

KAPAL VAN DER WIJCK SEBAGAI ALAT TRANSPORTASI LAUT MASA HINDIA BELANDA TAHUN 1921-1936

Asminta Dewi Arya Wati^{1*}, Artono²

^{1,2} Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Negeri
Surabaya

*Corresponding email:

asminta.22133@mhs.unesa.ac.id^{1*}, artono@unesa.ac.id^{2*}

Abstrak: Penelitian ini mengkaji sejarah kapal Van der Wijck sebagai alat transportasi laut masa Hindia Belanda tahun 1921-1936. Mengingat transportasi laut terutama kapal Van der Wijck memiliki peranan yang sangat krusial di Hindia Belanda. Namun sejarah dari kapal tersebut hingga aktivitas pelayarannya selama di Hindia Belanda masih belum banyak yang mengetahui. Dengan menggunakan metode sejarah oleh Kuntowijoyo yang memiliki lima tahap diantaranya pemilihan topik, heuristik (pengumpulan sumber), verifikasi (kritik sumber), interpretasi (penafsiran), dan historiografi (penyusunan narasi sejarah). Hasil dalam penelitian ini adalah bahwasannya kapal Van der Wijck dibangun oleh perusahaan pelayaran *Koninklijke pakketvaart Maatschappij* (KPM) yang merupakan perusahaan pelayaran Belanda, memiliki kantor pusat di Batavia dan status hukum di Amsterdam. Kapal Van der Wijck dibangun 1921 di galangan kapal yaitu Maatschappij Fijernoord di Feyernoord Rotterdam. Nama kapal Van der Wijck diambil dari nama Gubernur Jendral Hindia Belanda yakni Jhr. Carel Herman Aart Van Der Wijck. Kapal Van der Wijck secara umum dibangun karena perusahaan yang menaungi yaitu KPM memiliki tujuan sebagai navigasi angkutan barang dan penumpang dengan kapal uap milik pribadi atau yang disewa. Jadi kapal Van der Wijck dibangun oleh perusahaan KPM untuk memperkuat jaringan pengiriman oleh perusahaan. Kapal Van der Wijck dibangun oleh perusahaan KPM sesuai kelas tertinggi *Breau Veritas*, dan di rancang oleh arsitektur ternama dari angkatan laut KPM. Kapal Van der Wijck pertama diluncurkan pada tahun 1921 di Amsterdam kemudian melakukan pelayaran pertamanya ke Hindia Belanda di bawah komando kapten G. Hagenzieker, kapal van der Wijck pertama kali tiba di Tandjong Priok dengan membawa muatan perbekalan, dan melakukan persiapan di sebuah dok yang berada di Batavia. Sampai pada tahun-tahun berikutnya yakni tahun 1922-1936 kapal Van der Wijck mulai terintegrasi pada jadwal perjalanan dengan rute yang ditentukan oleh perusahaan KPM, dan mulai melayani rute pelayaran yang luas di Hindia Belanda. Rute kapal Van der Wijck di Hindia Belanda diketahui tidak hanya menghubungkan kota-kota besar seperti Makassar, Buleleng, Surabaya, Semarang, Batavia, Palembang di kepulauan Hindia Belanda, namun untuk menjadi penghubung ke wilayah-wilayah kecil lainnya yang berada di seluruh kepulauan Hindia Belanda.

Kata Kunci: Kapal Van der Wijck, Transportasi Laut, Aktivitas Pelayaran.

Abstract: This study examines the history of the Van der Wijck ship as a means of sea transportation during the Dutch East Indies period in 1921-1936. Considering that sea transportation, especially the Van der Wijck ship, has a very crucial role in the Dutch East Indies. However, the history of the ship to its shipping activities while in the Dutch East Indies is still not known by many. Using the historical method by Kuntowijoyo which has five stages including topic selection, heuristic (collection of sources), verification (source criticism), interpretation (interpretation), and historiography (preparation of historical narratives). The result of this study is that the Van der Wijck ship was built by the shipping company *Koninklijke pakketvaart Maatschappij* (KPM) which is a Dutch shipping company, having its headquarters in Batavia and legal status in Amsterdam. The Van der Wijck ship was built in 1921 at the *Maatschappij Fijernoord* shipyard in Feyernoord Rotterdam. The name of the ship Van der Wijck was taken from the name of the Governor General of the Dutch East Indies, namely Jhr. Carel Herman Aart Van Der Wijck. Van der Wijck ships are generally built because the company that oversees KPM has the purpose of navigating the transportation of goods and passengers with privately owned or chartered steamboats. So the Van der Wijck ship was built by the KPM company to strengthen the delivery network by the company. The Van der Wijck ship was built by the KPM company according to the highest class *Breau Veritas*, and was designed by renowned architects from the KPM navy. The first Van der Wijck ship was launched in 1921 in Amsterdam and then made its first voyage to the Dutch East Indies under the command of Captain G. Hagenzieker, the van der Wijck ship first arrived at Tandjong Priok with a cargo of supplies, and made preparations at a dock in Batavia. Until the following years, namely 1922-1936, the Van der Wijck ship began to be integrated into the itinerary with the route determined by the KPM company, and began to serve a wide shipping route in the Dutch East Indies. Van der Wijck's ship route in the Dutch East Indies is known not only to connect big cities such as Makassar, Buleleng, Surabaya, Semarang, Batavia, Palembang in the Dutch East Indies archipelago, but to be a link to other small areas throughout the Dutch East Indies archipelago.

Keywords: Van der Wijck Ships, Sea Transportation, Shipping Activities.

PENDAHULUAN

Identitas Hindia Belanda sebagai negara maritim sangat memengaruhi berbagai aspek kehidupan masyarakatnya, sehingga studi sejarah maritim menjadi penting untuk dilakukan. Memahami sejarah maritim masyarakat Hindia Belanda maka dapat membantu untuk mengungkap berbagai tantangan dan solusinya, ini mencerminkan bagaimana laut telah lama berfungsi sebagai sarana penting bagi pertukaran budaya dan sosial. Perspektif sejarah ini menjelaskan bagaimana lautan menghubungkan beragam kelompok di tingkat lokal, regional, dan internasional. Laut berperan sebagai jembatan yang sangat penting dan strategis bagi Hindia Belanda. Pentingnya hal ini diperkuat oleh letak geografis Hindia Belanda sebagai negara kepulauan yang terletak di antara dua benua Asia dan Australia, serta menghubungkan dua samudra utama, Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Posisi unik ini menjadikan Hindia Belanda sebagai gerbang maritim yang penting dikancah internasional. Kekuatan yang sangat besar untuk memupuk persatuan dan membangun hubungan antar manusia dan bangsa, salah satunya yaitu melalui transportasi laut.¹

Transportasi laut memiliki peranan yang sangat krusial untuk mengembangkan serta memelihara pengendalian kekuasaan kolonial di kepulauan Hindia Belanda pada masa itu. Terbentuknya sistem transportasi laut berguna untuk menunjang kegiatan sosial, ekonomi dan politik pemerintah Hindia Belanda. Transportasi laut di Hindia Belanda dalam perkembangannya mengalami perubahan sejak masa kolonial. Kedatangan bangsa Eropa terutama Belanda mulai membentuk jaringan untuk memfasilitasi kegiatan perdagangan serta pemanfaatan sumber daya alam melalui pelabuhan-pelabuhan baru yang didirikan. Pelabuhan seperti Batavia (Jakarta saat ini), Surabaya, dan Makassar menjadi pusat kegiatan kemaritiman yang ramai. Selain itu, pada masa kolonial kapal-kapal uap mulai diluncurkan dan seiring berjalannya waktu akan menggantikan peran perahu tradisional dalam membawa barang serta penumpang dengan kapabilitas yang lebih besar dengan durasi perjalanan yang lebih cepat.²

Sebagai bentuk dari sistem transportasi laut yang semakin terstruktur, terdaftar sejumlah perusahaan perusahaan pelayaran yang berperan aktif dalam aktivitas pelayaran di Hindia Belanda, salah satunya adalah *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM). Melalui perusahaan pelayaran KPM yang memikul status hukum di Amsterdam, namun pusatnya berlokasi di Batavia sejak era Hindia Belanda, perusahaan tersebut berkiprah dalam ranah pelayaran dan menjalankan aktivitasnya sejak tahun 1888. KPM memiliki hak monopoli atas pelayaran Hindia Belanda dengan memanfaatkan kapal-kapal yang dikelolanya untuk menjadi penghubung antara pusat kekuasaan yaitu Batavia dan wilayah-wilayah di luar pulau Jawa. Melalui perusahaan tersebut, pemerintah Belanda dapat mengelola sistem pelayaran yang tidak hanya melayani kebutuhan perdagangan, tetapi juga untuk mendukung pengendalian kolonial di berbagai pulau.³

Kapal uap yang dikelola oleh perusahaan *Koninklijke Paketvaart-Maatschappij* (KPM) yang menjadi alat transportasi laut pada masa Hindia Belanda salah satunya adalah Kapal Van der Wijck. Kapal Van der Wijck melakukan pelayarannya di Hindia Belanda pada tahun 1921. Kapal tersebut melakukan pelayarannya di Hindia Belanda tidak hanya untuk memfasilitasi kegiatan perdagangan maupun ekonomi tetapi juga untuk memperkuat kekuasaan politik dan sosial pemerintah kolonial Belanda. Kapal Van der Wijck melakukan aktivitas pelayarannya berdasarkan rute-rute yang telah ditetapkan oleh perusahaan pelayaran *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM), yang mana rute tersebut melalui pelabuhan-pelabuhan besar di Hindia

¹ Pradjoko, D., & Utomo, B. B. 2013. “Atlas pelabuhan-pelabuhan bersejarah di Indonesia”. Jakarta: Direktorat Jenderal Kebudayaan, hlm. 7-8.

² Maira Trianah., dkk. 2024. “Pengaruh Sejarah Perkembangan Alat Transportasi Darat, Laut, dan Udara di Indonesia serta Dampaknya terhadap Masyarakat”. Dalam Jurnal SEMNASFIP, hlm. 2587.

³ Bambang Surowo. 2016 “KPM Versus PELNI: Persaingan Merebut Hegemoni Jaringan Pelayaran Di Nusantara 1945–1960.” Dalam Jurnal Sejarah Citra Lekha. Vol 1, no. 1. Hlm, 13-17.

Belanda pada masa itu. Namun kapal Van der Wijck beroperasi tidak lama, karena kapal tersebut mengalami kecelakaan yaitu karamnya pada tahun 1936 sehingga aktivitas pelayarannya tidak dapat dilanjutkan.

Dalam sejarah transportasi laut Hindia Belanda, kapal Van der Wijck menjadi satu diantara ikon krusial. Meskipun keberadaan serta jasa kapal Van der Wijck sangat penting dalam melayani jalur transportasi di kepulauan Hindia Belanda, namun masih banyak sudut pandang sejarahnya yang kurang diketahui oleh masyarakat. Hal tersebut akan menjadi masalah pokok pada penelitian ini, karena selain masyarakat kurang mengetahui sudut pandang sejarah kapal Van der Wijck hingga aktivitas pelayarannya di kepulauan Hindia Belanda, banyak masyarakat juga yang mengira bahwa kapal Van der Wijck ini hanya sebatas fiksi yang dikisahkan pada Novel berjudul “Karamnya Kapal Van der Wijck” karya Buya Hamka.

Sejauh ini, penelitian mengenai sejarah alat transportasi laut masa Hindia Belanda terutama sejarah serta aktivitas kapal Van der Wijck selama di Hindia Belanda sangat minim, mengingat kapal Van der Wijck ialah salah satu kapal yang memiliki peran penting dalam melayani pelayaran di kepulauan Hindia Belanda hingga pada akhirnya kapal tersebut menuai insiden yakni karamnya pada tepian utara Pulau Jawa, khususnya di kawasan perairan Brondong pada tahun 1936 sehingga mengakibatkan aktivitas pelayarannya terhenti. Banyak penelitian terdahulu yang pembahasannya hanya fokus pada kapal Van der Wijck sebagai cerita fiksi dan terdapat juga penelitian terdahulu yang membahas pasca terjadinya insiden karamnya kapal Van der Wijck, namun belum adanya yang meneliti bagaimana latar belakang perusahaan pelayaran Belanda dalam memproduksi kapal Van der Wijck, dan bagaimana aktivitas pelayaran kapal Van der Wijck selama di Hindia Belanda hingga karamnya pada tahun 1936. Permasalahan tersebut menandai mula urgensi penelitian lanjutan demi merespons permasalahan tersebut agar sanggup dipaparkan secara rinci serta ditopang oleh pendekatan ilmiah. Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas, maka penulis memilih penelitian dengan judul “Kapal Van der Wijck Sebagai Alat Transportasi Laut Masa Hindia Belanda Tahun 1921-1936”.

METODE

Penelitian berjudul “Kapal Van der Wijck Sebagai Alat Transportasi Laut Masa Hindia Belanda Tahun 1921-1936” merupakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Karena itu, peneliti akan mengkaji persoalan yang hendak diteliti dengan menerapkan metodologi penelitian historis. Menurut Kuntowijoyo (2005:91)⁴, metodologi penelitian sejarah mencakup lima tahapan, yakni: pemilihan topik, heuristik (pengumpulan sumber), verifikasi (kritik sumber), interpretasi (penafsiran), dan historiografi (penyusunan narasi sejarah).

Pada penelitian sejarah hal yang pertama dilakukan adalah pemilihan topik atau menentukan topik. Pokok bahasan yang diangkat dalam kajian ini berupa tentang salah satu milik perusahaan pelayaran Belanda yaitu kapal Van der Wijck. Dari topik penelitian yang telah dipilih maka penelitian ini berjudul “Kapal Van der Wijck Sebagai Alat Transportasi Laut Masa Hindia Belanda Tahun 1921-1936”. Alasan penulis memilih topik tersebut karena fakta sejarah dari kapal Van der Wijck jarang dibahas pada penelitian sejarah, dan keberadaan kapal tersebut menjadi simbol penting terhadap perkembangan transportasi laut di Hindia Belanda hingga saat ini. Oleh sebab itu, muncul keinginan penulis untuk mengangkat topik tersebut guna memberikan wawasan terkait sejarah kapal Van der Wijck hingga aktivitas pelayaran serta perannya terhadap kegiatan pelayaran pada masa Hindia Belanda.

Langkah selanjutnya setelah pemilihan topik yaitu heuristik, heuristik ialah tahapan dalam mengumpulkan informasi maupun rujukan yang selanjutnya akan dimanfaatkan oleh penulis dalam merumuskan kajian sejarah. Data yang diambil dapat berupa arsip/dokumen resmi, buku,

⁴ Kuntowijoyo, D. R. 2005. “*Pengantar Ilmu Sejarah*”. Yogyakarta : Bentang Pustaka, 2005, hlm. 91.

segala jenis penelitian, surat kabar sezaman, dan lain sebagainya yang di dapatkan melalui dinas kearsipan dan perpustakaan maupun secara online pada website resmi yang terpercaya keaslian sumbernya. Rujukan dalam kajian historis diklasifikasikan ke dalam dua golongan, yakni sumber primer serta sumber sekunder. Sumber primer merupakan sumber yang asalnya dari saksi langsung baik orang, maupun benda yang sezaman atau tidak jauh dari terjadinya peristiwa. Sumber primer dapat diartikan sebagai sumber asli yang dapat dimanfaatkan oleh peneliti dalam studi historis sebagai petunjuk yang sezaman dari terjadinya suatu peristiwa. Adapun sumber primer yang diperoleh dalam penelitian ini adalah : Arsip foto kantor pusat KPM di Batavia, arsip foto kapal Van der Wijck yang berlabuh di Batavia, monumen kapal Van der Wijck di Pelabuhan Brondong Kabupaten Lamongan, titik lokasi tenggelamnya kapal Van der Wijck dan meliputi bukti arkeologi kapal van der Wijck yang diperoleh dari laporan survei lokasi cagar budaya bawah air oleh Balai Pelestarian Kebudayaan wilayah XI tahun 2021.

Selain itu juga terdapat surat kabar sezaman yang diperoleh penulis untuk dijadikan sebagai sumber dalam penelitian ini yang diperoleh melalui internet yakni laman website *Delpher*. Sedangkan sumber sekunder adalah rujukan yang tidak secara langsung menyajikan informasi kepada penulis dengan kata lain, sumber sekunder diperoleh dari data yang telah dikompilasi, dianalisis, serta dikonstruksi oleh pihak yang tidak berpartisipasi secara langsung dalam kejadian tersebut dalam penelitian ini dapat berupa artikel ilmiah, buku, skripsi, dan lain sebagainya. Adapun sumber sekunder yang digunakan oleh peneliti sebagai acuan diantaranya buku yang berjudul “The Java Sea Network, oleh Singgih Tri Sulistiyono”.

Tahap selanjutnya setelah dilakukan pengumpulan sumber dalam penelitian sejarah yakni kritik sumber, kritik sumber merupakan salah satu prosedur yang wajib dilaksanakan, yaitu menelaah secara mendalam sumber-sumber yang sudah dihimpun guna memastikan autentisitas sumber tersebut. Dalam penelitian ini, kritik yang diterapkan oleh penulis adalah kritik internal. Kritik internal ialah tahap pengkajian terhadap elemen-elemen internal, yakni kandungan dari sumber itu sendiri. Proses kritik internal dijalankan untuk mengetahui kredibilitas kesaksian maupun isi dari suatu sumber sejarah, apakah sumber tersebut dapat diandalkan atau tidak. Melalui praktik kritik internal, kebenaran informasi yang tersimpan dalam sumber dapat diungkap. Sasaran utama dari kritik internal adalah menyaring informasi sehingga fakta yang otentik dapat diperoleh.

Tahap selanjutnya yakni interpretasi, merupakan langkah yang dilakukan setelah kritik sumber yaitu suatu upaya penafsiran terhadap berbagai fakta serta membuat makna yang saling terhubung dengan fakta yang telah didapatkan. Kesimpulannya, interpretasi adalah proses analisis data dan fakta sejarah yang telah dikumpulkan dari beragam sumber baik sumber primer ataupun sekunder guna membentuk pengetahuan yang rasional dan sempurna tentang peristiwa masa lalu. Dalam konteks penelitian sejarah, interpretasi bertujuan untuk menyusun fakta-fakta agar membentuk secara keseluruhan cerita sejarah yang logis, dan sesuai dengan konteks penelitian. Selain itu, penafsiran juga merupakan fase dengan level kerentanan yang signifikan, sebab pada tahap ini bersinggungan dengan khayalan seorang penulis, sehingga banyak pihak mengemukakan bahwasannya pada tahap inilah yang menjadi asal mula individualitas. Selain itu, tanpa adanya penafsiran data belum menemukan maknanya, karena pada awalnya data-data yang didapatkan masih dalam bentuk data primer yang belum dianalisis. Oleh sebab itu, pada fase ini dibutuhkan integritas dari penulis untuk menampilkan sejarah sebagaimana adanya dan metodologi sejarah. Pada penelitian ini, sumber yang ditafsirkan memuat fakta yang menggambarkan latar belakang kapal Van der Wijck, kondisi maritim pada masa itu hingga aktivitas pelayaran kapal Van der Wijck di Hindia Belanda, juga fakta yang ada sewaktu peristiwa karamnya kapal Van der Wijck. Dalam tahap ini penulis menginterpretasikan serta membandingkan data primer dan sekunder tentang kapal Van der Wijck. Sehingga fakta sejarah yang ditafsirkan oleh penulis dapat sesuai antara keduanya.

Tahap terakhir yakni historiografi, yang merupakan fase penutup dalam kajian sejarah, di mana setelah melewati rangkaian prosedur mulai dari seleksi tema, heuristik, verifikasi, interpretasi, hingga sampai pada tahap akhir yaitu historiografi penulis akan menyampaikan hasil penelitian yang disusun secara sistematis dan memenuhi kaidah karya ilmiah sehingga membentuk satu kesatuan yang utuh.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Latar belakang kapal Van der Wijck

Kapal Van der Wijck merupakan salah satu kapal uap milik perusahaan pelayaran *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* yang dibangun pada tahun 1921 untuk KPM di pabrik galangan kapal yaitu *Maatschappij Fijenoord* di Feyenoord Rotterdam. *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) merupakan suatu perusahaan pelayaran yang diberi hak untuk menyanggah nama tersebut pada tanggal 15 Juli 1888, dan akta pendiriannya ditandatangani pada tanggal 4 September 1888. KPM memiliki kantor pusat yang terletak di Batavia, tetapi status hukumnya berkedudukan di Amsterdam, Belanda.⁵



Gambar 1. Kantor KPM di Batavia

Sumber : KITLV, 1930

Pada tanggal 18 November, setelah kapal Van der Wijck sukses dilakukannya uji coba, kapal uap penumpang dan barang Van der Wijck, yang dibangun di *Maatschappij Fijenoord*, diserahkan kepada perusahaan pelayaran KPM.⁶ Nama kapal Van der Wijck diambil dari nama Gubernur Jendral Hindia Belanda yakni Jhr. Carel Herman Aart Van der Wijck, lahir pada 29 Maret 1840 di Ambonia. Ia diangkat menjadi Gubernur Jendral pada tanggal 15 Juli 1893 menggantikan Tuan C. Pijnacker Hordijk, dilantik pada tanggal 17 Oktober 1893 dan menjabat sampai 3 Oktober 1899.⁷

Selama 15 tahun pelayarannya di Hindia Belanda, kapal Van der Wijck memiliki kapten yang sering mengalami pergantian, terdapat beberapa kapten yang berhasil diidentifikasi oleh penulis melalui sumber arsip yang didapatkan, diantaranya adalah kapten G. Hagenzieker. Kapten G. Hagenzieker merupakan kapten pertama kapal Van der Wijck yang berkebangsaan Belanda. Ia menempati posisi penting dalam sejarah kapal, meskipun catatan rinci tentang kehidupan dan kariernya sangat terbatas. Sebagai komandan pertama, ia dipercaya untuk mengemudikan kapal Van der Wijck selama pelayaran pertamanya yakni dar Amsterdam ke

⁵ Boer, M.G. de. 1922. *“De Koninklijke Paketvaart-Maatschappij Overdruk uit het werk, Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart.”* Amsterdam: Scheltema & Holkema's Boekhandel (K. Groesbeck en P. Nijhoff), hlm. 19.

⁶ Rotterdamsch nieuwsblad. s.s., Van der Wijck. Rotterdam, 22-11-1921.

⁷ G.L. Kepper. 1989. *“Het regentschap van Koningin Emma”*. Den Haag: Koninklijke Bibliotheek, hlm. 68.

Tandjong Priok Batavia.⁸ Selanjutnya kapten dari kapal Van der Wijck yaitu kapten C. Van der Worp dan J. F. Van Veen di tahun 1922 yang aktif memimpin pelayaran kapal Van der Wijck hingga masa kepemimpinan mereka selesai, biografi dari kapten tersebut belum diketahui oleh penulis, namun pada masa kepemimpinannya kapten C. Van der Worp dan J. F. Van Veen memberikan contoh dalam keahlian maritim yang dibutuhkan untuk mengendalikan kapal melalui tantangan navigasi yang ditimbulkan oleh perairan kepulauan dengan arus yang berbahaya, cuaca yang tidak dapat diprediksi, dan kebutuhan akan waktu yang tepat untuk memastikan dek dan penanganan kargo yang aman. Kepemimpinan mereka memastikan bahwa Van der Wijck tidak hanya memenuhi peran logistiknya tetapi juga mempertahankan reputasi untuk keselamatan dan ketepatan waktu yang sangat penting di era ketika transportasi laut merupakan bagian yang sangat krusial wilayah tersebut.⁹

Selanjutnya yaitu Kapten L. de Roos yang merupakan salah satu kapten yang ditugaskan untuk memimpin kapal Van der Wijck milik perusahaan pelayaran KPM, namun sangat disayangkan pada saat masa jabatannya sebagai kapten ia dikabarkan akan berangkat ke Belanda pada tanggal 22 Mei dan dapat dikatakan akan pensiun dini, ia menjabat sebagai kapten di kapal Van der Wijck selama kurang lebih 3 tahun. Kapten Van der Wijck selanjutnya adalah Kapten Zonneveld. Kapten Zonneveld merupakan seorang kapten kapal Van der Wijck yang pada awalnya ia sudah mengabdikan pada perusahaan pelayaran KPM selama 20 tahun, ia mengabdikan di perusahaan pada tanggal 1 Februari 1911 dan setelah karirnya sukses, ia diangkat menjadi kapten pada tanggal 1 April 1924.¹⁰ Selain itu kapten yang sangat di kenal memimpin kapal Van der Wijck yaitu Kapten B. C. Akkerman, ia terkenal sebagai kapten dari kapal Van der Wijck karena ia bertugas sebagai kapten tepat pada saat kapal Van der Wijck mengalami kecelakaan pada tahun 1936. Sekilas tentang biografi kapten Akkerman, Kapten Akkerman adalah salah satu kapten tertua KPM. Pada tanggal 31 Juli, ia sempat merayakan ulang tahun ke-25 atas pengabdiannya di perusahaan, sebuah momen di mana ia menunjukkan apresiasi manajemen atas jasanya. Selama beberapa minggu ini, Kapten Akkerman telah memimpin kapal Van der Wijck, setelah sebelumnya menjadi kapten dari kapal Ophir dan Real. Selama masa baktinya, karamnya kapal Van der Wijck adalah bencana maritim pertama yang dialami sang kapten. Hanya dalam waktu kurang dari setahun, beliau akan pensiun dari tugasnya.¹¹

Sama halnya seperti kapal yang lain, belum diketahui alasan secara khusus mengapa kapal Van der Wijck dibuat. Namun secara umum kapal Van der Wijck dibangun untuk melayani kebutuhan transportasi laut dan perdagangan yang terus meningkat di kepulauan Hindia Belanda pada periode tersebut. Periode ini ditandai dengan pembangunan industri dan kolonial yang pesat, dan pembangunan kapal ini merupakan bentuk respons strategis terhadap meningkatnya permintaan akan pembuatan kapal-kapal yang sesuai, efisien, dan aman yang dapat menghubungkan kepulauan Hindia Belanda yang luas dan kompleks. Kapal Van der Wijck dibangun untuk memperkuat jaringan pengiriman pada perusahaan pelayaran KPM. Pada saat itu, kapal Van der Wijck dipesan oleh perusahaan KPM bersamaan dengan beberapa kapal lain yaitu kapal Sawahloento, Siao, dan Benkoelen sebelum tahun 1921 dan selesai dibangun pada tahun pelaporan.¹² Seperti yang telah dijelaskan bahwa KPM adalah perusahaan pelayaran ternama milik pemerintah Belanda yang beroperasi di Hindia Belanda, bertanggung jawab untuk mengangkut penumpang maupun barang. Van der Wijck, yang diluncurkan pada tahun 1921 untuk mewujudkan teknologi maritim tercanggih pada masanya. Kapal Van der Wijck dirancang untuk memastikan pergerakan yang tepat waktu dan aman melintasi rute laut kepulauan yang berbahaya. Di era sebelum adanya perjalanan udara, transportasi laut yang

⁸ Nieuwsblad van het Noorden. De ramp van het s.s. „Van der Wijck”. Groningen, 23-10-1936.

⁹ De Indische courant. Postsluiting. Soerabaia, 06-11-1922.

¹⁰ De locomotief. Zilvern Jubileum. Gezagvoerder Zonneveld van van de K. P. M. Samarang, 05-02-1936.

¹¹ Haagsche courant. De gezagvoerder van de „Van der Wijck”. s-Gravenhage, 20-10-1936.

¹² Statuten der naamloze vennootschap Koninklijke Paketvaart-maatschappij gevestigd te Amsterdam". De Bussy, 1921.

efisien membentuk tulang punggung konektivitas dan integrasi ekonomi antara pusat perkotaan dan pulau-pulau terpencil.

Selain itu kapal ini dibangun untuk mendukung administrasi dan perekonomian kolonial. Pemerintah kolonial Belanda sangat bergantung pada jalur laut untuk aktivitas dalam pemerintahan, perdagangan, dan menjaga ketertiban sosial di wilayah-wilayah yang tersebar. Kapasitas Van der Wijck untuk mengangkut penumpang dan barang menjadikannya warisan multifungsi yang mendukung komoditas perdagangan, sekaligus memfasilitasi pergerakan para pejabat, kaum elit, pedagang, dan penduduk lokal. Desain Kapal Van der Wijck mencerminkan ambisi yang berkembang untuk memodernisasi armada laut dengan fitur keselamatan dan kenyamanan penumpang yang lebih baik. Dengan menawarkan layanan yang relatif aman dan nyaman karena memiliki 3 kelas, Van der Wijck membantu menumbuhkan kepercayaan publik terhadap perjalanan laut, yang penting untuk mempertahankan momentum perdagangan dan pemerintahan kolonial. Kapal ini menjadi simbol kehebatan teknologi dan dominasi maritim Belanda di wilayah tersebut. Di luar tujuan komersial dan administratif, Van der Wijck merupakan penghubung sosial yang krusial. Kapal ini menyediakan jalur bagi masyarakat yang mengandalkan transportasi laut untuk kelancaran aktivitas mereka sehari-hari. Pengoperasian kapal ini tertanam erat dalam kehidupan sehari-hari bagi banyak masyarakat Hindia Belanda, berfungsi sebagai jembatan lintas batas geografis dan berkontribusi pada pembentukan warisan maritim.

Kesimpulannya, kapal Van der Wijck dibangun untuk memenuhi kebutuhan strategis koloni kepulauan yang luas, meningkatkan konektivitas dan perdagangan maritim, mewujudkan inovasi pelayaran modern, dan berfungsi sebagai kapal yang memiliki makna sosial, budaya, dan kolonial selama periode sejarah penting di Asia Tenggara. Pembangunannya bukan hanya tentang menciptakan sebuah kapal, tetapi tentang membangun instrumen vital bagi dinamika ekonomi, politik, dan sosial Hindia Belanda.

Spesifikasi kapal Van der Wijck

Kapal Van der Wijck merupakan kapal uap milik perusahaan pelayaran *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* yang ditujukan untuk pelayaran di Hindia Belanda, khususnya untuk layanan ekspres bagi penumpang dan barang, terutama pada Makassar, Buleleng, Surabaya, Semarang, Batavia, Palembang, hingga wilayah kecil lainnya.¹³ Kapal Van der Wijck dibangun sesuai dengan kelas tertinggi Bureau Veritas, yaitu lembaga klasifikasi yang diakui secara global, didirikan pada tahun 1828, yang menyediakan layanan sertifikasi, inspeksi, dan klasifikasi untuk memastikan bahwa kapal dan struktur kelautan memenuhi standar keselamatan, kualitas, dan peraturan. Bureau Veritas terkemuka dalam industri maritim dalam memverifikasi bahwa kapal dibangun dan dirawat sesuai dengan aturan dan standar internasional.

¹³ Soerabaijasch handelsblad. S.s „Van der Wijck. 17-03-1933.



Gambar 2. Kapal Van der Wijck

Sumber : KITLV, 1925

Kapal Van der Wijck dibuat berdasarkan rancangan arsitek angkatan laut KPM, Ir. M.A. Cornelissen, dan Kepala Insinyur KPM Ir. W.J. Muller. Dengan dimensi utamanya adalah panjang antara garis tegak lurus 320°, lebar luar 4°, kedalaman ke dek 20°, dan kedalaman ke dek tenda 27°, kapal ini berdesain buritan terbuka dan memiliki dua dek yang bersambung yaitu dek tenda dan dek atas, serta dek dek kemudi di bagian haluan dan buritan di luar ruang mesin dan ruang ketel uap. Sebuah dasar ganda membentang hampir di seluruh bagian kapal, terbagi menjadi tangki-tangki yang digunakan untuk penyimpanan air pemberat dan bahan bakar minyak.¹⁴ Kapal Van der Wijck memiliki bobot 2.633 ton kotor dan 1.512 ton bersih saat terdaftar, panjang keseluruhan kapal Van der Wijck adalah 97,5 meter dengan lebar 13,4 meter dan tinggi 8,5 meter, sehingga kapal ini tercatat dapat menampung 60 penumpang kelas satu, 34 penumpang kelas dua, dan lebih dari 900 penumpang kelas tiga. Adapun di kelas satu biasanya didominasi oleh pejabat Belanda hingga kaum-kaum elit Eropa, kelas dua biasanya didominasi oleh kaum menengah para pedagang hingga pegawai menengah kolonial, sedangkan di kelas tiga biasanya mayoritas pribumi dari berbagai etnis yang ditempatkan di dek bawah.

. Kapal Van der Wijck memiliki ruang makan dan ruang dek dilapisi panel kayu eboni yang elegan, sesuai dengan desain karya Tuan Lien Cachet. Patung mantan Gubernur Jenderal Van der Wijck diukir pada relief dasar di salah satu panel ruang dek. Interior lounge dan kabin dilapisi kayu pinus berpernis putih dengan rangka dan pilaster kayu jati.¹⁵ Semua akomodasi penumpang luas dan dirancang dengan baik untuk membuat perjalanan di daerah tropis nyaman mungkin. Akomodasi untuk kapten, perwira, dan staf lainnya, ruang peta, ruang kemudi, ruang pembeku dan pendingin, ruang surat, dll., memenuhi standar tertinggi. Mesin utamanya menggunakan sistem ekspansi rangkap tiga dengan pompa kondensat dan bilge terpasang.¹⁶

Aktivitas Kapal Van der Wijck

Perjalanan kapal Van der Wijck tercatat dari pelayaran perdananya pada tahun 1921 hingga 1936. Selama 15 tahun ini, Van der Wijck lebih dari sekedar kapal yang melintasi perairan kepulauan Hindia Belanda, ia adalah salah satu bagian terpenting yang menghubungkan pulau-pulau, dan masyarakat yang tersebar di kepulauan yang luas. Sepanjang perjalanannya, Van der Wijck dengan setia melintasi jaringan rute penting untuk mengangkut penumpang, serta barang. Pada tahun 1921, kapal Van der Wijck diluncurkan di Amsterdam kemudian melakukan pelayaran pertamanya ke Hindia Belanda di bawah komando kapten G.

¹⁴ Rotterdamsch nieuwsblad. s.s. „Van der Wijck. Rotterdam, 22-11-1921.

¹⁵ Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. Het s.s. Van der Wijck. Semarang, 20-10-1936.

¹⁶ Rotterdamsch nieuwsblad. s.s. „Van der Wijck. Rotterdam, 22-11-1921.

Hagenzieker. Seperti halnya kapal-kapal besar lain milik perusahaan KPM, kapal van der Wijck pertama kali tiba di Tandjong Priok Batavia dengan membawa muatan perbekalan. Di Batavia, kapal tersebut selanjutnya dipersiapkan di dok untuk layanan Hindia Belanda, yang mencakup pergantian perabotan kayu, modifikasi sebagian besar komponen-komponen kecil, dek, serta komponen lain agar sesuai dengan iklim tropis Hindia Belanda.¹⁷

Pada tahun 1922, kapal Van der Wijck mulai mengawali aktivitas pelayarannya secara penuh di Hindia Belanda yakni melayani tujuan Makassar. Selama tahun ini, aktivitas kapal Van der Wijck hanya meliputi pengangkutan muatan penumpang dan barang sesuai dengan jadwal yang ditentukan, yakni dari/ke Makassar dengan berat bersih sebanyak 1.489 ton dalam pelayarannya. Kemudian aktivitas pelayaran kapal Van der Wijck pada tahun 1922 dipimpin oleh kapten J. F. Van Veen dan kapten C. Van der Worp.¹⁸ Selain menjalankan aktivitasnya sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan, di tahun 1922 kapal Van der Wijck bersama dengan kapal Parigi sempat menerima tugas mendesak untuk berangkat ke Donggala dalam misi meminta bantuan. Pengerahan luar biasa ini diperlukan karena situasi mendesak di mana kapal Van Rees mengalami bencana saat berlayar ke Tomini. Menanggapi peristiwa kritis ini, Van der Wijck dan Parigi bertindak sebagai penyelamat, dikerahkan untuk mengoordinasikan upaya bantuan dan memberikan dukungan yang diperlukan ke daerah terdampak, namun kapal Van Rees akhirnya dapat melanjutkan aktivitasnya dengan tenaga sendiri sebelum datangnya bantuan dari kapal Van der Wijck dan kapal Parigi untuk menuju ke Tandjong Priok.¹⁹

Di tahun 1923, pada awalnya kapal Van der Wijck ditugaskan untuk melayani rute-rute penting di pantai barat Sumatra hingga Jawa. Dari jadwal perjalanan salah satunya yang dapat digunakan sebagai salah satu bukti tercatatnya jadwal perjalanan yakni pada bulan April 1923, terlihat bahwa pada Sabtu, 7 April 1923 pukul 12 siang, kapal ini berangkat dari Padang menuju Benkoelen (Bengkulu), Kroe, Telok Betong, dan Batavia.²⁰ Pada Sabtu, 2 Juni 1923 pukul 12 siang, Van der Wijck kembali berangkat dari Padang menuju Bengkulu, Kroe, Telok Betong, dan Batavia. Kemudian, pada Sabtu, 30 Juni 1923 pukul 12 siang, kapal ini berlayar lagi menuju Bengkulu, Enggano, dan Batavia.²¹ Kapal Van der Wijck juga tercatat melakukan pelayaran dengan muatan besar dan mengangkut tokoh-tokoh penting, di mana kapal ini mengangkut seorang komisar polisi, Tuan Van der Wal, yang akan berangkat ke Semarang.²² Pada bulan Juli 1923 kapal Van der Wijck datang dari Singapura dan akan berlabuh di pelabuhan Belawan, dibawa oleh kapten J. S. Lotsij.²³ Pada pelayaran hari Minggu, 25 November 1923, tercatat bahwa melalui pelabuhan Bengkulu kapal ini menuju Tandjong Priok untuk melayani pengiriman ke seluruh Hindia Belanda (dengan beberapa pengecualian kawasan tertentu).²⁴ Pada Minggu, 16 Desember 1923, kapal ini berangkat pukul 9 pagi menuju Bengkulu, Kroe, dan Batavia. Lalu pada Minggu, 30 Desember 1923, pukul 4 sore, kapal berlayar ke Sibolga, Olehleh, dan Sabang.²⁵

Awal tahun 1924 kapal Van der Wijck masih melayani pelayaran dengan rute Sumatra-Jawa,²⁶ diantaranya berlabuh di Pelabuhan Semarang dari Surabaya dan Tandjong Priok.²⁷ Pada jadwal perjalanan di tanggal 22 Januari 1924, konsistensi peran Surabaya dan Semarang dalam operasi kapal semakin terlihat, kapal Van der Wijck tiba di Surabaya dari Semarang di

¹⁷ Nieuwsblad van het Noorden. De ramp van het s.s. „Van der Wijck”. Groningen, 23-10-1936.

¹⁸ De Indische courant. Postsluiting. Soerabaia, 06-11-1922.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Padang, 03-04-1923.

²¹ Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Padang, 02-06-1923.

²² De Sumatra post. Aangekomen, vertrokken en ter reede Belawan liggende schepen. Medan, 25-07-1923.

²³ *Ibid.*

²⁴ Sumatra-bode. Postsluiting. Padang, 22-11-1923.

²⁵ Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Padang, 06-12-1923.

²⁶ Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Padang, 05-01-1924.

²⁷ Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. Scheepsbeweging ter Reede. Semarang, 29-07-1924.

bawah komando kapten J. S. Lotsij dengan berat bersih muatan 1.489 ton.²⁸ Muatan sebesar ini menegaskan bahwa kapal berfungsi sebagai kapal kargo besar, bukan sekadar pengangkut penumpang. Kurang lebih satu setengah bulan kemudian, tepatnya pada 6 Maret 1924, kapal kembali tiba di Surabaya dari Semarang, masih di bawah komando kapten yang sama, dengan berat bersih muatan yang juga tercatat 1.489 ton.²⁹ Selanjutnya, kapal Van der Wijck tercatat akan berlayar dari Batavia menuju Singapura dan Belawan Deli.³⁰

Aktivitas pelayaran kapal Van der Wijck dapat dilihat pada jadwal perjalanan kapal Van der Wijck salah satu contoh di tanggal 16 April 1925 kapal berlayar dari Batavia ke Palembang pukul 09.00.³¹ Masih di bulan yang sama, Selasa 28 April 1925 kapal Van der Wijck berangkat dari Semarang menuju Batavia dan Palembang, dengan catatan kapal hanya meneruskan sampai Palembang, sedangkan dari Batavia perjalanan ke Eropa dilanjutkan oleh kapal s.s. “Goentoer”.³² Pada bulan Mei kapal Van der Wijck mengalami pergeseran rute, di mana kapal bergeser ke timur berlayar dari Semarang ke Surabaya (Tandjong Perak) dan Makassar. Di Makassar terjadi penyeberangan bagi penumpang dengan tujuan Donggala, Paleleh, Kwandang, Amoerang, Menado, Kota Boena, Djiko, Gorontalo, dan Teluk Tomini.³³ Pada Juni 1925, kapal tercatat melayani rute ke/dari Palembang sebagai kapal pengangkut barang.³⁴ Pola ini berlanjut pada akhir Juli 1925, ketika Van der Wijck kembali disebut sebagai kapal barang yang menghubungkan Palembang dengan pelabuhan lain dalam jaringan KPM,³⁵ dan terulang lagi pada Agustus 1925.³⁶ Memasuki bulan September 1925, fokus kembali ke wilayah timur. Jadwal Kamis, 17 September 1925 mencatat bahwa kapal Van der Wijck melayani tujuan Makassar, Overig Celebes (daerah lain di Sulawesi), Kepulauan Maluku, Nieuw Guinea, serta pelabuhan pelabuhan di Kalimantan Timur seperti Samarinda, Tandjong Selor, Tandjong Redeb, dan Tanah Grogot.³⁷ Pada bulan November 1925, kapal Van der Wijck berangkat dari Semarang menuju Batavia dan Palembang, lagi lagi kapal Van der Wijck hanya meneruskan sampai Palembang, sementara dari Batavia sambungan ke Eropa diambil alih kapal s.s. Koningin der Nederlanden milik SMN.³⁸ Pada bulan Desember 1925, Van der Wijck kembali tercatat melayani rute ke Makassar, Maluku, Nieuw Guinea, dan pelabuhan di Kalimantan Timur (Samarinda, Tandjong Selor, Tandjong Redeb, Tanah Grogot) beserta sekitarnya.³⁹

Pada awal tahun 1926 kapal ini berangkat dari Semarang menuju Surabaya (Tandjong Perak) dan kemudian ke Makassar, lalu di Makassar dilakukan penyeberangan khusus untuk penumpang dengan tujuan pelabuhan-pelabuhan di kepulauan timur seperti Buton, Raha, Ambon, Saparua, Piru, Amahei, Tehoroe, Banda Neira, Boelabaai, Tocal Elat, Dobo, Larat, Saumlaki, Adaoet, Tapa, Kisar, dan Geser.⁴⁰ Tercatat dalam berita pengiriman bulan Maret, Van der Wijck dijadwalkan melayani rute ke Makassar, Overig Celebes (daerah lain di Sulawesi), Maluku, Nieuw Guinea, serta pelabuhan di Kalimantan Timur seperti Samarinda, Tandjong Selor, Tandjong Redeb, dan Tanah Grogot.⁴¹ Selain itu, di bulan Agustus kapal ini melayani rute dari Semarang ke Batavia dan Palembang, meskipun hanya untuk penumpang. Dari Batavia, penumpang yang akan melanjutkan ke Eropa dihubungkan dengan kapal lain,

²⁸ De Indische courant. Scheepvaartberichten. Soerabaia, 23-01-1924.

²⁹ De Indische courant. Scheepvaartberichten. Soerabaia, 07-03-1924.

³⁰ Bataviaasch nieuwsblad. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Batavia, 19-02-1924.

³¹ Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Batavia, 15-04-1925.

³² Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Semarang, 24-04-1925.

³³ Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Semarang, 16-05-1925.

³⁴ De Indische courant. Postverzendingen. Soerabaia, 20-06-1925.

³⁵ De Indische courant. Aankondigen Postverzendingen. Soerabaia, 25-07-1925.

³⁶ De Indische courant. Aankondigen Postverzendingen. Soerabaia, 22-08-1925.

³⁷ De Indische courant. Aankondigen Postverzendingen. Soerabaia, 12-09-1925.

³⁸ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 31-10-1925.

³⁹ De Indische courant. Aankondigen Postverzendingen. Soerabaia, 05-12-1925.

⁴⁰ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 02-01-1926.

⁴¹ De Indische courant. Scheepsberichten. Soerabaia, 27-02-1926.

yakni s.s. “Kawi” milik perusahaan RL.⁴² Lalu, pada berita pengiriman bulan Desember, pola pelayaran yang sama terulang kembali, di mana kapal ini kembali tercatat akan berlayar ke Makassar, Overig Celebes (daerah lain di Sulawesi), Maluku, dan Nieuw Guinea.⁴³

Pada tahun 1927, aktivitas pelayaran kapal Van der Wijck kurang lebih masih sama dengan di tahun-tahun sebelumnya. Berdasarkan sumber yang telah di dapatkan, pada awal tahun 1927 kapal Van der Wijck melayani aktivitas pelayaran dengan tujuan Makassar, Overig Celebes (daerah lain Sulawesi), Maluku, dan Nieuw Guinea. Jadwal yang telah tercatat menunjukkan pola yang terjadi beberapa kali dalam awal tahun, Van der Wijck ditugaskan ke rute Jawa-Makassar, lalu dilanjutkan ke Overig Celebes (daerah lain di Sulawesi), Maluku, dan Nieuw Guinea. Selain ke wilayah timur, dalam jadwal perjalanan kapal Van der Wijck juga tercatat bahwa kapal Van der Wijck mempunyai tujuan ke Palembang.⁴⁴ Aktivitas kapal Van der Wijck di tahun 1927 juga tercatat melayani dua rute di bulan Juni yakni rute dari Batavia ke Palembang dan juga dari Batavia ke Semarang, Surabaya (Tandjong Perak), dan Makassar dengan kapal laut dari Makassar (untuk penumpang saja) ke Buton, Raha, Ambon, Saparea, Piroe, Amahei, Tehoroe, Banda-Neira, Teluk Boela, Kisar, Tapa, Adaoet, Saumlaki, Larat, Toeal, Elat, Dobo, dan Geser.⁴⁵

Pada awal tahun 1928, kapal Van der Wijck ditugaskan untuk mengangkut kembali 22 tahanan politik komunis untuk dikirim ke Digoel. Bersama mereka ikut kerabat 4 perempuan dan 4 anak-anak yang diangkut ke tempat pembuangan Digoel dengan kapal Van der Wijck. Para tahanan itu semuanya berasal dari Jawa Timur, sebagian besar dari Kediri dan Jember. Tidak ada orang Surabaya, sehingga minat (kerumunan) saat keberangkatan kemarin nihil. Seperti biasa para tuan merah (sebutan untuk para tahanan politik komunis) dibawa dari penjara dengan bus dan truk, di bawah pengawalan bersenjata, menuju Tandjong Perak. Di atas kapal Van der Wijck sudah ada 40 rombongan satu tujuan dari Batavia dan 51 dari Semarang, belum termasuk anggota keluarga mereka, sehingga penghuni kamp Digoel itu akan bertambah lagi lebih dari 150 jiwa. Selain itu, kali ini para tahanan diperbolehkan membawa alat-alat kerja, alat musik, dan barang rumah tangga agar bisa bertahan hidup dan sedikit menghibur diri di tempat tahanan yang disebut sebagai “tanah janji”. Pengangkutan dan keberangkatan kaum komunis berlangsung tanpa adanya halangan apapun.⁴⁶ Untuk aktivitas pelayaran kapal Van der Wijck seperti yang telah dilakukan di tahun-tahun sebelumnya yakni bagi penumpang dan barang, di mana di tahun 1928 ini tercatat di bahwa jadwal kapal Van der Wijck hanya berfokus pada tujuan ke Batavia dengan layanan ekspres, perjalanan kapal Van der Wijck di setiap bulannya paling sedikit satu kali tepatnya di bulan Juli, paling banyak 5 kali di bulan Desember, dan di bulan lain bisa dua kali hingga tiga kali perjalanan.⁴⁷

Aktivitas pelayaran kapal Van der Wijck pada tahun 1929 menunjukkan sistem perjalanan yang masih menjaga layanan ekspres reguler ke beberapa pelabuhan utama di Hindia Belanda seperti Batavia, Semarang, Surabaya, Buleleng, dan Makassar. Kapal ini menjalani jadwal yang lebih bervariasi dibandingkan tahun sebelumnya dengan pola yang berbeda-beda setiap bulannya, di tahun ini semua keberangkatan konsisten dilakukan pada pukul 12 siang seperti di tahun 1928, hanya saja di tahun 1929 tujuan kapal Van der Wijck lebih banyak. Pola ini menegaskan fungsi Van der Wijck sebagai armada pelayaran yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan strategis dengan layanan cepat dan terjadwal untuk kebutuhan penumpang dan barang. Selama tahun 1929, kapal ini tercatat melakukan perjalanan yang cukup terbatas di beberapa bulan, yang mana masing-masing hanya melayani satu kali

⁴² De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 28-08-1926.

⁴³ De Indische courant. Postverzendingen. Soerabaia, 01-12-1926.

⁴⁴ De Indische courant. Postverzendingen. Soerabaia, 17-02-1927.

⁴⁵ Bataviaasch nieuwsblad. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Batavia, 14-06-1927.

⁴⁶ De Indische courant. Stadsnieuws. Soerabaia, 13-01-1928.

⁴⁷ Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Padang, 1928.

layanan ekspres. Namun, pada bulan lain kapal mencatat dua bahkan lebih perjalanan setiap bulan dengan rute yang lebih panjang meliputi Batavia, Semarang, Surabaya, Buleleng, dan Makassar. Hal ini menunjukkan fleksibilitas operasional kapal yang dapat menyesuaikan dengan kebutuhan komersial dan permintaan penumpang di berbagai pelabuhan utama Hindia Belanda.⁴⁸ Terdapat catatan khusus pada aktivitas pelayaran kapal Van der Wijck di tahun 1929, bahwa pada bulan April kapal Van der Wijck mengangkut tokoh penting yakni direktur Bank Kolonial, W.C. Bonebakker, untuk kunjungan bisnis ke Boeton melalui Makassar, yang menunjukkan juga peran kapal ini dalam mendukung kegiatan ekonomi dan bisnis kolonial. Kegiatan seperti ini memperlihatkan fungsi ganda kapal sebagai sarana transportasi reguler dan alat untuk menunjang aktivitas elit bisnis di wilayah Hindia Belanda.⁴⁹

Aktivitas pelayaran kapal Van der Wijck pada tahun 1930 tercatat bahwa kapal Van der Wijck tidak beroperasi sama sekali pada bulan Januari, di bulan Januari kapal milik KPM yang beroperasi hanya kapal Van Waerwijck dan Swaerdecroon.⁵⁰ Sementara pada bulan-bulan berikutnya jumlah keberangkatan rata-rata hanya satu kali jadwal perjalanan per bulan, menunjukkan adanya penurunan terhadap kepadatan layanan. Hal ini mungkin mencerminkan perubahan strategi operasional atau faktor eksternal seperti kondisi ekonomi global yang memengaruhi pelayaran pada masa itu.

Aktivitas pelayaran kapal Van Der Wijck sepanjang tahun 1931, berdasarkan jadwal perjalanan yang tercatat memperlihatkan pola operasi yang teratur, dengan rata-rata satu kali jadwal perjalanan setiap bulan. Pada Januari dan Februari 1931, kapal Van Der Wijck tercatat masing-masing sekali melayani perjalanan ekspres pada pukul 12 siang, dengan rute besar yang sama yaitu ke Batavia, Semarang, Surabaya, Buleleng, dan Makassar.⁵¹ ⁵² Memasuki bulan maret, pola perjalanan sedikit berubah, di mana kapal tercatat berangkat pada 10 Maret dari Semarang menuju Batavia dan Palembang.⁵³ Pada April dan Mei, kapal fokus kembali ke jalur timur pada 15 April dan 13 Mei kapal berangkat dari Semarang menuju Surabaya, Buleleng (khusus penumpang), dan Makassar. Dari Makassar penumpang dapat melanjutkan dengan kapal lain ke Donggala, Kwandang, Manado, Ternate, Kota Boena, Djiko, Gorontalo, dan Teluk Tomini. Kemudian dari Surabaya ke Balikpapan, Tarakan, Tandjong Redeb, Telok Bajoer, dan Sangkoelirang. Serta dari Makassar ke Ambon, Namlea, Batjan, Saonek, Sorong, Manokwari, Wasior, Seroei, Sarmi, Humboldtsbaai, Bosnik, Sulawesi Utara, Kepulauan Sangir, Talaud, dan Nanoesa.⁵⁴ ⁵⁵ Pada 23 Juni, kapal kembali menjalankan rute barat dari Semarang ke Batavia dan Palembang. Di Batavia tersedia sambungan kapal lain khusus penumpang ke Bintohan, Bengkulu, Indrapura, dan Padang.⁵⁶ Pada 28 Juli, pola ini terulang kembali kapal berangkat dari Semarang ke Batavia dan Palembang.⁵⁷ Pada 2 september, kapal Van Der Wijck tercatat melayani jadwal perjalanan pada tanggal 8 dengan tujuan dari Semarang ke Batavia, Palembang, dan Pladjoe. Kemudian di tanggal 16 kapal Van Der Wijck tiba di Semarang dari Tandjong Priok dan di tanggal yang sama akan berangkat dari Semarang ke Surabaya.⁵⁸ Selanjutnya pada 10 November, kapal menjalankan rute yang sama yaitu dari Semarang ke Batavia, Palembang, dan Pladjoe. Di Batavia tersedia kapal lain untuk penumpang dengan tujuan ke Bintochan, Bengkulu, Indrapura, dan Padang, yang memperlihatkan kembali

⁴⁸ Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Padang, 1929.

⁴⁹ Soerabaijasch handelsblad. Scheepvaart. Soerabaja, 12-04-1929.

⁵⁰ Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Padang, 28-01-1930.

⁵¹ Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Padang, 17-01-1931.

⁵² Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten Padang, 12-02-1931.

⁵³ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 04-03-1931.

⁵⁴ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 08-04-1931.

⁵⁵ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 06-05-1931.

⁵⁶ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 17-06-1931.

⁵⁷ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 22-07-1931.

⁵⁸ Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 05-09-1931.

hubungan Jawa-Sumatra.⁵⁹ Sumber terakhir, Desember, menyebut bahwa kapal Van Der Wijck tiba di Semarang pada 9 Desember dari Tandjong Priok dan pada hari yang sama akan berangkat lagi dari Semarang ke Surabaya.⁶⁰

Di awal tahun, pada bulan Januari, kapal Van der Wijck tidak mencatatkan jadwal perjalanan sama sekali.⁶¹ Tidak adanya aktivitas kapal pada bulan Januari mungkin disebabkan oleh faktor pemeliharaan kapal, kondisi cuaca, atau pertimbangan operasional lainnya. Aktivitas pelayaran baru dimulai di bulan Februari dengan perjalanan dari Semarang menuju Batavia, Palembang, dan Pladjor pada tanggal 9 Februari, menandai pembukaan layanan tahunan setelah jeda awal tahun.⁶² Selanjutnya, pada bulan Maret kapal melanjutkan aktivitas dengan pencatatan kedatangan di Semarang dari Surabaya pada tanggal 8 dan berangkat kembali ke Tandjong Priok di hari yang sama.⁶³ Hal tersebut menunjukkan efisiensi operasional dengan keberangkatan dan kedatangan dalam waktu singkat. Pada bulan April tidak tercatat adanya aktivitas pelayaran, namun pada awal Mei tepatnya tanggal 3, kapal kembali mengoperasikan perjalanan dari Semarang ke Batavia dan Palembang.⁶⁴ Menandakan kesinambungan layanan meskipun ada jeda singkat di bulan sebelumnya.

Pada awal tahun 1933, kapal Van der Wijck tercatat berangkat pada 3 Januari dari Tandjong Priok dengan tujuan Semarang, Surabaya, Buleleng, dan Makassar.⁶⁵ Selanjutnya di bulan April, kapal Van der Wijck tercatat berangkat dari Semarang menuju Batavia dan Palembang.⁶⁶ Pada bulan Juni, kapal Van der Wijck tercatat berangkat dari Tandjong Priok menuju Palembang dan Pladjoe.⁶⁷ Perjalanan ini memperlihatkan fokus utama pada rute barat, yakni dari pelabuhan utama di Batavia/Tandjong Priok langsung menuju Sumatra Selatan. Pladjoe merupakan pusat industri dan pelabuhan minyak, hal ini menunjukkan bahwa kapal ini juga melayani kepentingan ekonomi dan industri, bukan sekadar transportasi penumpang biasa. Jadwal ini juga terulang pada bulan Desember, kapal Van der Wijck tercatat berangkat pada tanggal 20 dari Batavia menuju Palembang dan Pladjoe.⁶⁸ Pada bulan Juli, kapal Van der Wijck kembali berangkat dari Batavia menuju Semarang, Surabaya, Buleleng, dan Makassar, dengan tambahan keterangan tersedianya sambungan ke Maluku.⁶⁹ Pada bulan Agustus dan September, tercatat kapal Van der Wijck memiliki pola yang sama yakni kapal tiba di Semarang dari Tandjong Priok dan pada hari yang sama berangkat kembali dari Semarang menuju Surabaya.⁷⁰

71

Aktivitas pelayaran kapal Van der Wijck selama tahun 1934 kurang lebih masih sama seperti tahun sebelumnya, dengan pola operasi yang sangat teratur, dengan Semarang dan Tandjong Priok/Batavia sebagai titik utama, serta Surabaya, Buleleng, Makassar, Palembang, dan Pladjoe sebagai pelabuhan tujuan penting. Sebagai gambaran dapat dilihat dari sumber bulan Maret, terlihat pola kapal datang ke Semarang dari Surabaya pada tanggal 20 dan pada hari itu juga langsung berangkat ke Batavia, lalu pada tanggal 28 berangkat lagi dari Semarang ke Surabaya, Buleleng, dan Makassar.⁷² Pola ke dua di bulan Juni yaitu kembali menegaskan

⁵⁹ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 04-11-1931.

⁶⁰ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 10-12-1931.

⁶¹ Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Padang, 28-01-1932.

⁶² De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 03-02-1932.

⁶³ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 09-03-1932.

⁶⁴ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 27-04-1932.

⁶⁵ Bataviaaasch nieuwsblad. Scheepsberichten. Batavia, 04-01-1933.

⁶⁶ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 29-03-1933.

⁶⁷ Bataviaaasch nieuwsblad. Scheepsberichten. Batavia, 22-06-1933.

⁶⁸ Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië. N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Batavia, 16-12-1933.

⁶⁹ Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië. N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Batavia, 22-07-1933.

⁷⁰ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 10-08-1933.

⁷¹ De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 21-09-1933.

⁷² De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 21-03-1934.

pentingnya jalur timur, ketika kapal berangkat dari Semarang ke Surabaya, Buleleng, dan Makassar.⁷³

Aktivitas kapal Van der Wijck pada tahun 1935 berdasarkan sumber yang tersedia memperlihatkan pola operasi yang terfokus pada jalur Semarang-Batavia dan Semarang-Surabaya-Buleleng-Makassar, dengan Semarang sebagai pelabuhan simpul transit yang sangat penting. Dengan data yang didapatkan tercatat pada bulan Februari, pola operasi yang sangat jelas dan berulang dengan skema “tiba dan berangkat pada hari yang sama”. Pada tanggal 12, kapal Van der Wijck tiba di Semarang dari Surabaya dan pada hari itu juga langsung berangkat dari Semarang menuju Batavia. Delapan hari kemudian, tanggal 20, kapal kembali tercatat berangkat dari Semarang menuju Surabaya, Buleleng, dan Makassar.⁷⁴ Pada bulan Agustus, jadwal mencatat bahwa kapal Van der Wijck singgah di Semarang dan akan melayani perjalanan dari Semarang ke Batavia pada tanggal 28.⁷⁵ Pada bulan Oktober, tidak ada jadwal perjalanan kapal Van der Wijck yang tercatat, yang menandakan adanya jeda operasi dalam catatan yang tersedia. Namun, aktivitas kembali muncul di tanggal 5 bulan November, kapal tercatat berangkat dari Semarang menuju Batavia dan Palembang.⁷⁶ Masih di bulan November, pada tanggal 13 kapal Van der Wijck tercatat tiba di Semarang dari Batavia dan singgah bersama kapal lain.⁷⁷ Pada bulan Desember, tercatat bahwa kapal Van der Wijck tiba di Semarang tanggal 25 dari Batavia, dan pada hari yang sama kapal itu langsung berangkat dari Semarang ke Surabaya.⁷⁸

Jadwal pertama pada bulan Januari 1936, kapal Van der Wijck tercatat tiba di Semarang pada 28 Januari dari Surabaya, lalu pada hari yang sama langsung berangkat dari Semarang menuju Tandjong Priok.⁷⁹ Selanjutnya pada bulan Februari 1936, pola yang hampir sama kembali terulang. Kapal tercatat tiba di Semarang pada 25 Februari dari Surabaya, dan pada hari yang sama berangkat dari Semarang menuju Tandjong Priok. Siklus ini mengulang skema di bulan Januari, rute Surabaya-Semarang-Tandjong Priok. Beberapa hari kemudian, pada 4 Maret Van der Wijck melayani jadwal perjalanan dari Semarang menuju Surabaya-Buleleng-Makassar.⁸⁰ Selanjutnya, pada bulan Mei 1936, pola operasional yang sama kembali terulang. Pada 19 Mei, kapal tercatat tiba di Semarang dari Surabaya dan pada hari yang sama berangkat dari Semarang menuju Tandjong Priok. Empat hari kemudian, tanggal 23 Mei, kapal kembali bergerak dari Semarang ke Surabaya-Buleleng-Makassar.⁸¹ Beberapa jadwal perjalanan yang di dapatkan oleh penulis tersebut memperlihatkan rute perjalanan yang sangat konsisten dari tahun sebelumnya, hingga tiba di mana pada bulan Oktober kapal mengalami musibah pada saat akan melayani jadwal perjalanan dari Surabaya menuju ke Semarang.

Sebelum karamnya kapal Van der Wijck, kapal Van der Wijck di bawa ke dermaga di Tandjong Priok pada tanggal 21 September untuk pembersihan dan inspeksi menyeluruh. Pada tanggal 12 Oktober, Van der Wijck meninggalkan dermaga lagi dan mengambil alih layanan “Ophir”. Pada tanggal 13 Oktober, Van der Wijck berangkat ke Makassar, setelah kepala pelabuhan memeriksa kapal untuk peralatan penyelamatan dan mengeluarkan sertifikat penumpang baru. Van der Wijck dikenal sebagai kapal yang stabil dan baik, yang belum pernah mengalami kecelakaan besar. Kaptennya adalah Tuan B.C. Akkerman, yang merupakan salah satu dari empat kapten tertua di KPM. Penyebab bencana kapal ini tidak diketahui, karena

⁷³ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 06-06-1934.

⁷⁴ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 13-02-1935.

⁷⁵ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 29-08-1935.

⁷⁶ De locomotief. Koninklijke Paketvaar Maatschappij. Samarang, 30-10-1935.

⁷⁷ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 14-11-1935.

⁷⁸ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 31-12-1935.

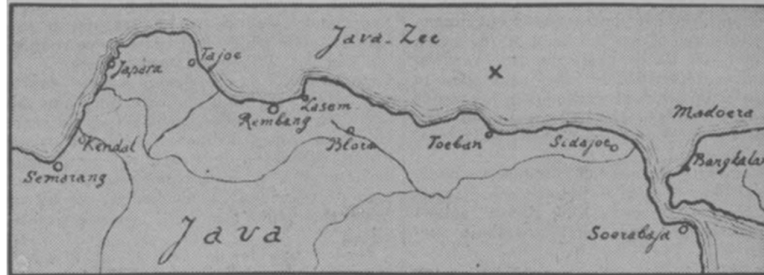
⁷⁹ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 29-01-1936.

⁸⁰ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 26-02-1936.

⁸¹ De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 20-05-1936.

cuaca saat itu mendukung.⁸² Selama pemuatan di Surabaya, kapal Van der Wijck memuat 150 ton besi yang harus dimuat ke plaka II di atas pelat seberat 12 hingga 16 ton, pengangkatan pelat besi terakhir tidak dapat melewati ambang plaka karena ukurannya yang besar. Muallim pertama awalnya ingin menolak pengangkatan tersebut, tetapi karena itu adalah bagian bawah tangki untuk Pladjoe, maka diputuskan untuk mengambil pelat-pelat tersebut dan diletakkan di atas bantalan di dek atas di sebelah ambang plaka II. Selain itu kapal Van der Wijck juga memuat 5 konsensor yang masing-masing beratnya sekitar 3 ton dan sebuah peti berisi mesin untuk Pladjoe.⁸³

Informasi menjelaskan bahwa tanggal 19 Oktober 1936, kapal Van der Wijck berangkat dari Surabaya menuju Semarang pukul 09:00 malam.⁸⁴ Pada saat perjalanan pukul 01:45 petugas jaga memberikan informasi kepada kapten, ia memberi tahu bahwa kapal miring ke kanan. Sang kapten segera bangun dan menyadari bahwa kemiringannya semakin besar. Ia kemudian membangunkan petugas jaga pertama, yang ia perintahkan untuk menyelidiki penyebab kapal miring. Sementara itu, kapal perlahan-lahan mulai miring. Semua juru mudi, yang bertindak sendiri-sendiri, datang ke anjungan untuk meminta instruksi. Sang kapten sendiri meniup peluit untuk meninggalkan kapal, dan saat itulah mesin kapal mati. Kapal itu karam dalam waktu 1 hingga 2 menit. Menurut kapten, hanya 1 hingga 2 menit berlalu antara saat kapal memutuskan bahwa kemiringannya semakin mengkhawatirkan dan pasti ada penyebab eksternal. Kapten tetap berada di anjungan saat kapal karam, ia muncul ke permukaan, lalu menyelam lagi dan akhirnya muncul ke permukaan untuk kedua kalinya, kali ini di dekat pelampung penyelamat yang berhasil ia raih. Hanya satu perahu yang diturunkan dari kapal sebelum karam. Perahu kedua yang dilepas pasti terbalik pada saat yang sama dengan karamnyakapal, karena tertabrak oleh salah satu cerobong asap kapal.⁸⁵



Gambar 3. Peta lokasi karamnya kapal Van der Wijck

Sumber : Delpher, 1936

Pada Selasa pagi tanggal 20 Oktober 1936, kapal tersebut ditemukan telah hancur sekitar 15 mil di utara Tandjong Pakis. Pesawat Dornier, yang dikirim dari Surabaya, mengamati banyak orang yang tenggelam. Pada pukul 05:30 pagi, kapal penyebar ranjau Higel berangkat dari Surabaya menuju lokasi kecelakaan, begitu pula semua kapal lainnya. kapal penyapu ranjau, serta Banekert dan tujuh Dornier ditambah dua pesawat.⁸⁶ Jumlah penumpang kapal Van der Wijck pada saat kecelakaan belum dapat disimpulkan secara pasti, karena jumlah

⁸² Leeuwarder courant. Rouwbetoon. Leeuwarden, 20-10-1936.

⁸³ De Indische courant. De „Van der Wijck“-Zaak. Soerabaia, 03-02-1939.

⁸⁴ De Limburger. De „Van der Wijck“ Vergaan. Sittard, 21-10-1936.

⁸⁵ Leeuwarder nieuwsblad : goedkoop advertentieblad. De „Van der Wijck“ stond bekend als een goed schip. Leeuwarden, 20-10-1936.

⁸⁶ De Limburger. De „Van der Wijck“ Vergaan. Sittard, 21-10-1936.

penumpang yang berada di kapal pada saat itu tidak sesuai dengan keadaan yang ada di dalam kapal, ada banyak penumpang yang tidak tercatat. Namun salah satu sumber menyebutkan bahwa jumlah penumpang kapal Van der Wijck diantaranya 22 penumpang dewasa Eropa dengan 5 anak-anak dan sekitar 100 penumpang asli pribumi, awak kapal terdiri dari kapten, 11 perwira, operator radio, pelayan, 5 juru tulis, dan 80 petugas pribumi.⁸⁷

Peristiwa tenggelamnya kapal Van der Wijck menjadi akhir dari perjalanan kapal Van der Wijck dalam melayani aktivitas pelayaran di Hindia Belanda. Pemerintah Belanda membangun sebuah monumen yang terletak di halaman kantor pelabuhan Brondong untuk mengenang adanya peristiwa tersebut serta sebagai bentuk ucapan terima kasih kepada nelayan Brondong yang telah berkontribusi dalam penyelamatan korban karamnya kapal Van der Wijck.

SIMPULAN

Kapal Van der Wijck merupakan salah satu kapal uap penumpang dan barang yang dibangun oleh perusahaan pelayaran *Koninklijke pakketvaart Maatschappij* (KPM) yang merupakan perusahaan pelayaran Belanda, memiliki kantor pusat di Batavia dan status hukum di Amsterdam. Kapal Van der Wijck dibangun 1921 di galangan kapal yaitu Maatschappij Fijernoord di Feyernoord Rotterdam. Nama kapal Van der Wijck diambil dari nama Gubernur Jendral Hindia Belanda yakni Jhr. Carel Herman Aart Van Der Wijck. Kapal Van der Wijck secara umum dibangun karena perusahaan yang menaungi yaitu KPM memiliki tujuan sebagai navigasi angkutan barang dan penumpang dengan kapal uap milik pribadi atau yang disewa. Jadi kapal Van der Wijck dibangun oleh perusahaan KPM untuk memperkuat jaringan pengiriman oleh perusahaan. Kapal Van der Wijck dibangun oleh perusahaan KPM sesuai kelas tertinggi Breau Veritas, dan di rancang oleh arsitektur ternama dari angkatan laut KPM.

Kapal Van der Wijck pertama diluncurkan pada tahun 1921 di Amsterdam kemudian melakukan pelayaran pertamanya ke Hindia Belanda di bawah komando kapten G. Hagenzieker, kapal van der Wijck pertama kali tiba di Tandjong Priok dengan membawa muatan perbekalan, dan melakukan persiapan di sebuah dok yang berada di Batavia. Sampai pada tahun-tahun berikutnya yakni tahun 1922-1936 kapal Van der Wijck mulai terintegrasi pada jadwal perjalanan dengan rute yang ditentukan oleh perusahaan KPM, dan mulai melayani rute pelayaran yang luas di Hindia Belanda. Rute kapal Van der Wijck di Hindia Belanda diketahui tidak hanya menghubungkan kota-kota besar seperti Makassar, Buleleng, Surabaya, Semarang, Batavia, Palembang di kepulauan Hindia Belanda, namun untuk menjadi penghubung ke wilayah-wilayah kecil lainnya yang berada di seluruh kepulauan Hindia Belanda.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

Statuten der naamloze vennootschap Koninklijke Paketvaart-maatschappij gevestigd te Amsterdam". De Bussy, 1921.

Surat Kabar Sezaman

Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. Het s.s. Van der Wijck. Semarang, 20-10-1936.

Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Semarang, 24-04-1925.

⁸⁷Leeuwarder nieuwsblad : goedkoop advertentieblad. De reddingsmaatregelen. Leeuwarden, 20-10-1936.

- Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Semarang, 16-05-1925.
- Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Semarang, 05-09-1931.
- Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië. Scheepsbeweging ter Reede. Semarang, 29-07-1924.
- Bataviaasch nieuwsblad. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarbeurten. Batavia, 19-02-1924.
- Bataviaasch nieuwsblad. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Batavia, 14-06-1927.
- Bataviaasch nieuwsblad. Scheepsberichten. Batavia, 04-01-1933.
- Bataviaasch nieuwsblad. Scheepsberichten. Batavia, 22-06-1933.
- De Indische courant. Aankondigingen Postverzendingen. Soerabaia, 25-07-1925.
- De Indische courant. Aankondigingen Postverzendingen. Soerabaia, 22-08-1925.
- De Indische courant. Aankondigingen Postverzendingen. Soerabaia, 12-09-1925.
- De Indische courant. Aankondigingen Postverzendingen. Soerabaia, 05-12-1925.
- De Indische courant. De „Van der Wijck”-Zaak. Soerabaia, 03-02-1939.
- De Indische courant. Postsluiting. Soerabaia, 06-11-1922.
- De Indische courant. Postsluiting. Soerabaia, 06-11-1922.
- De Indische courant. Postverzendingen. Soerabaia, 01-12-1926.
- De Indische courant. Postverzendingen. Soerabaia, 17-02-1927.
- De Indische courant. Postverzendingen. Soerabaia, 20-06-1925.
- De Indische courant. Scheepsberichten. Soerabaia, 27-02-1926.
- De Indische courant. Scheepvaartberichten. Soerabaia, 07-03-1924.
- De Indische courant. Scheepvaartberichten. Soerabaia, 23-01-1924.
- De Indische courant. Stadsnieuws. Soerabaia, 13-01-1928.
- De Limburger. De „Van der Wijck” Vergaan. Sittard, 21-10-1936.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaar Maatschappij. Samarang, 03-02-1932.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaar Maatschappij. Samarang, 27-04-1932.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaar Maatschappij. Samarang, 29-03-1933.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaar Maatschappij. Samarang, 30-10-1935.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 02-01-1926.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 04-03-1931.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 04-11-1931.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 06-05-1931.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 08-04-1931.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 17-06-1931.

- De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 22-07-1931.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 28-08-1926.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 31-10-1925.
- De locomotief. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Samarang, 21-09-1933.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 06-06-1934.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 09-03-1932.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 10-08-1933.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 10-12-1931.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 13-02-1935.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 14-11-1935.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 20-05-1936.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 21-03-1934.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 26-02-1936.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 29-01-1936.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 29-08-1935.
- De locomotief. Scheepsberichten. Samarang, 31-12-1935.
- De locomotief. Zilvern Jubileum. Gezagvoerder Zonnevekt van van de K. P. M. Samarang, 05-02-1936.
- De Sumatra post. Aangekomen, vertrokken en ter reede Belawan liggende schepen. Medan, 25-07-1923.
- Haagsche courant. De gezagvoerder van de „Van der Wijck”. s-Gravenhage, 20-10-1936.
- Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Batavia, 15-04-1925.
- Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië. N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Batavia, 16-12-1933.
- Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië. N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Batavia, 22-07-1933.
- Leeuwarder courant. Rouwbetoon. Leeuwarden, 20-10-1936.
- Leeuwarder nieuwsblad : goedkoop advertentieblad. De „Van der Wijck” stond bekend als een goed schip. Leeuwarden, 20-10-1936.
- Nieuwsblad van het Noorden. De ramp van het s.s. „Van der Wijck”. Groningen, 23-10-1936.
- Nieuwsblad van het Noorden. De ramp van het s.s. „Van der Wijck”. Groningen, 23-10-1936.
- Rotterdamsch nieuwsblad. s.s. „Van der Wijck. Rotterdam, 22-11-1921.
- Rotterdamsch nieuwsblad. s.s. „Van der Wijck. Rotterdam, 22-11-1921.
- Rotterdamsch nieuwsblad. s.s. „Van der Wijck. Rotterdam, 22-11-1921.
- Soerabaijasch handelsblad. S.s „Van der Wijck. 17-03-1933.
- Soerabaijasch handelsblad. Scheepvaart. Soerabaja, 12-04-1929.

Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarburten. Padang, 1928.
Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarburten . Padang, 05-01-1924.
Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarburten Padang, 12-02-1931.
Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarburten. Padang, 03-04-1923.
Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarburten. Padang, 02-06-1923.
Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarburten. Padang, 06-12-1923.
Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarburten. Padang, 1929.
Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarburten. Padang, 28-01-1930.
Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarburten. Padang, 17-01-1931.
Sumatra-bode. Koninklijke Paketvaart Maatschappij Vaarburten. Padang, 28-01-1932.
Sumatra-bode. Postsluiting. Padang, 22-11-1923.

Artikel jurnal:

Surowo, B. (2016). KPM Versus PELNI: Persaingan Merebut Hegemoni Jaringan Pelayaran Di Nusantara 1945–1960. *Jurnal Sejarah Citra Lekha*, 1(1), 11–23.

Trianah, M., Saputra, D. W., & Irnaningsih, S. (2024). Pengaruh Sejarah Perkembangan Alat Transportasi Darat, Laut, dan Udara di Indonesia serta Dampaknya terhadap Masyarakat. *SEMNASFIP*.

Buku:

Boer, M.G. de. (1922). *De Koninklijke Paketvaart-Maatschappij Overdruk uit het werk, Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart*. Scheltema & Holkema's Boekhandel (K. Groesbeck en P. Nijhoff).

G.L. Kepper. (1989). *Het regentschap van Koningin Emma*. Den Haag: Koninklijke Bibliotheek.

Kuntowijoyo, D. R. (2005). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Bentang Pustaka.

Pradjoko, D., & Utomo, B. B. (2013). *Atlas pelabuhan-pelabuhan bersejarah di Indonesia*. Direktorat Jenderal Kebudayaan.