



Manuscript Title: Arkeologi Maritim: Kapal Karam di Semenanjung Malaysia

Author(s): Zainuddin Baco, Baszley Bee Basrah Bee & Stephen Chia

Accepted Date: 05-January-2021

Please cite this article as: Zainuddin Baco, Baszley Bee Basrah Bee and Stephen Chia. 2021.

Arkeologi maritim: Kapal karam di Semenanjung Malaysia. *Kajian Malaysia* (early view).

This is a provisional PDF file of an article that has undergone enhancements after acceptance, such as the addition of a cover page and metadata, and formatting for readability, but it is not yet the definitive version of record. This version will undergo additional copyediting, typesetting and review before it is published in its final form, but we are providing this version to give early visibility of the article.

ARKEOLOGI MARITIM: KAPAL KARAM DI SEMENANJUNG MALAYSIA

MARITIME ARCHAEOLOGY: SHIPWRECKS IN PENINSULAR MALAYSIA

Zainuddin Baco¹, Baszley Bee B. Basrah Bee¹, Stephen Chia^{2*}

¹Faculty of Social Sciences and Humanities, Universiti Malaysia Sabah, Sabah,
MALAYSIA

²Pusat Penyelidikan Arkeologi Global, Universiti Sains Malaysia, Pulau Pinang,
MALAYSIA

*Corresponding author: stephen@usm.my

ABSTRACT

This article discusses archaeological research of shipwrecks as a form of underwater cultural heritage with special reference to ancient shipwrecks and their cargoes discovered in Peninsular Malaysia from 1907 to 2019. The discussion will include the formation process of underwater cultural heritage, especially the discoveries of shipwreck sites and cargoes which have connections as well as trade, cultural and political relationships with early maritime kingdoms in Southeast Asia. The significance of shipwreck sites in the development of archaeological shipwrecks in Peninsular Malaysia will also be discussed in the contexts of research and education of our national history. This is important for the early development of maritime archaeology's potential, particularly on shipwrecks from the 1990s to the early first decade of the 21st century.

Keywords: maritime archaeology, underwater cultural heritage, shipwrecks, Peninsular Malaysia

ABSTRAK

Makalah ini mengupas tentang penyelidikan arkeologi kapal karam sebagai bentuk tinggalan warisan kebudayaan bawah air (WKBA) yang berfokus kepada struktur rangka kapal kuno dan muatannya yang ditemui di Semenanjung Malaysia dari tahun 1907 sehingga 2019. Turut diketengahkan adalah kajian ke atas proses formasi WKBA khususnya jumpaan tapak kapal karam dan artifaknya yang mempunyai kaitan dan implikasi hubungan perdagangan, budaya dan politik dengan kerajaan awal maritim di Asia Tenggara. Akhir sekali, perbincangan makalah ini tentang kepentingan tapak kapal karam terhadap perkembangan arkeologi kapal karam di Semenanjung Malaysia dalam konteks penyelidikan dan pendidikan sejarah negara. Kepentingan ini merupakan rentetan kepada potensi perkembangan awal arkeologi maritim khususnya tentang kapal karam dari tahun 1990an sehingga awal dekad pertama abad ke-21.

Kata kunci: arkeologi maritim, warisan kebudayaan bawah air, kapal karam, Semenanjung Malaysia

PENGENALAN

Warisan kebudayaan bawah air WKBA, warisan kebudayaan Maritim dan kapal karam secara amnya adalah sinonim kerana sebahagian besar kajian arkeologi bawah air adalah berada di persekitaran maritim dengan fokus kajiannya adalah sebarang bentuk tinggalan (khususnya tapak kapal karam) dan interaksi manusia dengan persekitaran akuatik (laut, sungai, tasik dan empangan) untuk merekonstruksi kebudayaan masa lampau (Baszley Bee 2012, 11-24). Khazanah ini juga mempunyai nilai komersial yang tidak ternilai. Tidak terdapat perbezaan objektif di antara kajian arkeologi terrestrial dan bawah air kecuali penggunaan peralatan dan teknik yang digunakan adalah berbeza supaya sesuai dengan persekitaran. Objektif kajian tetap sama yakni merekonstruksi tinggalan budaya pada masa lalu. Hal ini berdasarkan pandangan bahawa semua artifak dan bahan yang ditemui di bawah air adalah berasal daripada kawasan daratan pada masa lampau. Secara umumnya, WKBA wujud dalam pelbagai bentuk seperti kapal karam, bandar atau kota yang tenggelam, pelabuhan, jeti, penempatan, tapak prasejarah, perangkap ikan dan sebagainya. Namun, fokus bentuk WKBA dalam makalah ini adalah pada sebarang bentuk tinggalan “kapal karam dan muatannya” yang wujud dalam persekitaran maritim atau laut di Semenanjung Malaysia dari tahun 1907 hingga 2019.

Malaysia merupakan sebuah negara pantai yang kaya dengan khazanah WKBA kerana lokasinya sebagai sebuah negara yang pernah bersempadan dengan empayar tradisional, tanah jajahan Barat dan kini negara Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). Kewujudan beberapa buah penempatan awal dan pelabuhan atau persinggahan entrepot sub-rantau yang berfungsi sebagai pangkalan pungutan (collecting center), hubungan langsung dengan empayar Melayu Melaka dan sebahagian dari sejarah perdagangan maritim dinasti-dinasti China dan kolonial Eropah secara tidak langsung merupakan antara faktor yang menyebabkan perairan Semenanjung ini antara kawasan yang kaya dengan tinggalan bentuk kapal karam. Justeru, makalah ini mengupas tentang kepentingan penemuan tapak kapal karam dan muatannya bersandarkan bukti daripada penyelidikan dan jumpaan arkeologi kapal karam yang telah dijalankan di Semenanjung Malaysia sehingga tahun 2019.

PEMBENTUKAN FORMASI TAPAK WKBA SEMENANJUNG MALAYSIA

Pembentukan formasi tapak WKBA di Semenanjung Malaysia telah bermula sejak awal kewujudan pengetahuan dan teknologi pelayaran di Nusantara atau Asia Tenggara. Pengetahuan dan teknologi ini wujud seiring selepas berlakunya kenaikan aras laut sebanyak 40 meter yang menenggelamkan Pentas Benua Sunda dan setelah berakhirnya Zaman Glasier Akhir sekitar 10,000 tahun lalu (Sathiamurthy dan Voris 2006, 1-44; Pelejero, Kienast, Wang, dan Grimalt, 1996, 661-671). Terdapat sarjana yang berpandangan bahawa pengetahuan tentang pelayaran telah wujud sejak 46,000 tahun lalu berdasarkan proses kolonisasi masyarakat Paleolitik Akhir dari Pentas Benua Sunda ke Pentas Benua Sahul (O'Connell, Allen dan Hawkes 2010, 57-68). Proses ini jugalah yang telah menyebabkan berlakunya formasi semulajadi ke tapak WKBA khusus bagi tapak akuatik terrestrial (Stewart 1999, 565-587). Tapak WKBA di kawasan akuatik terrestrial lazimnya terbentuk melalui dua proses formasi iaitu secara semulajadi dan budaya (aktiviti manusia). Contoh tapak WKBA yang terbentuk secara semulajadi adalah seperti Tasik Chini, Sungai Johor, Sungai Melaka dan sebagainya, manakala bagi tapak WKBA akuatik terrestrial yang dibentuk oleh manusia atau secara budaya pula adalah seperti Gua Tok Bidan dan Gua Taat di Tasik Empangan Kenyir, Perigi Hang Li Po (Perigi Raja) dan Perigi Hang Tuah.

Walau bagaimanapun, tapak WKBA yang sering ditemui di seluruh dunia, lazimnya didominasi oleh tinggalan budaya maritim di kawasan laut yang terbentuk melalui formasi budaya (Richards 2008, 50-58). Tinggalan budaya maritim terhasil dari kemunculan pelayaran yang efektif pada Zaman Neolitik, yang seterusnya telah mengubah corak hidup masyarakat prasejarah di

Semenanjung Malaysia khususnya yang tinggal di pesisir pantai daripada kehidupan pemburu dan pemungut kepada pertanian dan seterusnya perdagangan (Nik Hassan Shuhaimi 1990, 3-14). Perubahan ini juga secara tidak langsung menyebabkan masyarakat Melayu di Nusantara menyesuaikan diri dengan alam persekitarannya sehingga mewujudkan masyarakat Melayu yang mahir dalam ilmu pelayaran. Hasil kemahiran ini telah membawa berlakunya perpindahan idea dan hubungan perdagangan ke Asia Tenggara khususnya di Kepulauan Melayu (Haziyah Hussin 2004, 15-38). Hal ini ditelusuri menerusi penemuan seramik, gendang Dongson, artifak besi dan manik di beberapa tapak di Selangor, Perak, Kelantan, Sarawak dan Sabah yang menunjukkan wujudnya sebaran kebudayaan menerusi aliran perdagangan yang semakin meluas melalui Selat Melaka dan Laut China Selatan dengan kawasan lain di Asia Tenggara, China, India dan Mediterranean seawal abad ke-2 Masihi (Christie 1995, 244-253; Wade 2009, 221-265; Leong 1993, 1-9).

Perubahan ini bertambah kompleks pada Zaman Protosejarah iaitu seawal abad pertama Masihi dengan kemunculan beberapa buah penempatan dan pelabuhan entrepot sub-rantau yang berfungsi sebagai pangkalan pungutan (collecting centre) di Semenanjung Malaysia seperti Kuala Selinsing, Kg. Sungai Mas, Pangkalan Bujang Jenderam Hilir dan Sungai Batu. Seterusnya, dari sekitar abad ke-3 hingga ke-10 Masihi pula muncul beberapa penempatan yang berkembang menjadi kerajaan-kota dan berperanan sebagai pelabuhan entrepot atau pusat pengumpulan (feeder point) dalam jaringan perdagangan maritim kepulauan Nusantara dengan India dan China. Hal ini bersandarkan, dokumentasi dan sumber daripada China dan Arab, kerajaan-kota tersebut ialah Tun-sun, Chu-li, Lang-ya-hsiau (Langkasuka), Tan-tan, Chu-tu-kun, Chih-tu, Chieh-cha, Fo-shih, Mo-lo-yu, Ko-lo (Kalaspura), Chieh-cha (Kataha/Kalah), P'an-p'an, Chia-lan-tan, ho-lo-ton, Fo-lo-an, Peng-keng, Takola dan Tiyumah (Tioman). Manakala Kg. Sungai Mas dan Pengkalan Bujang di Lembah Bujang berkembang pesat dan menjadi mercu tamadun di Semenanjung Malaysia dari abad ke-7 hingga ke-14 (Leong 1990, 17-38; Zuliskandar Ramli dan Nik Hassan Shuhaimi 2009, 585-593; Nik Hassan Shuhaimi 1993, 63-77; Nik Hassan Shuhaimi 1999, 93).

Hubungan ekonomi maritim meningkat apabila hubungan perdagangan China dengan empayar, kerajaan dan penempatan di Kepulauan Nusantara berada pada puncaknya antara abad ke-10 dan ke-13 Masihi. Pada ketika itu pantai timur Semenanjung Malaysia merupakan sebahagian dari laluan perdagangan maritim tanah besar Asia Tenggara. Malah, kemunculan empayar Funan, Srivijaya, Annam, Champa, dan Brunei Tua juga antara penyebab kepada berlakunya peningkatan hubungan ekonomi di antara kepulauan Nusantara dan China sebelum abad ke-14 Masihi. Kegemilangan empayar Melaka turut menyumbang kepada formasi budaya WKBA di Semenanjung Malaysia sendiri tanpa dikaitkan dengan beberapa kerajaan kecil Kepulauan Indonesia. Sifat formasi ini kekal

meskipun Empayar Melaka jatuh ke tangan Portugis pada tahun 1511. Pembentukan formasi tapak budaya ekonomi maritim, mula beralih kepada konteks politik maritim apabila formasi tapak terbentuk hasil daripada pertempuran di laut di antara pihak Portugis, Belanda, Aceh, Johor-Riau dan British. Oleh itu, selepas 1511 sehingga 1900, tapak WKBA secara amnya didominasi oleh kapal layar dagang dan perang milik China dan Eropah (Orillaneda 2016, 3-4).

KAPAL KARAM DAN MUATAN

... It can be said that hundreds of wrecks of various type of sea and ocean-going vessel ranging from barges, sampan, perahu, sail boats could be lying within the territorial of Malaysia (Adi Taha 1989, 3-4).

Sejarah telah membuktikan bahawa setiap tahun, ratusan kapal telah karam sewaktu menuju ke destinasinya. Kekerapan berlakunya tragedi tersebut berkait rapat dengan zaman pelayaran dari abad ke-15 hingga ke-18 Masihi ketika “tall ship” merentas samudera raya tanpa batasan. Perairan Selat Melaka dan Laut China Selatan di Semenanjung Malaysia yang berada pada tengah laluan “monsun maritim” timur dan barat menjadi sebahagian dari pentas zaman tersebut. Tiga faktor utama yang mendorong berlakunya banyak kapal karam di Semenanjung Malaysia;

1. Faktor persaingan dan perperangan di antara kuasa kolonial untuk merebut wilayah rempah dan jalur perdagangan maritim Timur-Barat dalam tempoh 400 tahun sebelum awal abad ke-20 Masihi.
2. Faktor cuaca dan maklumat tentang geografi serta persekitaran laut di kepulauan Asia Tenggara - tidak terdapat sebarang carta yang menunjukkan sebarang letakkan terumbu karang ataupun benting pasir.
3. Faktor kelalaian manusia mengemudi kapal - kesilapan anak kapal dalam mengemudi kapal dengan baik serta kegagalan kapal berfungsi dengan sempurna, kebakaran dan membawa muatan yang berlebihan (Wells 1995, 19-22; Baszley Bee 1999, 229-231).

Kewujudan tapak kapal karam ini perlu dilihat sebagai kapsul masa kerana mempunyai signifikan dalam memerihalkan sesuatu peristiwa atau budaya masyarakat terdahulu. Malah kapal karam turut memberi sumbangan yang penting dalam mentafsir dan memahami pelbagai isu sejarah manusia. Berdasarkan rekod statistik rasmi daripada Jabatan Warisan Negara (JWN) sehingga 13 Mei 2015, sebanyak 102 buah tapak kapal karam telah dikenal pasti berada di sepanjang lingkungan perairan Semenanjung Malaysia (Ahmad Asyriq

2015, 1-35). Namun, ekoran isu keterbatasan sumber dan pelbagai faktor lain, hanya sebahagian kecil sahaja daripada jumlah tersebut dapat dikaji.

Perahu Kulit Kayu

Penemuan Perahu Kulit Kayu (Foto 1) di Ulu Rompin merupakan penemuan pertama tapak kapal karam di Semenanjung Malaysia. Perahu ini berukuran empat hingga lima meter dan diperbuat daripada kulit kayu Meranti (*Shorea spp*). Berdasarkan kajian Abbot (1907,109-110), rotan yang berukuran lebih kurang 45 sentimeter diikat pada badan perahu dan dijadikan sebagai rusuk perahu. Manakala pada bahagian hulu dan belakang perahu pula, kulit kayu yang dilipat dan diikat dengan rotan digunakan bagi menyokong perahu. Perahu jenis ini lazim digunakan oleh masyarakat di sepanjang pinggir Sungai Rompin untuk tujuan mengangkut hasil tanaman dan hasil hutan ke pusat perdagangan.



Foto 1: Perahu Kulit Kayu
(Sumber: Abbot, 1907, 109-110).

Perahu Pontian

Perahu Pontian (Foto 2) ditemui di Kuala Pontian pada tahun 1927 and dianggarkan berusia dari abad ke-3 hingga ke-5 Masihi dan merupakan salah satu bukti tertua berhubung penggunaan teknologi teknik gabungan ikat dan pasak kayu orang Melayu (Evans 1927, 93-96). Penemuan jenis perahu ini turut ditemui di Butuan, Mindanao, Filipina dan Khuan Luk Phat di selatan Thailand. Saiz perahu berukuran kurang daripada 20 meter panjang dan ketiga-tiganya terdiri daripada papan yang diikat dengan menggunakan ijok atau rotan melalui lubang yang ditebus sisi, papan diikat pada bingkai perahu dengan menggunakan tambuku. Hal ini menunjukkan permulaan penggunaan cemat penetap di antara papan (Manguin, 1989). Kajian ke atas perahu ini yang dilakukan semula oleh Gibson-Hill pada tahun 1952 mendapati bahawa kayu yang digunakan adalah jenis kayu Merawan (*Hopea sp*), dianggarkan berukuran 10 meter panjang dan mempunyai kesan tembuku dan lubang ikatan. Berdasarkan analisis pentarikhan radiokarbon, perahu ini digunakan pada sekitar 60-293 Masihi (Gibson-Hill 1952, 111-133).



Foto 2: Perahu Pontian

Sumber: Koleksi Peribadi, En. Ruzairy Arbi (22 Mei 2019).

Perahu Twankoo, Sungai Johor

Pada tahun 1953, Gibson Hill dan Sieveking telah mengkaji dua buah perahu lama di tebing Sungai Johor, khususnya di Johor Lama. Andaian awal mendapati bahawa perahu tersebut merupakan perahu buatan orang Melayu selewat-lewat pada abad ke-16 Masihi (Foto 3). Hasil daripada ekskavasi yang dilakukan, mendapati perahu tersebut adalah perahu dari China jenis Twankoo. Walaupun jenis perahu asalnya adalah jenis perahu dari China, tetapi ianya telah diadaptasi oleh masyarakat tempatan dan seterusnya menjadi sebahagian jenis perahu tempatan. Dari segi usia, perahu pertama tersebut dianggarkan tidak lebih daripada 50 tahun semasa ekskavasi dilakukan, mempunyai dua lapisan kulit (badan perahu) lapisan pertama dibuat daripada kulit kayu cengal dan diikat dengan paku kayu, manakala yang kedua daripada kayu seraya merah dengan paku besi yang digunakan untuk mengikatnya. Perahu kedua dipercayai berumur lebih tua iaitu antara tahun 1750-1850. Pentarikhkan ini dibuat berdasarkan pemerhatian daripada bahagian hadapan perahu. Perahu ini dianggarkan berukuran 30 kaki dengan papan diikat dengan pasak atau paku kayu yang dipercayai jenis carvel (Sieveking, Paul, dan Gibson-Hill 1954, 224-233).

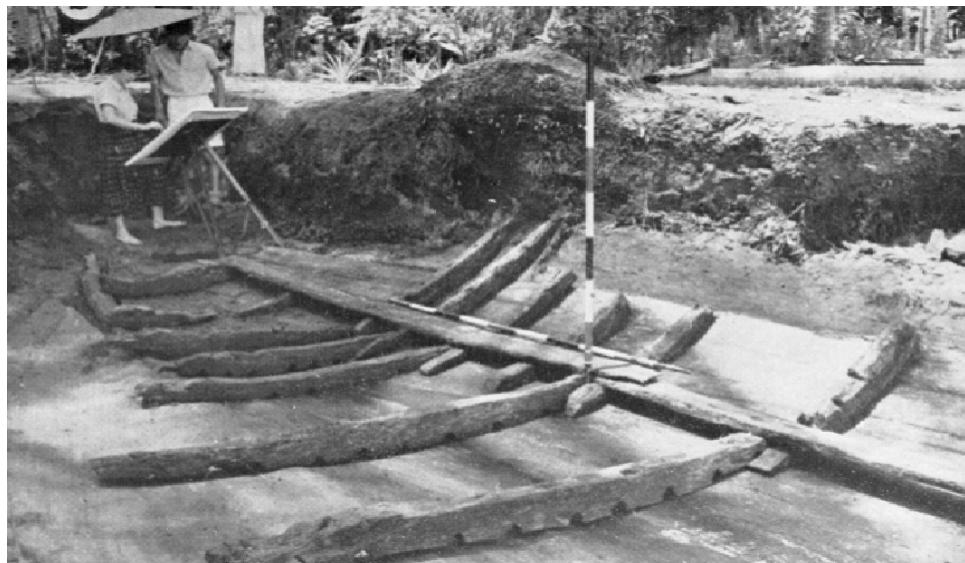


Foto 3: Perahu Twankoo, Sungai Johor
(Sumber: Gibson-Hill, 1955, 126-197).

Perahu di Pulau Kelumpang, Perak

Pada 1955, tiga buah perahu bersama 300 manik dan serpihan tembikar tanah telah ditemui di Pulau Kelumpang, Perak oleh Seiveking (1955). Perahu ini dipercayai digunakan sebagai alat untuk upacara pengebumian masyarakat yang masih mengamalkan animism (Foto 4). Perahu ini dipercayai wujud sekitar 200SM-1000M dan aktiviti perdagangan yang telah bermula sejak zaman prasejarah merupakan faktor bagaimana masyarakat di pesisir pantai ini boleh maju daripada peneroka kayu bakau hingga menjadi pedagang. Aktiviti ini bertambah maju apabila masyarakat di Pulau Kelumpang telah mampu membina alat pengangkutan seperti perahu dan kapal layar untuk membolehkan masyarakat ini berlayar lebih jauh dan menjalankan perdagangan dengan kawasan lain (Zuliskandar Ramli, Nik Hassan Shuhaimi, 2012).



Foto 4: Perahu di Pulau Kelumpang, Perak
(Sumber: Sieveking, 1956, 200-211).

Perahu di Sungai Lang, Selangor

Pada tahun 1964, sekumpulan penyelidik daripada Jabatan Muzium dan Antikuiti (JMA) dengan kerjasama Universiti Malaya telah melakukan penyelidikan di Sungai Lang, Selangor. Hasil penyelidikan yang dilakukan telah berjaya menemui serpihan kayu daripada sebuah perahu yang karam, dua buah gendang gangsa dan sebuah keranda kayu berbentuk perahu daripada jenis kayu cengal. Hasil penemuan tersebut telah membuktikan bahawa telah wujud hubungan perdagangan antara masyarakat di sepanjang Sungai Lang dengan masyarakat luar. Analisis pentarikhan radiokarbon ke atas serpihan perahu tersebut telah memberikan pentarikhan sekitar 580 SM-190 M (Mohd Rohaizat, Nik Hasan Suhaimi, dan Zuliskandar Ramli 2015, 144-150).

Perahu Sagor di Baling, Kedah

Perahu ini dijumpai oleh sekumpulan penyelidik daripada Universiti Malaya pada tahun 1996. Sebanyak tiga buah perahu dijumpai di tiga tempat yang berbeza iaitu di Kampung Sungai Bemban, Kampung Sungai Ketil dan Kampung Padang Pulai. Perahu ini berukuran 8.5 meter dan dipercayai digunakan sekitar abad ke-19 Masihi. Perahu ini masih lagi dalam keadaan baik dan terdapat kesan pecah di dasar perahu. Perahu ini dipercayai mempunyai atap sebagai tempat berlindung daripada panas dan hujan. Jumaan ketiga-tiga perahu ini mempunyai hubung kait dengan peranan Sungai Ketil dalam konteks perdagangan maritim. Antara

artifak lain yang ditemui pada ketiga-tiga tapak adalah sepihan tembikar tanah, serpihan seladon dan bekas perasapan (Mohd Supian 2008, 66-83).

Tuntasnya, penemuan beberapa jenis perahu Melayu di Semenanjung Malaysia telah membuktikan bahawa masyarakat Melayu telah mula menguasai ilmu kelautan Nusantara, pelayaran dan pertukangan perahu dan perdagangan awal dengan negara lain. Keupayaan perdagangan dan perkembangan alam Melayu sebenarnya dipacu oleh keupayaan pembuatan perahu yang lebih besar dan baik (Mohd Koharuddin 2005, 52-75). Sebagaimana dalam karya awal Melayu seperti *Tuhfat al-Nafis*, perahu besar dan perahu dagang digunakan untuk menggambarkan kewujudan sebuah kapal perdagangan;

Dagang-dagangannya kepada perahu besar itu kerana perahu besarnya itu tinggal di Pangkalan Sahih.

Perahu-perahu perdagangan pun sudah sesak di dalam sungai Riau itu (Hooker, 1991).

Turiang (1370)

Tapak Turiang merupakan tapak kapal karam yang tertua ditemui di perairan Semenanjung Melaka dan dipercayai karam sekitar tahun 1370. Salvaj komersial kapal karam ini telah dilakukan oleh Sten Sjostrand menerusi syarikat Nanhai Marine Sdn. Bhd. dengan kerjasama dengan JMA pada Mei 1998. Berada di Selat Johor atau lebih kurang 100 batu nautika daripada Johor pada kedalaman 42 meter. Saiz kapal dianggarkan berukuran 26 meter panjang dengan tinggi tiang layar berukuran 7.5 meter (Brown, dan Sjostrand 2001, 74-109). Diandaikan kapal ini digunakan semasa akhir Dinasti Yuan (1280-1368) atau awal Dinasti Ming (1368-1644). Hal ini berdasarkan hasil analisis radiokarbon yang memberikan tarikh 1305-1370 dan juga hasil penelitian reka bentuk kapal yang dibina dengan cara tradisional menggunakan kemudi pasak dan badannya dicantum menggunakan paku besi yang besar. Artifak yang berjaya disalvaj daripada kapal ini adalah gading gajah, ketulan besi teroksida, batu pengasah dan lebih daripada enam ribu seramik pelbagai jenis dari China, Vietnam dan Thailand (Foto 5).



Kapal Karam di Semenanjung Malaysia

Foto 5: Jumpaan Seramik Si-Satchanalai, Sukhotai, Vietnam dan China di Tapak Turiang
(Sumber: Maritime Asia, 2001)

Nanyang (1380)

Tapak Nanyang adalah dianggap sebagai jenis kapal “Laut China Selatan”. Ianya dianggarkan berukuran 18 meter panjang dengan tinggi tiang layar sehingga lima meter. Kapal karam ini diandaikan mempunyai reka bentuk seperti “Junk” China dengan struktur kapal dibina dengan jenis kayu keras tropika dari Asia Tenggara dan dibina dengan menggabungkan teknik pembuatan kapal tradisional China dan Asia Tenggara. Penemuan tapak ini adalah hasil survei yang dilakukan oleh Sverker Hallstrom pada tahun 1995, menerusi maklumat yang dikumpul oleh Sten Sjostrand. Tapak ini berada 10 batu nautika dari Pulau Pemanggil iaitu di Pantai Timur Semenanjung, Johor, pada kedalaman 54 meter (Sjortrand, Adi Taha dan Samsol Sahar, 2004). Jumpaan artifak pada tapak ini dianggar berjumlah 10-15 ribu, dengan sebahagian besarnya seramik adalah daripada jenis seramik Sisatchanalai (Foto 6). Artifak lain yang dikenal pasti adalah tempayan berglais berwarna coklat pelbagai saiz daripada tanur Meanam Noi dan China. Hanya 412 seramik di bawa naik untuk tujuan kajian lanjut dan diserahkan sepenuhnya kepada Perbadanan Muzium Melaka (PERZIM). Kepentingan tapak ini adalah berhubung taburan seramik pinggan terawal daripada jenis Sisatchanalai yang mempunyai tanda spur di bahagian tengahnya.



Foto 6: Jumpaan Artifak Seramik Pinggan, Tempayan dan Mangkuk di Tapak Nanyang
(Sumber: Maritime Asia, 2014a).

Longquan (1380)

Tapak Longquan merupakan penemuan tapak kapal karam China yang terbesar ditemui dalam perairan di Semenanjung Malaysia. Berada 23 batu nautika dari

pantai Terengganu pada kedalaman 63 meter. Hasil survei awal yang dilakukan pada tahun 1996 mendapati bahawa sebahagian besar struktur kapal ini masih belum terjejas. Dianggarkan, saiz kapal berukuran 30 meter panjang dan lapan meter lebar, dan dibina daripada jenis kayu tropika keras dengan reka bentuk kapal jenis “Laut China Selatan” untuk tujuan pelayaran dan perdagangan (Brown, dan Sjostrand, 2001, 74-109). Penemuan artifak pada tapak ini terdiri daripada artifak seramik seperti seladon China, seladon Sisatchanalai dan tembikar Sukhotai bersepuh hitam. Hampir keseluruhan artifak tersebut berada dalam keadaan lengkap dan bermutu tinggi. Dari segi anggaran jumlah artifak, dipercayai terdapat lebih kurang 100 ribu artifak dengan kadar pembahagian peratus diandaikan, 40 peratus artifak berasal dari China, 40 peratus seladon dari Sisatchanalai dan 20 peratus barang tembikar dari Sukhotai yang belum melalui proses pengilatan (underglazed). Penemuan ini turut mendedahkan beberapa motif dan ragam hias seramik baru berbanding dengan seramik yang ditemui pada tapak kapal karam sebelum ini seperti motif bunga teratai, kelopak bunga teratai, ikan dan kulit bawang (Foto 7). Malah, seladon yang dijumpai, terdapat motif kulit bawang (onionskin) dan bunga teratai (lotus flower) pada bahagian bahu seladon. Hasil analisis proses pembuatan seladon mendapati bahawa kaedah pembuatannya dilakukan secara teliti dengan suhu pembakaran yang sesuai kerana artifak seladon yang ditemui mempunyai kualiti yang tinggi.



Foto 7: Jumpaan Seramik Pinggan dan Tempayan di Tapak Longquan
(Sumber: Maritime Asia, 2014b).

Royal Nanhai (1460)

Tapak Royal Nanhai ditemui pada Februari 1995 dan berada 40 batu nautika di timur dari pantai Terengganu. Kapal yang berukuran 28 meter panjang dan lapan meter lebar ini karam di antara tahun 1420-1450 ketika dalam pelayaran ke Pulau Jawa untuk menghantar barang dagangan kepada kerajaan Majapahit melalui Laut China Selatan. Usia tapak ini diperoleh menerusi analisis radiocarbon yang mencadangkan bahawa pembinaan kapal ini bertarikh sekitar tahun 1370-1470. Hal ini ditambah dengan maklumat yang diperoleh menerusi penemuan tujuh artifak seramik biru putih China yang ditemui tersimpan pada ruangan rahsia kapal ini. Seramik ini dianggarkan hanya yang dihasilkan pada sekitar tempoh 1370-1470 iaitu ketika dasar pemencilan China semasa zaman Ming dan Qin (Ming Ban) dikuatkuasakan (Sjorstrand, Adi Taha dan Samsol Sahar, 2004). Salvaj komersial yang dilakukan oleh syarikat Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd. berjaya menemui lebih kurang 21,000 artifak daripada pelbagai jenis dan bentuk termasuk seramik seperti pinggan, mangkuk dan tempayan. Turut ditemui adalah dua buah meriam Portugis daripada era 1440. Berhubung dengan penemuan seramik pada ruangan rahsia yang terdapat pada rangka kapal merupakan seramik biru putih China yang dipercayai berasal daripada pemerintahan Jingtaij Tienshun antara tahun 1450 dan 1464. Artifak seramik lain yang ditemui adalah mangkuk China yang berwarna kehijauan, dua kotak berwarna biru dan putih yang berasal dari Vietnam, kotak laker berwarna hitam dengan penutup, pemegang pedang yang diperbuat daripada gading gajah dan cap mohor diraja dengan pemegangnya berbentuk gajah (Foto 8; Sjorstrand, Adi Taha dan Samsol Sahar, 2004).



Foto 8: Jumpaan Artifak Mangkuk Seladon, Pemegang Pedang Tulang Gajah dan Cap Mohor Diraya di Tapak Royal Nanhai
(Sumber: Jabatan Muzium dan Antikuiti, 2002; Jabatan Warisan Negara, 2016; Maritime Asia, 2014).

Xuande (1540)

Tapak Xuande ditemui pada 39 batu nautika dari Pulau Tioman dan pada kedalaman 53 meter. Hasil survei awal yang dilakukan oleh Sten Sjonstrand pada tahun 1996, mendapati tidak terdapat struktur kapal ditemui pada tapak ini, dan diandaikan bahawa kapal ini dibina daripada komposisi kayu lembut. Namun, berdasarkan pemerhatian ke atas tapak khususnya daripada segi sebaran artifak (seramik) yang terdapat pada tapak ini, dianggarkan kapal ini berukuran 28 meter panjang dan lapan meter lebar (Brown, dan Sjostrand, 2001, 74-109). Semasa proses survei awal juga, Sten Sjonstrand telah membawa lebih kurang 200 artifak yang terdiri 170 seramik biru putih daripada China, 30 seramik berglais Sukothai, enam buah seramik Sisatchanalai dan dua buah meriam Portugis (Foto 9).



Foto 9: Meriam Portugis dengan Motif Flora yang Terdapat pada Bahagian Depan Meriam di Tapak Xuande
(Sumber: Maritime Asia, 2014c).

Singtai (1550)

Pada April 2001, tapak Singtai telah ditemui berada di 12 batu nautika dari Pulau Redang dan pada kedalaman 53 meter. Hasil survei awal yang dilakukan, diandaikan bahawa kapal ini merupakan kapal dari China dan berukuran 22 meter panjang khusus untuk tujuan pelayaran “Laut China Selatan” (Sjortrand, Adi Taha dan Samsol Sahar, 2004). Hasil survei awal yang dilakukan, mendapati artifak utama yang terdapat pada tapak ini adalah tempayan (balang penyimpanan) dan takar dalam pelbagai bentuk yang dihasilkan di tanur Maenam Noi Singburi, Thailand. Artifak jenis ini dianggarkan berjumlah 2/3 daripada keseluruhan artifak dan disimpan pada ruang kargo utama kapal ini (Foto 10). Turut ditemui pada tapak ini adalah pelbagai artifak seramik buatan Sukhothai dan Sisatchanalai (tetapi bukan seladon) yang hampir sama dengan penemuan pada tapak Xuande.



Foto 10: Jumpaan Seramik Tempayan Singburi, Takar dan Bekas Berpenutup Sisatchanalai di Tapak Singtai

(Sumber: Maritime Asia, 2014d; Koleksi Peribadi, En. Samsol Sahar, 2016).

Nassau (1606)

Tapak Nassau merupakan kapal perang milik Belanda yang karam di Tanjung Tuan (Cape Rachado) pada 18 Ogos 1606 semasa berperang dengan armada tentera Portugis. Jenis kapal adalah kapal kayu jenis Dutch East Indiaman yang berukuran 40 meter panjang dengan berat sebanyak 320 tan (Laporan Ekskavasi Nassau). Lokasi tapak Nassau berada berhampiran Bambek Shoal, iaitu kira-kira lapan batu nautika dari pusat bandar Port Dickson. Kerja salvaj arkeologi dan ekskavasi dilakukan oleh syarikat Transea Sdn. Bhd. dengan kerjasama daripada Oxford University MARE, Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM) dan JMA dari 6 Ogos 1995 sehingga 9 Disember 1995 menerusi pemberian kontrak penuh oleh kerajaan. Hasil aktiviti salvaj, berjaya menemui lebih kurang 5000 artifak seperti alat kelengkapan perang (15 buah meriam, peluru batu, senapang besi dan gangsa, peluru pumbum), barang piuter, tali dan tong kayu, wang syiling, tembikar-tembikar dagangan buatan China dan botol kaca minuman yang tertulis perkataan “Van Hovoken and Co Rotterdam” (Foto 11). Sebahagian besar artifak yang ditemui merupakan artifak yang terselamat daripada kebakaran.



Foto 11: Jumpaan Artifak Peluru Meriam, Peluru Senapang, Duit Syiling dan Pemutar Gangsa di Tapak Nassau
(Sumber: JWN, 2016).

Wanli (1630)

Tapak Wanli ditemui berada enam batu nautika daripada Tanjung Jara, Terengganu pada kedalaman 40 meter menerusi survei yang dijalankan oleh Nanhai Marine Sdn. Bhd. dengan kerjasama JMA. Hasil survei yang dilakukan, mendapati tapak ini merupakan sebuah kapal dagang Portugis yang dipercayai karam disebabkan serangan daripada tentera Belanda (Sjostrand, dan Sharipah Lok Lok, 2007). Salvaj komersial telah dijalankan pada tapak ini sepanjang tahun 2004 hingga 2005, dan menemui pelbagai jenis artifak seramik biru putih daripada Dinasti Ming dan campuran porselin jenis Kraak. Penonjolan ini merupakan satu penemuan baru kerana andaian sebelum ini, kedua-dua motif porselin ini dibuat pada tempoh masa yang berbeza. Hampir 80 peratus porselin jenis Kraak ditemui dalam keadaan tidak sempurna, pecah dan hancur. Baki 20 peratus daripada kargo yang pulih dapat dikelaskan kepada 65 jenis dan bentuk yang berbeza (Foto 12). Selain seramik, artifak lain yang ditemui adalah seperti meriam, senapang (matchlock gun), peluru, Keris Melayu dan sebagainya.



Foto 12: Seramik Biru Putih Pinggan dengan Corak Rusa, Pinggan Kraak, Kendi dan Cawan dengan Pemegang Bell di Tapak Wanli

(Sumber: Sjostrand dan Sharipah Lok Lok, 2007; Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd, 2010).

Ris dam (1727)

Tapak Risdam merupakan kapal dagang milik Syarikat Hindia Timur Belanda (VOC), daripada jenis flute (fluitship) dengan binaan kayu sepanjang 45 meter panjang, 15 meter lebar dan 12 meter tinggi dan seberat 520 tan. Dibina pada tahun 1713 untuk Chamber of Amsterdam di kawasan limbungan di Hoorn. Lokasi tapak ini berada di perairan Mersing, 7.5 kilometer dari pekan Mersing, Johor dan terletak lebih kurang 500 meter dari utara Pulau Batu Gajah, pada kedalaman 10 meter di mana sebahagian struktur kapal dilitupi dengan lumpur dasar laut setebal hampir tiga meter (Green, 1986). Salvaj arkeologi dilakukan menerusi kerjasama antara JMA, Jabatan Laut Malaysia (JLM), Tentera Laut Diraja Malaysia (TLDM), Universiti Malaya (UM), Jeremy Green (Western Australia Maritime Museum) dan Jaap Bruijin (University Leiden) (Green, 1986, 93-104). Hasil operasi penyelamatan yang dilakukan pada tahun 1982-83, artifak yang ditemui adalah seperti jongkong timah, gading gajah, tembikar, serpihan struktur kapal, ketulan besi, peluru meriam, kompas dan tali (Foto 13).



Foto 13: Jumpanan Artifak Gading Gajah, Jongkong Timah dan Kompas di tapak Risdam

(Sumber: JWN, 2016).

Diana (1817)

Kapal Diana merupakan kapal dagang milik syarikat John Palmer, sebuah syarikat perkapalan yang dilesenkan di Calcutta, India. Kapal ini digunakan untuk tujuan perdagangan antara English East India Company (EEIC) di India dengan China melalui pelabuhan Canton. Kapal Diana merupakan sebuah kapal kayu yang berukuran 30 meter panjang, lapan meter lebar dan seberat 350 tan (Ball, 1995). Salvaj komersial dilakukan oleh Malaysia Historical Salvors Sdn. Bhd. pada tahun 1994-1995, telah berjaya menemui 24 ribu keping seramik biru putih dari Jingdezhen di Wilayah Jiangxi China, barang kaca, manik, tea hijau dan halia (yang masih tersimpan dalam botol kedap udara) ginseng, kapur barus, loceng angin, ikan kering, tulang binatang, rhubarb (sejenis tumbuhan hidup yang boleh dimakan) dan kotak kayu yang diperbuat daripada kayu cedar yang mempunyai tanda pengeluar (Foto 14; Jabatan Muzium dan Antikuiti, 2016).



Foto 14: Jumpanan Seramik Biru Putih Pinggan, Bekas Raga Buah-Buahan dan Bekas Bertutup di Tapak Diana
(Sumber: JWN, 2016).

Desaru (1840)

Tapak Desaru telah ditemui pada Mei 2001 dan berada lebih kurang dua batu nautika daripada pantai Desaru, Johor pada kedalaman 20 meter. Hasil survei dan salvaj komersial yang dilakukan, mendapati bahawa kapal berukuran sekitar 34 meter panjang dan tujuh meter lebar dan merupakan kapal dagang milik pedagang atau kerajaan China (Sjostrand, S., 2013). Jumpanan artifak yang terdapat pada tapak ini, dapat dibahagikan kepada seramik dan bukan seramik. Bagi artifak seramik, artifak utama yang ditemui adalah seramik biru putih daripada China yang mempunyai kualiti yang tinggi dan hampir sama dengan muatan tapak Diana dan Tek Sing. Walau bagaimanapun, artifak seramik yang terdapat pada tapak Diana secara amnya, dikhurasukan untuk golongan bangsawan Eropah, sementara artifak seramik pada tapak Desaru pula dikhaskan untuk pasaran orang Asia secara umum. Manakala artifak bukan seramik pula, terdiri daripada sauh kapal, meriam, besi gangsa, cap perniagaan, tulang haiwan, paip candu, paip tembakau dan duit syiling (Foto 15).



Foto 15: Jumpanan Artifak Pinggan, Sudu, Bekas Bertutup berglais Hitam dan Duit Syiling pada Tapak Desaru
(Sumber: Maritime Asia, 2003).

Bidong

Tapak kapal karam Bidong terletak lebih kurang dua batu nautika daripada Pulau Bidong dan 40 kilometer dari jeti Pulau Duyung, Kuala Terengganu. Kedudukan tapak kapal karam ini berada pada kedalaman 18 meter. Survei awal ke atas tapak ini telah dilakukan pada tahun 2015 oleh sekumpulan penyelidik daripada UKM, Universiti Malaysia Terengganu (UMT), Universiti Sultan Zainal Abidin (UniSZA) dengan kerjasama beberapa nelayan tempatan yang menemui tapak Bidong. Hasil survei dan penyelidikan awal ke atas tapak ini, telah berjaya menemui pelbagai jenis artifak seramik, logam dan sisa bahagian kapal yang diandaikan berusia sekitar abad ke-13 hingga ke-16 Masihi dan berasal dari negara Siam (Thailand). Dari segi jumpanan seramik dari tapak ini adalah seperti mangkuk seladon Thailand (Sawankhalok), botol berglais coklat, bikar berpenutup kecil, tempayan besar dan keci l, pasu berglais dan lain-lain. Manakala dari segi artifak logam dan sisa rangka kapal pula adalah seperti paku, duit syiling (diperbuat daripada timah), kayu kapak, patung, dan beberapa bahagian rangka kayu kapal karam (Asyari Muhammad, 2018).

RUMUSAN

Penemuan tapak kapal karam dari pelbagai asal-usul dan usia menunjukkan dominasi tapak dan rangka kapal karam sebagai sumber utama WKBA di Semenanjung Malaysia. Berdasarkan perbincangan di atas, formasi tapak WKBA di Semenanjung Malaysia adalah bersifat sangat sebagaimana tapak yang ditemui di seluruh dunia yakni terbentuk menerusi formasi budaya (ekonomi dan politik). Manakala dari segi taburan jenis tapak pula didominasi oleh kapal daripada luar (China, British, Vietnam dan Thailand). Hal ini sebenarnya telah mencetuskan polemik mengenai keperluan kerajaan untuk menjalankan penyelidikan dan pemeliharaan arkeologi di tapak kapal karam yang diketahui kerana tidak mempunyai sebarang hubung kait dengan sejarah dan kebudayaan

negara. Terdapat sesetengah pihak telah menolak tindakan pemeliharaan dan penyelidikan dilakukan di tapak ini kerana hanya ingin mempertahankan unsur tradisional dan kebudayaan asli rantau Nusantara sahaja atau yang hanya mempunyai kepentingan nasional semata-mata. Sesetengah pihak berkepentingan pula menyarankan bahawa tindakan perlindungan tapak kapal karam perlu dilakukan kerana pertimbangan fakta perkembangan sejarah serantau dan kedudukan Semenanjung Malaysia sebagai pusat pertemuan, pusat tamadun dan perdagangan sejak dua ribu tahun yang lampau perlu dilihat. Pendekatan utama yang dilakukan oleh kerajaan melalui JMA dan JWN serta institusi penyelidikan adalah dengan mengambil kira cadangan UNESCO iaitu sesuatu tapak WKBA bukan hanya sekadar dimiliki khusus oleh sesebuah negara atau bangsa (negara berhampiran dengan tapak tersebut), sebaliknya dikongsi dengan seluruh komuniti serantau dan komuniti antarabangsa. Tidak dinafikan bahawa penemuan dan penyelidikan tapak WKBA daripada bentuk kapal/perahu jarang dilakukan. Namun, penemuan rangka perahu di Perak, Johor dan Pahang ini dapat menyumbang kepada maklumat berkaitan teknologi pembuatan, masyarakat dan penempatan maritim dan perdagangan awal di Semenanjung Malaysia. Misalnya, maklumat berkaitan teknologi ikatan dan pasak dan penggunaan layar dalam pembuatan perahu Melayu. Bukti tertua penggunaan gabungan teknik ikat dan teknik pasak kayu dijumpai pada serpihan perahu di Kuala Pontian, Pahang telah menunjukkan bahawa orang Melayu telah menguasai ilmu dan teknologi dalam pembuatan perahu dan mampu berlayar jauh.

Berdasarkan penemuan tapak kapal karam di Semenanjung Malaysia yang diterajui melalui penyelidikan arkeologi kapal karam bermula sejak zaman kolonial pada tahun 1902 sehingga 2019, dapatlah dirumuskan kepada lima kepentingan. Pertama, penemuan tapak kapal karam dari pelbagai abad membuka ruang yang luas dalam kajian arkeologi kapal karam di Semenanjung Malaysia. Sebagaimana yang diketahui, hanya satu peratus maklumat berhubung masyarakat dan budaya silam diperoleh melalui sumber dokumen atau rekod bertulis, manakala selebihnya tidak pernah direkodkan. Sehingga tahun 2019, penyelidikan arkeologi yang dilakukan sebenarnya belum cukup untuk menjelaskan keseluruhan aspek tamadun dan budaya masa silam. Hal ini ditambah dengan peningkatan jumlah ahli arkeologi bawah air di Malaysia dan peningkatan kebolehupayaan kakitangan JWN dan Jabatan Muzium Malaysia (JMM) menerusi pendedahan, penyertaan dan latihan yang diterima melalui projek lapangan yang dianjurkan atau diberikan oleh UNESCO (2009, 2010 dan 2011) dan SEAMEO SPAFA (2013). Demikian juga, penguatkuasaan undang-undang yang lebih khusus terhadap perlindungan tapak arkeologi bawah air di bawah Akta Warisan Kebangsaan 2005 telah memberi jaminan yang lebih baik untuk perlindungan dan penyelidikan arkeologi kapal karam pada masa kini.

Kapal Karam di Semenanjung Malaysia

Cadangan mengujudkan sebuah kumpulan khusus untuk penyelidikan arkeologi kapal karam yang terdiri daripada ahli akademik, pengamal perundangan, staf jabatan kerajaan, wakil komuniti awam dan badan bukan kerajaan oleh Pengarah Bahagian Arkeologi, JWN telah membuka ruang yang lebih luas dalam pengkajian arkeologi kapal karam di Semenanjung Malaysia. Ahli dalam kumpulan ini perlu mempunyai kepakaran daripada pelbagai disiplin seperti arkeologi bawah air, pengurusan warisan, perikanan, ekosistem marin, pelancongan, perundangan dan sejarah maritim. Kumpulan pakar ini bertanggungjawab untuk menjalankan tindakan seperti menjalankan penyelidikan saintifik ke atas tapak kapal karam dengan teknik penyelidikan arkeologi bawah air secara sistematis dan mengikut garis panduan arkeologi bawah air; mempromosi dan menggalakkan perlindungan WKBA dalam kalangan pihak berkepentingan seperti kerajaan, pengusaha komersial dan masyarakat awam; berkongsi pengalaman dan kepakaran dalam pemuliharaan dan pengurusan tapak kapal karam dan meningkatkan kesedaran dan pendidikan berkaitan WKBA kepada semua lapisan masyarakat awam tentang kepentingan melindungi tapak kapal karam.

Kedua, penyelidikan arkeologi kapal karam yang dilakukan telah memperkayakan koleksi dan inventori sumber artifak dan maklumat berkaitan di institusi permuziuman, pendidikan tinggi dan koleksi peribadi. Sebagai contoh penyelidikan arkeologi samada salvaj arkeologi atau salvaj komersial di tapak kapal karam Diana (24 ribu artifak), Royal Nanhai (20 ribu artifak), Wanli (37 ribu artifak) dan Desaru (70 ribu artifak), telah berjaya menemui jumlah pelbagai jenis artifak yang banyak, khususnya artifak seramik. Penemuan artifak seramik di tapak kapal karam tersebut memainkan peranan penting dalam menjelaskan interpretasi sejarah, sebaran seramik yang diperdagangkan, pembuatan seramik, morfologi seramik dan kepentingan kedudukan geografi Semenanjung Malaysia serta Asia Tenggara dalam jaringan perdagangan dari India sehingga China (Othman dan Abd. Aziz, 2013:73-115). Sebagaimana ditegaskan oleh Keith Muckelroy (1978) bahawa matlamat pengkajian adalah manusia bukan objek yang ditemui yakni aspek kebudayaan maritim. Penemuan tapak kapal karam yang disertai dengan pelbagai jenis jumpaan artifak seperti barang seramik, meriam dan lain-lain (khususnya barang perdagangan) sebenarnya banyak membantu pengkaji menjelaskan pentarikhkan kronologi bagi peristiwa yang berlaku atau kebudayaan masyarakat pada zaman lampau.

Ketiga, penemuan tapak kapal karam tersebut telah memperlihatkan komitmen Malaysia yang serius dalam usaha perlindungan dan penyelidikan kapal karam yang seiring dengan tuntutan antarabangsa khususnya UNESCO. Sekiranya dibandingkan dengan negara ASEAN yang lain, pencapaian Malaysia untuk melindungi tapak kapal karam (kecuali Thailand dan Singapura) merupakan sesuatu yang boleh dibanggakan. Hasil penyelidikan yang dilakukan kumpulan

penyelidikan arkeologi Bidong Wreck (pihak berkepentingan kerajaan, institusi penyelidikan, syarikat korporat dan badan bukan kerajaan) sepanjang tahun 2015 sehingga tahun 2019, jelas memperlihatkan perkembangan yang positif dalam melindungi tapak kapal karam. Sekiranya usaha sedemikian dijalankan secara berterusan, dijangkakan bahawa perlindungan dan penyelidikan arkeologi kapal karam boleh mencapai tahap keberkesanan sebagaimana dengan negara maju seperti Australia, Sweden, England dan Amerika Syarikat. Dari segi komitmen Malaysia berhubung CPUCH 2001, walaupun Malaysia tidak meratifikasinya, tetapi Malaysia telah bersetuju untuk terima pakai kesemua garis panduan dan peraturan CPUCH 2001 sebagai penanda aras perlindungan dan penyelidikan arkeologi kapal karam di Semenanjung Malaysia.

Keempat, berdasarkan penemuan ini juga interpretasi lanjut akan dapat mengembangkan maklumat mengenai sejarah maritim Semenanjung Malaysia sama ada dari segi penempatan, pelabuhan dan jaluran perdagangan. Berdasarkan perbincangan di atas, dapatlah difahami bahawa formasi WKBA di Semenanjung Malaysia, secara amnya terbahagi kepada beberapa tahap. Tahap pertama, dimulai dengan kewujudan pengetahuan pelayaran di Asia Tenggara dan Semenanjung Malaysia sehingga abad ke-5 Masihi. Hal ini telah mengubah corak dan pola hidup masyarakat daripada masyarakat pemungut kepada pertanian dan seterusnya kepada perdagangan. Tahap kedua, antara abad ke-3 sehingga ke-14 Masihi, dengan kemunculan beberapa penempatan yang berkembang yang menjadi kerajaan-kota yang berperanan sebagai pelabuhan entrepot atau pusat pengumpulan (feeder point) dalam jaringan perdagangan maritim kepulauan Nusantara dengan India dan China. Tahap ini juga menunjukkan kepesatan perdagangan dan aktiviti perkapalan semasa zaman Dinasti Sung (perpindahan dari utara ke bahagian selatan). Hubungan ekonomi maritim meningkat apabila hubungan perdagangan China dengan empayar, kerajaan dan penempatan di Kepulauan Nusantara berada pada puncaknya antara abad ke-10 dan ke-13 Masihi. Tahap ketiga, antara abad ke-15 sehingga ke-19 Masihi, pembentuk formasi tapak budaya ekonomi maritim beralih pada konteks politik maritim. Kedatangan kolonial Eropah ke rantau Asia Tenggara dan seterusnya memodenkan pelabuhan baru seperti Melaka, Batavia, Johor-Riau, Acheh dan sebagainya, menyebabkan berlaku perkembangan pesat dalam aktiviti perkapalan dan perdagangan dengan China (Dinasti Ming). Hal ini ditambah dengan formasi tapak yang terbentuk hasil daripada pertempuran di laut antara Portugis, Belanda, Acheh, Johor-Riau, British dan sebagainya. Justeru, sehingga tahun 1900, tapak kapal karam secara amnya didominasi oleh kapal layar dagang dan perang milik China dan Eropah.

Kelima, penemuan dan penyelidikan arkeologi kapal karam di Semenanjung Malaysia juga dapat menjana ekonomi negara dari sudut pelancongan (in-situ atau pameran). Sebagaimana dengan kebanyakan negara lain, Malaysia juga

menggunakan pendekatan pelancongan warisan menerusi pameran di muzium (tetap dan sementara) sebagai pendekatan utama. Bermula dengan pameran sementara Galeri Arkeologi Maritim pada 15 November 2001 oleh JMA di Muzium Negara sehingga terbinanya Kompleks Muzium Maritim di bawah pentadbiran PERZIM pada tahun 1990 (Maimunah, 2002). Kewujudan kompleks muzium khas ini merupakan pelopor kepada pembangunan dan pengurusan terancang terhadap bentuk warisan ini. Muzium ini bukan sahaja khusus memperkenalkan bentuk warisan kolonial tetapi juga warisan maritim tempatan serta berupaya membantu pihak bertanggungjawab JWA dan JMM dalam menjalankan penyelidikan yang berkaitan.

Sehingga tahun 2015, terdapat lima buah muzium di Malaysia yang mempunyai pameran berkaitan dengan kapal karam iaitu Muzium Negara, Kuala Lumpur, Muzium Samudera Melaka, Muzium Nelayan, Tanjung Balau, Johor, Muzium Lukut, Negeri Sembilan dan Muzium Daerah Dungun, Terengganu. Sejak dibuka secara rasmi pada Jun 1994, Muzium Samudera mencatatkan jumlah kedatangan pelawat kedua terbesar selepas Muzium Negara bagi keseluruhan muzium di Semenanjung Malaysia. Bermula pada 1994 sehingga tahun 1998, jumlah keseluruhan kedatangan pelawat atau pelancong yang khusus melawat muzium ini adalah 905,462 orang. Keupayaan pelancongan WKBA memberi sumbangan dari sudut sosioekonomi telah terbukti, sebagai contoh Muzium Vasa di Stockholm, Sweden. Muzium ini bukan sahaja sebuah struktur untuk pameran kapal Vasa tetapi juga menjadi satu makmal termaju dalam pemuliharaan dan penyiasatan arkeologi maritim di peringkat antarabangsa. Kesan sosial kewujudan muzium ini, telah mewujudkan satu rasa “ingin tahu” dan kepentingan pemuliharaan warisan maritim dalam kalangan pelancong. Begitu juga dari sudut ekonomi, menjana pendapatan daripada penjualan tiket dan lain-lain menjadikan muzium ini sebagai muzium maritim teramai dikunjungi di seluruh dunia. Di samping itu, kewujudan muzium ini juga berpotensi menjadi antara saluran untuk menerapkan kesedaran menghargai unsur kebudayaan masa lampau kepada masyarakat awam. Hal ini kerana, tanpa ada kesedaran untuk memulihara dan memelihara bentuk warisan ini, pemburuan harta karam secara kecil-kecilan yang dilakukan oleh penduduk tempatan seperti nelayan dan penyelam rekreasi akan berterusan sebagaimana yang terjadi ke atas tapak-tapak arkeologi di kawasan darat.

Semenanjung Malaysia merupakan sebuah kawasan yang berpotensi untuk bidang penyelidikan arkeologi kapal karam (Zainuddin Baco dan Chia, 2020, 49-63). Hal ini bersandarkan tiga faktor, iaitu (i) keberadaan tapak kapal karam yang telah dikenal pasti sehingga tahun 2019. Kedudukan Semenanjung Malaysia dan kewujudan kerajaan-kerajaan maritim telah membuktikan bahawa negara ini adalah antara negara yang kaya dengan tapak dan tinggalan kapal karam; (ii) peningkatan minat daripada ahli akademik pelbagai bidang, pelaksana dasar

kerajaan, badan bukan kerajaan seperti agensi pelancongan dan masyarakat awam dalam menjalankan kajian dan melindungi tapak kapal karam. Sebagai contoh, ahli akademik daripada pelbagai disiplin bidang di Universiti Malaysia Terengganu yang menjalankan penyelidikan arkeologi bawah air ke atas tapak di Pulau Bidong, Terengganu. Di samping itu, dengan kebolehupayaan pihak bertanggungjawab kerajaan JWN dan JMM menerusi pendedahan, penyertaan dan latihan yang diterima oleh kakitangan JWN dan JMM dalam projek lapangan yang dianjurkan atau diberikan oleh UNESCO pada tahun 2009, 2010 dan 2011, dan SEAMEO SPAFA pada tahun 2013; (iii) faktor kewujudan Akta Warisan Kebangsaan yang mempunyai peruntukan khusus untuk perlindungan WKBA merupakan jaminan kepada kewujudan dan kajian kapal karam yang berterusan pada masa depan.

PENGHARGAAN

Penulis ingin mengucapkan ribuan terima kasih kepada kakitangan Bahagian Arkeologi Jabatan Warisan Negara dan Jabatan Muzium Malaysia, Kementerian Pelancongan dan Kebudayaan Malaysia di atas kerjasama dan bantuan dalam kajian ini. Kami juga ini merakamkan penghargaan khusus kepada Universiti Sains Malaysia atas Geran RUI (1001/PARKEO/8016062) yang diberikan untuk menjalankan kajian ini.

RUJUKAN

Buku

- Adi Haji Taha. 1989. Current Status of Underwater Archaeology in Malaysia. Bulletin Australia Institute Maritime Archaeology. 13(12).
- Asyaari Muhammad. 2018. Arkeologi Maritim di Kawasan Perairan Pulau Bidong, Terengganu. Dalam, Asyaari Muhammad. Arkeologi di Malaysia: Dahulu dan Kini. Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Ball, D. 1995. The Diana Adventure. Kuala Lumpur: Malaysian Historical Salvors.
- Hooker, V. M. 1991. Tuhfat al-Nafis Sejarah Melayu-Islam. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Leong Sau Heng. 1990. Collecting Centers, Feeder Points and Entrepots in the Malay Peninsula, 1000 B.C – A.D. 1400. Dalam, Kathirithamby-Wells, J. dan Villiers, J. The Southeast Asian Port and Polity: Rise and Demise. Singapore: Singapore University Press.

Kapal Karam di Semenanjung Malaysia

- Nik Hassan Suhaimi Nik Abdul Rahman (Ed.). 1998. The Encyclopedia of Malaysia: Early History. Vol. 4. Kuala Lumpur: Didier Millet.
- O'Connell, J. F., Allen, J. dan Hawkes, K. 2010. Pleistocene Sahul and the Origin of Seafaring. Dalam, Anderson, A., Barret, J. H., dan Boyle, K. V. (Ed.). The Global Origins and Development of Seafaring, Cambridge: McDonald Institute for Archaeological Research.
- Richards, N. 2008. Ships Graveyards: Abandoned Watercraft and the Archaeological Formation Process. Gainesville: The Society for Historical Archaeology.
- Sjorstrand, S., Adi Haji Taha dan Samsol Sahar. 2004. Mysteries of Malaysian Shipwreck. Kuala Lumpur: Jabatan Muzium dan Antikuiti dengan kerjasama Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd.
- Sjostrand, S. dan Sharipah Lok Lok Syed Idrus. 2007. The Wanli Shipwreck and its Ceramic Cargo. Kuala Lumpur: Jabatan Muzium Malaysia dan Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd.
- Wells, T. 1995. Shipwrecks & Sunken Treasure in Southeast Asia. Singapore: Times Editions.
- Zuliskandar Ramli dan Sanim Ahmad. 2015. Penemuan Lukisan Gua di Malaysia. Dalam, Abdullah Zakaria Ghazali dan Mohd. Supian Sabtu. (Ed.). Bhakti Pendeta. Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia.

Jurnal

- Abbot, W. L. 1907. Bark Canoes among the Jakuns and Dyaks. Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society. (49):109-110.
- Baszley Bee Basrah Bee. (2012). Pengertian Arkeologi Maritim Secara Literal dan Falsafah Berdasarkan Disiplin Arkeologi. Jurnal Arkeologi Malaysia. (25): 11-24.
- Brown, R. dan Sjostrand, Sten., 2001. Turiang: A Fourteenth-Century Shipwreck in Southeast Asian Waters. Journal of the Straits Branch of the Royal Asiatic Society (JMBRAS), 74(1):74-109.
- Christie, J. W. (1995). State Formation in Early Maritime Southeast Asia: A Consideration of the Theories and the Data. Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkund. 151(2): 244-253.
- Evans, I. H. N. 1927. Notes on the Remains of an Old Boat from Pontian, Pahang. Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society. 12(4): 93-96.

- Forrest, C. J. S dan Fletcher-Tomenius, P. 2000. Historic Wreck in International Waters: Conflict or Consensus? *Marine Policy*, 24(1): 1-10.
- Gibson-Hill, C. A. (a). 1955. Johor Lama and Other Ancient Sites on the Johore River. *Journal of Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*. 28(2). 1955:126-197.
- Gibson-Hill, C. A. 1952. Further notes on the old boat found at Pontian in south Pahang. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. 25 (1): 111-133.
- Green, J. N. 1986. The Survey of the VOC Fluit Risdam (1727), Malaysia. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Explorations*. 15(2): 93-104.
- Haziyah Hussin. 2004. Orang Melayu Kelantan dari Sudut Budaya dan Perspektif Sejarah Lampau. *JEBAT*. 31: 15-38.
- Leong Sau Heng. (1993). Ancient Trading Centre's in the Malay Peninsula. *Jurnal Arkeologi Malaysia*. 6: 1-9.
- Maimunah Mohd Said. 2002. Maritime Archaeology Gallery. *Berita JMA*. 4(2): 19.
- Mohd Koharuddin Mohd Balwi. 2005. Budaya Perniagaan dan Perdagangan Melayu dalam Teks Melayu. *Jurnal Pengajian Melayu*. Jilid 15: 52 – 75.
- Mohd Rohaizat Abdul Wahab, Nik Hassan Shuhaimi Nik Abdul Rahman dan Zuliskandar Ramli. 2015. Teknologi Perahu Melayu Lama: Teknik Ikatan dan Pasak. *Jurnal Arkeologi Malaysia*. 28: 144-150.
- Mohd Supian Sabtu. 2008. Perahu Sagur di Daerah Baling, Kedah: Data Berteraskan kepada Jumpaan Tidak Sengaja dan Gali Cari Arkeologi. *Jurnal Arkeologi Malaysia*. 21(1): 66-83.
- Nik Hassan Shuhaimi Nik Abdul Rahman. 1990. Masyarakat Prasejarah dan Perkaitannya dengan Masyarakat Pribumi Semenanjung Malaysia. *Malaysian Journal of History, Politics and Strategic Studies* 18: 3-14.
- Nik Hassan Shuhaimi Nik Abdul Rahman. 1993. Pre-Modern Cities in the Malay Peninsula and Sumatera, *Jurnal Arkeologi Malaysia*. 6: 63-77.
- Nik Hassan Shuhaimi Nik Abdul Rahman. 1999. Kerajaan Tua di Utara Semenanjung. *Jurnal Arkeologi Malaysia*. 12: 93-100.
- Pelejero, C., Kienast, M., Wang, L, dan Grimalt O. J. 1996. The Flooding of Sundaland during the Last DE glaciation: Imprint in Hemiplegic Sediments from the Southern China Sea. *Earth and Planetary Science Letters*. 171: 661-671.

- Sathiamurthy, E. dan Voris, H. K. 2006. Maps of Holocene Sea Level Transgression and Submerged Lakes on the Sunda Self. The Natural Journal of Chulalongkorn University. 2: 1-44.
- Sieveking, G. de G. 1955. Recent Archaeological Discoveries in Malaya (1955). Journal of Malayan Branch of the Royal Asiatic Society. 29(1): 200 – 211.
- Sieveking, G. de G., Paul, W. dan Gibson-Hill C. A. 1954. Recent Archaeological Discoveries in Malaya (1952-1953). Journal of Malayan Branch of the Royal Asiatic Society. 27(1):224 – 233.
- Stewart, D. J. 1999. Formation Processes Affecting Submerged Archaeological Sites: An Overview. Geoarchaeology 14(6): 565-587.
- Wade, G. 2009. An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900–1300 CE. Journal of Southeast Asian Studies. 40(2): 221–265.
- Zainuddin Baco dan Chia, S. 2020. Penyelidikan Arkeologi Bawah Air di Semenanjung Malaysia (1902-2015). Jurnal Arkeologi Malaysia, Vol. 33, No.1: 49-63.
- Zuliskandar Ramli dan Nik Hassan Shuhaimi Nik Abdul Rahman. (2009). Beads Trade in Peninsula Malaysia: Based on Archaeological Evidence. European Journal of Social Sciences. 10(4): 585-593.
- Zuliskandar Ramli, Nik Hassan Shuhaimi Nik Abdul Rahman, Mohammad Zain Musa, Kamaruzzaman Ayob dan Adnan Jusoh. 2013. Peranan Pulau Kelumpang sebagai Salah Satu Pusat Pengeluar Manik Kaca Indo-Pasifik di Malaysia. Jurnal Arkeologi Malaysia. 26: 92-103.

Sumber Primer

Koleksi Peribadi, En. Ruzairy Arbi 22 Mei 2019, Pengarah Bahagian Arkeologi, Jabatan Warisan Negara (JWN).

Koleksi Peribadi, En. Samsol Sahar, 2016, Pengarah Bahagian Penyelidikan, Jabatan Muzium Malaysia (JMN).

Laporan (Tidak diterbitkan)

Ahmad Asyriq Abu Kassim. 2015. Laporan Rekod Tapak dan Kapal Karam di Perairan Malaysia. Jabatan Warisan Negara. 13 Mei 2015. (Tidak Diterbitkan). (Hal. 1-35).

Jabatan Muzium dan Antikuiti. 2002. Koleksi Terpilih Arkeologi Maritim Siri II. Jabatan Muzium dan Antikuiti. Kementerian Kebudayaan, Kesenian dan Warisan. (Tidak Diterbitkan).

Jabatan Muzium dan Antikuiti. 2016. Laporan Acara Melelong Artifak-artifak dari Kapal Karam Diana, di Selat Melaka. (Tidak Diterbitkan).

Jabatan Warisan Negara. 2016. Inventori Warisan Kebudayaan Bawah Air Boleh Alih. (Tidak Diterbitkan).

Laporan Ekskavasi Nassau, JM/PP/146/693/2200 6001 001. Transea Sdn. Bhd., Universiti Kebangsaan Malaysia & Oxford University MARE untuk Jabatan Muzium Malaysia. Tidak Diterbitkan.

Sjostrand, S. 2003. Final Report from The Desaru Excavations on behalf of Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd. (Tidak Diterbitkan).

Tesis dan Prosiding (Tidak diterbitkan)

Baszley Bee Basrah Bee. (1999). Arkeologi Maritim Asia Tenggara: Perkembangan dan Permasalahan. Tesis Sarjana. Institusi Alam dan Tamadun Melayu. Universiti Kebangsaan Malaysia. Tidak Diterbitkan.

Zuliskandar Ramli, Nik Hassan Shuhaimi dan Mohammad Zain Musa. 2012. Prosiding International Seminar: Warisan Nusantara. Kerjasama Universiti Semarang dan Universiti Malaysia Sabah. 18 Disember 2012.

Internet

Maritime Asia. 2001. Turiang: a 14th Century Chinese Shipwreck, Upsetting Southeast Asian Ceramic History (Si-Satchanalai Ceramics on Turiang). Dalam, <https://www.maritimeasia.ws/turiang/sisatch.html>. (Diakses 17 Ogos 2019).

Maritime Asia. 2003. Desaru Ship: Ceramic. Dalam, <https://www.maritimeasia.ws/desaru/ceramics.html>. (Diakses 17 Ogos 2018).

Maritime Asia. 2014. The 'Royal gifts' in a Hidden Compartment on the Royal Nanhai. Dalam, <https://www.maritimeasia.ws/exhib01/pages/p011.html>. (Diakses 28 Oct 2019).

Maritime Asia. 2014a. Discovering Asia's Ceramic Development: The Nanyang ship (+/- 1380). Dalam, <https://www.maritimeasia.ws/exhib01/pages/p013.html>. (24 Mac 2018).

Maritime Asia. 2014b. Discovering Asia's Ceramic Development: The Longquan ship (+/- 1400). Dalam, <https://www.maritimeasia.ws/exhib01/pages/p014.html>. (Diakses 27 Mac 2019).

Kapal Karam di Semenanjung Malaysia

Maritime Asia. 2014c. Discovering Asia's Ceramic Development: The Xuande site (+/- 1540). Dalam, <https://www.maritimeasia.ws/exhib01/pages/p016.html>. (Diakses 24 Mac 2018).

Maritime Asia. 2014d. Discovering Asia's Ceramic Development: The Singtai ship (+/- 1550). Dalam, <http://www.maritimeasia.ws/exhib01/pages/p017.html>. (Diakses 24 Mac 2018).

Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd. 2010. A Sample Collection of Porcelain Recovered from the Wanli (c. 1625) Shipwreck. Dalam, <http://www.thewanlishipwreck.com/CeramicCatalogue.html>. (Diakses 18 Ogos 2019).

Orillaneda, B. C., Maritime Trade in Southeast Asia during the Early Colonial Period, Oxford Centre for Maritime Archaeology, hal. 1-13. Lihat, <http://www.themua.org/collections/files/original/dbfc18c3e3c6e83a95c2df47dc683b8.pdf>, Diakses 14 Mac 2019.

Temubual

Komunikasi Peribadi, En. Ruzairy Arbi, Pengarah Bahagian Arkeologi, Jabatan Warisan Negara. 25 April 2018.