

POTENSI SUMBER DAYA ARKEOLOGI BAWAH AIR DI KALIMANTAN*

Ida Bagus Putu Prajna Yogi¹

Abstract

Many shipwrecks have been found in the Indonesian waters loaded with ceramics, ship components and others. There are at least 463 shipwrecks loaded with invaluable artefacts; however, such number is too small compared to the vastness of the Indonesian waters and the maritime history in regard to the Indonesian Archipelago. One of the islands which provide data on shipwreck is Kalimantan; it lies practically in the centre of the Indonesian Archipelago and has the longest beach and large rivers that cuts into the interior of the island and functions as the artery of water transportation in the past. Thus suggests prospective archaeological data to be unearthed. Unfortunately, up until today, little underwater archaeological research has been carried out in Kalimantan. This article discusses the importance of carrying out underwater archaeological research in Kalimantan waters.

Kata Kunci : arkeologi bawah air, kapal karam, keramik, perairan Kalimantan, Kepulauan Indonesia.

A. Pendahuluan

Wilayah Indonesia dua pertiganya adalah lautan. Sebagai negara yang memiliki lebih dari tujuh belas ribu pulau dan dikenal sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia punya potensi besar dalam bidang kelautan. Sejarah membuktikan bahwa posisi geografis kepulauan Indonesia di masa lalu merupakan "perempatan" jalur pelayaran internasional. Posisi strategis Kepulauan Nusantara juga telah mengakibatkan Indonesia sebagai negara maritim/bahari. Maka, tidak mengherankan apabila di wilayah perairan Indonesia terdapat sekitar 3000 situs peninggalan budaya bahari, baik di bawah permukaan air laut, sungai, danau, maupun kanal. Benda-benda tinggalan bawah air itu antara lain berupa kapal tenggelam (ship-wreck) dan produk-produk manusia pada masa lalu yang saat ini berada di dasar laut (Sulistiyarto, 2008: 414). Bila dikaitkan dengan ketentuan yang ada, BMKT dapat dikategorikan sebagai benda cagar budaya (BCB) bawah air yang memiliki nilai ekonomis dan budaya tinggi. Artinya BMKT adalah suatu potensi yang memiliki nilai antara lain sejarah, iptek, pendidikan dan ekonomi yang tinggi. Di satu sisi BMKT dapat digambarkan sebagai suatu kapsul yang memiliki sejarah dan nilai ilmiah, yaitu nilai penting dari segi ilmu pengetahuan dan sejarah. Oleh karena unsur-unsur yang terkandung di dalamnya, maka BMKT dapat ditempatkan dalam kelompok benda cagar budaya yang keberadaannya dilindungi Undang-undang nomor 5 Tahun 1992 yang perlu dikaji dan dilestarikan secara arkeologi. Di sisi lain BMKT sebagai harta karun, benda berharga atau sebagai kekayaan budaya "cultural. Sedangkan selama ini dalam proses pengangkatan BMKT tersebut jarang sekali melibatkan arkeolog, walaupun pernah namun hanya arkeolog asing yang diturut sertakan. Pihak swasta yang memperoleh ijin dari pemerintah (Departemen Kelautan dan Perikanan) lebih berperan dalam pengangkatan Barang Muatan kapal Tenggelam (BMKT) tersebut. Sehingga pihak Negara Indonesia akan sangat dirugikan. Seperti khusus pengangkatan kargo Dinasti Tang dari abad ke-11 yang tenggelam di Selat Gelasa, Gugusan Karang Argo, Belitung. Ketika pemburu harta karun Tilman Walterfrang berhasil mengangkat isi kargo kapal karam tersebut, pemerintah Indonesia hanya sebagian secuil. Keseluruhan kargo itu sendiri ditaksir berharga US\$ 40 juta. Sebagai pemilik sah Pemerintah Indonesia cuma memperoleh US\$ 2,5 juta. Sejumlah itu pun baru bisa dipungut setelah lewat proses negosiasi amat alot dan berbelit antara tim yang dibentuk Panitia Nasional Benda Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) dan Tilman

BMKT asal bawah air berdasarkan pengelompokan artefak dapat dikelompokkan menjadi:

1. Benda-benda muatan (Kargo)
2. Benda-benda pribadi
3. Sarana transportasi (perahu dan kapal)
4. Sisa permukiman (Atmojo: 2007)

Berdasarkan pengelompokan tersebut ternyata benda muatan (kargo) paling banyak ditemukan di perairan Indonesia. Benda muatan kapal yang pernah diangkat dari bawah air antar lain berupa keramik, barang logam, batangan emas dan lain sebagainya.

* Artikel ini masuk ke redaksi pada tanggal 2 Desember 2009 dan selesai diedit pada tanggal 10 Maret 2010.

¹ Penulis adalah calon peneliti pada Balai Arkeologi Banjarmasin, email: bagoesbalar@gmail.com.

Wilayah perairan dangkal disekeliling Pulau Kalimantan dan wilayah perairan sungai yang begitu banyak jumlahnya di Pulau Kalimantan merupakan wilayah perairan yang cukup sering dilalui kapal-kapal pada masa lalu. Letaknya secara geografis terletak di kawasan yang dilalui jalur pelayaran kapal-kapal dagang yang berlayar pada masa lalu dari arah laut Cina selatan menuju selat Karimata kemudian ke perairan Jawa atau sebaliknya. Hal tersebut bisa saja menjadikan perairan di wilayah Pulau Kalimantan memiliki potensi peninggalan arkeologi bawah air yang cukup besar.

B. Potensi Peninggalan Arkeologi Bawah Air di Kalimantan

1. Kehidupan Maritim Pada Masa Lalu di Kalimantan

Potensi Selat Karimata yang dahulu kala sebagai jalur lintas pelayaran perdagangan yang sangat padat. letak Selat Karimata dikelilingi oleh berbagai tempat penting yang pada masa lalu merupakan sentra perdagangan di wilayahnya. Jika dimati lebih lanjut, dari peta pelayaran, tampak di Selat Karimata titik pertemuan semua jalur pelayaran. Menurut sejarah pelayaran Shun Feng Hsiang Sung melukiskan bahwa pada masa itu terdapat beberapa jalur pelayaran antara lain: melalui jalur utara yaitu Japan, Taiwan, Philippine, Borneo, dan Timor. Sementara itu, pelayaran di Borneo dari Sulu ke Tanjung Mangkalihat, kemudian menyeberang ke Donggala (Sulawesi); dari Banjarmasin ke Kota Waringin Kalimantan Tengah sampai pantai selatan. Selain itu juga disebutkan jalur-jalur pelayaran dari Cina ke Asia Tenggara lainnya, yaitu dari Kwangtung ke Malaka; dari Wu-yu ke Tuban-Jaratan-Sukadana-Lawe (dekat Pontianak); dari Siam ke Borneo dan Mindanou; dari Banjarmasin ke Kota Waringin; dan dari Banten ke Banjarmasin (Mills 1984:121-122).

Dari data tertulis tersebut, maka diketahui bahwa jalur niaga di Kalimantan dapat dilalui baik melalui jalur barat maupun timur. Jalur barat dari Kwang-tung ke Malaka dan dari Wu-yu ke Tuban, Jaratan, Sukadana, dan Lawe; sedangkan jalur timur melalui Palawan melewati Borneo. Jalur Wu-yu ke Lawe (Pontianak), yaitu Pulau Tioman (Chu-pan), Pulau Damar (Pi'en-to), Pulau Mendarik (Hsien-tan), Pulau Lemukutan (Chi'i-hsu) melalui Sungai Kapus. Jalur dari Banjarmasin ke Kota Waringin, yaitu: Banjarmasin (Ma-shen) ke Kota Waringin (Kao-tou Ling-yin), Tanjung Kalimantan (Chan-wan-tan), Sampit (San-mi), dan Tanjung Puting (Tanjung Muting). Jalur lainnya dari Banten ke Banjarmasin, yaitu: Sampit (San-mi), dan Sungai Barito (Ma-shen) (Wibisono 1998: 2).

Singkawang adalah salah satu kota bersejarah yang letaknya di pesisir barat Pulau Kalimantan. Kota Singkawang adalah salah satu bukti yang menunjukkan bahwa banyak pedagang dan imigran Cina sekitar abad ke-18 hingga abad ke-20 melakukan migrasi besar-besaran dari daratan Cina yaitu wilayah Fujian dan Guangdong untuk menjadi buruh tambang emas dan pedagang di beberapa wilayah di Kalimantan Barat hingga saat ini Orang Cina atau keturunannya merupakan mayoritas penduduk kota Singkawang. Biasanya para pedagang Cina berangkat ke Kalimantan Barat sebelum Angin Muson Timur Laut bertiup pada Januari dan kembali ke Cina sekitar Juni atau Juli. Pelayaran ini menggunakan *Junk* yang kadang-kadang mencapai kapasitas muatan sampai 500 ton (Yogi 2008 : 34).

Tidak sedikit dari *Junk* tersebut yang diproduksi di Kalimantan Barat, bahkan menurut perkiraan, *Junk* produksi Kalimantan Barat juga banyak yang diperjual belikan di Cina *Junk* buatan Kalimantan Barat banyak yang diperjualbelikan di Cina bagian utara, dan disana biasanya dipakai sebagai alat transportasi sungai; demikian menurut pendapat *Thomas Forrest*. Selain itu juga dikatakan bahwa harga dari sebuah *junk*. Buatan Kalimantan barat di negeri Cina adalah berkisar antara 2.500 sampai 8.000 tael emas (Purcell, 1964:420). Satu tael emas sama dengan 833 grain sama dengan 0,065 gram emas

2. Budaya Sungai Orang Kalimantan

Jaringan transportasi air merupakan bagian utama yang menjadi urat nadi dan pendorong tumbuh dan berkembangnya suatu daerah di Pulau Kalimantan. Pelayaran sungai dengan infrastrukturnya berupa jalur-jalur air telah menyebabkan terbentuknya dan berkembangnya Kota-kota di Kalimantan. Tidak terdapat faktor lain yang menandai pembangunan kota ini kecuali diawali dari terselenggaranya aktivitas transportasi air.

Pada pelayaran sungai di Kalimantan kabut *stratus* pada malam hari kerap kali terlalu tebal menyelimuti permukaan jalur-jalur air. Kabut yang demikian ini sulit ditembus sinar lampu kapal atau perahu sehingga menghalangi pandangan pengemudinya. Keadaan kabut pada musim hujan bahkan lebih tebal lagi seringkali menutupi permukaan jalur-jalur air pada malam dan pagi hari. Kabut ini baru mulai menipis kemudian menghilang selepas pukul 08.00. Kabut seperti ini tidak jarang menimbulkan malapetaka lalu lintas di permukaan perairan. Oleh karena itu kecelakaan lalu lintas air di sungai Kalimantan sangat sering terjadi, saat ini saja dengan kuatnya sinar sorot lampu kapal masih saja antar kapal sering bertabrakan, diperkirakan pada masa lalu lebih sering terjadi kecelakaan di sungai, terutama pada malam hari.

Dalam pengertian teknis bentuk atau jenis perairan pelayaran sungai dikategorikan sebagai daerah perairan daratan (*inlandwaters*). Yang termasuk ke dalam kategori ini adalah sungai, kanal, danau dan perairan pantai. Sifat pelayaran yang menggunakan jalur-jalur dalam kategori ini disebut dengan pelayaran sungai (*inland navigation*). Pada tahun 1921 Vergouwen melalui artikelnya "Tatah-en Soengeirechten" menyatakan bahwa *tatah* dan anak sungai berbeda sifat. *Tatah* dibuat oleh manusia sedangkan anak sungai terbentuk secara alami. Hasil survey tahun 1847 menyebutkan tidak sedikit jalur air terbentuk secara alami akibat kekuatan hidrodinamika sungai Barito. Jalur air semacam ini tetap dalam pengertian sungai atau anak sungai (Subiyakto 2004 : 6).

Pada setiap jalur air menjadi tempat terkonsentrasinya populasi. Tempat tinggal dibangun berupa rumah panggung tepat di bibir sungai atau yang sebagian tiang penyangganya berada di air sungai. Sebagian berupa rumah *lanting* yang berada terapung di atas air di tepi sungai. Dalam hal serupa dibangun pula sarana ibadah berupa mesjid ataupun langgar. Selain itu dibangun *lanting* atau *batang* untuk mandi cuci, dan kakus (MCK) serta untuk perahu atau kapal sungai bersandar. Dalam kaitan dengan hal terakhir *lanting* atau *batang* berfungsi seperti dermaga, tempat menurunkan dan menaikkan barang ke perahu atau kapal. Atau, tempat orang melakukan transaksi jual beli dengan perahu-perahu penjajah. Selain itu juga tempat menambatkan perahu atau kapal sungai.

3. Wilayah-wilayah yang berpotensi sebagai tempat BMKT

Dengan kawasan yang cukup luas dan dikelilingi oleh lautan-lautan yang menjadi jalur lintasan pelayaran pada masa lalu sejauh ini ada kawasan-kawasan perairan yang diperkirakan memiliki potensi peninggalan arkeologi bawah air, baik berupa barang berharga milik kapal yang tenggelam (BMKT), badan kapal itu sendiri, pemukiman yang didirikan di atas air, dan benda-benda lain yang dianggap memiliki nilai arkeologi. Adapun kawasan-kawasan yang dianggap memiliki potensi peninggalan arkeologi bawah air di Kalimantan yaitu:

a. Kawasan pulau-pulau kecil di Selat Karimata dan pesisir barat pulau Kalimantan (Peta 2).

Kawasan ini terletak lebih kurang 100 Km sebelah Barat kota Ketapang hingga ke wilayah pantai Pulau Kalimantan. Secara administrasi pemerintahan masuk wilayah Kecamatan Pulau Maya Kabupaten Dati II Ketapang. Sedangkan secara geografis kawasan ini berada pada $1^{\circ}25'$ - $1^{\circ}50'$ Lintang Selatan dan $108^{\circ}40'$ - $109^{\circ}10'$ Bujur Timur. Kawasan ini berupa perairan yang tidak terlalu dalam dan terdapat beberapa pulau besar dan banyak pulau-pulau kecil yang masih belum berpenghuni. Pulau Karimata dan Pulau Serutu adalah Pulau besar yang terdapat di kawasan kepulauan Karimata. Di daerah tersebut kemungkinan memiliki potensi BMKT yang besar. Hanya saja memang survey-survey bawah air yang dilakukan di wilayah Kepulauan Karimata masih jarang. Berdasarkan data yang diperoleh dari Direktorat Pesisir dan Lautan, Ditjen KP3K Departemen Kelautan dan Perikanan hingga saat ini di wilayah Selat Karimata hanya ditemukan tiga titik yang berpotensi terdapat temuan BMKT nya (Peta 1). Dari ketiga titik tersebut yang sudah disurvei ada dua lokasi, sedangkan yang diangkat sebanyak satu lokasi. Pengangkatan di selat Karimata ini dilakukan oleh PT. Tuban Oceanic Research and Recovery pada tahun 2001 dengan sebutan sebagai pengangkatan Karang Cina Cargo, dengan temuan artefak sebanyak 33.095 artefak yang merupakan benda-benda keramik yang berasal dari masa Dinasti Yuan sekitar abad ke XII-XIII Masehi (Tabel 1).

Kapal-kapal yang karam di perairan Selat Karimata ini sebagian besar diperkirakan kapal dagang yang memuat benda-benda dagangan dari Negara-negara produsen seperti Negara Cina, Thailand, Vietnam dan pada masa-masa berikutnya Negara-negara dari Eropa. Benda muatan yang paling banyak ditemukan adalah berupa keramik. Oleh pedagang asing komoditi keramik ini ditukar dengan hasil bumi berupa rempah-rempah. Namun karena berbagai faktor kapal-kapal dagang beserta muatannya banyak yang tidak sampai di pelabuhan dan pada akhirnya tenggelam di dasar laut. Faktor penyebab tenggelamnya kapal-kapal ini diantaranya karena faktor alam seperti cuaca buruk yang mengakibatkan kapal tenggelam karena menabrak karang, dan faktor manusia diantaranya karena adanya perompak, peperangan, kelebihan muatan dan sebagainya.

Berdasarkan berita yang dimuat di Pontianak Post pada hari Sabtu 11 Maret 2009, memberitakan bahwa telah dilakukan penangkapan terhadap terhadap empat buah kapal nelayan yang sedang melakukan pengangkatan BMKT di perairan sekitar Pulau Datok Kalimantan Barat. Keempat kapal nelayan tersebut berukuran kecil yaitu dibawah 10 GT, yang seharusnya kapal-kapal tersebut

digunakan untuk mencari ikan, namun pada saat ditemukan kapal-kapal tersebut sedang mengangkat BMKT dari kedalaman 20-30 meter. Dari pemeriksaan yang dilakukan diperoleh barang bukti berupa guci berukuran besar, sedang, dan kecil sebanyak 40 buah, cawan 51 buah, guci obat (buli-buli) 21 buah, mangkuk besar sebanyak 4 buah, ceret 11 buah, mangkuk sedang 85 buah, ceret 11 buah, mangkuk kecil 45 buah, dan guci arak sebanyak 15 buah. Semua barang tersebut terbuat dari keramik dan di beberapa guci terdapat motif bergambar naga. Kuat dugaan keramik tersebut berasal dari abad ke-13 masa Dinasti Sung. Dan diperkirakan harga jual keramik tersebut cukup tinggi.

Peralatan yang digunakan untuk melakukan kegiatan tersebut masih sangat konvensional. Peralatan yang digunakan untuk menyelam ke dasar laut berupa kompresor beserta selang sebanyak empat set, alat pemberat, dan pompa yang digunakan untuk membersihkan pasir dibawah air sehingga benda-benda tersebut dapat terlihat. Berdasarkan pemeriksaan terhadap nahkoda kapal, kegiatan pengangkatan BMKT ini sudah dilakukan sebanyak dua kali oleh para penyelam. Sebanyak dua kardus indomie benda keramik sudah laku dijual kepada seseorang. TNI AL terus melakukan penyelidikan terhadap kasus tersebut karena dikhawatirkan ada campur tangan dari pihak asing. Sebab walau peralatan yang digunakan masih konvensional, namun mereka dapat mengetahui dengan tepat dimana lokasi BMKT itu berada.

Berdasarkan kenyataan tersebut diatas maka survey potensi sumber daya arkeologi bawah air atau melihat potensi Benda Berharga Muatan kapal Tenggelam (BMKT) di perairan Kepulauan Karimata dan disepanjang pesisir Kalimantan Barat harus lebih sering dilakukan.

b. Kawasan Pesisir Tenggara Pulau Kalimantan.

Sejak zaman dahulu kala daerah disekitar muara sungai Barito hingga ke daerah hulu Sungai Barito merupakan jalur pelayaran dagang dan sebagai jalur masuk kapal-kapal besar. Diperkirakan sekitar abad ke 13-14 M kapal-kapal Cina sudah masuk ke daerah aliran Sungai Barito. Berdasarkan Hikayat banjar disebutkan bahwa pada masa lalu Sungai Barito sangat penuh dengan junk-junk Cina yang berlayar keluar masuk di muara sungai. Apalagi ketika musim transaksi dagang, di wilayah pelabuhan muarabahan misalnya; pada masa lalu karena sungai barito sanga dipenuhi oleh junk-junk Cina maka sungai besar tersebut diberi julukan Sungai Cina.

Tidak hanya Junk Cina yang berlayar di perairan tenggara Pulau Kalimantan. Pada masa selanjutnya ketika Kerajaan Banjar berkuasa di Kalimantan Selatan maka giliran bangsa Belanda dan Inggris yang mulai melakukan ekspansi ke wilayah ini. Jika ingin melakukan ekspansi ke daerah pedalaman Kalimantan maka jalan satu-satunya mereka harus melalui aliran Sungai Barito menuju ke Daerah Banjarmasin, Marabahan, Nagara, Muara Teweh (lokasi tenggelamnya Kapal Onrust) hingga ke wilayah Purukcahu yang merupakan daerah hulu Sungai Barito. Tidak sedikit dari kapal-kapal tersebut yang diperkirakan tenggelam di daerah aliran Sungai barito. Sebab sering sekali terjadi peperangan di atas kapal yang berlayar di Sungai Barito antara rakyat Banjar dan Dayak melawan penjajah.

c. Kawasan Perairan Timur Kalimantan

Berdasarkan data sejarah yang ada, kawasan di daerah timur Pulau Kalimantan merupakan daerah yang juga menjadi daerah tujuan bangsa kolonial untuk melakukan ekspansi mencari ladang minyak bumi. Daerah sepanjang pesisir pulau Kalimantan yang meliputi daerah Bunyu, Tarakan, Sangata, Bontang, Sanga-sanga, dan Balikpapan merupakan kawasan yang memiliki sumber daya alam yang melimpah ruah sehingga menjadi rebutan bangsa-bangsa asing pada masa lalu. Sehingga pada masa lalu banyak kapal-kapal para penjajah yang berlabuh di daerah pesisir timur Kalimantan. Data sejarah juga menyebutkan bahwa beberapa kali terjadi pertempuran di pantai beberapa daerah di pesisir timur Kalimantan ini. Kapal tenggelam dalam pertempuran ini atau adanya sisa-sisa pertempuran di wilayah pantai atau perairan dangkal disekitarnya merupakan potensi peninggalan arkeologi bawah air yang harus segera diselamatkan.

C. Kegiatan survey bawah air yang pernah dilakukan Balai Arkeologi Banjarmasin

Sejauh ini Balai Arkeologi sudah pernah melakukan penelitian bawah air berupa survey penentuan lokasi Kapal Onrust yang tenggelam di Sungai Barito kira-kira 3 Km kearah hilir dari Kota Muara Teweh, merupakan bukti sejarah perlawanan antara bangsa Indonesia dengan penjajah Belanda. Tenggelamnya Kapal

Onrust tidak dapat dipisahkan dengan partisipasi dan kontribusi rakyat Muara Teweh di bawah pimpinan Tumenggung Surapati yang asli keturunan Dayak.

Tujuan kegiatan survey arkeologi bawah air di Sungai Barito ini adalah untuk mencari kedudukan dan lokasi secara pasti serta koordinat dari bangkai Kapal Onrust yang tenggelam di Sungai Barito pada akhir abad XIX. Satu-satunya cara yang tepat untuk mengetahui hal tersebut adalah dengan melakukan penyelaman yang dikenal dengan istilah Underwater Archeology. Oleh karena Balai Arkeologi hingga saat ini belum mempunyai tenaga atau peneliti arkeologi bawah air, maka yang membantu melakukan survey arkeologi bawah air adalah penyelam dari Balai Pelestarian dan Peninggalan Purbakala Makasar dan seorang ahli arkeologi bawah air dari Balai Arkeologi Medan.

Survey tersebut menghasilkan informasi tentang posisi astronomis lokasi tenggelamnya kapal tersebut, kondisi fisik kapal dan situasi lingkungan dari bangkai kapal tersebut. Secara astronomis posisi tenggelamnya Kapal Onrust berada pada S 00° 56' 57.4" dan E 114° 52' 32.7" posisi tersebut berada di hulu Sungai Barito di bawah permukaan air sungai. Pada musim kering sebelum tahun 1990 an, pada bulan Agustus-September kadang-kadang bagian dari kapakl tersebut tampak di permukaan air sungai. Berdasarkan informasi dari beberapa nelayan yang setiap hari mencari ikan di lokasi tersebut sejak sepuluh hingga lima belas tahun terakhir ini pada musim kering seperti sekarang ini air sungai masih menutupi kapal pada kedalaman antara 2.5 - 3.5 meter dari permukaan air sungai.

Dari hasil pengamatan yang dilakukan oleh para penyelam dapat dilaporkan bahwa kondisi fisik kapal terutama badan kapal yang terbuat dari plat besi dan baja dapat dikatakan masih dalam kondisi yang cukup baik karena proses korosinya tidak terlalu parah. Hal ini berbeda dengan kapal-kapal besi yang tenggelam di perairan laut yang mudah terserang kekroposan. Kerusakan yang terjadi pada kapal tersebut cenderung disebabkan oleh hal-hal yang bersifat mekanis seperti terjangan kayu-kayu besar, lumpur pasir, dan batuan yang terbawa arus sungai. Lokasi tenggelamnya kapal yang terdekat dengan tikungan sungai merupakan bagian sungai yang berarus deras.

D. Pemanfaatan Yang Dapat Menyelamatkan Peninggalan Arkeologi Bawah Air

BMKT merupakan aset yang memiliki daya tarik untuk dikembangkan sebagai atraksi dalam kegiatan wisata bahari, baik yang terkait dengan aktivitas keilmuan maupun aktivitas hiburan. Sebagai contoh suatu lokasi BMKT dapat dikemas antara lain menjadi objek museum bawah air (underwater museum), objek wisata selam (wreck dive), objek penelitian bawah air (underwater research), serta objek lelang bawah air (underwater auction). Dengan pendekatan pariwisata khususnya ekowisata bawah air (eco sub marine tourism) yang memanfaatkan BMKT sebagai daya tarik, jenis wisata yang sedang dikembangkan oleh Badan Riset Kelautan dan Perikanan ini, diharapkan dapat berperan menunjang upaya pemerintah meningkatkan kesejahteraan dan kesadaran masyarakat yang tertumpu pada kebaharian.

Lebih jauh lagi pengembangan wisata tersebut dapat menguatkan upaya konservasi lingkungan dan apresiasi masyarakat terhadap pemanfaatan warisan budaya yang mereka miliki. Ada sejumlah aspek yang harus diperhatikan dalam penyelenggaraan pemanfaatan BMKT sebagai daya tarik objek wisata bawah air. Pertama, pengembangan produk tetap berpedoman pada pembangunan pariwisata berkelanjutan dan berwawasan lingkungan. Kita juga memperhitungkan interpretasi nilai keunikan BMKT yang terkandung di dalamnya seperti sejarahnya, keanekaragaman benda berharga muatan kapal tenggelam, jenis dan bentuk kapal, dan lainnya. Kedua, alternatif aktivitas/atraksi yang dapat dilakukan pada kawasan suatu objek BMKT. Ini dapat mencakup kegiatan menarik macam, snorkling, diving, penelitian arkeologi bawah air, glass subbottom, museum bawah air dan audio visualisasi. Secara keseluruhan kegiatan tadi pada beberapa unsur yang saling terkait antara lain unsur hiburan, pendidikan, pelestarian dan perlindungan. Ketiga, sarana prasarana yang terkait dengan kebutuhan wisatawan. Sarana tersebut dalam penyediaannya tentunya akan menyesuaikan dengan kondisi lingkungan objek. Diharapkan, dapat dilakukan secara langsung oleh para pelaku industri pariwisata yang antara lain akomodasi dengan makan dan minum, paket-paket wisata selam dengan atraksi dan aktivitas yang beragam, tur operator dan instruktur selam yang mengacu pada standar atau kualifikasi internasional, serta cinderamata yang memiliki kekhasan atau replika maupun benda asal muatan kapal tenggelam itu sendiri. Begitu juga dengan fasilitas penunjang, seperti peralatan kegiatan (selam, snorkeling, Glass SB), peralatan dokumentasi bawah air, peralatan keselamatan, sarana pelatihan merupakan sarana dan fasilitas pokok yang harus dimiliki oleh para pengusaha wisata selam. Peralatan yang dipergunakan khususnya peralatan selam dan keselamatan harus memenuhi kualitas dan standar yang ditentukan. Keempat,

kelembagaan, SDM dan kebijakan membutuhkan aturan-aturan jelas yang ada pada lembaga-lembaga terkait (Roby Ardiwidjaja, 2009).

Beberapa lokasi wisata selam kapal tenggelam di sekitar laut Karimun Jawa yang dikunjungi oleh wisatawan antara lain The Wreck of Mitra, merupakan kapal pengangkut jenis Pinisi yang tenggelam di kedalaman 26 meter. Divers mancanegara berkomentar, "Even Steven Spielberg could not have done it better!". Lain halnya dengan Torpedo Reef, merupakan hamparan terumbu karang yang dihiasi dengan banyaknya sisa-sisa torpedo dan granat bekas kapal laut pada kedalaman 40 meter. Kemudian The Wreck of Biblis, merupakan salah satu jenis kapal yang langka di dunia. Badan kapal lengkap dengan baling-baling tembaga yang sangat besar ini telah banyak ditumbuhi terumbu karang di kedalaman 40 meter. Dapat dibayangkan, masih banyak lagi lokasi kapal tenggelam yang tentunya memiliki keunikan masing-masing (Roby 2009) .

E. Penutup

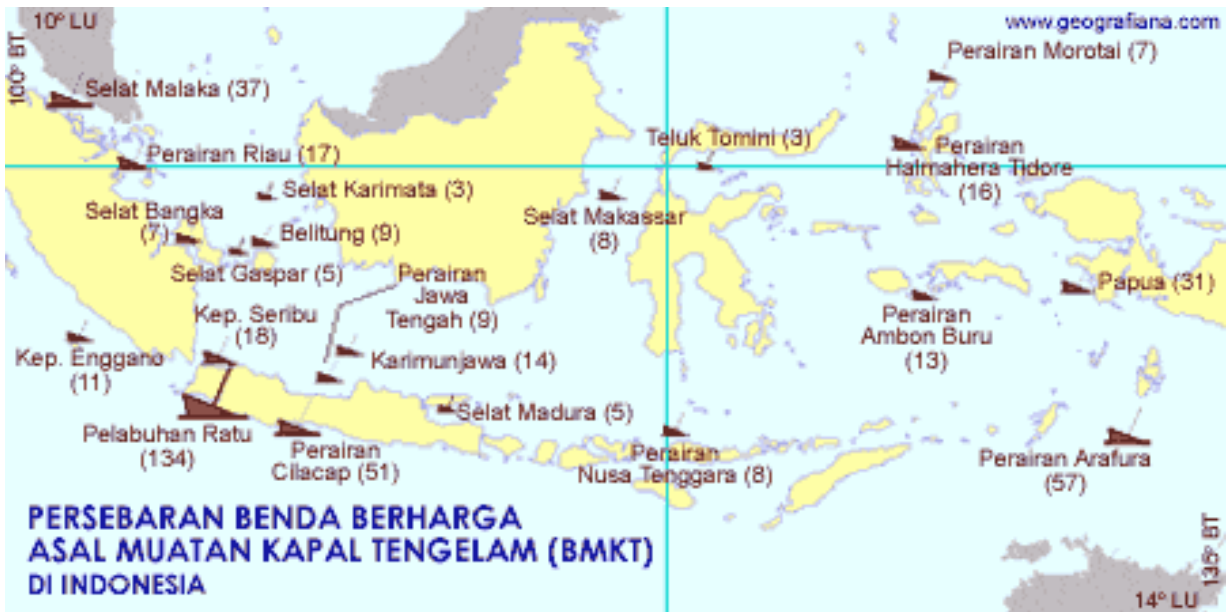
Selama ini perhatian pemerintah terhadap peninggalan arkeologi bawah air terutama yang berjenis BMKT masih belum mengarah pada arah pelestarian tinggalan budaya atau pemanfaatan yang berlandaskan pelestarian. BMKT atau apapun benda tinggalan arkeologi bawah air dari sudut pandang arkeologi dan budaya bukan merupakan asset budaya yang dapat diperjual belikan atau dinilai harganya dengan nominal uang. Seharusnya untuk penanganan dan pelestariannya sepenuhnya diserahkan kepada instansi yang kompeten di bidang pelestarian benda cagar budaya. Jadi penanganan terhadap BMKT atau tinggalan arkeologi yang lain tetap berlandaskan pada Undang-undang Cagar Budaya No.5 tahun 1992.

Langkah para peneliti arkeologi untuk menekuni dan mendalami penelitian mengenai arkeologi bawah air merupakan suatu langkah positif yang menuju kearah penyelamatan peninggalan arkeologi bawah air yang sesuai dengan kaidah arkeologi. Beberapa penyelamatan atau penelitian sudah mulai dilakukan dengan melibatkan arkeolog merupakan indikasinya.

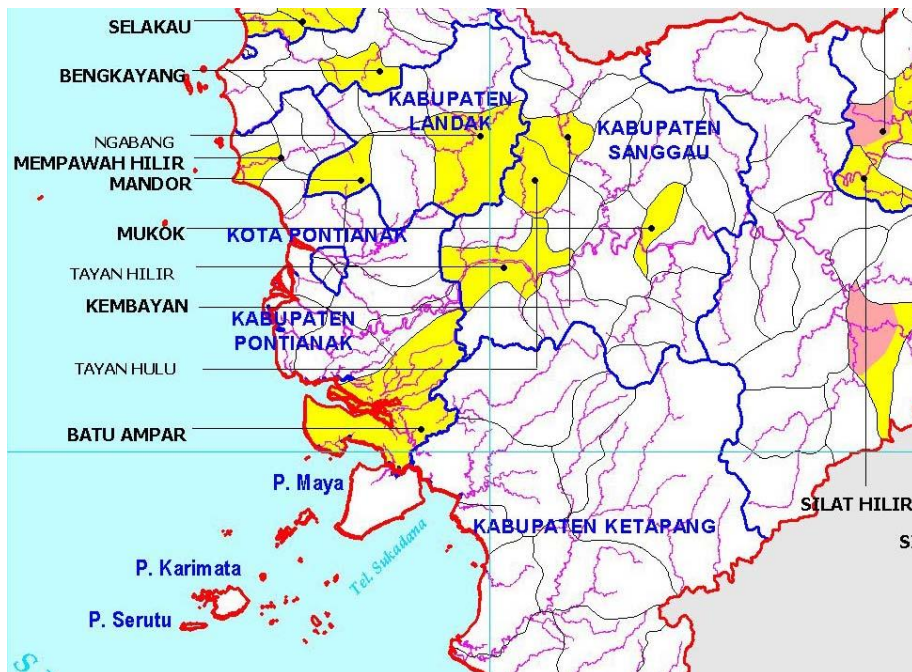
Dengan wilayah perairan Indonesia yang sangat luas dan potensi tinggalan arkeologi bawah air yang sangat besar di seluruh perairan Indonesia, menyebabkan masih besarnya potensi tinggalan tersebut yang belum terjamah atau terditeksi oleh instansi yang berwenang. Selama ini pihak swasta lebih cepat dan lebih dominan melakukan eksplorasi terhadap tinggalan arkeologi bawah air terutama yang berwujud BMKT. Walaupun mereka mendapatkan izin dari pemerintah namun efeknya terhadap tinggalan arkeologi bawah air tersebut sangat buruk, sebab mereka melakukan pengangkatan adalah dengan tujuan komersil atau bisnis, sehingga BMKT merupakan suatu sumber daya budaya yang dijual dengan nominal tinggi dan berprospek untuk dieksplorasi terus menerus untuk BMKT yang belum diketahui titik lokasi tenggelamnya.

Perairan di Kalimantan merupakan wilayah perairan yang keberadaan BMKT atau tinggalan arkeologi bawah air lainnya belum terditeksi dan terjamah keberadaannya. Berdasarkan data yang ada baik berdasarkan sumber sejarah dan indikasi di lapangan kemungkinan tinggalan arkeologi bawah air di perairan Kalimantan cukup besar. Yaitu meliputi tinggalan arkeologi bawah air yang berada di laut, sungai, waduk/bendungan, dan kanal.

Berdasarkan kenyataan tersebut diatas diharapkan ada perhatian juga dari para peneliti arkeologi bawah air dan pemerintah untuk lebih cepat melakukan tindakan inventarisasi baik yang dilakukan dengan kegiatan survey atau penyelamatan agar tinggalan tinggalan arkeologi tersebut tidak lebih dahulu dijarah oleh para penjarah yang melakukan pengangkatan-pengangkatan BMKT liar seperti kasus yang terjadi di perairan sekitar Pulau Datok Propinsi Kalimantan Barat.



Gambar 1: Peta Persebaran BMKT Yang Sudah Terdeteksi Pada Perairan Indonesia (Sumber: BRKP,DKP)



Gambar 2: Peta Perairan Barat Kalimantan

Penanganan BMKT Periode 2000-2004						
Nama Situs	Lokasi	Perusahaan	Tahun Pengangkatan	BMKT	Penyelesaian	
Pulau Buaya Wreck	Perairan Pulau Buaya, Batam	PT Muara Wisesa	1996	32.000 artefak (sebagian besar keramik) asal Dinasti Sung	Tahun 2004 hasilnya dibagi antara pemerintah dan pengusaha.	
Tang Cargo	Batu Hitam, Belitung Timur	PT Sulung Segara Jaya dan Seabed Exploration Gmbh [Jerman]	1998 - 1999	50.000 artefak (sebagian besar keramik) asal Dinasti Tang (abad IX)	10.100 intan kargo, termasuk 50 potong emas, telah dikembalikan ke Indonesia dan dana Rp 22,5 milyar telah terbayar.	
Teksing Cargo	Selat Gelasa, Bangka Belitung	PT Prasarana Cakrawala Dirga dan United Sub Sea Service (Singapura) serta Ocean Salvage (Australia)	1999 - 2000	426.846 artefak (sebagian besar keramik) asal Dinasti Cing (abad XIX)	Dilelang di Balai Lelang Nagel, total nilai lelang DM 6.424.883, Pemerintah Indonesia kebagian 1.400 keramik plus Rp 4,2 milyar.	
Blanakan Wreck	Perairan Blanakan, Subang, Jawa Barat	PT Lautanmas Bhakti Persada dan PT Comex Indonesia [Prancis]	1999-2000	12.000 artefak (sebagian besar keramik) asal Dinasti Sung (abad XII)	Sudah dibagi sesuai aturan, kelompok nelayan penemu menerima 3% dari total barang.	
Karang Cina Cargo	Selat Karimata, Kalimantan Barat	PT Tuban Oceanic Research and Recovery	2001	33.095 artefak (umumnya keramik) asal Dinasti Yuan (abad XII-XIII)	Izin pengangkatan berakhir pada Juni 2003 tapi belum da tindak lanjut pemanfaatan, Pannas akan menunjuk tim untuk melakukan re inventarisasi gudang.	
Ujung Kulon Cargo	Ujung Kulon, Pandeglang, Banten	PT Samudera Kembar Jaya	2003	Timah hitam asal abad XIX	Izin pengangkatan dibekukan karena berlokasi di Taman Nasional Ujung Kulon.	
Tidore Wreck	Selat Mare, Tidore	PT Tuban Oceanic Research and Recovery	Masih tahap survei pada Jan-Feb 2002	Harta dari Dinasti Ming awal (abad XV)	Ada pemekaran wilayah sehingga lokasi menjadi bagian Pemkot Tidore Kepulauan, pemkot memberikan izin survei ke PT Gura Kumalo.	
Cirebon Wreck	Laut utara Cirebon	PT Paradigma Putra Sejahtera dan Cosmix (Belgia)	Sejak April 2004 hingga sekarang	Harta asal Dinasti 5 (abad X), telah terangkat 137.999 potong artefak (keramik, batu permata, perhiasan, gelas, logam, koin)	Pengangkatan sempat dihentikan karena melibatkan tenaga kerja asing ilegal, kini dilanjutkan kembali.	

Sumber: Panitia Nasional BMKT

Gambar 3: Tabel Penanganan BMKT Periode 2000-2004
(Sumber: Pannas BMKT)



Foto 1: Pengangkatan BMKT Karang Cina Cargo
(Sumber: Gatra, 25 Maret 2006)

Daftar Pustaka

- Ardiwidjaja, roby, 2009. BMKT satu Lagi daya tarik Wisata bawah Air. <http://mabrury.blogspot.com/>
- Atmodjo, Junus Satrio, 2007. "Pencatatan artefak asal Bawah Air.
- Heru Pamuji Dan Aulia Chlorodiany, 2008. <http://pamuji.files.wordpress.com/2008/03/tentang-harta-karun-cirebon.pdf>. gatra (24 Agustus 2009) pdf harta karun Cirebon
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2007 Tentang Panitia Nasional Pengangkatan Dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal Yang Tenggelam
- Listiyani, 2008. Keramik BMKT Hasil Survei Kepurbakalaan Di Kabupaten Belitung. Relik No. 06. Jambi : Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala.
- Manurung, Yanto HM, 2008. Upaya Pelestarian dan Pemanfaatan Situs Bawah Air Pulau Nangka. Relik. Jambi: Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Jambi
- Subiyakto, Bambang, 2004. Infrastruktur Pelayaran Sungai Kota Banjarmasin Tahun 1900–1970. *The 1st International Conference on Urban History*. Surabaya
- Sulistiyarto, priyanto hadi, 2008. Prospek Kegiatan Penelitian Arkeologi Bawah Air Di Balai Arkeologi Yogyakarta. Kumpulan Makalah Pertemuan Ilmiah Arkeologi XI. Jakarta: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia.
- Tim Survey 2006. Laporan hasil Survey Kapal Onrust Di Hulu Sungai Barito, Muara Teweh, Kalimantan Tengah. Banjarbaru: Balai Arkeologi Banjarmasin Bekerjasama Dengan Dinas Pariwisata Seni Budaya, Informasi Dan Komunikasi, Pemerintah Kabupaten Barito Utara.
- Wibisono, Naniek H, 1990. *Keramik Singkawang: Sisa-sisa Teknologi Kuno*. Saraswati Esai-esai Arkeologi 1. Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional
- Yogi, Ida Bagus Putu Prajna, 2008. Sekilas Sejarah Kedatangan Dan Budaya Keramik Orang Cina Di Singkawang (Naditira Widya Volume 2 Nomor 1). Banjarbaru: Balai Arkeologi Banjarmasin.
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2007. Tentang Panitia Nasional Pengangkatan Dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal Yang Tenggelam