

# JEJAK-JEJAK KARAM

ektorat  
ayaan





KATALOG PAMERAN


# JEJAK-JEJAK KARAM

701.18

JEJ

MUSEUM NASIONAL  
12 November - 5 Desember 2012





KATALOG PAMERAN  
**JEJAK-JEJAK KARAM**

Diterbitkan dalam rangka  
penyelenggaraan Pameran  
Jejak-jejak Karam  
di Museum Nasional  
12 November - 5 Desember 2012

Tidak untuk diperjual-belikan

Museum Nasional

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan  
Republik Indonesia

daftar isi	iii	<i>table of contents</i>
Kata Pengantar	iv	<i>Foreword</i>
Sambutan: Wakil Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, Bidang Kebudayaan	vi	<i>Opening Address of Vice Minister of Culture, the Ministry of Education and Culture of the Republic of Indonesia</i>
Arkeologi Bawah Air: Antara Duit atau Data?	1	<i>Underwater Archaeology: Between Money and Data?</i>
Pengelolaan Tinggalan Budaya Bawah Air di Indonesia	13	<i>Underwater Cultural Artifacts Management in Indonesia</i>
Arkeologi Maritim dan Arkeologi Bawah Air: Pulau Rumahku, Laut Halamanku	29	<i>Maritime Archaeology and Underwater Archaeology: The Island's My Home, The Sea's My Garden</i>
Keramik-keramik dari Dasar laut	41	<i>Ceramics from the Bottom of the Sea</i>
Jejak-jejak Karam	53	<i>Traces of Wreckages</i>
Laut Indonesia	56	<i>Indonesian Sea</i>
Sejarah Maritim Indonesia	58	<i>Maritime History of Indonesia</i>
Peninggalan Sejarah-Budaya Bawah Air	60	<i>Underwater Cultural Historical Remains</i>
Eksploitasi BMKT	62	<i>Sunken Ship's Cargo Exploration</i>
Arkeologi Bawah Air	64	<i>Underwater Archaeology</i>
Potensi Laut Indonesia	66	<i>The Potential of Indonesian Seas</i>
Daftar Sajjian Koleksi	68	

## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena buku katalog Pameran JEJAK-JEJAK KARAM dapat terbit tepat pada waktunya. Buku katalog pameran ini diterbitkan dalam rangka penyelenggaraan pameran peninggalan sejarah-budaya bawah air di Museum Nasional pada tanggal 12 November sampai dengan 5 Desember 2012.

Museum Nasional perlu mengangkat tema tentang peninggalan sejarah-budaya bawah air karena, dengan diberlakukannya secara resmi Undang Undang Cagar Budaya No. 11 Tahun 2010, maka dasar laut yang mengandung tinggalan-tinggalan arkeologis telah dinyatakan sebagai situs bersejarah yang harus dilindungi. Museum Nasional, sebagai lembaga pelestari warisan sejarah-budaya bangsa, pun memiliki tanggung jawab untuk melakukannya, demi kepentingan masyarakat. Di samping itu, momen penyelenggaraan

Pameran JEJAK-JEJAK KARAM dan penerbitan buku katalog ini, juga dirasakan sangat tepat sejalan dengan program sosialisasi undang-undang tersebut, sehingga masyarakat dapat mengetahui dan memahaminya, sebagai upaya untuk meningkatkan apresiasi dan rasa memiliki terhadap warisan-warisan sejarah dan budayanya.

Pada kesempatan ini kami menyampaikan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah mendukung suksesnya pameran ini. Demikian pula, kepada semua pihak yang telah membantu terwujudnya buku katalog pameran ini, kami menyampaikan terima kasih. Tidak lupa, kami pun menyampaikan maaf atas segala kekurangan pada penyelenggaraan pameran maupun pada penyusunan buku katalog Pameran JEJAK-JEJAK KARAM. Semoga buku katalog ini bermanfaat bagi kita semua. Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Jakarta, 12 November 2012  
Kepala Museum Nasional,



Dra. Intan Mardiana, M.Hum  
NIP 19570406 198411 2 001

## FOREWORD

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

*All the praise to God the Almighty because the catalog book of JEJAK-JEJAK KARAM (TRACES OF THE WRECKS) exhibition can be published timely. This exhibition catalog book is published to complement the underwater cultural historical remains exhibition in the National Museum from 12 November to 5 December 2012.*

*The National Museum considered it is necessary to bring up the theme of underwater cultural historical remains since the legally adoption of Cultural Heritage Law no. 11 of 2010, thus the sea floor that is abundant with archeological remains has been stated as historical sites to be protected. The National Museum, as the preservation institution of the nation's cultural historical heritage, also has the responsibility to conduct it for public interests. Additionally the moment of*

*JEJAK-JEJAK KARAM (TRACES OF THE WRECKS) exhibition organization and the publication of the catalog book is thought to be precisely in line with the socialiation program of the Law, so the public will be able to know and understand it, as an effort of increasing the appreciation and sense of ownership on the historical and cultural heritage.*

*We would also convey our gratefulness to various people who have supported the exhibition's success. Hence, to all who has assisted the realization of the exhibition's catalog book, we express our thanks. Lastly we also apologize for any shortcomings found in the exhibition organization and the compilation of the JEJAK-JEJAK KARAM (TRACES OF THE WRECKS) exhibition's catalog book. We hope the book will be useful for us all. Thank You*

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

*Jakarta, 12 November 2012  
Executive Director of the National Museum,*



*Dra. Intan Mardiana, M.Hum  
NIP 19570406 198411 2 001*

**SAMBUTAN  
WAKIL MENTERI PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
REPUBLIK INDONESIA  
BIDANG KEBUDAYAAN**

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Salam sejahtera bagi kita sekalian. Pertama-tama kami menyampaikan syukur pada Allah Subhanahu wa Ta'ala dan selamat atas terbitnya buku katalog Pameran JEJAK-JEJAK KARAM ini.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang wilayahnya didominasi oleh laut. Dengan bentangan alam seperti itu, Indonesia sejatinya adalah negara maritim. Sudah sejak lama, bahkan sejak awal penghunian Nusantara oleh para penutur Bahasa Austronesia, leluhur kita sudah berhubungan erat dengan laut. Kemaritiman terus berlanjut dan berkembang, mewarnai dinamika kehidupan masyarakat negeri ini. Kebudayaan mereka terbentuk dari cara pandang, adaptasi dan orientasinya terhadap lingkungan laut dan pantai.

Sejarah panjang Nusantara pun tak terlepas dari laut. Sejarah migrasi para penutur Bahasa Austronesia adalah sejarah tentang laut. Sejarah perdagangan rempah-rempah Nusantara, adalah sejarah tentang laut. Dan sejarah kolonialisme, adalah juga sejarah tentang

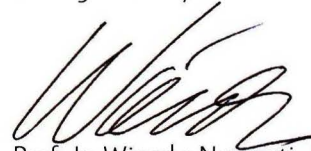
laut Nusantara. Maka tak heran, di wilayah perairan Indonesia banyak sekali ditemukan peninggalan-peninggalan sejarah-budaya, baik yang berupa kapal karam maupun muatannya. Sebagai bukti-bukti sejarah dan budaya masa lalu, temuan-temuan tersebut tentu saja perlu dilestarikan demi pemanfaatannya bagi kepentingan ilmu pengetahuan dan masyarakat. Museum Nasional, sebagai lembaga pelestari warisan sejarah-budaya bangsa, memiliki tanggung-jawab moral dan sosial untuk menyampaikan berbagai informasi tentang koleksi-koleksi dasar lautnya kepada masyarakat lewat pameran dan buku katalognya ini.

Kepada semua pihak yang telah berupaya keras untuk mewujudkan terselenggaranya Pameran JEJAK-JEJAK KARAM ini, kami menyampaikan penghargaan yang sebesar-besarnya. Semoga buku katalog pameran ini dapat memberikan informasi yang lengkap kepada masyarakat tentang makna yang terkandung di dalam pameran tersebut, dan dapat memberikan manfaat bagi kemajuan kebudayaan Indonesia.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Jakarta, 12 November 2012

Wakil Menteri Pendidikan dan Kebudayaan RI  
Bidang Kebudayaan



Prof. Ir. Wiendu Nuryanti, M.Arch., Ph.D





**OPENING ADDRESS OF  
VICE MINISTER OF CULTURE  
THE MINISTRY OF EDUCATION AND CULTURE OF  
THE REPUBLIC OF INDONESIA**

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

*Peace for us all. First we would like to express our gratitude to Allah Subhanahu wa Ta'ala and to congratulate the publication of the TRACES OF THE WRECKS exhibition's catalog book.*

*Indonesia is an archipelagic state whose region is dominated by seas. With such natural spread, Indonesia is actually a maritime state. For so long, even since the early inhabitation of Nusantara by the speakers of Austronesian language, our ancestors had already had close relationship with the sea. Maritime life continued and developed, tinting the dynamics of the life of the people of the country. Their culture was formed from the point of view, adaptation and orientation toward sea and coastal environment.*

*The long history of Nusantara cannot be separated from the sea. The migration history of Austronesian language speakers is the history of the sea. The history*

*of Nusantara's spice trade is the history of the sea. And colonialism history is also the history of Nusantara's sea. Thus unsurprisingly cultural historical remains can be found abundantly in the waters of Indonesia, both the sunken ships and their cargos. As historical evidence, undoubtedly they need to be preserved for the sake of their utilization for the interests of science and the people. The National Museum as the preservation institution of the nation cultural historical heritage has the moral and social responsibility to convey various information on its sea floor collections to the public through the exhibition and its catalog book.*

*To all who has made the great effort to realize the TRACES OF THE WRECKS exhibition, we would convey our greatest gratitude. Hopefully the exhibition's catalog book will be able to provide complete information to the public about the meaning contained in the exhibition and can be beneficial for the Indonesian cultural progress.*

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Jakarta, 12 November 2012

Vice Minister of Education and Culture for Cultural Affairs,

The Republic of Indonesia



Prof. Ir. Wiendu Nuryanti, M.Arch., Ph.D





# ARKEOLOGI BAWAH AIR: Antara Duit atau Data?

## UNDERWATER ARCHAEOLOGY: *Between Money and Data?*

"Kecintaan akan uang merupakan sumber dari semua kejahatan. Demikian pula halnya dengan ketiadaan akan uang!" Samuel Butler (1835 - 1902), Sastrawan Inggris.

".. the love of money is the root of all evil. The want of money is so quite as truly" Samuel Butler (1835 - 1902), English poet.

Pembicaraan paling hangat sekitar Benda Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) di dalam disiplin ilmu arkeologi dewasa ini telah menyentuh persoalan etika profesi keilmuan, yaitu: berpusat pada persoalan "profit and loss" sebuah tinggalan arkeologi, terutama situs bawah air. Sebuah keruwetan baru tentunya. Karena selain harus menambahkan kalkulator dalam daftar barang bawaan mereka saat turun menuju situs kapal

The current hottest discussion over the Cargo of Sinking Ship/Benda Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) in the discipline of archaeology has touched the issue of scientific profession's issue, i.e.: centered on the issue of "profit and loss" of archaeological artefacts, particularly the underwater sites. Undoubtedly this is a new complication, because in addition having to add calculator in the list of things to be brought when



tenggelam di dasar laut, para arkeolog kini juga harus berurusan dengan “value” baru yang selama ini tidak pernah masuk dalam pertimbangan keilmuannya, yaitu: nilai ekonomis.

Nilai ekonomi tak pernah terlintas di benak para arkeolog yang bergerak dari hakekat data yang terbatas secara kuantitas dan kualitas. Mereka tidak bisa memilih dan memilah data dengan pertimbangan di luar kepentingan keilmuan. Tidak ada hirarki tingkat kepentingan data arkeologi dari segi bentuk, kelengkapan atau bahkan nilai ekonomisnya. Sebuah artefak sisa produksi (*waste*) tidak kalah penting dibanding ratusan lempeng emas yang diperoleh dari kapal karam misalnya. Potongan kecil keramik juga tidak kalah berharga dibanding arca lengkap, yang berada in situ di sebuah candi. Semua data sama nilainya dari sudut pandang keilmuan.

Lucunya, tiap kali kita membicarakan soal BMKT, persoalan nilai ekonomis selalu mengemuka. Meski

*diving into the site of the sinking ship at the floor of the sea, the archaeologists now have to deal with the new value that has not been included in their scientific consideration, namely the economic value.*

*The economic value has never occurred in the mind of the archaeologists working from the nature of quantitatively and qualitatively limited data. They cannot choose and sort the data with other considerations but the scientific interests. There is no hierarchy of importance level of archaeological data from the aspects of shape, completeness or even their economic value. An artefact of production waste is not less important than hundreds of gold bars found in a shipwreck for instance. Neither is a tiny fragment of ceramics less valuable than a complete statue which is in situ at a temple. All data has equal value from the scientific point of view.*

*Amusingly, each time we discuss the Shipwreck’s Cargo, the issue of economic value always comes up. Although the often used reason is the issue of undersea sites’*

alasan yang sering dipakai adalah soal manfaat situs bawah laut itu bagi kepentingan keilmuan, demi penulisan sejarah kebudayaan. Tapi tidak bisa dipungkiri, kekecewaan kita terhadap masalah-masalah seperti ini, contoh kasus kapal Gerdalmalsen misalnya, tidak saja dikarenakan soal penanganan yang tidak mengikuti kaidah-kaidah arkeologi, tapi juga karena kita (begitu juga negara China) tidak kebagian se-Sen pun uang hasil lelang muatan kapal tersebut. Apa pedulinya kita dengan uang yang dihasilkan dari pelelangan itu jika prosesnya mengikuti atau didahului dengan menggunakan standar arkeologis yang “baik dan benar”? Benarkah kita tidak tergiur oleh kepentingan ekonomis itu?

Mungkin kita terlalu malu mengakui lirikan manfaat dan keuntungan ekonomis dengan dalih macam-macam. Tapi ada baiknya kita mulai berani melihat BMKT memiliki

*benefit for scientific interests, for the sake of cultural history writing. Undeniable our disappointment toward such issues, for example the case of Gerdalmalsen ship, was not only due to the way it was handled which did not follow any archaeological norms, but also because we (like wise with the Republic of China) did not get a single cent out of the result of the auction of the ship's cargo. Why would we be concerned about the money earned from the auction if the process followed and was begun using the “good and right” archaeological standard? Are we really not tempted by economic interests?*

*Maybe we are too embarrassed to admit of taking a glance at the economic benefit and profit by various reasons. But it will be better if we start being brave to look at the wreck's cargo as having two dimension of interests, which both should be handled seriously, namely scientific interests and economic interests. The*



2 dimensi kepentingan yang dua-duanya harus kita tangani secara serius: yaitu kepentingan keilmuan dan kepentingan ekonomi. Pengakuan ini tentu saja akan berimplikasi pada pilihan strategi penanganan BMKT ini secara komprehensif di masa-masa selanjutnya.

Namun, menyatukan dua kepentingan tersebut, di satu pihak para ilmuwan yang peduli pada kebutuhan idealisme mereka, dan pihak *treasure hunter* di pihak satunya, yang lebih peduli pada manfaat ekonomis, tentu tidak mudah. Sebagian besar arkeolog bahkan masih percaya bahwa hampir mustahil membangun suatu sinergi dari dua kepentingan yang berbeda itu. Kepentingan ilmu dan kepentingan uang secara diametral sulit untuk didamaikan. Apalagi kita memang tidak punya pengalaman mengelola dua kepentingan itu. Untungnya ada preseden pada masa-masa sebelumnya di lingkungan ilmuwan arkeologi di negara lain yang bisa kita ambil dan kita jadikan contoh. Namun dari semua itu yang paling penting adalah perlunya sebuah pemahaman baru, paradigma baru, yang harus melandasi pilihan tindakan kita.

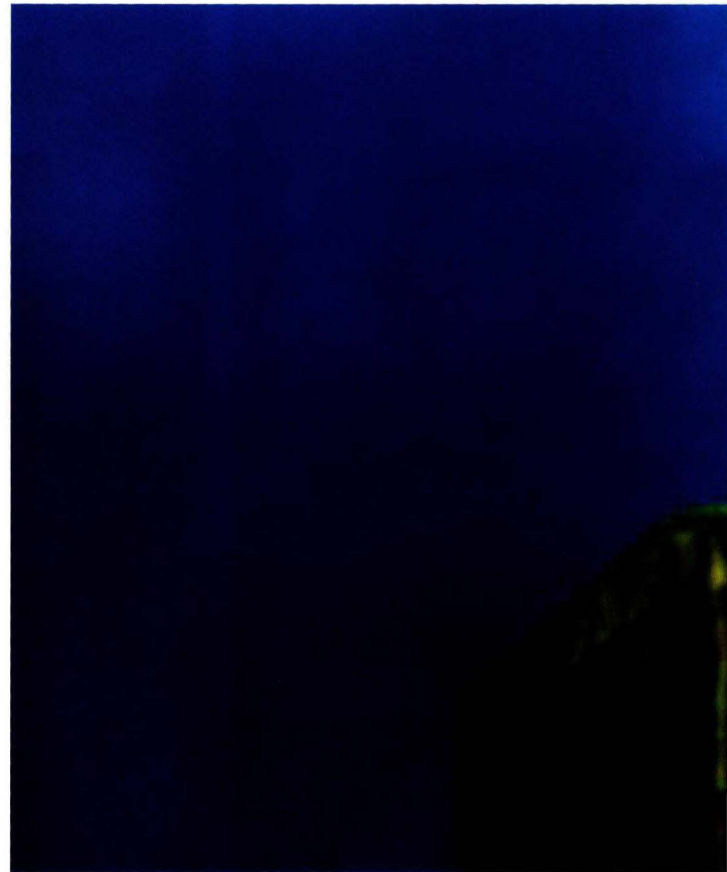
### Peran Negara yang Berubah

Di negara-negara Eropa dan Amerika, perbenturan kepentingan antara kebutuhan keilmuan dan manfaat ekonomis telah berlangsung lama. Benturan ini terutama disebabkan karena peran negara (mewakili kepentingan ilmu) yang terlampau dominan saat berhadapan dengan kepentingan masyarakat (mewakili kepentingan ekonomi). Sama seperti kita saat ini, mereka dulu memahami konsepsi paham negara integralistik, yang membayangkan negara sebagai sebuah subyek besar (*macro anthropos* menurut Plato) atau makhluk supra human (*Leviathan* menurut Thomas Hobbes) yang memiliki kedaulatan di atas individu-individu dan kelompok yang ada di dalam masyarakat.

Tapi itu dulu. Menurut Habermas dalam bukunya *Teori Tindak Komunikasi*, negara demokrasi modern, yang

*recognition undoubtedly will have an implication on the comprehensive strategy of wreckage's cargo in the future.*

*Nevertheless, it is not easy to merge the two interests, the scientists who are concerned about their idealism needs in one hand, and the treasure hunters in the other hand, who are more concerned about the economic*



*benefits. Most of the archaeologists actually still believe that it is almost impossible to create a synergy out of the two different interests. The scientific interests and the financial interests diametrically are hard to be reconciled. Moreover we certainly have no experience in managing the two interests. Fortunately there is a precedent from the past in the circle of archaeologists in other countries from which we can learn and use as examples. Yet from them all the most important thing is the urgency of having new comprehension, new paradigm that should underlie our choice of action.*

masyarakatnya menjadi lebih kompleks akibat proses globalisasi, paham negara seperti itu tidak dapat dipertahankan. Globalisasi ekonomi pasar dan globalisasi informasi yang menerjang batas-batas negara nasional di satu pihak, liberalisasi politik dan ekonomi telah menghasilkan pluralisasi gaya hidup dan perubahan orientasi-orientasi nilai dalam masyarakat di pihak

### ***The Changing Role of the State***

*In European and American countries, the conflict of interests between scientific interests and economic benefit has been going on for a long time. The conflict is mainly caused by the role of the state (representing the scientific interests) that was too dominant when faced with public interests (representing the economic interests). Similar*



lain telah merubah peran negara. Negara mengalami nasib serupa dengan Gereja di era sekularisasi yakni kehilangan monopolinya dalam pengambilan keputusan publik. Negara tidak "se-sakti" dulu sebagai kekuatan pemaksa.

Negara akhirnya cuma salah satu instansi yang berdaulat di antara instansi-instansi lain seperti pasar global, lembaga-lembaga supranasional seperti IMF dan WTO, kekuatan-kekuatan bisnis atau bahkan kelompok-kelompok religius baik dalam maupun luar negeri, yang

*to our current condition, they used to understand the concept of integralism state which envisioned the state as a great subject ( (macro anthropos according to Plato) or super human being (Leviathan according Thomas Hobbes) who has sovereignty over individuals and groups existing within the society.*

*But that was then. According to Habermas in his book entitled The Theory of Communicative Action, modern democracy state whose people are more complex due to globalization process, such concept of a state could*



CHRISTIE'S  
AMSTERDAM



THE NANKING CARGO  
CHINESE EXPORT PORCELAIN AND GOLD

at the Hilton Hotel, Amsterdam  
Monday 28 April - Friday 2 May 1986





dapat mendesak pengaruhnya dalam kebijakan publik. Dalam kasus kita, negara (baca arkeologi) tentu tidak bisa lagi menganggap kepentingan mereka lebih 'besar' dibanding kepentingan lain. Kepentingan ilmu cuma salah satu dari kepentingan lain di dalam "jaringan tindakan-tindakan sosial" menurut Habermas. Kepentingan arkeologi harus dikompromikan dengan kepentingan-kepentingan masyarakat lainnya, termasuk dengan perusahaan pencari harta karun, misalnya.

Dengan konsep ini tentu saja negara (arkeologi) tidak lagi bisa memberi label sindikat atau pencuri harta karun kepada Michael Hatcher, umpamanya. Labelisasi tersebut sangat bias oleh sikap *superiority complex* negara saat berhadapan *vis-a-vis* dengan kekuatan masyarakat lain. Negara (arkeolog) tentu saja tetap bisa bersikeras dengan menggunakan perundangan dan bermacam regulasi atau larangan, yang dimaksudkan untuk memaksakan kehendak. Tapi sikap ini malah akan melahirkan tindakan-tindakan pembangkangan, melalui usaha mencuri-curi. Dengan luas wilayah laut yang sedemikian besar, dan kontrol yang maha sulit, apalagi ditambah dengan kerjasama sindikasi dengan aparat negara, kegiatan ini malah lebih sulit dikontrol jika dibandingkan dengan melegalkannya tapi tetap di bawah kontrol negara (arkeolog).

Itu sebabnya di negara-negara Eropa dan Amerika, pihak instansi terkait pelan-pelan mulai membuka diri bekerja sama dengan pihak swasta pencari harta karun. Sebuah perspektif yang menarik tentang kerja sama mutualisma ini misalnya dapat kita lihat pada kasus *Atocha Project* yang dilaporkan oleh seorang arkeolog Duncan Mathewson yang kebetulan bekerja untuk sebuah perusahaan swasta pencari harta karun, dalam artikelnya "*Archaeology on Trial*". Sebuah tindakan pengangkatan BMKT yang tetap menggunakan standar arkeologi yang ketat tetap mampu memberikan jaminan pengungkapan dan pendokumentasian data yang bisa dipertanggung-jawabkan, sementara kepentingan ekonomisnya tetap bisa dinikmati.

*not be maintained. Market economy globalization and information globalization that crashed national state boundaries in one hand, political and economy liberalization has resulted in lifestyle pluralization and value orientations change in the society in the other hand have changed the role of the state. The state experiences similar fate as the Church during the secularism era which was losing its monopoly in public decision making. The state is not as powerful as it was before as the forcing power.*

*Eventually the state is only an institution with its sovereignty among other institutions such as global market, supernational institutions such as IMF and WTO, business power or even religious communities both domestically and overseas, who are able to impose their influence in public policy. In our case, the state (read archaeology) certainly can no longer consider their interests are bigger compared to other interests. According to Habermas, scientific interests is merely one of the other interests in "social actions network". The interests of archaeology needs to be compromised with other public interests, including with for example treasure hunting companies.*

*With this concept, undoubtedly the state (archaeology) can no longer label Michael Hatcher, for instance, as a syndicate or treasure robber. Such labelling is greatly biased by the superiority complex attitude of the state when facing vis-a-vis with other public power. The state (archaeologists) certainly can keep persisting to use the law and various regulations and prohibitions which are intended to impose their wish. But such attitude will actually create defiance acts through thieving attempts. With such broad water territory, and an extremely hard control, additionally with syndication cooperation with the state apparatus, such activities will be even harder to be controled when put into comparison with legalizing it but still under the control of the state (archaeologists).*

Dan sesungguhnya kita beruntung telah memiliki UU Undang-Undang RI Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya (UU CB) yang aromanya agak cocok dengan respon terhadap pergeseran peran negara di atas tadi. Setidaknya ada 4 pertimbangan pokok yang dipakai DPR-RI ketika merumuskan UU-CB: Pertama, dari sisi ekonomi, cagar budaya harus mampu meningkatkan harkat kehidupan rakyat banyak; kedua, dari sisi tanggungjawab publik, pelestarian cagar budaya adalah "kewajiban" semua orang; ketiga, dari sisi peradaban, pelestarian cagar budaya harus membuka peluang upaya pengembangan dan pemanfaatannya oleh masyarakat; dan keempat, dari sisi tata kelola negara, pemerintah "meringankan beban" pelestarian yang ditanggung masyarakat.

### **Dari Lawan Menjadi Kawan**

Di negara-negara Eropa dan Amerika, kerjasama juga diawali juga dengan kebencian dan pandangan negatif, dan cenderung mencemooh pada kegiatan treasure hunter yang notabene merusak dan tidak memperdulikan kepentingan keilmuan dan konservasi. Betapa tidak, sebuah tindakan penyelamatan dan pengangkatan BMKT menurut para pencari harta karun sangat lamban, bertele-tele, dan membosankan, sementara mereka harus secepatnya mengembalikan dana yang dipinjam dari investor. Melibatkan arkeolog dalam proses ini membengkakan biaya menjadi dua kali lipat, sementara peluang untuk bisa menarik keuntungan atau sekedar *break even point* saja cuma 1 dari 20 kemungkinan kapal karam yang ditemukan (Peter Throckmorton, *The world's Worst Investment, Maritime Archaeology*, 1998).

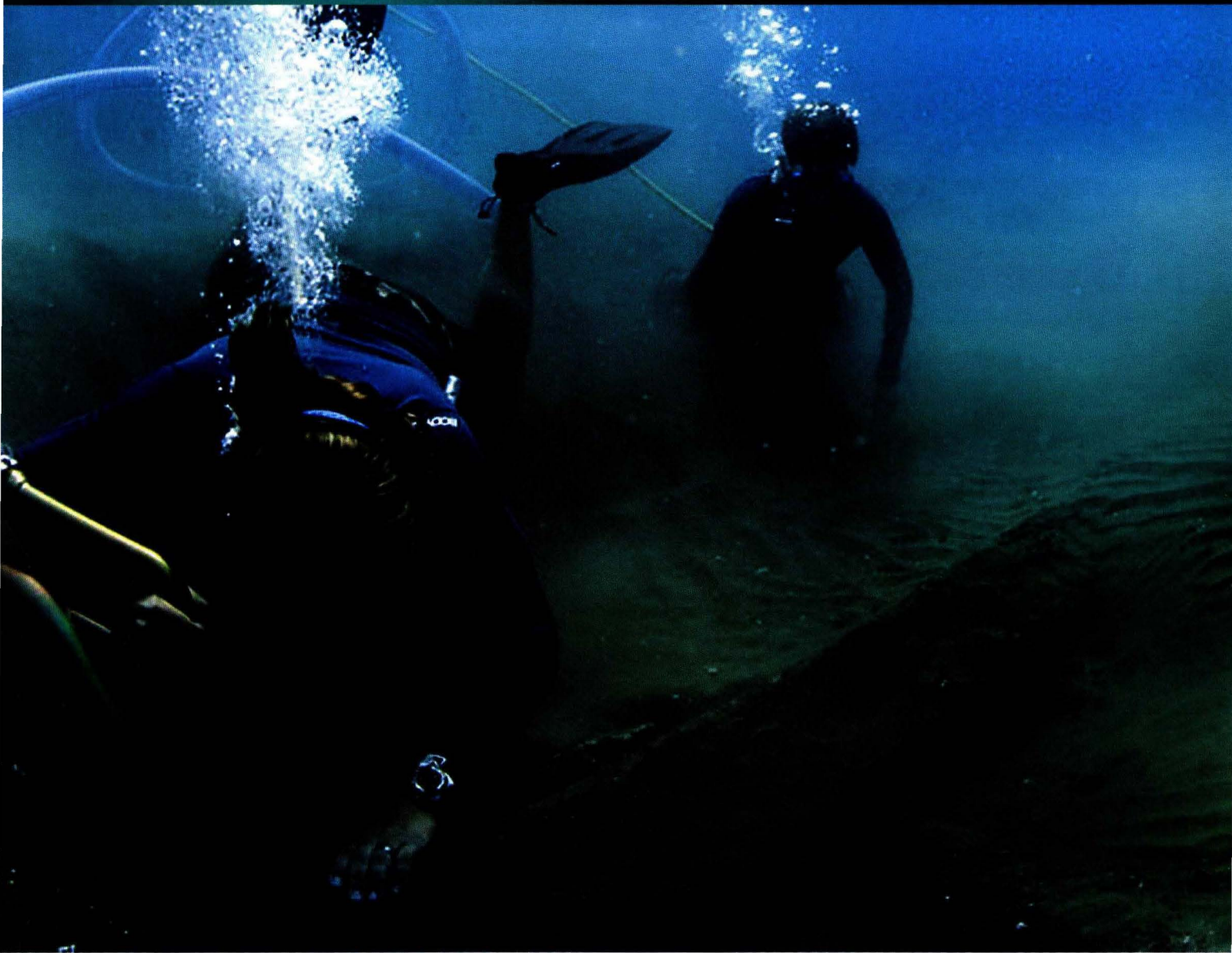
Selain itu buat sebagian mereka, menyelamatkan dan menarik manfaat ekonomis jauh lebih berguna bagi masyarakat daripada memberi waktu kepada arkeolog untuk melakukan penelitian dan tanpa tanggung-jawab untuk mempublikasikannya. Masyarakat tidak dapat

*That was the reason for relevant institutions in European and American countries to gradually open up by collaborating with private treasure hunters. An interesting perspective on mutualism collaboration for instance can be seen in the case of Atocha Project which was reported by an archaeologist, Duncan Mathewson, who happened to work for private treasure hunting company, in his article entitled "Archaeology on Trial". The act of bringing up the shipwreck's cargo that still used strict standard of archaeology was still able to provide the assurance that the data revelation and documentation was accountable, while their economic interests were still able to be enjoyed.*

*And actually we are lucky for we already have Law No. 11 of 2010 concerning Cultural Heritage which seems to be quite matching with the responses regarding the shift of the above mentioned state's role. At least there were 4 main considerations used by the DPR-RI when they formulated the law: Firstly, from the economic aspect, cultural heritage should be able to increase the dignity of common people's lives; secondly, from the public responsibility aspect, cultural heritage preservation is the "obligation" of all people; thirdly, from civilization aspect, cultural heritage preservation should open the chance for public development effort and usage; and fourthly, from state management aspect, the government "reduce the load" of preservation that is taken by the public.*

### **From Adversary to Comrade**

*In European and American countries, the cooperational work was also initiated by hatred and negativism, and tended to scorn treasure hunting activities which incidentally were destructive and ignorance of scientific and conservation interests. Imagine, the acts of salvaging and removing the shipwreck's cargo according to the treasure hunters were very slow, long-winding and boring, while they had to immediately repay the borrowed funds to the investor. Involving archaeologists in the process would double the expense, whereas the*



sumber: discovery.com

manfaat apa-apa juga pada akhirnya, dan artefak-artefak yang jumlahnya ribuan itu cuma memenuhi gudang-gudang penyimpanan di museum-museum. Kecenderungan mengumpulkan dan menyimpan artefak sebanyak-banyaknya dulu, dan publikasi belakangan juga menjadi persoalan buat kita. Tentu saja ini sebuah otokritik yang patut jadi bahan perhatian kita semua.

Tapi sejalan dengan semakin banyaknya arkeolog profesional yang terlibat di dalam perusahaan *treasure hunting* tadi maka pelan-pelan proses kerusakan situs-situs bawah laut bisa dikurangi, atau paling

*chance of gaining profit or even reaching the break event point was only one out of the 20 possibilities of discovered shipwrecks (Peter Throckmorton, The world's Worst Investment, Maritime Archaeology, 1998).*

*Additionally for some of them, salvaging and gaining economic benefits were more useful for the people compared to giving time to archaeologist to do some researches and without any obligations to publish it. Eventually, the public would not get any benefits and thousands of the artefacts ended up filling the storerooms of the museums. The tendency to collect*

tidak diperlambat. Daripada melawannya, beberapa arkeolog justru berusaha ikut merubah perspektif para pemburu harta karun ini, dengan memperlihatkan bahwa keterlibatan arkeolog tidak harus membuat peluang mendapatkan keuntungan bakal hilang. Kasus Vasa, sebuah kapal perang dari tahun 1628 yang karam di pelabuhan Stockholm, Swedia adalah sebuah kasus yang memperlihatkan betapa besarnya biaya yang harus dikeluarkan untuk kebutuhan konservasi namun dapat ditutupi dengan biaya yang dihasilkan buat atraksi turis.

### Dari Masalah Menjadi Berkah

Pengembangan penelitian arkeologi bawah-air sesungguhnya memerlukan taruhan besar dalam hal peralatan penelitian serta pelatihan fisik dan mental bagi para penelitiannya, demikian menurut Edy Sedyawati dalam makalahnya pada Diskusi Ilmiah Arkeologi 2001 berjudul *Menuju Arkeologi Maritim Indonesia*. Selain itu juga dibutuhkan dana dan sumber daya manusia yang tidak sedikit untuk mempersiapkan semua itu. Di sinilah peluang menggandeng pihak swasta pemburu harta karun ini sebagai mitra bisa merubah mereka yang tadinya masalah menjadi berkah buat kepentingan arkeologi. Harus diakui, para *treasure hunter* ini memiliki apa yang tidak dimiliki oleh para arkeolog, yaitu: dana, kemampuan (skill), dan teknologi.

Berbagai potensi itu tentu sangat bermanfaat buat menunjang kegiatan keilmuan, sekaligus memberikan peluang buat arkeolog untuk secepatnya ikut menentukan arah dan perspektif yang lebih positif pada para pemburu harta karun, sehingga mereka yakin bahwa *conservation first, and money will follow*. Kita berkejaran dengan waktu bukan dengan para pemburu harta itu semestinya. Idealnya tentu para arkeolog memiliki semua prasyarat itu. Tapi kapal-kapal itu tentu tidak bisa menunggu sampai semua sempurna dimiliki oleh lembaga arkeologi bukan?

*and keep as many artefacts as possible first and make publication later has also become a problem for us. Certainly it is an autocriticism that should be made as our concern.*

*Nevertheless along with the increasing number of professional archaeologists being involved in the treasure hunting company, gradually the destruction process of the underwater sites can be reduced, or at least delayed. Instead of fighting it, several archaeologists actually try to participate in changing the perspective of the treasure hunters by showing them that the archaeologists' involvement does not necessarily mean losing the chance of gaining profit. The case of Vasa, a battleship from 1628 that sank in the port of Stockholm, Sweden is a case that showed how much expense spent for conservation needs but it is covered by the cost gained as tourists' attraction.*

### From Problem to Blessing

*The development of underwater archaeological research actually needs a big stake in term of research equipment as well as physical and mental training for the researchers, as stated by Edy Sedyawati in her paper in Archaeology Scientific Discussion/Diskusi Ilmiah Arkeologi 2001 entitled Menuju Arkeologi Maritim Indonesia (Toward Indonesian Maritime Archaeology). Additionally it also requires scores of fund and human resource in its preparation. Here is the opportunity to employ private treasure hunters as partners which might be able to change them from being a problem to be a blessing for the interests of archaeology. It as to be admitted that the treasure hunters have the things that the archaeologists don't have, namely: fund, skill, and technology.*

*The variety of potentials undoubtedly are very useful in supporting the scientific activities as well as providing the archaeologists with the opportunity to immediately take a part in determining more positive direction and perspective to the treasure hunters so thhat they believe in conservation first, and money will follow. We are*



### Penutup

Akhirnya beberapa hal yang harus kita pertimbangkan untuk menyelamatkan tinggalan sejarah budaya ini adalah: Yang pertama adalah dengan mulai membuka peluang kerjasama dengan pihak-pihak swasta, untuk bisa mengontrol semua proses itu sesuai dengan keinginan kita. Yang kedua adalah dengan mencegah penjualan artefak dan menggantikannya dengan kegiatan yang menguntungkan lainnya buat investor, seperti memberi kesempatan mereka untuk mengelola kegiatan pariwisata kapal karam, misalnya. Ini memang agak sulit karena jual beli artefak tidak bisa dilepaskan dari hukum permintaan dan penawaran. Selama masih ada permintaan maka selama itu pula terbuka peluang untuk jual beli.

Yang ketiga adalah jika jual beli artefak tidak bisa dihindari, maka harus dipastikan si pemilik artefak punya *concern* pada kepentingan konservasi dan tetap

*actually competing against the time not the treasure hunters. Ideally, undoubtedly the archaeologists should have all those prerequisites. But those ships certainly cannot wait until all is perfectly owned by archaeology institution, can they?*

### Conclusion

*Finally, there are several issues that should be considered by us in saving the culture historical aretefact which are: First, by initiating to open up the opportunity to work with private sectors to be able to control all the process so that they are according to our wish. Secondly, by preventing artefacts selling and substituting it with other profitable activities for the investor, such as giving them the opportunity to manage sunken ship tourism activity, This is undoubtedly quite hard since the artefact trade cannot be separated from the law of demand and supply. As long as there is demand for it, there will be an*



membuka akses untuk tetap bisa diteliti oleh arkeolog. Lebih baik lagi jika si pemilik memberi akses pada masyarakat untuk bisa menikmati *display* artefak itu dan bahkan membantu dengan publikasinya yang bisa dinikmati masyarakat. Beberapa kasus justru sering memperlihatkan artefak-artefak yang berada di bawah kepemilikan perorangan mendapatkan penanganan yang lebih memadai.

Selanjutnya hal yang tidak bisa diabaikan adalah kebutuhan untuk melakukan preservasi pada situs. Para pemburu harta karun biasanya tidak peduli pada situs, karena mereka lebih peduli pada artefak dan barang-barang berharga yang memiliki nilai jual tinggi. Itu sebabnya perlu untuk membangun sebuah perspektif yang membuat pemburu harta karun ini melihat bahwa setelah artefak mereka peroleh, mereka masih punya peluang memperoleh keuntungan dengan menjaga situs tetap punya nilai ekonomis. Duit dan data sesungguhnya bisa didamaikan tanpa ada yang merasa yang satu jauh lebih penting dari yang lainnya. Karena data hanya dapat kita peroleh dengan duit yang dihasilkan dari kegiatan arkeologi bawah air. Dan duit akan terus mengalir selama kita bisa pelihara data berikut situs secara keseluruhan.

Terakhir, yang tak kalah pentingnya adalah persetujuan dan dukungan publik. Dukungan publik membuat para arkeolog memiliki basis yang kuat untuk bisa mengendalikan kekuatan modal dan teknologi para pemburu harta karun ini. Jika publik tidak bisa melihat manfaat pada apa yang menjadi pusat kepedulian arkeolog, maka mereka juga tidak akan peduli dengan kehilangan dan kerusakan situs. Mereka yang tidak pernah merasa memiliki memang tidak akan pernah merasakan kehilangan. Jadi yang harus dilakukan adalah membuat semua itu milik masyarakat. Dan arkeolog tidak lagi bisa sibuk dengan dunianya sendiri dan menganggap masyarakat tidak tahu apa-apa.

**Andre Donas.** *Pemerhati Budaya.*

*opportunity opened for the trade.*

*The third is that when artefact trade cannot be avoided, then it should be made sure that the artefact owner is concerned about the conservation interest and keeps an access for archaeologist to do some research on the artefact. It will be much better if the owner provides an access for public to enjoy the artefact display and even lends a hand in its publication so it can be shared with the public. Actually in some cases, it is indicated that individually owned artefacts get more adequate treatment.*

*Furthermore, the next issue that cannot be ignored is the needs to preserve the sites. The treasure hunters usually do not care about the sites because they are more concerned about the artefacts and valuable goods that have high selling value. Therefore we need to create a perspective that make the treasure hunters see that after they take the artefacts away, they still have the opportunity to gain more profits by maintaining the sites' economic value. Money and data can actually be reconciled without making one feel more important than the other. , because data can be obtained with the money produced from underwater archaeological activities. And the money will keep flowing in as long as we maintain the data and the sites as a whole.*

*Lastly but not of least importance is the public approval and support. Public support makes the archaeologists have strong basis that enables them control the capital and technology power of the treasure hunters. If public cannot see the benefit of the archaeologists' core concerns, neither they will be concerned with losing the sites or the sites being damaged. Those who have never felt possessing something will never feel losing anything. Thus the thing to be done is to make the sites as common belonging. And the archaeologists can no longer be busy in their own world and consider public knows nothing.*



# PENGELOLAAN TINGGALAN BUDAYA BAWAH AIR DI INDONESIA

## UNDERWATER CULTURAL ARTIFACTS MANAGEMENT IN INDONESIA

Widiati

Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman  
Directorate for Cultural Heritage Preservation and Museum

### Pendahuluan

Perairan Indonesia kaya dengan sumber daya alam, adalah pernyataan yang sering didengar. Namun dalam 30 tahun belakangan ini, penemuan kapal kuno beserta muatannya telah menambah kekayaan bahari Indonesia. Para pemburu 'harta karun', baik yang berasal dari dalam maupun luar negeri, sangat antusias menemukan dan mengangkat sumberdaya ini, karena dianggap bernilai ekonomis tinggi. Tingginya potensi sumberdaya budaya ini di perairan Indonesia sangat dimungkinkan, mengingat sejak dulu digunakan sebagai jalur pelayaran perdagangan internasional.

### Introduction

*"Indonesian waters are rich with natural resources" is a statement we frequently hear. Nevertheless these last 30 years, discoveries of ancient ships with their cargos have added to the richness of Indonesian marine. The treasure hunters, both domestic and international, have been very enthusiastic in finding and retrieving these resources because they are considered as having high economic value. The high potential of the cultural resource in Indonesian waters is made possible considering the waters have been used as international trade shipping lane since long ago. Various foreign*



Berbagai kapal asing lalu lalang di perairan ini menuju ke berbagai tempat tujuan. Oleh karenanya sangat dimungkinkan pula pada waktu itu terjadi kecelakaan di laut yang menyebabkan kapal itu tenggelam. Ketidaksengajaan nelayan menemukan keramik di tengah laut, menjadi petunjuk bahwa pada titik penemuan itu dimungkinkan di dalamnya terdapat runtuhan kapal kuno dan muatannya.

Peninggalan budaya bawah air di Indonesia mulai menjadi pusat perhatian setelah warga negara asing berhasil mencari dan mengangkat muatan kapal tenggelam di perairan Riau tahun 1986. Keberhasilannya meraup keuntungan jutaan dolar melalui lelang, mendorong banyak orang untuk mengikuti jejaknya. Namun disayangkan pengangkatan

*vessels pass by the waters toward various destination ports. Hence it is possible for marine accidents to occur which caused the ship sink. The coincidental ceramic finding at sea by fishermen becomes the indicator that beneath that finding point there probably is the wreckage of an ancient ship and its cargos.*

*Underwater cultural artifacts in Indonesia began to be the center of attention after a foreign citizen had successfully found and lifted the cargo of a sunken ship in Riau waters in 1986. The success of gaining millions of dollar profit through auction has encouraged many people following his footsteps. Unfortunately the unrevealing of the cargo was not followed by the underwater archaeological research as it should actually be.*





itu tidak diikuti dengan penelitian arkeologi bawah air yang seharusnya.

Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional (dulu Puspan), sebenarnya sudah pernah mengawali penelitian bawah air pada 1981. Ketika itu telah didata sejumlah 6 situs yang berlokasi di perairan Laut Jawa (Nurhadi, 1985). Aktivitas itu tidak lagi berlanjut, bahkan gaungnyapun seolah-olah sirna, hingga kini.

Sekitar 25 tahun belakangan, telah ditemukan sekitar 33 lokasi kapal VOC yang tersebar di berbagai perairan diberbagai belahan dunia (Jerzy Gawronski, 1992:14). Kapal-kapal itu diidentifikasi berasal dari abad ke-16 Masehi --masa ketika Eropa mulai terlibat langsung dalam perdagangan laut internasional (Rijksmuseum, 1992:30)-- dan juga dari abad-abad berikutnya. Upaya menemukan runtuhan kapal itu, tidak terlepas dari kegigihan para peneliti menelusuri catatan sejarah yang diperkirakan pernah dibuat ketika itu. Seringkali tidak mudah mencocokkan informasi yang ditemukan dalam catatan sejarah dengan kenyataan di lapangan. Terdapat tingkat kesulitan tersendiri untuk menemukan dan menerjemahkan data tertulisnya, terutama peristiwa kecelakaan yang terjadi pada kapal-kapal yang berlayar sebelum abad 16.

### **Kebijakan Pengelolaan Tinggalan Budaya Bawah Air di Indonesia**

Mulai tahun 2005 hingga tahun 2011, berdasarkan Peraturan Menteri Kebudayaan dan Pariwisata Nomor: PM.17/HK.01/MKP-2005, tertanggal 27 Mei, tinggalan budaya bawah air ditangani tersendiri oleh satu instansi yaitu Direktorat Peninggalan Bawah Air (PBA) yang ketika itu berada di dalam lingkup Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata. Sebelum tahun 2005, penanganan peninggalan bawah air ini menjadi kewenangan Subdit perlindungan, di direktorat yang menangani peninggalan purbakala. Perluasan kewenangan tersebut tidak dapat

*National Research and Development Centre of Archaeology/Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional (was Puspan), actually had initiated the underwater research in 1981. At that time six sites located in the waters of Java Sea had been recorded (Nurhadi, 1985). The activity has not been continued, and has not been discussed much until now.*

*Within approximately the last 25 years, about 33 locations of VOC vessel have been discovered scattered at various waters territories in various parts of the world (Jerzy Gawronski, 1992:14). Those vessels were identified as originating from the 16th century when Europe was directly involved in international maritime trade (Rijksmuseum, 1992:30), and also from later centuries. The effort to find the ships' wreckage could not be separated from the perseverance of the researchers in examining historical records which were estimated to be made during the era. Frequently it was not easy to match the information found in the historical records with the facts in the field. There was a separate level of difficulty in finding and translating the written records, particularly on ships' accidents occurring prior to 16th century.*

### **Underwater Cultural Artifacts Management Policy in Indonesia**

*Since 2005 to 2011, based on the Regulation of the Minister of Culture and Tourism No. PM.17/HK.01/MKP-2005, dated 27 May, underwater cultural artifacts are managed separately by an institution namely the Directorate of Underwater Artifacts/ Direktorat Peninggalan Bawah Air (PBA) which at that time was under the scope of Directorate General of History and Archaeology, Ministry of Culture and Tourism/Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata. Prior to 2005, the management of underwater artifacts had been the authority of Sub-directorate of conservation in the directorate that managed archaeological artifacts.*

dilepaskan dari makin besarnya permasalahan yang harus dipecahkan. Sehubungan dengan itu, maka penyiapan pengelolaan dalam berbagai aspek seperti regulasi, peningkatan sarana prasarana, sumber daya manusia, dan anggaran, merupakan hal yang mutlak dilakukan dalam rangka melestarikan tinggalan budaya bawah air, dan pengelolaannya harus dilakukan dengan sebaik mungkin agar memberikan manfaat besar bagi masyarakat luas.

Penyediaan peraturan perundangan-undangan yang tegas dan komprehensif sangat dibutuhkan sebagai dasar dalam pengelolaan pelestarian sumberdaya budaya ini selanjutnya. Karena selama ini tinggalan budaya bawah air tidak hanya menjadi domain perhatian lembaga pemerintah yang menangani bidang kebudayaan saja, tetapi juga lembaga pemerintah lain seperti Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kehutanan, Lembaga-lembaga pemerintah yang menjadi anggota Panitia Nasional atau Pemerintah Daerah.

Oleh karena berbagai aktivitas yang tercakup di dalam pengelolaan peninggalan bawah air melingkupi kegiatan survei, ekskavasi, pengolahan data, konservasi benda temuan, maka sangat diperlukan penyediaan sarana prasana yang memadai. Penyediaan sarana prasarana tersebut tidak akan bermanfaat maksimal apabila tidak didukung oleh penyediaan sumber daya manusia handal yang sesuai dengan bidang yang ditanganinya. Aktivitas yang berlangsung di dalam penanganan peninggalan budaya bawah air ini termasuk yang berisiko tinggi (*high risk*) dan juga membutuhkan biaya tinggi (*high cost*), terutama terkait dengan pengadaan peralatan khusus, dan membutuhkan waktu yang relatif cukup panjang --baik untuk pelaksanaan kegiatan di lapangan, pengolahan data, penanganan temuan-- termasuk pembinaan sumber daya manusia.

Tahun 2010 telah terbit undang-undang cagar budaya nomor 11. Undang-undang ini secara eksplisit

*The extension of authority could not be separated from the fact of the broadening problems to be resolved. Regarding to it thus the management preparation in various aspects such as regulations, facilities and infrastructures' improvement, human resource, and budgetary aspect, were the inevitable things to be done in order to preserve underwater cultural artifacts, and its management had to be done in the best way so as to provide great benefit for the public.*

*The provision of strict and comprehensive legislation is urgently needed as the basis for future cultural resources preservation management. This is due to the fact that so far underwater cultural artifacts has not been the domain of concern solely for the government institution that manage cultural sector, but also for other government institutions such as the Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Ministry of Forestry, government institutions that are members of National Committee or Regional Governments.*

*Since the variety of activities involved in underwater artifacts management that covered surveys, excavations, data processing, findings conservation, thus adequate facilities and infrastructures provision is highly needed. Facilities and infrastructures provision will not give maximum benefit when it is not supported by provision of reliable human resource that is in accordance with the sector managed. The activities that take place in underwater cultural artifacts management are considered as high risked and high cost activities, particularly in the context of special equipment, and take relatively long time—for activities implementation in the field, data processing, findings treatment, etc—including human resource development.*

*In 2010 Law no 11 concerning Cultural Heritage was issued. The law explicitly included the regulation concerning underwater cultural artifacts which had not been included in previous law concerning cultural heritage. In article 26 of the Law it was stated that:*



mencantumkan pengaturan tentang tinggalan budaya bawah air, yang tidak ditemukan dalam undang-undang cagar budaya sebelumnya. Dalam pasal 26 Undang-undang tersebut dinyatakan bahwa:

1. Pemerintah berkewajiban melakukan pencarian benda, bangunan, struktur, dan/atau lokasi yang diduga sebagai Cagar Budaya;
2. Pencarian cagar budaya atau yang diduga cagar budaya dapat dilakukan oleh setiap orang dengan penggalian, penyelaman, dan/atau pengangkatan di darat dan/atau di air;
3. Pencarian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) hanya dapat dilakukan melalui penelitian dengan tetap memperhatikan hak kepemilikan dan/atau penguasaan lokasi;
4. Setiap orang dilarang melakukan pencarian cagar budaya atau yang diduga cagar budaya dengan penggalian, penyelaman, dan/atau pengangkatan di darat dan/atau di air sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kecuali dengan izin pemerintah atau pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya.

Sementara itu pasal 27 menyebutkan bahwa 'ketentuan lebih lanjut mengenai pencarian Cagar Budaya atau yang diduga Cagar Budaya diatur dalam peraturan pemerintah'.

### **Penanganan Tinggalan Budaya Bawah Air**

Kegiatan pencarian dan pengangkatan tinggalan budaya bawah air seperti yang diamanatkan dalam undang-undang di atas telah dilakukan oleh para investor asing yang bekerja sama dengan perusahaan swasta nasional. Keterlibatan investor dalam kegiatan tersebut dikoordinasikan oleh Panitia Nasional BMKT (Barang Muatan Kapal Tenggelam) melalui Peraturan Presiden No.19 tahun 2007 dengan tujuan untuk kepentingan komersial, semata. Oleh sebab itu pada saat pengangkatan, hanya benda-benda yang dalam kondisi baik yang diprioritaskan untuk diangkat. Hal itu sudah tentu tidak sesuai dengan amanat dalam

1. *The government has the obligation to search for objects, buildings, structures, and/or location that is believed to be Cultural Heritage;*
2. *The search for cultural heritage or allegedly cultural heritage can be done by every person by excavating, diving, and/or land and/or aquatic removal;*
3. *The search as meant in paragraph (1) and (2) can only be done through research with due regards to the rights of ownership and/or site control;*
4. *Every people is forbidden to implement cultural heritage or allegedly cultural heritage search by excavating, diving, and/or land and/or aquatic removal as meant in paragraph (2) except by the permission of the government or local government in accordance with its authority.*

*Additionally article 27 stated that 'further provisions concerning the search of Cultural Heritage or allegedly Cultural Heritage are regulated in government regulation'.*

### **Underwater Cultural Artifacts Treatment**

*Underwater cultural artifacts searching and removal activities as mandated in the above law has been carried out by foreign investors working with national private companies. The involvement of investors in the activities as been coordinated by National Committee of Ship Wreckage Cargo/Panitia Nasional BMKT (Barang Muatan Kapal Tenggelam) through Presidential Decree No 19 of 2007 solely for commercial interests intention. Therefore during removal, the priority is given to objects that are in good condition to be removed. This undoubtedly does not comply with the mandate in the law which stated that removal activities should be done for research purposes.*

*Therefore underwater data produced by the investors are not maximal. Information obtained is limited solely on the location of the site in the water, type and amount of objects being removed which are usually documented*

undang-undang, yang menyebutkan bahwa kegiatan pengangkatan harus dilakukan untuk tujuan penelitian.

Oleh sebab itu data bawah air yang dihasilkan oleh para investor tersebut menjadi tidak maksimal. Informasi yang didapat hanya terbatas mengenai keletakan situs di dalam air, jenis dan jumlah benda yang telah diangkat, yang biasanya didokumentasikan selama proses pengangkatan. Sementara data aspek-aspek lainnya cenderung terabaikan, seperti konteks antar temuan di dalam himpunan temuan, dan konteks temuan dengan ekosistem di dasar laut.

Menurut catatan Panitia Nasional BMKT, sejak tahun 1989 hingga tahun 2010 telah dilakukan 13 kali kegiatan pengangkatan muatan kapal tenggelam di perairan Indonesia. Enam lokasi berada di wilayah perairan Pulau Sumatera, khususnya di Kepulauan Riau dan Bangka Belitung, enam lokasi tersebar di perairan Pulau Jawa, mulai dari Jawa Barat hingga Jawa Timur, dan satu lokasi berada di selat Karimata, Kalbar. Seluruh lokasi itu merupakan runtunan dari sisa-sisa perahu kuno yang memuat keramik Cina dalam jumlah relatif

during removal process. Other aspects' data tend to be neglected, such as the context between finding within the collection of findings, and findings with seabed ecosystem context.

*According to National Committee of Ship Wreckage Cargo/ Panitia Nasional BMKT's records, during the period of 1989 to 2010, 13 wreckage cargo removal activities have been carried out in Indonesian water territory. Six locations are in the water territory of Sumatera Island, specifically in the Islands of Riau and Bangka Belitung, six locations are spread in the water territory of Java Island, from West Java to East Java, and one in Karimata Strait, West Kalimantan. All of the locations contain wreckages of ancient vessels carrying Chinese ceramics in relatively great amount, which are estimated as trading goods.*

*The Directorate of Underwater Cultural Artifacts, the technical institution managing the underwater cultural artifacts preservation at that time—now, it is managed by the Directorate of Cultural Heritage Preservation and Museum—did some efforts which were still limited*

**Kegiatan Pengangkatan Tinggalan Budaya Bawah Air oleh Panitia Nasional BMKT**  
**Underwater Cultural Artifacts Removal Activities by National Committee of BMKT**

No	TAHUN YEAR	LOKASI LOCATION
1	1989	Perairan P. Buaya, Riau
2	1993	Perairan Tuban, Jawa Timur
3	1996	Perairan Selat Karimata, Kalbar
4	1996	Perairan Blanakan, Subang, Jawa Barat
5	1999	Perairan Batu Itam, Belitung
6	2000	Perairan Selat Gelasa, Belitung
7	2004	Perairan Cirebon, Jawa Barat
8	2005	Teluk Sumpat, Kepulauan Riau
9	2005	Perairan Karang Heluputan, Kepulauan Riau
10	2007	Perairan Mandalika, Jepara Jawa Tengah
11	2008	Perairan Mandalika, Jepara Jawa Tengah
12	2008	Perairan Karawang, Jawa Barat
13	2009	Perairan Belitung Timur, Bangka Belitung

besar, yang diperkirakan sebagai barang dagangan.

Upaya yang dilakukan Direktorat Peninggalan Budaya Bawah Air, instansi teknis yang menangani pelestarian tinggalan budaya bawah air pada saat itu --saat ini ditangani Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman-- masih terbatas pada kegiatan survei. Informasi dari nelayan setempat seringkali dapat

*to survey activities. Information from local fishermen frequently can be the basis for underwater sites search and to be identified later on.*

*At that time, at least 12 water territories had been surveyed and identified which were spread in the waters of South Sulawesi, Southeast Sulawesi, North Sulawesi, West Sumatera, Bangka-Belitung, Bali,*

Kegiatan Survei dan Pemetaan Lokasi Peninggalan Budaya Bawah Air <i>Survey and Mapping Activities of Underwater Cultural Artifacts' Locations</i>		
No	TAHUN YEAR	LOKASI SITUS LOCATION OF SITE
1	2006	Selayar, Sulawesi Selatan
2	2006	Barang Lompo, Sulawesi Selatan
3	2007	Pesisir Selatan, Sumatera Barat
4	2007	Tulamben, Bali
5	2008	Sagori, Buton, Sulawesi Tenggara
6	2009	Pulau Nangka, Bangka
7	2009	Wayame, Teluk Ambon, Ambon
8	2009	Selat Lembe, Bitung, Sulawesi Utara
9	2009	Tidore, Maluku Utara
10	2010	Karimunjawa, Jawa Tengah
11	2011	Tobelo, Halmahera Utara
12	2011	Kepulauan Seribu

dijadikan dasar untuk melakukan pencarian situs-situs di bawah air dan kemudian mengidentifikasinya.

Ketika itu, setidaknya 12 daerah perairan telah disurvei dan diidentifikasi yang tersebar di perairan Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Utara, Sumatera Barat, Bangka-Belitung, Bali, Ambon, Maluku Utara, Karimunjawa, dan Kepulauan Seribu. Hasil identifikasi menunjukkan bahwa situs-situs tinggalan bawah air tidak hanya berupa kapal-kapal kuno yang tenggelam, tetapi juga berupa reruntuhan pesawat terbang PD II, yang selama ini banyak ditemukan tersebar di perairan Indonesia timur, seperti di Halmahera Utara, Maluku Utara. Hingga saat ini belum satu lokasi dengan tinggalan budaya bawah air tersebut yang telah

*Ambon, North Maluku, Karimunjawa, and the Thousand Islands (Kepulauan Seribu). The identification results indicated that the sites of underwater artifacts did not only contain sunken ancient ships, but also contained World War II's aircraft wreckage which so far had been discovered mostly scattered in the eastern Indonesian water territory, such as in North Halmahera, North Maluku. Until now there is not any location of the underwater cultural artifacts being stipulated as cultural heritage site. Such condition undoubtedly becomes a separate challenge in the future.*

*Indonesia's water territory is believed to be abundant with underwater artifacts potential. Preservation efforts on the artifacts undoubtedly need to be supported by*

ditetapkan sebagai situs cagar budaya. Kondisi ini sudah tentu menjadi tantangan tersendiri di masa depan.

Perairan Indonesia diduga kaya dengan potensi tinggalan bawah air. Upaya pelestarian terhadap tinggalan ini sudah tentu harus didukung berbagai aspek. Keterbatasan anggaran merupakan salah satu kendalanya, di samping terbatasnya ketersediaan

various aspects. Budget constraint is one of the obstacles in addition to the limited availability of human resource capable of implementing underwater archaeological preservation and research.

*In the Directorate General of Culture, Ministry of Education and Culture, currently there are at least 58 people recorded of possessing diving certificate, both*

**Ketersediaan SDM Peselam di Lingkungan Direktorat Jenderal Kebudayaan**  
**Availability of Divers Human Resource in the Directorate General of Culture**

No	INSTANSI INSTITUTION	<< 1	<< 2	<< 3	JUMLAH AMOUNT
1	Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman	0	7	-	17
2	BPCB Serang	-	1	1	2
3	BPCB Aceh	1	-	-	1
4	BPCB Batusangkar	-	5	1	6
5	BPCB Jambi	1	6	-	7
6	BPCB Jawa Tengah	-	3	-	3
7	BPCB DIY	-	3	-	3
8	BPCB Jawa Timur	1	-	-	1
9	BPCB Bali	3	2	-	5
10	BPCB Makassar	3	1	-	4
11	BPCB Gorontalo	-	-	1	1
12	BPCB Ternate	-	-	1	1
13	Balai Arkeologi DIY	-	3	1	4
14	Balai Arkeologi Palembang	-	3	-	3
	Total	19	34	5	58

sumber daya manusia handal yang mampu melakukan pelestarian dan penelitian arkeologi di bawah air.

Di lingkungan Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, hingga saat ini setidaknya tercatat sebanyak 58 orang yang memiliki sertifikat selam, baik ditingkat pusat (Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman) maupun di daerah (Balai Pelestarian Cagar Budaya). Dari jumlah itu, sebanyak 19 orang bersertifikat tingkat dasar (A1), 34 orang bersertifikat tingkat lanjut (A2), dan 5 orang bersertifikat tingkat mahir (A3). Untuk

at the central level (Directorate of Cultural Heritage Preservation and Museum) and at regional level (Cultural Heritage Preservation Center/Balai Pelestarian Cagar Budaya/BPCB). Out of the number, 19 people have elementary level certificate (A1), 34 people advanced level certificate (A2), and 5 people proficient level certificate (A3). To carry out underwater archaeological research, undoubtedly diver-archaeologists with advanced level (A2) and/or proficient level (A3) certificate with high diving hours experience are needed. Such situation is understandable since diving activities to the seabed at a certain depth are definitely high-risked when they are not

melakukan penelitian arkeologi bawah air, sudah tentu dibutuhkan setidaknya arkeologi penyelam bersertifikat tingkat lanjut (A2) dan mahir (A3), dengan jam selam yang cukup tinggi (berpengalaman). Keadaan ini dapat dimengerti karena kegiatan penyelaman di dasar laut dengan kedalaman tertentu, dipastikan berisiko tinggi jika tidak dipersiapkan dengan baik.

Untuk meningkatkan kemampuan para penyelam tersebut, telah diupayakan kegiatan pelatihan arkeologi bawah air (*underwater archaeology*), baik di dalam maupun di luar negeri, seperti ke Thailand, yang secara rutin menyelenggarakan pelatihan bawah air dibawah koordinasi Unesco. Dalam tahun 2013 penyelenggaraan pelatihan arkeologi bawah air yang selama ini dilakukan di Thailand, direncanakan akan diadakan di Indonesia, yaitu di pusat pengembangan kompetensi peninggalan bawah air, di Makassar.

Terkait dengan keberadaan lokasi sisa-sisainggalan budaya di sejumlah perairan di Indonesia dan yang telah diidentifikasi, maka langkah selanjutnya yang harus dilakukan oleh instansi teknis pelestarian adalah mengupayakan benda dan lokasiinggalan budaya yang berada di dasar laut, untuk ditetapkan sebagai benda dan situs cagar budaya.

Balai Taman Nasional Karimunjawa, mencatat bahwa setidaknya di dalam perairan zona kawasannya terdapat 38 titik lokasi kapal tenggelam. Beberapa titik lokasinya telah disurvei dan diidentifikasi oleh Direktorat Peninggalan Bawah Air, sebagian lainnya masih harus dikaji untuk menilai layak atau tidak layaknya untuk ditetapkan sebagai cagar budaya. Mengingat sebarannya yang cukup padat di perairan tersebut, maka untuk melestarikan peninggalan bawah air di Karimunjawa, Direktorat Peninggalan Bawah Air dalam tahun anggaran 2010 berupaya menyusun sebuah masterplan untuk pengembangan dan pemanfaatan kawasan tersebut.

*well prepared.*

*To improve the divers' capability, underwater archaeology training activities have been provided, both domestically and overseas, such as to Thailand where underwater training is held regularly under the coordination of Unesco. In 2013 the implementation of underwater archaeology training which so far has been held in Thailand, is planned to be held in Indonesia, i.e. in the center of underwater artifacts competency development in Makassar.*

*Relating to the existence of cultural artifacts location in several water territories of Indonesia and those that have been identified, thus the next step to be done by preservation institution is to seek for cultural artifact locations and objects at the seabed to be stipulated as cultural heritage objects and sites.*

*Karimunjawa National Park noted that at least in its region's water territory there are 38 points of sunken ships location. Several of the location points have been surveyed and identified by Underwater Artifacts Directorate; some others still need to be studied to assess their feasibility to be stipulated as cultural heritage. Given its quite dense dispersal in the area, thus to preserve the underwater artifacts in Karimunjawa, the Directorate of Underwater Artifacts in the fiscal year of 2010 attempted to compile a master plan for the development and utilization of the area.*

*On the other hand, in order to make use of the underwater cultural artifacts, the Directorate of Underwater Artifacts at that time had distributed underwater cultural artifacts particularly ceramics resulting from the removal to various educational, research, and government institutions that needed it to be used for various interests.*

*The ceramics distributed were objects confiscated by the Indonesian Navy at the waters of Gelasa Strait, Bangka*



Distribusi Peninggalan Budaya Bawah Air <i>Distributions of Underwater Cultural Artifacts</i>			
No	TAHUN YEAR	TUJUAN DESTINATION	JUMLAH AMOUNT
1	*	BPSNT Padang	100
2	*	Museum Adityawarman, Padang	101
3	2006	BP3 Batu Sangkar	101
4	2007	Jurusan Arkeologi, UGM	100
5	2007	Departemen Arkeologi UI	100
6	2007	Museum Kabupaten Belitung	100
7	2007	Museum Siwa Lima, Ambon	97
8	2007	Dinas Budpar Provinsi Jambi	100
9	2008	Museum Prov. Sumatera Utara	125
10	2008	Balai Arkeologi Medan	124
11	2008	Jurusan Arkeologi UNUD	25
12	2008	Jurusan Arkeologi UNHAS	124
13	2008	Museum Kabupaten Belitung	1000
14	2009	Pemda Wakatobi, Sulawesi Tenggara	100
15	2010	Museum Kabupaten Belitung	2000
16	2010	Departemen Arkeologi UI	25
17	2010	Fak. Sastra UNUD	85
18	2010	BPSNT Bali	45
19	2010	BTN Kepulauan Seribu	49
20	2010	Balai Arkeologi Bandung	116
21	2010	Balai Konservasi Peninggalan Candi Borobudur	34
22	2010	Balai Arkeologi Ambon	100
23	2010	Museum Nasional	675
24	2010	Balai Konservasi Peninggalan Borobudur	117
25	2010	Muskala Jarahnitra Disbudpora Cirebon	100
26	2010	Museum Ranggawarsito, Jawa Tengah	100
27	2010	Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional	100
28	2010	BPSNT Tanjung Pinang	200
29	2011	Balai Arkeologi Makassar	100
30	2011	Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Prov. Bangka	100
		jumlah	5.620

Di sisi lain, dalam rangka pemanfaatan tinggalan budaya bawah air, Direktorat Peninggalan Bawah Air ketika itu telah mendistribusikan tinggalan budaya bawah air terutama keramik hasil pengangkatan ke

*Belitung which had been removed by foreign investor working together with national private company that had not been done through the proper procedure. At that time, about 29,000 Chinese ceramics had been*

berbagai lembaga pendidikan, penelitian maupun instansi pemerintah yang membutuhkan untuk dimanfaatkan berbagai kepentingan.

Keramik-keramik yang didistribusikan itu merupakan benda-benda sitaan TNI Angkatan Laut di perairan Selat Gelasa, Bangka Belitung yang diangkat oleh investor asing bekerja sama dengan perusahaan swasta nasional yang dilakukan tidak melalui prosedur yang semestinya. Pada saat itu sekitar 29.000 keramik Cina telah disita dan dijadikan barang bukti dalam sidang pengadilan. Namun sangat disayangkan, sebelum terjadi penangkapan, sebanyak 43 kontainer telah berhasil dibawa ke Australia melalui laut dan kemudian dilelang di Stuttgart, Jerman, kemudian seluruh benda itu dikenal sebagai bagaibarang muatan kapal kuno Tek Sing.

Perlu diketahui bahwa tinggalan budaya yang berasal dari bawah laut, dibuat dari beragam jenis bahan, seperti kayu, logam, kaca, keramik, dan gading dsb yang selama beratus-ratus tahun telah terendam di dalam laut. Oleh karena itu, dapat dimengerti apabila tinggalan itu mengandung kadar garam yang sangat tinggi, ditambah tumbuhan atau binatang laut yang melekat pada permukaannya. Semua itu akan sangat mempengaruhi kondisi benda, apa lagi jika terjadi perpindahan lokasi dari dasar laut ke daratan. Oleh sebab itu, untuk kepentingan melestarikan benda-benda tersebut, Direktorat teknis yang menangani peninggalan budaya di bawah air ini juga melakukan konservasi terhadap seluruh benda yang telah diangkat, termasuk benda-benda sitaan TNI AL tersebut.

Satu hal yang tak dapat dipungkiri adalah tinggalan budaya di bawah air telah dianggap banyak kalangan sebagai benda temuan yang bernilai ekonomis tinggi. Oleh karena itu tidak mengherankan apabila telah menarik minat banyak orang untuk mencari, menemukan, dan mengangkat dengan berbagai cara, baik ilegal maupun legal, untuk kemudian dijual dengan harapan akan diperoleh keuntungan yang sangat besar.

*confiscated and made as evidence in court. Unfortunately, prior to the arrest, 43 containers had been successfully brought to Australia through the sea and then were auctioned in Stuttgart, Germany. Then the whole objects were known as the cargo of Tek Sing ancient ship.*

*Bear in mind that the cultural artifacts that originated from under the sea, were made from various materials such as wood, metal, glass, ceramics, and ivory that for hundreds of years had been buried at the bottom of the sea. Hence, it is understandable if the artifacts contained high level of salt in addition to the aquatic plants and animal attached to their surface. All will highly influence the condition of the object, and even more so if there is location transfer from the bottom of the sea to land. Therefore, for the interests of the objects' preservation, the technical directorate managing the underwater cultural artifacts also performs conservation activity on the removed objects, including the confiscated objects of the Indonesian Navy.*

*One thing that cannot be denied is that the underwater cultural artifacts have been considered by many as high economic valued findings. Therefore, it is not surprising if many people are interested in searching, finding, and removing them with various ways, illegally and legally, with the intention of selling them for profitable income. Since 2005 until the present day, at least there have been 11 illegal removals recorded occurring in various water territories in Indonesia.*

*Undoubtedly, the underwater cultural artifacts as sunken ancient ship's cargo—although not all of them—are considered as having high economic value. Actually it should be realized that there are another values that exceed the economic value, which are very important, that need to be extracted from the existence and preservation of the artifacts namely the historical, scientific and cultural values. Unfortunately only a few Indonesians know, realize and understand it. There is a tendency of judging them solely as economic objects and*



Sejak tahun 2005, hingga saat ini, setidaknya tercatat 11 pengangkatan ilegal yang terjadi di berbagai wilayah perairan di Indonesia.

*ignoring other judgment.*

*Hence in order to improve the knowledge, awareness,*

Penanganan Kasus Pelanggaran Peninggalan Budaya Bawah Air <i>Treatments for Underwater Cultural Artifacts Violation Case</i>			
No	TAHUN YEAR	PELANGGARAN VIOLATION	PENANGANAN TREATMENT
1	2005	Pengambilan PBA tanpa izin di perairan Ujung Kulon <i>Illegal underwater artifacts removal in the water of Ujung Kulon National Park</i>	Pelaku divonis 6 bulan <i>Perpetrator got 6 months sentence</i>
2	2005	Pengambilan sampel PBA tanpa izin di perairan Cirebon <i>Illegal sampling of underwater artifacts in the waters of Cirebon</i>	Penyidikan dihentikan Dilanjutkan tahun 2008 <i>Investigation was stopped. Continued in 2008</i>
3	2006	Pengambilan PBA tanpa izin di perairan Kalimantan Barat <i>Illegal underwater artifacts removal in the waters of West Kalimantan</i>	Tahap gelar perkara <i>Legal case hearing stage</i>
4	2006	Pengambilan PBA tanpa izin di perairan Belitung <i>Illegal underwater artifacts removal in the water of Belitung</i>	Pelaku divonis 4 bulan <i>Perpetrator got 4 months sentence</i>
5	2006	Pengambilan PBA tanpa izin di perairan Cirebon <i>Illegal underwater artifacts removal in the water of Cirebon</i>	Penerbitan SP3 <i>SP3 Issuance</i>
6	2007	Pengambilan PBA tanpa izin di perairan Jepara <i>Illegal underwater artifacts removal in the water of Jepara</i>	Penyidikan <i>Investigation</i>
7	2008	Pengambilan PBA tanpa izin di perairan Makassar <i>Illegal underwater artifacts removal in the water of Makassar</i>	Penyidikan <i>Investigation</i>
8	2008	Pengambilan sampel PBA tanpa izin di perairan TNKepulauan Seribu <i>Illegal sampling of underwater artifacts in the waters Kepulauan Seribu National Park</i>	Penyidikan <i>Investigation</i>
9	2008	Pengambilan PBA tanpa izin di perairan Selayar, Sulsel <i>Illegal underwater artifacts removal in the water of Selayar, Sulsel</i>	Penyidikan <i>Investigation</i>
10	2010	Pengambilan PBA tanpa izin di perairan Blanakan, Cirebon oleh nelayan <i>Illegal underwater artifacts removal in the water of Blanakan, Cirebon by fishermen</i>	Penyidikan <i>Investigation</i>
11	2010	Pengambilan PBA tanpa izin di perairan Blanakan, Cirebon oleh Michael Hatcher <i>Illegal underwater artifacts removal in the water of Blanakan, Cirebon by Michael Hatcher</i>	Surat cekal thd Michael Hatcher <i>Immigration travel ban on Michael Hatcher</i>

Tak dipungkiri bahwa tinggalan budaya bawah air ini, sebagai barang muatan kapal kunoyang tenggelam --meskipun tidak semuanya-- dianggap memiliki nilai ekonomis tinggi. Namun seharusnya disadari, bahwa ada nilai lain, yang jauh melebihi nilai ekonomis, yang

*and understanding of the society on underwater past culture, the Directorate of Cultural Heritage Preservation considers it necessary to regularly arrange the socialization and exhibition regarding the underwater cultural heritage to various regions nationwide in*



Kegiatan Sosialisasi dan Pameran Tinggalan Budaya Bawah Air <i>Underwater Cultural Artifacts/Heritage Socialization and Exhibition Activities</i>			
No	TAHUN YEAR	LOKASI LOCATION	JENIS KEGIATAN TYPE OF ACTIVITY
1	2006	Jakarta (Sapta Pesona)	Pameran
2	2007	Jakarta (Sapta Pesona)	Pameran
3	2007	Jakarta (Hotel Sahid)	Pameran
4	2007	Jakarta (Sapta Pesona)	Pameran
5	2008	Jakarta (Museum Kebangkitan Nasional)	Pameran & Sosialisasi
6	2008	Palembang (Museum Sriwijaya)	Pameran & Sosialisasi
7	2008	Makassar (Benteng Rotterdam)	Pameran & Sosialisasi
8	2008	Wakatobi, Sulawesi Tenggara	Pameran
9	2008	Gresik, Jawa Timur	Pameran
10	2008	Jakarta (Sapta Pesona)	Pameran
11	2009	Manado, Sulawesi Utara	Pameran
12	2009	Pekalongan, Jawa Tengah	Pameran
13	2009	Karawang, Jawa Barat	Pameran & Sosialisasi
14	2009	Rembang, Jawa Tengah	Pameran & Sosialisasi
15	2009	Belitung	Pameran & Sosialisasi
16	2009	Jakarta (Sapta Pesona)	Pameran
17	2010	Kepulauan Seribu	Pameran & Sosialisasi
18	2010	Ambon	Pameran
19	2010	Indramayu, Jawa Barat	Pameran
20	2010	Bangka	Pameran & Sosialisasi
21	2011	Kepulauan Seribu	Pameran
22	2011	Lombok, NTB	Pameran & Sosialisasi
23	2011	Tanjung Pinang	Pameran
24	2011	Palembang, Sumsel	Pameran
		Jumlah	24

sangat penting, yang harus digali dari keberadaan dan kelestarian tinggalan tersebut, yaitu nilai sejarah, ilmu pengetahuan, dan kebudayaan. Namun sayangnya tidak banyak masyarakat Indonesia yang mengetahui, menyadari, dan memahami tentang hal tersebut. Terdapat kecenderungan semua menilai sebagai benda ekonomik semata, dengan mengabaikan penilaian lain.

Oleh karenanya, dalam upaya meningkatkan pengetahuan, kesadaran, dan pemahaman masyarakat

*Indonesia particularly to the coastal areas, such as areas along the north coast of Java Island.*

*In an effort of information dissemination to the public regarding the cultural artifacts and all aspects associated with the issue, several publications have been published containing various aspects relating to underwater cultural remains in Indonesia.*



Judul Terbitan <i>Title of Publication</i>			
No	TAHUN YEAR	JUDUL TITLE	JENIS TYPE
1	2006	VARUNA	Jurnal
2	2007	VARUNA	Jurnal
3	2007	Katalog PBA di Indonesia	Katalog
4	2007	Perawatan dan Pengawetan Koleksi PBA	Pedoman
5	2008	VARUNA	Jurnal
6	2009	VARUNA	Jurnal
7	2010	VARUNA	Jurnal
8	2011	VARUNA	Jurnal

terhadap budaya masa lalu yang berada di bawah air ini, Direktorat Pelestarian Cagar Budaya merasa perlu, secara rutin menyelenggarakan sosialisasi dan pameran tentang peninggalan tinggalan budaya bawah air ke berbagai daerah di seluruh Indonesia terutama yang terletak di pesisir pantai, seperti daerah-daerah di sepanjang pantai utara Pulau Jawa.

Dalam upaya menyebarluaskan informasi tentang peninggalan budaya ini, beserta seluruh aspek yang terdapat di dalamnya kepada masyarakat, telah diterbitkan sejumlah publikasi yang memuat berbagai aspek yang terkait dengan tinggalan budaya bawah air di Indonesia.

### Penutup

Tinggalan budaya bawah air merupakan salah satu aset budaya bangsa yang bernilai ilmu pengetahuan, sejarah, kebudayaan dan juga ekonomis. Oleh karena itu melestarikannya menjadi satu keharusan, dan pengelolaannya pun harus dilakukan secara baik agar memberikan nilai manfaat yang besar bagi masyarakat. Namun disadari bahwa untuk mewujudkannya bukan merupakan hal yang mudah. Kurangnya pengertian dan pemahaman di berbagai lapisan masyarakat maupun di tingkat birokrasi, akan sangat mempengaruhi tingkat keberhasilannya. Selain itu akan turut mempengaruhi

### Conclusion

*Underwater cultural remains/artifacts are cultural asset of the nation with scientific, historical, cultural, and also economic values. Hence the preservation becomes an imperative, and the management needs to be done well so as to provide great beneficial value to the public. Yet we are aware that to realize that is not that easy. The lack of insight and understanding in various levels of society and the bureaucrats will greatly influence the level of success. Additionally it will also influence the decision making in various aspects such as in formulating the regulation, human resource preparation, facilities and infrastructure provision, and budget requirement that is considerably great.*

*The great problem at the moment is that none of the underwater artifacts sites that are found widely dispersed in the waters of Indonesia, has been stipulated as cultural heritage sites. Not to mention some information stating that a great number of location points predicted to contain underwater artifacts but the truth and validity of the information has not been able to be known. Hence it is crucial for the government to search for those sites, as mandated in Article 26 of Law no. 11 of 2010 concerning Cultural Heritage. This will definitely be a great challenge for the government, in this case the technical institution managing the preservation of the underwater artifacts.*



pengambilan keputusan dalam berbagai aspek, seperti dalam penyusunan regulasi, penyiapan sumber daya manusia, penyediaan sarana dan prasarana, serta anggaran yang dibutuhkan, yang tidak sedikit jumlahnya.

Yang menjadi masalah besar saat ini adalah belum satu pun lokasi tinggalan bawah air yang ditemukan tersebar luas di perairan Indonesia, telah ditetapkan sebagai situs cagar budaya. Belum lagi, sejumlah informasi yang

menyebutkan sejumlah besar titik lokasi yang diprediksi mengandung tinggalan bawah air, namun belum dapat diketahui kebenaran kevalidan informasi tersebut. Oleh karena itu menjadi keharusan pemerintah untuk mencarinya, seperti yang diamanatkan dalam pasal 26 Undang undang nomor 11 tahun 2010 tentang Cagar Budaya. Sudah barang tentu menjadi tantangan besar pemerintah, dalam hal ini instansi teknis yang menangani dalam rangka melestarikan tinggalan bawah air ini.



# ARKEOLOGI MARITIM DAN ARKEOLOGI BAWAH AIR: Pulau Rumahku, Laut Halamanku

## *MARITIME ARCHAEOLOGY AND UNDERWATER ARCHAEOLOGY: The Island's My Home, The Sea's My Garden*

**B**angsa barat menyebut tanah kelahirannya *homeland* atau *motherland* yang jika diterjemahkan dalam bahasa Indonesia lebih tepat dikatakan bumi pertiwi atau ibu pertiwi. Istilah ini mungkin berasal dari pemujaan kepada Dewi Kesuburan yang sifatnya universal. Meski nenek moyang bangsa Indonesia juga mengenal pemujaan kepada Dewi Kesuburan, untuk menyebut tanah kelahirannya akan lebih tepat dengan

**T**he Westerners called the land where they were born their homeland or motherland which translated into Bahasa will accurately be called bumi pertiwi (motherland) or ibu pertiwi (mother earth). The term probably comes from a universal worship to the Goddess of Fertility. Although the ancestors of the Indonesians also recognized worship to the Fertility Goddess, to call the country where they were born will be more suitable





istilah tanah air mengingat bangsa Indonesia yang berbeda-beda sukubangsa mendiami “pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut dan selat”. Kondisi seperti itulah kita memperlakukan Tanah Air “pulau adalah rumahku, laut adalah halamanku”.

Indonesia adalah negara kepulauan dengan beragam sukubangsa, bahasa, dan budaya. Secara fisik antar satu budaya dan budaya lain dipisahkan oleh laut. Namun dari sisi kemaritiman pemisahan itu tidak pernah ada karena seluruh perairan yang ada di Nusantara adalah pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang

*with the term tanah air in regard to the Indonesians with their diversity of ethnic groups inhabit “islands surrounded by seas and straits”. Such condition makes us treat our homeland as “the island’s my home, the sea’s my garden.”*

*Indonesia is an archipelagic state with diverse ethnicities, languages, and cultures. Physically the diverse cultures are separated by seas. Nevertheless from the maritime aspect, the separation never exists because the entire waters of Nusantara are the unifier that integrates the thousands of separated islands. In the development pro-*





terpisah-pisah. Dalam proses perkembangannya tingkat integrasi dapat berbeda-beda baik secara geografis maupun secara politis, ekonomis, sosial dan kultural.

Di negara yang disebut Indonesia berdiam sebuah bangsa besar yang mendiami wilayah dan negara kepulauan, bangsa yang multikultur yang di dalamnya ada dua kelompok kehidupan, yaitu kelompok masyarakat yang mendiami wilayah pesisir dan kelompok masyarakat yang mendiami wilayah pedalaman. Sadar atau tidak, kedua kelompok masyarakat ini hidup dalam sebuah ketergantungan akan laut. Semuanya itu kembali pada konsep hidup dan kesadaran ruang hidup yang berasal dari heterogenitas tadi. Kemudian dalam sejarahnya, juga tercatat antagonis hasrat untuk saling mengendalikan dari kedua kelompok besar itu sendiri. Kelompok yang tinggal di darat berusaha untuk mengendalikan pesisir dengan segala upaya untuk mendapatkan hasil dari laut, dan juga sebaliknya (Lapian 1992).

Laut adalah ajang untuk mencari kehidupan bagi kedua kelompok masyarakat, darat (pedalaman) dan pesisiran. Dari laut dapat dieksploitasi sumberdaya biota dan abiotik, serta banyak kegiatan kemaritiman yang menjanjikan dan mempesona. Inilah yang mendorong kedua kelompok masyarakat itu menuju laut. Pada mulanya bertujuan mencari hidup dan mempertahankan hidup, pada akhirnya bertujuan mengembangkan kesejahteraan, atau dengan kata lain membangun kejayaan dan kekayaan dari kegiatan kemaritiman. Fenomena ini pada akhirnya membentuk karakter bangsa pelaut, seperti lahirnya Kadatuan Śrīwijaya, Kerajaan Mālayu, Kerajaan Majapahit, dan Kerajaan Makassar (Gowa-Tallo).

Sejarah bangsa Indonesia adalah Sejarah Maritim atau Sejarah Bahari, maka untuk merekonstruksi sejarah tersebut, perlu dilakukan penelitian Arkeologi Maritim dan Arkeologi Bawah Air. Dalam konteks kemaritiman atau kebaharian, arkeologi yang merupakan bagian dari ilmu budaya dikaitkan dengan Arkeologi Maritim (*maritime archaeology*) dan Arkeologi Bawah Air

*process, the level of integration can be different geographically, politically, economically, socially and culturally.*

*In the state called Indonesia lives a great nation inhabiting the archipelagic zone and country, a multicultural nation containing two groups of life, namely the community living in the coastal area and the one living in the inland. Whether they are aware or not, both communities are dependent on the sea. It all goes back to the concept of life and the living space awareness that originated from the heterogeneity. Then in its history, it is also recorded the mutual antagonistic desire to take control from both communities. The inland community put all their efforts to gain control over the coast in order to obtain the products of the sea, and the other way around (Lapian 1992).*

*The sea is the arena to seek for living for the two communities, the inland and the coastal communities. Biotic and abiotic resources can be exploited as well as many maritime activities that are promising and fascinating. This was what prompted both communities to head to the sea. In the beginning the intention was to seek for livelihood and to survive, finally it was to develop their welfare, or in other words to gain glory and wealth from maritime activities. The phenomenon finally formed the character of the seaman nation, such as the birth of Kadatuan Śrīwijaya, Mālayu kingdom, Majapahit kingdom, and the kingdom of Makassar (Gowa-Tallo).*

*The history of the Indonesians is Maritime History, thus to reconstruct the history researches of Maritime Archaeology and Underwater Archaeology need to be carried out. In the maritime context, archaeology which is part of cultural sciences is associated with maritime archaeology and underwater archaeology. Maritime archaeology is the study on human interaction with sea, lake, and river through archaeological study on the manifestation of maritime cultural materials, included among others are water transportation (vessels), seaside facilities, cargos and even human remains. The definition*

(*underwater archaeology*). Arkeologi maritim adalah studi tentang interaksi manusia dengan laut, danau, dan sungai melalui kajian arkeologis atas manifestasi material (dari) budaya maritim, termasuk diantaranya adalah angkutan air (*vessels*), fasilitas-fasilitas di tepian laut, kargo, bahkan sisa-sisa manusia (*human remains*). Pengertian arkeologi maritim jangan dikecohkan dengan arkeologi bawah air, yaitu upaya memahami (studi) masa lalu melalui tinggalan-tinggalan bawah air (*submerged remains*) (Delgado 1997: 259-260, 436).

### Arkeologi Maritim

Sebagai sebuah Negara Kepulauan, Sejarah Indonesia adalah Sejarah Nusantara dan Sejarah Bahari, maka jika berbicara tentang Sejarah Nusantara mau tidak mau aspek kelautan selayaknya diperhatikan (Lapian 1992: 3-5). Selanjutnya Lapian menekankan bahwa apabila berbicara tentang Sejarah Nusantara, maka dengan sendirinya aspek maritim akan selalu menonjol. Tanpa aspek ini maka sejarahnya hanya berkisar kepada pulau yang terpisah-pisah saja. Dalam hal ini peran Arkeologi Maritim adalah merekonstruksi sejarah maritim Indonesia melalui tinggalan budaya maritim baik yang berupa benda (*tangible*) maupun tak benda (*intangible*).

Sebagaimana telah dijelaskan pada definisi arkeologi maritim, maka obyek-obyek tinggalan budaya maritim adalah pelabuhan dengan segala fasilitas-nya (gudang dan kantor), dok dan galangan kapal, perahu dan kapal (*vessel*), menara api, pelampung suar (*buoylight*), benteng-benteng laut, bahkan manusianya. Dalam melakukan kajian arkeologi maritim kadang ditemukan artefak yang kita tidak atau belum diketahui fungsinya. Untuk menjawab pertanyaan tentang fungsi suatu benda, maka dilakukan pendekatan etno-arkeologi pada kehidupan masyarakat pantai atau masyarakat pedalaman yang hidup tidak jauh dari sungai/danau.

Langsung atau tidak langsung, Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional dan Balai-balai

*of maritime archaeology should not be confused with underwater archaeology, which is the effort to understand (study) the past through submerged remains. (Delgado 1997: 259-260, 436).*

### Maritime Archaeology

*As an Archipelagic State, Indonesian History is Nusantara (Archipelago) History and Maritime History, thus when it comes to the History of Nusantara (Archipelago) inevitably the maritime aspect should be taken into consideration (Lapian 1992: 3-5). Furthermore Lapian underlined that when it comes to the History of Nusantara, thus the maritime aspect itself will always be prominent. Without this aspect, the history will only be on the separated islands. In this case, the role of Maritime Archaeology is to reconstruct Indonesian maritime history through maritime cultural remains both tangible and intangible.*

*As described earlier in the definition of maritime archaeology, the objects of maritime cultural remains are the ports and all the facilities (warehouses and offices), docks and shipyards, boat and ships (vessels), lighthouse, buoy light, sea forts, and even the humans. In conducting maritime archaeology study sometimes we found artifacts of which function is not or has not been known yet. To answer the question on the function of an object, ethno-archaeological approach is applied on the life of coastal community or inland community living nearby a river/lake.*

*Directly or indirectly, the National Research and Development Center of Archaeology/Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional and Archaeology Centers/Balai-balai Arkeologi have conducted maritime archaeology researches (Manguin and Nurhadi 1987: 43-64; Koestoro 1993: C1-1-10). Researches were conducted in sites of aground ancient ships in swamps or ox-bow lake/billabong (such as Bukit Jakas site, Samirejo site, and Tulung Selapan site) by the National Research and*



Arkeologi telah melakukan penelitian arkeologi maritim (Manguin dan Nurhadi 1987: 43-64; Koestoro 1993: C1-1-10). Penelitian dilakukan di situs-situs perahu kuno yang kandas di daerah rawa atau sungai mati (misalnya Situs Bukit Jakas, Situs Samirejo, dan Situs Tulung Selapan) oleh Pusat Penelitian Arkeologi Nasional dan Balai Arkeologi Palembang, penelitian benteng-benteng laut di kawasan timur Indonesia, penelitian menara api (Tanjung Kelian, Pulau Lengkuas, dan Pulau Pelepas) oleh Balai Arkeologi Palembang (Aryandini Novita 2009), dan penelitian perahu kuno di Punjulharjo oleh Balai Arkeologi Yogyakarta. Namun seluruh penelitian tersebut belum terintegrasi dalam satu kerangka kajian arkeologi maritim.

*Development Center of Archaeology and Archaeology Center of Palembang, researches on sea forts in the eastern region of Indonesia, research on lighthouses (Tanjung Kelian, Lengkuas Island, and Pelepas Island) by Archaeology Center of Palembang (Aryandini Novita 2009), and the research on an ancient ship in Punjulharjo by Archaeology Center of Yogyakarta. Nevertheless the entire researches have not been integrated into a frame of maritime archaeology study.*

*In the region of DKI Jakarta Province, maritime archaeology research was conducted by Tourism and Cultural Office of DKI Jakarta in Onrust Island (shipyard) and the surrounding islands, among others: Edam*



Di wilayah Provinsi DKI Jakarta, penelitian arkeologi maritim dilakukan oleh Dinas Pariwisata dan Kebudayaan DKI Jakarta di Pulau Onrust (galangan kapal) dan pulau-pulau sekitarnya, antara lain Pulau Edam dengan obyeknya Menara Api, serta Pulau Bidadari dan Pulau Kelor dengan obyeknya Benteng Mortelo. Pada hemat saya, penelitian terpadu di kawasan ini sangat menarik karena obyeknya saling terkait. Ada galangan kapal dengan segala fasilitasnya, pelabuhan Batavia dengan segala kelengkapannya antara lain berupa gudang-gudang, benteng pertahanan laut, dan menara api sebagai alat bantu navigasi. Seluruhnya dibangun pada masa yang hampir bersamaan.

Dalam kaitannya dengan penelitian galangan kapal, perlu dilakukan kajian dengan pendekatan kawasan. Sebuah galangan kapal abad ke-16 tentunya memerlukan bahan baku kayu untuk memperbaiki kapal atau membangun kapal. Kayu diambil dari hutan-hutan terdekat. Beberapa tempat di Jawa yang merupakan penghasil junk antara lain Tuban dan Lasem. Dari kawasan selatan tempat ini masih banyak hutan jati. Di Kalimantan dikenal Banjarmasin sebagai penghasil kapal. Karena itulah perlu kajian sumber-sumber tertulis dari masa yang sama dengan galangan kapal tersebut.

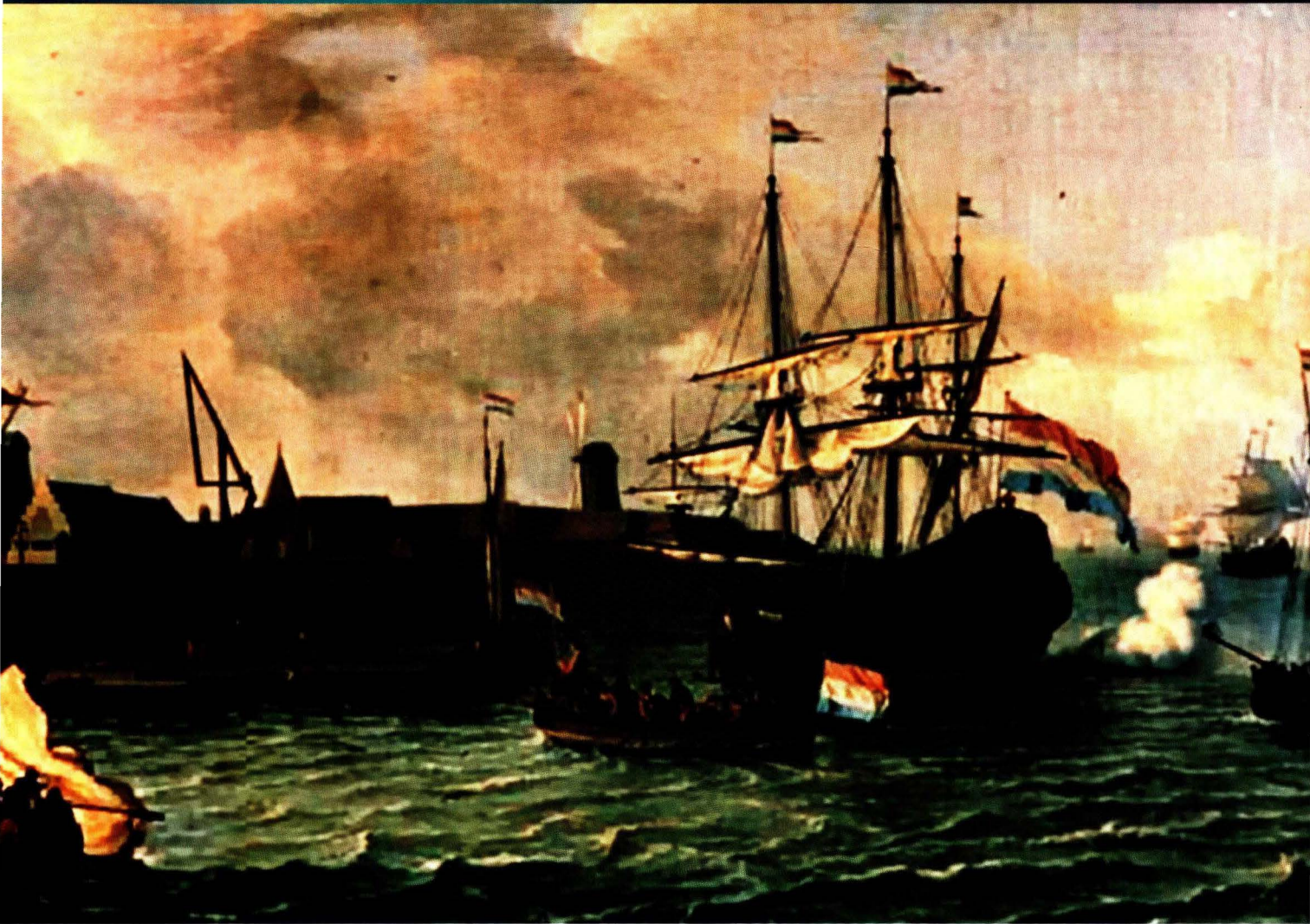
### Arkeologi Bawah Air

Perhatian terhadap tinggalan bawah air bermula dari aktivitas Cardinal Prospero Colonna, seorang kolektor barang-barang seni Yunani dan Romawi. Ia mendengar bahwa di dasar Danau Nemi, Italia terdapat kapal Romawi yang berisi banyak kekayaan dan barang-barang seni. Dia menugaskan seorang arsitek yang bernama Leon Battista Alberti (1404-1472) (Green 1990: 1-2; Blot 1996: 14-16) untuk melihat runtuhannya kapal tersebut. Kemudian mereka mengumpulkan 1446 penyelam untuk mencarinya, dan akhirnya kapal tersebut ditemukan pada kedalaman 10 fathom. Seluruhnya ada dua runtuhannya kapal. Alberti mencoba



*Island with its lighthouse object, Bidadari Island and Kelor Island with its Mortelo Fort object. In my opinion the integrated research in this area is very interesting because the objects are inter-related. There is the shipyard with its facilities, Batavia harbor with its range of completeness among others the warehouses, sea fortress, and lighthouse as navigational aid. All of which were built around the same period.*

*Regarding the shipyard research, a regional approach study needs to be conducted. A 16th century shipyard undoubtedly would need wood as raw material in repairing or building ships. Wood was taken from nearby forests. Several places in Java were junk ship producing areas, among others Tuban and Lasem. In the southern*



untuk mengapungkan salah satu kapal tetapi gagal.

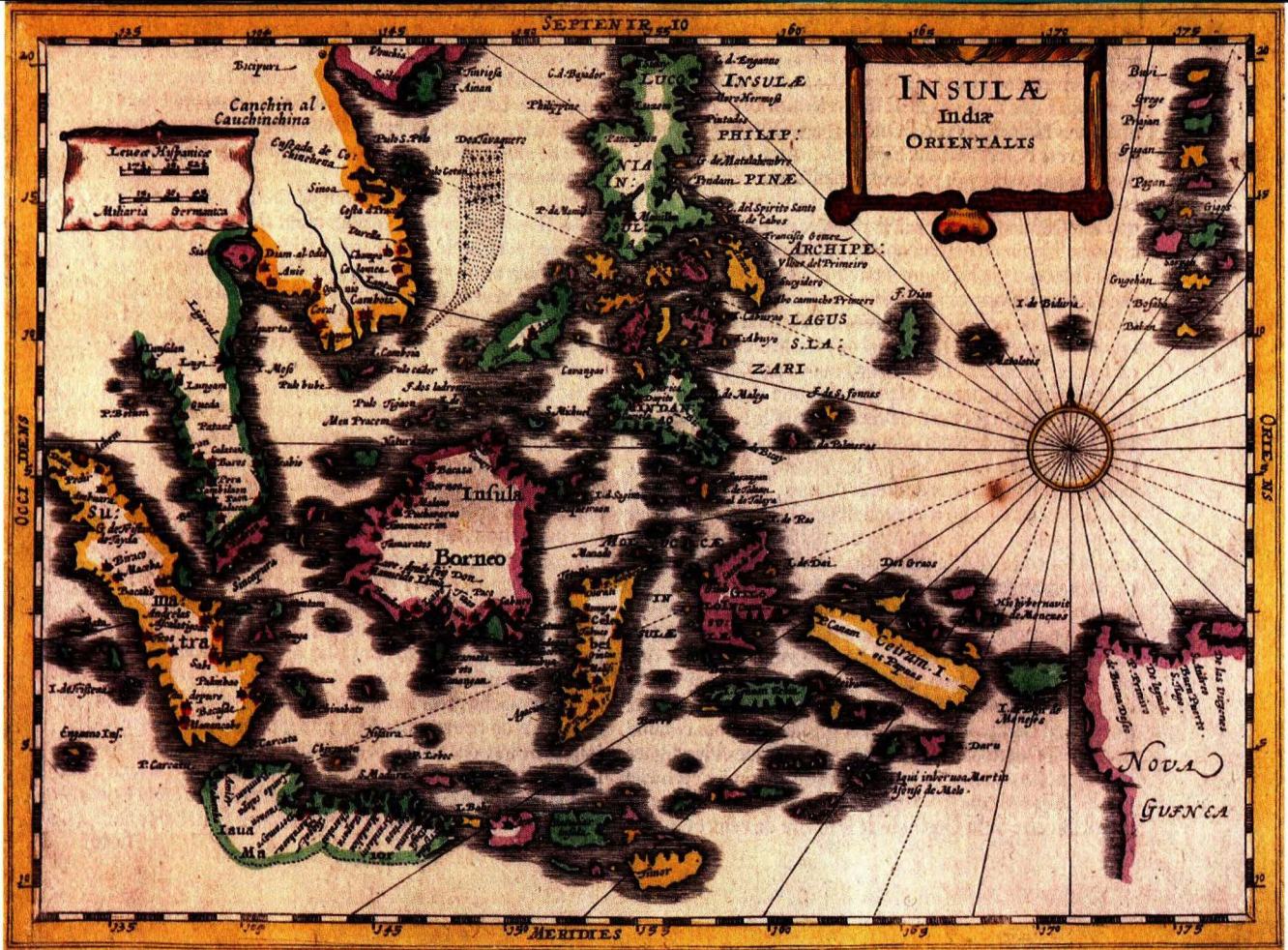
Usaha untuk mengambil runtuhan kapal dan isinya terus berjalan. Akhirnya ukuran kapal dapat diketahui, masing-masing berukuran panjang 71,3 meter dan lebar 20 meter, dan panjang 73 meter lebar 24 meter (Delgado 1997: 233). Benda-benda lain yang berhasil diangkat berupa fragmen *column* (tiang), marmor, dan mosaik dari sebuah kapal. Selain itu ditemukan dua buah jangkar besi, masing-masing berukuran 4 meter dan 5 meter.

Usaha mengangkat runtuhan kapal Romawi tersebut kemudian dilanjutkan oleh Eliseo Borghi pada tahun 1895. Ia berhasil mengangkat ke permukaan beberapa

*part of these areas there were many teakwood forests. In Kalimantan, Banjarmasin was known as ship producer. Hence studies on the written sources from similar period as the shipyard are required.*

#### **Underwater Archaeology**

*Attention on underwater remains was initiated by the activities of Cardinal Prospero Colonna, a collector of Greek and Roman art objects. He heard that at the bottom of Lake Nemi, Italy was a Roman ship containing treasures and art objects. He commissioned an architect, Leon Battista Alberti (1404-1472) (Green 1990: 1-2; Blot 1996: 14-16) to see the ship's remains. They then gathered 1446 divers to seek for the remains, and finally*



keping papan, pipa-pipa air, mosaik dek, ubin-ubin (tiles) dari terakota, dan fragmen dari arca-arca batu. Dalam proses pengangkatan, terjadi kerusakan pada bagian lambung kapal.

Kapal tersebut berasal dari sekitar abad ke-1 Masehi yang dibuat atas perintah kaisar Romawi, Calligula. Merupakan kapal pesiar kekaisaran yang dibuat khusus untuk pelayaran danau, bukan untuk pelayaran di laut. Sebagian besar peneliti mengatakan bahwa kapal yang tenggelam di Danau Nemi adalah istana terapung kekaisaran Romawi.

Bagaimana dengan aktivitas Arkeologi Bawah Air di sebuah Negara Kepulauan? Posisi geografis Indonesia (70% terdiri atas air) yang sejak millenium pertama tarikh Masehi banyak dilalui kapal dari berbagai bangsa, memiliki situs Arkeologi Bawah Air yang cukup banyak

the ship was found at 10 fathom depth. There were two ships' wreckages. Alberti tried to raise one of the ships but failed doing that.

The effort to remove the ships' wreckages and their content kept going on. Finally the size of the ships were able to be known, each had the length of 71.3 meter and 20 meter wide, and 73 meter long and 24 meter wide. (Delgado 1997: 233). Other objects raised were column fragment, marble, and mosaic of a ship. Additionally two iron anchors, each measuring 4 meter and 5 meter.

The effort to raise the wreckage of the Roman ships was later continued by Eliseo Borghi in 1895. He managed to bring several pieces of boards, water pipes, deck mosaic, terracotta tiles, and fragments of stone statues to the surface. In the removing process, damage was done to hull of the ship.

dan potensial. Namun demikian, dengan banyaknya situs dan tingginya nilai benda muatan kapal tenggelam ternyata belum menjamin Indonesia menjadi negara yang maju di bidang Arkeologi Bawah Air. Berbagai kendala seperti jumlah sumberdaya manusia, dana, dan peralatan yang terbatas serta melibatkan banyak instansi, menyebabkan upaya penelitian situs bawah air masih tersendat.

Sejak kapan dilakukan pengangkatan isi muatan kapal tenggelam tidak dapat diketahui dengan pasti. Tetapi di awal tahun 60-an pengangkatan secara ilegal marak terjadi di berbagai tempat. *Monumenten Ordonantie tahun 1931 Staatsblad 238* sebagai produk hukum yang dibentuk oleh pemerintah Hindia Belanda untuk melindungi situs tinggalan budaya masa lampau tidak mampu mencegah kegiatan itu. Pengangkatan ilegal terjadi di berbagai tempat, antara lain: di teluk Tuban, di perairan Rembang, Jepara, Cilacap, di Kepulauan Seribu, Subang, Indramayu, Cirebon, Selat Sunda, Ujung Kulon, Tanjung Pinang, Karimunjawa, Selayar, Buton, Bangka-Belitung, Natuna, Ambon, Ternate, Tidore, dan lain-lain. Pengangkatan itu dilakukan oleh penyelam tradisional yang tujuan utamanya mencari benda berharga untuk dijual. Berbagai instansi pemerintah terkait turun tangan untuk mencegah maraknya pelanggaran itu.

Perhatian terhadap Arkeologi Bawah Air mulai serius setelah terjadi peristiwa pengangkatan isi muatan kapal *Geldermalsen* milik *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) yang tenggelam di Karang Heliputan, perairan Kepulauan Riau, tahun 1985-1986. Pengangkatan dilaksanakan berdasarkan atas dasar kerjasama antara perusahaan dalam negeri, yaitu Lembaga Ekspedisi Pemanfaatan Umum Harta Pusaka Rakyat Indonesia (LEPI) dengan perusahaan asing Swartberg Limited di Hongkong yang dipimpin oleh Michael Hatcher. Peristiwa itu membuat tersentak banyak pihak karena sejak awal pengangkatan yang dilakukan orang asing dan hasilnya

*Those ships were originated from approximately the 1st century AD, which was built by the order of the Roman emperor, Calligula. They were the imperial cruise made especially for lake sailing, not for sea sailing. Most of the researchers said that the ship sunk in Lake Nemi was the Roman Empire's floating palace.*

*What about the Underwater Archaeology activities in an Archipelagic State? Indonesia's geographical position (70% consisting of waters) which since the first millennium of the Christian calendar has been passed by many ships from various nations, has relatively many potential Underwater Archaeological sites. Nevertheless, the numerous sites and the cargo of the sunken ship's high value do not necessarily make Indonesia as an advanced country in the field of Underwater Archaeology. Various obstacles such as the number of human resource, fund, and limited equipment as well as involvement of many institutions make the underwater sites research effort still be stalled.*

*The exact time of the initial removal of sunken ship's cargo has not been definitely known. But in the early 60s, illegal removals occurred in various places. Monumenten Ordonantie of 1931 Staatsblad 238 as legal product formed by the Dutch East Indies government to protect past cultural remains sites was not able to prevent the activities. Illegal removals took place in various places, among others: in Tuban gulf, in the waters of Rembang, Jepara, Cilacap, in Kepulauan Seribu, Subang, Indramayu, Cirebon, Strait of Sunda, Ujung Kulon, Tanjung Pinang, Karimunjawa, Selayar, Buton, Bangka-Belitung, Natuna, Ambon, Ternate, Tidore, etc. The removals were conducted by traditional divers with the main intention of finding valuables to be sold. Various government institutions intervened to prevent the rampant violations.*

*Underwater Archaeology began to be seriously considered after the occurrence of removal or the cargo of Geldermalsen ship which belonged to Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) that sank at Karang*

siap dilelang di Belanda tanpa diketahui oleh instansi yang bertanggungjawab. Bagaimana mungkin benda bersejarah yang dilindungi undang-undang (pada waktu itu masih MO 1931 Stbl. 238) dalam jumlah besar (berupa 126 batang emas lantakan dan 160.000 benda keramik dinasti Ming dan Qing) tiba-tiba sudah berada di Belanda?

Sementara itu pelatihan Arkeologi Bawah Air dilakukan tahun 1984 dan 1986 di bawah koordinasi SEAMEO Project in Archaeology and Fine Arts (SPAFA), Thai SPAFA Sub-Centre. Pada waktu itu Indonesia mengirimkan beberapa tenaga arkeologi untuk dilatih di Thailand selama tiga bulan (Consignado-Rixhon 1981: 4-7). Dari Pusat Penelitian Arkeologi Nasional tercatat 3 orang arkeolog dan 1 orang fotografer. Hilangnya seorang arkeolog dari Direktorat Perlindungan Peninggalan Sejarah dan Purbakala ketika sedang melaksanakan tugas di perairan Heliputan, Riau, "menyurutkan" minat penelitian Arkeologi Bawah Air. Ditambah lagi tidak diteruskannya program pelatihan di SPAFA Sub-Centre Thailand.

Arkeologi Bawah Air (*underwater archaeology*) adalah upaya memahami (studi) masa lampau melalui tinggalan-tinggalan bawah air (*submerged remains*) (Green 1990: 2-5). Perlakuan penelitian atau penja-ringan/recording datanya tidak berbeda dengan arkeologi darat. Tinggalan bawah air terdiri dari perahu/kapal (*vessel*) dengan kargonya seperti keramik, tembikar, kaca, coin, barang-barang logam batangan (emas, perak, dan timah), dan lain-lain artefak yang ditemukan dalam konteks *vessel*-nya.

Di Perairan Laut Jawa, 80 mil lepas pantai Cirebon, pada kedalaman 51-57 meter pada sekitar tahun 2000-an ditemukan sebuah runtuh kapal yang tenggelam bersama muatannya. Kapal yang tenggelam ini terletak pada koordinat 05°14'30" LS dan 108°58'25" BT. Runtuh kapal itu berupa papan lambung berukuran panjang ± 9 meter, lebar ± 30 cm, dan tebal ± 5 cm.

*Heliputan, Riau Islands' waters, in 1985-1986. The removal had been conducted by joint venture between a domestic company called the Expedition Institution of Indonesian Heritage's Public Utilization/Lembaga Ekspedisi Pemanfaatan Umum Harta Pusaka Rakyat Indonesia (LEPI) and an overseas company named Swartberg Limited in Hongkong chaired by Michael Hatcher. The incident made many people flinched because from the start of the removal had been conducted by a foreigner and the result was ready to be auctioned in th Netherlands and the responsible institution had not been aware of it. How was it possible that a great number of historical object (126 bars of gold bullion and 160,000 Ming and Qing dynasty ceramics) that had been protected by legislation (at that time the legislation was still MO 1931 Stbl. 238) had suddenly been in the Netherlands?*

*Meanwhile Underwater Archaeology training was conducted in 1984 and 1986 under the coordination of SEAMEO Project in Archaeology and Fine Arts (SPAFA), Thai SPAFA Sub-Centre. At that time Indonesia sent several archaeologists to be trained for three months in Thailand (Consignado-Rixhon 1981: 4-7). From National Archaeology Research Center there were 3 archaeologists and a photographer. The lost of an archaeologist from the Directorate of Historical and Archaeological Remains Protection while on duty in the waters of Heliputan, Riau, dampened the interests on Underwater Archaeology research. Additionally the training program in SPAFA Sub-Centre Thailand was not continued. Underwater Archaeology is an effort to understand (study) the past through submerged remains (Green 1990: 2-5). Its research conduct and data recording is not different to land archaeology. Underwater remains consist of boat/ship (*vessel*) and its cargo such as ceramics, porcelain, glass, coin, bars of metal goods (gold, silver, and tin), and other artifacts found in the context of the vessel.*

*In the waters of Java Sea, in about the 2000s, 80 miles*





Pada permukaan papan-papan itu tampak tambuku yang bentuknya empat persegi panjang berukuran panjang  $\pm 20$  cm, lebar  $\pm 15$  cm dan tebal  $\pm 3$  cm.

Adanya jaringan pelayaran di Nusantara pada masa lampau, serta penyebaran kebudayaan yang menjadikan penduduk Indonesia *multy culture*, perlu dikaji lebih dalam melalui kegiatan penelitian arkeologi maritim yang terintegrasi. Dalam usaha merekonstruksi sejarah maritim sejarah bahari, melalui kajian arkeologi maritim sangat bermanfaat dan membantu. Sebagai alat bantu untuk kajian ini diperlukan kajian kartografi peta-peta kuno.

Kegiatan penelitian arkeologi bawah air, untuk saat ini Indonesia masih jauh tertinggal jika dibandingkan dengan negara-negara Asia lainnya. Padahal Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan yang banyak terdapat situs arkeologi bawah air di perairannya. Hal ini dapat dimengerti karena terbatasnya sumberdaya manusia dan

*off coast from Cirebon, at the depth of 51-57 meter a wreckage of sunken ship and its cargo was found. The sunken ship was located at the coordinate of  $05^{\circ}14'30''$  S and  $108^{\circ}58'25''$  E. The ship wreckage was hull board sized  $\pm 9$  meter long,  $\pm 30$  cm wide, and  $\pm 5$  cm thick. On the surface of the boards was tambuku, a rectangular sized  $\pm 20$  cm long,  $\pm 15$  cm wide, and  $\pm 3$  cm thick.*

*The presence of shipping network in the Archipelago (Nusantara) in the past, as well as cultural dissemination which made the inhabitants of Indonesia became multicultural needs to be studied further through integrated maritime archaeology research activities. In the effort of reconstructing maritime history, maritime archaeology studies will be very useful and helpful. As an auxiliary tool the studies need ancient maps cartography studies.*

*For the present, in underwater archaeology activities, Indonesia is far behind other countries in comparison with*

sumber dana. Dana sangat diperlukan untuk keperluan peralatan dan sewa kapal untuk latihan atau eksplorasi. Belum lagi untuk melakukan kajian kartografi pada peta-peta kuno dan peta-peta laut.

*Laut Nusantara kaya ikan  
Nelayan tua menjala pari  
Pabila laut sudah dilupakan  
Celaka sudah bangsabahari*

### Daftar Pustaka

- Blot, Jean-Yves, 1996, *Underwater Archaeology: Exploring the World Beneath the Sea*. London: Thames & Hudson, hlm. 14-16.
- Consignado-Rixhon, Felicitas, 1981, "SPAFA Programmes, 1982-1986", dalam *SPAFA Digest Vol II No. 2*, hlm. 4-7. Bangkok: SPAFA Coordinating Unit.
- Delgado, James P., 1997, *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, hlm. 259-260 dan 436. London: British Museum Press.
- Green, Jeremy, 1990, *Maritime Archaeology: a Technical Handbook*. London: Academic Press, hlm. 1-2;
- Lopian, A.B., 1992, "Sejarah Nusantara Sejarah Bahari", Pidato Pengukuhan diucapkan pada upacara penerimaan jabatan guru besar luar biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia pada tanggal 4 Maret 1992.
- Liebner, Horst, 2008, "Kapal Nusantara Abad X", dalam *Kapal Karam Abad Ke-10 di Laut Jawa Utara Cirebon*, (Bambang Budi Utomo, ed.), hlm. 79-90. Jakarta: PANNAS BMKT
- Manguin, Pierre-Yves & Nurhadi, 1987. "Perahu Karam di situs Bukit Jakas, Propinsi Riau. Sebuah laporan sementara", dalam 10 Tahun Kerja-sama Pusat Penelitian Arkeologi Nasional dan Ecole Française d'Extrême-Orient, hlm. 43—64. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.

*other Asian countries, despite the fact that Indonesia is an Archipelagic State with many underwater archaeology sites in its waters. This is understandable since the limited human resource and financial resource too. The fund is crucially needed for the equipments and ship rental for training or exploration. Not to mention to conduct cartographic studies on the ancient maps and marine maps.*

The Sea of Nusantara is abundant with fish  
The old fisherman catches rays  
When the sea is forgotten  
Woe to the maritime nation

### Bibliography

- Blot, Jean-Yves, 1996, *Underwater Archaeology: Exploring the World Beneath the Sea*. London: Thames & Hudson, p. 14-16.
- Consignado-Rixhon, Felicitas, 1981, "SPAFA Programmes, 1982-1986", in *SPAFA Digest Vol II No. 2*, p. 4-7. Bangkok: SPAFA Coordinating Unit.
- Delgado, James P., 1997, *Encyclopaedia of Underwater and Maritime Archaeology*, p. 259-260 dan 436. London: British Museum Press.
- Green, Jeremy, 1990, *Maritime Archaeology: a Technical Handbook*. London: Academic Press, p. 1-2;
- Lopian, A.B., 1992, "Sejarah Nusantara Sejarah Bahari", Inauguration speech presented on the acceptance of professorship at the Faculty of Letters – University of Indonesia on 4 March 1992.
- Liebner, Horst, 2008, "Kapal Nusantara Abad X", in *Kapal Karam Abad Ke-10 di Laut Jawa Utara Cirebon*, (Bambang Budi Utomo, ed.), p. 79-90. Jakarta: PANNAS BMKT
- Manguin, Pierre-Yves & Nurhadi, 1987. "Perahu Karam di situs Bukit Jakas, Propinsi Riau. Sebuah laporan sementara", in 10 Tahun Kerja-sama Pusat Penelitian Arkeologi Nasional dan Ecole Française d'Extrême-Orient, p. 43—64. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.

Bambang Budi Utomo, *Arkeolog*

# KERAMIK-KERAMIK DARI DASAR LAUT

## CERAMICS FROM THE BOTTOM OF THE SEA

Ekowati Sundari

*Kepala Bidang Perawatan dan Pengawetan, Museum Nasional Indonesia*

**B**arang dagangan terpenting di masa lalu yang banyak digemari di seluruh dunia adalah keramik. Keramik kuno dapat dijumpai hampir di seluruh wilayah Indonesia, baik di situs-situs perkotaan, pelabuhan, benteng, pemukiman, pasar atau bangunan suci. Selain itu, keramik kuno dapat pula ditemui di tempat-tempat yang mudah didatangi. Atau, di persinggahan-persinggahan yang strategis di sepanjang jalur

**T**he most important merchandise in the past that is very popular world wide is ceramics. Ancient ceramics can be found in almost all regions of Indonesia, in urban sites, ports, forts, residential areas, markets or sacred buildings. Additionally, ancient ceramics can also be found in places that are easily accessed, or in strategic stopover places along the shipping lines. And even in remote areas in the highlands.





pelayaran. Dan bahkan, di tempat yang jauh terpencil di dataran tinggi.

Keramik kuno dapat di jumpai di permukaan tanah, di dalam tanah, di dalam laut, atau di rumah penduduk. Keramik kuno temuan dasar laut kebanyakan berupa benda muatan kapal-kapal yang tenggelam, baik karena cuaca buruk, terkena terjangan angin badai, menabrak karang, bocor, kelebihan muatan, terbakar, peperangan, aksi-aksi perompak, atau faktor kesengajaan, ditenggelamkan karena persaingan dagang. Di samping keramik, temuan benda muatan kapal tenggelam (BMKT) lainnya adalah perhiasan emas, perak, perunggu, timah batangan, wadah-wadah kaca, cermin dan lain-lain.

Beberapa hal penting yang menyebabkan banyaknya ditemukan keramik asing di Indonesia, baik yang berasal dari Cina, Thailand, Vietnam, Timur Tengah atau Eropa, adalah karena memang lebih diterima masyarakat

*Ancient ceramics can be found on the ground, under the ground, in the sea, or at local residential places. Ancient ceramics finding at the bottom of the sea mostly were the cargo of ships that was sunk because of bad weather, being caught in a storm, colliding with reefs, leaking, cargo overloading, burned, being caught in a battle, victimized by the pirates, or deliberate factors, being sunk because of trading competition. In addition to ceramics, other sunken ship's cargo findings are gold, silver, bronze, tin ingots, glass containers, mirrors, etc.*

*Several important things that caused abundant foreign ceramics in Indonesia, whether it was from China, Thailand, Vietnam, Middle East or Europe, among others was that they were better appreciated by the people compared to local ceramics. The quality of foreign ceramics was better; made from earthenware, stoneware and porcelain burned in high temperature so they did not break easily, or waterproof because they were glazed. The shape and decoration also was more interesting, with*



ketimbang keramik lokal. Keramik asing kualitasnya lebih baik. Dibuat dari tembikar, batuan dan porselin yang dibakar dengan suhu tinggi, sehingga tidak mudah pecah, atau kedap air karena dilapisi glasir. Bentuk dan hiasannya pun lebih menarik, dengan fungsinya yang lebih beragam. Setelah dikenalnya keramik asing, kedudukan keramik lokal tergeser, tetapi tidak hilang sama sekali karena mempunyai nilai simbolik, bahkan masih dipakai hingga masa kini dalam upacara-upacara adat atau keagamaan.

Keramik dapat dibedakan menurut bahan dasar dan suhu pembakarannya, yaitu tembikar (*earthenware, terracotta, pottery*), yang dibakar antara 350-1000 OC; batuan (*stoneware*) yang dibakar antara 1150-1300 OC; dan porselin (*porcelain*) yang dibakar antara 1250-1300 OC. Bentuknya beraneka ragam, pembagiannya termasuk wadah seperti piring, mangkuk, kendi, ceret, buli-buli, guci, tempayan, cepuk dan sebagainya; dan non-wadah seperti arca, ubin dinding (*wall-tile*) dan sebagainya (Ridho, 1978:18-22; Vainker, 1997:218-219).

Nilai lebih keramik sebagai salah satu data arkeologi adalah sifatnya yang tidak mudah hancur --karena

*more varieties of function. After foreign ceramics became popular, the position of local ceramics was marginalized but they did not completely vanish since they had symbolic values, and actually are still used in the present in traditional or religious ceremonies.*

*Ceramics can be distinguished according to the raw material and combustion temperature, namely earthenware, terracotta, pottery, burnt at the range of 3500C - 10000C; stoneware burnt at range of 11500C - 1300 0C; and porcelain which was burnt at the range of 12500C - 1300 0C. The shapes of the ceramics are also varying, the categories include containers such as plates, bowls, jugs, kettles, jars, crocks, plash, etc.; and non-container such as statues, wall tile, etc. (Ridho, 1978:18-22; Vainker, 1997:218-219).*

*The additional value of ceramics as one of archaeological data is that it is not easily broken—because it was burnt in high temperature—even after being buried under water or in the ground for long time. Also from ceramics, particularly Chinese ceramics, one can identify the origin of the production's place and date based on the attributes, such as the material, decorations, colors or glaze.*



dibakar dengan suhu tinggi-- meskipun lama terendam dalam air atau tanah. Dari keramik pula, terutama keramik Cina, dapat diketahui tempat asal pembuatan serta pertanggalannya, berdasarkan atribut yang ada. Seperti bahan, hiasan, warna atau glasirnya.

Adanya temuan keramik pada suatu situs menjadi penting, utamanya untuk mengetahui pertanggalan relatif dari suatu situs. Keramik merupakan alat penentu umur, sama halnya dengan mata uang, arsitektur, arca atau prasasti yang bertanggal. Misalnya, ketika ditemukan keramik Cina dengan ciri Dinasti Tang (618-906 M) di Sumatra dan Jawa, diduga hal ini berhubungan dengan sisa kegiatan kerajaan-kerajaan di masa lalu, yaitu Kerajaan Malayu di Jambi, Sumatra (tahun 644); Sriwijaya di Palembang, Sumatra Selatan (abad ke-7-14); atau Mataram Kuno di Jawa Tengah (abad ke-8-10). Selain itu, keramik dapat pula mengungkapkan beberapa segi kehidupan dan kebudayaan manusia di masa lalu, misalnya adat istiadat, perdagangan, sosial, politik dan sebagainya.

Fungsi keramik umumnya adalah alat rumah tangga, terutama yang berkwalitas kasar. Yang berkwalitas baik, biasanya digunakan untuk upacara atau disimpan sebagai pusaka, mas kawin, atau sebagai hadiah antar penguasa daerah. Keramik dengan bentuk guci atau tempayan kadang digunakan sebagai wadah penguburan kedua (*secondary burial*) pada suku Dayak, Kalimantan. Ada pula guci dan tempayan yang digunakan untuk membayar denda adat atau hutang. Bagaimana caranya keramik itu sampai di Indonesia, tidak diketahui dengan pasti. Ada beberapa pendapat bahwa pertama, diduga datang dibawa oleh para migran Cina yang kemudian menetap dengan membawa peralatan upacara dan peralatan rumah tangganya; kedua, diduga merupakan benda pertukaran hadiah;



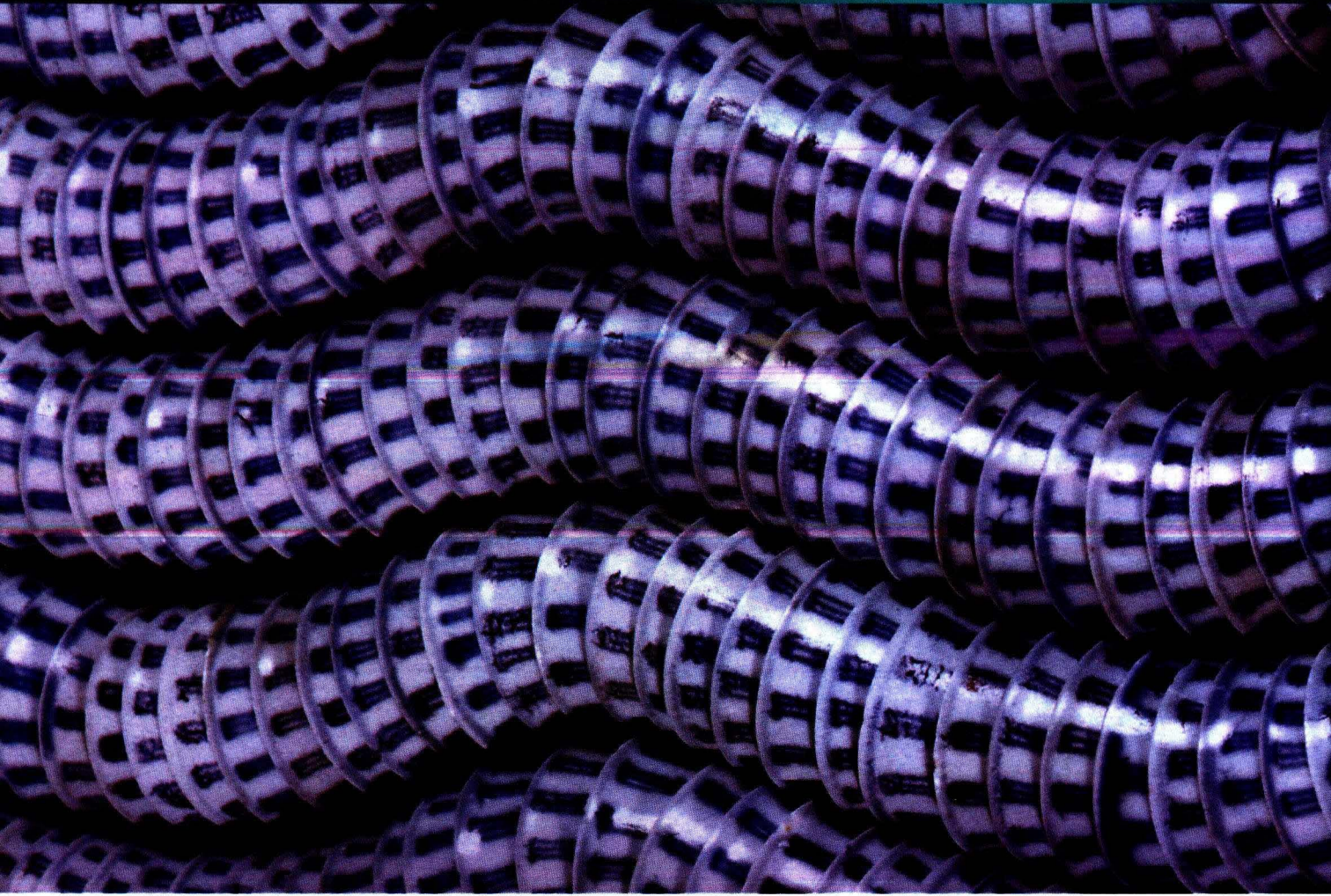
*The presence of ceramics findings in a site becomes important, mainly to identify the relative date of a site. Ceramics is also used as means to determine age, just like dated coins, architectures, statues or inscriptions. For example, when Chinese ceramics with the characteristics of Tang Dynasty (618-906 AD) were found in Sumatra and Java, it was estimated that it was related to the remains of royal activities in the past, namely the Malayu Kingdom in Jambi, Sumatra (644 AD); Sriwijaya in Palembang, South Sumatra (7th-14th century); or Ancient Mataram in Central Java (8th-10th century). Additionally, ceramics can reveal several aspects of past mankind's life and culture, for example customs, trade, social and political aspects, etc.*



ketiga, didatangkan sebagai pesanan khusus; dan keempat, merupakan pendapat yang banyak dipakai, sebagai barang dagangan penting selain rempah-rempah (Li Zhiyan, 1989:98-100; Flines, 1969:11-12, 16-18, 55-71; Ridho 1978:18-22; Suleiman, 1978:6). Egbert Willem van Orsoy de Flines, warga Belanda, pernah mengumpulkan keramik-keramik, termasuk yang berasal dari dasar laut, sejak tahun 1930-an, dengan tujuan untuk perkembangan sejarah Indonesia. Koleksi keramik-keramik de Flines, tahun 1959, diserahkan kepada pemerintah RI, dan kini menjadi koleksi Museum Nasional.

Pada masa lalu terdapat dua pusat perdagangan besar keramik, yaitu Cina di sebelah selatan, dan India di

*The function of ceramics in general is as household equipments, particularly those with rough quality. The finer quality ones are usually used for ceremony or kept as heirloom, dowry, or as gifts among local leaders. Crock and jar shaped ceramics sometimes were used as secondary burial container by the Dayak people, Kalimantan. There were jar and crocks used as traditional debt or fine. The way ceramics reached Indonesia has not been known definitely. There are several opinions, first of all, it is estimated that ceramics were brought by Chinese migrants who later resided here, taking along with them their ceremony's equipment, and households utensils; secondly, it is thought to be gift-exchange object; thirdly, imported as special order; and fourthly which is the most used opinion, as important trading*



sebelah timur. Di antaranya terdapat Asia Tenggara, sebagai daerah perantara. Letak geografis Indonesia terbilang sangat strategis, sehingga menjadi tempat persinggahan sementara kapal-kapal bangsa asing. Ini kemudian sangat memungkinkan terjadinya kegiatan perdagangan antar bangsa. Di masa lalu, komoditi Nusantara yang sangat diminati pedagang-pedagang asing adalah rempah-rempah. Banyak bangsa asing datang ke Indonesia untuk mendapatkan rempah-rempah secara langsung. Mereka datang juga dengan tujuan untuk menjual barang-barang dagangannya sendiri, sehingga terjadilah hubungan dagang dan pertukaran barang.

Aktivitas perdagangan di Nusantara kemudian menjadi sangat ramai. Daerah-daerah pemukiman di pesisir tumbuh menjadi kota-kota pelabuhan. Muncul pula

*commodity in addition to spices (Li Zhiyan, 1989:98-100; Flines, 1969:11-12, 16-18, 55-71; Ridho 1978:18-22; Suleiman, 1978:6). Egbert Willem van Orsoy de Flines, citizen of the Netherlands, collected ceramics, including those from the bottom of the sea, since 1930s with the intention for Indonesian history development. De Flines' ceramics collection was handed over to the Government of Indonesia in 1959 and is now a collection of the National Museum.*

*In the past there were two ceramics big trading center, namely in south part of China, and east part of India. In between those two centers there was Southeast Asia, as the intermediary region. Indonesia' geographical location was considerably strategic so it became a temporary stopover point for overseas ships. This later on made the international trading activities possible. In the past,*





pusat-pusat kekuatan yang dari segi perekonomiannya ditopang oleh perdagangan laut, seperti Kerajaan Sriwijaya di Palembang, Sumatra Selatan (abad ke-7-14), dan Majapahit di Jawa Timur (1293-1518). Pada pelabuhan-pelabuhan, masa singgah kapal-kapal dagang dapat berlangsung cukup lama, tergantung perubahan angin musim yang terjadi di kawasan ini. Pedagang asing yang singgah menggunakan kesempatan tersebut untuk mendapatkan barang dagangannya (Hall, 1988:191; Leur, 1955:63-67; Sumadio, 1990:9,61,81; Tjandrasmita, 1976:2-3,24-25,60-61; Untoro, 2007: 4-15; Wolters, 1967:18-48).

Sebagian besar bandar-bandar utama di abad ke-7-16 Masehi terletak di muara sungai yang dapat dilalui oleh kapal, seperti Barus di pantai barat Sumatra, Palembang dan Kota Cina di Sumatra Utara, atau Muara Jambi di pantai timur Sumatra. Pantai barat Sumatra langsung menghadap ke Samudra Hindia. Sementara pantai timur, adalah jalur yang melalui selat Malaka dan Lampung di ujung selatan Sumatra, yang langsung menghadap ke Jawa. Selain selat Malaka terdapat jalur lain, melalui Selat Sunda. Meski langsung menuju Samudera Hindia yang arusnya kuat, kapal-kapal kadang memilih rute ini.

Manusia menyesuaikan diri terhadap alam sekitarnya menghasilkan pengetahuan kelautan yang berkembang bersamaan dengan perdagangan. Pelayaran niaga telah menimbulkan arus perpindahan barang dari pusat produksi (*kiln*) ke tempat tujuan akhir atau pemakainya. Hal tersebut tidak berlangsung mudah dan sederhana. Jarak geografi yang jauh sangat berbahaya bagi pelayaran. Banyak kapal-kapal yang akhirnya tidak sampai tujuan. Tenggelam dan karam.

Salah satu contoh yang banyak dibicarakan saat ini adalah temuan kapal karam di Situs Batu Hitam, perairan Bangka-Belitung. Di Indonesia, mungkin baru pertama kali ini ditemukan kapal dagang Arab atau Persia (*Arabian or Persian Dhow*) yang ditemukan

*commodity from Nusantara that was highly in demand by overseas merchants was spices. Many foreigners came to Indonesia to directly obtain spices. They also came with the intention of selling their own goods, thus trading and goods exchange relations occurred.*

*Trading activities in Nusantara then became very busy. Residential areas in the coastal region grew into port cities. Centers of power emerged with their economy being supported by marine trades such as Sriwijaya kingdom in Palembang, South Sumatera (7th – 14th century), and Majapahit in East Java (1293-1518). In the ports, the period of stopover of the merchant ships could last quite long, depending on the change of monsoon in the area. Visiting foreign merchants used the time to get their trading goods. (Hall, 1988:191; Leur, 1955:63-67; Sumadio, 1990:9, 61, 81; Tjandrasmita, 1976:2-3, 24-25, 60-61; Untoro, 2007: 4-15; Wolters, 1967:18-48).*

*Most of the main harbors in the 7th-16th century AD were located at the estuaries which were able to be sailed through by vessels, such as Barus at the west coast of Sumatra, Palembang and Kota Cina in North Sumatra, or Muara Jambi at the east coast of Sumatra. Sumatera's west coast directly faces Indian Ocean, while east coast, which is the line through Malacca Strait and Lampung at the south end of Sumatera, directly faces Java. In addition to Malacca Strait there is another line, through Sunda Strait. Although it directly heads to Indian Ocean which has strong current, yet the vessels sometimes sail this route.*

*Mankind gets adapted to the surrounding nature and produces marine knowledge that grows along side with trading. Trading shipping had caused outflow of goods from the production center (*kiln*) to the end destination or users. It was not easy and simple. Long geographical distance was very dangerous to be sailed. Many ships did not reach the destination. They sank.*



karam. Dengan adanya temuan ini diduga sudah terjalin hubungan dagang langsung di masa itu, antara Arab dengan Cina. Muatan terbanyaknya adalah keramik Cina --mungkin untuk pasaran Asia Barat-- abad ke-9 Masehi.

Muatan kapal karam Situs Batu Hitam kadang disebut juga Tang Cargo, karena sebagian besar kapal karam tersebut memuat 60.000 mangkuk keramik yang berasal dari Dinasti Tang, dari tempat pembuatan di tungku pembakaran (*kiln*) di Changsha, propinsi Hunan, Cina. Dugaannya, kapal tersebut berangkat dari Cina, singgah di Jawa Tengah, kemudian melanjutkan mengarah ke selat Sunda untuk menuju ke Asia Barat atau Timur Tengah sebagai tujuan akhirnya. Eksplorasi pengangkatan benda-benda muatan kapal karam tersebut dilakukan pada tahun 1998-1999, dari kedalaman antara 17-18 meter di bawah permukaan laut. Menurut dugaan, penyebab karamnya adalah menabrak karang. Perairan di sekitar Situs Batu Hitam memang dipenuhi karang-karang menonjol yang hanya berjarak 3 meter dari permukaan laut (Guy, 2005:9-20).

Selain Situs Batu Hitam, masih banyak lagi temuan kapal karam lainnya di perairan Indonesia. Sekitar tahun 1999-2000 yang lalu, telah ditemukan dan dieksplorasi keramik muatan kapal karam Tek Sing (Bintang Sejati) dari dasar laut di sekitar perairan Selat Gelasa yang dahulu disebut Selat Gaspar, antara Pulau Bangka dan Belitung, Propinsi Bangka-Belitung. Temuan terbanyak adalah keramik dari Cina, Dinasti Qing, sekitar abad ke-17 sampai awal abad ke-20 Masehi. Tek Sing yang merupakan kapal tradisional Cina yang biasa disebut Jung. Bentuk kapalnya besar. Berukuran 50 x 10 meter. Dapat mengangkut sekitar 400 orang awak kapal dan 1600 orang penumpang. Muatan keramik Cina-nya lebih dari 380.000 buah. Diketahui, Tek Sing berangkat berlayar pada tanggal 14 Januari 1822, dari kota Amoy (sekarang Xiamen), di Cina dengan tujuan Batavia (sekarang Jakarta) di Jawa. Tek Sing rupanya tidak mencapai tujuan. Tenggelam karam pada tanggal 5 Februari 1822, di selat Gelasa, Sumatra karena cuaca

*One example that is currently being the much discussed topic is the sunken ship finding at Batu Hitam site, in the waters of Bangka-Belitung. In Indonesia, perhaps this is the first finding of Arabian or Persian Dhow found sunken. With the presence of this finding direct trading relationship of that time is deduced to have already occurred between the Arabs and the Chinese. Most of the cargo was Chinese ceramics—probably for West Asia market—of 9th century AD.*

*The cargo of the sunken ship in Batu Hitam site sometimes is also called Tang Cargo because most part of the sunken ship contained 60,000 ceramics bowls from Tang Dynasty, from the kiln in Changsha, Hunan province, China. The assumption is that the ship sailed from China, stopped over in Central Java, and then sailed on to Sunda Strait heading to West Asia or Middle East as its final destination. The exploration of the sunken ship's cargo salvage was conducted in 1998-1999, from the depth ranging from 17meter to18 meter below the sea level. According to the assumption, it sank because it hit a reef. The waters surrounding Batu Hitam site is indeed full of protruding reefs that was only 3 meters away from the sea surface. (Guy, 2005:9-20).*

*Apart from Batu Hitam site, there are many more other sunken ships findings in the waters of Indonesia. In about 1999-2000, it had been found and explored the ceramics carried by the sunken ship Tek Sing (True Star) at the bottom of the sea around the waters of Gelasa Strait which had been Gaspar Strait in the past, between Bangka and Belitung islands, Bangka –Belitung province. The most findings were ceramics from China, Qing dynasty of around 17th century to the early 20th century AD. Tek Sing was a traditional Chinese ship which usually is called junk boat. It was big shaped, with a measurement of 50 x 10 meter. It was able to carry around 400 crew and 1600 passengers. Its Chinese ceramics cargo was more than 380,000 pieces. It is known that Tek Sing sailed on 14 January 1822, from the city of Amoy (now Xiamen) in China heading for Batavia*



buruk dan menabrak pulau karang.

Berikutnya, pada tahun 1989 telah ditemukan muatan kapal (*cargo*) karam kuno di perairan lepas pantai Pulau Buaya, Kepulauan Lingga, Propinsi Riau Kepulauan. Hasil eksplorasinya menghasilkan sebanyak 30.000 keramik Cina dari jenis bahan dasar porselin, dari masa Dinasti Song, ketika pusat pemerintahan kekaisaran Cina berada di Selatan, pada tahun 1127-1279. Keramik-keramik tersebut terutama berasal dari tempat pembakaran (*kiln*) di propinsi Guandong dan Fujian, Cina Selatan. Kapal yang penuh dengan barang dagangan itu diduga berangkat dari Cina Selatan, kemungkinannya menuju ke Sumatra atau Jawa. Menurut catatan sejarah Cina, pembuatan keramik untuk komoditi ekspor, yang diatur oleh kerajaan karena menguntungkan, dimulai pada masa Dinasti Song (960-

*(now Jakarta) in Java. It turned out that Tek Sing did not reach its destination. It sank on 5 February 1822, in Gelasa strait, Sumatra because of bad weather and hitting a coral island.*

*Next on 1989 cargo of an ancient ship's cargo in the waters of off coast Buaya Island, Lingga islands, Riau Islands Province. The result of the exploration was 30,000 Chinese ceramics from porcelain based material, originating from the era of Song Dynasty. At that time the center of China Empire's government was at the South, in 1127-1279. Those ceramics mainly came from a kiln in the provinces of Guandong and Fujian, South China. The ship which was loaded with trading commodities is assumed of leaving South China probably headed toward Sumatera or Java. According to history of China, ceramics production was for export commodity,*



1279 Masehi).

Temuan lainnya adalah muatan kapal karam dari Situs Lansui yang telah dieksplorasi pada sekitar tahun 1993-1995. Muatannya berupa ribuan keramik yang berasal dari Cina dan Thailand, abad ke-10-13 Masehi. Situs tersebut terletak di daerah paling ujung Barat Daya Kepulauan Seribu, DKI Jakarta, yang mengarah ke perairan sekitar Lampung Timur, Sumatra. Di antara

muatannya ditemukan sebuah ceret, walaupun tidak utuh, yang berasal dari Cina, masa Dinasti Yuan (abad ke-13-14 Masehi). Berwarna glasir putih-kebiruan muda yang dikenal dengan jenis qingbai. Penggunaan istilah "qingbai" untuk pertamakali tercatat dalam *Zhu Fan Zhi* dari Zhao Ruqua, yang menyebut "Qingbai Ciqi" (porselin biru pucat) di antara barang dagangan dari para pedagang asing di Jawa, abad ke-12-13 (Adhyatman, 1982:93). Temuan muatan kapal karam Situs Lansui --sering disebut dengan nama Intan Cargo-- mungkin agak istimewa karena ditemukan pula perhiasan emas yang berbentuk badong dan cincin. Badong adalah perhiasan yang akan dipakai seorang perempuan ketika suaminya pergi jauh --sebagai simbol bahwa sudah bersuami-- untuk berperang atau berlayar. Kapal karam Situs Lansui merupakan tipikal kapal kayu Asia Tenggara dengan panjang antara 25-30 meter. Diduga, kapal tersebut tenggelam bersama muatannya,



*which was royally regulated because it was profitable, starting from Song Dynasty era (960-1279 AD).*

*Other finding is the cargo of a sunken ship at Lansui site that was explored in the period of 1993-1995. The cargo contained thousands of ceramics from China and Thailand, dated 10th-13th century AD. The site is located at the outermost area at the Southwest of Kepulauan Seribu, DKI Jakarta, which led to the waters around East Lampung, Sumatra.*

*Among the cargo there was a kettle, although it was no longer intact, which originated from China, Yuan Dynasty era (13th-14th century AD). It had light bluish-white glaze color which was known as qingbai type. The initial use of "qingbai" term was recorded in *Zhu Fan Zhi* dari Zhao Ruqua, which mentioned "Qingbai Ciqi" (pale blue porcelain) among the trading commodity of the foreign merchants in Java during 12th-13th century (Adhyatman, 1982:93). The finding of sunken ship's cargo at Lansui site--often called by the name Intan Cargo--perhaps is quite special because it was also found in the cargo gold jewelries in the shape of badong and ring. Badong is the jewelry to be worn by a woman when the husband travels far--as a symbol of being married--in a battle or sailing. The sunken ship of Lansui site is a typical Southeast Asian wooden boat with its length of 25-30 meter. It is assumed that the boat sank with its cargo in its voyage between Sriwijaya, South Sumatera and Java,*

dalam perjalanan antara Sriwijaya, Sumatera Selatan, dan Jawa, pada awal abad ke-10 Masehi.

Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) termasuk dalam kategori Benda Cagar Budaya (BCB). Keramik kuno, komoditi yang paling banyak ditemukan di kapal karam yang tenggelam, merupakan salah satu jenis benda yang diproduksi oleh manusia masa lalu untuk memenuhi berbagai kebutuhan mereka di dalam hidupnya. Sebagai data arkeologis, keramik kuno memiliki nilai yang sangat penting, yang berhubungan dengan kesejarahan, budaya dan ilmu pengetahuan. Khususnya tentang aktivitas pelayaran dan perdagangan di masa lalu.

### Kepustakaan

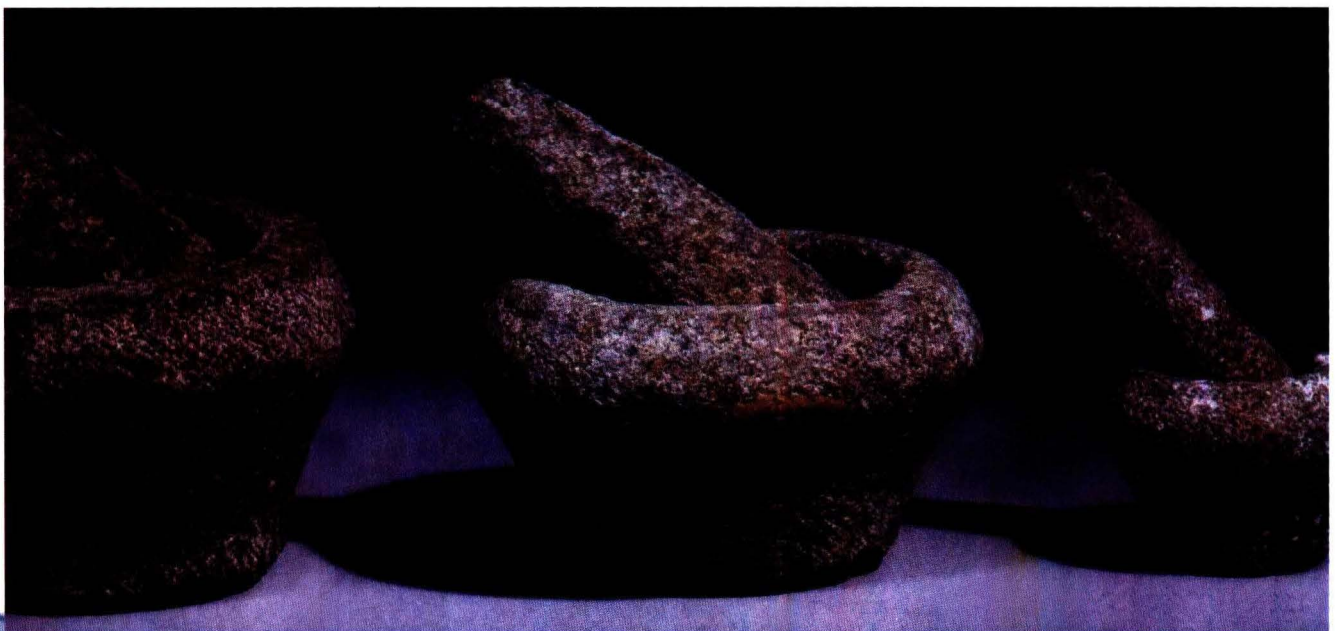
- Adhyatman, Sumarah. 1982. *Keramik Kuna yang Ditemukan di Indonesia*. Jakarta-Indonesia: The Ceramic Society of Indonesia.
- Flines, E.W. van Orsoy de. 1969. *Guide to the Ceramic Collection of the Museum Pusat Jakarta*. Second edition. Djakarta: Bhratara.
- Guy, John. 2005. "China-Mediterranean Sea Routes and Exchange of Ceramics prior at 16th Century".

in the early 10th century AD.

*Sunken Ship's Valuable Cargo/Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) is included in the category of Cultural Heritage Object. Ancient ceramics, the commodity commonly found in sunken ships, are types of objects produced by mankind in the past to meet their variety of needs in their life. As archaeological data, ancient ceramics has very important value relating to history, culture and knowledge, particularly on past shipping and trading activities.*

### Bibliography

- Adhyatman, Sumarah. 1982. *Keramik Kuna yang Ditemukan di Indonesia*. Jakarta-Indonesia: The Ceramic Society of Indonesia.
- Flines, E.W. van Orsoy de. 1969. *Guide to the Ceramic Collection of the Museum Pusat Jakarta*. Second edition. Djakarta: Bhratara.
- Guy, John. 2005. *China-Mediterranean Sea Routes and Exchange of Ceramics prior at 16th Century*. TAOI, no.4. Soeiete Francaise d'Etude dela Ceramique Orientale.
- Hall, D.G.E. 1988. *Sejarah Asia Tenggara*. Transl. by



- TAOI, no.4. Soeiete Francaise d'Etude dela Ceramique Orientale.
- Hall, D.G.E. 1988. *Sejarah Asia Tenggara*. Terjemahan oleh I.P. Soewarsha dan M. Habib Mustopo; Surabaya: Usaha Nasional.
  - Li Zhiyan and Cheng Wen. 1989. *Chinese Pottery and Porcelain: Traditional Chinese Arts and Culture*. Second printing. Beijing: Foreign Languages Press.
  - Ridho, Abu. 1978. "Keramik Asing di Indonesia", *MUSEOGRAFIA, Majalah Ilmu Permuseum*, jilid IX: no. 2-3; Jakarta: Direktorat Museum, Ditjenbud.
  - Leur, J.C. van. 1955. *Indonesian Trade and Society: Essay in Asian Social and Economics History*. Second edition. Bandung: Sumur Bandung.
  - Suleiman, Satyawati. 1978. *A Few Observation on the Use of Ceramics in Indonesia*. Symposium on Trade Pottery in East & Southeast Asia, Hong-Kong, September 4th -8th, Indonesia: National Research Centre of Archaeology.
  - Sumadio, Bambang, (ed.). 1990. *Sejarah Nasional Indonesia: Jaman Kuna, II*. Jakarta: PN Balai Pustaka.
  - Tjandrasasmita, Uka (ed.). 1976. *Sejarah Nasional Indonesia: Jaman Pertumbuhan dan Perkembangan Kerajaan-Kerajaan Islam di Indonesia; III*. Jakarta: Depdikbud.
  - Untoro, Heriyanti Ongkodharma. 2007. *Kapitalisme Pribumi Awal: Kesultanan Banten 1522-1684 (Kajian Arkeologi-Ekonomi)*, FIB-UI: Komunitas Bambu.
  - Vainker, S. J. 1997. *Chinese Pottery And Porcelain: From Prehistory To The Present*. Reprinted. London: British Museum Press.
  - Wolters, O.W. 1967. *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origin of Sriwijaya*. Ithaca, New York: Cornell University Press.
  - I.P. Soewarsha and M. Habib Mustopo; Surabaya: Usaha Nasional.
  - Li Zhiyan and Cheng Wen. 1989. *Chinese Pottery and Porcelain: Traditional Chinese Arts and Culture*. Second printing. Beijing: Foreign Languages Press.
  - Ridho, Abu. 1978. *Keramik Asing di Indonesia*, *MUSEOGRAFIA, Majalah Ilmu Permuseum*, jilid IX: no. 2-3; Jakarta: Direktorat Museum, Ditjenbud.
  - Leur, J.C. van. 1955. *Indonesian Trade and Society: Essay in Asian Social and Economics History*. Second edition. Bandung: Sumur Bandung.
  - Suleiman, Satyawati. 1978. *A Few Observations on the Use of Ceramics in Indonesia*. Symposium on Trade Pottery in East & Southeast Asia, Hong-Kong, September 4th -8th, Indonesia: National Research Centre of Archaeology.
  - Sumadio, Bambang, (ed.). 1990. *Sejarah Nasional Indonesia: Jaman Kuna, II*. Jakarta: PN Balai Pustaka.
  - Tjandrasasmita, Uka (ed.). 1976. *Sejarah Nasional Indonesia: Jaman Pertumbuhan dan Perkembangan Kerajaan-Kerajaan Islam di Indonesia, III*. Jakarta: Depdikbud.
  - Untoro, Heriyanti Ongkodharma. 2007. *Kapitalisme Pribumi Awal: Kesultanan Banten 1522-1684 (Kajian Arkeologi-Ekonomi)*, FIB-UI: Komunitas Bambu.
  - Vainker, S. J. 1997. *Chinese Pottery And Porcelain: From Prehistory To The Present*. Reprinted. London: British Museum Press.
  - Wolters, O.W. 1967. *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origin of Sriwijaya*. Ithaca, New York: Cornell University Press.



# JEJAK-JEJAK KARAM

## TRACES OF WRECKAGES

Sejarah Nusantara senyata-nyatanya adalah sejarah tentang laut. Sejak awal penghunian Nusantara oleh para penutur Bahasa Austronesia, laut telah memainkan peranannya ketika terjadi migrasi besar-besaran para leluhur tersebut dari Formosa (Taiwan) ke berbagai wilayah di Asia Tenggara, sekitar 6.500 SM. Peran laut tak dapat dinafikan pula ketika Nusantara menjadi surga rempah-rempah pada Abad Perdagangan, abad ke-16 sampai pertengahan abad ke-20 Masehi, yang lantas bermuara pada kolonialisme.

Maka, sebagian wilayah perairan Nusantara adalah juga situs bersejarah. Di dasarnya banyak sekali tersimpan bukti-bukti sejarah. Jejak-jejak karam. Tinggalan-tinggalan historis berupa kapal-kapal yang karam, bersama muatannya, saat mereka dulu melintasi wilayah perairan Indonesia. Menurut pendataan, ada sekitar 400-an titik-titik kapal karam di perairan Indonesia.

*The history of the Archipelago (Nusantara) is actually the history of the sea. Since the beginning of Nusantara being inhabited by the Austronesian language speakers, the sea has played its role during the great migration of the ancestors from Formosa (Taiwan) to various regions in Southeast Asia, in approximately 6,500 BC. Neither can the role of the sea be underrated when Nusantara became spice heaven in the Trading Era, 16th century to mid 20th century AD, which led to colonialism.*

*Thus, some of Nusantara's water territories are also historical sites. At the seabed many historical evidence is stored. Traces of wreckages; historical remains in the shape of shipwrecks, with their cargos when they sailed through the water territories of Indonesia. According to the data collected, there are approximately 400ish points of sunken ship in the water territory of Indonesia. This is made possible because Nusantara in addition to being*

Ini sangat dimungkinkan karena Nusantara, selain memang wilayah penghasil rempah-rempah berkualitas tinggi, juga merupakan wilayah perlintasan yang menghubungkan belahan bumi bagian barat dan timur.

Benda-benda muatan kapal tenggelam (BMKT), yang berasal dari masa lalu, jelas sangat penting artinya bagi pengungkapan sejarah Nusantara. Paling tidak dapat memberikan berbagai gambaran tentang aspek-aspek kehidupan sosial, politik, ekonomi, atau persentuhan-persentuhan budaya yang terjadi di masa lalu. Dan untuk itu, tentu saja, harus dilestarikan demi pemanfaatannya bagi kepentingan umat manusia.

Namun di sisi lain, tinggalan-tinggalan sejarah-budaya bawah laut itu juga memiliki nilai ekonomis yang sangat tinggi. Beberapa peristiwa belakangan ini membuktikan, harta karun bawah laut itu cukup laris di lelang-lelang internasional. Nilai rupiahnya bisa sampai ratusan miliar, atau bahkan triliunan. Pemerintah Indonesia pun menganggapnya sebagai aset ekonomi negara, dengan segera membentuk Panitia Nasional (PANNAS) BMKT, tahun 2007, untuk mengatur kegiatan eksplorasinya. Beberapa kalangan menilai, pembentukan PANNAS lebih bersifat komersial, didasari oleh nilai ekonomis BMKT semata.

Nilai ekonomis BMKT memang sangat menggiurkan. Permasalahan pun banyak muncul. Mulai dari perburuan-perburuan ilegal yang mengabaikan data-data arkeologis, sampai kepada hal-hal yang menyangkut batas-batas teritori laut negara. Untuk Indonesia, klaim kepemilikan pernah terjadi ketika De Geldermalsen ditemukan. Kapal dan muatannya itu, milik siapa? Pemerintah Belanda, Indonesia atau penemunya? Pemerintah Belanda menganggap sebagai miliknya, karena De Geldermalsen jelas-jelas merupakan kapal Belanda Abad ke- 18 Masehi. Pemerintah Indonesia berpendapat, kapal tersebut milik Indonesia, karena ditemukan di wilayah perairan Indonesia. Sementara Michael Hatcher, penemu De Geldermalsen,

*the producer of high quality spices, it is also the crossing zone that links the west and east parts of the world.*

*Sunken ship's cargo originating from the past obviously is crucial in revealing the history of Nusantara. At least it can provide various illustrations on aspects of social, political, economy, or cultural contiguities that occurred in the past. Hence, undoubtedly, it needs to be preserved for its utilization for the interests of mankind.*

*Nevertheless in the other hand, maritime cultural historical remains also has quite high economic values. Several current incidents has provided the evidence that the maritime treasures are quite popular in international auctions. Their monetary value can reach hundreds of billion or even trillions rupiah. The government of Indonesia also consider them as the state economic assets by immediately establishing National Committee for Sunken Ships' Cargo (PANNAS) in 2007 to regulate their exploration activities. Some circles thought the establishment of the committee tends to be more commercially based only on the economic value of the Cargos.*

*The economic value of the sunken ship's cargo is very tempting. The problems keep emerging. From illegal treasure hunts that ignores archaeological data to issues that are related to state's water territory boundaries.. For Indonesia, the claim of ownerships occurred when De Geldermalsen was found. Who owned the ship and its cargo? The Netherlands' Government, Indonesia, or the person finding it? The Government of the Netherlands considered it as theirs, because De Geldermalsen clearly was Dutch 18th century vessel. The government of Indonesia though that the vessel belong to Indonesia since it was found in Indonesia's water territory. And Michael Hatcher, the founder of De Geldermalsen, considered it as his since he found it in international water. Indonesia had actually set its Exclusive Economic Zone, yet there are several countrie who have not recognized it.*





menganggap sebagai miliknya, karena ditemukan di perairan internasional. Indonesia memang sudah menetapkan Zona Ekonomi Eksklusif-nya, namun ada beberapa negara yang masih belum mengakuinya.

Setelah Undang-Undang Cagar Budaya No. 11 Tahun 2010 resmi diberlakukan, permasalahan pun bertambah. UU itu menyebutkan, dasar laut tempat ditemukannya tinggalan-tinggalan sejarah-budaya, termasuk artefak-artefaknya, adalah situs bersejarah yang harus dilestarikan demi kepentingan ilmu pengetahuan dan masyarakat. Artinya, tidak lagi dapat dieksplorasi untuk dikomersialisasikan atau dilelang. Dengan itu, bukankah berarti pula PANNAS harus dibubarkan? Lantas, bagaimana upaya-upaya pelestarian yang akan dilakukan? Jujur saja, sekali lagi, secara ekonomi, teknologi dan SDM, kita belum siap. Dan pemanfaatannya secara nyata, apakah ujung-ujungnya hanya sekadar untuk obyek wisata, *shipwrecks diving tourism*?

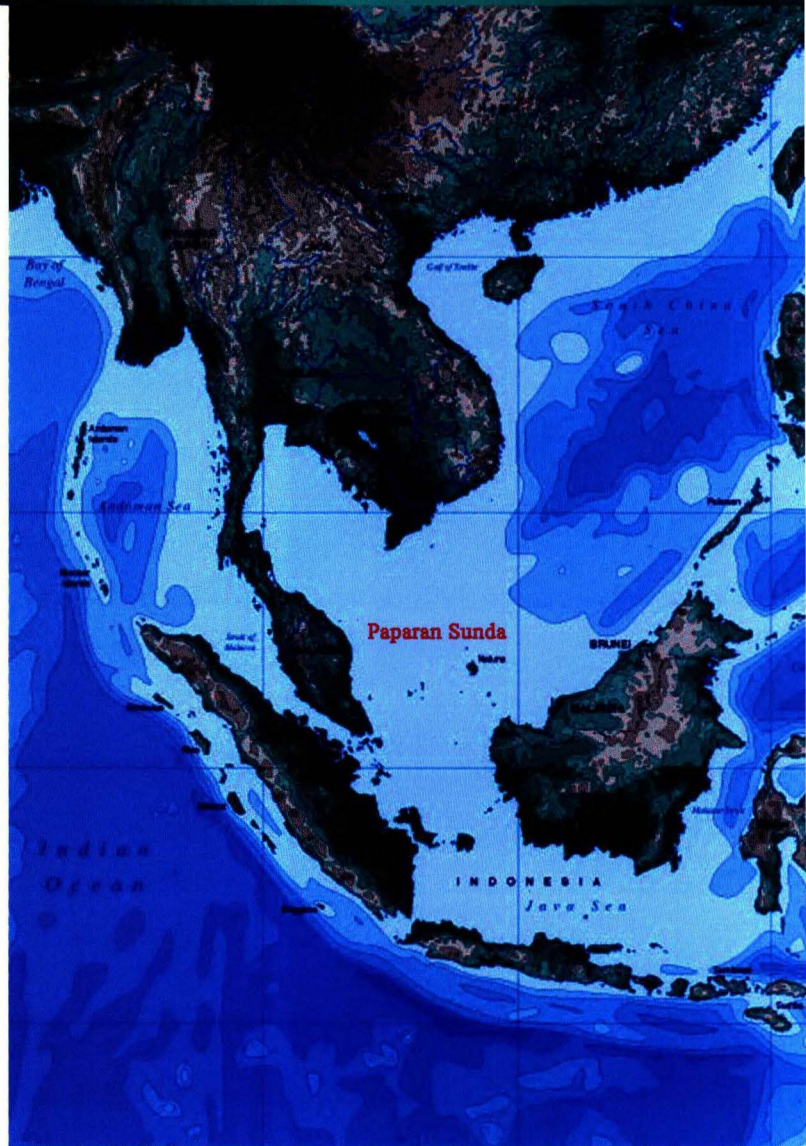
*After Cultural Heritage Law No. 11 of 2010 was officially enacted, the problems increased. The Law stated that the seabed where cultural historical remains, including the artifacts, are found is a historical site to be preserved for the interests of science and the people. It means it can no longer be explored to be commercialized or auctioned. Hence does not it also mean that PANNAS should be dissolved? To be honest, once again, economically, technologically and human resource wise, we are not ready. And the concrete utilization, in the end will it merely be a tourism object, shipwrecks diving tourism?*

## LAUT INDONESIA

Secara geografis wilayah Indonesia terletak di antara dua benua: Asia dan Australia serta terletak di antara dua samudera: Pasifik dan Hindia. Indonesia sebagai negara kepulauan merupakan salah satu wilayah yang mempunyai tatanan geologi dan pola tektonik yang kompleks. Secara tektonik lempeng, Indonesia merupakan lokasi benturan antara tiga lempeng utama litosfir yaitu Hindia-Australia di bagian selatan, Pasifik di sebelah timur laut dan Eurasia di barat laut. Karena interaksi antara lempeng-lempeng tersebut, terjadi berbagai gejala-gejala tektonik yang berkaitan dengan pembentukan busur kepulauan, kegunung-apian, kegempaan, cekungan, dan struktur geologi yang kompleks.

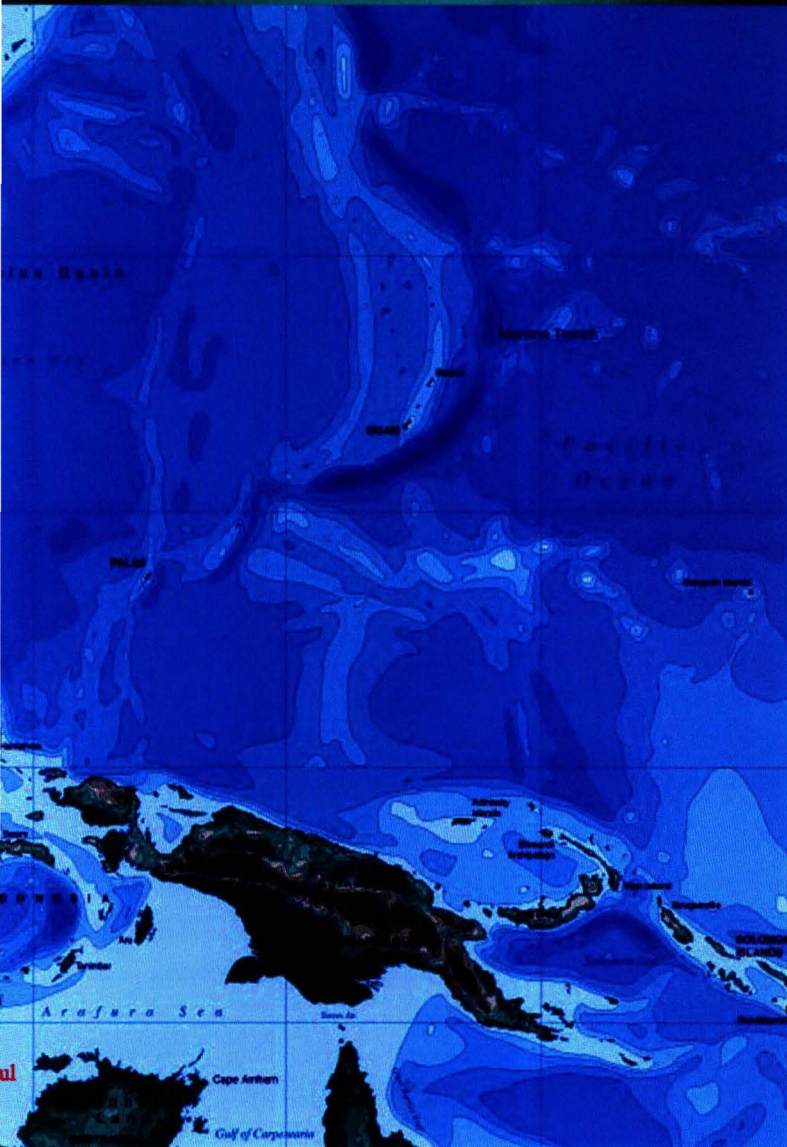
Secara fisiografis wilayah Indonesia dibatasi di sebelah selatan oleh suatu palung laut dalam yang memanjang dan dapat diikuti mulai dari Burma-Andaman-Sumatra-Jawa hingga ke Kepulauan Banda di bagian Timur Indonesia, yang merupakan jalur penekukan dan penyusupan lempeng Hindia-Australia ke bawah lempeng Asia Tenggara. Antara Indonesia bagian timur dan barat, terdapat perbedaan fisiografis yang mencolok. Di Indonesia bagian barat terdapat busur-busur kepulauan, yang dibatasi oleh lautan dengan kedalaman rata-rata berkisar antara 200 meter dan membentuk suatu paparan yang luas yang dikenal dengan Sundaland.

Terkait hukum kelautan, Konvensi Hukum Laut III yang diselenggarakan PBB di Chicago pada 1982, telah menghasilkan dua buah keputusan, yaitu dengan diakuinya rezim zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan rezim negara kepulauan (*Archipelagic State*). Lahirnya kedua rezim itu merupakan hasil dari negosiasi alot



## INDONESIAN SEA

Geographically Indonesia's region is located between two continents: Asia and Australia, and also between two ocean: Pacific Ocean and Indian Ocean. Indonesia as an archipelagic state is a region with complex geological structure and tectonic pattern. By the tectonics plate, Indonesia is the collision location of three main lithospheric plates namely Indian-Australian at the south, Pacific at the northeast and Eurasian at



negara pantai dengan negara maritim yang selama ini menguasai laut, baik untuk eksplorasi perikanan, pertambangan, pelayaran, perdagangan, maupun militer.

Dengan disahkannya rezim ZEE maka laut bebas (*high seas*) yang semula terbuka lebar untuk jalur pelayaran dan eksploitasi laut menjadi berkurang 200 mil laut dari tiap-tiap pulau yang ada. Kesepakatan ini bagi negara-negara kepulauan di satu pihak mendapatkan keuntungan dengan bertambahnya luas wilayah laut. Namun, di sisi lain mempunyai tanggung jawab memberikan akses, baik laut maupun udara terhadap negara lain yang akan melintas di perairan kepulauan (*archipelagic waters*).

northwest. Due to the interactions between those plates, several tectonics phenomenon occur related to the formation of arc of islands, volcanoes, earthquakes, basins, and complex geological structures.

Physiographically the region of Indonesia is bordered at the south by a deep trench that extended and can be traced from Burma-Andaman-Sumatra-Java to Banda islands in the eastern Indonesia, which is the bending lines and infiltration of Indian-Austalian plate under the Southeast Asian plate. Between east and west part of Indonesia, there is a distinctive physiographical difference. In the west part of Indonesia, there are arcs of islands bordered by oceans with an average depth ranging from 200 meter and forms a large shelf known as Sundaland.

Related to maritime law, the Law of Sea Convention III organized by UNO in Chicago in 1982, had produced 2 decisions which were the recognition of Exclusive Economic Zone (EEZ) regime and the Archipelagic State regime.

*The birth of the two regimes were the result of tough negotiation between coastal states and maritime states which all these time had dominated the sea, for fishery, mining, shipping, trading and military explorations.*

*With the adoption of EEZ regime, the high sea which had been opened widely for shipping lines and maritime exploitation was reduced 200 nautical miles from each existing islands. On one hand, the agreement benefited the archipelagic states by increasing their water territory. However on the other hand, they had the responsibility of providing access both sea and air, to other countries who wished to pass by the archipelagic waters.*

## SEJARAH MARITIM INDONESIA

**B**erabad-abad lampau, sebelum terjadi kolonisasi bangsa-bangsa Eropa, perairan Nusantara sudah merupakan jalur penting pelayaran niaga dari berbagai belahan dunia. Beberapa pelabuhan penting di Nusantara yang sudah ada antara lain Pasai Aceh, Kota Cina Palembang, Banten, Batavia (Jakarta sekarang), Semarang, Demak, Jepara, Makassar, Gowa, Tallo, Sangihe, Talaud, Seram, serta Ternate. Perdagangan luar negeri Nusantara mulanya ditengarai dengan adanya perdagangan rempah-rempah asal Maluku oleh pedagang Arab dan India. Transportasi awal perdagangan rempah Nusantara ini melalui rute laut ke India, kemudian melewati darat melalui rute perdagangan ke Timur Tengah, dan berakhir di Eropa.

Ketika Roman Emperor Vespasian melarang ekspor emas dari Roma pada sekitar abad pertama, pedagang India pun beralih ke Nusantara --terutama Sumatera dan Jawa-- sebagai alternatif impor emas. Selain pedagang India dan Arab, pedagang Melayu pun telah memainkan peran penting dalam rintisan rute kapal ke arah timur (Cina, Jepang) dan ke barat (India, Timur Tengah dan Afrika). Sejak abad ke-9 bangsa Cina juga memberi kontribusi pertumbuhan perdagangan laut melalui ekspor keramik.

## ANTHONY HISTORY OF INDONESIA

**C**enturies ago, before colonialism by the Europeans, Nusantara waters had been an important trading shipping line worldwide. Several important ports in Nusantara that had already existed among others were Pasai Aceh, China Town Palembang, Banten, Batavia (now Jakarta), Semarang, Demak, Jepara, Makassar, Gowa, Tallo, Sangihe, Talaud, Seram, and Ternate. In the beginning Nusantara's overseas trading is suspected to be begun with the trade of spices from Maluku by the Arab and Indian merchants. The early transportation of Nusantara's spice trade was through maritime route from India then through the land by trading route to the Middle East and ended in Europe.

When the Roman Emperor Vespasian forbade gold export from Rome, in approx. 1st century, Indian merchants changed over to Nusantara --particularly Sumatera and Java-- as alternatives gold importer. In addition to Indian and Arabian merchants, Malayan merchants had also played important role in pioneering the eastward shipping route (China, Japan) and westward (India, Middle East and Africa). Since 9th century the Chinese had also contributed to marine trading development through ceramics export.

Oleh karena itu dari berbagai catatan dan dokumen sejarah sejak abad ke-7 sampai ke-19 Masehi, ratusan bahkan ribuan kapal diduga telah mengalami karam atau tenggelam di Nusantara. Kapal-kapal tersebut berasal dari kapal dagang Cina (dari berbagai dinasti), kapal kerajaan-kerajaan di Nusantara, kapal-kapal Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), Belanda, Portugis, Spanyol, Inggris, serta Jepang. Penyebab kapal-kapal tersebut karam antara lain oleh badai dan cuaca buruk, pengetahuan navigasi geografis pelayaran yang kurang sehingga kapal menabrak karang, atau sebab lain seperti menjadi sasaran perompak dan peperangan.

Jumlah kapal hilang dan karam selama berabad-abad di perairan Nusantara memang tidak terhitung. Pada tahun 2001 National Geographic pernah melaporkan tujuh kapal kuno yang karam di perairan Nusantara bagian barat (Selat Malaka) pada abad XVII-XX Masehi. Kapal-kapal tersebut adalah Diana (Inggris), Tek Sing dan Turiang (Cina), Nassai dan Geldermalsen (Belanda), Don Duarte de Guerra (Portugis), dan Ashigara (Jepang).

Kapal layar Cina yang telah mengarungi perairan Asia --termasuk Nusantara-- selama berabad-abad pun dilaporkan banyak yang tidak kembali. Selain itu, sejak tahun 1650, dari sekitar 800 kapal Portugis yang berlayar dari Lisabon, hampir 150 kapal tidak pernah terdengar lagi kabarnya. Hilang tanpa jejak.

Antara tahun 1600 sampai 1800, EIC menginformasikan telah kehilangan lebih dari 7.000 kapalnya. Umumnya kapal tersebut dinyatakan karam ke dasar laut terbawa bersama muatannya. Sementara pada tahun 1808 dan 1809, EIC kehilangan 10 kapal yang berlayar dengan muatan senilai satu juta sterling lebih. VOC Belanda juga telah kehilangan 105 kapal yang berlayar antara tahun 1602 dan 1794. Periode yang buruk adalah antara tahun 1725-1749, ketika VOC kehilangan 44 kapalnya dalam perjalanan pulang dari timur.

*Therefore from various historical records and documents dated since 7th – 9th century AD, hundreds even thousands of ships had allegedly sank or aground in Nusantara. Those ships came from Chinese merchants ships (from various dynasties), ships from the kingdoms in Nusantara, Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC)'s ships, Dutch, Portuguse, Spanish, English and Japanese ships. The ships sank because of the storms and bad weather, lack of nautical geographic navigation knowledge, so the ships hit the reefs or other causes such as being the victims of the pirates and battles..*

*The amount of lost and sunken ships during centuries in the waters of Nusantara is actually uncountable. In 2001 National Geographic reported of seven ancient ships sunk in the west side of Nusantara's waters (Malacca Strait) during the period of 17th -20th century AD. The ships are Diana (British), Tek Sing and Turiang (Chinese), Nassai and Geldermalsen (Dutch), Don Duarte de Guerra (Portuguese), and Ashigara (Japanese).*

*Many Chinese sailboats that had sailed the Asian waters --including Nusantara--for centuries were also reported of not returning home. Additionally, since 1650, out of approx. 800 Portuguese ships sailing from Lisbon, almost 150 ships were unheard again. Lost without any traces.*

*Between 1600 and 1800, EIC informed of losing more than 7,000 ships. Most of the ships were declared sunk to the bottom of the sea with their cargos; meanwhile in 1808 and 1809, EIC lost 10 ships carrying cargos of more than one million sterling worth. The Dutch's VOC also lost 105 ships sailing between the period of 1602 and 1794. The worst period was between 1725 and 1749, when VOC lost 44 ships during their voyage home from the east.*

## PENINGGALAN SEJARAH- BUDAYA BAWAH AIR

**D**epartemen Eksplorasi Laut dan Perikanan (kini Departemen Kelautan dan Perikanan) telah menginventarisasi kapal karam atau kapal tenggelam sebelum Perang Dunia II. Setidaknya terdapat di 463 lokasi untuk periode antara tahun 1508 sampai 1878. Umumnya kapal karam tersebut adalah kapal dagang VOC, kapal Portugis, kapal Amerika, kapal Prancis, Inggris, Jerman, Belgia, dan Asia (Cina, Jepang, Nusantara). Dari 463 lokasi itu baru 43 lokasi yang telah berhasil disurvei. Namun, hanya 10 lokasi yang benda muatannya telah diangkat. Ada sekitar 300.000 benda yang terangkat dari dasar laut dan kini tersimpan di gudang khusus Benda Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) di Cileungsi, Bogor.

Kesepuluh titik yang telah diangkat benda berharganya umumnya dari perairan Jawa dan Sumatera. Pengangkatan benda di perairan Jawa adalah di situs Blanakan, Kabupaten Subang, tahun 1998; Karangsong, Cirebon (2004); Karawang, Jabar, (2008); Pulau Karang Cina, Kepulauan Seribu, Jakarta; serta di Kabupaten Jepara, Jawa Tengah, pada 2008. Di perairan Sumatera, yang terlama dilakukan di Pulau Buaya, Kepulauan Riau, pada 1998. Selain itu, di Pulau Intan, di Selat Gelasa, Bangka Belitung; Teluk Sumpat di Tanjung Pinang; dan

## UNDERWATER CULTURAL HISTORICAL REMAINS

**T**he Department of Marine Exploration and Fishery (now Department of Marine and Fishery) has made an inventory of aground or sunken ships of the period before World War II. At least they were in 463 locations for the period between 1508 and 1878. Most of the aground ships were VOC merchant ships, Portuguese ships, American ships, French ships, English ships, Belgian ships, German ships, and Asian ones (Chinese, Japanese, and Nusantara). Out of the 463 locations only 43 locations managed to be surveyed; nevertheless only 10 locations had the cargos been retrieved. There were around 300,000 objects salvaged from the bottom of the sea and now are stored in a special warehouse for Sunken ships' cargo/Benda Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) in Cileungsi, Bogor.

The ten points where the valuables have been salvaged are mostly in the waters of Java and Sumatera. The salvage in the waters of Java are in Blanakan site, Subang regency, in 1998; Karangsong, Cirebon (2004); Karawang, West Java, (2008); Karang Cina Island, Kepulauan Seribu, Jakarta; and in Jepara Regency, Central Java, in 2008. In the waters of Sumatera, the longest being conducted was in Buaya island, Riau islands in 1998. Additionally, in Intan Island, in Gelasa

Karang Heliputan di Kepulauan Riau, tahun 2006.

Benda temuan serupa situs Karang Heliputan juga ditemukan di perairan Kepulauan Seribu, Bangka Belitung, Cirebon, dan Kalimantan Barat. Khusus di Kepulauan Seribu ditemukan 11.000 benda terbuat dari aneka logam, seperti emas, perak, perunggu, dan timah. Temuan-temuan itu diduga berasal dari abad ke-10 Masehi. Dari identifikasi sebagian badan kapal, kapal itu buatan Indonesia yang berlayar dari Ibu Kota Sriwijaya, Palembang, menuju Jawa Tengah atau Jawa Timur.

Medio 2008 di Desa Punjulharjo, Rembang, Jawa Tengah, sejumlah warga menemukan perahu kuno yang relatif utuh, sekitar 1 km dari pantai. Perahu itu berukuran lebar 4 m dan panjang 15,60 m. Profesor Pierre-Yves Manguin, arkeolog maritim asal Perancis, yang diundang Balai Arkeologi Yogyakarta untuk meneliti perahu tersebut menyatakan, perahu Rembang berasal dari zaman peralihan Kerajaan Mataram Kuno ke Sriwijaya, periode antara tahun 670-780 Masehi. Teknologi pembuatan perahu menggunakan tambuku atau balok tempat pasak yang diperkuat dengan ikatan tali ijuk. Di perahu itu ditemukan benda seperti tempurung kelapa, potongan tongkat, dan kepala arca perempuan Cina berdandan Jawa. Diduga perahu itu merupakan perahu dagang antar pulau.

Pada tahun 2008, sebuah perahu kuno ditemukan di Bengawan Solo, tepatnya di Desa Banjarsari, Kecamatan Trucuk, Bojonegoro, Jawa Timur. Tahun 2010 ditemukan lagi tiga perahu kuno yang juga diperkirakan berusia ratusan tahun, di dasar sungai yang terletak di Desa Panjunan Kecamatan Kalitidu dan di Kecamatan Malo. Identifikasi awal menyatakan panjang perahu mencapai 30 m dengan lebar 4 m. Perahu tersebut lebih panjang dibandingkan dengan temuan perahu kuno pada 2006 di Desa Padang, Kecamatan Malo, yang diketahui asal Thailand buatan tahun 1312.

*Strait, Bangka Belitung; Sumpat Gulf in Tanjung Pinang; and Karang Heliputan in Riau Islands, in 2006.*

*Similar findings as in Karang Heliputan site were also found in the waters of Kepulauan Seribu, Bangka Belitung, Cirebon, and West Kalimantan. Specifically in Kepulauan Seribu, 11,000 objects made of various metals, such as gold, silver, bronze and tin were found. Those findings are assumed to originate in 10th century AD. From the identification of part of the ship's frame, it is identified that the ship was Indonesian made sailing from the capital of Sriwijaya, to either Central Java or East Java.*

*In mid 2008 in the village of Punjulharjo, Rembang, Central Java, some villagers found an ancient sailboat that was relatively intact, approx. 1 km from the shore. The sailboat has the measurement of 4 m width and 15.60 m long, Professor Pierre-Yves Manguin, a French maritime archaeologist, invited by Archaeology Center Yogyakarta to do a research on the sailboat stated that the Rembang's boat came from the transitional era of Ancient Mataram Kingdom to Sriwijaya, during the period of 670-780 AD. The technology of the boat building used tambuku or spot beam's peg reinforced with fibers rope knots. Objects such as coconut shells, part of a stick, and head of a Chinese female statue dressed as a Javanese were found in the boat. It is assumed that the boat was inter-islands trading sailboat.*

*In 2008, an ancient boat was found in Bengawan Solo, in the village of Banjarsari, Trucuk District, Bojonegoro, East Java. In 2010 three other ancient boats which were estimated of hundreds of years old, were found at the bottom of a river located in the village of Panjunan Kalitidu District and in Malo District. Initial identification indicated the length of the boat reached 30 m with a width of 4 m. The boat was longer than the ancient boat finding in 2006 at the village of Padang, Malo district, which had been known to originate from Thailand built in 1312.*

## EKSPLORASI BMKT

## SUNKEN SHIP'S CARGO EXPLORATION

Pada 1986 dunia gempar dengan peristiwa penemuan 100 lebih batang emas, serta 20.000 keramik Dinasti Ming dan Ching dari kapal VOC De Geldermalsen yang karam di perairan Riau pada Januari 1751. Penemunya Michael Hatcher, warga Australia, yang menyebut dirinya sebagai arkeolog maritim. Barang-barang tersebut dilelang di balai lelang Belanda Christie, senilai 15 juta dolar AS.

Pemerintah Indonesia menganggap Hatcher telah melakukan tindak kriminal penjarahan karena melakukan pengangkatan BMKT secara ilegal. Pemerintah Belanda pun juga mengklaim lebih berhak mewarisi De Geldermalsen. Belanda bersikeras lokasi karam kapal berada di zona internasional. Oleh karena itu Penerbit Inggris, Hamish Hamilton Ltd, mempublikasikan kisah petualangan dan temuan Hatcher ini dengan judul *The Nanking Cargo* pada 1987 (karya Antony Thorncroft) sebagai upaya Pemerintah Belanda mengelabui tuntutan Pemerintah Indonesia. *Nanking Cargo* merupakan sebutan kargo kapal VOC De Geldermalsen yang berisi barang-barang berharga hasil transaksi perdagangan VOC di Nanking Cina.

Pemerintah Indonesia kurang memiliki bukti untuk mempertahankan argumennya, dan akhirnya tidak mendapat satu sen pun dari pelelangan muatan De Geldermalsen. Sementara itu Pemerintah Cina juga menyatakan seharusnya Pemerintah Cina memperoleh bagian. Sebagian besar muatan De Geldermalsen berasal dari Guangdong. Namun, seperti halnya pemerintah Indonesia, pemerintah Cina tak punya daya untuk mengambil kembali harta nenek moyangnya itu.

In 1986 the world was appalled by the incidents of the finding of more than 100 gold bars and 20,000 Ming and Qing dynasty ceramics from VOC ship, De Geldermalsen, aground in the waters of Riau in January 1751. The finder, Michael Hatcher, an Austrian citizen, called himself a maritime archaeologist. The objects were auctioned in Christie's Auction House in the Netherlands, valued at 15 million US dollar.

The Government of Indonesia considered Hatcher as having committed a criminal act of looting because of removing the Sunken Ship's cargo illegally. The government of the Netherlands also claimed to be the rightful heir of De Geldermalsen. The Dutch insisted that the location of the shipwreck was in international zone. Therefore, an English publisher, Hamish Hamilton Ltd, published Hatcher's adventure and findings in a book entitled *The Nanking Cargo* by Antony Thorncroft in 1987 as an effort of the Dutch Government to beat the claim made by the Government of Indonesia. *Nanking Cargo* is a VOC cargo ship De Geldermalsen containing VOC's valuables trading result in Nanking, China.

The Indonesian Government did not have enough evidence to support their argument, and did not get a single cent from the auction of De Geldermalsen's cargo. The Government of China who also stated that they should have a part of it. Most of the cargo of De Geldermalsen came from Guangdong. Nevertheless, similar to the Indonesian government, Chinese government has no power to take their ancestors' treasure back.



Tak hanya De Geldermalsen, Hatcher juga membuat gempar yang lain dengan pengangkatan muatan kapal Tek Sing yang karam di perairan Riau pada Januari 1822, dalam pelayaran dari Pelabuhan Amoy (kini Hsiemen) menuju Pulau Jawa. Kapal berpenumpang 2.000 orang dan memuat 350.000 keping porselen itu tenggelam setelah menerjang karang. Hatcher berhasil menemukan lokasi tenggelam Tek Sing pada 12 Mei 1999. Muatan keramik berasal dari Dinasti Qing, antara 1644 dan 1912. Hatcher pun pernah terlihat di perairan Cirebon, April 2010 dan diduga sedang mengincar keramik peninggalan Dinasti Ming.

Akibat ulah Hatcher ini, Pemerintah Indonesia lantas membentuk Panitia Nasional Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam (Pannas BMKT). Keanggotaan terdiri dari berbagai departemen dan instansi pemerintah. Di antaranya para ahli dari Departemen Kelautan dan Perikanan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Departemen Pertahanan dan Keamanan, bahkan juga Departemen Keuangan. Salah satu tugas dan fungsi Panitia Nasional ini, selain menjaga dan mengelola potensi kekayaan harta benda Negara bernilai sejarah itu, juga menjadi jembatan penghubung antara pemerintah dengan pihak pengusaha/investor (swasta nasional atau pihak asing) yang berminat melakukan pengangkatan BMKT. Payung hukum perlindungan BMKT adalah Undang-Undang No. 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya, menggantikan undang-undang sebelumnya, UUCB Nomor 5 Tahun 1992.

Seperti pemerintah Indonesia, setelah tragedi De Geldermalsen, Pemerintah Cina pun membentuk tim arkeologi untuk melacak dan menyelamatkan harta karun sebelum keduluan para pemburu harta seperti Hatcher. Direktur Pusat Arkeologi Bawah Laut China, Zhang Wei, menyatakan tim arkeologi ini dibentuk untuk menemukan harta karun serta menjaganya, bukan untuk mencari keuntungan semata dari nilai ekonomisnya yang tinggi.

*Not only with De Geldermalsen, Hatcher also created another uproar by retrieving the cargo of Tek Sing ship which sank in the waters of Riau in January 1822, in the voyage from Amoy Port (now Hsiemen) to Java Island. The ship with 2,000 passengers and 350,000 pieces of porcelain sank after it hit a reef. Hatcher managed to locate the sunken Tek Sing on 12 May 1999. The ceramics were from Qing dynasty, dating from 1644 to 1912. Hatcher was also seen in the waters of Cirebon, in April 2010 and was suspected of trying to get hold of ceramics relics from Ming Dynasty.*

*Induced by Hatcher's movement, the Government of Indonesia then established the National Committee of Sunken Ships' Valuable Cargo/Panitia Nasional Benda Berharga Asal Muatan Kapal Tenggelam (Pannas BMKT). Its membership consisted of various governmental departments and institutions. Among others were experts from Department of Marine and Fishery, Department of Education and Culture, Department of Defense and Security, and even the Department of Finance. One of the duties and functions of the National Committee, in addition to maintaining and managing the potential of the State's wealth with historical value, also to be the bridge between the government and entrepreneurs/investors (domestic or overseas private sector) interested in conducting removal of Sunken ship's valuable cargo. The legal protection of Sunken Ship's Valuable Cargo is Law no 11 of 2011 concerning Cultural Heritage in place of previous law, Cultural Heritage Law No. 5 of 1992.*

*Similar like the Government of Indonesia, after De Geldermalsen tragedy, the government of China also established archaeology team to track down and rescue the treasures before they are plundered by treasure hunters such as Hatcher. The Director of China's Underwater Archaeology Center, Zhang Wei, stated that the team was established to find the treasures and maintain them, instead of merely to seek for profit from their high economic value.*

## ARKEOLOGI BAWAH AIR

Ilmu yang mempelajari data arkeologi yang berada di bawah air seperti laut, sungai, danau, dan rawa disebut Arkeologi Bawah Air (ABA) atau *Underwater Archaeology*. Arkeologi Bawah Air merupakan bagian dari Arkeologi Maritim (*Maritime Archaeology*), suatu ilmu yang mempelajari aktivitas manusia yang

wreckwatch.wordpress.com

## UNDERWATER ARCHAEOLOGY

The study of archaeological data that is under the water such as sea, river, lake and swamp is called *Underwater Archaeology*. *Underwater Archaeology* is part of *Maritime Archaeology*, a study of human activities that are related to the sea.



berhubungan dengan laut.

Selain istilah *Underwater Archaeology* ada pula istilah lain yang lebih spesifik, antara lain *Nautical Archaeology* yaitu studi arkeologi yang mempelajari teknologi kelautan (kapal, perahu atau navigasi); *Riverine Archaeology* yaitu studi tentang artefak pada lalulintas sungai; *Submerged Site Archaeology*, studi yang mempelajari situs yang tergenang air akibat turunnya muka tanah atau naiknya permukaan air (di darat), dan *Water Saturated Sites*, studi yang mempelajari artefak di rawa-rawa, paya-paya, dan situs tanah berair lain yang terbentuk karena perubahan pada permukaan air karena perubahan alam atau ulah manusia.

Objek penelitian ABA beragam. Namun, yang paling sering menjadi fokus adalah kapal karam atau kapal tenggelam (*shipwreck*), BMKT, lingkungan bawah air yang signifikan terhadap perkembangan kebudayaan (misal sungai-sungai purba dasar laut), dan segala benda jejak manusia yang tenggelam di dasar laut. Di antara berbagai objek tersebut, yang paling menyita perhatian banyak pihak dan publik adalah BMKT karena sangat berharga sehingga banyak diburu.

Penelitian ABA pertama kali dibicarakan pada 1936. Pada 1956 UNESCO baru mengeluarkan keputusan penting ABA, sekaligus melaksanakan berbagai ekspedisi. ABA yang termasuk dalam kajian Arkeologi Maritim (AM) masih merupakan bidang baru di Indonesia. Perkembangannya sangat lamban. Pusat Penelitian Arkeologi Nasional mulai menguji-coba kegiatan ABA pada 1981, bekerja sama dengan pasukan katak dari Armada RI Wilayah Timur. Banyak kendala menyebabkan ABA sulit terlaksana secara ideal di Indonesia. Kendala terbesar masalah tenaga, biaya, dan hukum laut. Sekadar gambaran, untuk penyelaman di laut dangkal (100-200 kaki atau 30-60 meter), dibutuhkan minimal empat orang bersertifikat. Untuk laut dalam, tentu lebih banyak lagi, termasuk besaran pengeluaran biaya.

*In addition to the term Underwater Archaeology there are more specific terms, among others are Nautical Archaeology which is an archaeological study of marine technology (ship, boat or navigation); Riverine Archaeology which is a study on artifacts in river traffic; Submerged Site Archaeology, a study on sites that are inundated by water due to the drop of land surface or the rise of water level (on land), and Water Saturated Sites, the study on artifacts in marshes, swamps, and other watery land sites that are formed due to the changes on the water level caused by natural changes or human doings.*

*The objects of Underwater Archaeology study are varying. Nevertheless most often the focus is on sunken ship or shipwreck, sunken ship's cargo, underwater environment that is significant to cultural development (such as seabed ancient rivers), and all objects of human traces that are sunk on the floor of the sea. Among the variety of objects, the most attractive ones for many parties and the public is sunken ship's cargo because it is very valuable so it is often sought for.*

*Underwater Archaeological study was discussed for the first time in 1936. It was only in 1956 UNESCO issued an important Underwater Archaeological decision and at the same time conducted various expeditions. Underwater Archaeology which is part of Maritime Archaeology is a new field in Indonesia. Its development is very slow. The National Archaeological Research Center/Pusat Penelitian Arkeologi Nasional began to try out underwater archaeology activities in 1981, in cooperation with frogmen of Eastern Region Armada of RI. Many obstacles made Underwater Archaeology difficult to be ideally conducted in Indonesia. The biggest obstacles are the issues of power, expense and law of the sea. As an illustration, for shallow seas' diving (100-200 feet or 30-60 meter), at least 4 certified people are required. For deep sea diving undoubtedly more is needed, including the amount of the expenses.*

## POTENSI LAUT INDONESIA

Setelah merdeka wilayah Indonesia menjadi lebih luas. Terdiri atas daratan dan lautan dengan perbandingan luas wilayah daratan dengan lautan 3:1. Hampir 70% wilayah Indonesia terdiri atas laut. Saat pendudukan Belanda wilayah perairan Indonesia masih terbilang kecil. Saat itu hanya ditetapkan 3 mil atau 5,5 km dihitung dari garis laut saat air sedang surut. Ketentuan tersebut mengikuti *Territoriale Zee en Maritieme Ordonantie* tahun 1939. Dengan perhitungan tersebut, banyak wilayah laut Indonesia yang bebas di antara pulau-pulau. Hal ini sangat merugikan Indonesia sebab banyak kapal asing yang bebas mengambil sumber daya laut di Indonesia.

[marineballtour.com](http://marineballtour.com)

## THE POTENTIAL OF INDONESIAN SEAS

After the independence, Indonesian territory got broader. Consisting of land and seas with the comparison of land territory's width to the seas at 3:1. Almost 70% of Indonesian territory consists of sea. During the Dutch occupation, Indonesian territorial water was still relatively small. At that time it was only established that 3 miles or 5.5 km calculated from the sea line during low tide. The provision followed *Territoriale Zee en Maritieme Ordonantie* of the year 1939. With that calculation, many Indonesian sea/water territory became free territory among the islands. This undoubtedly was very detrimental for Indonesia since there were many foreign vessels mined the marine resources freely in Indonesia.

Pada 13 Desember 1957 Pemerintah Indonesia menetapkan konsep wilayah perairan laut yang dikenal dengan Deklarasi Djuanda. Laut serta perairan antarpulau menjadi pemersatu dan penghubung antarpulau, dan batas-batas wilayah laut diukur sejauh 12 mil dari garis dasar pantai pulau terluar. Deklarasi Djuanda mendapat pengakuan dunia pada 1982 ketika Konvensi Hukum Laut Internasional yang diselenggarakan PBB di Chicago.

Dalam konvensi tersebut ditetapkan bahwa dunia internasional mengakui keberadaan wilayah perairan Indonesia yang meliputi perairan Nusantara, laut teritorial, batas landas kontinen, dan batas ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif). Dengan berkembangnya wilayah perairan Indonesia maka kekayaan Indonesia meningkat. Di sektor perikanan, dengan luas wilayah perairan sekitar 5,8 juta km<sup>2</sup>, berarti memiliki potensi produksi ikan 6,7 ton per tahun. Selain itu, Panitia Pengembangan Riset dan Teknologi Kelautan serta Industri Maritim menyatakan, di Indonesia terdapat 60 cekungan yang berpotensi mengandung minyak dan gas bumi (hidrokarbon).

Tentu masih banyak lagi potensi-potensi laut Indonesia lainnya, seperti halnya temuan kapal karam. Selain nilai pentingnya bagi sejarah dan kebudayaan, temuan kapal karam pun memiliki potensi sosial-ekonomis bila pelestariannya juga diselaraskan dengan pemanfaatannya. Di beberapa negara, shipwrecks diving tourism sudah cukup berkembang dan terbukti menarik perhatian banyak wisatawan --meski sifatnya lebih spesifik-- yang berarti dapat menjadi sumber devisa negara. Indonesia, yang di wilayah perairannya banyak ditemukan bangkai-bangkai kapal kuno, sepatutnya merasa beruntung untuk dapat juga mengembangkan jenis wisata tersebut. Ketimbang terus-menerus dijarah, lebih baik mengajak masyarakat untuk aktif menjaga dan melestarikannya, dengan memanfaatkan dan mengembangkannya.

*On 13 December 1957 the government of Indonesia defined the concept of marine territory which was known as Djuanda's Declaration. The sea and the waters among island become the unifier and connector among islands, and borders of marine territory was measured 12 miles away from the coastal baseline of the outermost island. Djuanda Declaration was globally recognized in 1982 when International Law of the Sea Convention was held by UNO in Chicago.*

*It was stipulated in the convention that the international world acknowledged the existence of Indonesian water territory that covered the waters of Nusantara, territorial sea, limit of continental shelf, and EEZ (Exclusive Economic Zone) limit. With the growth of Indonesian water territory hence Indonesian wealth is increasing. In fishery sector, with the water territory width of approx. 5.8 million km<sup>2</sup>, means Indonesia has the potential of fish production of 6.7 tonnes annually. Additionally, the Committee for Marine Research and Technology Development and Maritime Industry/Panitia Pengembangan Riset dan Teknologi Kelautan serta Industri Maritim stated that there were 60 basins with the potential of containing oil and gas (hydrocarbons).*

*Undoubtedly there are many more Indonesian marine potentials, such as sunken ship findings. In addition to its important value for history and culture, sunken ship finding also has socio-economic potential when its preservation is in harmony with its utilization. In several countries, shipwrecks diving tourism has been developed and has proven to attract many tourists-although it has more specific nature-which means it can be the state's source of foreign exchange. Indonesia, whose water territory contains many ancient shipwrecks, should feel fortunate to be able to develop such tourism too. Instead of being continually pillaged, it will be better to ask people to actively maintain and preserve it by utilizing and developing it.*

SITUS BANGKA BELITUNG — Koleksi MNI



SITUS LANSUI — Koleksi MNI



INTAN CARGO — Koleksi MNI





SITUS TUBAN — Koleksi MNI



SITUS BATU HITAM — Koleksi MNI



SITUS PULAU BUAYA — Koleksi DITJENBUD



SITUS PERAIRAN CIREBON — Koleksi DITJENBUD



SITUS KEPULAUAN SERIBU — Koleksi DITJENBUD



SITUS SELAT GELASA (TEK SING NAGEL) — Koleksi DITJENBUD



SITUS KARANG HELIPUTAN — Koleksi DITJENBUD



SITUS PULAU BUAYA — Koleksi MNI





SITUS BANGKA BELITUNG — Koleksi MNI



SITUS TELUK SUMPAT — Koleksi DITJENBUD



SITUS KEP. SERIBU — Koleksi DITJENBUD



SITUS BANGKA BELITUNG, TEKSING — Koleksi MNI



SITUS BANGKA BELITUNG, TEKSING — Koleksi MNI

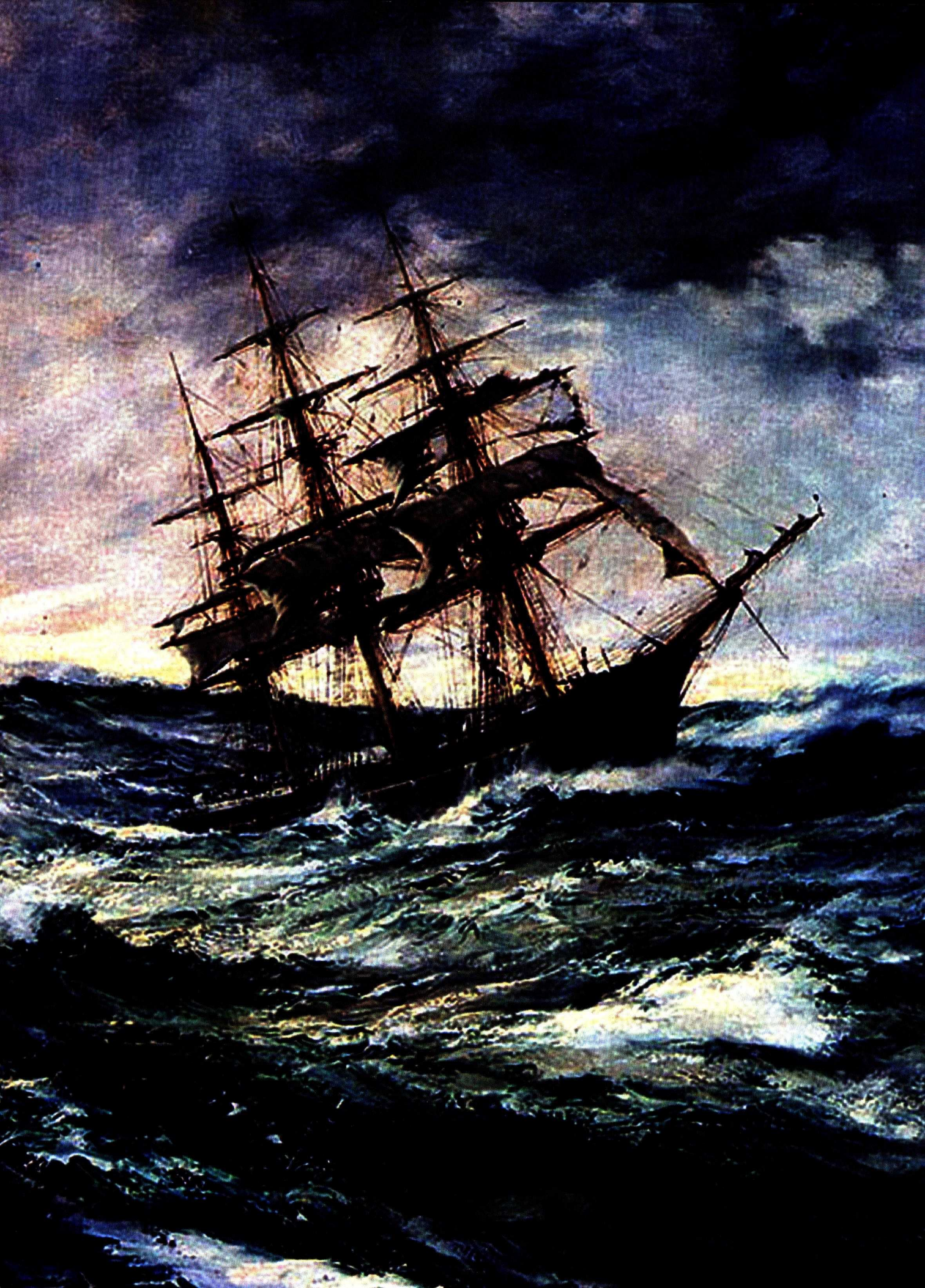


SITUS BANGKA BELITUNG, TEKSING — Koleksi MNI



SITUS BANGKA BELITUNG, TEKSING — Koleksi MNI









MUSEUM  NASIONAL

2012

Pe  
J