujaan lingga di Indrapura (Briggs 1951:82). Keadaan ini mulai berubah pada masa Jayavarman IV yang menganggap raja adalah bagian (*amśa*) dari Siva, dan tidak identik dengan Siva. Tujuan upacaranya pun berbeda, yaitu pertama untuk melegitimasi kedudukannya sebagai raja, kedua agar raja mendapat perlindungan dari dewa, dan ketiga apabila meninggal akan "pergi" ke tempat dewa tersebut (Kulke 1978:38). Berdasarkan isi prasasti Sdok Kak Thom maupun prasasti raja-raja setelah Jayavarman II, mereka mengharapkan dapat tinggal di tempat dewa Siva atau Visnu, tergantung agama yang dipeluknya, dan tidak disebut nama-nama dewa lainnya. Hal ini tampak pada nama-nama anumerta raja-raja tersebut, antara lain:



Jayanarman II	(802-850)	anumerta Paramasiva
Jayavarman III	(857-877)	anumerta Visnuloka
Indravarman I	(877-889)	anumerta Isvaraloka
Yasovarman I	(889-900)	anumerta Paramasivaloka
Harsavarman I	(900-922)	anumerta Rudraloka
Rajendravarman	(... -968)	anumerta Sivaloka
Isanavarman II	(922-928)	anumerta Paramarudraloka
Jayavarman IV	(928-941)	anumerta Paramasivapatha
Harsavarman II	(941-968)	anumerta Brahmialoka
Suryavarman I	(1010)	anumerta Nirvanapada
Harsavarman III	(1066-1080)	anumerta Sadasivapada

Mereka masing-masing membuat satu atau lebih bangunan suci dan pada umumnya berbentuk bangunan berundak-teras. Sebagai contoh, bangunan Bakong dari masa raja Indravarman (**foto 2**), denah Phnom Bakheng dari masa raja Yasovarman I, (**foto 3**),





Baksei Chamkrong dari masa raja Harsavaman I (foto 4).



Bangunan Phimeanakas dibangun pertama kali oleh raja Rajenravarman dan dilanjutkan oleh raja Suryavarman I (foto 5).



Raja Suryavarman I sendiri membangun antara lain Bangunan Ta Keo (foto 6).

Bangunan-bangunan tersebut berbentuk bangunan undak-teras dengan beberapa menara pada teras-terasnya, didirikan di atas *phnam kantol*, dan merupakan tempat *kamrateng jagat ta rāja* (Briggs 1951:81-152, Rawson 1967:42-75).

Raja Jayavarman II sendiri tidak mengeluarkan prasasti, namun dari berita prasasti raja-raja setelahnya dan berita Cina, dikatakan Jayavarman II berhasil menaklukkan dan menenteramkan daerah sekitarnya. Ketika kembali dari Jawa sekitar tahun 800, ia tinggal di Indrapura dekat Sambhupura tempat asal keluarga Jayavarman II (Briggs 1951:82). Seperti telah dikemukakan pada awal tulisan ini, Jayavarman II berpindah-pindah ibu kota dari Indrapura, Amarpura, Hariharalaya dan yang terakhir di Mahendraparvata, dengan alasan tertentu, mungkin untuk keamanan (Briggs 1951: 91). Apabila benar Jayavarman II telah berhasil menaklukkan daerah-daerah sekitarnya, dan dengan upacara Devarāja Kamboja sudah terbebas dari kekuasaan Jawa, maka lingga Devarāja yang dipuja tersebut tidak lain adalah *jayastambha* atau *jayacihna-lingga* yaitu lingga tanda kemenangan.

Pengaruh Jawa pada Upacara Devaraja

Seperti telah dikemukakan terdahulu, prasasti Sdok Kak Thom membicarakan tentang Jayavarman II yang baru kembali dari Jawa, tetapi tidak dijelaskan mengapa Jayavarman tinggal di Jawa, apa sebagai tawanan, tamu, pelajar atau apa pun tidak jelas. Nama Jawa disebut dalam prasasti dalam kaitan dengan tujuan upacara pemujaan *Devarāja* yaitu “agar Kambhuja terlepas dari kekuasaan Jawa”. Oleh karenanya timbul berbagai dugaan para ahli bahwa jenis upacara Devarāja yang dilakukan oleh Jayavarman adalah salah satu pengaruh Jawa (Briggs 1951:84).

Namun untuk mengetahui benar tidaknya dugaan tersebut perlu kita ketahui terlebih dahulu tentang fungsi pemujaan Siwa-lingga di Jawa, khususnya pada abad 8-9 ketika Jayavarman ada di Jawa.

Pendapat bahwa “kultus Devarāja” pernah dikenal di Jawa, diajukan oleh F.D.K. Bosch dalam karangannya yang berjudul *Het Lingga Heiligdom van Dinaja*. Bosch beranggapan bahwa “kultus Devaraja” di Jawa terlihat pada pendirian

lingga di bukit Sthirangga oleh raja Sanjaya seorang raja Mataram Kuna, dalam prasasti Canggal tahun 732 Masehi. Namun dalam prasasti Canggal sendiri terdapat penjelasan tentang alasan pendirian lingga di bukit Sthirangga sebagai berikut:

.....sthirangga .vidite.prātisthipat parvate

lingam laksana.laksitam narapatiś śrī sanjayaś śāntaye //1//

(Poerbatjaraka 1954:50)

Terjemahan:

Ketika narapati Sri Sanjaya mendirikan di Sthirangga lingga dengan tanda-tanda Kesucian (untuk) ketenangan/keselamatan (Santiko 2010: 629).

Kalimat tersebut memberikan informasi bahwa lingga yang didirikan oleh raja Sanjaya di atas bukit Sthirangga bukan untuk memuja raja sebagai inkarnasi dewa, melainkan untuk memperoleh kemenangan/keselamatan bagi rakyatnya. Dengan demikian lingga tersebut adalah *jayacuhna-lingga* yaitu lingga tanda kemenangan, karena tanpa kemenangan, ketenangan tidak akan tercapai. Diperkirakan lingga tersebut terletak pada sebuah candi di gunung Wukir dan dipakai untuk memperingati kemenangan atas musuh-musuhnya agar ia memerintah dengan tentram (Sumadio II, 1993: 100-101). Keletakan candi di atas bukit atau di lereng gunung ada maknanya, karena gunung adalah lambang gunung Mahameru tempat tinggal para dewa. Candi-candi di Jawa kebanyakan terletak di lereng gunung/bukit. Apabila tidak ada bukit, tanah halaman candi ditinggikan, atau halaman candi induk lebih tinggi daripada halaman-halaman bagian luar, misalnya kompleks candi Prambanan.

Pada abad 8-9 M lingga di Jawa difungsikan sebagai *Jaya-stambha* atau *Jaya-cihna*, yang dibuktikan dengan temuan 7 buah prasasti di Ratu Baka. Lima di antaranya, memperingati pendirian lingga untuk pemujaan Siva dalam berbagai aspeknya yang terlihat pada nama-nama lingga tersebut, yaitu Haralingga, Krttivasalingga, Tryambakalingga, Sambhulingga dan Pinakin. Berdasarkan isi prasasti lingga tersebut dapat diketahui ada pertentangan perebutan kekuasaan antara Rakai Pikatan dengan seseorang yang disebut sebagai Rakai Walaing Pu Kumbhayoni. Rakai Walaing Pu Kumbhayoni kemudian mengungsi ke Bukit Ratu Baka dengan mendirikan beberapa lingga sebagai upaya magis untuk memperoleh kemenangan. Dua di antara kelima lingga tersebut terdapat sebutan "walaingagoptra" berarti "pelindung Walaing" terdapat pada prasasti Krttivasalingga, dan "walaingajetra" berarti "penakluk Walaing" terdapat pada prasasti Tryambakalingga. Hal ini menunjukkan bahwa lingga tersebut berfungsi sebagai *Jayacihna* atau *Jayastambha* (De Casparis 1956:244-279, 255; Sumadio II, 1993:127-132).

Penutup

1. Berdasarkan semua data yang telah dikemukakan, upacara pemujaan *Devarāja* pada jaman Jayavarman II adalah upacara pemujaan Siva dalam bentuk lingga, dengan tujuan "agar Kamboja terlepas dari kekuasaan Java" dan raja menjadi Cakravartin dan lingga *Devarāja* yang dipuja Jayavarman tidak lain adalah *Jayacihna-lingga*.
2. Identifikasi raja dengan dewa Siva atau *dewa lain tidak pernah* disebut dalam prasasti Sdok Kak Thom. Walaupun begitu ada usaha raja Jayavarman IV yang menganggap dirinya sebagai *amśa* (bagian) dari dewa Siva dan tujuan upacara *Devarāja* adalah untuk melegitimasi kedudukannya sebagai raja, untuk keselamatan mereka dan pandangan tersebut tetap berlanjut pada raja-raja masa Angkor. Mereka adalah bagian dari dewa, tetapi *tidak identik dengan dewa*. Seperti halnya raja-raja di Jawa, yang disebut sebagai "mantuk" atau pulang ke tempat dewa pelindungnya, berarti arwahnya telah mencapai *moksa*, maka raja-raja Angkor pun ketika meninggal akan "masuk" ke tempat dewa yang dipujanya.

3. Apabila benar pada sekitar tahun 800 Masehi Jayavarman baru kembali dari Jawa, maka pengaruh Jawa pada upacara *Devarāja* memang ada, yaitu memfungsikan lingga sebagai *Jayacihna* atau *Jayastambha* yaitu sebagai “lingga tanda kemenangan” dari musuh-musuhnya.
4. Upacara pemujaan *Devarāja* (*Devarāja Cult*) mempunyai *arti khusus* dan istilah ini baru muncul pada prasasti Sdok Kak Thom (bagian) yang berbahasa Sansekerta, untuk menyebut upacara memuja “*kamrateng jagat ta raja*” yaitu pemujaan Siva dalam bentuk lingga oleh raja-raja Angkor. Berarti tidak terkait dengan dewa-dewa lainnya, misalnya Indra, Kuvera, dan sebagainya.
6. Bangunan suci untuk menempatkan lingga atau arca perwujudan keluarga tersebut terletak di atas bukit pusat dan berbentuk bangunan berundak teras dengan beberapa menara pada sebagian terasnya. Namun ada pula yang tidak berbentuk undakan, misalnya Prasat Kravan, sPreah Ko, Banteay Srey, Angkor Vat.

Catatan

1. *Jayacihna-lingga* atau disebut juga *jayastambha* adalah lingga sebagai “tanda kemenangan”
2. Nama Jawa sering menimbulkan perdebatan para ahli, Jawa atau Sriwijaya. Menurut Prasasti Kalasan tahun 700 Saka/778 Masehi, raja Sailendra sudah ada di Jawa menjadi raja bawahan Rakai Panangkaran (Santiko 2013).
3. Pada prasasti Sdok Kak Thom, sepulang dari Jawa, Jayavarman menjadi raja (*kurung*) di Indrapura, dekat Sambhupura atau Sambor, Mekong bagian utara.
4. Dalam berita Arab, ketika maharaja Khmer kalah berperang dengan Zabag, maka raja-raja Khmer setiap pagi harus menghormat dengan membungkukkan badan mereka ke arah Zabag.
5. Menurut prasasti Sdok Kak Thom bagian bahasa Sansekerta, keempat sastra tersebut dikatakan sebagai “empat muka Tumburu” yaitu nama Gandharva yang menjadi mulut Siva dalam aliran Tantra.

Daftar Bacaan

- Briggs, Laurence Palmer. 1951. ***The Ancient Khmer Empire: Transaction of the American Philosophical Society***. Philadelphia: Literary Licensing.
- Coedes, G. 1968. ***The Indianized States of Southeast Asia***. Kuala Lumpur: University of Malaya Press
- Se Casparis, J.G. 1956. ***Selected Inscriptions from the 7th Century to the 9th Century A.D.***, Bandung: Masa Baru
- Filliozat, J. 1966. “New Researches on the Relations between India and Cambodia”. *Indica* (Heras Institute Bombay) III. pp. 95-106
- Finot, L. 1915. “L’Inscriptions de Sdok Kak Thom”. *BEFEO*. XV pp 53-106
- Freeman, Michael. 1992. *A Golden Souvenir of Angkor*. Monument Books.
- Kulke, Hermann, 1978. *The Devaraja Cult (Data Paper-Southeast Asia Program, C Cornell University; No. 108)*.
- Rawson, Phillips. 1967. *The Art of Southeast Asia*. New York & Washington: Frederick A. Praeger Publishers,
- Santiko, Hariani. 2010. “Agama Hindu Pada Masa Kerajaan Mataram (Abad VII-X Masehi)”. *Pentas Ilmu di Ranah Budaya, Sembilan Windu Prof. Dr.Edi Sedyawati*, Pustaka Larasan Tembi Rumah Budaya, hal.626-636.
- Sumadio, Bambang (ed.). 1993. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: Balai Pustaka.



Pelestarian Cagar Budaya di Era Otonomi Daerah

Oleh: **Yosua Adrian Pasaribu**
dan **Dhendy Wirando Pratama**
Sub Direktorat Registrasi Nasional



Kebijakan pemerintah berupa Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya menyatakan bahwa Cagar Budaya adalah warisan budaya bersifat kebendaan berupa Benda Cagar Budaya, Bangunan Cagar Budaya, Struktur Cagar Budaya, Situs Cagar Budaya, dan Kawasan Cagar Budaya di darat dan/atau di air yang perlu dilestarikan keberadaannya karena memiliki nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan/atau kebudayaan melalui proses penetapan. Pada bagian konsideran undang-undang tersebut juga dinyatakan bahwa pelestarian dan pengelolaan cagar budaya dilakukan dalam rangka memajukan kebudayaan nasional untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Berdasarkan pola pikir undang-undang tersebut, proses pelestarian cagar budaya dimulai dari penetapan suatu benda, bangunan, struktur, lokasi, atau satuan ruang geografis sebagai cagar budaya oleh bupati/walikota setempat. Selain cagar budaya yang telah ditetapkan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya, terdapat pula benda cagar budaya yang telah ditetapkan oleh menteri, gubernur, dan bupati/walikota berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya. Benda cagar budaya tersebut kini statusnya dikonversikan menjadi cagar budaya, sehingga saat ini pemerintah daerah wajib melestarikan cagar budaya tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang terbaru.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Pembagian Urusan Pemerintahan Bidang Kebudayaan, Pemerintah memiliki kewajiban dalam (a) registrasi nasional cagar budaya, (b) penetapan cagar budaya peringkat nasional dan penetapan cagar budaya yang berada di dua provinsi atau lebih, (c) pengelolaan cagar budaya peringkat nasional, dan (d) penerbitan izin membawa cagar budaya ke luar negeri. Pemerintah Provinsi memiliki kewajiban dalam (a) penetapan cagar budaya peringkat provinsi dan penetapan cagar budaya yang berada di dua kabupaten atau lebih, (b) pengelolaan cagar budaya peringkat provinsi, dan (c) penerbitan izin membawa cagar budaya ke luar daerah provinsi. Sementara itu, pemerintah kabupaten/kota memiliki kewajiban dalam (a) penetapan cagar budaya peringkat



Foto Udara Desa Bawömataluo di Kabupaten Nias Selatan

kabupaten/kota, (b) pengelolaan cagar budaya peringkat kabupaten/kota (di wilayah masing-masing), dan (c) penerbitan izin membawa cagar budaya ke luar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi. Meskipun sudah berjalan selama enam tahun, implementasi pelestarian cagar budaya secara otonomi daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah belum terlaksana secara optimal.

Merujuk kepada pengertian otonomi daerah itu sendiri bahwa otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam Sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia (Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan



Rumah Modern yang Berdampingan Secara Langsung dengan Rumah Adat di Kampung Tradisional, Nias



Daerah). Hingga saat ini, secara umum pemerintah daerah masih mewarisi pemahaman Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya yang menyatakan bahwa pelestarian Cagar Budaya merupakan tanggung jawab Pemerintah.

Pengabaian pelestarian cagar budaya dalam pembangunan di tingkat kabupaten/kota dan provinsi terutama terlihat dalam Peraturan Daerah Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota dan Provinsi. Pemerintah daerah pada umumnya memiliki beragam kepentingan terhadap wilayah yang padat akan potensi cagar

Jika pembangunan yang mengabaikan cagar budaya dibiarkan terus menerus, maka kampung-kampung tradisional seperti contoh kasus di atas dan cagar budaya secara umum akan hilang dalam beberapa tahun ke depan, berubah menjadi permukiman sub-urban yang kumuh dan tidak bersahaja. Padahal jika dilestarikan dan dikelola dengan baik, kampung-kampung tradisional atau daerah padat akan cagar budaya dapat menjadi destinasi pariwisata yang dapat mendorong terciptanya lapangan pekerjaan dan menambah pendapatan daerah sehingga tercapai peningkatan kesejahteraan masyarakat.



Suasana di Kampung Adat Desa Bawömataluo, Kabupaten Nias Selatan

budaya. Salah satu contoh, kampung-kampung tradisional di Kabupaten Nias Selatan yang banyak mengandung benda, bangunan, struktur, lokasi, dan satuan ruang geografis yang layak ditetapkan sebagai cagar budaya didera oleh pembangunan yang mengabaikan kebudayaan termasuk cagar budaya masyarakat setempat.

Perihal ini menarik untuk diangkat karena masyarakat di kampung tradisional tersebut adalah pewaris cagar budaya di kampung nenek moyangnya. Pembangunan dengan mengabaikan kebudayaan secara khusus cagar budaya di kampung tradisional dapat mengakibatkan krisis kebudayaan. Dampak tersebut juga dapat terlihat pada sikap generasi muda yang menganggap cagar budaya sebagai hal yang tidak penting dan ketinggalan zaman sehingga tidak bernilai untuk dilestarikan.

Langkah awal pelestarian cagar budaya di tingkat pemerintah daerah dapat dilakukan dengan pendaftaran dan penetapan cagar budaya oleh bupati/walikota. Hal ini mendesak untuk dilakukan karena dengan adanya register cagar budaya di pemerintah kabupaten/kota, kasus-kasus kehilangan cagar budaya, pencurian cagar budaya, pasar gelap barang antik, dan kerugian-kerugian lainnya dapat diminimalkan. Register cagar budaya di tingkat pemerintah kabupaten/kota juga dapat dijadikan sebagai dasar kebijakan pengelolaan cagar budaya di tingkat kabupaten/kota, baik berkaitan dengan pariwisata, lelang ekonomis, dan lain-lain yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pendapatan daerah.

Pemerintah pun turut serta dalam percepatan pendaftaran dan penetapan cagar budaya. Salah

satu langkah yang dilakukan yaitu membentuk sistem jejaring/*website* yang dapat digunakan oleh masyarakat untuk mendaftarkan objek miliknya sebagai cagar budaya. Sementara penetapan suatu objek sebagai cagar budaya membutuhkan Tim Ahli Cagar Budaya yang bekerja di pemerintah daerah. Tim Ahli Cagar Budaya merupakan kelompok ahli pelestarian dari berbagai bidang ilmu yang memiliki sertifikat kompetensi untuk memberikan rekomendasi penetapan, pemeringkatan, dan penghapusan cagar budaya kepada kepala daerah (Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya, Pasal 1, Angka 13). Dalam melaksanakan tugasnya, Tim Ahli Cagar Budaya dibantu oleh Tim Pendaftaran Cagar Budaya yang bekerja bagi pemerintah daerah. Tim tersebut bertugas untuk menyusun berkas pendaftaran objek yang diduga cagar budaya sebagai dasar kajian Tim Ahli Cagar Budaya.

Hingga Mei 2016, dari 548 Pemerintah Daerah di Indonesia, terdapat 228 Pemerintah Daerah yang membentuk Tim Pendaftaran Cagar Budaya, 8 Pemerintah Provinsi dan 30 Pemerintah Kabupaten/Kota yang telah membentuk Tim Ahli Cagar Budaya. Sementara itu, terdapat 7 Pemerintah Provinsi dan 23 Pemerintah Kabupaten/Kota yang telah mengikuti assesmen sertifikasi yang diadakan oleh Pemerintah. Jumlah ini tentunya sangat jauh dari harapan pelestarian cagar budaya yang berwawasan otonomi daerah! Tanpa keberadaan Tim Ahli Cagar Budaya tentu saja kabupaten/kota tidak dapat melestarikan cagar budaya di daerahnya, karena belum adanya objek yang ditetapkan sebagai cagar budaya selain yang sudah ditetapkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya.

Mengingat proses demokrasi pemilihan kepala daerah di Indonesia semakin disorot oleh publik, isu pelestarian cagar budaya di era otonomi daerah kini menjadi penting untuk diprioritaskan. Pengaturan pelestarian cagar budaya secara otonomi daerah relatif baru diterapkan, sehingga para calon kepala daerah diharapkan memperhatikan secara seksama mengenai pelestarian cagar budaya yang sudah menjadi kewajibannya terhadap masyarakat jika terpilih kelak!



Generasi Penerus Pelestari Budaya di Desa Bawömataluo, Kabupaten Nias Selatan

PERAN KOMUNITAS DALAM PELESTARIAN CAGAR BUDAYA

Oleh: **Djulianto Susantio**



Arkeolog, Penulis Lepas, dan Kelompok Pencinta Museum Indonesia (KPMI)

Salah satu disiplin yang diidentikkan dengan “ilmu menggali tanah” adalah arkeologi atau ilmu purbakala. Ciri khas pekerjaan arkeologi memang menggali tanah, dengan nama populer ekskavasi. Ekskavasi dilakukan dengan metode khusus agar konteks antara temuan yang satu dengan temuan lain tidak hilang. Ekskavasi mempertimbangkan beberapa hal berdasarkan petunjuk dari sumber-sumber lama ataupun dari masyarakat. Sumber-

sumber lama yang lazim digunakan adalah prasasti dan naskah kuno. Dari sumber-sumber itulah para arkeolog membuat hipotesis atau penafsiran ilmiah.

Masyarakat

Sampai kini masih terdengar banyaknya penemuan benda purbakala oleh masyarakat. Penemuan tidak disengaja memang sering kali terjadi di berbagai daerah. Ada yang paculnya terantuk batu ketika sedang menggali tanah untuk fondasi rumah. Ada yang linggisnya membentur benda keras sewaktu membuat lubang. Bahkan ada benda-benda purbakala yang menyembul ke permukaan secara tiba-tiba akibat banjir atau erosi.

Penemuan yang spektakuler pernah terjadi pada 1989. Ketika itu seorang pelajar SMP di Kabupaten Kediri, Jawa Timur, bernama Seger, yang sedang membantu ayahnya mencangkul sawah, menemukan benda emas berupa semacam penutup dada. Beratnya mencapai 1.163,90 gram dan diperkirakan berasal dari abad ke-11. Sekarang benda itu menjadi maskot Museum Mpu Tantular (Jawa Timur). Seger sendiri mendapat imbalan uang dari pemerintah dalam bentuk cek dan beasiswa sampai ke perguruan tinggi.

Penemuan yang lebih fantastis terjadi pada 1990 di Desa Wonoboyo, Klaten, Jawa Tengah. Benda-benda tersebut ditemukan oleh sejumlah pekerja penggali tanah sawah yang akan dijual sebagai tanah urukan. Temuan Wonoboyo itu berupa wadah, perhiasan, dan mata uang yang kesemuanya dimasukkan ke dalam sebuah guci. Menurut hasil penelitian, temuan arkeologis tersebut berasal dari abad ke-9. Kini Temuan Wonoboyo disimpan di Museum Nasional Indonesia.

Penemuan Candi Sambisari di Kabupaten Sleman, Yogyakarta, juga terjadi secara kebetulan. Ketika itu pada 1966 seorang petani yang sedang mengolah sawah, tiba-tiba merasa cangkulnya membentur batu berukir. Ternyata batu tersebut merupakan bagian dari reruntuhan candi. Selanjutnya tim purbakala mengadakan ekskavasi dan pemugaran.



Pada prinsipnya semua penemu benda purbakala mendapatkan hadiah dari pemerintah yang besarnya tergantung dari hasil kajian para pakar terhadap nilai benda temuan. Sayangnya sepanjang sejarah penelitian arkeologi, ekskavasi yang dilakukan secara sengaja belum pernah menemukan benda-benda kategori eksotik atau fantastik. Bahkan sering kali tidak menghasilkan apa-apa. Semuanya justru lebih banyak terkuak karena jasa para petani, kuli bangunan, dan penggarap tanah lainnya.

Perbuatan Negatif

Di satu pihak banyak kejujuran dimiliki masyarakat, di lain pihak dunia kepurbakalaan Indonesia kerap mengalami nasib kurang baik. Sampai kini masih saja terdengar berbagai perbuatan negatif oleh segelintir orang. Persoalan terbanyak adalah penggalian liar untuk mencari harta karun dan pencurian benda antik di berbagai situs, termasuk pemenggalan kepala arca dan bagian-bagian candi. Perbuatan negatif lain adalah vandalisme dan grafitisme.

Bukan hanya di darat, pencurian benda purbakala juga terjadi di laut/sungai. Perairan Indonesia yang maha luas menjadikan lokasi-lokasi itu sulit diawasi. Apalagi diketahui banyak kapal kuno yang membawa berbagai jenis komoditi dagang, tenggelam di wilayah perairan Nusantara berabad-abad lampau. Bahkan benda purbakala yang berada di museum pun, tak luput dari sasaran pencurian. Jadi, kejahatan bisa terjadi kapan saja dan di mana saja.

Banyaknya kasus tersebut jelas menunjukkan benda purbakala memiliki nilai istimewa. Sebutan barang antik atau benda kuno sering kali diidentikkan dengan harga mahal. Bagi sebagian orang, memang benda kuno merupakan investasi menggiurkan. Dengan memiliki benda kuno maka status sosial yang bersangkutan akan terangkat.

OPO TEGO REK ?
BAPAK IKI LAPOR NANG POLISI
IJENAN ??? *Ayoo! ndang bersatu!*
nggawe PETISI opo KOMUNITASMU
opo kumpulno dana / koin digawe biaya
operasional??
AYO! JARE KOEN AREK SUROBOYO!!!

Bp Trimulyo D Suryadi

foto rumah th 2011
saat digae cafe

Poster Ajakan untuk Melaporkan Kasus Pembongkaran Rumah Radio Bung Tomo, Didahului Orasi di Depan Gedung Grahadri Surabaya, Senin, 9 Mei 2016 (Sumber: Abdi Setiawan)



Salah Satu Poster tentang Sinawi Aksara Jawa Kuno. Beberapa Komunitas yang Menyelenggarakan Kegiatan Sejenis, Antara Lain Medang Kingdom Community, Tapak Jejak Kerajaan, Komunitas Jawa Kuno Sutasoma, dan Pelestari Sejarah dan Budaya Kadhiri (Koleksi Medang Kingdom Community)

Ironis pula, cagar budaya lain dalam bentuk bangunan semakin banyak ditelantarkan, bahkan dihancurkan karena dianggap tidak bermakna. Mungkin bagi sementara orang, bangunan kuno hanya menyimpan kenangan buruk semasa kolonial. Oleh karena itu, harus disingkirkan secepatnya dan digantikan bangunan modern yang bernilai ekonomi. Kasus yang paling santer baru-baru ini adalah bangunan bersejarah Rumah Radio Bung Tomo di Surabaya. Tiba-tiba saja pada 3 Mei 2016 para pemerhati sejarah melaporkan di media sosial bahwa bangunan bersejarah itu telah rata dengan tanah. Menurut pengecekan di lapangan, izin yang diberikan Pemerintah Kota Surabaya adalah untuk renovasi. Bisa jadi si pemilik baru menyamakan renovasi dengan pembongkaran total, padahal maknanya jauh berbeda.

Selama bertahun-tahun di berbagai kota, banyak bangunan kuno harus menyerah pada keadaan. Selain ambruk sedikit demi sedikit karena faktor alam dan cuaca, bangunan kuno juga tidak mampu membendung kecepatan pembangunan fisik, terlebih yang berlangsung di kota-kota besar. Padahal terdapat undang-undang yang mengatur keberadaan bangunan kuno, yakni Undang-

undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya yang menggantikan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya.

Meskipun sudah ada undang-undang, implementasinya belum diterapkan secara tegas. Banyak pelanggar Undang-Undang Cagar Budaya masih menghirup udara bebas tanpa sanksi berarti. Pihak penguasa daerah terkesan tidak memahami undang-undang tersebut, sehingga tidak memberikan efek jera kepada para pelanggar.

Pelibatan Publik

Pencurian atau pelecehan terhadap warisan budaya masa lalu masih sulit diberantas. Ini karena kawasan atau wilayah yang mengandung benda/bangunan kuno sangat luas. Kawasan itu terbentang dari Sabang di barat hingga Merauke di timur. Apalagi Nusantara pernah mengalami perjalanan budaya sangat panjang, mulai dari masa prasejarah (sebelum dikenalnya sumber tertulis), terus masuk ke masa Hindu-Buddha, hingga masa Islam dan masa kolonial. Dari keempat masa itulah, kita mewarisi banyak sekali warisan benda, belum lagi yang masih terpendam di dalam tanah.

Di pihak lain muncul keadaan yang menggembirakan. Di sejumlah daerah tumbuh berbagai komunitas yang mengusung visi "peduli sejarah dan budaya". Mereka menamakan diri komunitas *blusuker* dan *jejaker*. Dalam kegiatannya mereka mendokumentasikan sekaligus melestarikan temuan-temuan purbakala yang berserakan, bersuara lantang saat situs purbakala terancam oleh pembangunan fisik, dan secara swadaya membangun museum mini. Beberapa komunitas menyelenggarakan kegiatan yang disebut Sinawi Aksara Jawa Kuno secara gratis untuk masyarakat yang berminat. Sejumlah daerah juga ada Sekolah Budaya yakni pembelajaran budaya untuk masyarakat sekitar.

Mereka hanyalah masyarakat awam yang peduli akan peninggalan-peninggalan warisan leluhur. Pendanaan mereka tidak didukung dari pemerintah, melainkan urunan semampunya. Jelas, pelibatan publik amat penting. Menurut

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya, masyarakat sudah seharusnya dilibatkan dalam upaya pelestarian. Tentu alangkah baiknya apabila pemerintah mengalokasikan dana untuk komunitas-komunitas yang telah aktif berperan menyelamatkan warisan-warisan masa lalu itu. Ini agar kegiatan mereka tidak mandek terkendala oleh dana.

Arkeologi Publik

Masyarakat termasuk komunitas pelestari sejarah dan budaya, amat berperan untuk melestarikan peninggalan-peninggalan masa lampau, baik yang berada di dalam tanah maupun yang sudah berada di atas tanah. Percepatan pembangunan yang merobohkan atau hampir merobohkan bangunan lama, sering kali mendapat perlawanan dari berbagai komunitas tersebut. Sekadar gambaran, pembangunan pabrik baja di Kawasan Trowulan, berhasil digagalkan karena upaya masyarakat. Pembangunan pabrik di sejumlah daerah—karena dipandang akan berdampak negatif pada situs cagar budaya—juga mendapat tentangan dari berbagai komunitas.

Upaya pelestarian situs cagar budaya yang dilandasi kaidah-kaidah keilmuan baru muncul pada 1970-an. Menurut Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya tercakup ke dalam pelestarian adalah perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatan. Dari ketiganya, tentu saja yang terpenting adalah perlindungan karena menyangkut pengamanan data arkeologi.

Upaya perlindungan situs dan tinggalan arkeologis tercermin dari berbagai istilah yang kerap dipergunakan, antara lain *rescue-archaeology*, *contract-archaeology*, *conservation-archaeology*, *preservation-archaeology*, *salvage-archaeology*, dan *public-archaeology*. Istilah-istilah tersebut secara umum bisa dikatakan tercakup dalam arkeologi publik.



Arca Ganesha
Diamankan di Kamar
Tidur Seorang Warga
(Sumber: Medang
Kingdom Community)

Istilah arkeologi publik pertama kali dikemukakan oleh McGimsey dalam bukunya, *Public Archaeology* (1972). Konsep dasarnya adalah masa lalu itu milik siapa saja. Karena kita tidak bisa mengingkari masa lalu, maka kita selalu berkepentingan dengan masa lalu. Namun hal ini tentunya bukan berarti siapa saja boleh mencemarkan warisan-warisan masa lalu.

Berkomunikasi dengan masyarakat merupakan tugas utama arkeologi publik. Tanpa komunikasi tersebut, akan sia-sia sajalah upaya kita untuk melindungi situs dan tinggalan arkeologis. Arkeologi publik harus mampu menyadarkan dan meyakinkan masyarakat atas pentingnya situs dan tinggalan arkeologis. Karena itu arkeolog harus bersikap aktif, jangan hanya reaktif.

Di belahan Barat keberadaan arkeologi publik berhasil baik berkat partisipasi masyarakat awam. Jelas karena wawasan, tingkat pendidikan, dan pola pikir mereka sudah terbentuk sejak dini. Institusi pendidikan berperan besar. Begitu pun lembaga-lembaga nirlaba, seperti *Heritage Society* atau *Heritage Foundation*.

Pada dasarnya arkeologi publik ditulungpungungi oleh arkeolog-arkeolog profesional. Namun yang lebih berperan justru adalah arkeolog-arkeolog amatir, yakni masyarakat awam yang tidak berlatar pendidikan arkeologi, namun diberi pengarahan tentang arkeologi oleh para arkeolog profesional. Banyak artefak dan situs purbakala terselamatkan



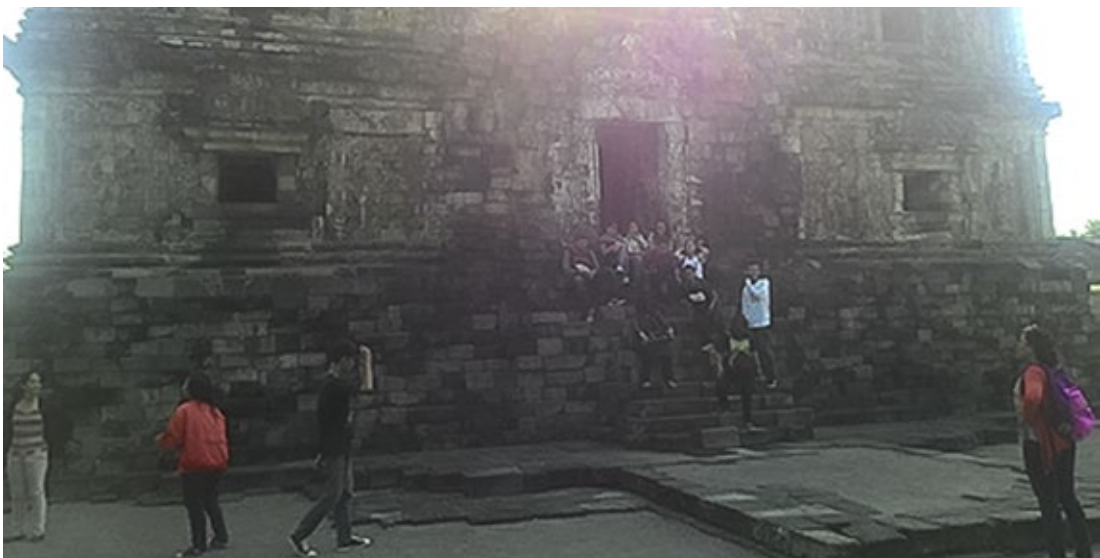
Warga Masyarakat yang Senang Blusukan ke Berbagai Kepurbakalaan (Sumber: Soleh Hoetama)

berkat pemantauan yang terus-menerus oleh masyarakat. Selama sepuluh tahun sejak awal pengenalannya, arkeologi publik berhasil menyelamatkan sejumlah situs dari proyek-proyek pembangunan fisik.

Arkeologi publik di Indonesia mulai dikembangkan pada 1980-an. Awalnya berupa berbagai acara di stasiun televisi TVRI dan pameran-pameran keurbakalaan di seluruh Indonesia. Saat ini beberapa instansi arkeologi sudah melibatkan masyarakat dalam kegiatan sekolah lapangan dan sosialisasi arkeologi.

Ironisnya, upaya keras itu sampai sekarang belum membuahkan hasil yang memuaskan. Terlihat pencemaran terhadap peninggalan-peninggalan purbakala terus terjadi. Kemungkinan aktivitas negatif ini berlangsung terus-menerus karena kurangnya tenaga pengawas, penyuluh, penjaga, pelestari, dan sebagainya, di samping belum adanya kesadaran dari segolongan masyarakat.

Sudah saatnya peran komunitas dalam dunia arkeologi ditingkatkan sebagai mitra pemerintah. Banyaknya tumbuh komunitas yang bergerak di bidang sejarah dan budaya menunjukkan bahwa sebenarnya kalangan nonarkeologi pun berperan penting dan peduli pada kesejarahan dan keurbakalaan.



Peserta Blusukan Candi (Sumber: Nugroho Wibisono)



PERAN DOKUMENTASI UDARA DAN KOMUNITAS DRONE

Dalam PELESTARIAN CAGAR BUDAYA di Bali

Oleh: **IGA Gde Artanegara**
Staf Balai Pelestarian Cagar Budaya Bali



Dokumentasi merupakan salah satu kegiatan pelestarian cagar budaya yang menjadi kunci penting dari setiap perubahan cagar budaya yang terjadi dari waktu ke waktu. Selain itu, dokumentasi pun dapat menjadi sumber informasi keberadaan dan ancaman yang terjadi dan akan terjadi terhadap cagar budaya itu sendiri. Salah satu contoh, pada saat pengusulan warisan budaya subak di Bali yang merupakan salah satu situs warisan dunia, dilakukan proses pengambilan gambar udara terkait luasan situs maupun cagar budaya yang ada di sekitar subak. Dalam proses pengambilan gambar udara di Kawasan Jatiluwih, tim menggunakan pesawat helikopter yang disewa dengan biaya yang sangat mahal sementara pengambilan gambar terbatas. Keterbatasan tersebut disebabkan posisi di dalam pesawat helikopter dan juga kencangnya angin sehingga hasil gambar yang didapat kurang memuaskan.

Saat ini ada fasilitas yang jauh lebih efektif dan efisien, yaitu *drone*. *Drone* atau pesawat UAV (*Unmanned Aerial Vehicle*) merupakan pesawat tanpa awak yang dikendalikan jarak jauh dengan menggunakan komputer atau *remote control*. Kini, *drone* digunakan pada berbagai bidang ilmu pengetahuan, termasuk bidang ilmu arkeologi. Besarnya manfaat penggunaan *drone* dalam bidang ilmu arkeologi, maka *drone* menjadi bagian penting dalam dokumentasi pelestarian cagar budaya.



Drone (Unmanned Aerial Vehicle)
(Sumber: Balai Pelestarian Cagar Budaya Bali, 2016)

Drone tidak hanya dimanfaatkan dalam pengambilan gambar dan video saja, namun dapat digunakan pula sebagai alat pemetaan maupun pembuatan model tiga dimensi. Pemetaan menggunakan *drone* mampu menjangkau wilayah yang cukup luas dengan menggunakan *fully autopilot* (kontrol otomatis penuh).

Pengambilan gambar dari atas udara menghasilkan dokumentasi lansekap yang lebih luas dan menarik. Pentingnya informasi dari gambar yang dihasilkan oleh *drone* akan sangat menunjang dalam pelestarian cagar budaya, seperti melihat ancaman vegetasi di sekitar cagar budaya, desakan pemukiman ke dalam zona inti, dan lain sebagainya.



Foto Udara Taman Ujung Karangasem
(Sumber: Balai Pelestarian Cagar Budaya
Bali, 2016)



Pemetaan Udara (Aerial Mapping) (Sumber: www.infiniteaerial.com)





Komunitas *drone* di Indonesia sudah cukup banyak termasuk di Bali salah satunya yaitu *Bali Drone Community*. Beberapa kegiatan yang dilakukan oleh komunitas tersebut seperti pembuatan foto dan video udara (*aerial photo and video hunting, aerial video*) maupun pemetaan udara (*aerial mapping*). Hasil dari beberapa kegiatan komunitas maupun perorangan ditampilkan melalui media internet, koleksi pribadi, hingga pameran foto. Kegiatan pendokumentasian yang dilakukan oleh komunitas secara tidak langsung memperkenalkan cagar budaya secara khusus di Bali.

Pemerintah pun telah mengatur penerbangan *drone* dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 90 Tahun 2015 tentang Pengendalian Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara yang Dilayani Indonesia. Peraturan tersebut bertujuan untuk meningkatkan keselamatan penerbangan dari kemungkinan bahaya yang ditimbulkan dari pengoperasian *drone*. Sementara, di Bali terdapat beberapa situs cagar budaya yang memiliki peraturan terkait pelarangan melintasnya *drone* di zona inti tanpa izin terbang dari pemerintah desa setempat. Perihal ini mendukung keterawatan situs cagar budaya dari benturan *drone* yang tidak bertanggung jawab.

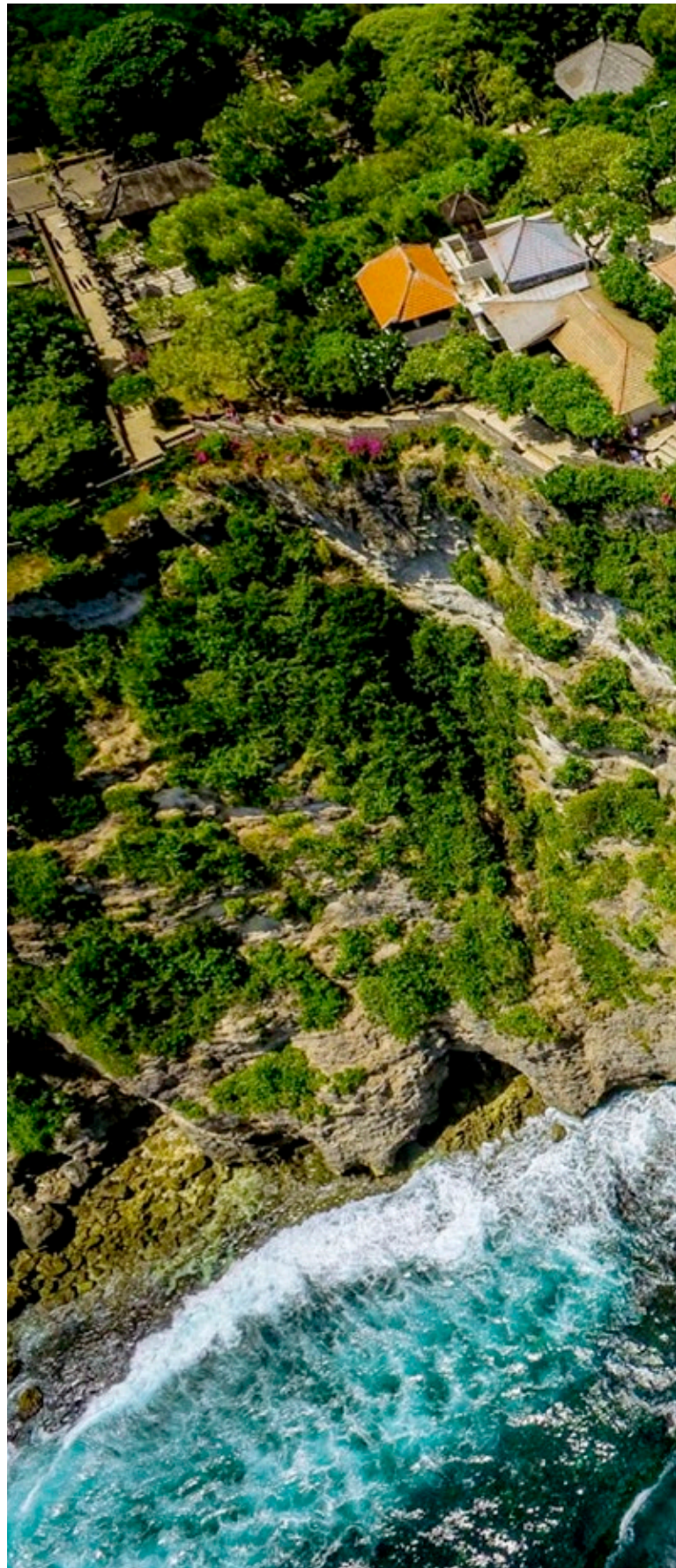




Foto Udara Pura Uluwatu
(Sumber: Balai Pelestarian Cagar
Budaya Bali, 2016)

NAPAK TILAS SITUS BERSEJARAH

SEBAGAI UPAYA PENGENALAN PUBLIK PADA PELESTARIAN CAGAR BUDAYA

Oleh: **Kuswanto**
(Staf BPCB Jatim)





Foto Napak Tilas situs-situs peninggalan Raja Airlangga di Lamongan Jawa Timur.

Pendahuluan

Sebagian besar dari cagar budaya sebelumnya merupakan sesuatu yang tidak terpakai lagi atau ditemukan dalam kondisi yang sudah tidak digunakan, terbuang, terbengkalai, bahkan ada yang terpendam tanah sehingga dapat dikatakan sebagai sampah. Banyak orang awam menganggapnya sebagai barang kuna, usang, rusak, dan tidak prestise untuk dipertahankan keberadaannya. Mungkin hanya segelintir orang yang mengetahui nilai penting dari cagar budaya yang menganggapnya penting untuk dilestarikan.

Perbedaan persepsi di kalangan masyarakat tentang pelestarian cagar budaya perlu dicari solusi agar masyarakat dapat memahami tentang pentingnya pelestarian cagar budaya. Sosialisasi dan publikasi tentang pentingnya pelestarian cagar budaya kepada masyarakat perlu dilakukan secara terpadu dan terus menerus kepada semua komponen masyarakat.

Undang-undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang cagar budaya mengamanatkan bahwa pelestarian cagar budaya menjadi tanggung jawab bersama semua komponen bangsa. Paradigma baru dalam pelestarian cagar budaya ini akan lebih berorientasi pada pengelolaan kawasan, partisipasi masyarakat, desentralisasi pemerintahan, perkembangan, serta tuntutan dan kebutuhan hukum dalam masyarakat (Penjelasan UU No. 11/2010). Peran serta publik dalam pelestarian cagar budaya menjadi elemen penting demi berhasilnya upaya pelestarian cagar budaya. Oleh karena itu, masyarakat harus mengenal dan mengetahui tentang cagar budaya agar dapat ikut serta dalam pelestariannya.

Publik maupun kelompok masyarakat (komunitas) yang peduli terhadap pelestarian cagar budaya perlu mendapat apresiasi dan perhatian untuk ikut serta dalam pelestarian cagar budaya. Masyarakat luas juga perlu dikenalkan pada pentingnya pelestarian cagar budaya sehingga dapat memahami dan mau mengerti tentang pelestarian cagar budaya. Sosialisasi tentang pelestarian cagar budaya perlu dilakukan kepada seluruh lapisan masyarakat dengan berbagai program yang dapat melibatkan banyak unsur masyarakat.

Berbagai program dan kegiatan dapat dilakukan dalam rangka pengenalan publik kepada upaya pelestarian cagar budaya. Agar semua lapisan masyarakat mengetahui dan mengerti tentang pentingnya pelestarian cagar budaya. Napak Tilas situs bersejarah merupakan salah satu bentuk program yang dapat mendukung upaya pelestarian cagar budaya dengan melibatkan banyak unsur di masyarakat.

Napak Tilas Situs Bersejarah

Kata napak tilas berasal dari Bahasa Jawa, dari kata "tapak" yang berarti bekas kaki dan kata "tilas" yang artinya bekas dari seseorang. Sehingga napak tilas dapat diartikan sebagai bekas atau jejak dari perbuatan yang pernah dilakukan oleh seseorang di suatu tempat. Sementara itu, yang dimaksud dalam hal ini adalah "Napak Tilas Situs Bersejarah" sebagai kegiatan berkunjung ke situs-situs bersejarah dengan berbagai maksud dan tujuan.

Kegiatan napak tilas ke tempat-tempat bersejarah sebenarnya sudah banyak dilakukan oleh sebagian masyarakat dalam berbagai bentuk dan sebutan seperti ziarah, lawatan sejarah, kunjung situs, jelajah situs, dan sebagainya. Berbagai kegiatan tersebut pada dasarnya hampir sama yaitu berupa kegiatan mengunjungi tempat-tempat bersejarah sesuai dengan tujuan masing-masing.

Berbagai bentuk kegiatan napak tilas dapat digunakan sebagai sarana sosialisasi tentang pentingnya pelestarian cagar budaya kepada masyarakat. Bentuk kegiatan napak tilas perlu dikemas tidak hanya sekedar berkunjung ke situs-situs bersejarah, tetapi juga perlu dibuat kegiatan lain yang memiliki nilai berkaitan dengan situs yang dikunjungi. Kegiatan-kegiatan yang sifatnya ringan tetapi mengena dan mengarah pada aspek pelestarian cagar budaya perlu dibuat di sela-sela kegiatan napak tilas. Rembug budaya, cangkrukan budaya, atau obrolan budaya bersama masyarakat sekitar cagar budaya dapat dilakukan untuk menambah wawasan masyarakat. Dengan demikian nilai penting cagar budaya dapat tersampaikan ke masyarakat yang diharapkan akan dapat membantu dalam upaya pelestarian cagar budaya.

*Foto kunjung situs Majapahit di
Trowulan Jawa Timur.*





Foto diskusi budaya di sela-sela kegiatan napak tilas.

Napak Tilas Sebagai Penguat Identitas Masyarakat

Napak tilas situs bersejarah dapat mengingatkan dan menguatkan akar budaya suatu masyarakat. Kesamaan perasaan suatu kelompok masyarakat terhadap suatu tempat atau situs bersejarah akan dapat menimbulkan identitas bersama, sehingga akan dapat menciptakan kerukunan dan kebersamaan dalam masyarakat (Ashworth dan Graham, 2005: 3). Lanskap budaya (situs bersejarah) dapat diinterpretasikan dalam hubungannya dengan agen sosial dan politik serta bentuk-bentuk memori sosial. Identitas yang terkait dengan suatu tempat merupakan hal kompleks dan tergantung pada berbagai faktor seperti makanan khas, produk, pemandangan alam dan lingkungan binaan (Tilley, 2006: 8). Menurut Huigen dan Meijering (2005: 20) warisan budaya (cagar budaya) merupakan karakteristik tempat yang luar biasa bagi pembentukan identitas suatu masyarakat.

Identitas yang berasal dari akar budaya yang sama seperti cagar budaya perlu dimiliki oleh masyarakat

agar dapat terhindar dari kehilangan jati diri serta tidak hanyut terseret dalam arus globalisasi. Kebutuhan akan identitas budaya secara tidak langsung dapat mendorong masyarakat untuk peduli terhadap pelestarian cagar budaya sebagai warisan bersama, sehingga mereka merasa bahwa sesungguhnya warisan budaya itu menjadi identitas budayanya (Magetsari, 2011: 5).

Menurut Schiffer dan Gummerman (1977: 244-245) antara masyarakat dengan cagar budaya seringkali memiliki keterikatan batin yang kuat, sehingga cagar budaya dapat dijadikan sebagai lambang eksistensi dan simbol identitas. Nilai penting sebagai lambang identitas yang ada dalam cagar budaya tidak dapat diketahui tanpa ada usaha untuk menggali dan menemukannya. Oleh karena itu, kegiatan napak tilas situs bersejarah dapat digunakan sebagai salah satu sarana untuk mengenalkan, menemukan, dan menguatkan kembali identitas suatu masyarakat. Penemuan kembali identitas bersama suatu masyarakat yang terkandung dalam suatu cagar budaya diharapkan dapat mempererat kerukunan dalam kehidupan berbangsa dan bernegara karena merasa memiliki memori kolektif yang sama.

Kegiatan napak tilas situs bersejarah tampaknya mempunyai efek yang positif dalam rangka

pelestarian cagar budaya. Kegiatan ini selain dapat digunakan sebagai sarana sosialisasi tentang nilai penting pelestarian cagar budaya, juga dapat digunakan sebagai wahana untuk memperkuat identitas budaya masyarakat. Kegiatan kunjung situs ataupun ziarah situs bersejarah disertai program-program diskusi ringan yang berkaitan dengan situs bersejarah yang dikunjungi akan dapat menambah wawasan bagi masyarakat tentang pentingnya pelestarian cagar budaya.

Penutup

Napak tilas situs bersejarah merupakan kegiatan mengunjungi situs-situs bersejarah dengan maksud dan tujuan tertentu. Kegiatan napak tilas yang melibatkan banyak unsur di masyarakat dapat digunakan sebagai sarana untuk mengenalkan tentang upaya pelestarian cagar budaya kepada masyarakat. Apabila masyarakat mengenal lebih baik tentang nilai penting cagar budaya diharapkan dapat menumbuhkan rasa memiliki sehingga mau ikut berperan serta dalam pelestariannya.



Foto jelajah situs Majapahit di Trowulan Jawa timur.



Foto ziarah ke makam para Wali salah satu bentuk napak tilas situs bersejarah.



Cagar budaya sebagai bukti nyata peradaban suatu masyarakat merupakan memori kolektif dari masyarakat yang bersangkutan. Kenangan bersama suatu masyarakat terhadap situs bersejarah dapat digunakan sebagai penguat identitas budaya masyarakat yang diharapkan dapat menjadi penguat persatuan dan kerukunan hidup bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

Daftar Pustaka

- Ashworth, G.S. dan Graham, Brian. 2005. Sense of Places: Sense of Time. Aldershot, England: Asgate Publishing Limited.
- Magetsari, Noerhadi. 2011. Museum di Era Pasca Modern, disajikan dalam Seminar Towards Indonesia Post Modern Museum, Departemen Arkeologi Universitas Indonesia. Hal.1-14.
- Meijering, Louise dan Huigen, Paulus PP. 2005. Making Places: A Story of De Venen. Gower Plubhising Ltd.
- Schiffer, Michael. B. dan George .J. Gummerman (ed). 1977. Conservation Archaeology, A Guide for Cultural Recources Management Studies. New York : Academic Press.
- Tilley, Christophor. 2006. Identity, Place, Landscape and Heritage. Journal of Material Culture. Hal. 7-32.



PENYELAMATAN KAPAL KARAM

NANJAI

NO.1

GUANGZHOU,
CHINA

Oleh: **Andini Perdana**
(Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman)



Nanhai No.1 Shipwreck adalah sebuah Kapal Karam Kuno yang diperkirakan berasal dari *Southern Song Dynasty* (1127-1279) dan terendapkan dengan baik di dasar laut selama lebih dari 800 tahun. Diperkirakan mengangkut 60.000-80.000 artefak yang terdiri dari keramik, emas, koin, dan peralatan dari perak sekaligus merupakan bukti hubungan antar China dengan Timur Tengah dan Eropa.

Penemuan Kapal Nanhai No.1 bermula pada Agustus 1987, ketika *Guangzhou Marine Rescue and Salvage Bureau, Ministry of Communication* bersama *Tim Maritime Exploration and Recoveries PLC (MER PLC)*, sebuah perusahaan eksplorasi laut dari Inggris sedang melakukan pencarian kapal karam abad 18 *Rhynsburg* di laut Yangjiang. Sekitar 20 NM dari Dongping, dekat Pulau Shang Chuan, Yangjiang. Kapal dari masa Dinasti Song ini lengkap dengan artefak didalamnya. *State Administration of Cultural Heritage* menyebut kapal karam tersebut dengan nama *South China Sea No.1* (Hongzao Ma, Xue Guirong; 2010: 2) atau Nanhai No 1 (Wu Jiangcheng, 2010: 1).

Pengangkatan kapal dilakukan pada tanggal 28 Desember 2007 setelah diteliti sejak pertama kali ditemukannya. Kapal ini kemudian di tempatkan di *Crystal Palace*. *Crystal Palace* merupakan sebuah ruang berbentuk kolam kaca di *Guangdong Maritime Silk Road Museum* yang berlokasi di Pulau Hailing, Kota Yangjiang, Provinsi Guangdong, Guangzhou, China. Selain sebagai "rumah baru", museum ini juga penanda berhasilnya pengangkatan Nanhai No.1 dari dasar laut.

Pengangkatan Kapal Nanhai No.1 dapat dikatakan berhasil dan merupakan peristiwa yang signifikan bagi Arkeologi Bawah Air China. Akibat jarak pandang bawah air di Pulau Yangjiang adalah nol, maka metode penyelamatan bawah air yang biasa dilakukan, seperti pengukuran, ekskavasi, dan pengangkatan manual tidak dapat dilakukan (Hongzao Ma, Xue Guirong; 2010: 2). Muncullah sebuah ide, untuk mengangkat kapal ini dari dasar laut yang kemudian dituangkan dalam *Integral Salvage Plan*. Metode pengangkatan ini dipilih dengan berbagai pertimbangan yang matang dan tentu saja dengan tingkat resiko yang tinggi pula. *Integral Salvage Plan* sendiri merupakan cara

pengangkatan kapal beserta artefak dan sedimen dibawahnya dan dipindahkan ke Crystal Palace.

Proses pengangkatan kapal dari dasar laut merupakan sesuatu yang unik dan mungkin belum pernah dilakukan dalam dunia arkeologi bawah air di Indonesia. Artikel ini mendeskripsikan proses pengangkatan Kapal Karam Nanhai No.1 dari dasar laut ke Crystal Palace–Guangdong Maritime Silk Road Museum dan proses ekskavasinya. Penulisan artikel ini didasarkan atas berbagai referensi, materi Workshop for ASEAN Museum and Archaeological Professionals yang dilaksanakan Guangzhou, People's Republic of China, 4-17 September 2016, dan informasi pada saat kunjungan ke Guangdong Maritime Silk Road Museum. Meskipun pengangkatannya telah lama dilakukan yaitu Desember 2007, namun pemikiran dan proses pengangkatan masih relevan hingga saat ini.



Survei dan Integral Salvage Plan

Penemuan dan pengangkatan Nanhai No.1 merupakan usaha yang signifikan untuk arkeologi bawah air di China. Menurut beberapa ahli, Nanhai No.1 bukan hanya kapal yang tua, besar, dan terendapkan dengan baik di dasar laut, namun merupakan bukti kapal dagang yang memuat banyak artefak didalamnya. Survei yang dilakukan pada tahap awal penyelamatan ini menghasilkan data:

- a Dimensi kapal diperkirakan 30,4 m x 9,8 m x 4,2 m;
- b Material kapal adalah kayu;
- c Muatan terbanyak adalah keramik;
- d Posisi kapal adalah N20 30,6 18'/E112 22.176' ;
- e Posisi kapal tidak seimbang, bahkan kedua sisi kapal tenggelam di dalam lumpur sekitar 1 meter. Akumulasi lumpur pada haluan kapal dan bagian belakang kapal menyebabkan kapal hanya terlihat sekitar 1-2 meter didasar laut;
- f Kedalaman air sekitar 22-24 m dan struktur geologi dasar laut adalah lumpur pada bagian atas dan endapan lumpur pada bagian bawah;
- g Jarak pandang bawah air sangat kurang, hampir 0, kecuali pada bulan Maret sampai April tiap tahun (Wu Jiangcheng, 2010: 1-2).

Selain survei dilakukan juga berbagai penelitian bawah air secara terus menerus. Pada tahun 2002, artefak yang diangkat dari kapal ini cukup banyak. Namun sangat disayangkan, penelitian yang dilakukan selama bertahun-tahun tersebut, belum dapat mengangkat dan menyelamatkan semua artefak yang ada pada kapal karam tersebut.

Setelah dicermati penerapan metode arkeologi bawah air yang biasa dilakukan yaitu, survei, perekaman data, ekskavasi, dan pengangkatan temuan, menjadi kurang efektif pada proses penyelamatan ini. Hal ini dikarenakan rangka kapal lambat laun akan rusak, jarak pandang bawah air adalah nol dan cuaca buruk yang menyebabkan penyelaman menjadi beresiko, dan lamanya penyelaman memerlukan anggaran ekskavasi yang lebih besar (Wu, Jiangcheng, 2010: 1).



Artefak yang diangkat dari Kapal Nanhai No.1 pada tahun 2002 (Sumber: Hongzao, Ma 2010: 5)

Atas dasar pertimbangan tersebutlah kemudian sebuah *Integral Salvage Plan* kapal Nanhai No.1 kuno ini dibuat pertama kalinya pada tahun 2003. Setelah tujuh kali direvisi dan 4 kali uji coba, akhirnya *Integral Salvage Plan* siap direalisasikan (Hongzao Ma, Xue Guirong; 2010: 2). Konsep dasar *Integral Salvage Plan* yaitu:

Menentukan posisi kapal dan meletakkan kontainer baja berbentuk segi empat yang bagian bawahnya tidak beralas dan berlubang pada kedua sisinya sesuai dengan posisi kapal.

Menenggelamkan kontainer baja disepanjang badan kapal, sehingga menutupi keseluruhan badan kapal.

Menggali lumpur di sekitar kontainer baja kemudian merangkai tiang baja melalui lubang yang terletak di sisi kanan dan kiri bagian bawah kontainer. Setelah tiang dirangkai, maka kontainer berisi kapal dianggap telah tertutup (pada bagian bawahnya) disebut *steel protective container*.

Menggunakan kapal *semi-submersible*, kontainer berisi Kapal Nanhai No.1, artefak, dan sedimennya diangkat dari dasar laut dan dibawa ke *Crystal Palace*.

Menempatkan kontainer di *Crystal Palace* untuk diekskavasi, diteliti, dan dikomunikasikan/dipamerkan kepada pengunjung museum.

Pada tahun 2005 dilakukan uji coba terhadap metode ini oleh *Guangdong Provincial Institute of Cultural Relics and Archaeology* bekerjasama dengan *Naval Architecture and Ocean Engineering*

Institute of South China University of Technology dan uji coba berhasil.

Penyelamatan dilakukan pada bulan April sampai bulan Desember 2007. Tim penyelamat harus berhadapan dengan cuaca, lingkungan sekitar, dan teknologi yang ketiganya tidak dapat diprediksi secara pasti. Mereka berhadapan dengan musim angin topan, dan harus merangkai tiang baja di bagian bawah kontainer dengan kondisi jarak pandang nol.



Integral Salvage Project Kapal Nanhai No.1 (Hongzao Ma, 2010: 32)

Proses Pengangkatan dan Penyelamatan Kapal Nanhai No.1 (Integral Salvage Project)

Menentukan Posisi Kapal Nanhai No.1

Posisi akurat sangat diperlukan agar kontainer baja dapat ditempatkan tepat diseluruh bagian kapal dan sekaligus menentukan sukses atau gagalnya *Integral Salvage Project* ini. Perencanaan penentuan posisi kapal dilakukan dengan menentukan posisi pusat haluan dan buritan kapal serta meletakkan pipa dengan panjang 36m, lebar 8cm, dan kedalaman 8 cm pada pusat kapal. Kemudian meletakkan rangka dengan ukuran yang sama dengan kontainer sebagai batas untuk menutupi lingkaran kapal. Keletakan rangka akan menentukan letak kontainer baja yang akan diturunkan dan letak tersebut dipastikan menutupi semua bagian kapal. Empat set tiang pancang akan dipasang untuk memastikan letak kapal.

Penentuan keletakan kapal selesai pada tanggal 6 Mei 2007 namun karena faktor cuaca buruk dan lingkungan yang tidak memungkinkan pemasangan tiang pancang maka, tim sepakat tidak memasang tiang tersebut dan langsung menurunkan kontainer baja. Kontainer baja sebesar 900 ton dengan sebutan *Nan Tian Long* diturunkan ke dasar laut dengan kapal *crane barge*. Selanjutnya, *Ultra-short Baseline Underwater Positioning Equipment* digunakan untuk menentukan posisi kapal. Pada saat yang bersamaan penyelam melakukan monitoring



Rekonstruksi Nanhai No.1 yang diinformasikan di Guangdong Maritime Silk Road Museum (Dok. Andini, 2016)



Kontainer Nan Tian Long yang akan ditenggelamkan ke dasar laut (sumber: Yong, Cui, 2016)

bawah air untuk memastikan keakuratan letak kontainer.

Meletakkan dan Menenggelamkan Kontainer Baja Nan Tian Long

Nan Tian Long adalah sebuah kontainer yang pada bagian bawahnya tidak memiliki alas/terbuka dan disetiap sisinya terdapat lubang. Kontainer ini didesain khusus, berbentuk segi empat, dan kedap air. Proses penempatan dan penenggelaman kontainer merupakan bagian awal yang paling penting dari *Intergal Salvage Project* ini. Ukuran kontainer dibuat lebih besar dari ukuran kapal Nanhai No.1 agar dapat menutupi kapal secara keseluruhan.

Secara vertikal, kontainer *Nan Tian Long* terdiri dari bagian atas dan bagian bawah. Bagian bawah berfungsi untuk memastikan lumpur di dalam kontainer tidak kering sampai ke dasar selama proses pengangkatan dan untuk menghindari lumpur meluap pada bagian atas kontainer. Selain itu bagian bawah berfungsi menyangga dan memperkuat bagian atas secara keseluruhan selama proses pengangkatan berlangsung. Tinggi kontainer 5 m didesain berdasarkan hasil *Anti-Rising Stability Analysis* lumpur pada bagian bawah kontainer.

Sementara bagian atas berfungsi untuk membungkus/menyelimuti kapal karam secara keseluruhan dan terdapat lubang pada bagian sisi kanan dan kiri bagian bawahnya. Lubang tersebut diperuntukkan untuk merangkai tiang baja. Setelah tiang baja selesai dirangkai maka bagian atas dan bagian bawah dipisahkan. Bagian bawah akan tetap di dasar laut dan bagian atas akan diangkat ke atas permukaan laut. Tinggi kontainer 7,2 m cukup efektif untuk mengangkat Nanhai No.1 yang diperkirakan 6.15 m.

Instrumentasi GAPS digunakan selama 24 jam untuk memonitoring pekerjaan ini. Pada tanggal 17 Mei 2007, koneksi dan pengujian alat keletakan (*positioning*) telah selesai dan kontainer ditenggelamkan sampai masuk ke lumpur sekitar 50 cm di bawah dasar laut. Di saat yang bersamaan penyelam memastikan bahwa kontainer tersebut



Proses penurunan Kontainer *Nan Tian Long* ke dasar laut
(Sumber: Yong, Cui. 2016)

berada di posisi yang tepat atau tidak keluar dari rangka yang telah direncanakan.

Agar kontainer tenggelam dan masuk ke dalam lapisan lumpur sampai kedalaman 11.5 m, digunakanlah pemberat. Pemberat yang digunakan adalah balok semen. Penurunan pemberat ini dilakukan secara bertahap mulai dari menurunkan lebih dari 1000 ton balok semen. Tanggal 30 Mei sampai 14 Juni, kontainer *Nan Tian Long* telah tenggelam pada kedalaman 10.5 m (kurang dari 1 m dari dari perencanaan) dengan tekanan mencapai 44.000 KN. Diperkirakan kontainer akan terus tenggelam dalam lapisan lumpur. Tim kemudian memutuskan melakukan ekskavasi di sekitar kontainer yang bertujuan untuk:

- a Mengurangi friksi/pergeseran antara bagian luar kontainer *Nan Tian Long* dengan lumpur dan selama proses penenggelaman,
- b Merangkai tiang baja disekitar kontainer *Nan Tian Long* diperlukan,
- c Memastikan bahwa kontainer terus tenggelam di posisi yang stabil dengan tekanan statik tetap 37.000 KN,

Ekskavasi lumpur disekitar kontainer *Nan Tian Long* pun dimulai. Setelah 10 hari, kedalaman penggalian telah mencapai 8 m. Kedalaman tersebut dianggap cukup untuk merangkai tiang

baja. Akan tetapi ditemukan sebuah masalah, yaitu kontainer tenggelam dalam posisi miring, karena di bawah lapisan lumpur terdapat lapisan berpasir yang menahan kontainer untuk tidak semakin tenggelam. Tim memutuskan untuk menggunakan *air lift pumping* untuk memompa pasir agar keluar dari potongan sisi kontainer.

Pada tanggal 3 Juli 2007, *Guangzhou Salvage* mengirim *Nan Yang* (kapal *crane barge* 500 ton) ke lokasi untuk bekerjasama dengan *Nan Tian Zhu* (kapal *crane barge* 300 ton) untuk memompa pasir dengan pelengkapan *air lift pumping* berdiameter besar dan pekerjaan tersebut berhasil. Pada tanggal 12 Juli 2007, kontainer perlahan tenggelam di kedalaman 11.5 m. Pada tanggal 24 Juli 2007, kontainer tenggelam pada posisi dan kedalaman yang sesuai. Setelah 76 hari tahap kedua proses penyelamatan Nanhai No.1 selesai.

Merangkai Tiang Baja pada Kontainer Nan Tian Long

Pekerjaan ini merupakan tahap tersulit dari proses penyelamatan ini, karena penyelam harus merangkai 36 tiang baja seberat 5,3 ton di bagian bawah kontainer agar dapat mengangkat kontainer yang berisi Kapal Nanhai No.1. 36 tiang baja ini harus dirangkai seperti halnya menjahit pakaian. Pekerjaan ini dilakukan dengan perhitungan matang, penyelam tangguh, dan perlengkapan siap pakai untuk menghadapi kondisi di bawah laut. Proses ini dilakukan oleh lebih dari 53 penyelam dengan 2.016 kali perjalanan selam. Tahapan penting ketiga dalam proses pengangkatan Nanhai No.1 berhasil dilakukan pada tanggal 13 november 2007 setelah melakukan beberapa kali percobaan sejak tanggal 23 Agustus 2007.

Mengangkat Kontainer Nan Tian Long berisi Nanhai No.1

Setelah selesai merangkai tiang baja, bagian atas kontainer *Nan Tian Long* kini telah menjadi kontainer baja tertutup atau terlindungi (*steel protective container*) yang didalamnya terdapat Kapal Nanhai No.1. Langkah penting selanjutnya adalah mengangkat keseluruhan kontainer dengan



Pengangkatan Kontainer *Nan Tian Long* oleh kapal semi-submersible barge *Zhong Ren 1601* (Sumber: Hongzao Ma, 2010: 24)

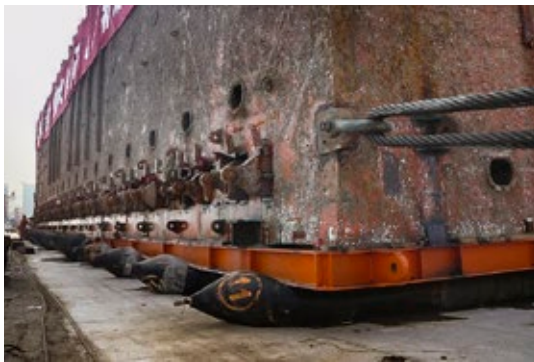
seimbang dan mengeluarkannya dari dasar laut ke atas kapal. Pekerjaan ini dilakukan oleh *Hua Tian Long* (4000 ton kapal derek crane). Berdasarkan perhitungan berat keseluruhan kontainer ketika diangkat dari air adalah 5.386 ton.

Mengangkat kontainer dengan berat 5.386 ton juga merupakan tantangan besar dalam proses penyelamatan. Setelah perencanaan matang dan penelitian yang diujicobakan oleh tim teknis, kapal *semi-submersible barge* digunakan untuk mengangkat kontainer tersebut. Pertama-tama, kapal derek crane (*floating crane*) digunakan untuk mengangkat bagian atas kontainer dan menempatkannya di kapal *semi-submersible barge Zhong Ren 1601*, 15.000 DWT. Setelah kontainer siap diangkat, maka *Zhong Ren 1601* akan mengeluarkan pelampungnya dan disaat bersamaan pemasangan pengait *Hua Tian Long* terus dilakukan. Setelah pengait antara *Hua Tian Long* dan kontainer *Nan Tian Long* selesai dipasang, maka kontainer diangkat, meninggalkan bagian bawahnya dan disimpan di atas kapal *semi-submersible barge Zhong Ren 1601*. Selanjutnya kontainer dibawa ke *Crystal Palace, Maritime Silk Road Museum*.

Pekerjaan ini memakan waktu enam hari dan dilakukan sampai tanggal 22 Desember 2007. Dengan selesainya tahap ini, dapat dikatakan tahap keempat pengangkatan Kapal Nanhai No.1 dari dasar laut selesai.

Mengelindingkan dan Memindahkan Kontainer ke Crystal Palace

Proses penggelindingan kontainer adalah tahap akhir dari keseluruhan proyek penyelamatan ini. Setelah berbagai pertimbangan, proses pemindahan kontainer dilakukan di dermaga dari Zhong ren 1601 ke *Crystal Palace* dengan menggunakan kantung udara. Agar kontainer dapat dipindahkan, maka bagian bawahnya harus datar, sehingga bagian bawah kontainer ditambahkan tray gulungan yang disesuaikan dengan struktur kontainer. Tanggal 27 Desember 2007, kontainer selesai digelindingkan dan dimasukkan ke *Crystal Palace*.



Proses pemindahan Kontainer Nan Tian Long ke *Crystal Palace* dengan menggunakan kantung udara (Sumber: Yong, Cui. 2016)

Ekskavasi Kapal Nanhai No.1 di Crystal Palace

Setelah tiba di *Maritime Silk Road Museum*, Kapal Nanhai No.1 ditempatkan di sebuah kolam kaca besar, yang disebut *Crystal Palace*. Kondisi *Crystal Palace* didesain sama dengan suhu, tekanan, dan lingkungan dasar laut di mana kapal Nanhai No.1 karam. Sejak saat itu, penelitian terhadap kapal karam tersebut di mulai. Ekskavasi menggunakan pendekatan multi disiplin ilmu, mulai dari arkeolog, teknik sipil, teknik perkalapalan, engineer, konservator, geolog, dll. Selain itu inovasi dan perlengkapan juga sangat memadai.

Field excavation with a lowered water level adalah ekskavasi yang dilaksanakan tahun 2011, setelah Nanhai No.1 telah terendam cukup lama di *Crystal Palace*. Setelah level air pada Nanhai No.1 diturunkan, maka dilakukan ekskavasi dengan pembuatan *test pit* di sektor utara dan selatan kapal. *Total Station* (Sokkia Set 530R3) digunakan untuk melakukan survei dan memetakan data yang terekam melalui ekskavasi. Data tersebut dikumpulkan pada *Total Station* lalu ditransmisikan kedalam komputer dengan menggunakan aplikasi AutoCAD untuk membuat objek *Virtual, test pit* secara tiga dimensi.



Proses ekskavasi Nanhai No.1 di *Crystal Palace* (Sumber: Hongzao Ma, 2010: 32)

Artefak yang ditemukan pada enam *test pits* di sisi utara dan sisi selatan berjumlah 120 buah, yaitu keramik (106), koin perunggu (9), *stoneware* (1), *ironware* (1), benih (2), dan tulang binatang (1). Keramik berasal dari tempat produksi keramik Dehua, Cizao, dan Minqing di Provinsi Fujian; Jingdezhen di Provinsi Jiangxi, dan Longquan di Provinsi Zhejiang, Yiyao Kilns di Minqing. Berdasarkan artefak-artefak tersebut, dapat disimpulkan:

1. Temuan yang didominasi oleh hampir 90 persen keramik, menunjukkan bahwa Kapal Nanhai No.1 adalah kapal dagang.
2. Pada sisi yang berbeda, ditemukan artefak yang berbeda pula, misalnya artefak yang ditemukan di bagian buritan (belakang kapal) didominasi oleh green-glazed bowls yang berasal dari Provinsi Fujian. Di sisi lain ditemukan whiteglazed porcelain dari Dehua kilns dan di sebalahnya ditemukan artefak dari besi.
3. Sebagian besar keramik yang ditemukan di kapal ini berasal dari tempat produksi keramik di Provinsi Fujian, sedikit dari Provinsi Jiangxi dan Zhejiang. Hal ini menunjukkan bahwa kapal ini berangkat dari daerah pantai Fujian.
4. Koin yang ditemukan pada saat ekskavasi adalah *Huangsong tongbao*, *Zhenghe tongbao*, *Yuanfeng tongbao*, dan *Xiangfu yuanbao* yang mengacu pada koin/mata uang dari jaman *Northern Song Dynasty* (Yongjie, Xu. 2011 : 85-6)

Ditemukan 6.000 artefak selama proses ekskavasi berlangsung, yang sebelumnya diprediksi 60.000-80.000 artefak. Berdasarkan artefak tersebut, dapat diketahui bahwa temuan didominasi oleh keramik, meskipun ditemukan pula artefak lain terkait dengan aktivitas keseharian, seperti koin/mata uang, kalung emas, anting-anting emas dan perak, ikat pinggang emas, dll (Hongzao Ma, 2010: 86)

Kapal Nanhai No.1 tenggelam di jalur sutera maritim (*Maritime Silk Road*), yaitu South China Sea. Kapal ini juga menjadi bukti bahwa China memiliki koneksi dengan negara atau benua lain di masa lalu. Hal inilah yang menyebabkan kapal ini sangat bernilai bagi China. Beberapa peneliti berpendapat bahwa pada masa Dinasti Song, mereka menguasai teknik pembuatan kapal dan teknik navigasi yang canggih pada masanya. Selain itu artefak didalamnya juga menunjukkan level produktivitas masyarakat pada masa itu.

Sementara ekskavasi berlangsung, *the People's Government of Yangjiang Municipality and Culture Departement of Guangdong Province* membuka *Guangdong Maritime Silk Road Museum* secara resmi kepada masyarakat. Sehingga pengunjung dapat melihat proses ekskavasi, pengangkutan artefak, dan perlakuan terhadap artefak, melalui jendela-jendela kaca yang terdapat di sekeliling kolam kaca *Crystal Palace* (Hongzao Ma, 2010 : 96).

Guangdong Maritime Silk Road Museum (Dok.Andini, 2016)



Beberapa temuan Nanhai No.1 yang didisplay di Maritime Silk Road Museum (Dok. Andini, 2016)

Daftar Referensi

Hongzao Ma, Xue Guirong, Yang Xinyi (ed). 2010. **Dunhuang in The Sea. Exploration of the South China Sea No.1.** China: Nanfang Daily Press.

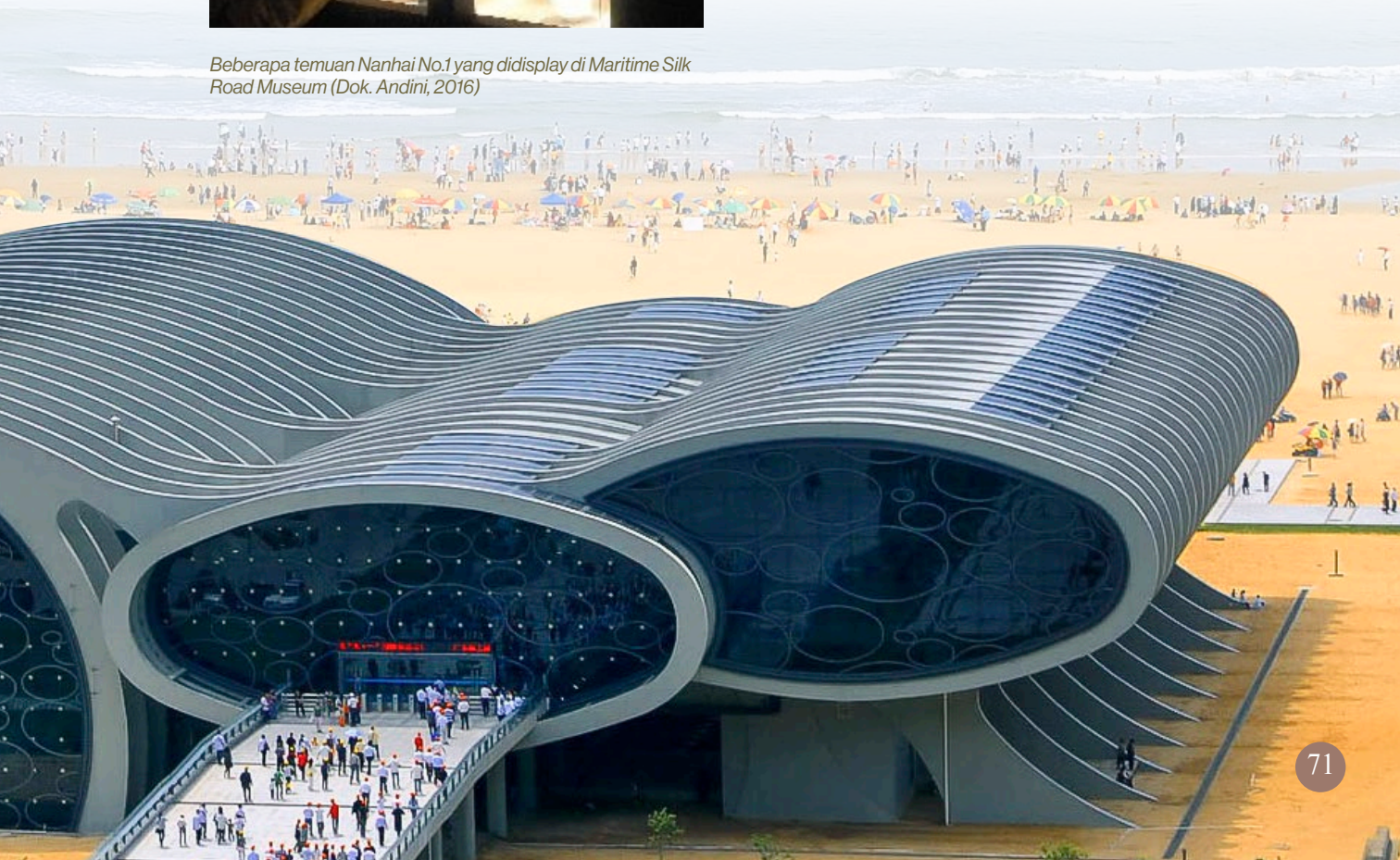
Kimura, Jun. 2010. **Shipwreck ASIA: Thematic Studies in East Asian Maritime Archaeology.** Australia: Maritime Archaeology Program, Flinders University.

Yong, Cui. 2016. *Case Study of the Underwater Archaeology in Guangdong.* Materi Workshop for ASEAN Museum and Archaeological Professionals. Guangzhou. 4-17 September 2016.

Yongjie, Xu. 2011. **The Text Excavation of the Nanhai No.1 Shipwreck in 2011: A Detail Leading to The Whole.** China : Science Press.

Wu Jiancheng, Yongqiang Zhang, et al. 2010. *Key Techniques in the Integral Salvage of Ancient Sunken Vessel Nanhai No.1.* Canada: the ABR Company Ltd
<http://www.unesco.org>. *The Guangdong Maritime Silk Road Museum (Nanhai No. 1 Museum), Yangjiang, Guangdong Province, China*, diunduh tanggal 28 Oktober 2016

<https://en.wikipedia.org>. *Nanhai One*, diunduh tanggal 28 Oktober 2016





MASYARAKAT NELAYAN

dan Upaya Pelestarian Cagar Budaya Bawah Air
di Perairan

BONTO SIKUYU SELAYAR

Provinsi Sulawesi Selatan

Oleh Yan Mulvadi

Cagar Budaya Bawah Air di Indonesia

Terminologi cagar budaya bawah air di Indonesia baru diimplementasikan seiring disahkannya Undang-Undang No. 11 tahun 2010 tentang Cagar Budaya yang memuat klausul cagar budaya di darat dan atau di bawah air. Hal inilah yang menjadi dasar hukum untuk istilah cagar budaya bawah air, yaitu cagar budaya yang ditemukan atau terdapat di bawah air. Walaupun demikian, pada dasarnya cagar budaya sebagai warisan budaya bersifat kebendaan yang ditemukan di bawah air telah menjadi perhatian pemerintah sejak pertengahan tahun 1980-an. Hanya pada periode tersebut tidak diakomodir dalam undang-undang mengenai cagar budaya. Warisan budaya yang ditemukan di bawah air, khususnya di dasar laut lebih dimaknai sebagai harta karun, yang kemudian dalam bahasa peraturan pemerintah disebut Benda berharga asal Muatan Kapal Tenggelam (BMKT).

BMKT merupakan istilah hukum yang untuk pertama kalinya dimuat dalam Keputusan Presiden No. 43 tahun 1989 tentang Pembentukan Panitia Nasional tentang Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda asal Muatan Kapal yang Tenggelam (PANNAS BMKT). Kepres tersebut ditandatangani oleh Presiden Suharto, merupakan respon pemerintah terhadap penjualan 126 batang emas lantakan dan 160.000 benda keramik Cina di Balai Lelang Christie's Amsterdam pada tahun 1986. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa pada periode ini perspektif ekonomi lebih dominan dibandingkan paradigma pelestarian cagar budaya dalam melihat warisan budaya bawah air. Hal ini berlangsung cukup lama, sehingga pengelolaan warisan budaya bawah air lebih fokus pada muatan kapal tenggelam. Seiring dengan perkembangan, paradigma dalam memandang warisan budaya



Ilustrasi benda muatan kapal tenggelam sebagai komoditi bernilai ekonomi tinggi versus kebijakan UNESCO dalam melindungi cagar budaya bawah air

ekonomis semata. Karena pada dasarnya dalam perspektif akademik, cagar budaya bawah air adalah objek kajian arkeologi bawah air yang bernilai penting untuk ilmu pengetahuan dan menjadi media untuk memahami sejarah khususnya kemaritiman di Indonesia. Bahkan salah seorang pakar arkeologi bawah air dari luar negeri menyatakan bahwa tinggalan kapal karam beserta muatannya ibarat “kapsul waktu” yang menyimpan sejarah masa lalu.

Namun, imbas dari perspektif ekonomi dalam pengelolaan cagar budaya bawah air berdampak pada perubahan perilaku masyarakat, termasuk dalam hal ini masyarakat nelayan. Pada beberapa komunitas masyarakat nelayan, ada beberapa yang kemudian menjadi pencari muatan kapal karam yang dianggap memiliki nilai ekonomi, untuk kemudian mereka jual secara illegal. Bahkan karena aktivitasnya tersebut, masyarakat nelayan mengembangkan pengetahuan terkait pencarian dan penemuan serta pengangkatan temuan cagar budaya bawah air, walaupun yang mereka lakukan memiliki resiko tinggi. Fenomena ini terjadi di perairan Sulawesi Selatan, termasuk di Kepulauan Selayar yang memang memiliki potensi sebaran kapal karam. Salah satunya Perairan Bonto Sikuyu yang secara administrasi masuk dalam wilayah Kecamatan Bonto Sikuyu. Keberadaan situs cagar budaya bawah air di perairan ini pun tidak terlepas dari peran masyarakat nelayan.

Pada 2004 salah seorang nelayan menemukan keramik di Perairan Bonto Sikuyu tepatnya di wilayah Sangkulu-Kulu yang kemudian dijadikan sebagai nama situs ini. Temuan tersebut, dilaporkan oleh pihak Polairud lalu ditindaklanjuti oleh BPCB Makassar tahun 2005 dalam bentuk observasi lalu survei pada 2009 dan 2010 kemudian kajian zonasi dalam rangka pengusulan situs ini sebagai Kawasan Strategis Nasional. Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman (PBCM), Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan menjadikan lokasi situs ini untuk Bimbingan Teknis (BIMTEK) Internasional Pelestarian Cagar Budaya Bawah Air, yaitu tahun 2014 dan 2015. Namun dari kegiatan-kegiatan tersebut, masyarakat nelayan belum dilibatkan secara aktif. Hal inilah yang mendasari pentingnya masyarakat nelayan di sekitar Perairan Bonto Sikuyu dilibatkan dalam pelestarian cagar budaya bawah air.

Masyarakat Nelayan dan Problematika

Masyarakat nelayan di Indonesia tidak dapat dipungkiri masih berkutut dengan beragam problematika, terutama terkait dengan tingkat kesejahteraan ekonominya. Adanya kebutuhan ekonomi yang mendesak dan hasil dari melaut yang tidak maksimal menjadikan mereka mencari peluang lain, salah satunya menjadi pencari benda muatan kapal karam, termasuk bangkai kapal karam yang terbuat dari besi untuk mereka jual. Bagi masyarakat nelayan yang beraktivitas sebagai pencari benda muatan kapal karam,



Kegiatan Bimtek Internasional Pelestarian Cagar Budaya Bawah Air di Perairan Bonto Sikuyu Kabupaten Selayar yang dilaksanakan Tahun 2014.

benda-benda tersebut dan bangkai kapal besi adalah benda yang dibuang, tidak ada pemiliknnya jadi mereka bisa memanfaatkannya untuk dijual, karena ada pangsa pasarnya.

Berdasarkan hal tersebut, maka perlu adanya sosialisasi kepada masyarakat nelayan mengenai pentingnya pelestarian cagar budaya bawah air. Respon positif dari masyarakat Bonto Sikuyu disampaikan masyarakat nelayan pada saat sosialisasi kegiatan BIMTEK Tahun 2015, yang mana mereka pada dasarnya siap terlibat dalam upaya pelestarian cagar budaya bawah air di Perairan Bonto Sikuyu yaitu Situs Sangkulu-Kulu. Kesediaan masyarakat nelayan Bonto Sikuyu sebaiknya perlu segera ditindaklanjuti dengan membentuk komunitas masyarakat nelayan pelestari Situs Cagar Budaya Bawah Air Sangkulu-Kulu. Dukungan dari pemerintah mulai dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi dan Kabupaten Selayar diperlukan untuk memfasilitasi dan memberi ruang gerak yang positif bagi pelestarian situs cagar budaya bawah air Sangkulu-Kulu.

Salah satu bentuk pelibatan masyarakat nelayan yang dapat di tempuh yaitu, keterlibatan mereka dalam pemanfaatan Situs Sangkulu-Kulu, termasuk pada saat pelaksanaan kegiatan Bimtek Pelestarian Cagar Budaya Bawah Air. Komunitas masyarakat nelayan pelestari situs cagar budaya bawah air Sangkulu-Kulu, dilibatkan sebagai bagian dari pelaksanaan kegiatan tersebut, misalnya dalam menyediakan sarana akomodasi, konsumsi dan transportasi perahu selama kegiatan BIMTEK berlangsung. Selain itu, mereka diberikan pemahaman bahwa BIMTEK internasional yang dilaksanakan di Perairan Bonto Sikuyu ini karena adanya Situs Cagar Budaya Bawah Air Sangkulu-Kulu, dengan demikian situs ini perlu mereka jaga dan lestarikan agar manfaatannya dapat berkelanjutan.

Menjadikan masyarakat nelayan sebagai ujung tombak pelestarian

Ketika masyarakat nelayan merasakan manfaat nyata dari keberadaan Situs Cagar Budaya Bawah Air Sangkulu-Kulu, maka akan terbangun kesadaran dan kepedulian untuk pelestarian situs tersebut. Secara bertahap, komunitas

masyarakat nelayan tersebut, perlu ditingkatkan kompetensi dan pengetahuan yang terkait dengan pelestarian situs cagar budaya bawah air, sehingga mereka dapat menjadi ujung tombak pelestarian cagar budaya bawah air. Hal yang penting untuk mereka ketahui juga yaitu prosedur pencarian atau penemuan dan pelaporan cagar budaya bawah air. Hal ini mengingat masyarakat nelayan memiliki pengetahuan territorial dan geografis yang terkait dengan ruang jelajah, sehingga ada peluang mereka dapat menemukan situs-situs cagar budaya bawah air yang baru di wilayah perairan di Selayar.

Cagar Budaya Bawah Air untuk Masyarakat

Pada akhirnya perlu adanya pemahaman bahwa cagar budaya bawah air sebagai “komoditi” yang bernilai ekonomis dimanfaatkan untuk dilelang. Tetapi hal ini harus ditempuh melalui prosedur dan mekanisme yang ketat dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Mengingat itu adalah warisan budaya yang juga memiliki nilai penting sejarah, budaya dan ilmu pengetahuan yang tidak ternilai dengan uang, karena terkait dengan jati diri sejarah dan budaya bangsa. Pemanfaatan untuk kepentingan ekonomi, tetap harus mengedepankan prinsip kebermanfaatan bagi masyarakat dan negara. Masyarakatlah pemilik sah dari cagar budaya, maka kebermanfaatan cagar budaya bawah air termasuk di Situs Sangkulu-Kulu harus dapat dirasakan langsung oleh masyarakat nelayan, dengan memberikan ruang bagi mereka terlibat dalam setiap bentuk pemanfaatan cagar budaya tersebut.

Daftar Pustaka

- Laporan Kegiatan Bimtek Internasional Pelestarian Cagar Budaya Bawah Air di Perairan Bonto Sikuyu Kabupaten Selayar Tahun 2014
- Pearson, M. dan S. Sullivan. 1996. *Looking After Heritage Places*. Melbourne: Melbourne University Press.
- Republik Indonesia. 2010. *Undang-Undang No. 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Saunders, A. 1990. *Heritage Management and Training in England*, dalam Henry F. Cleere (ed.), *Archaeological Heritage Management in the Modern World*. Unwin Hyman, London.
- Yadi Mulyadi. 2010. “Pentingnya Partisipasi Masyarakat dalam Pengembangan Kawasan Budaya Terpadu dan Kawasan Strategis Konservasi Warisan Budaya di Kota Makassar” dalam *Jurnal Lensa Budaya Fakultas Ilmu Budaya Unhas*.



ASSESSING THE CULTURAL AND ECONOMIC VALUES
OF UNDERWATER CULTURAL HERITAGE:

A CASE STUDY TAKA PESAWAT, JAVA SEA, INDONESIA

Oleh: **Alqiz Lukman**

*Graduate student in Heritage Management in a World Context, Faculty of Archaeology,
Leiden University. Email: a.lukman@umail.leidenuniv.nl*



Introduction

The UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage in the article 1 (UNESCO, 2001: 1) defines the heritage resource as, '...all traces of human existence having a cultural, historical, or archaeological character which have been partially or totally underwater...'. It means that every sites, shipwrecks, or other artefacts can be defined as underwater cultural heritage if they have significance values. However, there are limitations to manage every underwater cultural heritage in the field such as budgets and human resources. It implies that some heritage sites treated more significant than others. To determine the priority, it depends on the significance that society places on them (De la Torre, 2002: 3; Manders, Van Tilburg, & Staniforth, 2012: 2) In other words, cultural significance is used to determine the importance of a site by the aggregate of values attributed. The values which taken into consideration are the aesthetic, historical, scientific, social or spiritual value for past, present or future generations (ICOMOS, 2000). However, in cultural heritage management, economic value is a major factor in determining a site (Finney S., 2002: 1; Manders et al., 2012: 7). The economic value is not always expressed in the value of the objects from a site. It could also be expressed in another form, such as tourism.

Indonesia has many underwater cultural heritage like shipwrecks, vessels, and aeroplanes. However, many academic articles about it are usually related to its value as a tourism site, an economic value such as salvage, as well as its threats, such as looting. Even though Indonesian archaeologist did conduct research on Indonesian underwater cultural heritage, there are not much academic paper that discusses the comprehensive assessment of underwater archaeological sites from major aspects, such as historical, cultural, and economic values.

Thus, this paper tries to do a preliminary significance assessment (desk-based assessment) of the Taka Pesawat site in Indonesia. Taka Pesawat is the site of a Germany Nazi U-boat

wreck which located in the northern part of the Java Sea. The site was initially found by local fishers who portrayed the structure as a tube-shaped, which was different compared to the other shipwrecks they used to see (Mochtar et al., 2015: 45). In 2013, 'Pusat Arkeologi Nasional' (National Archaeology Centre) carried out an underwater excavation based on the information from the local people. The result of the excavation concluded that the submarine wreck was one of the two Germany U-boats that sank in the Java Sea during World War 2 (Hardjakusumah, 2013; Mochtar et al., 2015: 51).

There had been no archaeological data available about the presence of the Germany Nazi Navy armada before the discovery of the U-boat in Taka Pesawat (Mochtar et al., 2015: 51). This site is the first submarine wreck to be investigated archaeologically and the only Germany Nazi U-boat found in the Java Sea. The discovery of this shipwreck provides valuable archaeological and historical data of World War II in the Indian Ocean and surroundings, especially in the Java Sea. Therefore, it is important to conduct an assessment of this site for preservation and further research in the future.

Significant Assessment

Assessing the significance of underwater cultural heritage management has to fulfil two major aspects, which is the intrinsic value and its relations to managing change (Manders et al., 2012: 9; Staniforth, 2001: 146) "editor": [{"dropping-particle": "", "family": "Manders", "given": "M. R.", "non-dropping-particle": "", "parse-names": false, "suffix": ""}], [{"dropping-particle": "", "family": "Underwood", "given": "C. J.", "non-dropping-particle": "", "parse-names": false, "suffix": ""}], {"id": "ITEM-1", "issued": [{"date-parts": [{"2012"}]}, {"page": "1-25", "publisher": "UNESCO", "publisher-place": "Bangkok", "title": "UNIT 6 Significance Assessment", "type": "chapter"}, {"uris": [{"http://www.mendeley.com/documents/?uuid=ccbc742a-5155-4eeb-8900-e48542351a25"}]}, {"id": "ITEM-2", "itemData": {"abstract": "Significance assessment is frequently used to evaluate the importance of archaeological sites both on land and, more recently, underwater. The assessment of

significance often determines suitability for legislative protection. Australia has a variable record with regard to the legislative protection of twentieth century underwater cultural heritage, with the current situation being particularly inconsistent. Recent proposed and actual changes to international conventions as well as to Australian national and state legislation and administrative arrangements have created at least five different legislative regimes. This paper will focus on the significant differences that exist in the legislative protection afforded twentieth century underwater cultural heritage in Australia. These arise partly as a result of the case-by-case approach to significance assessment that still exists in South Australia under the SA Historic Shipwrecks Act 1982 compared to the various systems of blanket coverage such as those with a fixed date (of 1900 in Western Australia under the Maritime Archaeology Act. Intrinsic value is the aspect that can be determined as the significance of the heritage for academic, cultural, social, economy, educative, community and personal use. The intrinsic value also can be seen regarding the important value of the site, the sensitivity of values affected and how vulnerable if they are lost or deteriorated physically, and its potential to gain public benefit. Managing change is the aspect to understand the assurance of the sites from their threats and how to mitigate it. Thus, a site even yields a lot of information about the past, however, if a site is not visible or there are no techniques that good enough to retrieve the data, the site might be less its significance and give priority to the other site that more reasonable to manage.

To determine the significance of underwater cultural heritage in Indonesia, it commonly based on a case-by-case study. The guideline to do a significance assessment is regulated by the Cultural Heritage Law no. 11/2010 (*Undang-Undang No.11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya*, 2010). Furthermore, there are also four criteria to help determine its significance, which are:

- a At least 50 years old or more;
- b Representative of the 'style' from at least 50 years ago;
- c It has special meaning to historical, scientific, academic, religion, and/or cultural values;
- d Its relevance to the development of Indonesia's identity.

Description of the site

The submarine wreck located in the north of Java Island, approximately 50° North-East from Karimun Jawa and 4° North from Rembang. The government concealed the exact location of this site to prevent illegal looting (Hardjakusumah, 2013). The site lies in the shallow sea at 18 to 22 m depth and 100°-280° orientation (Mochtar et al., 2015: 45).



Figure 1. Estimated Location of Taka Pesawat Site (Pusat Penelitian Arkeologi Nasional 2013 in Mochtar et al. 2015)

The ship is IXC/40 U-boat type for long range patrols. U-Boat or *U-Boot* is a shortening of *Unterseeboot* which means literally “undersea boat”. This term refers to military submarines operated by Germany, particularly in the First and Second World Wars (Encyclopædia Britannica, 2016). The remains of the ship only the bow and the front half section. The tip of the bow had broken off, and the remains of the detached parts were scattered within 5 m radius from the bow (Mochtar et al., 2015: 45). The Taka Pesawat wreck only had the pressure hull remaining¹, based on the reports, local treasure hunters are looting the outer layer (Hardjakusumah, 2013; Thamrin, 2013). However, the deck gun and control room still well preserved (Mochtar et al., 2015: 45). In the inside of the wreck, there were human skeletal remains scattered in the first chamber and the third chamber, presumed to be the members of the U-boat’s crews (Mochtar et al., 2015: 48). National Archaeology Center indicates that the ship was belong to *Kriegsmarine* based on the plate, saucer, and button with the stamp of Nazi Swastika Symbol and *Jager* logo within the wreck (Mochtar et al., 2015: 48). However, they could not identify the name of the ship due to the lack of the serial number on the hull or distinctive marks on the conning tower to assist its logo (Mochtar et al., 2015: 45).

¹ Submarine hulls made from two layers, an outer hull and inner pressure hull (Mochtar et al., 2015: 45).

Assessment of Taka Pesawat Wreck

The battles between the Allies and the Axis stimulated the innovation of modern war machines, thus, opening a new chapter in the development of military technology in the 20th century. During World War II, the *Kriegsmarine* produced a broad range of sorts of U-boat as technology evolved. Most notable is the Type VIIC, known as the “workhorse” of the fleet and the Type IX, which were bigger adaptations of the VII intended for long range patrol. Some of Type IX U-boat was travelling to Asia Pacific to help the Japanese naval fleet (Nowarra, 1992: 3-5; Showell, 2006: 72-87).

The Indian Ocean had already been part of the international sea route at least since the 10th century. When World War II came, it was considered strategically important as a shipping route and a source of raw materials that supported war efforts for both sides. In late 1942, the Allies blockaded Germany's supplies for raw materials (such as rubber, tungsten, and copper) from Africa. All of this material is uncommon in Europe, and its production was rather difficult. On the other hand,

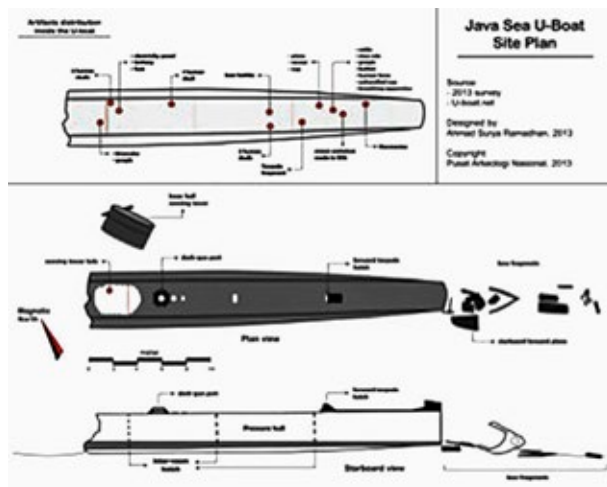


Figure 2.
Ground Plan of Taka Pesawat Site (Pusat Penelitian Arkeologi Nasional 2013 in Mochtar et al. 2015)

in the Spring 1942, Japan had taken over the Indonesian archipelago from the Netherlands (Rosselli, 2000). Indonesia is rich in strategic materials. In the following year, Germany formed a regiment called the Monsoon Group that consists of eleven U-boats and 32 vessels to transport material goods to Europe from Japanese occupation territory and help the Japanese naval fleet in the Asia-Pacific region (Paterson, 2004: 39; Rosselli, 2000). This regiment also served as a symbol of cooperation between Germany and Japan to control the waters of the Asia-Pacific region (Mochtar et al., 2015: 50). The Indian Ocean was the only place where German and Japanese troops fought in the same waters during World War II (Rosselli, 2000).

The Monsoon Group had a submarine base in Penang, Malaysia while Japan had a submarine base in Surabaya, Indonesia (Paterson, 2004: 81 and 125). Japan also had small docks in Singapore and Jakarta, Indonesia. Based on that information, the Java Sea is the important route for patrols of the Monsoon Groups because the submarine harbour was in the north and the south of the Java Sea. Many U-boats were bombed by the Allies, and only a few boats managed to return to Europe. Based on the *Uboatarchive*, the U-boats U-168 and U-183 were sunken in the Java Sea (Mason, 2013). The U-168 was torpedoed by HRMS *Zwaardvisch* on 6 October 1944 when it was crossing the Java Sea from Jakarta to Surabaya. Meanwhile, the U-183 sank in the Java Sea after being hit by a torpedo from USS *Besugo* on 23 April 1945 (Helgason, 2013).

From the economic perspective, this wreck is potential to be a tourist attraction, whether as a dive site or a masterpiece collection for a museum if it is lifted up from the sea. As a dive site, it can enhance economic development for the nearby area. For example, USAT *Liberty* becomes



Figure 3. U-boat Type VII (left), and U-boat Type IX (right) (www.uboataces.com/ref-type.shtml)

a central economic asset for people in Tulamben (Ridwan, 2011: 5-7). Most of the people in Tulamben earn their living income from USAT Liberty tourism. It estimated generated revenue around 3 million USD per year from tourism (Kamaluddin, 2002: 146-147). Furthermore, Taka Pesawat wreck lies in shallow water and it possibly to become a dive site.

As a museum collection, it also created an opportunity to appeal tourist to come to the museum. The best case study for U-Boat as a museum collection is the U-505 at Museum of Science and Industry Chicago. The U-505 is the main exhibition for that museum that provides their visitor to experience as a submarine crew and do the onboard tour (www.msichicago.org). This wreck display made the Museum of Science and Industry as a top ten recommendation place in Trip Advisor (www.tripadvisor.com). Based on this case study, it is possible for Taka Pesawat to appeal visitor to come to the museum. Since the wreck is the only confirmation of U-boat activity in the Indian Ocean, it is also potential for education and research purposes.

Based on the information above, Taka Pesawat wreck can be concluded as one of the U-boat sank in the Java Sea during the World War II. Although, it is still unknown that the wreck was the U-168 or U-183. This site also has a big potential contribution about the *Kriegsmarine* activity in the Indian Ocean, which was rarely heard compared to its activity in the Atlantic Ocean. In terms of rarity and uniqueness, it is the only evidence of U-boat remains that lies in the Indian Ocean. Moreover, the part of the U-boat wreck is still completely intact and well preserved, so it is possible to do a complete reconstruction of this submarine wreck. Taka Pesawat wreck also potentially to

become a tourist attraction. Thus, this U-boat wreck is important based on its cultural, historic, and economic value.

In Situ Preservation vs Excavation

After knowing the significance of this wreck, the next question is what is the best treatment method to preserve the site. In Situ Preservation or Excavation? This issue is dilemmatic to answer. Many factors to be considered to make this decision. In the 2001 *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, in situ preservation recommended as the first option for protecting submerged material culture (UNESCO, 2001). The consideration to preserving in situ is to maintain the authenticity and archaeological context (Shefi, 2013: 20). As the country that wants to ratify the 2001 UCH Convention, Indonesia should consider in-situ preservation as the first option. In the practical viewpoint, in situ preservation more visible to conduct because underwater excavation is expensive (Manders, 2012: 4). Moreover, Indonesia has technology and human resource limitation to do that (Sofian, 2010: 8-9).

However, in situ preservation is not without problem, even as a concept. As archaeologists, we need to examine the site in more detail to better understand what they are. At least to create a complete documentation of the wreck to comprehend various aspects and features of the remains U-boat need direct intervention to do it. By leaving it the site at the seabed alone does not improve our knowledge of it. Another problem is preservation in situ comes with a greater

responsibility to mitigate the natural and human threats that will deteriorate the wreck. Looting and salvaging are the biggest problems in this case. It is known based on the preliminary report from National Archaeology centre that stated "... the outer layer [of the wreck] is thought to have largely been looted by local salvors" (Mochtar et al., 2015: 45). Many cases of looting activity also happened in the other part of Indonesia like Galdermasen (Sofian, 2010: 2), war graveyard of Battle of Java Sea (Pearson 2016), and Riau Island (Fadli, 2014). The government has not yet found a solution to eradicate it because of limitation of resources. It is necessary to solve this matter if the site wants to preserve in situ. Probably the government can do a regular monitor and involve the local people to protect the site. Nevertheless, it needs a long time to create a system efficient.

Lifting the wreck can be taken into consideration as an alternative solution. It will directly solve looting and salvaging problems. Another benefit is archaeologists and other experts can study the wreck with easier access. Thus, we can gain our knowledge to understand the vessel. However, it needs a lot of resource from the financial, human, and technology aspects to lift the wreck. It also has a big risk to the condition of the U-boat itself because we move the wreck to the new environment that significantly different

in the short time. Conservators should take extra effort to preserve the wreck to prevent them degraded rapidly.

Discussion

Taka Pesawat wreck confirmed the historical records, which mention that the U-boat had operation patrols in the Java Sea. This shipwreck provides valuable new data about *Kriegsmarine* U-boat in the far east as Monsoon Group. Its potential value for tourism is also quite convincing if it arranges properly. The collective memory of public regarding World War 2 still great, so it will attract visitors easily whether as a dive site or a museum collection. Based on the rarity, uniqueness, and historical values of the ship, it is essential to take necessary actions to preserve the sites, whether it lifted or another preservation treatments. The previous chapter already breaks down "the two sides of coin" of the wreck protection methods. One point to remember is we have to balance the desire to preserve the site with the necessity to reconstruct the past that can only be answered through excavation. However, this analysis is still on the theoretical basis. In the real world, many external factors that more important to consider besides the intrinsic value of the site itself, such as political issues and financial matters. This paper only scratches the surface of the significance assessment and management of underwater cultural heritage.

References

- De la Torre, M. (2002). *Assessing the Values of Cultural Heritage*. Heritage, Los Angeles: Getty Conservation Institute.
- Fadli. (2014, May 26). More Thefts of Sunken Objects occur in Batam. *The Jakarta Post*. Retrieved from <http://www.thejakartapost.com/news/2014/05/26/more-thefts-sunken-objects-occur-batam.html>
- Finney S. S. (2002). The economics of shipwreck management: How do we measure the non-use value of an historic shipwreck? *Bulletin of the Australasian Institute for Maritime Archaeology*, 26, 1–6.
- Hardjakusumah, C. (2013, November 21). Wreck of Nazi U-boat Submarine Located in Java Sea. *The Jakarta Post*. Retrieved from <http://www.thejakartapost.com/news/2013/11/21/wreck-nazi-u-boat-submarine-located-java-sea.htm>
- Helgason, G. (2013). U-183. In *Uboatarchive*. Retrieved from <http://www.uboatarchive.net/U-168A/U-168INT.htm>
- ICOMOS, A. (2000). *The Burra Charter: the Australia ICOMOS charter for places of cultural significance 1999: with associated guidelines and code on the ethics of co-existence*. Burwood, Vic.: Australia ICOMOS.
- Kamaluddin, L. M., 2002. *Pembangunan Ekonomi Maritim di Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- Manders, M. R. (2012). Unit 9: In Situ Preservation. In *Training Manual for the UNESCO Foundation Course on the Protection of Underwater Cultural Heritage in Asia and the Pacific* (pp. 1–33). Bangkok: UNESCO.
- Manders, M. R., Van Tilburg, H. K., & Staniforth, M. (2012). UNIT 6 Significance Assessment. In M. R. Manders & C. J. Underwood (Eds.), *Training Manual for the UNESCO Foundation Course on the Protection of Underwater Cultural Heritage in Asia and the Pacific* (pp. 1–25). Bangkok: UNESCO.
- Mason, J. (2013). Report on the Interrogation of Survivors from U-168. In *Uboatarchive*. Retrieved from <http://www.uboatarchive.net/U-168A/U-168INT.htm>
- Mochtar, A. S., Adhityatama, S., Ramadhan, A. S., Noerwidi, S., Sulistyarto, P. H., & Utomo, B. B. (2015). Taka pesawat: A German U-boat wreck site in the Java Sea. *AIMA Bulletin*, 39, 44–52.
- Nowarra, H. J. (1992). *Grey wolves of the sea: German u-boat, type vii*. West Chester, PA: Schiffer Pub.
- Paterson, L. (2004). *Hitler's Grey Wolves: U-boats in the Indian Ocean*. London; Mechanicsburg, PA: Greenhill Books; Stackpole Books.
- Pearson, N. (2016). Finders, not keepers. *Inside Indonesia*. Retrieved from <http://www.insideindonesia.org/finders-not-keepers>
- Ridwan, N. N. H. (2011). The Importance of Empowering Local Community in Preserving Underwater Cultural Heritage in Indonesia: Case Study in Tulamben, Bali and in Taka Kappala, Selayar-South Sulawesi. In *Asia Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage 8-12 November 2011*: 1-12.
- Rosselli, A. (2000). The U-Boat War in the Indian Ocean. In *Dutch East Indies*. Retrieved from <http://www.dutcheastindies.webs.com/u-boatindia.html>
- Showell, J. P. M. (2006). *The U-boat century: German submarine warfare, 1906-2006*. Annapolis, Md.: Naval Institute Press.
- Sofian, H. O. (2010). Permasalahan Arkeologi Bawah Air di Indonesia. *Jurnal Kapata Arkeologi*, 6(1), 1–20.
- Staniforth, M. (2001). Assessing the significance of 20th century underwater cultural heritage. In *20th Century Heritage: Our Recent Cultural Legacy* (pp. 145–149). The University of Adelaide and the ICOMOS Secretariat.
- Thamin, M. Y. (2013, November). Arkeolog Temukan Kapal Selam Nazi Jerman di Laut Jawa. *National Geographic Indonesia*. Retrieved from <http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/11/arkeolog-temukan-kapal-selam-nazi-jerman-di-laut-jawa>
- Undang-Undang No.11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya (2010).
- UNESCO. (2001). *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*. Paris: UNESCO.
- Internet Source:**
<http://en.climate-data.org/country/101/> accessed on 26 March 2016
 Encyclopædia Britannica <http://academic.eb.com.ezproxy.leidenuniv.nl/2048/EBchecked/topic/612> accessed on 26 March 2016.
www.uboataces.com/ref-type.shtml accessed on 26 March 2016.
<http://www.msichicago.org/explore/whats-here/exhibits/u-505-submarine/on-board-tour/> accessed on 16 November 2016.
https://www.tripadvisor.com/Attraction_Review-g35805-d131645-Reviews-Museum_of_Science_and_Industry-Chicago_Illinois.html accessed on 16 November 2016.

D A F T A R

ISTILAH



Pemugaran:

Totat faccate mporro molore de ne alis eum
ese everume odictur renihit aturepeditas utem
hicipsamus minum evellia namus, optaquis que mi,
apiet adit,

Rekonstruksi:

Totat faccate mporro molore de ne alis eum
ese everume odictur renihit aturepeditas utem
hicipsamus minum evellia namus, optaquis que mi,
apiet adit,

Rehabilitasi:

Totat faccate mporro molore de ne alis eum
ese everume odictur renihit aturepeditas utem
hicipsamus minum evellia namus, optaquis que mi,
apiet adit,

Konsolidasi:

Totat faccate mporro molore de ne alis eum
ese everume odictur renihit aturepeditas utem
hicipsamus minum evellia namus, optaquis que mi,
apiet adit,

Restorasi:

Totat faccate mporro molore de ne alis eum
ese everume odictur renihit aturepeditas utem
hicipsamus minum evellia namus, optaquis que mi,
apiet adit,

Revitalisasi:

Kegiatan pengembangan yang ditujukan untuk
menumbuhkan kembali nilai-nilai penting Cagar
Budaya dengan penyesuaian fungsi ruang baru yang
tidak bertentangan dengan prinsip pelestarian dan
nilai budaya masyarakat.

Adaptasi:

Totat faccate mporro molore de ne alis eum
ese everume odictur renihit aturepeditas utem
hicipsamus minum evellia namus, optaquis que mi,
apiet adit,



Cagar Budaya
Indonesia

**Direktorat Pelestarian Cagar Budaya
dan Permuseuman**

Kompleks Kemdikbud Gd. E, Lantai 11
Jl. Jenderal Sudirman, Senayan, Jakarta 10270
Telp/Fax (021) 5725531, 5725048