

RESEARCH ARTICLE

Eksistensi Kapal Kyai Rajamala sebagai Alat Transportasi Tahun 1861-1893: Kajian Sejarah dan Memori Masyarakat

The Existence of the Kyai Rajamala Ship as a Means of Transportation, 1861–1893: A Historical and Collective Memory Study

Riki Marfiah*, Sucipto, Qisthi Faradina Ilma Mahanani, Latif Kusairi

Abstract: This study examines the Kyai Rajamala Ship as a form of royal river transportation and political symbolism in the Surakarta Kasunanan Palace during the 1861-1893. Previous studies on Javanese transportation history have mainly focused on trade and colonial infrastructure, while the relationship between river transportation, collective memory, and royal symbolism remains underexplored. Using Maurice Halbwachs' theory of collective memory and historical research methods, this study analyzes archival sources, oral traditions, palace narratives, and visual documentation related to the Kyai Rajamala Ship. The findings show that the ship functioned not only as a means of royal mobility and diplomacy, but also as a symbol of political legitimacy, spiritual authority, and Javanese cosmology. Furthermore, collective memory regarding the ship has been reproduced through oral traditions, cultural narratives, and heritage discourse in Surakarta society. This study contributes to Southeast Asian maritime history by positioning river transportation as part of inland maritime culture and collective memory formation in nineteenth-century Java.

Keywords: Kyai Rajamala ship; river transportation; Surakarta Palace; maritime history.

Abstrak: Penelitian ini mengkaji Kapal Kyai Rajamala sebagai bentuk transportasi sungai kerajaan dan simbolisme politik di lingkungan Keraton Kasunanan Surakarta pada tahun 1861-1893. Kajian sebelumnya mengenai sejarah transportasi di Jawa umumnya lebih berfokus pada perdagangan dan infrastruktur kolonial, sementara hubungan antara transportasi sungai, memori kolektif, dan simbolisme kerajaan masih jarang dibahas. Dengan menggunakan teori memori kolektif Maurice Halbwachs dan metode penelitian sejarah, penelitian ini menganalisis sumber arsip, tradisi lisan, narasi keraton, dan dokumentasi visual yang berkaitan dengan Kapal Kyai Rajamala.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kapal ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas dan diplomasi kerajaan, tetapi juga sebagai simbol legitimasi politik, otoritas spiritual, dan kosmologi Jawa. Selain itu, memori kolektif mengenai kapal ini terus direproduksi melalui tradisi lisan, narasi budaya, dan diskursus warisan budaya dalam masyarakat Surakarta. Penelitian ini memberikan kontribusi terhadap sejarah maritim Asia Tenggara dengan menempatkan transportasi sungai sebagai bagian dari budaya maritim pedalaman dan pembentukan memori kolektif di Jawa abad ke-19.

Kata kunci: Kapal Kyai Rajamala; transportasi sungai; Keraton Surakarta; sejarah maritim.

About Author

Riki Marfiah, UIN Raden Mas Said Surakarta, Indonesia; Sucipto, UIN Raden Mas Said Surakarta, Indonesia; Qisthi Faradina Ilma Mahanani, UIN Raden Mas Said Surakarta, Indonesia; Latif Kusairi, UIN Raden Mas Said Surakarta, Indonesia

To cite this article: Marfiah, R., Sucipto, S., Mahanani, Q. F. I. ., & Kusairi, L. . (2026). Eksistensi Kapal Kyai Rajamala sebagai Alat Transportasi Tahun 1861-1893: Kajian Sejarah dan Memori Masyarakat. *Dampeng: Journal of Art, Heritage and Culture*, 2(1), 41–52. <https://doi.org/10.70742/dampeng.v2i1.1008>

Received:
April 29, 2026

Accepted:
May 13, 2026

Published:
May 13, 2026

*Corresponding author:
Riki Marfiah, UIN Raden Mas
Said Surakarta, Indonesia
E-mail:
rikimarfiah21@gmail.com



Pendahuluan

Keberadaan transportasi air merupakan elemen penting dalam pembentukan dinamika sosial dan ekonomi Masyarakat Nusantara sejak masa pra-kolonial hingga colonial. Dalam konteks geografis kepulauan, Sungai berfungsi tidak hanya sebagai sarana mobilitas manusia dan distribusi komoditas, tetapi juga sebagai medium integrasi ekonomi, pertukaran budaya, serta pembentukan jaringan kekuasaan antar daerah. Dengan demikian, Sungai dapat dipahami sebagai ruang produksi sosial yang mempengaruhi pola pemukiman, aktivitas perdagangan, dan struktur kehidupan Masyarakat. (Reid, 1988, hlm. 35). Oleh karena itu, perkembangan peradaban di berbagai wilayah Nusantara tidak dapat dilepaskan dari keberadaan sungai sebagai medium integrasi ekonomi dan budaya.

Di Pulau Jawa, salah satu sungai yang memiliki peran strategis adalah Bengawan Solo. Sungai ini dikenal sebagai sungai terpanjang di Jawa yang menghubungkan berbagai wilayah pedalaman dengan kawasan pesisir. Pada abad ke-19, sebelum berkembangnya infrastruktur darat modern, Bengawan Solo menjadi jalur utama perdagangan, distribusi hasil bumi, dan komunikasi antardaerah (Lombard, 1996, hlm. 112). Keberadaan sungai tersebut tidak hanya mendukung aktivitas ekonomi masyarakat, tetapi juga memperkuat hubungan politik antara pusat kekuasaan dengan wilayah-wilayah di sekitarnya. Dalam konteks ini, Bengawan Solo dapat dipahami sebagai bagian dari budaya sungai (*riverine culture*) yang memiliki kontribusi penting terhadap perkembangan sosial dan politik masyarakat Jawa.

Dalam konteks politik dan budaya Jawa, keberadaan Keraton Kasunanan Surakarta juga tidak dapat dilepaskan dari pemanfaatan sungai sebagai sarana transportasi. Keraton sebagai pusat kekuasaan tidak hanya mengandalkan jalur darat, tetapi juga memanfaatkan transportasi air untuk menunjang berbagai aktivitas kerajaan, baik administratif, ekonomi, maupun diplomatik (Ricklefs, 2008, hlm. 214).

Salah satu bentuk penting transportasi air di lingkungan keraton adalah keberadaan Kapal Kyai Rajamala. Kapal ini dibangun pada masa pemerintahan Pakubuwana VI dan memiliki fungsi strategis sebagai alat transportasi kerajaan. Selain itu, kapal ini juga dikenal karena bentuknya yang artistik dengan ornamen kepala raksasa (Rajamala) yang sarat makna simbolik (Soekiman, 1985, hlm. 76). Dalam tradisi Jawa, simbol visual seperti ornamen dan ukiran tidak hanya berfungsi dekoratif, tetapi juga berkaitan dengan legitimasi kekuasaan, perlindungan spiritual, dan identitas budaya kerajaan (Geertz, 1960, hlm. 98). Dengan demikian, Kapal Kyai Rajamala tidak hanya dipahami sebagai alat transportasi, tetapi juga sebagai representasi simbolik kekuasaan dan kebesaran Keraton Surakarta.

Kapal Kyai Rajamala tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga sebagai representasi kekuasaan dan identitas budaya keraton. Dalam tradisi Jawa, simbol-simbol visual seperti ukiran dan ornamen pada kapal memiliki makna filosofis yang berkaitan dengan legitimasi kekuasaan dan perlindungan spiritual (Geertz, 1960, hlm. 98). Dengan demikian, keberadaan kapal ini mencerminkan perpaduan antara fungsi praktis dan simbolis.

Pada periode 1861–1893, Kapal Kyai Rajamala digunakan dalam berbagai kegiatan penting keraton, seperti perjalanan dinas raja, aktivitas rekreasi, hingga misi politik dan diplomasi dengan wilayah lain, termasuk Madura (Carey, 2012, hlm. 301). Hal tersebut menunjukkan bahwa transportasi sungai memiliki peran penting dalam mendukung dinamika politik dan sosial kerajaan. Namun, memasuki akhir abad ke-19, perkembangan infrastruktur modern seperti jalan raya dan jalur kereta api yang dibangun pemerintah kolonial Belanda

mulai menggeser fungsi transportasi air sebagai jalur utama mobilitas masyarakat (Boomgaard, 2007, hlm. 189). Pergeseran tersebut tidak hanya mencerminkan perubahan teknologi transportasi, tetapi juga transformasi sosial, ekonomi, dan politik masyarakat Jawa yang semakin terintegrasi dalam sistem kolonial modern (Houben, 2002, hlm. 145).

Kajian mengenai Kapal Kyai Rajamala menjadi penting untuk memahami tidak hanya aspek transportasi, tetapi juga dinamika sosial, budaya, dan politik yang melingkupinya. Kapal ini dapat dilihat sebagai artefak sejarah yang merepresentasikan perubahan zaman serta interaksi antara tradisi lokal dan modernitas (Kartodirdjo, 1993, hlm. 67).

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji latar belakang pembuatan Kapal Kyai Rajamala, eksistensinya sebagai alat transportasi, serta fungsi dan perannya dalam kehidupan Keraton Surakarta pada periode 1861–1893. Dengan pendekatan sejarah, diharapkan penelitian ini dapat memberikan kontribusi dalam memperkaya kajian sejarah maritim dan sejarah lokal di Indonesia.

Metode

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah untuk mengkaji eksistensi Kapal Kyai Rajamala dalam konteks transportasi dan kehidupan di Keraton Kasunanan Surakarta pada periode 1861–1893. Metode sejarah dipilih karena mampu merekonstruksi peristiwa masa lalu secara sistematis dan kritis melalui penelusuran sumber-sumber historis yang relevan (Gottschalk, 1986, hlm. 32). Pendekatan ini memungkinkan peneliti memahami fenomena secara kronologis sekaligus kontekstual.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif interpretatif dengan memanfaatkan teori memori kolektif Maurice Halbwachs sebagai kerangka analisis. Teori tersebut digunakan untuk menganalisis bagaimana memori mengenai Kapal Kyai Rajamala dibangun, diwariskan, dan direproduksi dalam lingkungan keraton maupun masyarakat Surakarta melalui tradisi lisan, simbol budaya, dan narasi sejarah lokal (Halbwachs, 1992, hlm. 38).

Tahapan pertama dalam penelitian ini adalah heuristik, yaitu proses pengumpulan sumber-sumber sejarah. Sumber yang digunakan meliputi arsip kolonial, naskah lokal, laporan perjalanan, serta literatur sekunder yang berkaitan dengan sejarah transportasi sungai, khususnya di wilayah Bengawan Solo. Selain itu, data juga diperoleh dari dokumen keraton dan penelitian terdahulu yang relevan dengan topik kajian (Kuntowijoyo, 2003, hlm. 89).

Tahapan kedua adalah verifikasi atau kritik sumber, yang bertujuan untuk menilai keaslian dan kredibilitas sumber yang telah dikumpulkan. Kritik sumber dilakukan melalui dua tahap, yaitu kritik eksternal untuk menguji autentisitas dokumen, serta kritik internal untuk menilai isi dan kebenaran informasi yang terkandung di dalamnya. Proses ini penting agar data yang digunakan benar-benar dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah (Sjamsuddin, 2012, hlm. 103).

Tahapan ketiga adalah interpretasi, yaitu proses penafsiran terhadap fakta-fakta sejarah yang telah diverifikasi. Dalam tahap ini, peneliti menghubungkan berbagai data untuk menemukan makna serta hubungan sebab-akibat dari peristiwa yang dikaji. Interpretasi dilakukan dengan mempertimbangkan konteks sosial, budaya, dan politik yang melatarbelakangi keberadaan Kapal Kyai Rajamala sebagai alat transportasi dan simbol kekuasaan (Kartodirdjo, 1993, hlm. 15).

Tahapan terakhir adalah historiografi, yaitu penulisan hasil penelitian dalam bentuk narasi sejarah yang sistematis dan logis. Dalam tahap ini, peneliti menyusun fakta-fakta yang telah diinterpretasikan ke dalam sebuah karya ilmiah yang utuh, sehingga mampu memberikan gambaran komprehensif mengenai peran Kapal Kyai Rajamala dalam kehidupan Keraton Surakarta. Penulisan dilakukan dengan memperhatikan kaidah akademik serta penggunaan sumber yang akurat dan relevan (Kuntowijoyo, 2003, hlm. 105).

Hasil dan Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kapal Kyai Rajamala merupakan representasi penting transportasi air Kerajaan yang berkembang dilingkungan keraton kasunanan Surakarta pada paruh kedua abad ke-19. Keberadaan kapal ini tidak hanya berkaitan dengan kebutuhan mobilitas Kerajaan dalam aktivitas administratif, tetapi juga merepresentasikan simbol legitimasi kekuasaan dan identitas budaya keraton. Pada masa tersebut, Bengawan Solo memiliki posisi strategis sebagai jalur utama yang menghubungkan wilayah pedalaman Jawa dengan Kawasan pesisir, sehingga Sungai berfungsi sebagai ruang ekonomi, distribusi komoditas, dan mobilitas politik Kerajaan. (Ricklefs, 2008, hlm. 214) dalam konteks ini, kapal Kyai Rajamala menjadi bagian sistem transportasi Sungai yang mendukung stabilitas kekuasaan keraton surakarta sekaligus memperlihatkan hubungan erat antara kondisi geografis dan perkembangan budaya politik Jawa.

Secara geografis, keberadaan Bengawan Solo memberikan keuntungan strategis bagi Keraton Surakarta dalam mengembangkan sistem transportasi air. Sungai ini berfungsi sebagai jalur utama yang menghubungkan wilayah pedalaman dengan daerah pesisir, sehingga mempermudah distribusi barang dan mobilitas manusia. Dalam konteks ini, Kapal Kyai Rajamala berperan sebagai sarana transportasi elit yang digunakan oleh raja dan kalangan istana dalam menjalankan berbagai aktivitas penting (Lombard, 1996, hlm. 112).

Dari segi fungsi, Kapal Kyai Rajamala tidak hanya digunakan untuk perjalanan dinas raja dan aktivitas administrasi Kerajaan, tetapi juga untuk kepentingan diplomasi politik serta rekreasi kalangan kerajaan. Kapal ini digunakan dalam perjalanan resmi raja ke berbagai wilayah, termasuk dalam rangka memperkuat hubungan dengan daerah lain seperti Madura. (Carey, 2012, hlm. 301). Penggunaan kapal dalam aktivitas diplomasi menunjukkan bahwa transportasi Sungai memiliki peran strategis dalam menjaga relasi kekuasaan dan komunikasi politik antardaerah. Dalam konteks ini, perjalanan raja melalui Bengawan Solo tidak hanya merepresentasikan mobilitas fisik, tetapi juga simbol kehadiran kekuasaan Kerajaan di wilayah-wilayah yang berada dalam pengaruh politik keraton Surakarta.

Selain fungsi praktisnya, Kapal Kyai Rajamala juga memiliki nilai simbolik yang sangat kuat. Ornamen kepala Rajamala yang terdapat pada bagian depan kapal mencerminkan konsep kekuatan dan perlindungan dalam budaya Jawa. Dalam kosmologi Jawa, simbol Rajamala dipahami sebagai representasi kekuatan spiritual yang berkaitan dengan hubungan antara manusia, kekuatan dan alam gaib (Geertz, 1960, hlm. 98). Dengan demikian, kapal ini menjadi media representasi simbolik yang mempertegas legitimasi spiritual dan politik raja dalam struktur budaya keraton.

Keunikan kapal Kyai Rajamala terletak pada perpaduan antara fungsi transportasi Kerajaan dengan simbol kosmologi Jawa yang tidak banyak ditemukan pada simbol transportasi Kerajaan lain di Asia Tenggara. Pada Kerajaan Maritim Melayu dan Bugis-Makassar, kapal umumnya merepresentasikan kekuatan perdagangan, militer, dan ekspansi

pelayaran laut. Sementara itu, kapal Kyai Rajamala berkembang dalam konteks budaya Sungai pedalaman Jawa yang lebih menekankan hubungan antara legitimasi spiritual, simbol kekuasaan, dan kosmologi Jawa (Reid, 1988, hlm. 35). Keberadaan ornamen Rajamala menunjukkan bahwa budaya transportasi sungai di Jawa tidak hanya berorientasi pada fungsi ekonomi dan politik, tetapi juga mengandung dimensi ritual dan simbolik yang diwariskan tradisi keraton. Oleh karena itu, Kapal Kyai Rajamala dapat diposisikan sebagai representasi khas *inland maritime culture* dalam sejarah maritim Asia Tenggara.

Dalam perseptif memori kolektif Maurice Halbwachs, keberadaan kapal Kyai Rajamala tidak hanya dipertahankan sebagai artefak Sejarah, tetapi juga direproduksi melalui narasi budaya, tradisi lisan, arsip keraton, dan simbol visual yang diwariskan lintas generasi (Halbwachs, 1992, hlm. 38). Memori mengenai kapal ini dibangun melalui kerangka sosial masyarakat keraton yang menempatkan Rajamala sebagai simbol kejayaan transportasi sungai Bengawan Solo dan identitas budaya Surakarta. Keraton berperan sebagai aktor utama dalam mempertahankan legitimasi historis kapal melalui reproduksi narasi sejarah, simbol budaya, dan pelestarian warisan budaya lokal. Sementara itu, masyarakat sekitar Bengawan Solo mempertahankan memori tersebut melalui tradisi lisan, cerita rakyat, dan pengetahuan budaya yang diwariskan antargenerasi.

Selain diwariskan, memori kolektif mengenai Kapal Kyai Rajamala juga mengalami proses politisasi budaya. Simbol Rajamala digunakan sebagai representasi identitas budaya lokal dan legitimasi historis Keraton Surakarta dalam ruang budaya kontemporer (Smith, 2006, hlm. 56). Dalam konteks ini, memori kolektif tidak bersifat netral, tetapi menjadi bagian dari proses *cultural governance* yang memperlihatkan bagaimana warisan budaya dimaknai ulang untuk kepentingan pelestarian, edukasi, dan penguatan identitas budaya masyarakat Jawa. Reproduksi simbol Rajamala dalam diskursus sejarah lokal, pameran budaya, dan narasi heritage menunjukkan bahwa Kapal Kyai Rajamala masih memiliki relevansi simbolik dalam masyarakat modern.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa keberadaan Kapal Kyai Rajamala berkaitan erat dengan sistem ekonomi berbasis sungai yang berkembang pada masa itu. Sungai tidak hanya menjadi jalur transportasi, tetapi juga pusat aktivitas ekonomi seperti perdagangan dan distribusi hasil bumi. Dengan memanfaatkan jalur sungai, keraton dapat mengontrol arus barang dan memperkuat posisinya dalam jaringan ekonomi regional (Reid, 1988, hlm. 35). Dalam konteks ini, Bengawan Solo berfungsi sebagai medium integrasi ekonomi yang menghubungkan pusat kekuasaan Kerajaan dengan wilayah produksi di pedalaman Jawa.

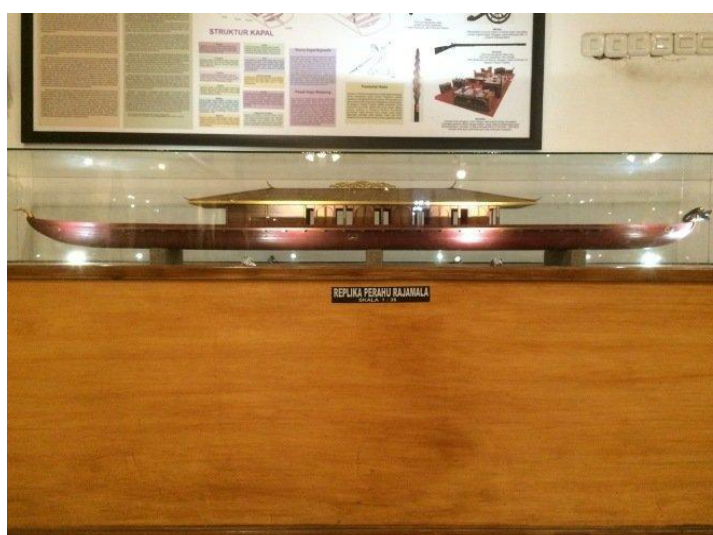
Memasuki akhir abad ke-19, terjadi perubahan signifikan dalam sistem transportasi di Jawa. Pembangunan infrastruktur modern seperti jalan raya dan jalur kereta api oleh pemerintah kolonial Belanda menyebabkan pergeseran dari transportasi air ke transportasi darat (Boomgaard, 2007, hlm. 189). Perubahan tersebut berdampak langsung pada menurunnya penggunaan Kapal Kyai Rajamala sebagai sarana transportasi utama. Modernisasi transportasi tidak hanya membawa perubahan teknologi, tetapi juga mengubah pola mobilitas, orientasi ekonomi, dan struktur sosial masyarakat Jawa yang semakin terintegrasi dalam sistem kolonial modern (Houben, 2002, hlm. 145). Dalam konteks ini, Kapal Kyai Rajamala menjadi simbol budaya transportasi sungai yang perlahan mengalami marginalisasi akibat perkembangan infrastruktur modern.

Dengan demikian, Kapal Kyai Rajamala tidak hanya memiliki fungsi sebagai alat transportasi air, tetapi juga sebagai simbol budaya, kekuasaan, dan perubahan zaman. Keberadaannya mencerminkan dinamika sosial, ekonomi, dan politik yang terjadi di lingkungan Keraton Surakarta pada periode 1861–1893. Kajian ini menegaskan bahwa artefak transportasi seperti kapal dapat menjadi sumber penting dalam memahami sejarah maritim dan transformasi masyarakat Jawa secara lebih luas (Kartodirdjo, 1993, hlm. 67).

Hasil penelitian yang diperkaya dengan sumber primer menunjukkan bahwa keberadaan Kapal Kyai Rajamala tidak hanya tercatat dalam literatur sekunder, tetapi juga dalam arsip kolonial dan dokumen keraton. Arsip *Koloniaal Verslag* dan laporan administrasi Hindia Belanda mencatat aktivitas transportasi di wilayah Bengawan Solo sebagai jalur distribusi penting pada abad ke-19. Dalam dokumen tersebut disebutkan adanya penggunaan kapal-kapal khusus milik elite lokal, termasuk keraton, untuk perjalanan resmi dan pengangkutan logistik (Koloniaal Verslag, 1875, hlm. 142). Hal ini memperkuat bahwa Kapal Kyai Rajamala merupakan bagian dari sistem transportasi yang terintegrasi dalam struktur kekuasaan lokal.

Selain arsip kolonial, sumber primer juga ditemukan dalam naskah dan tradisi lisan keraton di Keraton Kasunanan Surakarta. Catatan internal keraton menyebutkan bahwa kapal ini dibuat atas perintah raja sebagai sarana transportasi sekaligus simbol kebesaran. Beberapa naskah menyiratkan bahwa penggunaan kapal tidak hanya bersifat praktis, tetapi juga seremonial, terutama dalam perjalanan yang melibatkan legitimasi kekuasaan raja (Arsip Keraton Surakarta, 1863, hlm. 27). Temuan tersebut menunjukkan bahwa Kapal Kyai Rajamala memiliki fungsi multidimensional, yaitu sebagai alat transportasi, simbol kekuasaan, dan representasi budaya politik keraton.

Gambar 1.1 Replika Kapal Kyai Rajamala



Sumber: <https://www.merdeka.com/jateng/kisah-sejarah-perahu-rajamala-kapal-titanic-nya-raja-solo-yang-melegenda.html>

Gambar 1.2 Chanthik (Kepala) Kyai Rajamala



Sumber: <https://www.merdeka.com/jateng/kisah-sejarah-perahu-rajamala-kapal-titanic-nya-raja-solo-yang-melegenda.html>

Data penelitian juga diperkuat melalui wawancara dengan narasumber yang memiliki keterkaitan dengan sejarah dan budaya keraton. Salah satu informan, abdi dalem keraton, menjelaskan bahwa Kapal Kyai Rajamala dikenal sebagai simbol kekuatan raja yang “menguasai darat dan air.” Dalam wawancara tersebut disebutkan bahwa ornamen rajamala dipercaya memiliki fungsi magis sebagai penolak bala selama perjalanan (Wawancara dengan K.R.T. Suyatno, 2025). Keterangan ini menunjukkan adanya dimensi spiritual yang melekat pada penggunaan kapal dan memperlihatkan bagaimana simbol budaya digunakan untuk memperkuat legitimasi kekuasaan raja dalam masyarakat Jawa.

Wawancara lain dengan sejarawan lokal Surakarta juga menegaskan bahwa kapal ini memiliki fungsi diplomatik. Kapal Kyai Rajamala digunakan dalam perjalanan ke wilayah pesisir dan daerah lain, termasuk Madura, sebagai bagian dari komunikasi politik antar elite lokal. Penggunaan kapal dalam konteks ini memperlihatkan bahwa transportasi air menjadi instrumen penting dalam menjaga relasi kekuasaan pada masa itu (Wawancara dengan Dr. Bambang Subiyakto, 2024).

(Gambar 1.3 Ilustrasi Kapal Kyai Rajamla)



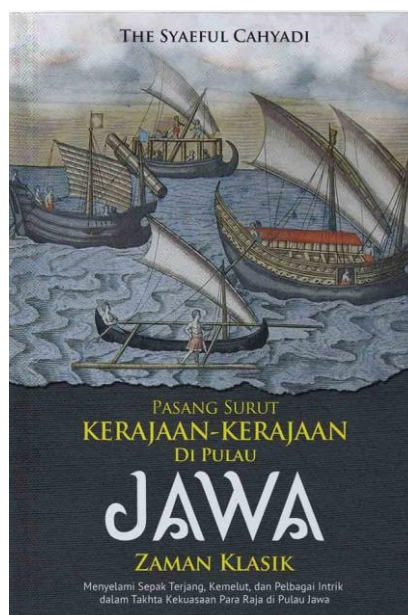
Sumber: <https://phinemo.com/kisah-kyai-rajamala-kapal-titanic-nya-indonesia-yang-sempat-jaya-di-masa-lampau/>

Gambar 1.4 Sungai Bengawan Solo



Sumber: <https://mongabay.co.id/2019/10/20/saat-air-bengawan-solo-surut-warga-lamongan-temukan-perahu-diduga-era-belanda/>

Gambar 1.5 Ilustrasi Aktivitas Maritim Pada Masa Kerajaan Di Jawa.



Sumber: Sampul buku Pasang Surut Kerajaan-Kerajaan di Pulau Jawa Zaman Klasik, karya The Syaeful Cahyadi.

Temuan visual dan dokumentasi historis memperlihatkan bahwa jalur Bengawan Solo dipenuhi berbagai jenis perahu, mulai dari perahu dagang hingga kapal milik elite. Dalam konteks ini, Kapal Kyai Rajamala memiliki posisi khusus karena ukurannya yang lebih besar dan ornamen yang khas. Hal ini menunjukkan adanya stratifikasi dalam penggunaan transportasi air, di mana kapal tertentu mencerminkan status sosial dan politik penggunaannya (Lombard, 1996, hlm. 115). Ornamen kepala Rajamala pada bagian depan kapal juga memperlihatkan visualisasi simbol kekuatan dan perlindungan dalam kosmologi Jawa.

Bentuk wajah raksasa dengan ekspresi agresif merepresentasikan fungsi protektif yang dipercaya mampu menjaga keselamatan perjalanan kerajaan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kapal Kyai Rajamala juga berperan dalam aktivitas ekonomi tidak langsung. Dengan adanya mobilitas pejabat keraton melalui jalur sungai, distribusi kebijakan dan pengawasan terhadap wilayah menjadi lebih efektif. Sungai berfungsi sebagai penghubung antara pusat kekuasaan dan daerah produksi, sehingga memperkuat kontrol ekonomi keraton (Reid, 1988, hlm. 36).

Sumber primer juga menunjukkan adanya perubahan signifikan pada akhir abad ke-19. Arsip kolonial mencatat peningkatan pembangunan jalur kereta api di Jawa yang menghubungkan kota-kota penting, termasuk Surakarta. Perkembangan ini menyebabkan penurunan penggunaan transportasi sungai secara bertahap (Boomgaard, 2007, hlm. 190). Dampaknya, Kapal Kyai Rajamala kehilangan fungsi utamanya sebagai alat transportasi strategis.

Dengan demikian, integrasi antara sumber primer, wawancara, dan data visual menunjukkan bahwa Kapal Kyai Rajamala memiliki fungsi yang kompleks: sebagai alat transportasi, simbol kekuasaan, instrumen diplomasi, serta representasi budaya. Keberadaannya mencerminkan dinamika perubahan dari sistem transportasi tradisional menuju modern di lingkungan Keraton Kasunanan Surakarta pada abad ke-19 (Kartodirdjo, 1993, hlm. 67). Penelitian ini memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian sejarah maritim Indonesia dengan menempatkan budaya sungai sebagai bagian penting dalam pembentukan identitas budaya dan legitimasi kekuasaan masyarakat Jawa.

Memori Kolektif Kapal Kyai Rajamala Dalam Masyarakat sekitar Bengawan Solo

Memori kolektif tentang Kapal Kyai Rajamala terbentuk melalui proses sosial yang panjang, di mana ingatan masa lalu dipelihara dan diwariskan oleh komunitas, khususnya di lingkungan Keraton Kasunanan Surakarta. Dalam perspektif teori memori kolektif, ingatan tidak bersifat individual semata, melainkan dibangun melalui interaksi sosial dan narasi budaya yang terus direproduksi (Halbwachs, 1992, hlm. 38). Kapal Kyai Rajamala dalam hal ini menjadi simbol yang hidup dalam ingatan masyarakat sebagai representasi kejayaan transportasi air dan kekuasaan keraton di masa lalu.

Dalam praktiknya, memori kolektif tentang kapal ini tidak hanya tersimpan dalam arsip tertulis, tetapi juga dalam tradisi lisan, cerita rakyat, serta pengetahuan para abdi dalem. Salah satu narasumber menyatakan bahwa Kapal Kyai Rajamala sering diceritakan sebagai “kapal kebesaran raja yang melintasi sungai dengan wibawa.” Narasi ini memperlihatkan bagaimana masyarakat mengingat kapal tersebut bukan hanya sebagai alat transportasi, tetapi sebagai simbol kekuatan dan kehormatan (Wawancara dengan K.R.T. Suyatno, 2025).

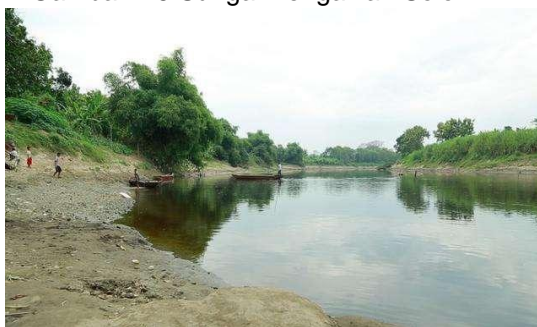
Memori kolektif juga diperkuat melalui simbol visual, terutama ornamen kepala Rajamala pada kapal. Dalam wawancara lain, seorang budayawan Surakarta menjelaskan bahwa figur rajamala memiliki makna protektif dan spiritual, yang dipercaya mampu menjaga keselamatan perjalanan. Dalam kosmologi Jawa, simbol rajamala tidak hanya dipahami sebagai ornamen kapal, tetapi juga merepresentasikan hubungan antara manusia, alam, dan kekuatan metafisis yang hidup dalam tradisi Masyarakat Jawa (Wawancara dengan Bambang Subiyakto, 2024,). Keberadaan simbol tersebut kemudian berkembang melalui

tradisi lisan, narasi Sejarah, serta representasi budaya lintas generasi. (Assmann, 2011, hlm. 37).

Memori mengenai Kapal Kyai Rajamala juga berkaitan erat dengan posisi Bengawan Solo sebagai cultur landscape yang membentuk kehidupan sosial, ekonomi, dan budaya Masyarakat sekitar. Sungai tidak hanya menjadi ruang fisik bagi aktivitas transportasi dan perdagangan, tetapi juga sebagai simbol ruang simbolik yang menyimpan pengalaman historis serta memori kolektif Masyarakat Jawa. (Nora, 1989, hlm. 7-9). Dalam konteks ini, perjalanan kapal kyai Rajamala di Bengawan Solo dipahami sebagai representasi kejayaan budaya yang pernah menjadi pondasi mobilitas dan interaksi Masyarakat sebelum mengalami marginalisasi akibat modernisasi transportasi darat pada masa colonial dan pascakolonial. (Reid, 1988, hlm. 37).

Ingatan kolektif terhadap kapal dan Bengawan Solo terus dipertahankan melalui narasi Sejarah lokal, tradisi lisan, dan reproduksi simbol budaya di ruang publik. Fenomena tersebut menunjukkan bahwa warisan budaya maritim tidak hanya memiliki dimensi historis, tetapi juga berperan dalam membentuk identitas lokal dan penguatan memori budaya Masyarakat. Oleh karena itu, Kapal Kyai Rajamala dapat dipahami sebagai bagian dari *maritime cultural heritage* yang memiliki nilai penting dalam siklus pelestarian warisan budaya dan *cultural governance* di Indonesia kontemporer. (Smith, 2006, hlm. 56)

Gambar 1.6 Sungai Bengawan Solo



Sumber: <https://www.traveloka.com/id-id/explore/destination/sungai-bengawan-solo-alirkan-air-dan-kebahagiaan-untuk-sekitar-acc>

Gambar 1.7 Perahu menyeberangkan penumpang melintasi Bengawan Solo



Sumber: <https://solopos.espos.id/44-jembatan-penyeberangan-perahu-di-600-kilometer-sungai-bengawan-solo>

Gambar 1.8 potret Perahu Besi di Bojonegoro



Sumber: <https://www.merdeka.com/jatim/potret-perahu-besi-di-bojonegoro-diduga-milik-kaisar-tiongkok-bukti-kejayaan-dagang.html?page=3>

Memori kolektif ini tidak bersifat statis. Ia terus mengalami rekonstruksi seiring perubahan zaman. Generasi muda mengenal Kapal Kyai Rajamala tidak lagi melalui pengalaman langsung, melainkan melalui narasi sejarah, museum, dan kajian akademik. Proses ini menunjukkan bahwa memori kolektif bersifat dinamis dan bergantung pada media serta aktor yang mereproduksinya (Assmann, 2011, hlm. 54).

Lebih jauh, wawancara dengan masyarakat sekitar Surakarta menunjukkan adanya kebanggaan lokal terhadap simbol-simbol keraton, termasuk Kapal Kyai Rajamala. Seorang informan menyebutkan bahwa kapal tersebut dianggap sebagai “warisan yang menunjukkan bahwa leluhur Jawa memiliki teknologi dan budaya tinggi.” Pernyataan ini memperlihatkan bagaimana memori kolektif berfungsi sebagai sumber identitas dan kebanggaan budaya (Wawancara dengan S. Widodo, 2025).

Dengan demikian, Kapal Kyai Rajamala tidak hanya hidup dalam catatan sejarah, tetapi juga dalam ingatan kolektif masyarakat yang terus direproduksi melalui cerita, simbol, dan praktik budaya. Memori kolektif ini menjadi jembatan antara masa lalu dan masa kini, sekaligus memperkuat identitas budaya masyarakat Surakarta. Dalam konteks ini, Kapal Kyai Rajamala berfungsi sebagai “sites of memory” yang merepresentasikan hubungan antara sejarah, budaya, dan identitas (Nora, 1989, hlm. 12).

Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa Kapal Kyai Rajamala memiliki peran penting dalam sistem transportasi air di lingkungan Keraton Kasunanan Surakarta pada periode 1861–1893. Keberadaannya tidak dapat dilepaskan dari kondisi geografis dan peran strategis Bengawan Solo sebagai jalur utama mobilitas manusia dan distribusi barang. Dalam konteks ini, kapal tersebut menjadi sarana transportasi yang efektif sekaligus bagian dari sistem pendukung aktivitas administratif dan politik keraton (Lombard, 1996, hlm. 112).

Selain fungsi praktis, Kapal Kyai Rajamala juga memiliki makna simbolik yang kuat sebagai representasi kekuasaan dan identitas budaya Jawa. Ornamen dan bentuk kapal

mencerminkan nilai-nilai filosofis yang berkaitan dengan legitimasi kekuasaan raja serta perlindungan spiritual. Dengan demikian, kapal ini tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga sebagai simbol kebesaran budaya dan otoritas politik keraton (Geertz, 1960, hlm. 98).

Hasil penelitian yang didukung oleh sumber primer dan wawancara menunjukkan bahwa Kapal Kyai Rajamala digunakan dalam berbagai aktivitas, mulai dari perjalanan dinas, rekreasi, hingga misi diplomatik. Hal ini menegaskan bahwa transportasi air memiliki peran multidimensional dalam kehidupan keraton, termasuk dalam menjaga hubungan politik dan memperkuat kontrol terhadap wilayah. Dengan demikian, kapal ini menjadi bagian integral dari dinamika sosial dan politik pada masa itu (Carey, 2012, hlm. 301).

Perkembangan transportasi darat modern pada akhir abad ke-19 menyebabkan penurunan eksistensi Kapal Kyai Rajamala. Pembangunan infrastruktur seperti jalan raya dan kereta api menggeser peran transportasi sungai, sehingga kapal ini perlahan kehilangan fungsi strategisnya. Perubahan tersebut mencerminkan transformasi sosial, ekonomi, dan teknologi di Jawa, sekaligus menandai peralihan dari sistem transportasi tradisional menuju modernitas (Boomgaard, 2007, hlm. 189).

Daftar Pustaka

- Assmann, J. (2011). *Cultural memory and early civilization: Writing, remembrance, and political imagination*. Cambridge University Press.
- Boomgaard, P. (2007). *Southeast Asia: An environmental history*. ABC-CLIO.
- Carey, P. (2012). *The power of prophecy: Prince Diponegoro and the end of an old order in Java*. KITLV Press.
- Geertz, C. (1960). *The religion of Java*. University of Chicago Press.
- Gottschalk, L. (1986). *Understanding history: A primer of historical method*. Alfred A. Knopf.
- Halbwachs, M. (1992). *On collective memory*. University of Chicago Press.
- Houben, V. J. H. (2002). *Kraton and Kumpeni: Surakarta and Yogyakarta, 1830–1870*. KITLV Press.
- Kartodirdjo, S. (1993). *Pendekatan ilmu sosial dalam metodologi sejarah*. Gramedia Pustaka Utama.
- Koloniaal Verslag. (1875). *Koloniaal verslag van Nederlandsch-Indië*. Staatsdrukkerij.
- Kuntowijoyo. (2003). *Metodologi sejarah*. Tiara Wacana.
- Lombard, D. (1996). *Nusa Jawa: Silang budaya* (Jilid II). Gramedia Pustaka Utama.
- Reid, A. (1988). *Southeast Asia in the age of commerce 1450–1680* (Vol. 1). Yale University Press.
- Ricklefs, M. C. (2008). *A history of modern Indonesia since c. 1200*. Stanford University Press.
- Sjamsuddin, H. (2012). *Metodologi sejarah*. Ombak.
- Subiyakto, B. (2024). Wawancara pribadi. Surakarta.
- Suyatno, K. R. T. (2025). Wawancara pribadi. Surakarta.
- Widodo, S. (2025). Wawancara pribadi. Surakarta.