

# Mambangkik Kapa Tarandam

Menyelami dan Melestarikan Kapal Tenggelam di Teluk Mandeh



Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman  
Direktorat Jenderal Kebudayaan  
Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan  
2018

# **Mambangkik Kapa Tarandam**

Menyelami dan Melestarikan  
Kapal Tenggelam di Teluk Mandeh

Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman  
Direktorat Jenderal Kebudayaan  
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan  
2018



# Membangkit Kapa Tarandam

Menyelami dan Melestarikan Kapal Tenggelam di Teluk Mandeh

## Penulis

Jajang Agus Sonjaya  
Sultan Kurnia AB

## Pengarah

Direktur Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman

## Penanggung Jawab

Yudi Wahyudin

## Penyunting/Editor

Jajang Agus Sonjaya

## Fotografi dan Dokumentasi

Nurul Jannati  
Rezky Patria

## Desain Cover

Wirastuti

## Layout Isi

Wirastuti

## Sambutan

Direktur Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman

Indonesia merupakan negara bahari dengan wilayah perairan lebih luas dari pada daratan. Lautan tersebut bukan menjadi pemisah, melainkan pemersatu gugusan pulau-pulau yang berada dari Sabang hingga Merauke menjadi satu kesatuan utuh sebagai wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dapat dikatakan kekayaan berupa lautan ini sebagai anugerah bagi bangsa Indonesia. Merunut jejak sejarah maupun tinggalan masa lampau, perairan Indonesia menyimpan jutaan kisah masa lalu mengenai perebutan kekuasaan, kekayaan dan kedaulatan sebuah bangsa yang merdeka. Dalam kebiasuannya, perairan yang nampak tenang tersebut setia merekam jejak-jejak peradaban pada masa lalu melalui jutaan tinggalan arkeologi bawah air yang tertimbun rapi di dasar laut. Bahkan sudah dipastikan, jika sepanjang perairan wilayah Indonesia menyimpan kekayaan tinggalan arkeologi bawah air yang beragam bentuk dan jenisnya serta tak ternilai harganya.

Sebagian besar tinggalan arkeologi bawah air tersebut tetap dibiarkan berada di kedalaman lautan. Namun sebagian ada

yang sudah diangkat, dikonservasi dan disimpan di museum sebagai koleksi Negara dan sebagai media penyebarluasan informasi kepada khalayak tentang kebesaran bangsa Indonesia sebagai negarabahari.

Dalam rangka penyebarluasan informasi tinggalan arkeologi bawah air ini, Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman menerbitkan sebuah buku yang menguak misteri keberadaan Kapal N.V. Boelongan Nederland di Teluk Mandeh.

Buku berjudul “Membangkit Kapa Tarandam” ini bertutur tentang kawasan Mandeh sebagai salah satu perairan yang potensial menyimpan kekayaan arkeologi bawah air. Mandeh terletak di Nagari Nanggalo, Kecamatan Koto XI Tarusan, Kabupaten Pesisir Selatan. Kawasan Mandeh berjarak sekitar 56 km dari Kota Padang dan 17 km dari Painan sebagai ibukota Kabupaten Pesisir Selatan.

Selain menyajikan keindahan tinggalan arkeologi bawah air yang menakjubkan dengan kondisi relatif utuh, kawasan pesisir ini juga menawarkan potensi kekayaan alam yang memikat mata. Gugusan pulau-pulau kecil di tengah laut

---

Hak cipta dilindungi Undang-Undang

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku, tanpa izin tertulis dari penulis dan penerbit

tak kalah jika dibandingkan dengan keindahan Raja Ampat. Keseharian masyarakat pesisir dan ritual adat yang masih berlangsung dan dipertahankan hingga saat ini menjadikan Mandeh sebagai kawasan yang layak untuk dieksplor sebagai destinasi wisata berbasis budaya.

Berbagai daerah di Indonesia memiliki keunikan dan ciri khas budaya yang melekat sebagai identitas lokal yang akan menjadi nilai tambah suatu daerah. Mandeh telah mengambil bagian dengan menghidupkan potensi tinggalan budaya yang dimilikinya.

Semoga, buku ini semakin memperkaya khasanah kekayaan cagar budaya Indonesia.

Jakarta, November 2018

**Fitra Arda**



## Sekapur Sirih

Penulis

Masyarakat Minangkabau mempunyai suatu istilah yang biasa digunakan ketika melakukan upaya pelestarian kembali nilai-nilai budaya lokal "*mambangkik batang tarandam*". Secara harfiah *mambangkik batang tarandam* artinya mengambil batang kayu atau bambu yang telah lama terendam di dalam air. Penggunaan istilah itu antara saat penobatan seseorang dengan gelar adat yang telah lama tidak difungsikan; pelaksanaan kembali upacara adat yang telah lama tidak dilakukan; atau memainkan kembali permainan anak nagari yang telah hilang. Bagi masyarakat Minangkabau, kayu atau bambu yang telah lama terendam air ibarat adat/budaya/sejarah lokal yang telah lama tenggelam ditelan zaman. Ketika kayu dan bambu tersebut ditemukan kembali dan diangkat, biasanya ia memiliki kekuatan yang lebih besar dan tahan lama sehingga ia lebih bermanfaat bagi masyarakat dan lingkungan sekitarnya. *Mambangkik Batang Tarandam* beri makna membangkitkan kembali nilai-nilai sejarah dan budaya masa lalu untuk menjadi pengetahuan dan jati diri masa kini dan masa depan.

Istilah yang menjadi warisan leluhur ini kami gunakan sebagai judul buku tentang upaya menyelami dan melestarikan kapal tenggelam di Teluk Mandeh. Meski masyarakat di Teluk Mandeh sebagian pendatang, tetapi konteks masyarakat Minangkabau di Sumatera Barat penting untuk diterakan sebab kapal tenggelam sebagai teks apalah artinya tanpa konteks. Kapal tenggelam yang disinyalir sebagai MV Boeloengan Nederland ini tenggelam di perairan Sumatera Barat yang masih cukup kental adat istiadatnya. Semangat melestarikan sesuatu yang tenggelam dalam kata *mabagik* sangat kuat karena berdasar pada akar budaya yang kuat. Bila nanti kami gunakan dasar-dasar hukum untuk pelestarian, itu semata untuk menambah kekuatan agar upaya menyelami dan melestarikan kapal tenggelam mempunyai landasan serta tujuan yang jelas.

Istilah *mambangkik* kami gunakan bukan dengan maksud mengangkat fisik kapal, melainkan menemukan dan mengangkat kembali nilai sejarah sekaligus nilai lain, misalnya nilai ekonomi sebagai objek wisata. Sebagaimana amanah UU No. 11/2010 tentang cagar budaya, harapan

kami, kapal ini dapat bermanfaat sebesar-besarnya bagi kesejahteraan rakyat. Sejahtera adalah ketika semua kebutuhan rakyat terpenuhi. Bila dikelola dengan baik, keberadaan kapal tenggelam di Teluk Mandeh tidak hanya bermanfaat bagi sejarah dan ilmu pengetahuan, melainkan juga bisa memicu geliat ekonomi melalui wisata yang sudah mulai berkembang di Kawasan Teluk Mandeh. Istilah Mambangik Kapa Tarandam adalah penyesuaian dari istilah Mambangik Batang Tarandam, sebab kapal ini adalah kapal besi, bukan kayu atau bambu.

Tulisan ini secara garis besar dibagi menjadi empat bagian. Pertama, gambaran tentang nasib *shipwreck* di Indonesia yang mendapat ancaman dan pemburu harta karun dan besi tua, padahal nilainya sangat tinggi. Kedua gambaran tentang Kawasan Teluk Mandeh. Ketiga, kegiatan penelitian dan penyelaman di kapal tenggelam, termasuk mengungkap sejarahnya. Keempat, gagasan tentang bagaimana upaya melestarikan kapal tenggelam.

Inilah sekapur sirih dari kami sebagai penulis. Dalam budaya Nusantara, kapur sirih biasa dipakai dalam proses pembauran agar komunikasi antara penulis dan pembaca bisa nyambung dengan baik. Dengan begitu, semoga tulisan singkat ini bisa diterima dan bermanfaat bagi pembaca.

November 2018,

**Jajang Agus Sonjaya  
& Sultan Kurnia AB**



Suasana salah satu dermaga di Teluk Mandeh  
(Dok. PCBM, 2018)

---

# Daftar Isi

---

**3 | Sambutan**

Direktur Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman

**5 | Sekapur Sirih**

Jajang Agus Sonjaya & Sultan Kurnia AB

**13 | Nasib Kapal tenggelam di Indonesia****21 | Teluk Mandeh Selayang Pandang**

Nagari Mandeh  
Kampung Sungai Nyalo  
Nagari Sungai Pinang

**29 | Kapal Boeloengan**

Kapal Cargo Antarpulau  
Jadi Bulan-bulanan Pesawat Jepang  
Seperti Apa Kapal Boeloengan Itu?  
Galeri Foto Proses Penyelaman  
Kapal Boeloengan dan Gunung Emas  
Masyarakat Memandang Kapal Boeloengan

**43 | Upaya Melestarikan Kapal Tenggelam**

Konsep Pelestarian  
Melindungi Kapal Tenggelam  
Kebijakan dan Regulasi  
Gagasan untuk Wisata Bahari Terpadu  
Pengembangan Fasilitas Publik dan Infrastruktur Pendukung

**59 | Catatan Akhir****60 | Daftar Pustaka**

Benteng Pulau Cingkek (Dok. PCBM, 2018)

# Nasib Kapal Tenggelam di Indonesia

**M**asih ingat lagu Nenek Moyangku Seorang Pelaut? Entah disadari atau tidak oleh pengarangnya, lagu yang sempat populer selama dua dekade lalu itu, sarat akan makna. Lagu itu mengingatkan generasi muda tentang asal usul dan kejayaan bahari Nusantara. Semangat ini menjadi sangat penting mengingat selama rezim orde baru, masyarakat Indonesia, yang sebagian besar wilayahnya perairan ini, telah digiring menjadi masyarakat agraris, salah satunya dengan program swasembada pangan, program menggaji pegawai negeri dengan beras, dan banyak lagi. Akibatnya sektor kemaritiman menjadi terabaikan selama

Kapal bagan yang banyak berlabuh di Teluk Mandeh (Dok. PCBM, 2018)

kita menyatakan merdeka. Ini tak bermaksud mengesampingkan pertanian. Kemakmuran negeri ini sangat bergantung pada kelautan dan perikanan. Sektor tambang memang bisa mengangkat perekonomian, namun tidak bisa mensejahterakan sebab hanya dikuasai segelintir orang dan mengakibatkan kerusakan lingkungan yang sangat dasyat.

Kesadaran akan pentingnya mengembangkan sektor kelautan sudah disadari sejak lima belas tahun silam. Apalagi kantong-kantong kemiskinan terdapat di pesisir. Pemerintah tentu tidak bisa tinggal diam. Republik ini mulai memikirkan kembali pentingnya merubah orientasi kehidupan dari darat ke laut. Dalam rangka membangun semangat ini, bangsa ini kiranya perlu belajar pada sejarah. Banyak catatan sejarah dan tinggalan arkeologis yang menyebutkan bahwa lautan Indonesia menjadi jalur pelayaran. Budaya bahari di laut Nusantara sudah terjadi seiring dengan datangnya manusia pertama di wilayah ini yang kemudian berlanjut seiring dengan perkembangan budaya manusia-manusia penghuninya.

Jalur pelayaran di wilayah Nusantara memiliki peran yang sangat penting dalam perkembangan budaya. Posisi yang strategis dan sumber daya alam yang melimpah membuat jalur pelayaran yang awalnya hanya sebagai jalur migrasi bagi manusia-manusia awal penghuni wilayah Nusantara berubah menjadi jalur pelayaran perdagangan internasional. Sebagai jalur pelayaran perdagangan internasional, banyak kapal-kapal asing yang berlayar dan merapat di Indonesia dengan berbagai tujuan dan latar belakang. Hal ini tidak bisa dilepaskan dari sejarah Indonesia yang

kemudian menjadikan Indonesia sebagai wilayah jajahan Bangsa Eropa selama hampir tiga setengah abad. Untuk apa? Tentu untuk mengeruk kekayaan alam yang dimiliki negeri ini. Sejarah Indonesia sebagai negara yang memiliki posisi strategis dalam jalur pelayaran perdagangan internasional dan kemudian berimbas pada penjajahan oleh bangsa Eropa masih dapat kita temukan jejaknya dari tinggalan-tinggalan sejarah dan arkeologi yang banyak tersebar, baik di darat maupun di laut.

Bangunan-bangunan bergaya kolonial, benteng-benteng pertahanan yang tersebar di beberapa wilayah Nusantara, merupakan dua contoh dari banyaknya tinggalan-tinggalan arkeologis yang ada di Nusantara. Dalam buku *Ship-wreck and Sunken treasure in Southeast Asia*, 1995, disebutkan ada sekitar 185 kapal tenggelam di perairan Indonesia atau 41 persen dari total kapal tenggelam (*shipwreck*) di seluruh perairan Asia Tenggara. Catatan yang mencengangkan diungkap Departemen Kelautan dan Perikanan, bahwa total titik kapal tenggelam di Indonesia mencapai 2.046 lokasi. Dari sekian banyak itu, sepuluh persennya diduga memiliki nilai komersial. Tinggalan arkeologis dan atau cagar budaya, baik di darat maupun di bawah laut, yang memiliki nilai sejarah adalah modal besar bagi bangsa ini untuk membangun semangat kemaritiman—semangat yang bisa mendorong kita semua untuk memanfaatkan sumberdaya kelautan secara maksimal dan berkelanjutan, seperti nenek moyang kita dahulu.

Sejak ribuan tahun silam, wilayah perairan kita menjadi jalur perdagangan dunia. Jejaknya antara lain bisa diperoleh melalui catatan perjalanan, peta

perdagangan tradisional, dan kapal tenggelam yang memuat beragam komoditas yang kini dikenal dengan istilah benda muatan kapal tenggelam (BMKT). Sayangnya, penanganan BMKT di negeri ini masih belum jelas, karena ada yang menganggap BMKT sebagai cagar budaya yang mesti dilestarikan dan ada yang menganggap BMKT sebagai harta karun yang bisa dijual untuk pendapatan negara.

Menurut sejarahwan Cina, antara abad ke-10 sampai dengan ke-20 Masehi terdapat sekitar 30.000 kapal Cina yang berlayar ke wilayah Indonesia dan tidak kembali. VOC mencatat ada 557 kapalnya yang karam, sebagian di antaranya karam di perairan Nusantara. Selain yang jelas tercatat, masih ada ratusan ribu kapal dari Timur Tengah, Asia Tenggara, dan Kepulauan Nusantara yang mengarungi perairan Nusantara untuk tujuan perdagangan, penyebaran agama, dan politik. Karena badai, perang, serangan bajak laut, dan kerusakan di laut, banyak kapal-kapal tersebut yang karam. Menurut data Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP), di perairan Nusantara terdapat sekitar 463 buah titik lokasi kapal kuno yang karam sekitar tahun 1508 – 1878, 186 di antaranya telah diketahui persis lokasinya. Angka ini bisa melambung berkali-kali lipat seandainya para nelayan tradisional mau melaporkan lokasi-lokasi kapal tenggelam tanpa meminta imbalan yang tinggi. Jika ditambah dengan masa perang jaman kolonial, jumlahnya akan makin banyak. Sayang data yang pasti tentang ini belum ada.

Kapal-kapal tenggelam tersebut umumnya memuat barang-barang penting yang menjadi rekaman sejarah yang sangat autentik. Barang muatan kapal tenggelam,

seperti keramik, mata uang, emas, arca, dan alat navigasi yang masih awet di dasar laut hingga kini dapat memberikan gambaran pada kita tentang komoditas perdagangan dan hubungan internasional tempo dulu. Renfrew dan Bahn menyebut tinggalan bawah air itu sebagai 'kapsul waktu'. Hampir senada dengan itu, Throckmorton menggunakan istilah 'seolah terbekukan'.

Laut, dengan kedalaman puluhan meter di bawah permukaan air, tekanan udara berkali-kali lipat dibanding udara terbuka, dan tipisnya oksigen, merupakan tempat penyimpanan dan pengawetan yang sempurna untuk barang-barang yang terendapkan di sana. Lingkungan kedalaman laut tersebut membuat benda-benda di sana cenderung sedikit sekali mengalami transformasi atau perubahan. Karenanya, kaondisi kapal tenggelam nyaris sama seperti ketika tenggelam ratusan atau ribuan tahun lalu. Tak pelak, tinggalan bawah air ini menjadi temuan yang sangat berharga, karena dapat memberikan gambaran yang lengkap dan rinci untuk sejarah, seni, dan ilmu pengetahuan. Dasar laut telah menjadi tempat penyimpanan album yang sangat aman selama ratusan bahkan ribuan tahun.

Sayangnya, sejak tahun 1960-an, album tersebut telah dirusak oleh tangan-tangan para pemburu harta karun yang datang dari berbagai belahan dunia. Bagaimana tidak menggiurkan, satu kapal beserta muatannya bisa bernilai ratusan milyar rupiah. Pada waktu menyelam di perairan Bangka, saya bertemu orang tua yang seumur hidupnya berprofesi sebagai nelayan bubu. Ia menceritakan kepada saya tentang awal mula kiprah para pemburu harta karun di Perairan Bangka yang telah mengangkat belasan muatan kapal

Pemandangan Teluk Mandeh dari ketinggian (Dok. PCBM, 2018)



tenggelam yang nilainya tidak pernah diketahui hingga sekarang. “Berbulan-bulan kapal asing itu mengangkat emas dan keramik dari selat di depan sana,” jelas Pak Abdul Kadir, nelayan tua itu, sembari menunjuk selat di antara Pulau Lepar dan Pulau Pongok. Pada saat pengangkatan, Abdul Kadir dan warga lainnya tidak diperbolehkan mendekat. Kapal tersebut dijaga ketat oleh tentara.

Pak Abdul Kadir bisa menyebutkan beberapa lokasi lain yang mengandung kapal tenggelam yang pernah diangkat oleh orang asing. Lokasi-lokasi tersebut adalah Karang Baginda, Klasa, Ujung Pulau Siladen, Karang Baru, Pulau Bakau, dan Pulau Senior. Ketika saya menyelami tempat-

tempat yang ditunjuk itu, saya bersama para penyelam dari Bangka berhasil menemukan tujuh bangkai kapal yang telah kosong. Bangkai-bangkai kapal tersebut tidak ada yang utuh karena besi-besinya sudah dipotong-potong dan diangkat oleh para pengumpul besi rongsokan untuk dijual ke Palembang. Ironis, setelah muatannya habis diambil para pemburu harta karun, kini kapalnya yang diangkat habis oleh orang kita sendiri. Perburuan harta karun di Perairan Bangka masih berlangsung hingga sekarang, namun kini sebagian dari para pemburu itu telah mengantongi ijin dari pemerintah.

Kisah tentang nasib kapal tenggelam yang habis oleh para pemburu harta karun

dan besi rongsokan seperti di Bangka, saya jumpai pula di tempat-tempat lain, seperti di Belitung, Selayar, Kepulauan Seribu, Karimun Jawa, Biak, Nias, dan Morotai. Dari belasan situs yang saya survei dan puluhan cerita yang saya dengar, arkeolog dan pemerintah selalu kalah cepat oleh para pemburu harta karun dan besi rongsokan itu. Belum ada data pasti tentang berapa jumlah kapal tenggelam yang muatannya telah diangkat dan dijual, karena para pemburu itu keluar-masuk perairan Nusantara seperti siluman yang tak terjamah pihak berwenang. Hanya sedikit yang sepak terjangnya ketahuan dan dimuat di media massa.

Sebut saja, pada tahun 1986, seorang pria Inggris berkewarganegaraan Australia bernama Mitchael Hatcher melakukan pengangkatan 100 batang emas VOC dan 20.000 keramik dari kapal Geldelnallsen yang tenggelam di perairan Kepulauan Riau. Kapal yang diperkirakan tenggelam pada tahun 1751 itu dikeruk muatannya tanpa sepengetahuan dan seizin Pemerintah Indonesia. Kemudian pada 1999 kembali Michael Hatcher mengangkat sekitar 60.000 keramik dari masa Dinasti Tang. Harta karun tersebut menuai keuntungan 40 juta USD melalui lelang di pasaran Eropa. Pada tahun 2000 Hatcher kembali mengangkat 250.000 keramik Cina dari kapal tenggelam di Selat Gelasa Bangka

Belitung. Barang tersebut kemudian dilelang di Nagel Jerman. Pemerintah Indonesia baru turun tangan menindak Michael Hatcher ketika ia hendak melelang 40 kontainer keramik kuno di Balai lelang Christie. Benda tersebut merupakan hasil pengangkatan dari kapal Tek Sing yang karam di Selat Bangka. Setelah melalui negosiasi yang alot, pemerintah Indonesia akhirnya mendapat 10% keuntungan dari hasil lelang tersebut.

Belajar dari pengalaman kecolongan terus-menerus, akhirnya pada tahun 1989 pemerintah membentuk Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal tenggelam (PANNAS BMKT) melalui keputusan presiden yang beberapa kali diperbaharui. Namun, dalam perjalanannya, lembaga yang melibatkan belasan departemen ini belum mampu melakukan survey dan pengangkatan sendiri, mengingat biaya yang dibutuhkan untuk kegiatan itu sangat besar. Satu pengangkatan kapal membutuhkan biaya hingga 15 juta USD. Karena itu pemerintah terpaksa melibatkan pihak ketiga, yakni perusahaan yang menggaet investor asing yang sebagian besar para pemain lama, seperti Michael Hatcher. Dalam kerjasama itu perusahaan dijanjikan mendapat 50% dari keuntungan penjualan BMKT.

Lelang BMKT pertama kali yang dilakukan pemerintah terjadi pada tanggal 5 Mei 2010. PANNAS BMKT melelang satu lot BMKT hasil pengangkatan dari Perairan Cirebon. BMKT yang diangkat oleh PT Paradigma Putra Sejahtera (PPS) pada tahun 2004 – 2005 itu diperkirakan berasal dari masa Dinasti Lima sekitar abad ke-10 Masehi. BMKT yang dilelang didominasi oleh berbagai jenis keramik, jumlahnya 271.834

pcs, ditawarkan dengan limit harga 80 juta USD.

Lelang BMKT dari Perairan Cirebon tersebut ditentang oleh berbagai pihak. Mereka menganggap BMKT yang dilelang itu milik anak dan cucu di masa yang akan datang. Nurdin M. Noer, seorang budayawan Cirebon menegaskan bahwa harta karun yang dilelang itu adalah milik Cirebon, karena berada di bekas wilayah kekuasaan Kerajaan Cirebon. Penolakan secara halus juga keluar dari Putera Mahkota Keraton Kasepuhan, PRA Arief Natadiningrat, yang mengatakan bahwa harta karun itu merupakan bukti sejarah perjalanan bangsa Indonesia. Karenanya ia meminta BMKT itu disimpan di Cirebon. Tentangan lain dilontarkan oleh Badan Penyelamat Asset Bangsa dan Masyarakat Advokasi Warisan Budaya dengan alasan yang hampir sama. Benar, uang yang bisa dihasilkan dari penjualan barang muatan kapal tenggelam sama sekali bukan jumlah yang sedikit. Apakah alasan tersebut bisa menjadi legalisasi bagi pelelangan BMKT?

Suara untuk melelang BMKT di tubuh PANNAS pun sesungguhnya belum bulat. Pengelolaan BMKT ditangani oleh dua aturan hukum yang memiliki fokus yang berbeda, yakni UU RI No. 5/1992 tentang Benda Cagar Budaya dan Keppres No.19/2008 tentang PANNAS BMKT. UU 5/1992 yang sekarang sudah diganti dengan UU 11/2010 tentang Cagar Budaya memprioritaskan pemanfaatan BMKT yang masuk kategori BCB untuk kepentingan pelestarian, sejarah bangsa, ilmu pengetahuan, dan kebudayaan, sedangkan Keppres 19/2008 memprioritaskan pemanfaatan BMKT untuk pendapatan negara. Dua kepentingan yang berbeda inilah yang membuat penanganan BMKT

selalu bermasalah.

Dalam menangani BMKT sebagai benda cagar budaya, prinsip dasar yang harus dipegang adalah bahwa nilai sejarah dan budaya maritim yang benar hanya dapat diperoleh melalui prosedur penanganan peninggalan bawah air yang benar. Untuk itu metode dan prosedur yang dilakukan dalam penanganan BMKT harus sesuai dengan disiplin ilmu arkeologi, mulai dari tahap perencanaan, survei, pengangkatan (ekskavasi), pendokumentasian, identifikasi, konservasi, pemilahan, penyimpanan, sampai kepada pemanfaatannya. Sejatinya, sebagai salah satu benda cagar budaya, BMKT tidak boleh dijual. Namun, konsekuensi dari pilihan ini adalah pemerintah harus mampu melakukan survei, pengangkatan, dan pemeliharaan sendiri, termasuk menyediakan fasilitas dan sumber daya manusia yang memadai untuk itu. Yang perlu disadari bersama adalah kegiatan itu membutuhkan dana sangat besar.

Ketika pemerintah memutuskan untuk menggaet perusahaan tentu saja sudah melalui pertimbangan yang matang. Kita perlu menghargai usaha ini. Yang perlu kita kontrol bersama adalah bagaimana pemanfaatan BMKT sebagai benda cagar budaya dan BMKT sebagai harta karun ini bisa adil dan bermanfaat bagi masyarakat luas. Untuk itu, perusahaan yang ditunjuk wajib menjalankan prosedur survei, pengangkatan, pendokumentasian, pemilahan, dan penyimpanan yang benar. Jika tahap ini sudah dilewati, maka pemanfaatan secara komersial bisa saja dilakukan dengan catatan semua benda yang unik, tidak ada duanya, memiliki informasi sejarah penting, serta mewakili

masa dan gaya tertentu, harus masuk ke museum, tidak untuk dijual dengan alasan apapun.

Menilik sedikit kasus penanganan kapal tenggelam di atas, sekarang bukan saatnya untuk saling curiga dan saling menyalahkan. Kita harus segera berbuat bersama secara sinergis karena di lautan sana para pemburu harta karun dan besi tua kian merajalela. Beberapa kapal tenggelam yang masih utuh harus segera diselamatkan dan dikelola dengan baik untuk kesejahteraan masyarakat. Ini sudah menjadi amanah UU 11/2010 tentang Cagar Budaya.

Salah satu kapal tenggelam yang relatif utuh adalah Kapal Boeloengan di Teluk Mandeh. Keberadaan kapal ini menarik sebab bias menjadi contoh pemanfaatan in situ. Selain itu, keberadaan kapal ini juga sudah mendekati dua departemen untuk bekerja secara sinergis sejak 2006. Kapal tenggelam yang sudah berusia lebih dari 50 tahun ini, selain dilindungi UU 11/2010 juga dilindungi UU 17/2018. Dengan demikian, Kapal Boeloengan di Teluk Mandeh mendapat perlindungan ganda dari Kementerian Kelautan Perikanan dan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. Selain dua kementerian, pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan dan pemerintah Provinsi Sumatera Barat sangat mendukung upaya-upaya eksplorasi dan pemanfaatan Kapal Boeloengan untuk pengembangan pariwisata.

# Teluk Mandeh Selayang Pandang

**M**andeh merujuk pada nama sebuah kampung yang berada di Teluk Mandeh pesisir barat Sumatera. Jarak dari ibukota provinsi sekitar 70 Km. Jalan sudah sangat mulus dan lebar sehingga bisa ditempuh dalam 2 jam berkendara roda empat atau roda dua. Di Sumatera Barat, kampung itu unit terkecil dari pemerintahan nagari. Kampung Mandeh awalnya menjadi bagian dari Nagari Naggolo, namun kini sudah berdiri sendiri.

Entah bagaimana muasalnya, nama mandeh kemudian dipakai untuk menyebut kawasan wisata sejak tahun 2000-an. "Nama mandeh lebih mudah diingat dan

memiliki nilai jual”, ungkap Ryan Pramayoga, salah seorang pelaku wisata di Mandeh.

Dari arti kata, mandeh mengingatkan orang pada romantisme pulang kampung, sebab mandeh berarti ibu. Menurut folklore, asal muasal nama kampung mandeh ini juga mengingatkan orang akan kebaikan hati seorang ibu, yang tinggal di pinggir laut. Banyak nelayan ataupun musafir jaman dahulu yang kekurangan bekal, kemudian terdampar di teluk itu. Mereka yang singgah di Kampung Mandeh disambut dengan baik dan disugahi makan-minum gratis oleh warga kampung.

Kampung Mandeh yang berada di teluk itu sangat sesuai bagi pelaut untuk menghindari diri dari badai dan topan Samudra Hindia. Pulau Cubadak yang melintang di depan Teluk Mandeh membuat perairan menjadi tenang. Setiap orang yang singgah, selalu mengabarkan Mandeh kepada yang lain, sehingga nama ini menjadi demikian populer di kalangan pelaut dan nelayan.

Menurut Nia Nailul Hasanah, Kawasan Mandeh yang memiliki banyak pulau-pulau kecil sudah ditetapkan sebagai kawasan wisata nasional sejak 2004. Kemudian tahun 2010 masuk dalam daftar Rencana Induk Pariwisata Nasional. Puncaknya adalah tahun 2015, Presiden Jokowi menetapkan kawasan Mandeh sebagai Kawasan Wisata Bahari Terpadu.

“Hal ini tak lepas dari dampak kegiatan Lomba Fotografi Bawah Air dengan objek Kapal Boeloengan,” kata Nia di kantornya di Bungus. Sejak itu, tak bias dipungkiri, nama Mandeh melambung dan menarik banyak wisatawan datang ke sini.

Adapun Kawasan Mandeh meliputi wilayah

yang panjang mulai dari Pulau Pisang di Kodya Padang sampai Kampung Batu Kalang di Tarusan. Sepanjang pantai itu, banyak sekali wilayah wisata yang memiliki daya tarik seperti Pulau Pisang, Pulau Pinang, Sungai Nyalo, Mudiak Aia, Mandeh, Carocok, dan Batu Kalang. Setiap pulau yang ada memiliki karakteristik masing-masing seperti Pulau Pisang dengan wisata bahari menyelam, Sungai Nyalo dengan alam nan tiada terkira indahnya. Belum lagi puluhan pulau-pulau yang ingin dijadikan objek wisata seperti Si Kuai, Pulau Cubadak, Pulau Marak, dan puluhan pulau-pulau kecil lainnya.

Sejak dicanangkan Presiden Jokowi sebagai Kawasan Wisata Bahari Terpadu, Teluk Mandeh banyak dikunjungi wisatawan, baik dalam maupun luar negeri. Wisatawan yang pernah berkunjung ke Kawasan Mandeh berkomentar bahwa kawasan ini sesungguhnya tidak kalah bagusnya dengan keindahan pulau dewata Bali. Ungkapan ini tidak lah salah dan bahkan ada benarnya. Untuk membuktikannya, sekali tempo datanglah berkunjung ke kampung Mandeh. Sekarang jalannya sudah bagus, bias ditempuh dengan roda empat, sekitar 13 km dari simpang tiga Carocok. Jarak yang ditempuh sekitar 20 menit.

Teluk Mandeh secara administratif masuk ke dalam wilayah Kabupaten Pesisir Selatan. Sesuai namanya, sebagian besar perkampungannya berada di wilayah pesisir dengan budaya pesisir yang khas. Hubungan masyarakat dengan pesisir dan laut dijembatani oleh pola-pola kebudayaan. Meski demikian, mereka tidak sepenuhnya menggantungkan pada hasil laut. Sebuah anugerah yang luar biasa bagi Kabupaten Pesisir Selatan, sebab mereka



Truk-truk mengangkut tanah bekas pelebaran jalan menuju Kampung Mandeh. Sekarang perjalanan dari Carocok Tarusan ke Kampung Mandeh jadi lebih mudah. Dahulu hanya berupa jalan aspal yang rusak dan jalan tanah sehingga sulit ditembus saat musim hujan. (Dok. PCBM, 2018)

memiliki ekosistem yang lengkap mulai dari laut di selatan hingga pegunungan di utara. Di tengahnya terdapat sungai, lembah, dan ngarai yang sangat subur untuk perkebunan dan persawahan. Maka selain hasil laut, mereka juga kaya dari perkebunan dan pertanian. Jaman Belanda di sini juga ada tambang emas dan pembangkit listrik yang bisa menerangi sebagian wilayah di sekitarnya, bahkan hingga Padang.

Dari Selatan sampai Utara Pesisir Barat pantai Sumatera Barat, terbentang nagari-nagari yang menjadi bagian Pesisir Selatan. Setiap nagari sesungguhnya memiliki karakterstik budaya sendiri, sebagai ciri khas nagarinya seperti pengangkatan penghulu, yang masih kental memakai adat istiadat, sebagaimana adat istiadat orang-orang besar dahulu.

Dari Selatan sampai Utara Pesisir Barat pantai Sumatera Barat, terbentang nagari-nagari yang menjadi bagian Pesisir Selatan. Setiap nagari sesungguhnya memiliki

karakterstik budaya sendiri, sebagai ciri khas nagarinya seperti pengangkatan penghulu, yang masih kental memakai adat istiadat, sebagaimana adat istiadat orang-orang besar dahulu.

Tidak diragukan lagi bahwa Pesisir Selatan sesungguhnya menyimpan warisan budaya yang luar biasa maknanya. Beberapa wilayah memiliki tingkat kebudayaan yang tinggi seperti Kawasan Mandeh, Painan, Indrapura, dan Lunang. Dengan keanekaragaman yang dimiliki wilayah ini, warisan kebudayaan menjadi hal pokok untuk dipelajari dan dinikmati, terutama untuk warisan kepada generasi yang akan datang.

Kabupaten Pesisir Selatan sangat luas, mulai dari perbatasan Kota Padang sampai perbatasan Provinsi Bengkulu, mencapai panjang 245 km. Dengan luas yang dimilikinya itu, tulisan ini tentu saja membatasi diri pada tempat-tempat yang unik yang berada di sekitar Teluk Mandeh. Dengan pendekatan landscape, maka

tempat-tempat itu dianggap penting sebab *intact* dengan keberadaan kapal tenggelam dalam konteks pengembangan wisata bawah air khususnya dan wisata Teluk Mandeh pada umumnya.

### Nagari Mandeh

Pada saat awal dikembangkan menjadi objek tujuan wisata, tahun 2004, kampung yang menjadi bagian dari Nagari Naggolo ini berpenduduk sekitar 367 kepala keluarga dengan jumlah jiwa 2.117 orang. Saat ini sudah menjadi nagari sendiri dengan jumlah penduduk tidak lebih dari 3.000 orang sebab banyak yang merantau. Sebagian besar penduduk hidup dari hasil laut sebagai nelayan. Mayoritas rumah tangga memiliki bagan untuk menangkap ikan. Sebagian kecil lainnya bekerja sebagai petani dan peladang. Hasil pokok penduduk adalah ikan, beras, dan dari ladang mereka mendapatkan damar, rotan dan kayu. "Di sini kebanyakan nelayan pemilik bagan," kata Wali Nagari," hanya sedikit yang jadi buruh bagan dan bertani."

Jika Anda berkunjung ke Kampung Mandeh menggunakan jalan darat, sebaiknya berhenti di Puncak Nona. Anda akan disugahi pemandangan alam yang luar biasa indahnya. Anda akan berdecak kagum dengan suguhan lekukan-lekukan pulau dan birunya laut. Di ujung teluk membentang Pulau Cubadak yang membentengi teluk dari gelombang Samudera Hindia. Di tengahnya ada banyak pulau-pulau kecil yang berpasir putih. Siapa pun yang melewatinya pasti tertarik untuk singgah. Jika Anda hobi snorkling dan menyelam, di sinilah surge-nya. Pemandangan bawah lautnya luar biasa, berbagai binatang laut ada di sini. Ratusan

bagan nelayan ditambatkan di teluk itu, juga menjadi pemandangan yang unik dan enak diabadikan dengan kamera. Apalagi di malam hari, laut dihiasi oleh lampu-lampu bagan yang ribuan titik jumlahnya bagai kunang-kunang di atas lautan.

Selain alamnya, Kampung Mandeh juga memiliki potensi seni-budaya seperti silat, randai, dan rabab. Namun kegiatan ini tidaklah terlalu mendapat perhatian, sehingga banyak yang tenggelam. Upacara tradisional yang lebih mendapat tempat di mata masyarakat adalah balimau yang diadakan setiap awal ramadhan. Upacara yang biasa diadakan satu hari menjelang ramadhan ini melibatkan masyarakat satu kampung. Dalam upacara itu, setiap orang di-*limau* oleh kepala kaum atau penghulunya. Mereka berbaris menurut suku masing-masing.

Ritual adat yang terkait wisata bahari adalah upacara tolak bala. "Biasanya upacara tolak bala dilakukan saat hasil tangkapan nelayan menurun," papar Mushendri, Wali Nagari Mandeh. Dalam setahun, tolak bala bisa dilakukan dua kali. Warga kampung secara bersama-sama menelusuri Teluk Mandeh sembari mengumandangkan lafadz Lailahailallah. Penduduk Mandeh mayoritas adalah muslim.

### Kampung Sungai Nyalo

Sungai Nyalo merupakan salah satu kampung yang berada dalam wilayah Nagari Ampang Pulai Kecamatan Koto XI Tarusan. Kampung ini bisa dikunjungi melalui dua jalur. Pertama jalur darat dengan menggunakan ojek atau mobil dari arah Pasar Tarusan. Sepanjang perjalanan Anda akan disugahi pemandangan laut dan

hamparan sawah-ladang. Saat Anda melewati Bukit Ujung Paku, berhentilah sejenak, sebab dari sini Kampung Sungai Nyalo nampak sangat indah. Daerah pertama yang dilewati sebelum sampai di Sungai Nyalo adalah Kampung Mandeh, lalu Kampung Mudik Aia. Cara kedua menggunakan *boat* penumpang yang ada setiap hari di Carocok menuju Sungai Nyalo.

Rumah-rumah di Sungai Nyalo terletak di pesisir, sangat dekat dengan garis pantai. Jika pasang, halaman rumah tergenang air. Di pusat kampung, rumah-rumah berhadapan ke tengah jalan utama. Sebagian besar rumah semi panggung berbahan kayu. Suasana perkampungan seperti ini tentu sangat menarik bagi para wisatawan.

Pulau-pulau yang ada di sekitar Sungai Nyalo diklaim sebagai milik penduduk Sungai Nyalo, di antaranya pulau Cubadak, Teluk Kapo-kapo dan Teluk Dalam. Pulau Cubadak dahulunya dikenal dengan nama Pincuran Talu. Namun setelah masuk investor, akhirnya pulau ini sekarang lebih dikenal dengan kawasan Pulau Cubadak yang menjadi salah satu destinasi unggulan di Teluk Mandeh—utamanya wisatawan mancanegara. Pulau yang memiliki resort terbaik ini bukan merupakan tanah ulayat kaum atau suku, melainkan milik satu keluarga yang merupakan penduduk Sungai Nyalo yang dibeli dari pemilik sebelumnya yang notabene orang Ampang Pulai. Luas Pulau Cubadak sekitar 500 hektar yang terdiri dari 4 bagian pantai. Pulau ini diwariskan oleh keluarga pemilik pada anak cucunya. Pewaris pulau Cubadak saat ini adalah Pak Bastian dari Suku melayu, orang asli Sungai Nyalo, yang memiliki seperempat luas Pulau Cubadak. Saat ini seluas 150 hektar pulau Cubadak

dikontrakkan oleh ahli waris pulau kepada PT Bintang Paradiso selama 30 tahun. Sewa menyewa itu berbuntut konflik hingga harus diselesaikan ke pengadilan. Akhirnya sebagian pulau itu dijual oleh Pak Sebastian untuk menutup biaya perkara dan mencegah konflik berkepanjangan di antara ahli waris.

Masyarakat Sungai Nyalo terdiri dari empat suku, yakni Caniago, Tanjung, Jambak, dan Melayu. Mereka semua adalah pendatang yang masih memiliki hubungan kekerabatan dengan orang Ampang Pulai. Suku yang pertama kali datang dan menetap di Sungai Nyalo adalah Caniago, disusul Melayu, Jambak, dan terakhir Tanjung. Suku yang dimaksud di sini tentu adalah setingkat marga. Suku itu kesatuan orang-orang yang terikat oleh adat dan bahasa. Ikatan mereka yang empat itu adalah kerabat atau keluarga seturunan, sementara adat dan bahasanya relative sama.

Karena merupakan bagian dari masyarakat Ampang Pulai yang berladang dan menetap di Sungai Nyalo, maka masyarakat Sungai Nyalo tidak mempunyai Datuak penghulu. Beberapa penduduk Sungai Nyalo ada yang tinggal di pulau, antara lain di Pulau Kapo-kapo, sebanyak 30 – 50 kepala keluarga.

### Nagari Sungai Pinang

Nagari Sungai Pinang merupakan bagian dari wilayah Kecamatan Koto Sebelas, Terusan. Total luas wilayahnya adalah 54.994 hektar. Nagari yang terletak pada ketinggian mulai 5 mdpl ini memiliki bukit dan pantai. Alat transportasi yang tersedia adalah kapal mesin yang berangkat menuju Gaung. Jika Anda hendak

berkunjung ke sini, bisa turut kapal nelayan dengan ongkos sekedarnya bahkan gratis. Biasanya masyarakat Sungai Pinang ke Gaung untuk berbelanja kebutuhan sehari-hari. Masyarakat Sungai Pinang juga mempunyai alternatif lain untuk berbelanja kebutuhan yaitu ke Pasar Tarusan yang biasa disebut *Balai* hanya satu kali

seminggu yakni hari Selasa. Untuk alternatif ini, mereka biasanya menggunakan alat transportasi berupa kapal mesin yang lebih besar dengan kapasitas sekitar 30 orang dan memang dikhususkan untuk penumpang. Sungai Pinang bisa ditempuh melalui jalur darat menggunakan mobil dan atau ojek.



**Kawasan pertanian berada di kaki bukit dengan air melimpah sehingga sawa-sawah dan kebun sangat subur. Pipa hitam itu mengalirkan air dari bukit untuk menggerakkan turbin pembangkit listrik. (Dok. PCBM, 2018)**

Nagari Sungai Pinang memiliki jumlah penduduk sekitar 2.000 jiwa dengan jumlah 400-an kepala keluarga. Pada siang hari masyarakatnya melakukan berbagai aktivitas kerja sehingga Nagari Sungai Pinang terlihat sepi. Pada malam hari, biasanya terasa lebih ramai, terutama di warung-warung. Pada saat musim libur sekolah dan *bulan tarang* (hari keduabelas bulan terbit sampai hari ketiga hitungan bulan tenggelam) Nagari Sungai Pinang ramai. Mereka yang sekolah di luar kampung dan anak bagan pulang ke kampung. Ada kebiasaan di sini, saat bulan terang, masyarakat tidak mem-bagan.

Sama seperti di Kampung Sungai Nyalo, rumah-rumah berjajar saling berhadapan sepanjang jalan setapak/jalan-jalan utama. Biasanya di setiap rumah terdapat beberapa tanaman buah-buahan hasil dari program pemerintah beberapa tahun silam. Rumah-rumah di Sungai Pinang sudah cukup modern, terbuat dari bahan dasar batu bata dan semen. Bahan bangunan seperti batu dan pasir mudah didapat di kampung ini.

Nagari Sungai Pinang terdiri dari dua kampung, yaitu Kampung Koto dan Kampung Pasa yang masing-masing dikepalai oleh Kepala Kampung. Kedua kampung ini dibatasi oleh jalan nagari. Kampung Koto terletak dekat dengan jalan masuk nagari dari arah Sungai Pisang dan Kampung Pasa agak ke dalam dekat dengan jalan masuk nagari dari Sungai Nyalo.

Nagari Sungai Pinang terletak di daerah pesisir pantai dan dikelilingi bukit. Wajar bila mata pencahariannya berorientasi ke darat dan laut. Para nelayan sebagian besar bekerja dengan pukat di sepanjang pantai tidak jauh dari

pemukiman. Selain itu, mereka juga ada yang mem-bagan di tengah laut dengan kapal besar yang dilakukan secara berkelompok. Tak sedikit pula nelayan yang menggunakan alat pancing. Mereka melakukannya di tengah laut dengan menggunakan perahu. Apabila mereka tidak memiliki alat penangkapan ikan, biasanya mereka menjadi buruh pukat dengan mendapatkan penghasilan dari hasil pukat yang ditarik. Ada juga yang menjadi anak bagan dengan mengikuti kapal bagan dengan sistem bagi hasil.

Selain sebagai nelayan, sebagian masyarakat Sungai Pinang menambah penghasilan mereka dengan bercocok tanam, beternak, dan mencari batu di sungai. Dari hutan masyarakat dapat menghasilkan kayu, madu lebah, rotan, damar, dan bambu. Di sektor pertanian masyarakat hanya bisa menanam jenis-jenis tumbuhan tertentu saja karena kondisi tanah yang kurang subur. Wilayahnya dikelilingi bukit dengan jenis tanah liat berwarna kuning. Biasanya masyarakat Sungai Pinang menanam padi, kacang panjang, ubi kayu, dan ubi jalar.

Di sektor perkebunan masyarakat menanam kelapa, cengkeh, coklat, pinang, pisang. Di sektor peternakan masyarakat beternak sapi, kerbau, ayam, kambing. Di sungai mereka biasanya mencari batu. Pencarian batu ini bergantung pada permintaan dari para tetangga atau saudara yang sedang membangun rumah. Yang melakukan pekerjaan ini kebanyakan adalah para pemuda dan anak-anak. Pekerjaan ini hanya sampingan saat mereka tidak melaut.



# Kapal Boeloengan

Bangkai Kapal menjadi salah satu penarik wisatawan datang ke Teluk Mandeh," ungkap Nia Nailul Hasanah sangat yakin. Salah satu yang mengangkat nama Mandeh adalah keberadaan kapal tenggelam (*shipwreck*).

Menurut Nia, sampai tahun 2006, keberadaan kapal tenggelam di dasar Teluk Mandeh masih menjadi misteri. Karena itu, Nia melalui kantornya Kementerian Kelautan dan Perikanan, melakukan penelitian tentang kapal tenggelam di Teluk Mandeh, baik melalui wawancara maupun penyelaman. Bahkan untuk mengetahui kepastian tentang kapal itu, Nia melakukan penelitian lebih lanjut ke kantor Arsip

Nasional Belanda. Di sana ia dapat kesempatan membuka arsip perusahaan pelayaran Koninklijke Paketvaart Mij (KPM) serta Arsip Pemerintah Hindia Belanda (Hasanah, 2015). Dalam arsip itu ditemukan data tentang MV. Boeloengan Nederland yang tenggelam di suatu daerah bernama Tarusan.

Hasil penelitian Nia Nailul Khasanah kemudian dilaporkan kepada Balai Pelestarian Cagar Budaya (BPCB) Batusangkar. Tahun itu juga BPCB Batusangkar menindaklanjuti dengan melakukan survei dan pemetaan awal terhadap bangkai kapal dan lingkungannya. Saat itu nama dan identitas kapal masih belum diketahui. Dalam buku Sumber Daya Arkeologi Maritim di Perairan Sumatera yang diterbitkan oleh BPCB Batusangkar tahun 2010, kapal tersebut dinamakan Shipwreck Mandeh. Namun, setelah data BPCB Batusangkar dan spesifikasi yang diperoleh Nia Nailul Hasanah dibandingkan, ternyata ada kecocokan MV Boeloengan dan hasil pengukuran di lapangan. Dari hasil mencocokkan itu, Nia dan tim meyakini bahwa kapal tenggelam di Teluk Mandeh adalah MV Boeloengan. Sejak itu, kapal tenggelam di Teluk Mandeh memiliki nama dan mulai dipublikasikan secara resmi pada tahun 2011-2012 ketika Loka Penelitian Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir (LPSDKP).

### Kapal Cargo Antarpulau

Defisit kas Kerajaan Belanda karena perang, antara lain menghadapi perlawanan Pangeran Diponegoro, membuat Belanda merubah strategi terhadap Hindia Belanda sebagai jajahannya. Tanam paksa dihapuskan.

Gantinya adalah kebebasan berusaha. Sejak tahun 1865, pemerintah Belanda membuka investasi untuk perkebunan dan pertambangan. Pemerintah kolonial memberikan kesempatan seluas-luasnya bagi pihak swasta untuk menanamkan modalnya di Hindia-Belanda. Dalam masa ini, kepemilikan sumber-sumber alam di wilayah kolonial bukan lagi mutlak oleh pemerintah kolonial Belanda, melainkan dimiliki oleh perusahaan-perusahaan dari berbagai negara. Akibatnya gunung dan hutan disulap menjadi perkebunan teh dan karet. Sawah-sawah berubah menjadi ladang tebu. Strategi politik pintu terbuka ini berhasil membawa Belanda menjadi Negara terkaya di Eropa.

Keluaran dari kebun-kebun, tambang-tambang dan pabrik-pabrik tentu saja membutuhkan alat transportasi yang bisa membawa hasil kebun dan pabrik itu ke pasar Eropa dan juga mobilisasi barang dan penumpang di negeri jajahan. Maka dari itu, pemerintah Belanda mendirikan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) yang memegang hak monopoli pelayaran antar-pulau di Hindia Belanda sejak 1890. Pada 1 Januari 1891 KPM mulai beroperasi dengan 29 kapal uap kecil, 13 kapal uap baru dan, 16 kapal dari NISM. KPM menandani perubahan besar dalam sektor pelayaran eksplorasi jalur laut modern dengan memperbanyak kapal-kapal baru dengan mesin uap sebagai motor penggerak yang dibuat di Belanda.

Salah satu kapal yang dimiliki oleh KPM adalah MV. Boeloengan yang merupakan kapal niaga kargo umum dan penumpang. Kapal Boeloengan melayani rute Sumatra, Kalimantan, Jawa dan Sulawesi. Pelabuhan induk di Batavia. Kapal Boeloengan juga, hingga tahun 1930-

an, melayani rute Singapura (Telok Ajer) – Riau – Pontianak. Pada pertengahan tahun 1941 kapal ini diketahui melayani rute di daerah Sumatera bagian timur dan barat dengan Batavia tetap sebagai pelabuhan induk. Pada tanggal 28 Januari 1942, Kapal Boeloengan dibom oleh pesawat militer Jepang di perairan Teluk Mandeh.

Karena sudah dipublikasikan, dalam tulisan ini kapal tenggelam di Teluk Mandeh dinamai MV Boeloengan Nederland atau disingkat dengan sebutan lebih akrab, yang biasa beredar di antara para penyelam: Kapal Boeloengan. Saat tim PKMPSH UGM melakukan observasi dan penyelaman di Teluk Mandeh pada April 2016, kapal ini sudah memiliki nama. Dalam publikasi mereka, sudah memakai nama Kapal Boeloengan.

Tulisan tentang Kapal Boeloengan berikut ini adalah hasil kompilasi dari penelitian-penelitian itu ditambah dengan reportase wartawan KOMPAS 14 Januari 2013 yang merekam ingatan orang-orang lokal sebagai saksi hidup saat Kapal Boeloengan ditenggelamkan Jepang. Selain itu, untuk keperluan tulisan ini, kami juga melakukan observasi dan wawancara yang direkam dalam bentuk foto dan video.

### Jadi Bulan-bulanan Pesawat Jepang

Siang itu, 28 Januari 1942, di Teluk Mandeh, terjadi pertempuran antara belasan pesawat tempur Jepang dengan sebuah kapal kargo milik Belanda. Sebelum mendapat serangan itu, sebenarnya kapal tersebut sudah dua hari berusaha kabur dari serangan Jepang. Tanggal 20 Januari 1942 tercatat bahwa kapal yang awalnya

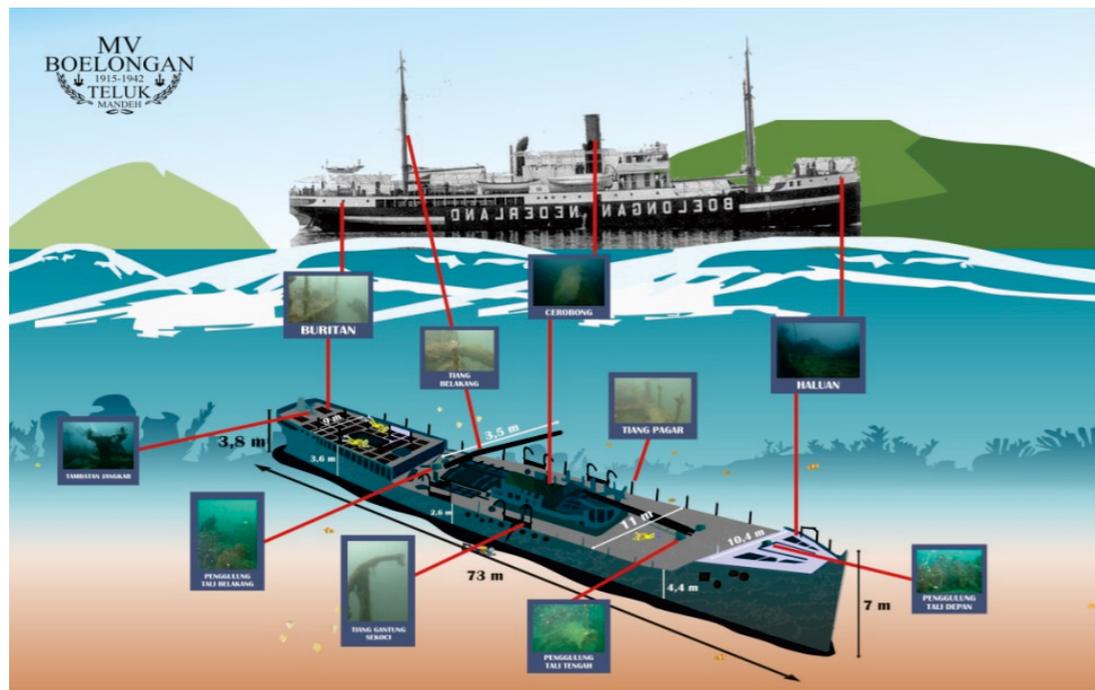
berlayar ke arah utara Sumatera kemudian berputar haluan ke arah selatan menuju Batavia. Hal ini dilakukan setelah sang Kapten, ML Berveling, mengetahui bahwa kapal Belanda lainnya, Van Imhoff II, telah tenggelam di sisi Barat Pulau Nias akibat serangan tentara Nippon. Namun apa daya, baru sampai di Pesisir Sumatera Barat, pesawat tempur Jepang memergoki keberadaannya. Usaha untuk bersembunyi di antara pulau-pulau kecil kawasan Teluk Mandeh juga tidak berhasil. Akhirnya kapal menjadi bulan-bulanan serangan Jepang. Mengapa Jepang menyerang Kapal Boeloengan? Menurut Nia Nailul Hasanah, hal tersebut dilakukan Jepang sebagai aksi balas dendam.

Potret pertempuran yang tidak sebanding itu terekam jelas dalam ingatan Anas, seorang pemuda dari Kampung Mandeh. "Waktu itu saya sedang menanam padi di ladang bersama kaka dan bapak saya," tutur Anas sembari matanya menerawang ke masa lalu. Saat di ladang itu Anas mendengar suara pesawat tempur meraung-meraung di atas langit. Ia mengatakan jumlah pesawat yang tidak kurang dari 12 itu langsung menyerang kapal milik Belanda yang sedang sembunyi di Teluk Mandeh. Pertempuran sengit tak terelakan. Awak kapal Belanda mencoba membalas serangan dengan peralatan seadanya. Namun apa daya, Jepang dengan kekuatan penuhnya mengebom kapal pada bagian haluan, buritan dan cerobongnya hingga karam. Anas menceritakan, saat itu ia melihat beberapa awak kapal sempat melarikan diri dengan sekoci ke daerah pendalaman Teluk Mandeh.

Namun dari hasil penyelaman, cerobong kapal relatif utuh. "Dari hasil



Identifikasi bagian-bagian kapal (Sumber: Tim PKM PSH UGM, 2016)



Sketsa Rekonstruksi Kapal Boeloengan. (Sumber: Tim PKM PSH UGM, 2016)

penyelaman tim kami, saya tidak yakin bila pesawat Jepang menabrakkan diri pada cerobong kapal," papar Nurmatias, Kepala BPCB Batusangkar.

Dari berbagai catatan sejarah kita mengetahui bahwa awal 1940-an adalah masa di mana Jepang berambisi menguasai seluruh kawasan Asia tenggara dari pihak sekutu. Salah satu yang menjadi sasarannya adalah kawasan barat Pulau Sumatera yang saat itu merupakan salah satu jalur pelayaran Internasional dan daerah-daerah di sekitarnya merupakan penghasil komoditas dunia seperti lada, barus dan kopi (Asnan, 2007).

"Meski pada saat itu orientasi perdagangan Belanda sudah mulai berpindah ke Pantai Timur Sumatera, namun Teluk Mandeh tetap memiliki posisi penting bagi pelayaran internasional," demikian intisari wawancara dengan Gusti Asnan di penghujung September 2018. Pantai Barat Sumatera memang tetap ramai dilalui, terutama bagi mereka yang menghindari para bajak laut yang marak di pantai timur dan menghindari bea/pajak di Semenanjung Malaysia.

Kapal kargo milik Belanda tersebut beserta isinya tenggelam di bawah laut Teluk Mandeh yang tenang adalah saksi tentang masih berfungsinya jalur pelayaran internasional di Pantai Barat Sumatera. Bertahun-tahun selanjutnya, kondisi dan identitasnya tidak diketahui dengan jelas. Masyarakat Nagari Mandeh yang tinggal berjarak sekitar 400 meter dari lokasi tenggelamnya kapal memang mengetahui keberadann kapal, tapi mereka tidak pernah mengusiknya. Bahkan, untuk menyelam dan mencari ikan di sekitar lokasinya kapal tenggelam pun mereka enggan. Rumor

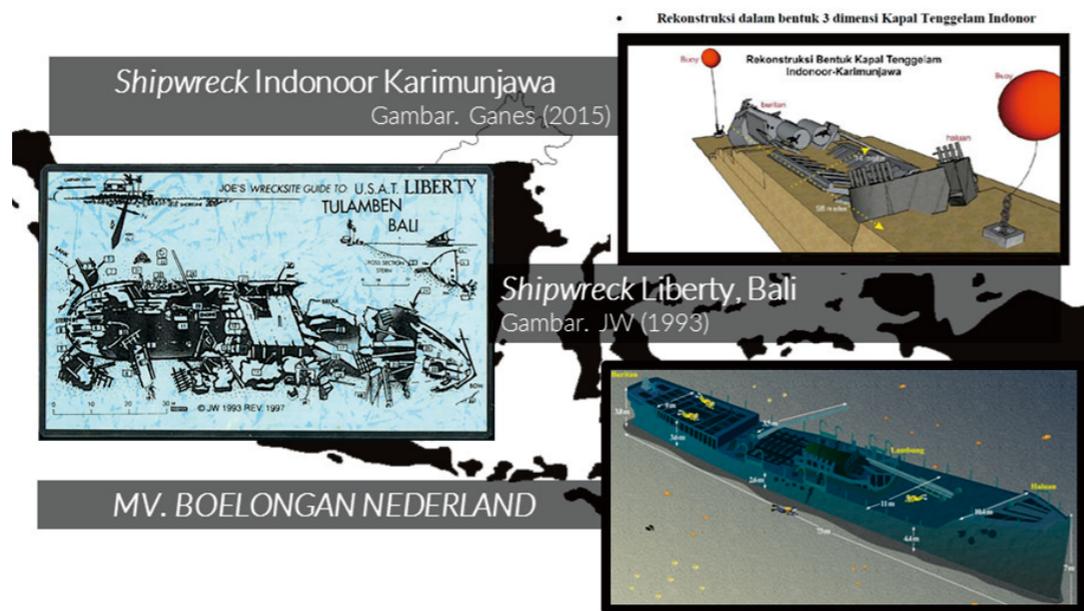
yang beredar di masyarakat, bangkai kapal ditunggu oleh seekor ikan besar dan roh halus.

Hingga setengah abad kemudian, di awal tahun 1990-an bangkai kapal ditemukan kembali oleh para penyelam dari Kota Padang dibantu oleh masyarakat sekitar. Samsuardi, seorang penyelam senior asal Sumatera Barat yang ikut melakukan penyelaman, menceritakan bahwa pertama kali ditemukan, kondisi kapal masih relatif utuh. "Ketika air laut surut tiang kapal dapat terlihat dari permukaan," paparnya.

### Seperti Apa Kapal Boeloengan itu?

MV Boeloengan Nederland tenggelam di kedalaman 18-28 meter di bawah permukaan laut. Lokasinya tepat berada di depan muara Sungai Mandeh. Hasil observasi yang dilakukan TIM PKMPSH UGM April 2016, diketahui bahwa berbagai komponen dan konstruksi kapal masih utuh dan mudah diidentifikasi, seperti bagian haluan, lambung, dek, kabin, tiang, cerobong hingga buritan. Berbagai biota laut seperti terumbu karang tumbuh dan hidup di sekitarnya. Berbagai spesies ikan juga menjadikannya sebagai rumah tempat hidup dan bermain. Kini, setelah lebih 72 tahun tenggelam, dalam konteks pembangunan wisata bahari Kawasan Teluk Mandeh, Kapal Boeloengan menjadi salah satu daya tarik wisata unggulan Sumatera Barat.

Kapal Boeloengan merupakan jenis kapal kargo yang dibuat pada tahun 1915 oleh perusahaan asal Belanda *Koninklijke Pakeetvaart Mijj (KPM)* dan mempunyai dimensi asli 72,6 m x 11,63 m x 3,7 m



**Sketsa perbandingan Kondisi MV Boelongan Nederland dengan situs kapal tenggelam lainnya di Indonesia (Sumber: Tim PKM PSH UGM, 2016)**

(Wrecksite). Namun, hasil pengukuran yang dilakukan oleh TIM PKM UGM pada tahun 2016 dimensi Kapal Boeloengan diketahui sebagai berikut: panjang 73 m, lebar lambung 11 m, lebar buritan 9 m, lebar haluan 10,4 m, tinggi haluan 7 m, tinggi lambung pada empat sisinya 4,4 meter, 2,6 meter, 2,6 meter, 3,6 meter dan tinggi buritan kurang lebih 3,8 meter. Berbagai komponen kapal, seperti cerobong, tiang, gantungan sekoci, jendela, dan kabin juga dapat diidentifikasi dengan mudah.

Semua bagian penting yang relatif lengkap difoto dan divedeo oleh Tim PKM PSH UGM—tentu posisinya sudah dipastikan dan diukur. Mengikuti prinsip pemotretan mosaik. Frame-frame foto tersebut kemudian dirangkai dan dijadikan bahan merekonstruksi di atas computer. Video menjadi bahan pengingat sekaligus cross check. Penyelaman di kedalaman 18 – 28 meter memiliki keterbatasan waktu sehingga alat rekam menjadi wakil dari panca indera para penyelam. Dari proses

itu, maka Kapal Boelongan bias direkonstruksi secara tiga dimensi (3D) dengan akurasi mencapai 70%.

Kapal Boelongan adalah salah satu kapal tenggelam di Indonesia yang terbilang utuh. Hal itulah yang kemudian menjadi alasan dalam beberapa tahun belakangan Kapal Boelongan dipromosikan sebagai objek wisata selam. Terlebih, Teluk Mandeh sebagai lokasi tenggelamnya Kapal Boelongan merupakan salah satu kawasan wisata unggulan nasional yang pernah disebut pemerintah sebagai “Raja Ampat” di Kawasan Barat Indonesia.

Kondisi MV Boelongan Nederland yang relatif utuh dibandingkan dengan situs kapal tenggelam lainnya seperti Indonoor dan USAT. Liberty, sebenarnya juga menarik untuk dikaji secara khusus. Dalam tulisan ini, kami mencoba memberikan beberapa alasan singkat kenapa kondisi Kapal Boelongan masih

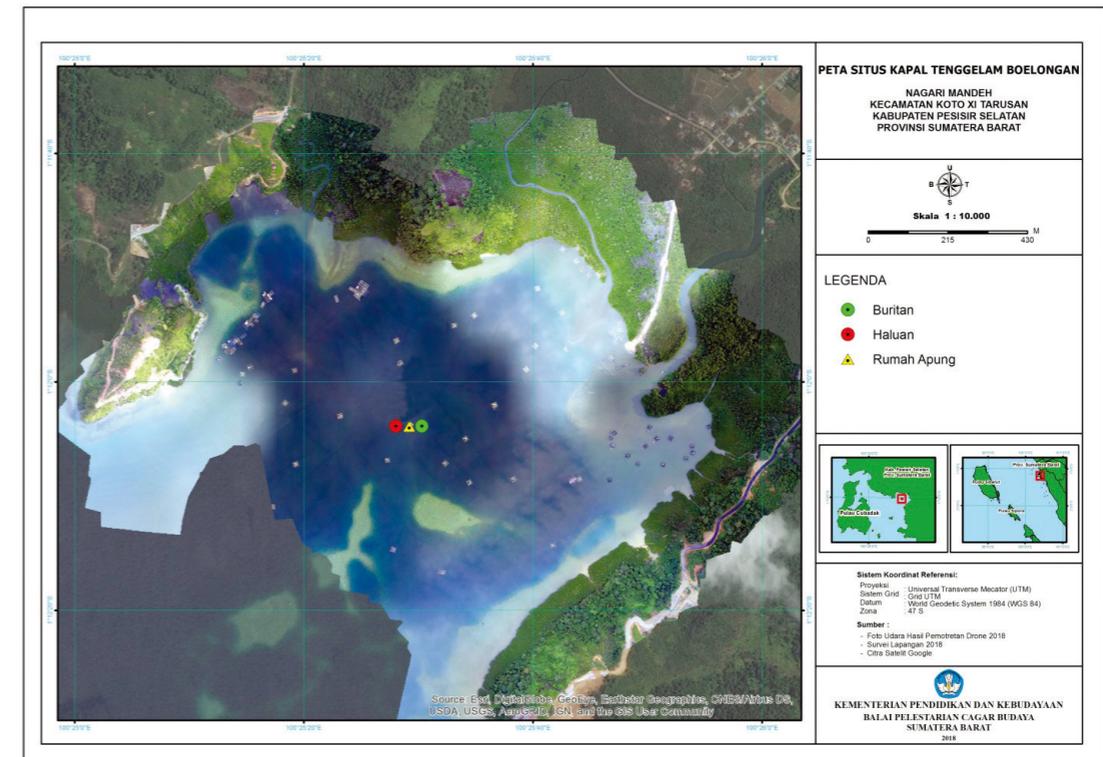
terbilang utuh walau telah tenggelam 72 tahun lamanya.

*Pertama*, hal itu tidak terlepas dari bagaimana kondisi kapal saat pertama kali tenggelam. Di bandingkan kapal-kapal lainnya yang mungkin mengalami kerusakan cukup parah pertama kali tenggelam, Kapal Boeloengan cukup beruntung karena memang sejak awal hanya menalami kerusakan yang relatif sedikit.

*Kedua*, Kapal Boeloengan juga relatif lebih sedikit mengalami tindakan pencurian besi tua. Selain faktor alam seperti arus laut dan proses pelapukan, pencurian besi tua juga merupakan penyebab terbanyak dalam pengrusakan situs kapal tenggelam di Indonesia. Minimnya, pencurian besi tua di Kapal Boeloengan tidak terlepas dari lokasi tenggelamnya yang relatif dekat

dengan perkampungan masyarakat (Nagari Mandeh). Di sisi lain perairan sekitar muara Sungai Mandeh merupakan areal penangkapan ikan dan jalur transportasi utama masyarakat menggunakan perahu, sehingga keberadaan Kapal Boeloengan selalu terpantau oleh masyarakat, baik secara sengaja maupun tidak. Tentu hal ini sangat efektif dalam mencegah adanya pencurian besi kapal. Siapapun yang melakukan pemotongan besi kapal di bawah laut tentu akan mudah diketahui masyarakat.

*Ketiga*, menurut analisis singkat Pak Samsuardi, penyelam senior asal Sumatera Barat, Kapal Boeloengan relatif rendah mengalami proses pelapukan oleh air laut sehingga konstruksi kapal masih kuat. Rendahnya proses pelapukan tersebut, menurutnya karena air laut di lokasi

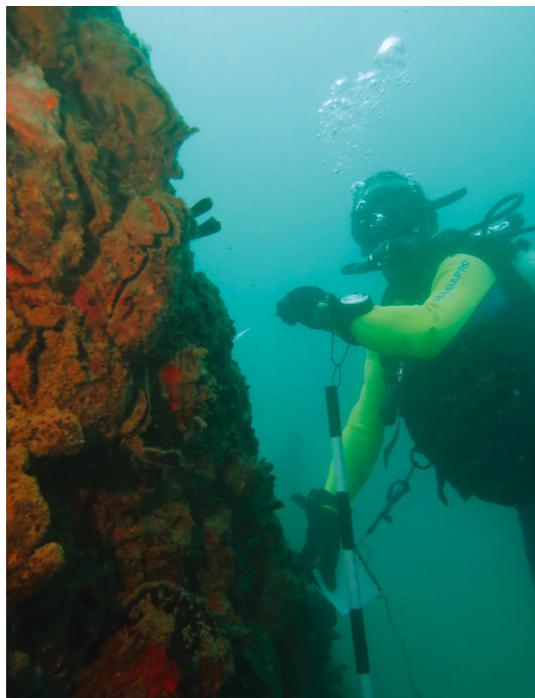


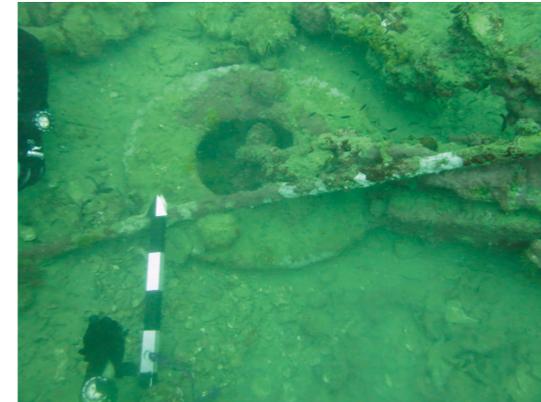
**Teluk Mandeh, lokasi kapal karam, Skala 1 : 10.000 (Dok. PCBM 2018)**

tenggelamnya kapal telah tercampur dengan air tawar yang berasal dari Sungai Mandeh, sehingga kadar garamnya lebih rendah. Mengenai alasan ke tiga ini, tentu penting

untuk dilakukan penelitian lebih lanjut, seperti pengujian kadar garam air di sekitar muara Sungai Mandeh.

### Galeri Foto Proses Penyelaman (Dok. PCBM, 2018)





### Kapal Boeloengan dan Gunung Emas

"Kapal Boeloengan itu mengangkut emas dan rempah dari kawasan Mandeh," kata pemangku adat Nagari Mandeh. Keberadaan kapal Belanda yang tenggelam di Teluk Mandeh itu ternyata menarik perhatian tokoh-tokoh masyarakat. Berbeda dengan versi yang diungkapkan para peneliti dari KKP dan BPCB Batusangkar, tokoh masyarakat di Mandeh ada yang mengkaitkan keberadaan Kapal Boeloengan dengan tambang emas di Salido, sekitar 15 km jaraknya dari Teluk Mandeh.

Di Salido terdapat tambang emas Belanda yang beroperasi sejak abad ke-18. "Agak sulit menghubungkan Salido dengan Kapal Boeloengan yang tenggelam tahun

1942," kata Dr Lindayanti, "sebab tambang Emas di Salido sudah tutup sejak akhir abad ke-19. Pernyataan dosen Jurusan Sejarah Universitas Andalas ini sangat masuk akal, sebab kurun waktunya berbeda.

Namun, berdasarkan penelusuran kami ke Salido, tambang emas di sini tidak benar-benar tutup. Meski Belanda secara resmi sudah menutup tambang emas ini, namun para petambang emas rakyat masih beroperasi hingga sekarang. Bahkan tahun 1980-an masih ramai. Saat ini para penambang yang masih beroperasi bias dihitung dengan jari. Dengan begitu, tafsir pemangku adat dan beberapa pemuka masyarakat Mandeh belum tentu salah. Bisa jadi keberadaan Kapal Boeloengan di sini ada kaitannya dengan pengangkutan emas. Berdasarkan kisah yang pernah kami dengar dari Nias dan Mentawai, kapal-kapal



Bukit emas di Salido, difoto dari bekas gudang emas milik Belanda. Untuk sampai ke puncak bukit itu, perlu 3 - 4 jam berjalan kaki. (Dok. PCBM, 2018)



Terowongan yang diduga sebagai tambang emas di Salido, terungkap saat pelebaran jalan. (Dok. PCBM, 2018)

Belanda banyak yang melakukan barter dengan bangsawan setempat. Emas ditukar dengan budak. Pada masa itu di Nias masih lazim perbudakan, yang disebut dengan Sawuyu atau Binu. Mereka banyak diangkut ke Padang untuk kerja paksa pada perkebunan dan pelabuhan yang dikelola pemerintah Hindia Belanda.

Jejak tambang emas di Salido masih ada beberapa, antara lain pondasi gudang dan terowongan-terowongan bekas galian. Terowongan itu terbuka kembali saat pelebaran jalan menggunakan alat berat. Setidaknya ada dua terowongan yang tersingkap sejak tahun 2015. Namun, hingga saat ini belum satu pun penelitian atau pengecekan dilakukan. Terowongan sangat sempit dan mulutnya dihenangi air sehingga perlu alat khusus untuk masuk. Memperhatikan konsidinya, terowongan yang diduga bekas tambang emas ini tidak aman untuk dimasuki.

### Masyarakat Memandang Kapal Boeloengan

Selama tenggelam lebih setengah abad, masyarakat Nagari Mandeh telah mengetahui keberadaan Kapal Boeloengan secara turun temurun melalui sejarah lisan. Walaupun tidak terlalu mengetahui detail mengenai sejarah dan bentuk kapal, beberapa nelayan dari nagari itu mengaku pernah menyelam secara tradisional di sekitar lokasi kapal untuk mengambil jaringnya yang tersangkut. Mungkin hasil penyelaman seperti itu ditambah cerita yang diterima dari leluhurnya, masyarakat Nagari Mandeh percaya bahwa di Kapal Boeloengan terdapat peti kuno yang masih terkunci tinggalan Belanda, namun dijaga

oleh seekor ikan besar dan roh halus. Kisah ini yang sering diceritakan kembali oleh masyarakat di sana setiap kali ada kegiatan penyelaman di lokasi kapal, baik yang bertujuan untuk penelitian maupun untuk wisata selam.

"Kapal itu dijaga ikan besar," kata Yolanda, mahasiswi sejarah Universitas Andalas angkatan 2015 yang berasal Teluk Mandeh. "Saat saya kecil, ya, percaya, tapi generasi sekarang sepertinya sudah tidak sehingga tidak takut lagi menyelam sekitar sana," lanjutnya.

Mereka juga menyakini, bila ada orang menyelam di sekitar kapal memiliki niat dan perilaku yang tidak baik, maka ia bisa mendapat celaka di saat penyelaman atau di kemudian hari. Secara pribadi penulis dapat menyampaikan, bahwa menyelam di Kapal Boeloengan memang memiliki tantangan tersendiri, selain cerita mistis yang berkembang di masyarakat juga karena kondisi perairan yang tenang memiliki visibility yang buruk sampai 0 meter karena tertutup lumpur tebal. Dari sudut pandang upaya konservasi, cerita mistis dan kondisi lingkungan yang demikian, cukup efektif mencegah adanya tindakan pengrusakan dan eksplorasi berlebihan pada kapal. Saat tim UGM menyelam di bangkai kapal Boeloengan sempat menemukan kotak besi menyerupai peti, namun karena *visibility* dan waktu yang terbatas, tidak sempat meneliti lebih detail.

# Upaya Melestarikan Kapal Tenggelam

Tahun 2014-2016 adalah rentang waktu nama Teluk Mandeh begitu populer di tingkat Nasional, khususnya di wilayah regional Sumatera. Ratusan ribu wisatawan lokal dari daerah sekitar berkunjung ke Teluk Mandeh setiap bulannya. Berbagai kegiatan wisata yang dapat dilakukan di sana antara lain wisata *jetski*, wisata ke pulau-pulau kecil, berkemah, *diving*, *snorkling*, memancing, dan para layang. Bagi pemerintah daerah dan pusat, kegiatan pariwisata bahari Teluk Mandeh cukup menjanjikan untuk menggaet banyak wisatawan mancanegara. Terlebih saat itu Kepala BAPPENAS RI adalah putra daerah

Bersiap menyelami Kapal Boeloengan (Dok. PCBM, 2018)

Sumatera Barat, yakni Andri Nof Caniago, sehingga wacana untuk pembangunan Teluk Mandeh sebagai Kawasan Wisata Bahari Terpadu tingkat Nasional semakin menguat. Teluk Mandeh bahkan dibandingkan dengan “Raja Ampat” untuk bagian Barat Indonesia.

Populernya nama Teluk Mandeh saat itu, selain karena pemandangan alamnya yang indah, juga tidak terlepas dari keberadaan Kapal Boeloengan. Keberadaan kapal masa Perang Dunia II milik Belanda itu menjadi daya tarik sendiri bagi wisatawan yang datang, khususnya para penyelam. Setiap kali ada liputan dari media nasional maupun internasional di Kawasan Teluk Mandeh, cerita tentang potensi wisata selam di Kapal Boeloengan selalu mendapat durasi paling banyak. Kapal Boeloengan adalah kapsul waktu yang mampu merekam sejarah masa lalu, baik di dalam dirinya (bangkai kapal) maupun di luar dirinya berupa cerita, pandangan, dan mitos yang berkembang di masyarakat.

Promosi yang begitu masif seyogyanya perlu diiringi dengan pengelolaan yang baik, khususnya pengelolaan yang berorientasi pada kesejahteraan masyarakat sesuai amanah Undang-Undang. Bicara soal kesejahteraan berarti harus mengikuti cara-cara pemanfaatan yang lestari yang mana harus seimbang antara perlindungan dan pemanfaatan.

### Konsep Pelestarian

Warisan budaya atau yang disebut *cultural heritage* dapat diartikan sebagai sesuatu yang dilestarikan dari generasi masa lalu dan diwariskan kepada generasi sekarang. Kelompok masyarakat yang

diwarisi akan mewarisakannya kembali pada generasi yang akan datang. Dalam pengertian ini, warisan budaya dapat berupa suatu ide, nilai-nilai, maupun benda. Oleh karena itu, warisan budaya mencakup bidang yang sangat luas, karena seluruh karya manusia merupakan budaya (Aksa, 2004). Warisan budaya yang memiliki nilai tertentu dan dilindungi negara disebut cagar budaya.

Warisan budaya merupakan sumber ilham dan daya cipta yang mempunyai kekuatan yang dapat dimanfaatkan untuk membantu dan melindungi bangsa ini dalam menapaki masa depan. Oleh karena arti penting warisan budaya itulah, maka Jaringan Pelestarian Pusaka Indonesia (JPPI) lebih memilih istilah pusaka budaya untuk menyebut warisan budaya. Dalam Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia yang dikeluarkan JPPI tahun 2003, pusaka budaya merupakan bagian dari pusaka Indonesia di samping pusaka alam. Gabungan dari pusaka alam dan pusaka budaya dalam kesatuan ruang dan waktu disebutnya sebagai pusaka saujana.

Dalam kajian arkeologi yang dimaksud warisan budaya tentu saja merujuk pada sesuatu budaya bendawi yang ditinggalkan oleh komunitas di masa lalu. Budaya bendawi di kalangan arkeolog biasa disebut tinggalan budaya atau tinggalan arkeologi, sedangkan budaya bendawi yang dianggap mempunyai nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, dan kebudayaan, dalam bahasa pemerintah disebut dengan benda cagar budaya.

Sebagai sebuah karya manusia, budaya bendawi bukanlah merupakan entitas yang mati, melainkan memiliki nilai-nilai tertentu dan mencerminkan gagasan

dari masyarakat pendukungnya di masa lalu yang dapat diambil hikmahnya untuk pegangan generasi-generasi penerusnya (McGimsey & Davis 1977: 109-10 sebagaimana dikutip Mayer-Oakes, 1990: 52). Demikian pula ketika budaya bendawi yang telah ditinggalkan manusia masa lalu itu masuk ke dalam konteks sistem yang baru, maka pemaknaannya pun mengalami perubahan sesuai dengan konteks sosialnya. Oleh karena itu, meskipun warisan budaya dalam tulisan ini merujuk pada budaya bendawi, namun tidak diartikan sempit sebagai sebuah benda/objek yang berdiri sendiri. Sebagaimana dikemukakan John Carman, warisan budaya terdiri atas tiga komponen, yakni objek atau tinggalan, situs, dan lansekap (Carman, 2001: 30). Artefak dan monumen/bangunan termasuk dalam kategori tinggalan; tempat di mana objek berada atau ditemukan disebut situs; sedangkan lansekap mencakup bentang alam, budaya, dan sosial di sekitar situs (Carman, 2001, 30-39).

Seperti dikemukakan Cleere (1990:10), *many problems in defining that public whose benefit the heritage is being managed, which is multifaceted*. Menurut Cleere, ada tiga kepentingan yang melekat pada warisan budaya, yakni kepentingan akademis, kepentingan ideologis, dan kepentingan ekonomis (Cleere, 1990: 5-10). Kesadaran akan adanya beragam kepentingan yang melekat pada warisan budaya telah mendorong para ahli arkeologi di berbagai belahan dunia untuk mengembangkan bagaimana cara mengelola warisan budaya –sebuah bidang yang sangat berbeda dengan cara kerja disiplin arkeologi murni. Berdasarkan literatur-literatur, pengelolaan warisan

budaya memiliki beragam istilah. Di Eropa umumnya dikenal dengan istilah *Archeological Heritage Management*, di Inggris dikenal dengan *Archaeological Resource Management*; di Amerika menggunakan istilah *Cultural Resource Management* atau mereka sering juga menggunakan istilah *Public-Archeology*; dan di Australia menggunakan istilah *Cultural Heritage Management* (Carman, 2001: 5). Jika membaca buku-buku yang berhubungan dengan itu, walaupun menggunakan istilah yang beragam, namun prinsip dan langkah-langkah pelaksanaannya relatif sama, yakni pelestarian dan pemanfaatan. Di dalam pelestarian dan pemanfaatan tersebut memuat tahap-tahap penelitian, konservasi, dan manajemen.

Pemanfaatan warisan budaya memiliki beberapa cara. Pertama, mengembalikan kepada kondisi awal agar dapat diketahui nilai-nilai asli yang dikandung. Kedua, memperbaiki kondisi yang ada agar dapat diapresiasi oleh pengamat pada masa kini. Ketiga, menyiapkan *setting* baru agar dapat mengapresiasi dirinya sesuai dengan zamannya. Keempat, mengintegrasikan ke dalam sumberdaya lain. Cara pertama dapat dikatakan sudah biasa dilakukan oleh arkeolog terutama terhadap objek berupa candi melalui proyek pemugaran. Sangat berbeda dengan cara pertama, ketiga cara lainnya dapat dikatakan lebih sulit, karena selain harus mempertahankan keaslian juga harus dapat mengakomodasi kepentingan publik sekarang.

Jika memperhatikan kasus-kasus pengelolaan situs arkeologi, problematika mendasar terletak pada persoalan penguasaan dan akses. Penguasaan berarti

kemampuan untuk menentukan kegunaan dan fungsi benda cagar budaya, sedangkan akses adalah peluang untuk menggunakan atau memanfaatkannya. Di Indonesia, sampai saat ini, penguasaan dan penilaian benda cagar budaya mutlak menjadi otoritas pemerintah atau arkeologi-pemerintah, seperti yang nampak dari bunyi dan penjelasan pasal-pasal UU No. 11 tahun 2010. Konsep pengelolaan warisan budaya yang lebih berorientasi pada perlindungan situs sebagai entitas bendawi hampir mewarnai seluruh pengelolaan warisan budaya di Indonesia.

Pada umumnya arkeologi diartikan sebagai ilmu yang mempelajari kehidupan manusia masa lampau melalui tinggalan-tinggalannya. Jika mengikuti pengertian tersebut, maka kedudukan warisan budaya tidak lebih hanya sebagai alat untuk menerangkan masa lalu itu. Akan tetapi, arkeolog mengemban tanggung jawab untuk mempresentasikan masa lalu pada publik. Di sinilah letak pentingnya pengelolaan warisan budaya, seperti yang ditulis Dickens & Hill (1978) dalam Mayer-Oakes (1990: 52):

“We must preserve the resource if we are to benefit from it, we must study it if we are to understand what the benefits can be, and we must translate the knowledge we gain to the public at large. After all, it is with the public that the process begins, and it is with them that it all must ultimately be fulfilled”.

Menurut tulisan di atas, jika ingin mengambil manfaat dari warisan budaya, maka harus melestarikannya, dan jika ingin

memahami manfaat maka harus mempelajarinya, dan setelah itu yang terpenting adalah menerjemahkan pengetahuan yang diperoleh untuk masyarakat. Di sinilah makna kata mabagik, mengangkat apa yang belum diketahui menjadi sumber pengetahuan bagi masyarakat dan bermanfaat tentu saja. Dari pemahaman ini, beragam penelitian yang pernah dilakukan terkait Kapal Boeloengan wajib dipresentasikan kepada publik. Buku ini sebagai salah satu wujud dari tanggung jawab itu yang sudah diamanahkan dalam UU 11/2010 bahwa negara wajib memberikan informasi-informasi tentang cagar budaya pada masyarakat luas.

Seorang ahli lainnya, Brian M. Fagan, berpendapat bahwa pengelolaan warisan budaya adalah sebuah istilah yang berkenaan dengan semua upaya untuk melindungi (*preserve*), memperbaiki kerusakan (*repair damage to the record*), dan mengembalikan (*repatriate*) artefak dan warisan budaya bendawi kepada pemiliknya yang sah (Fagan, 2003: 3). Pemilik warisan budaya yang dimaksud tentu bukan pengguna atau pendukungnya di waktu silam, karena mengembalikan warisan budaya ke konteks sistem masa lalu adalah tidak mungkin. Logika inilah yang mendorong kerja pengelolaan warisan budaya tidak terbatas pada perlindungan situs, melainkan lebih daripada itu adalah menempatkan warisan budaya atau situs pada konteks sosial sekarang, termasuk masalah pemanfaatannya. Pemanfaatan Kapal Boeloengan untuk wisata hanya akan terbatas pada kalangan tertentu. Tidak banyak penyelam yang tertarik pada dunia wreck diving. Oleh sebab itu Kapal Boeloengan akan bernilai dan bermanfaat secara lebih luas bila dilekatkan pada

konteks pengembangan Kawasan Wisata Bahari Terpadu Teluk Mandeh.

Pengelolaan Kapal Boeloengan, terutama dalam pelestariannya, tidak untuk melestarikan pendapat, pandangan, dan pengetahuan tentang masa lampau yang belum tentu kebenarannya. Pengelolaan Kapal Boeloengan tidak ditujukan untuk melestarikan nilai-nilai yang terdapat pada bendawi, karena nilai-nilai itu bukanlah hal yang bersifat statis, tetapi dinamis berkembang seiring dengan dinamika yang terjadi di masyarakat (Tanudirjo, 2000). Oleh karena itu, dalam mengelola Situs Kapal Boeloengan tidak dapat menggunakan cara berpikir yang “arkhais” yang menjebak pada romantisme masa lalu, karena ini adalah perlakuan yang memisahkan dan mengisolasi suatu objek atau warisan budaya dari konteks keseluruhannya.

Dalam konteks tersebut, arkeolog pemerintah (*state archaeologist*) mempunyai peran strategis dalam mengidentifikasi kegunaan dan nilai penting suatu situs dan membaca peluang-peluang pemanfaatannya. Dengan demikian, pengamatan arkeolog tidak terbatas pada situs (artefak dan lingkungan fisiknya), melainkan lebih pada fenomena sosial yang mbingkainya, sehingga dalam mengelola situs Kapal Boeloengan harus menyentuh dimensi historis, sosial, dan lansekap dari situs tersebut. Di sinilah tantangan untuk mengungkap dan menyajikan sejarah dan seluk beluk Kapal Boeloengan pada publik, bukan pada para penyelam semata. Bentuknya bisa beraneka, misalnya museum, leaflete, aplikasi online dan sebagainya sehingga para wisatawan yang tidak bisa menyelam bisa menikmati dan memetik pelajaran dari Kapal Boeloengan.

Meski belum ditetapkan sebagai cagar budaya bawah air, namun karena usia dan nilai sejarah yang dimiliki Kapal Boeloengan, entitas ini wajib diperlakukan sebagai cagar budaya. Dalam UU 11/2010 yang diduga cagar budaya harus diperlakukan sebagai cagar budaya yang harus dilindungi, apalagi berdasarkan kajian, Kapal Boeloengan adalah kapal tenggelam terlengkap yang ada di Indonesia sampai saat ini, bisa disandingkan dengan Liberty di Tulamben Bali; Indonoor di Karimun Jawa; dan Molas Wreck di Manado.

Salah satu tantangan dalam pelestarian cagar budaya bawah air adalah adanya ancaman dari para pemburu harta karun dan besi tua. Selain itu, para penyelam wreck diving juga turut menyumbang pada kerusakan kapal tenggelam. Hal ini setidaknya terungkap dari penelitian Sinatria A di Liberty (2015) dan Ganes Noviandra di Indonoor (2015). Oleh sebab itu, hal penting yang perlu dilakukan sebelum memanfaatkan adalah melindungi terlebih dahulu.

### Melindungi Kapal Tenggelam

Pelestarian menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya pasal 1 ayat 22 adalah upaya dinamis untuk mempertahankan keberadaan Cagar Budaya dan nilainya dengan cara melindungi, mengembangkan dan memanfaatkannya. Pasal 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya menyebutkan bahwa tujuan Pelestarian Cagar Budaya adalah: (1) Melestarikan warisan budaya bangsa dan warisan umat manusia; (2)

Meningkatkan harkat dan martabat bangsa melalui Cagar Budaya; (3) Memperkuat kepribadian bangsa; (4) Meningkatkan kesejahteraan rakyat; dan (5) Mempromosikan warisan budaya bangsa kepada masyarakat internasional. Pasal 53 ayat 3 menyebutkan tata cara Pelestarian Cagar Budaya harus mempertimbangkan kemungkinan dilakukannya pengembalian kondisi awal seperti sebelum kegiatan pelestarian. Ayat 4, Pelestarian Cagar Budaya harus didukung oleh kegiatan pendokumentasian sebelum dilakukan kegiatan yang dapat menyebabkan terjadinya perubahan keasliannya.

Nah, pertanyaannya, bagaimana kita bisa memetik nilai dari kapal milik Belanda yang notabene adalah penjajah? Sebuah entitas selalu bisa dilihat dari banyak sisi. Keberadaan Kapal Boeloengan sangat penting untuk mempertegas letak strategis Teluk Mandeh. "Sebelum Teluk Bayur ada, kapal-kapal Belanda dan kapal lain singgah di sini," kata Pemangku Adat Mandeh. "Sekarang di Carocok masih ada tonggak-tonggak bekas dermaga jaman Belanda dahulu, menjorok ke arah laut," tunjuknya.

Di Nusantara banyak kota-kota tumbuh, tetapi tidak sedikit juga kota-kota yang menurun dan mati. Kotabangun di Kalimantan Timur mati karena tambang Belanda tutup. Di Teluk Mandeh, meski tambang tutup, geliat pelayaran masih ada dengan bukti adanya Kapal Boeloengan itu. Ini mempunyai arti bahwa kawasan Mandeh punya potensi yang ke depan bisa dikembangkan.

Nilai lain yang bisa diungkap adalah terkait peningkatan kesejahteraan masyarakat. Sudah banyak para wisatawan datang dan menyelami Kapal Boeloengan.

Mereka biasa menggunakan jasa kapal dan guide dari mandeh. "Lumayan, mereka para penyelam itu biasa menyewa kapal dari warga kami," kata Wali Nagari Mandeh.

Merespon geliat wisata selam di Kapal Boeloengan, pada tahun 2015, KKP pernah melakukan pelatihan untuk para pemuda lokal. Mereka disiapkan untuk menjadi pemandu wisata selam dengan melakukan sertifikasi. Untuk menindaklanjuti pelatihan ini, KKP membangun rumah apung di atas titik Kapal Boeloengan dan membantu beberapa set peralatan selam dilengkapi kompresor. Peralatan tersebut sekarang dikelola pemerintah Nagari Mandeh.

Kembali ke soal pelestarian yang di dalamnya ada unsur perlindungan, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 memberi batasan perlindungan sebagai upaya mencegah dan menanggulangi dari kerusakan, kehancuran, atau kemusnahan dengan cara Penyelamatan, Pengamanan, Zonasi, Pemeliharaan, dan Pemugaran Cagar Budaya. Penyelamatan adalah upaya menghindarkan dan/atau menanggulangi Cagar Budaya dari kerusakan, kehancuran, atau kemusnahan. Penyelamatan Cagar Budaya dilakukan untuk mencegah kerusakan karena faktor manusia dan/atau alam yang mengakibatkan berubahnya keaslian dan nilai-nilai yang menyertainya. Pengamanan adalah upaya menjaga dan mencegah Cagar Budaya dari ancaman dan/atau gangguan. Pengamanan dilakukan untuk menjaga dan mencegah Cagar Budaya agar tidak hilang, rusak, hancur, atau musnah. Pengamanan Cagar Budaya harus memperhatikan pemanfaatannya bagi kepentingan sosial, pendidikan, pengembangan ilmu pengetahuan, agama, kebudayaan,

dan/atau pariwisata.

Meski kedalaman laut memiliki kekuatan melindungi secara alami, namun kerusakan dan ancaman terhadap Kapal Boelangan tetaplah terjadi. Nia Nailul Hasanah yang konsen pada kapal Boeloengan sejak tahun 2006 berharap situs ini segera ditetapkan sebagai cagar budaya bawah air. "Saya sangat berharap Kapal Boelangan bias ditetapkan sebagai situs cagar budaya," kata Nia. "Ini bias jadi yang pertama di Indonesia," tegasnya.

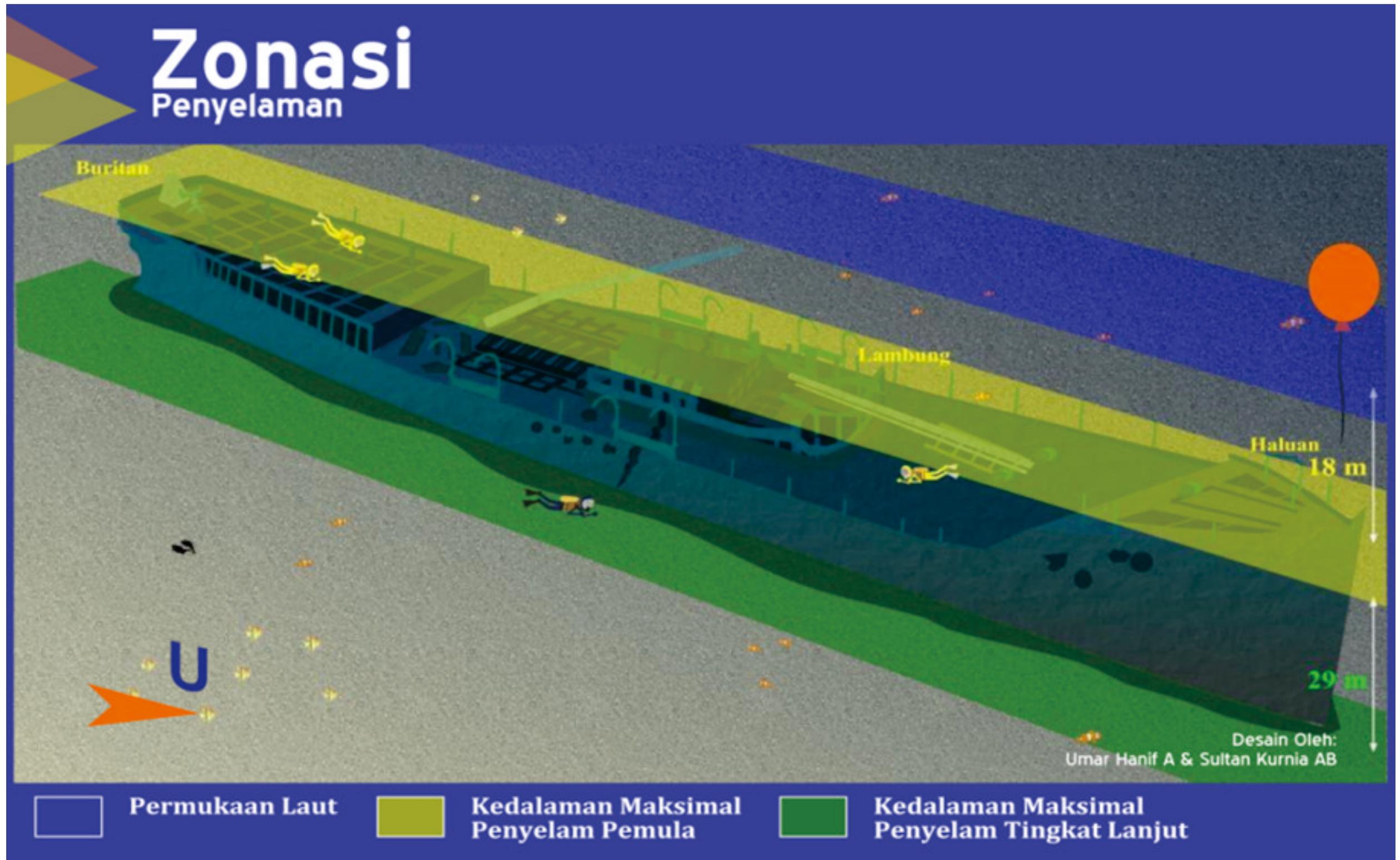
Kementrian Kelautan dan Perikanan juga memiliki perangkat hukum untuk melindungi Kapal Boeloengan. Salah satu pasal dalam UU 17/2018 tentang Konservasi Wilayah Pesisir disebutkan bahwa "situs kapal tenggelam yang memiliki nilai historis dan arkeologis harus dilindungi dan ditetapkan sebagai Kawasan Konservasi Maritim." Nia merasa optimis, dengan perlindungan ganda ini, Kapal Boelangan di Teluk Mandeh akan lestari. "Bisa dimanfaatkan secara berkelanjutan," katanya menutup wawancara.

Bentuk perlindungan yang cocok dan penting diprioritaskan untuk Kapal Boeloengan adalah Zonasi, yaitu penentuan batas-batas keruangan Situs Kapal Boeloengan sesuai dengan kebutuhan. Perlindungan Kapal Boeloengan dilakukan dengan menetapkan batas-batas luasannya dan pemanfaatan ruang melalui sistem zonasi berdasarkan hasil kajian. Pemanfaatan zona pada Kapal Boeloengan dapat dilakukan untuk tujuan rekreatif, edukatif, apresiatif, dan penelitian. Sistem Zonasi mengatur fungsi ruang pada situs tempat Kapal Boeloengan ditemukan, secara vertikal maupun horizontal. Sistem Zonasi dapat terdiri atas:

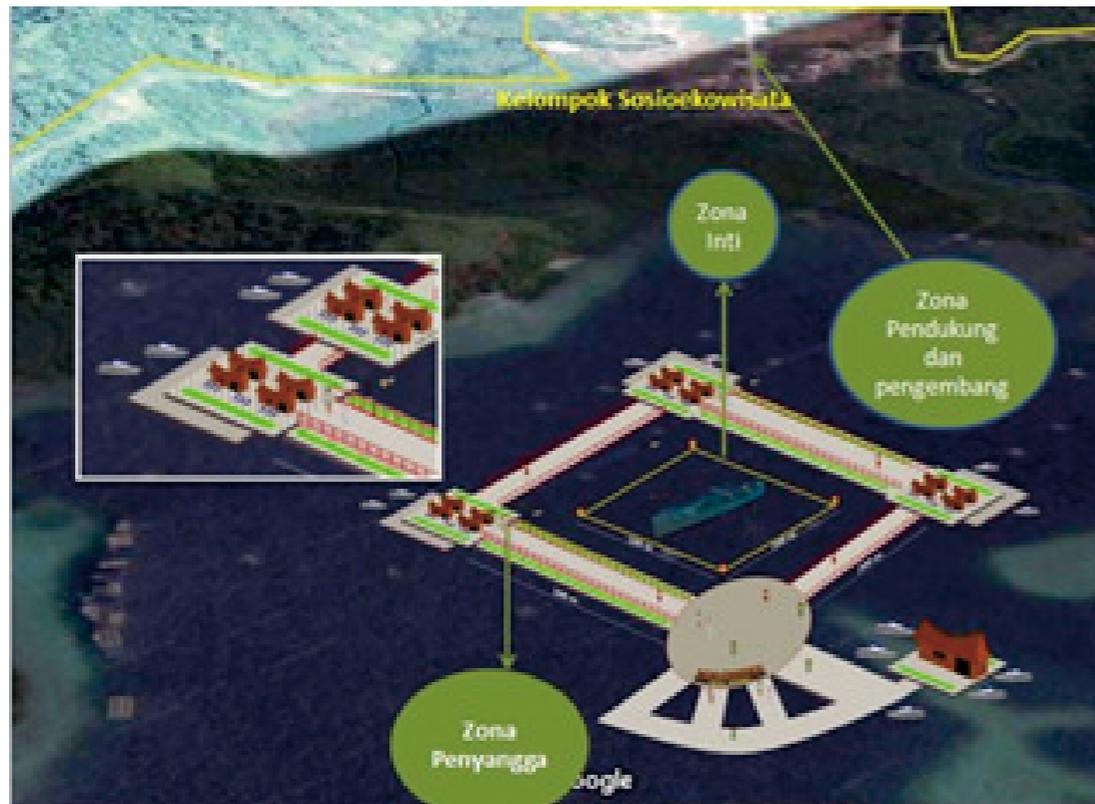
Zona inti; Zona penyangga; Zona pengembangan; dan/atau Zona penunjang. Penetapan luas, tata letak, dan fungsi zona ditentukan berdasarkan hasil kajian dengan mengutamakan peluang peningkatan kesejahteraan rakyat.

Peta Zonasi pernah dibuat dan disarankan oleh Tim PKM UGM pada tahun 2016. Zona inti memiliki luas sekitar 100 meter persegi. Zona ini tepat diatas lokasi bangkai Kapal Boeloengan. Ditandai dengan pemasangan bola dan tali warna kuning di empat sudutnya. Pada zona ini hanya boleh dilakukan aktifitas penyelaman dan bebas dari aktivitas nelayan serta pembangunan apapun. Tujuannya adalah memberi ruang bebas bagi penyelam terutama di permukaan laut dan mengurangi tekanan pada bangkai kapal dibawah laut. Sebelumnya pemerintah daerah menempatkan ponton atau rumah apung tepat diatas bangkai kapal. Hal ini dalam aturan teknis penyelaman sangat berbahaya bagi penyelam saat naik kepermukaan, terutama bagi tingkat pemula, yaitu potensi tersangkut pada bagian lantai ponton yang ditumbuhi karang tajam.

Zona Penyangga Memiliki luas sekitar 200 meter persegi yang berjarak 50 meter dari zona 1. Zona ini khusus untuk kegiatan wisata ponton atau rumah apung yang disewa oleh wisatawan baik perorangan maupun kelompok. Ponton berfungsi sebagai tempat istirahat, penyimpanan barang-barang serta tempat turun penyelam ke Kapal Boeloengan. Semua peralatan selam yang dibutuhkan telah tersedia disini. Ponton didesain dengan arsitektur rumah adat minang agar memberikan kesan lokal minangkabau. Terbuat dari bahan ramah lingkungan dan



Zonasi berdasarkan kemampuan atau kompetensi penyelam (Sumber: Tim PKM PSH UGM, 2016)



Desain zonasi wilayah (Sumber: Tim PKM PSH UGM, 2016)

antar ponton di hubungkan dengan jembatan yang terbuat dari bambu.

Ponton dikelola penuh oleh kelompok sosioekowisata Nagari Mandeh dengan bimbingan dan di bawah pengontrolan pemerintah. Sebagai zona peyangga zona ini juga berfungsi sebagai pelindung penyelam yaitu mencegah kapal nelayan melaju disekitarnya dan mencegah aksi pencurian pada besi kapal dari jalur kapal Kapal Boeloengan. Sebelumnya tanpa adanya ponton perahu nelayan bebas melaju disekitar area penyelaman sehingga sangat berbahaya bila menabrak penyelam di permukaan maupun didalam laut.

Zona Pengembangan atau Pendukung memiliki luas di atas zona penyangga melingkupi area muara Sungai Mandeh dan permukiman masyarakat. Zona

pendukung berfungsi sebagai tempat penyediaan fasilitas serta kegiatan yang mendukung wisata selam seperti *Dive Center* sebagai penyedia peralatan selam, rumah makan, MCK, penginapan dan juga sarana komunikasi. Zona ini juga menjadi jalur perahu nelayan dari dermaga ke ponton sebagai pengangkut wisatawan maupun peralatan selam. Pada zona ini juga berbagai objek dan atraksi wisata lainnya disediakan seperti wisata budaya penampilan kesenian dan upacara adat, wisata kuliner makanan khas setempat dan wisata alam air terjun sungai gemuruh dan *trekking* hutan.

## Kebijakan dan Regulasi

Zonasi seyogyanya tidak hanya berhenti pada kajian, melainkan ditindaklanjuti dalam bentuk kebijakan dan regulasi. Penetapan zonasi harus dilakukan segera setelah penetapan status cagar budaya bawah air. Adapun regulasi meliputi pengorganisasian pengelola, pembentukan kelompok masyarakat sosioekowisata, hingga aturan yang menjelaskan hal teknis seperti ketentuan waktu dan jumlah penyelaman dalam sehari, perizinan dan alur melakukan penyelaman, harga biaya wisata selam, jasa perahu dan penginapan hingga aturan mendirikan usaha baik oleh masyarakat lokal maupun investor. Dalam pembuatan aturan tersebut harus melibatkan semua lembaga yang terkait mulai dari pemerintah pusat seperti Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional, Pemerintah Daerah Provinsi Sumatera Barat, Kabupaten Pesisir Selatan, akademisi, hingga masyarakat Nagari Mandeh sendiri.

Kasus wisata selam di USAT Liberty, Tulamben, Bali terdapat 300-500 orang yang melakukan penyelaman tiap harinya, bahkan dalam satu waktu bersamaan terdapat 100 orang yang menyelam di sekitar kapal. Hal ini ikut memberi dampak kerusakan lebih cepat pada konstruksi kapal. Kerusakan tersebut diakibatkan oleh gerakan penyelam yang berlebihan dan menyentuh bangkai kapal sehingga membuat beberapa komponen terlepas dan jatuh. Banyaknya penyelam disekitar kapal juga membuat meningkatnya tingkat keasinan air laut yang dihasilkan oleh

penyelam yang buang air kecil (air seni). Tingginya keasinan air laut membuat potensi korosi besi kapal juga semakin tinggi.

Untuk mencegah hal tersebut terjadi pada Kapal Boeloengan, kami merekomendasikan jumlah penyelam dalam satu hari maksimal 50 orang dan dalam waktu bersamaan maksimal 15 orang. Pembatasan 50 orang didasarkan pada waktu menyelam hanya dari pukul 06.00-12.00 WIB. Di atas pukul 12.00 siang tidak direkomendasikan mengingat jarak pandang di dalam laut yang kurang jelas akibat sedimentasi mulai bergerak dari muara Sungai Mandeh. Dalam waktu 6 jam tiap kelompok penyelam dapat melakukan penyelaman dua kali dengan lama di dalam laut sekitar 30-50 menit dan waktu istirahat sekitar 2 jam. Di samping itu batasan kedalaman untuk penyelam pemula adalah di atas kapal 18 meter sedangkan tingkat lanjut dapat hingga kebagian-bagian dalam kapal di kedalaman 28 meter. Hal ini sesuai dengan aturan penyelaman internasional. Dalam melakukan penyelaman harus didampingi oleh pendamping profesional yang telah disediakan kelompok sosioekowisata Teluk Mandeh.

Penetapan tarif wisata penting dilakukan untuk mencegah monopoli dan penipuan yang dilakukan oknum masyarakat pada wisatawan. Hal ini biasa terjadi di mana-mana di Indonesia, terutama untuk daerah yang mulai pariwisatanya berkembang. Penetapan harga tersebut diterapkan atas hasil kesepakatan bersama pengurus kelompok penggiat wisata Teluk Mandeh, pemerintah dan masyarakat umum. Penetapan tarif wisata bersifat kondisional, artinya dapat

berubah sesuai perkembangan ekonomi yang terjadi.

Prinsip pariwisata berkelanjutan memang lebih menekankan pada pelibatan masyarakat yang lebih masif, namun peran investor dalam menggerakkan kegiatan wisata yang lebih cepat dan baik juga perlu diakomodir. Maka, direkomendasikan regulasi yang mengatur kesempatan orang luar Nagari Mandeh berinvestasi, yaitu hanya bisa menanamkan modal namun tanah dan pengelolaan terutama secara teknis dilakukan oleh masyarakat setempat. Penempatan masyarakat dalam pengelolaan ini tentu disesuaikan dengan pengetahuan dan kemampuannya masing-masing.

Saat ini di kawasan Carocok Tarusan sedang marak dilakukan reklamasi oleh masyarakat setempat. Kawasan pemukiman dekat tempat pelelangan ikan, yang semula rawa dengan rumah panggung, kini sedang dalam proses ditimbun tanah. Penimbunan dilakukan menggunakan tanah terutama bekas pembukaan/pelebaran jalan ke arah Nagari Mandeh. Proses reklamasi ini membuat sampah, yang semula hanyut karena pasang-surut, menjadi terjebak di tengah permukiman. Jika hendak dikembangkan untuk pariwisata, masalah sampah ini hendaknya diatur dari sekarang.

Struktur organisasi atau kelembagaan menjadi sangat penting, karena akan mengontrol, melaksanakan hingga mengevaluasi semua konsep pengelolaan yang telah dilakukan. Sebuah konsep pengelolaan yang bagus juga harus dijalankan oleh organisasi/kelembagaan yang bagus pula dengan sifat profesional, tanggung jawab, dan terbuka. Mengingat

Kapal Boeloengan berada di kawasan yang menjadi tanggung jawab beberapa departemen dan lembaga pemerintahan, maka komunikasi dan koordinasi yang baik-lancar adalah kunci kesuksesannya. Komunikasi dan koordinasi tersebut harus dilakukan melalui dua arah yaitu dari pusat ke daerah, dari daerah ke pusat. Banyak kasus yang dapat dijadikan pelajaran terhambatnya pengelolaan cagar budaya hanya karena konflik kepentingan antar lembaga atau instansi. Maka untuk mencegah terjadi hal serupa dapat dibuat kerangka susunan instansi dan lembaga yang terkait dalam pengelolaan Kapal Boeloengan sesuai tupoksinya masing-masing.

Kerjasama antarlembaga di Kawasan Mandeh sudah sangat baik dan bisa jadi contoh untuk kawasan lain. Kementrian dan Kelautan serta Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan sudah melakukan kerjasama dan saling dukung untuk beberapa kegiatan di kawasan Mandeh, antara lain penelitian dan lomba fotografi bawah air. Ketika kegiatan dilakukan masing-masing, mereka selalu berkoordinasi dan bertukar informasi dengan sangat baik dan transparan.

Dalam mengembangkan wisata bahari terpadu di Mandeh seyogyanya mengusung konsep berkelanjutan. Karenanya, keikutsertaan masyarakat menjadi perhatian besar. Berdasarkan wawancara dengan tokoh masyarakat setempat didapatkan informasi selama ini telah terbentuk kelompok ekowisata masyarakat Mandeh. Namun kelompok tersebut belum berfungsi dengan baik, karena tidak jelasnya fungsi dan tupoksi kerjanya. Pembimbingan dan pengawasan dari pemerintah perlu dilakukan. Fasilitas yang pernah diberikan, antara lain dalam

bentuk rumah apung dan perangkat selam perlu ditindaklanjuti dengan pendampingan sehingga bisa berjalan sesuai harapan.

### Gagasan untuk Wisata Bahari Terpadu

Pengembangan adalah peningkatan potensi nilai, informasi, dan promosi Cagar Budaya serta pemanfaatannya melalui Penelitian, Revitalisasi, dan Adaptasi secara berkelanjutan serta tidak bertentangan dengan tujuan Pelestarian. Revitalisasi adalah kegiatan pengembangan yang ditujukan untuk menumbuhkan kembali nilai-nilai penting Cagar Budaya dengan penyesuaian fungsi ruang baru yang tidak bertentangan dengan prinsip pelestarian dan nilai budaya masyarakat. Revitalisasi potensi Cagar Budaya memperhatikan tata ruang, tata letak, fungsi sosial, dan/atau lanskap budaya asli berdasarkan kajian. Revitalisasi dilakukan dengan menata kembali fungsi ruang, nilai budaya, dan penguatan informasi tentang Cagar Budaya. Revitalisasi Cagar Budaya harus memberi manfaat untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan mempertahankan ciri budaya lokal.

Mengingat kapal tenggelam itu termasuk dalam kategori minat khusus, maka kiranya perlu dikaitkan dengan multiple destination, yakin konsep yang menawarkan banyak objek dan atraksi wisata dalam satu kegiatan. Konsep ini bertujuan untuk membuka lebih banyak lapangan pekerjaan, pemerataan ekonomi masyarakat dan memberikan paket wisata lengkap pada wisatawan.

Dalam pengelolaan cagar budaya, konsep ini juga bertujuan untuk melindungi

objek utama Kapal Boeloengan dari eksploitasi yang berlebihan untuk kegiatan wisata. Bagaimanapun, eksploitasi yang berlebihan akan berdampak pada kerusakan objek kapal dan melanggar Undang-undang Cagar budaya. Konsep multiple destination dalam rangka melindungi Cagar Budaya dari eksploitasi berlebihan telah diterapkan dan berjalan sukses di beberapa wilayah diantaranya Angkor Watt, Kamboja.

Dalam kegiatan wisata selam Kapal Boeloengan kami berharap berbagai objek dan atraksi wisata lain bisa dikembangkan, seperti wisata seni budaya masyarakat Mandeh dengan Tari Pasambahan, Tari Piring, Tari Gelombang. Agrowisata seperti kegiatan bersawah dan berkebun bersama masyarakat Mandeh. Wisata alam mengunjungi air terjun Sungai Gemuruh dan hiking di pedalaman hutan Nagari Mandeh yang masih asri. Tidak ketinggalan juga wisata kuliner dengan menikmati masakan khas masyarakat setempat yang terkenal dengan cita rasanya enak seperti rendang, sate padang, dendeng dan makanan tradisional lainnya. Selain itu juga olah raga petualangan yang tak kalah menarik dengan selam, yaitu paralayang. Untuk mengakomodir dan mengatur semua kegiatan wisata di atas dengan baik, maka penting untuk menentukan zonasi wilayah. Zonasi wilayah dibuat berdasarkan kebutuhan kegiatan wisata, dengan mempertimbangkan kondisi lingkungan serta mengacu pada Undang-Undang RI tentang cagar Budaya.

*Multiple destination* ini tentu saja harus dibatasi pada yang setema agar tidak melebar dan kehilangan roh. Tema yang paling strategis adalah wisata alam dan sejarah budaya. Untuk objek sejarah lain,



**Kawasan Teluk Mandeh merupakan surga bagi para penggemar paralayang. Akses tempat take off dan landing sangat mudah bias dijangkau jalan aspal yang lebar dan mulus. (Dok. PCBM, 2018)**

yang unik adalah Benteng Singkuk yang berada di pulau nan indah. Benteng ini sudah banyak dikunjungi wisatawan. Fasilitas dermaga pun sudah dibangun pemerintah di sini. Yang penting dilakukan adalah menciptakan atraksi sehingga wisatawan bisa memetik pelajaran dari sini.

### **Pengembangan Fasilitas Publik dan Infrastruktur Pendukung**

Penyediaan dan pengembangan fasilitas publik dan infrastruktur mutlak

diadakan untuk mendukung kegiatan wisata serta memberi kenyamanan pada wisatawan seperti penginapan, MCK, sarana komunikasi terutama internet. Penyediaan penginapan pada tahap awal dapat berupa *homestay* sederhana yang menggunakan rumah masyarakat. Proses pembenahan *homestay* bisa melibatkan arsitek-arsitek melalui sayembara bedah kamar. Pada jangka panjang pembangunan *homestay* perlu dilakukan namun dengan arsitektur dan konstruksi yang mengangkat nilai-nilai budaya setempat, seperti penggunaan desain atap bagonjong pada



**Dua anak sedang membangun benteng pasir dengan latar belakang Benteng Pulau Cingku. Hal ini menginspirasi untuk menciptakan atraksi wisata sejarah yang menarik, misalnya Festival Benteng Pasir. (Dok. PCBM, 2018)**



**Benteng Pulau Cingku. (Dok. PCBM, 2018)**

rumah gadang. Penggunaan bahan pun juga menggunakan bahan ramah lingkungan dan mudah didapatkan didaerah sekitar, salah satunya adalah kayu dan bambu.

Hal lain perlu disediakan adalah toko dan warung yang menjual berbagai kerajinan tangan, produk masyarakat sebagai oleh-oleh. Sebagaimana prinsip pariwisata, bahwa kegiatan wisata utamanya ada tiga yaitu *something to see* yaitu melihat kapal, pemandangan alam, dan keunikan sosial budaya masyarakat Mandeh dan sekitarnya. *Something to do* dengan melakukan penyelaman, mengikuti upacara adat dan tarian setempat, dan *something to buy* belanja barang-barang

untuk oleh-oleh. Ke depan direkomendasikan membuat pusat jajanan di lokasi paling strategis. Pusat jajanan tersebut nantinya yang menjual berbagai hasil kerajinan dan produk masyarakat setempat seperti miniatur kapal MV. Boleongan Nederland, kaos, makanan khas rendang, alat musik rabab khas daerah Pesisir selatan dan lain-lain.

## Catatan Akhir

Dari kacamata pelestarian cagar budaya, Kapal Boeloengan ibarat seperti kapsul waktu. Ia menyimpan rekaman sejarah masa silam, khususnya tentang pelayaran antarpulau pada masa pemerintah Kolonial Belanda. Dikatakan kapsul sebab kapal ini relatif utuh. Beda dengan kapal tenggelam lainnya yang sudah habis dijarah, Kapal Boeloengan dilindungi oleh kekuatan mitos yang berkembang di kalangan masyarakat Mandeh. Lokasi tenggelamnya kapal tersebut masih dianggap angker. Ada ikan besar jejjadian yang menjaga kapal tersebut di dasar laut.

Sebagaimana hanya kapsul, jika kulit pembungkus pecah, rasanya akan pahit. Itu yang dirasakan sebagian besar awam. Untuk apa melestarikan peninggalan penjajah? Mereka kan jahat. Biarkan saja rusak. Ya, memang terasa pahit bila kita memikirkan apa yang telah dilakukan Belanda pada kita selama 350 tahun. Kekayaan dikeruk. Penduduk pernah disuruh kerja paksa. Tokoh-tokoh yang melawan dibunuh atau dibui. Benar, memang pahit rasanya jika mengengitu.

Namun, kapsul juga bisa menyembuhkan ketika kita meyakini itu sebagai obat. Kapal Boeloengan adalah satu dari sekian kapal pada jamannya yang melayani pelayaran antarpulau di Nusantara. Belanda dikenal sebagai penyelenggara jasa pelayaran terbaik di dunia. Mereka bergerak sangat efektif dan efisien. Jadwal pelayaran selalu tepat

waktu, padahal alat navigasi dan komunikasi saat itu sangat terbatas dibanding sekarang. Kita bisa menjadikan Kapal Boeloengan sebagai monumen peringatan agar pelayaran sekarang bisa lebih baik. Tol Laut yang digelorkan pemerintah sekarang sudah dirintis sejak jaman Hindia Belanda dahulu. Saat ini mestinya kita bisa lebih baik, karena teknologi sudah makin canggih.

Kapsul juga bisa menjadi suplemen, yang menyehatkan. Kawasan Mandeh telah ditetapkan menjadi kawasan wisata bahari terpadu. Kapal Boeloengan bisa dijadikan sebagai salah satu objek wisata unggulan di kawasan ini. Buku kecil ini sudah memberi porsi yang cukup besar untuk upaya perlindungan dan pengembangannya menjadi objek wisata minat khusus yang terintegrasi dengan objek-objek lainnya di dalam kawasan maupun luar kawasan Teluk Mandeh sejauh terjangkau. Oleh karena itu, kami memakai istilah *mambangkik kapa tarandam*. Maksudnya adalah mengangkat kembali kapsul waktu yang terendam di dasar laut selama puluhan tahun. Tujuannya untuk menjadi suplemen yang menyehatkan, baik untuk upaya-upaya pelestarian, maupun untuk pengembangannya menjadi objek wisata bahari.

Semoga buku kecil ini bermanfaat.

## Daftar Pustaka

- Aksa, Laode Muhammad. 2004. "Integritas Sumberdaya Budaya Arkeologi dan Pembangunan". <http://www.arkeologi.com>.
- Alasuutari, Pertti. 1993. *Researching Culture: Qualitative Methode and Cultural Studies*. Sage Publications. London.
- Biomstad, Margareta. 1990. "The ICOMOS Internasional Committee on Archaeological Management (ICAHM)". dalam Henry F. Cleere (Ed.). *Archaeological Heritage Management in The Modern World*. Unwim-Hyman. London. Hlm. 70-78.
- Byrne, Denis, Helen Brayshaw dan Tracy Ireland. t.t. *Social Significance a Discussion Paper*. NSW National Park and Wildlife Service. Research Unit Cultural Heritage Division. Hurstville.
- Carman, John. 2001. *Archaeology and Heritage: An Introduction*. Continuum. London-New York.
- Cleere, Henry F. 1990. *Archaeological Heritage Management in The Modern World*. Unwim-Hyman. London.
- Cotter, Maria; Bill Boyd dan Jane Gardiner. 2001. *Heritage Landscapes: Understanding Place and Communities*. Southern Cross University Press. Lismore, Australia.
- Darvil, Timothy. 1995. "Value System in Archaeology". Dalam Malcolm A. Cooper dkk. *Managing Archaeology*. Routledge. London and New York. Hlm. 40 – 50.
- Fagan, Brian, M. 2003. *Recent Trends In Archaeology*. <http://www.arkeologi.com>.
- Fisher, Simon dkk. 2001. *Mengelola Konflik: Keterampilan dan Strategi untuk Bertindak*. Terjemahan oleh S.N. Kartiaksari. The British Council. Jakarta.
- Forman, Richard T. T. dan Michel Gordon. 1986. *Landscape Ecology*. John Wiley & Sons. New York – Chichester – Brisbane – Toronto – Singapore.
- Hodder, Ian. 1989. *Reading the Past: Current Approaches ti Interpretation in Archaeology*. Cambridge University Press.
- Howard, Peter. t.t. *Heritage: Management, Interpretation, Identity*. Continuum. London-New York.
- Lipe, William D. 2002. "Public Benefit of Arcaheological Research" dalam Barbara J. Little (ed.). *Public Benefits of Archaeology*. University Press of Florida. United States of America. Hlm. 20-30.
- Mayer-Oakes. 1990. "Science, Service and Atewardship – a Basis for the Ideal Arcaheology of the Future". Dalam H. F. Cleere (Ed.). *Archaeological Heritage Management in the Modern World*. Unwim-Hyman. London.
- Praetzellis, Adrian. 2002. "Neat-Stuff and Good Stories: Interpreting Historical Arcaheology in Two Local Communities". dalam Barbara J. Little (ed.). *Public Benefits of Archaeology*. University Press of Florida. United States of America. Hlm. 51-58.
- Tanudirjo, Daud Aris. 1995. "Kajian Budaya Bendawi Modern dan Arkeologi". Dalam *Artefak* No. 15. Himpunan Mahasiswa Arkeologi Fakultas Sastra UGM. Yogyakarta. Hlm. 12 – 21.
- Tanudirjo, Daud Aris. 1998. "Cultural Resource Management sebagai Manajemen Konflik". Dalam *Artefak* NO. 19. Himpunan Mahasiswa Arkeologi Fakultas Sastra UGM. Yogyakarta. Hlm. 14 – 18.
- Hasanah, R. Kusumah, K. Husri, S. dan Kepel, T. Kapal tenggelam Kapal Boeloengan di Kawasan Mandeh, Lingkungan Sekitarnya, dan Kemungkinan Pengembangannya dalam *Karakteristik Sumberdaya laut dan Pesisir*, vol. 160 (2), (2015), hal. 84-85.
- Hasanah, R. Kusumah, K. Husri, S. dan Tahir, Z. *USAT Liberty Tulamben : Ancaman Lingkungan, Manusia, dan Rekomendasi Upaya Pelestariannya*, (2013), hal. 13.
- Tanudirjo, D.A. 1998. "CRM sebagai Manajemen Konflik" dalam *Majalah Artefak* No. 19 (1998).
- Saptono, N. "Penelitian Pengembangan Sumberdaya Arkeologi mengenai Konsep Pengelolaan Berbasis Pembangunan Berkelanjutan" dalam *Makalah Pertemuan Ilmiah Arkeologi*, (2012), hal. 7-10.
- UNWTO, "Sustainable Tourism for Development Guidebook," Madrid (2013).
- ASEAN, "ASEAN Tourism Strategic Plan 2016-2025," 2015.
- UNWTO, "Sustainable Tourism for Development Guidebook," Madrid (2013).
- UNWTO, "Sustainable Tourism for Development Guidebook," Madrid (2013).
- Pangestu, M. E., "Kata Pengantar Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Republik Indonesia" dalam *Rencana Strategis Pariwisata Berkelanjutan dan Green Jobs untuk Indonesia*. Jakarta : International Labour Organization, 2012.
- Undang-undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan
- Wrecksite.com diakses pada 14 Juni 2016.
- Hasanah, R. Kusumah, K. Husri, S. dan Kepel, T. "Kapal tenggelam Kapal Boeloengan di Kawasan Mandeh, Lingkungan Sekitarnya, dan Kemungkinan Pengembangannya" dalam *Karakteristik Sumberdaya laut dan Pesisir*, vol. 160 (2), (2015), hal. 90.