

IDENTIFIKASI SITUS KAPAL UAP DI PERAIRAN PULAU SAGORI TAHUN 1980

Dwi Sumaiyyah Makmur, M.Hum
Universitas Khairun
email : dwi.sumaiyyah14@gmail.com

Abstrak

Pulau Sagori merupakan salah satu pulau yang memiliki banyak peristiwa sejarah “jalur rempah”. Di balik keindahan alamnya, juga menyimpan warisan budaya bawah air. Pulau Sagori menjadi tempat persinggahan armada Belanda yang dipimpin oleh Peter Bot, ketika menyerang Kesultanan Buton. Keberadaan kapal karam di Pulau Sagori diyakini sebagai kapal VOC yang terdapat dalam naskah Belanda akan kecelakaan armada VOC di Perairan Pulau Kabaena, Maret - Mei tahun 1650. Hasil survei menunjukkan bahwa kapal karam tersebut diindikasikan berupa kapal uap berjenis kapal barang dan penumpang (*Cargo passenger ship*). Sehingga muncul keraguan mengenai informasi tersebut. Tulisan ini menguji hipotesa apakah ada kaitannya data sejarah yang dimaksud dengan tinggalan kapal karam di perairan Pulau Sagori. Ditemukan beberapa perbedaan antara kapal VOC dalam naskah Belanda dengan Kapal Uap Reijnst di Perairan Pulau Sagori. Hal ini dapat dilihat dari segi tahun pembuatan, konstruksi, jenis kapal, jumlah kapal dan sebab karamnya kapal tersebut. Sehingga mematahkan asumsi penduduk setempat dan sejarawan yang meyakini terkait kapal karam tersebut. Berdasarkan hasil identifikasi menunjukkan bahwa Situs Kapal Uap Reijnst dibangun pada tahun 1890 oleh perusahaan pelayaran kerajaan yakni *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM). Kapal Reijnst karam pada tahun 1891 akibat menabrak gusung karang. Pemberitaan karamnya Kapal Reijnst tersebut dimuat di beberapa koran-koran Belanda.

Kata Kunci : Pulau Sagori, Kapal Uap Reijnst, Kapal Karam

Abstract

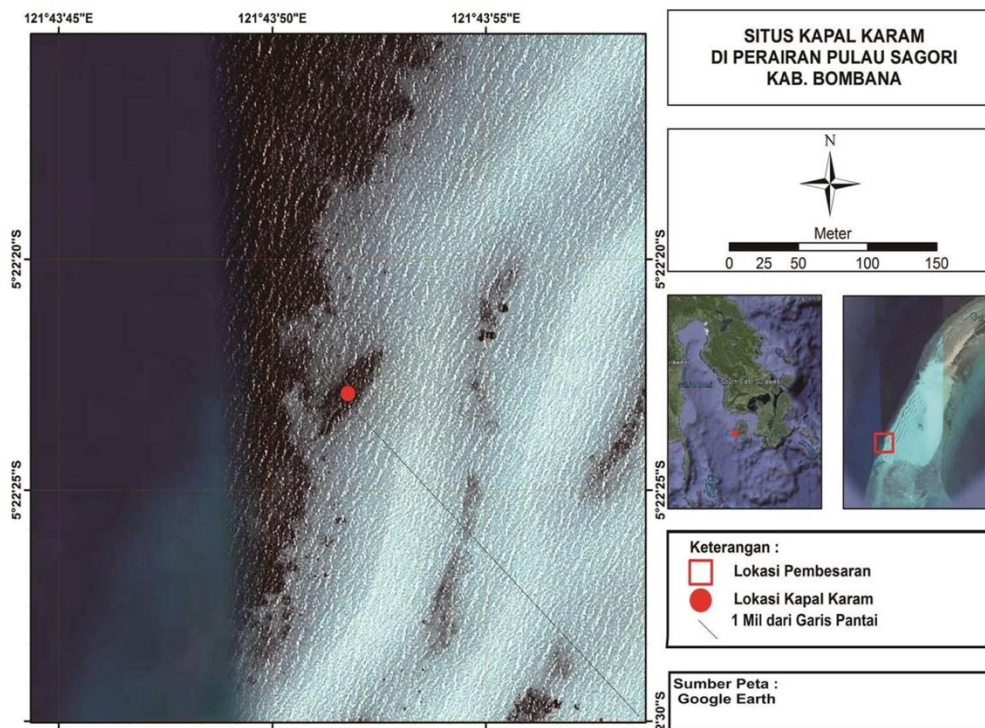
Sagori Island is one of the islands that has many historical events on the "spice route". Behind its natural beauty, it also holds underwater cultural heritage. Sagori Island became a stopover for the Dutch fleet led by Peter Bot, when they attacked the Sultanate of Buton. The existence of the shipwreck on Sagori Island is believed to be a VOC ship as stated in the Dutch manuscript about the accident of the VOC fleet in the waters of Kabaena Island, March - May 1650. The survey results show that the shipwreck is indicated to be a cargo and passenger ship (*Cargo passenger ship*). So doubts arise regarding this information. This article tests the hypothesis whether there is a connection between the historical data in question and the remains of shipwrecks in the waters of Sagori Island. Several differences were found between the VOC ship in the Dutch manuscript and the Reijnst Steamship in the waters of Sagori Island. This can be seen in terms of the year of manufacture, construction, type of ship, number of ships and the cause of the ship sinking. So that breaks the assumptions of local residents and historians who believe in the shipwreck. Based on the identification results, it shows that the Reijnst Steamship Site was built in 1890 by the royal shipping company,

namely Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). The Reijnst ship sank in 1891 due to hitting a coral reef. News of the sinking of the Reijnst ship was published in several Dutch newspapers.

Keywords: *Sagori Island, Reijnst Steamship, Shipwreck*

Pendahuluan

Pulau Sagori merupakan salah satu pulau yang memiliki banyak peristiwa sejarah “jalur rempah”. Selain keindahan alamnya, juga menyimpan banyak potensi cagar budaya (tinggalan arkeologi) bawah air yang tersebar di sisi barat hingga selatan Pulau Sagori. Berdasarkan catatan sejarah, Pulau Sagori menjadi tempat persinggahan armada Belanda yang dipimpin oleh Peter Bot, ketika menyerang Kesultanan Buton. Salah satu bukti berupa kapal karam yang diyakini oleh penduduk dan sejarawan lokal merupakan kapal karam dalam naskah Belanda akan kecelakaan armada VOC di Perairan Pulau Kabaena, Maret - Mei tahun 1650. Kapal tersebut milik Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) yang karam dalam pelayarannya dari Batavia (Jakarta) menuju Ternate. Dalam manuskrip Belanda menyebutkan bahwa ada lima kapal yang kandas yakni kapal Tijger, Borgen op Zoom, Luijpaert, Aechtekercke dan De joffer. Saat terjadinya peristiwa kecelakaan tersebut di atas kapal Tijger, seseorang mencatat gambaran peristiwa yang dideskripsikan tiap hari (Tang, 2017: 20).



Gambar 1. Situs Kapal Karam di Perairan Pulau Sagori

Sumber : Google Earth

Berdasarkan catatan sejarah Kapal VOC di Pulau Sagori, terdapat armada Belanda yang karam di sekitar perairan Sagori. Mengacu pada sumber sejarah tersebut, maka dilakukan penelusuran guna membuktikan kebenaran informasi tersebut. Tahun 2008 merupakan awal penelusuran yang dilakukan oleh Direktorat Bawah Air. Kemudian penelusuran dilanjutkan pada tahun 2010 oleh Balai Pelestarian Cagar Budaya (BPCB) Sulawesi Selatan yang sekarang berganti nama menjadi Balai Pelestarian Kebudayaan (BPK) wilayah XIX. Pada tahun 2016 kembali melakukan pengecekan di sekitar Pulau Sagori dengan hasil berupa penemuan bola-bola meriam yang kondisinya telah ditumbuhi karang, namun masih dapat dikenali. Bola-bola meriam atau peluru meriam diidentifikasi sebanyak 64 buah. Selain itu ditemukan pula, ballast stone yang berfungsi sebagai penyeimbang kapal untuk menyesuaikan tingkat kemiringan. (Tang, 2017:27).

Keberadaan bangkai kapal uap telah lama diketahui oleh masyarakat setempat dan merupakan salah satu cagar budaya tahun 2008 yang telah ditelusuri oleh Direktorat Bawah Air dan BPCB Sulawesi Selatan atau BPK Wilayah XIX. Menindaklanjuti hasil survei yang telah dilakukan terhadap kapal karam di Perairan Pulau Sagori bahwa masih perlu diteliti lebih lanjut terkait dengan objek kapal karam dari perspektif arkeologi perkapalan (Nautical Archaeology). Selain itu, terdapat asumsi yang mengatakan bahwa kapal karam di Perairan Pulau Sagori merupakan tinggalan yang dideskripsikan naskah Belanda sebagai kapal milik VOC. Asumsi tersebut diyakini oleh penduduk setempat dan sejarawan lokal. Kemudian mengacu pada hasil survei menunjukkan bahwa kapal karam tersebut diindikasikan berupa kapal uap yang terbuat dari bahan baja, berjenis kapal barang dan penumpang (Cargo passenger ship). Sehingga muncul keraguan mengenai informasi tersebut. Tulisan ini menguji hipotesa apakah ada kaitannya data sejarah yang dimaksud dengan tinggalan kapal karam di perairan Pulau Sagori. Kemudian bertujuan untuk mengidentifikasi bentuk dan struktur kapal karam tersebut.

Metode Penelitian

Penulisan ini menggunakan metodologi deskriptif-analitis yakni data hasil survei lapangan dan studi arsip historis. Pengumpulan data lapangan telah dilakukan pada bulan Desember tahun 2017. Sedangkan identifikasi terhadap Situs Kapal Karam di Pulau Sagori dengan melacak berbagai sumber sejarah mengenai kapal karam tersebut. Verifikasi data bawah air dilakukan dengan metode penyelaman. Kegiatan penyelaman dilakukan sebanyak dua kali dengan melibatkan 4 orang penyelam. Masing-masing penyelam diberikan tugas yang berbeda-beda untuk meminimalisir waktu ketika beraktivitas di bawah air.

Perekaman data yang dilakukan berupa deskripsi situs, pengukuran, penggambaran kapal, pengambilan foto dan video bagian-bagian kapal serta biota laut dan terumbu karang. Seluruh data yang terkumpul kemudian diamati kembali untuk dilakukan identifikasi terhadap situs dan lingkungan perairannya. Untuk melengkapi data historis, maka dilakukan metode wawancara dengan narasumber dari tokoh/masyarakat yang secara turun-temurun masih menyimpan kisah tentang karamnya kapal tersebut dan kesejarahannya. Berdasarkan hasil analisis dan interpretasi bentuk dan struktur kapal dengan bantuan ilmu perkapalan, kemudian dikompilasi dengan pendekatan *nautical archaeology* (Green, tahun 2004) untuk menginterpretasikan jenis kapal dan aspek historis didalamnya.

Pembahasan

1. Identifikasi Situs Kapal Uap Reijnst

Keberadaan kapal karam di Perairan Pulau Sagori yang diyakini oleh masyarakat setempat sebagai kapal karam milik VOC berada di kedalaman 3-5 meter dari permukaan laut, memiliki kondisi jarak pandang di bawah air (*visibility*) sangat jernih berkisar 5-7 m. Secara astronomis kapal karam ini terletak antara 5°22'22,92" Lintang Selatan dan 121°43'51,74" Bujur Timur. Orientasi arah kapal tersebut pada Timur Laut – Barat Daya. Situs ini berjarak sekitar satu mil dari garis pantai Pulau Sagori. Jarak situs sekitar 2,5 mil dari Pelabuhan Sikeli Pulau Kabaena Barat dan dapat ditempuh dalam waktu \pm 40-45 menit dengan menggunakan kapal dan perahu lokal.

Berdasarkan hasil identifikasi bahwa kapal karam tersebut merupakan Kapal Uap Reijnst dibangun dengan menggunakan bahan baja dengan kondisi kapal sudah tidak utuh sekitar 25%. Bagian atas kapal sudah habis, yang dapat dijumpai sisa cerobong uap, kerangka dan bagian dasar kapal. Kapal ini sudah terbelah menjadi dua bagian. Bagian pertama yakni bagian haluan dan bagian kedua yakni bagian kamar mesin hingga bagian buritan kapal.

Kondisi kapal tersebut telah mengalami korosi dan ditumbuhi berbagai jenis terumbu karang (Gambar 2). Pada areal situs diidentifikasi jenis terumbu karang seperti *Acropora digitifera*, *Acropora hyacinthus*, *Acropora rosaria*, *Acropora latistella* dan *Acropora elegantula*. Selain itu, pada lingkungan situs ditemukan banyak jenis ikan seperti ikan dasar, ikan kerapu, ular laut (*erabu*), dan biota lainnya. Daya dukung lingkungan perairan situs kapal karam dapat dianggap memiliki nilai penting jika ekosistem terumbu karangnya sekitar 50-74,9% (kriteria bagus) dan lebih dari 75% (kriteria sangat bagus) sehingga dapat mendukung pemanfaatan situs in situ (Yap dan Gomes dalam Ira, 2016:14). Banyaknya ikan, terumbu karang dan biota laut yang ditemukan tentunya akan menjadi objek panorama bawah laut, sehingga dapat menjadikan daya tarik penyelam dan wisata bahari.



Gambar 2. Terumbu Karang yang tumbuh pada bagian-bagian kapal

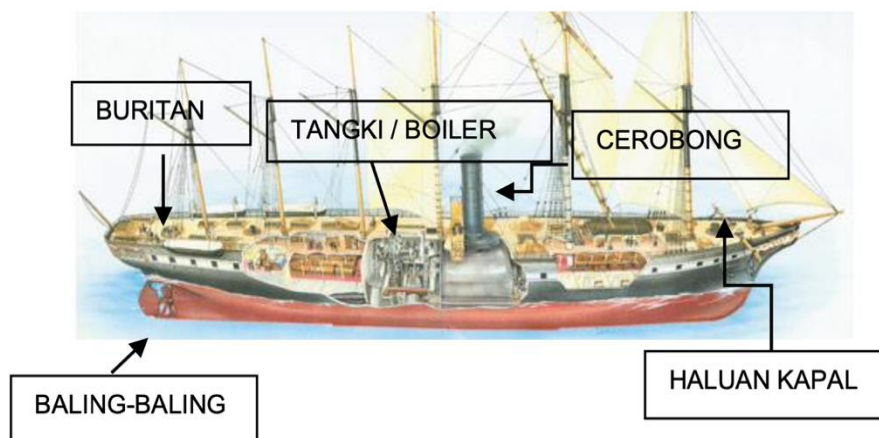
- a) *Acropora digitifera*, b) *Acropora elegantula*, dan c) *Acropora rosaria*.
b) (Sumber : Dwi Sumaivvah Makmur. 2016)

Hasil observasi penyelaman menunjukkan beberapa bagian-bagian kapal tersebut yang masih dapat diidentifikasi berdasarkan ilmu bantu perkapalan. Berikut bagian Kapal Reijnst berupa Haluan yang ditemukan berukuran panjang 16 meter dan kondisi terpisah dengan badan kapal. Kemudian pada bagian tengah kapal berupa lambung (*bull*) yang berada di sisi kanan kiri kapal, tiang *mast* terbuat dari kayu dengan panjang keseluruhan sekitar 28 meter, terdapat palka sebanyak 2 buah dengan ukuran panjang 2,5 meter dan lebar 1,5 meter. Pada bagian lunas yang merupakan konstruksi memanjang di dasar kapal berbentuk segi empat dengan ukuran lebar sekitar 30 cm dan ketebalan 1 meter. Bagian gading (*frame*) pada kapal ini, berbentuk pipih persegi dan memiliki jarak tulang gading masing-masing sekitar 170 cm. Pada bagian kamar mesin terdiri dari tiga bagian yakni bagian pertama (tempat dudukan mesin), bagian kedua (badan mesin), bagian ketiga (atas mesin).

Ketel pada kapal ini terdiri dari tiga bentuk dengan ukuran yang berbeda-beda. Baling-baling (*propeller*) atau biasa disebut kitiran menyerupai daun dengan hasil ukuran panjang sekitar 1 meter. Linggi pada kapal ini terbuat dari besi kuningan yang tertimbun di dalam pasir. Kemudian bagian tangga kapal ditemukan di belakang Haluan dan samping dinding lambung kapal. Pada bagian belakang meliputi ruang atas yang diperkirakan sebagai ruang penumpang dan bagian buritan kapal berbentuk v dengan ukuran tinggi sekitar 2 meter dari permukaan pasir. Beberapa bagian kapal kondisinya sudah rusak/korosi, tertimbun pasir dan ditumbuhi terumbu karang. Pada saat air laut surut, beberapa bagian kapal seperti haluan, cerobong kapal akan nampak di permukaan air setinggi 2 meter.

2. Interpretasi Jenis Kapal Karam dan Aspek Historis

Mengacu pada pembahasan sebelumnya, telah dijelaskan bagian-bagian kapal. Indikasi mengarah pada bagian Kapal Uap Reijnst berbahan baja yang memiliki cerobong dengan tenaga penggerak bermesin uap dan propeller (baling-baling). Hal ini dapat diketahui berdasarkan sejarah perkembangan uap sekitar abad ke – 18 hingga abad ke 19. Seiring perkembangan teknologi, kapal uap mulai digunakan setelah ditemukan mesin uap di Inggris oleh James Watt yang memunculkan revolusi industri. Dengan ditemukannya mesin uap maka membantu perkembangan kapal menuju kapal modern. Generasi kapal uap menandai berakhirnya zaman kapal layar. Struktur Kapal Uap Reijnst memiliki kemiripan bentuk dengan struktur kapal uap pertama Inggris yakni Steam Ship (SS) Great Britain yang diciptakan oleh Isambard Kingdom Brunel, seorang Insinyur dari Inggris pada tahun 1836-1837 (Ira dan Rainer, 2016; Wilkinson, 2002; Batchelor, 2006) seperti terlihat pada Gambar 9.



Gambar 9. Desain SS Great Britain of 1843, oleh Isambard Kingdom Brunel.

Sumber : Ira Dillenia dan Rainer Arief Troa (2016) di Modifikasi dari Wilkinson (2002)

Berdasarkan analisis bentuk dan korelasi dengan data arsip historis, diinterpretasikan Kapal Uap Reijnst ini merupakan salah satu kapal barang dan penumpang (Cargo passenger ship). Jika dilihat dari fungsi beberapa atributnya, mencirikan bahwa kapal barang dan penumpang (Cargo passenger ship) yaitu ditemukan bagian kapal berupa palka sebanyak 2 buah. Sebagaimana diketahui bahwa palka merupakan ruangan pada kapal yang berfungsi sebagai penyimpanan muatan.

Aspek historis dan kisah karamnya Kapal Uap Reijnst didapatkan dari beberapa sumber koran Belanda. Berikut beberapa koran Belanda yang memuat kisah Kapal Uap Reijnst yakni sumber: 1). *Java – bode : nieuws, handels – en advertentieblad voor Nederlandsch-Indie* 2). *De locomotief : Samarangsch handels- en advertentieblad* 13-02-1891, 3). *Bataviaasch Nieuwsblad* 11-02-1891, 4). *Soerabaijasch Handelsblad* 03-12-1891 dan 5). *Personeels-En Voorlichting Orgaan Van de n. V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, tanggal 15 Februari 1951 halaman 10 (Gambar 10, 11 dan 12).



Gambar 10. Koran Belanda

Java – bode : nieuws, handels – en advertentieblad voor Nederlandsch-Indie



Gambar 11. Koran Belanda

Soerabaijisch Handelsblad 03-12-1891

Terjemahan dari Koran Belanda tersebut menjelaskan bahwa terdapat sebuah kapal yang karam di Perairan Pulau Sagori berupa kapal uap Reynst atau Reijnst dengan membawa penumpang dan barang muatan. Kapal Uap Reijnst dibangun pada tahun 1890 untuk perusahaan pelayaran kerajaan yakni Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). KPM merupakan perusahaan pelayaran yang mempunyai kedudukan hukum di Amsterdam, namun kantor pusat operasinya berada di Batavia (kini disebut Jakarta) sejak zaman Hindia Belanda. Perusahaan ini bergerak dalam bidang pelayaran dan beroperasi mulai tahun 1888.

Kapal Uap Reijnst sukses melakukan perjalanan uji coba navigasi tanggal 12 juli 1890 sejauh 11,8 mil. Pada tanggal 17 januari 1891, Kapal Uap Reijnst meninggalkan Makassar dan berlayar melalui Pelabuhan di Teluk Bone menuju Tanjung Priok. Pelayaran kembali dilanjutkan pada tanggal 21 januari 1891 pukul 10.30 dari Palopo melalui Buton. Namun pada tanggal 22 januari 1891 sekitar pukul 03.45 Kapal Uap Reijnst berlayar dengan kecepatan tinggi sejauh 10 mil di atas terumbu karang dekat Pulau Kabaena. Angin barat yang kencang dan gelombang tinggi menghantam Kapal Uap Reijnst sehingga kapal tersebut mengalami kebocoran pada bagian lambung kapal. Para penumpang serta awak mulai meninggalkan Kapal Uap Reijnst dengan menggunakan kapal-kapal kecil (sekoci) menuju Pulau Talaga dan Kabaena. Kapal Uap Reijnst mengalami kerugian dan Nahkoda Reijnst kemudian diberhentikan oleh KPM setelah kapal tersebut karam di Pulau Sagori dekat Pulau Kabaena akibat menabrak gusung karang.

Keberadaan kapal karam di Perairan Pulau Sagori yang dikaitkan dengan data sejarah mengenai kandasnya lima buah kapal layer VOC telah dibenarkan oleh Sejarawan Buton bernama Dr. L. M. Budi Wahidin, M.Pd. Kelima kapal tersebut berlayar beriringan yakni Kapal Tijger, Borgen op Zoom, Luijpaert, Aechtekercke, dan De joffer. Kapal-kapal tersebut berlayar dari Batavia (Jakarta) menuju Ternate, kemudian diperkirakan karam akibat kesalahan navigasi di gugusan karang yang dinamakan Sagorij atau Sagory. Pelayaran tersebut dilakukan sebagai salah satu bentuk upaya VOC yang sedang berkampanye di daerah Ambon dan Banda. Kelima kapal



Gambar 12. Koran Belanda

Bataviaasch Nieuwsblad 11-02-1891

tersebut berlayar dengan membawa suplai serdadu, perlengkapan dan perbekalan ke pos terpenting yakni di Maluku, Ternate (Liebner, 2007: 4).

Tragedi tersebut terdapat pada manuskrip Belanda tentang kecelakaan armada VOC di Perairan Pulau Kabaena Maret-Mei Tahun 1650 terjemahan Horst H Liebner. Manuskrip tersebut menyebutkan kondisi kesengsaraan awak kapal dan pelaut Belanda dalam sebuah catatan harian. Selain itu, dalam manuskrip tersebut disebutkan bahwa awak kapal dan pelaut mendapatkan pertolongan dari berbagai pihak yakni warga setempat Pulau Sagori dan Sultan Buton. Kemudian mereka membangun kembali kapal dari sisa-sisa bangkai kelima kapal VOC yang kandas tersebut, serta menunggu pertolongan dari Laksamana de Vlamingh (Liebner, 2007: 13).

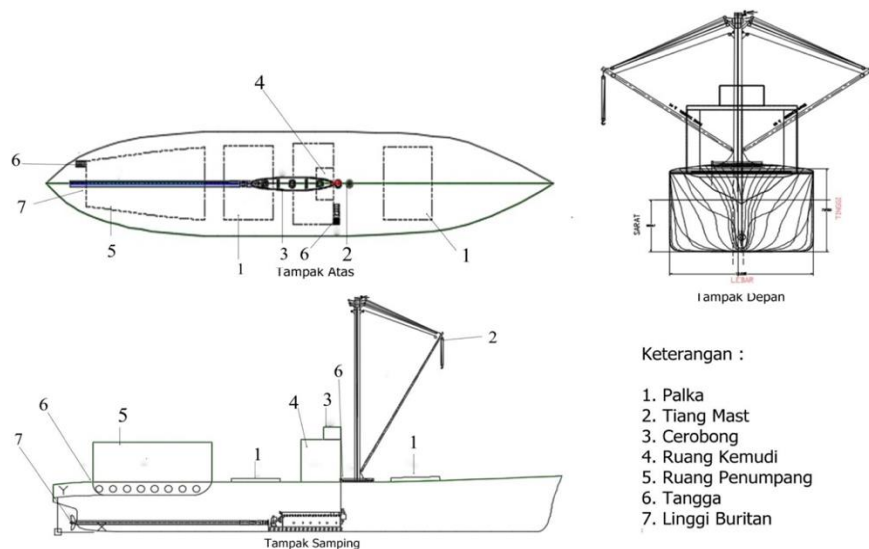
Mengacu pada keberadaan kapal karam di perairan Pulau Sagori dengan data sejarah tersebut tidak memiliki keterkaitan dengan data sejarah yang terdapat pada manuskrip Belanda tentang kecelakaan armada VOC di perairan Pulau Kabaena, Maret-Mei Tahun 1650. Sejak didirikannya VOC pada abad ke-16 hingga kebangkrutannya sekitar awal abad ke-18 transportasi yang digunakan adalah kapal layar yang terbuat dari bahan kayu. Negara-negara di Eropa seperti Belanda, Inggris, dan Perancis banyak membangun kapal dengan layar besar. Berikut contoh gambar kapal layar yang digunakan VOC.



Gambar 13. Model 3D Kapal Layar VOC

Sumber : www.free3d.com

Berdasarkan hasil identifikasi membuktikan pula bahwa kapal karam tersebut merupakan kapal uap yang terbuat dari bahan baja. Selain itu, tidak adanya konstruksi pada kapal karam tersebut yang ditemukan pada bagian-bagian kapal yang identik dengan kapal VOC terkait dalam naskah Belanda. Berikut penggambaran Kapal Reijnst dengan menggunakan AutoCad.



Gambar 14. Model 2D Kapal Uap Reijnst di Perairan Pulau Sagori

Sumber : Dwi Sumaiyyah Makmur. 2016

3. Analisis Nilai Penting Kapal Reijnst

Mengacu pada Undang-Undang Cagar Budaya terkait nilai penting sumberdaya arkeologi dapat diperhitungkan berdasarkan kemanfaatannya bagi sejarah, ilmu pengetahuan pendidikan, agama serta kebudayaan. Nilai penting sejarah dapat ditetapkan apabila sumberdaya arkeologi tersebut menjadi bukti yang berbobot dari peristiwa yang terjadi pada masa prasejarah dan sejarah, berkaitan erat dengan tokoh-tokoh sejarah, atau menjadi bukti perkembangan penting dalam bidang tertentu. Nilai penting ilmu pengetahuan dapat ditetapkan apabila sumberdaya arkeologi tersebut mempunyai potensi untuk diteliti lebih lanjut dalam rangka menjawab masalah-masalah dalam bidang keilmuan tertentu. Sedangkan Nilai Penting Pendidikan dapat ditetapkan apabila sumberdaya arkeologi memegang peranan yang penting dalam pendidikan anak-anak maupun remaja (Abdullah, 2017:47). Berdasarkan kriteria-kriteria tersebut, ragam nilai penting arkeologi Kapal Uap Reijnst di Perairan Pulau Sagori adalah sebagai berikut.

a. Nilai Penting Sejarah

Kapal Uap Reijnst merupakan salah satu kapal uap yang dibangun oleh perusahaan pelayaran kerajaan yakni Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) tahun 1890. Kapal tersebut sukses melakukan pelayaran uji coba navigasi sejauh 11,8mil. Namun tidak berlangsung lama, pada tahun 1891 Kapal Uap Reijnst karam di Pulau Sagori dekat Pulau Kabaena akibat menabrak gusung karang. Pemberitaan karamnya Kapal Uap Reijnst tersebut dimuat di beberapa koran-koran Belanda, sehingga memberikan informasi terkait bentuk, jenis dan fungsinya. Keberadaan Kapal Uap Reijnst sebagai bukti bahwasanya wilayah perairan Pulau Sagori menjadi perlintasan kapal-kapal dan jalur pelayaran pada masa Hindia Belanda.

b. Nilai Penting Ilmu Pengetahuan

Berdasarkan hasil identifikasi dengan berbagai disiplin ilmu sehingga lokasi Kapal Uap Reijnst sangat berpotensi dimanfaatkan sebagai lokasi penelitian. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya penelitian yang pernah dilakukan terhadap Kapal Uap Reijnst. Penelitian yang pernah dilakukan sejak tahun 2008 hingga 2017 baik secara individu maupun instansi. Kapal Uap Reijnst berumur lebih dari 50 tahun sehingga dapat ditetapkan sebagai benda cagar budaya. Nilai-nilai yang terkandung di dalamnya juga dapat menjawab permasalahan-permasalahan dimasa lalu.

Kemudian Kapal Uap Reijnst merupakan salah satu kemajuan teknologi dalam ilmu perkapalan. Berdasarkan sejarah perkembangan uap sekitar abad ke – 18 hingga abad ke 19 bahwa kapal uap mulai digunakan. Kapal Uap Reijnst dibangun pada tahun 1890 untuk perusahaan pelayaran kerajaan yakni Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Kapal tersebut berupa kapal Uap dan berjenis kapal barang dan penumpang (*Cargo passenger ship*).

c. Nilai Penting Pendidikan

Kapal Uap Reijnst memiliki nilai penting pendidikan yakni sebagai media pembelajaran arkeologi bawah air. Pembelajaran tersebut sangat berguna bagi generasi mendatang untuk melihat satu periode tertentu dalam sejarah Indonesia pada umumnya dan khususnya Sulawesi Tenggara. Mengingat lokasi Kapal Uap Reijnst tidak terlalu dalam dan jarak pandang (*visibility*) yang sangat jernih, maka lokasi tersebut dapat dijadikan sebagai tempat praktek kuliah lapangan arkeologi.

Kesimpulan

Situs Kapal Uap Reijnst yang terletak di Perairan Pulau Sagori kondisinya sudah tidak utuh sekitar 25 %. Beberapa bagian-bagian kapal yang masih dapat diidentifikasi seperti bagian haluan, tiang mast, lambung kapal, palka, lunas, gading atau *frame*, kamar mesin, ketel, baling-baling (*propeller*), tangga kapal, linggi, buritan dan bagian kapal lainnya yang diduga sebagai bangunan atas kapal. Kapal Uap Reijnst terbagi menjadi dua yakni pada bagian Haluan dan badan kapal. Kondisi kapal tersebut telah ditumbuhi oleh berbagai jenis terumbu karang dengan panorama bawah laut yang indah dan didukung keanekaragaman jenis-jenis ikan dasar serta biota laut lainnya.

Berdasarkan hasil identifikasi bahwa kapal karam di Pulau Sagori tersebut merupakan Kapal Uap Reijnst yang dibangun tahun 1890 oleh perusahaan pelayaran kerajaan yakni Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Kemudian tidak ditemukannya kesamaan antara kapal VOC yang terdapat dalam naskah Belanda akan kecelakaan armada VOC di Perairan Pulau Kabaena, Maret - Mei tahun 1650 dengan kapal karam di Perairan Pulau Sagori yakni Kapal Uap Reijnst. Kapal Uap Reijnst karam pada tahun 1891 akibat menabrak gusung karang di Perairan Pulau Sagori. Kejadian tersebut mengalami kerugian besar dan Nahkoda Reijnst kemudian diberhentikan oleh KPM. Pemberitaan karamnya Kapal Uap Reijnst tersebut dimuat di beberapa koran-koran Belanda.

Mengingat kondisi Kapal Uap Reijnst yang memprihatinkan, maka perlu adanya upaya perlindungan terhadap situs ini. Selain itu, dalam mengoptimalkan potensi Situs Kapal Uap Reijnst, usulan yang dapat disampaikan sebagai bahan masukan antara lain perlunya peningkatan pemanfaatan tinggalan budaya kapal karam berdasarkan nilai-nilai yang terkandung didalamnya. Situs Kapal Uap Reijnst merupakan situs kapal karam bersejarah yang telah menyatu dengan ekosistem bawah lautnya. Hal ini dapat menjadikan Situs Kapal Uap Reijnst berpotensi menjadi objek wisata bahari, sehingga menumbuhkan aktivitas perekonomian di Pulau Sagori.

Referensi

- Anonim. Arkeologi Bawah Air di Pulau Sagori. 2017. Direktorat Pelestarian Cagar Budaya dan Permuseuman, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
- Anonim. 2012. Laporan Kegiatan Survey Cagar Budaya Bawah Air di Perairan Kabaena Kabupaten Bombana, Provinsi Sulawesi Tenggara. Balai Pelestarian Cagar Budaya Sulawesi Selatan. Makassar.
- Batchelor, John and Christopher Chant. 2006. *The Complete Encyclopedia of Sailing Ships: 200 BC – 2006 AD*, Rebo International b.v. Lisse. England
- Dwi Sumaiyyah Makmur. 2017. “Situs Kapal Karam di Perairan Pulau Sagori Kabupaten Bombana Sulawesi Tenggara”. Skripsi. Makassar: Departemen Arkeologi. Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin.
- Green, Jeremy. 2004. *Maritime Archaeology: A Technical Handbook* second edition, Elsevier, Oxford UK.
- McCarthy, Michael. 2002. *Iron and Steamship Archaeology : Success and Failure on the SS Xanto*, Kluwer Academic Publisher, New York..
- Mukleroy, Keith. 2014. Introduction of *Maritime Archaeology* in *A Reader of Substantive and Theoretical Contribution*, hal. 23 -37. Springer Science+Business Media, New York.
- Yanuar Al Fiqri. 2020. Teknologi Perkapalan Nusantara Abad Ke-16-18 M. *Jurnal Sejarah dan Busaya*, 14 (1), 2020, hlm. 1-21.
- Soekarsono, NA. 1995. “Pengantar Bangunan Kapal dan Ilmu Kemaritiman”. PT. Pamator Pressindo, Jakarta,
- Sofi'i, Moch. dan Kusna Djaja Indra. 2008. *Teknik Konstruksi Kapal Baja*. Jilid 1. Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan dan Direktorat Jendral Manajemen Pendidikan Dasar dan Menengah Departemen Pendidikan Nasional. Jakarta.
- Sofi'i, Moch. dan Kusna Djaja Indra. 2008. *Teknik Konstruksi Kapal Baja*. Jilid 2. Direktorat Pembinaan Sekolah Menengah Kejuruan dan Direktorat Jendral Manajemen Pendidikan Dasar dan Menengah Departemen Pendidikan Nasional. Jakarta .
- Octavianus Sofian, Harry. 2013. Situs Kapal Karam Gelasa di Selat Gaspar Pulau Bangka, Indonesia, dalam *Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi* Vol. 31 No. 2:81-150. Amerta.
- Octavianus Sofian, Harry. 2010. Permasalahan Arkeologi Bawah Air di Indonesia, dalam *Jurnal Kapata Arkeologi* Vol. 6 No. 11:1-18. Balai Arkeologi Ambo

Liebner, H. Horst. 2007. "Om Eenemael uijt desen Droevigen Ellendigen Staet Mogen Geraecken - Agar Akhirnya dapat menyelamatkan diri dari keadaan sengsara yang menyedihkan ini". Sebuah Naskah Belanda akan Kecelakaan Armada VOC di Pulau Kabaena, Maret-Mei 1650.

Muckelroy, K. 1978. *Maritime Archaeology*. Cambridge, London.

https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&query=reijnst&cql%5B%5D=%28date+_gte_+%2201-01-1891%22%29&cql%5B%5D=%28date+_lte_+%2201-05-1891%22%29&facets%5Bspatial%5D%5B%5D=Nederlands-Indië+%7C+Indonesië&page=2&identifier=ddd%3A011137099%3Apeg21%3Aa0014&result_sidentifier=ddd%3A011137099%3Apeg21%3Aa0014

Peraturan

Undang-Undang Republik Indonesia No. 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya.