

Laporan Kerja-Kerja Tinjauan dan Penyelidikan Kapal Karam Ranee Perairan Sedili, Johor

oleh

SAMSOL SAHAR

Pengenalan

Sejarah telah mencatatkan bahawa setiap tahun ratusan kapal tenggelam sewaktu dalam perjalanan menuju ke destinasiya. Hal ini diakui oleh Adi Haji Taha yang menyatakan;

It can be said that hundreds of wrecks of varluos type of sea and ocean-going vessels ranging from barges, sampans, perahus, sail boats could be lying within the territorial waters of Malaysia¹.

Kapal-kapal ini tenggelam disebabkan oleh beberapa faktor antaranya terbakar, terlanggar batu karang, berperang, kemalangan, kecuaian manusia dan juga keadaan cuaca yang amat teruk. Kapal yang karam ini sebenarnya merupakan kapsul masa. Ini kerana sewaktu karam, ia juga tenggelam bersama dengan muatan yang dibawa pada ketika itu. Muatan-muatan ini sebenarnya mempunyai signifikasi dan sejarah yang tersendiri. Ia bukan sahaja menceritakan tentang tamadun masyarakat pada ketika ia karam, tetapi juga bentuk budaya dan cara berfikir masyarakatnya. Setiap jumpaan atau artifak yang ditemui mempunyai nilai dan sejarahnya yang tersendiri.

* Penulis adalah Kurator di Jabatan Muzium dan Antikuti Malaysia.

1 Adi Haji Taha, *Current Status of Underwater Archaeology in Malaysia*, Bulletin Australian Institute Maritime Archaeology, Volume 13 No. 2, 1989, hlm. 3.

The challenge of archaeology is to make meaningful sense of the past by studying material traces of its times².

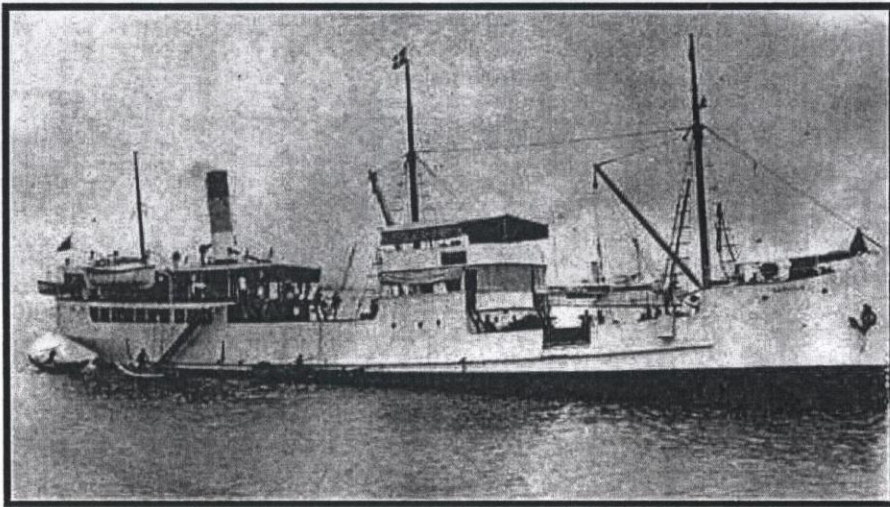
Adalah menjadi tugas ahli arkeologi untuk membongkar sejarah silam meskipun telah terpendam di dasar laut untuk sekian lamanya. Kapal karam Raneë adalah salah satu daripadanya.

OBJEKTIF

Berikut adalah sasaran atau objektif utama kerja-kerja tinjauan dan penyelidikan kapal karam Raneë ini dilakukan:

- a) Untuk mengesan lokasi sebenar kapal karam Raneë.
- b) Untuk melihat dengan lebih dekat lagi suasana dan keadaan kapal karam Raneë.
- c) Untuk membuat kerja-kerja pengukuran dan saiz sebenar tapak kapal karam.
- d) Untuk mengenalpasti artifak yang terancam dan mendapatkan sampel artifak untuk penyelidikan lanjutan.

LATARBELAKANG KAPAL KARAM RANEë

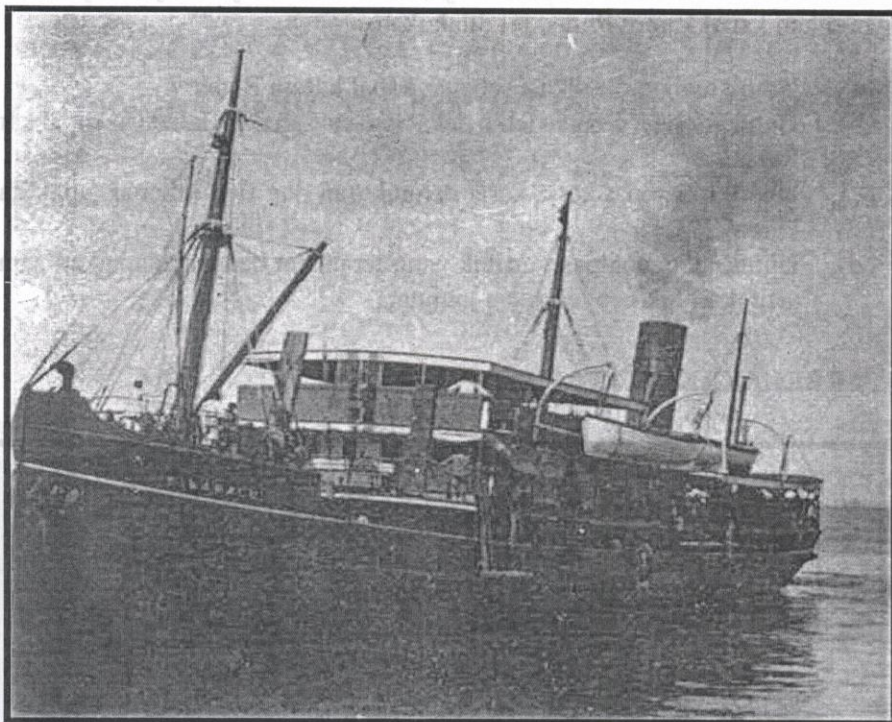


Gambar 1: Kapal Carlyle yang mempunyai bentuk hampir sama dengan Kapal Raneë.

² Roxanna Brown and Sten Sjostrand, *Maritime Archaeology And Shipwreck Ceramics In Malaysia*, Jabatan Muzium Dan Antikuiti, 2004, hlm. 9.

Sejarah Kapal

Kapal Ranee adalah kapal milik Straits Steam Ship and Co. dengan nombor rasminya 136,517 yang didaftarkan di Singapura. Ia merupakan kapal besi (steel), mempunyai *twin-screw steamer* dan telah dibina di Lubeck, German pada tahun 1906. Kapal ini mempunyai anggaran berat sekitar 317 tan. Kapal ini juga sering berulang-alik dari Kuantan ke Singapura melalui pesisir pantai Johor dan Pahang untuk membawa penumpang dan barang dagangan. Sebelum karam, Kapal Ranee membawa muatan yang berat terdiri dari getah, rotan dan bijih timah.



Gambar 2: Kapal Kinabalu mempunyai saiz yang lebih kecil berbanding Kapal Ranee.

Tragedi Karam

Ranee telah bertolak dari Kuantan pada 13 Mac 1923 sebelum tiba di Mersing. Ranee kemudian meninggalkan Mersing pada pukul 7:07 petang pada 14 Mac 1923 dengan penumpang seramai 87 orang dan berat kargo kira-kira 70 tan. Keadaan cuaca pada waktu ia bertolak adalah baik dan cerah dengan kelajuan perjalanan kira-kira 8.5 knot. Kapal Ranee telah bertembung dengan kapal Boribat yang dimiliki oleh Siam Steam Ship Navigation Co. yang mengorbankan 31 orang

termasuk Engku Zamzam Engku Muhammad iaitu cucu Sultan Ahmad Muazam Shah. Semasa kejadian keadaan cuaca gelap dengan hujan ribut yang agak kuat. Kapal Boribat telah melanggar dan merosakan teruk bahagian bilik mesin kapal Raneé yang menyebabkan ia tenggelam kira-kira 7 minit selepas kejadian.

KAEDAH PENYELIDIKAN

Kaedah penyelidikan sangat bagi memastikan hasil kajian dan kerja-kerja tinjauan yang dilakukan mencapai sasaran yang telah ditetapkan. Untuk tujuan itu, penggunaan alat-alat moden seperti *fishfinder* dan *GPS* adalah amat diperlukan bagi melicinkan kerja-kerja tinjauan dilaksanakan. Antara kaedah penyelidikan ialah:

Kajian Perpustakaan

Kajian perpustakaan dilakukan untuk mendapatkan bahan bertulis, keratan akhbar, artikel-artikel berkaitan yang dapat memberikan maklumat dan penerang berkenaan dengan tragedi kapal karam Raneé. Kajian ke atas sumber bukan bertulis seperti peta juga digunakan bagi mengesan kedudukan sebenar ia karam di perairan Johor. Hasil penyelidikan menggunakan C-Map Elektronik, sebuah perisian peta digital dapat mengangarkan bahawa lokasi kapal karam Raneé adalah berada di perairan Sedili Besar, Johor dan bukannya terletak di Rompin sebagaimana yang dilaporkan oleh akhbar tempatan berbahasa Melayu tidak lama dulu. Hasil kedua-dua kajian telah berjaya mendapatkan informasi yang lebih jelas dan dapat menjimatkan masa dan tenaga. Artikel-artikel dan tulisan yang berkaitan kejadian kapal Raneé juga banyak terdapat dalam akhbar-akhbar tempatan dan laporan kejadian yang lengkap telah dibuat oleh The Straits Times, pada 16, 17, 27, dan 28 Mac 1923. Laporan-laporan ini menjadi rujukan dan panduan dalam mengesan lokasi sebenar kapal ini karam.

Kajian Temubual

Kajian temubual atau sumber lisan juga dilakukan terutama terhadap mereka yang pernah menyelam dan mendengar cerita berkenaan dengan kapal karam Raneé. Berdasarkan maklumat daripada beberapa responden yang ditemui, mereka menyatakan terdapat ramai penyelam-penyelam skuba yang telah mencero bohi kawasan kapal karam Raneé sama ada untuk keseronokkan atau juga mendapatkan 'cenderamata' atau barang berharga sebagai kenangan daripada kapal karam Raneé³. Penyelam-penyelam ini terdiri sama ada

3 Temubual bersama Dr. Michael Flecker pada 25 Oktober 2005, pada jam 3:00 petang sewaktu dalam perjalanan dari Kuala Lumpur ke Tanjung Leman.

daripada kalangan penduduk tempatan atau pun juga pelancong asing dari Singapura. Memandangkan lokasi kapal karam ini berada dalam carta pelayaran maka tidak hairanlah mereka dapat mengesan kedudukan kapal karam ini dengan mudah. Ini kerana setiap kejadian karam akan direkodkan. Menurut Tony Wells dalam *Shipwrecks and Sunken Treasure in Southeast Asia* menyatakan;

*Most of the ships that sank after 1827 would be listed in newspaper*⁴.

Justeru itu, segala koordinat kapal karam Raneer dapat diperolehi dan dapat dikesan dengan mudah oleh pemburu harta karam. Melalui temubual juga mendapati kapal karam Raneer juga menjadi tempat pemburu harta karam menyelongkar khazanah bawah air memandangkan terdapat rekod yang menyatakan ia membawa barang hantaran dan alat kelengkapan di Raja pahang yang berupa emas. Keadaan ini telah menarik minat ramai pemburu harta karam untuk mendapatkan 'cenderamata' masing-masing. Pencarian ahli arkeologi dan pemburu harta karam tentang lokasi kapal karam ini telah berkembang pesat menjelang tahun 1990an. Tidak dinafikan sebelum tahun tersebut telah ada penemuan dilakukan, namun kebanyakannya hanyalah penemuan yang dilakukan oleh nelayan secara tidak sengaja⁵.

Kajian Lapangan

Kajian Lapangan merupakan satu tindakan dan penelitian ke atas kawasan-kawasan yang dipercayai mempunyai struktur atau tinggalan-tinggalan bersejarah. Melalui kaedah ini pengkaji akan meninjau ke kawasan yang telah dikenal pasti mempunyai potensi sejarah bagi mengutip maklumat dan data terkini serta melihat dengan lebih dekat lagi keadaan semasa, bentuk-bentuk fizikal dan ancaman-ancaman yang boleh memusnahkannya. Hasil kerja-kerja tinjauan di lokasi kapal karam Raneer mendapati ia merupakan kawasan yang luas dengan panjang lebih 70 meter dan lebar kira-kira 20 meter. Selain itu, terdapat juga kawasan-kawasan dalam lingkungan yang berdekatan mempunyai tanda-tanda kewujudan serpihan kapal karam yang memerlukan penelitian lanjutan. Semasa kajian lapangan dijalankan beberapa sampel telah diambil untuk dijadikan bahan kajian lanjutan. Antara sampel yang berjaya ditemui termasuk serpihan tembikar, penutup botol, butang baju emas, timah (*sounding lead*) dan sebagainya.

4 Tony Wells, *Shipwreck and Sunken Treasure In Southeast Asia*, Times Edition, Singapura, 1995, hlm. 39.

5 Baszley Bee bin Basrah Bee, *Tapak dan Kapal Karam Asia Tenggara 500-1900*, Ikatan Ahli Arkeologi Malaysia, Kuala Lumpur, 2003, hlm. 100

Kajian-Kajian Lepas

Sehingga kini tiada lagi kajian secara terperinci dilakukan ke atas kapal karam Raneé memandangkan tidak banyak pihak yang benar-benar berminat untuk menjalankan kajian secara mendalam kerana kos operasi yang besar dan faktor logistik. Meskipun tiada kajian yang pernah dijalankan usaha menjejaki sejarah silam kapal karam Raneé tetap diteruskan kerana ia mempunyai kaitan dengan sejarah dan kebudayaan bawah air negara.

PESERTA KAJIAN

Beberapa peserta yang berminat telah terpilih bagi mengikuti kerja-kerja tinjauan dan penyelidikan kapal karam Raneé. Mereka terdiri dari pelbagai latarbelakang dan pangkat. Berikut adalah senarai penuh peserta yang telah mengikuti kajian kapal karam Raneé walaupun sebahagiannya telah pulang awal kerana tidak tahan dengan serangan ombak dan juga alahan.

Pengkaji yang terlibat dari Jabatan Muzium Dan Antikuiti ialah Samsol bin Sahar, Mohd. Razaimi bin Hamat, Mohd. Suparman bin Miskam, Safril bin Kadir, Mohd Kamil bin Che Lin, Samsuri bin Juhari. Pengkaji dari Lembaga Muzium Negeri Pahang pula ialah Mohd. Yusri bin Mohd Yusof, Helmi bin Abu Bakar. Sementara itu, pakar Jemputan dari Maritime Exploration Sdn. Bhd. ialah Dr. Michael Flecker, manakala jurulatih jemputan ialah Anette Thomasz.

KEPENTINGAN PENYELIDIKAN

Penyelidikan kapal karam Raneé mempunyai beberapa kepentingan dari perspektif sejarah dan kebudayaan negara. Ini kerana sewaktu karam kapal ini membawa bingkisan hantaran perkahwinan Diraja Pahang. Hantaran dan peralatan kebesaran Diraja Pahang juga turut tenggelam ketika kejadian. Justeru itu, usaha membongkar dan kajian lanjutan diperlukan bagi menggali dan menyelamatkan semula khazanah yang telah tertimbus di dasar laut ini meskipun pemburu-pemburu harta karam telah menyelongkar terlebih dahulu di tapak kapal karam ini.

Kepentingan Dari Perspektif Sejarah

Kepentingan penyelidikan kapal karam Raneé dari perspektif sejarah memang tidak boleh dipertikaikan lagi. Bukti-bukti temuan dan juga catatan sejarah telah membuktikan bahawa kapal karam Raneé telah membawa rombongan perkahwinan dan juga bingkisan hantaran serta beberapa peralatan Diraja Pahang sebelum ia karam. Kesemua faktor ini menyebabkan harta karam ini menjadi buruan dan mempunyai nilainya yang tersendiri. Apatah lagi menurut Tengku Datuk Korish Tengku Jaafar menyatakan;

“rombongan perkahwinan Tengku Mohamad yang menaiki kapal Ranee membawa bersama keris panjang diraja Pahang, wang emas, dan barang kemas seperti kalung emas”⁶

Kesemua hantaran ini masih lagi belum ditemui. Ini termasuklah 15 alat kebesaran Diraja Pahang dan 16 payung adat yang hilang dalam tragedi karaman. Penyelidikan juga perlu dilakukan kerana tapak ini terdedah kepada ancaman dari penyelam-penyelam skuba yang sentiasa mencari peluang untuk mencari dan mengambil harta karam. Apatah lagi melalui penyelidikan ini juga sejarah lama akan tersingkap dan ramai pihak akan mendapat manfaatnya. Ia diakui oleh Bilcher Bala dan Basley Bee yang menyatakan;

Penyelidikan arkeologi maritim mempunyai matlamat membina masa lampau untuk masa depan, berdasarkan kebudayaan maritim dan untuk penerusan kebudayaan yang lebih baik.⁷

Hal ini juga turut diakui oleh Adi Haji Taha yang menyatakan;

Kejayaan dan keupayaan menyingkap bukti-bukti sejarah kapal-kapal yang tenggelam sejak beribu, beratus dan berpuluh tahun yang silam seperti perahu Ferriby (2000SM), Shinan (kurun ke-6 Masihi), Mary Rose (1545), Vasa (1628) dan Batavia (1629) telah membuktikan betapa pentingnya bidang penyelidikan ini dalam memahami masyarakat dan kebudayaan maritime, teknologi perkapalan dan ilmu pelayaran, perdagangan dan barang yang didagang, arus perjalanan kapal, ketenteraan dan sebagainya.⁸

Kepentingan Dari Perspektif Muzium

Melalui penyelidikan ini beberapa temuan atau artifak telah diperolehi. Justeru itu, ia menjadi salah satu daya tarikan dan bahan pameran yang boleh dilihat dengan lebih dekat lagi kepada para pengunjung. Pencinta sejarah dan para penyelidik terutamanya akan tertarik untuk melihat dengan lebih dekat dan juga menjadi sumber rujukan, pengetahuan dan pendidikan secara tidak langsung kepada para pengunjung. Kesemua ini memberi signifikan dan kesan yang mendalam. Ini kerana khazanah kapal karam Ranee mempunyai kaitan secara langsung dengan kebudayaan dan sejarah hidup masyarakat golongan atasan negara ini. Ia sudah tentu berbeza dengan kapal karam lain yang membawa kargo bagi tujuan

6 Harta Karun Raja, Harian Metro, 4 Februari 2001, hlm. 1 dan 5.

7 Bilcher Bala, Baszley Bee bin Basrah Bee, *Arkeologi Maritim Malaysia*, Universiti Malaysia Sabah, Kota Kinabalu, 2002, hlm. 112

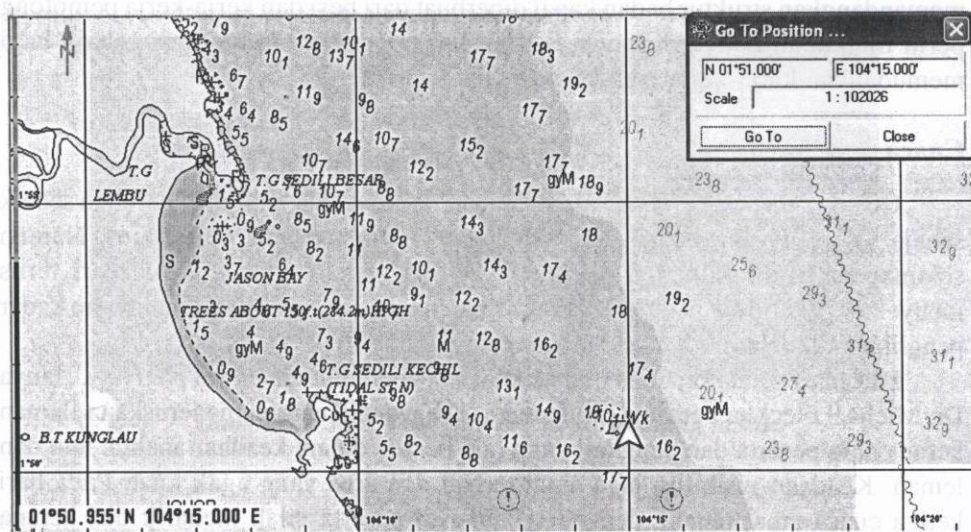
8 Adi Haji Taha, *Masalah dan Persoalan Semasa Mengenai Arkeologi Maritime di Semenanjung Malaysia dalam Kapal dan Harta Karam*, Jabatan Sejarah, Universiti Malaya, Kuala Lumpur, 1985, hlm. 133.

perdagangan dan utusan dari pelusuk dunia dan kurang kaitan secara langsung dengan masyarakat di negara ini.

Melalui kajian dan temuan artifak secara tidak langsung koleksi arkeologi maritim negara di Jabatan Muzium Dan Antikuiti juga telah bertambah dan memperbanyakkan lagi bahan kajian yang boleh diterbitkan dan disebarluaskan kepada masyarakat. Sejarah dan artifak kapal tersebut akan dapat diteroka dan dipamerkan untuk tatapan generasi akan datang. Kesemua ini akan dapat menarik minat pengunjung dari dalam dan luar negara seterusnya dapat menghidupkan lagi suasana pameran di muzium. Apatah lagi muzium adalah badan yang dipertanggungjawabkan untuk memelihara dan menjaga khazanah warisan negara dari sebarang bentuk ancaman.

SEJARAH PENEMUAN

Kapal karam Raneë telah ditemui oleh ramai penyelam-penyelam sama ada dari Singapura atau penduduk tempatan. Namun pada 25 Oktober 2005 yang lalu pengkaji dari muzium dengan bantuan Dr. Michael Flecker telah berjaya mengesan bangkai kapal karam Raneë. Kapal ini ditemui hanya dengan menggunakan peralatan *fish finder* dan juga *GPSMAP*, iaitu peralatan yang biasa digunakan oleh para nelayan semasa turun ke laut. Juragan bot yang berpengalaman juga memudahkan lagi kerja-kerja ini dilaksanakan.



PETA 1: Anak Panah Menunjukkan Lokasi Kapal Karam Raneë.

Lokasi Kapal

Kapal karam Raneer telah di temui di perairan Sedili, Johor pada kedalaman kira-kira 20 meter dari aras laut. Ia terletak kira-kira 5 batu nautika Tanjung Sedili Kecil iaitu pantai yang terhampir dari lokasi karaman. Kawasan karaman merupakan tempat aktiviti perikanan yang aktif sama ada oleh nelayan pukat tunda atau nelayan hiliran.

Keadaan Bangkai Kapal

Hanya struktur besi kapal ini sahaja yang masih boleh dilihat manakala struktur kayu di bahagian dek(atas) telah musnah atau hilang. Beberapa serpihan kapal berselerakan di kawasan tapak karaman. Terdapat banyak tali sauh, koyakkan jaring pukat tunda dan tali pancing di lokasi kapal karam. Beberapa bahagian kapal masih lagi boleh dilihat bentuk dan keadaanya serta boleh dikenal pasti bentuk atau fungsinya. Sebahagian yang lain terutama yang terdedah mengalami proses pereputan yang amat serius. Sementara itu sebahagian badan kapal tenggelam di dalam Lumpur dan di kelilingi dengan tumbuh-tumbuhan. Ia juga menjadi tempat pembiakkan ikan dan terdapat berpuluh jenis ikan mendiami kawasan ini seperti kerapu, bawal dan merah. Kerja-kerja mengukur dilakukan dan mendapati panjang kapal ini ialah kira-kira 70 meter dan lebar kira-kira 20 meter. Berdasarkan peralatan fish finder yang digunakan tidak jauh dari lokasi kapal kelihatan struktur atau objek yang belum dikenal pasti lagi. Ia kemungkinan batu atau serpihan dari kapal Raneer. Secara keseluruhannya ekskavasi kapal ini agak sukar dilakukan memandangkan struktur badan kapal diperbuat dari besi dan kerja-kerja pemotong perlu dilakukan hanya di kawasan atau bahagian yang berpotensi sahaja bagi memudahkan kerja-kerja menyelamat dilakukan.

Cuaca

Cuaca pada hari pertama kajian dijalankan amat baik namun ia berubah sebaik sahaja terjunan yang kedua dilakukan dengan ombak yang bertaliarus. Namun selaman terus dilakukan walaupun beberapa peserta menarik diri dari terus menyelam. Visibility pada kedalaman 18 meter adalah kira-kira 2 meter dan kadar penglihatan menjadi 0.5 meter dibahagian dasar.

Pada hari kedua kejadian ombak kuat telah berlaku sejak awal pagi lagi. Hanya Dr. Michael Fleckler bersama jurukamera sahaja yang mampu meneruskan selaman kerana para peserta dan pengkaji yang lain berada dalam keadaan mabuk laut dan lemah. Keadaan visibility juga amat terhad dan arus yang agak kuat. Pada hari ketiga cuaca amat tenang dengan sebahagian peserta telah menarik diri kerana faktor kesihatan. Selaman dapat dilakukan dengan baik walaupun arus ombak sekitar 1 knot dan visibility kelihatan lebih baik dari sebelumnya. Ini berdasarkan beberapa bahagian kapal dapat dilihat dengan jelas meskipun ditolak dengan arus laut yang agak kuat.

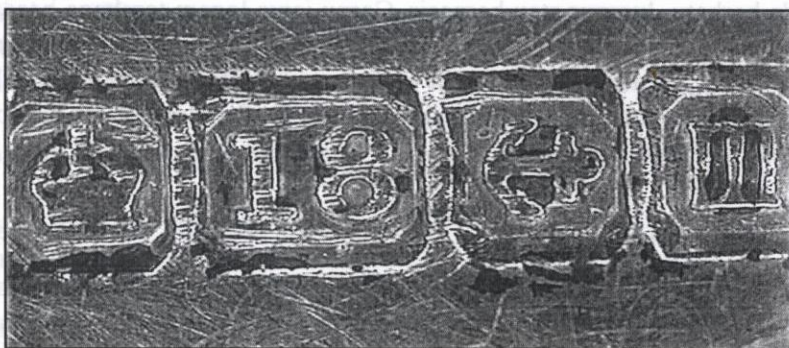
TEMUAN

Semasa kerja-kerja tinjauan dilakukan beberapa artifak telah ditemui dan dibawa naik. Ini kerana berdasarkan artifak yang diambil, kajian lanjutan dapat dilakukan disamping dapat dijadikan sampel awalan ke atas kajian kapal karam Ranec. Apatah lagi dengan keadaannya yang terdedah usaha menyelamat perlu dilakukan bagi memastikan kapal karam Ranee selamat dan tidak dicuri oleh pihak yang tidak bertanggungjawab. Isu ini menjadi semakin hangat apabila sebahagian khazanah warisan negara yang berada di dasar laut mengalami ancaman kemusnahan akibat dari aktiviti penangkapan ikan oleh nelayan pukat tunda dan juga daripada orang perseorangan yang berminat dan senantiasa menunggu peluang untuk mengambil, mencuri, dan membongkar segala khazanah dasar laut, sungai, tasik yang dijumpai⁹. Oleh itu, usaha yang gigih perlu dilaksanakan bagi memastikan khazanah bawah air negara selamat dan dilindungi sepenuhnya.

Secara amnya terdapat dua kategori artifak yang diperolehi iaitu artifak yang bersifat seramik dan yang bukan seramik.

Temuan Seramik

Temuan pecahan seramik diperolehi dibahagian badan kapal. Terdapat corak bunga pada pecahan seramik yang diperolehi. Pecahan ini dipercayai dari sebuah jug atau bekas air.



Gambar 3: Kod yang diperolehi dari butang emas.

9 , Prosiding Draf Konvensyen Mengenai Pemeliharaan Warisan Kebudayaan Bawah Air, Jabatan Muzium Dan Antikuiti, Kuala Lumpur, 2003, hlm. 1.



Gambar 4: Lambang yang juga diperolehi dari butang emas.

Temuan Bukan Seramik

Terdapat beberapa jenis temuan yang terdiri dari jenis bukan seramik antaranya ialah butang emas seberat 5.12 auns dan dari jenis emas 750 atau juga dikenali sebagai emas pound. Terdapat siri nombor atau tanda pada butang tersebut. Penutup botol minyak wangi yang diperbuat dari kristal dan buatan tangan berdasarkan potongan sisi yang tidak sama. Masih elok keadaannya tetapi botol atau bekas perfume tidak ditemui. Sounding lead iaitu alat yang digunakan oleh pelaut untuk mengesan kedalaman sesuatu tempat dan mempunyai lubang kecil dibahagian bawah bertujuan mengesan dan mengenal pasti jenis permukaan dasar sama ada berbatu, lumpur atau berpasir. Garpu jenis logam tembaga berdasarkan warna hijau yang terbentuk dipermukaan garpu. Cermin tingkap kapal-berukuran kira-kira 10cm. Keadaan kaca masih elok dengan bentuk bulat yang dikelilingi dengan logam jenis tembaga dan berskru. Temuan-temuan lain adalah berupa objek yang masih belum dikenal pasti lagi.

PERMASALAHAN

Secara keseluruhannya tidak banyak masalah yang berlaku ketika kajian ini dilaksanakan. Namun beberapa masalah telah berlaku sebelum projek tinjauan ini dijalankan. Antara masalah yang wujud ialah:

- a) Kelewatan mendapat kelulusan dari Jabatan Laut kerana terpaksa melalui beberapa prosedur tertentu. Kelewatan ini menyebabkan kerja-kerja tinjauan ini dilakukan pada bulan puasa dan lewat dari jadual asal. Hal ini juga menyebabkan kerja-kerja tinjauan ini menempuh perubahan angin monsun yang telah menghampiri musim tengkujuh. Ombak kuat dan visibility yang terhad menyukarkan kerja-kerja tinjauan dan penyelidikan dilakukan dengan sempurna.

- b) Kedatangan angin Monsun. Angin monsun yang baru bermula menyebabkan laut bergelora dan arus laut yang agak kuat, tidak konsisten, serta visibility yang teruk melanda menyukarkan kerja-kerja tinjauan dilaksanakan seperti yang dirancang. Namun berkat ketabahan dan usaha demi negara segala cabaran dan rintangan dapat ditempuhi dengan selamat.

KESIMPULAN

Kerja-kerja penyelidikan dan tinjauan kapal karam Ranee telah berjaya mengesan lokasi sebenar ia karam disamping dapat merakamkan suasana di tapak kapal karam Ranee. Temuan artifak dari tapak akan dijadikan bahan kajian yang menarik disamping dapat memberikan maklumat-maklumat baru kepada bidang arkeologi maritim negara. Usaha menyelamatkan perlu dilakukan bagi memastikan khazanah negara tidak berkubur sepi begitu sahaja. Melalui penubuhan sebuah jawatankuasa khusus dan dengan kerjasama pelbagai pihak usaha menyelamatkan khazanah tersebut akan lebih mudah direalisasikan.

SEKALUNG PENGHARGAAN

Dato' Dr. Haji Adi bin Haji Taha

Ketua Pengarah

Jabatan Muzium Dan Antikuiti

Encik Paiman Keromo

Timbalan Ketua Pengarah

Jabatan Muzium Dan Antikuiti

Jabatan Laut Semenanjung Malaysia

Lembaga Kemajuan Ikan Malaysia

(Cawangan Sedili)

Lembaga Muzium Pahang

Negeri Pahang

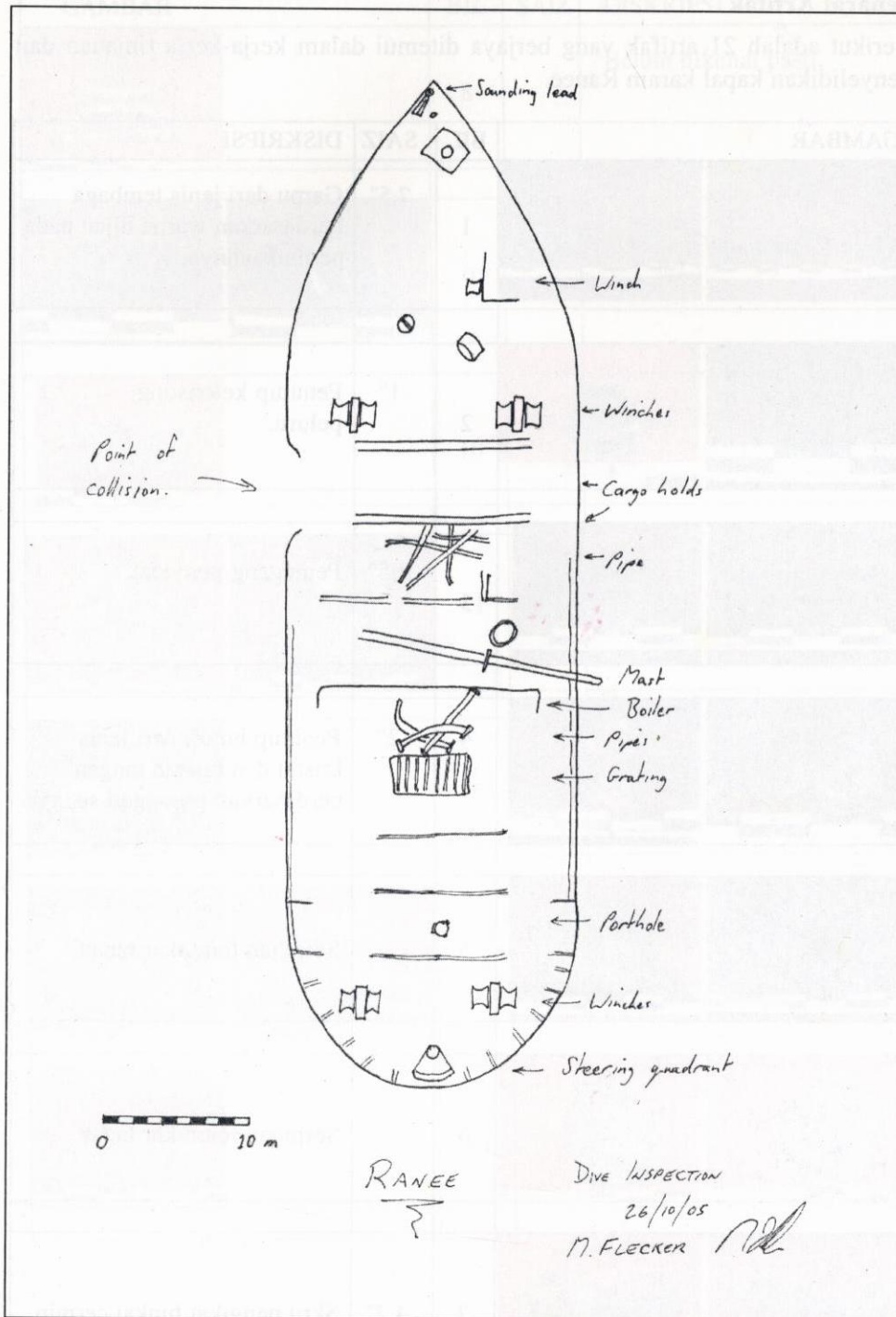
Dr. Michael Flecker

Annette Thomasz

Penghargaan ini juga ditujukan kepada orang perseorangan yang telah menjayakan kerja-kerja penyelidikan sama ada secara langsung atau tidak langsung.

Bibliografi

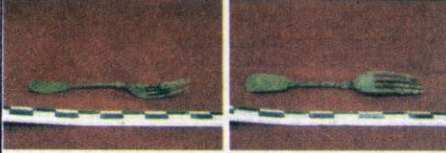
- Adi Haji Taha, 1985, *Masalah dan Persoalan Semasa Mengenai Arkeologi Maritime di Semenanjung Malaysia* dalam Kapal dan Harta Karam, Jabatan Sejarah, Universiti Malaya, Kuala Lumpur.
- Adi Haji Taha, 1989, *Current Status of Underwater Archaeology in Malaysia*, Bulletin Australian Institute Maritime Archaeology, Volume 13 No.2.
- Bilcher Bala, Baszley Bee bin Basrah Bee, 2002, *Arkeologi Maritim Malaysia*, Universiti Malaysia Sabah, Kota Kinabalu.
- Baszley Bee bin Basrah Bee, 2003, *Tapak dan Kapal Karam Aisa Tenggara 500-1900*, Ikatan Ahli Arkeologi Malaysia, Kuala Lumpur.
- Roxanna Brown and Sten Sjostrand, 2004, *Maritime Archaeology And Shipwreck Ceramics In Malaysia*, Jabatan Muzium Dan Antikuiti.
- Tony Wells, 1995, *Shipwreck and Sunken Treasure In Southeast Asia*, Times Edition, Singapura.
- _____, *Harta Karun Raja*, Harian Metro, 4 Februari 2001, hlm. 1 dan 5.
- _____, *Prosiding Draf Konvensyen Mengenai Pemeliharaan Warisan Kebudayaan Bawah Air*, 2003, Jabatan Muzium Dan Antikuiti, Kuala Lumpur.

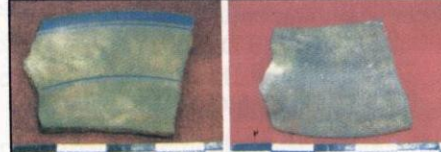
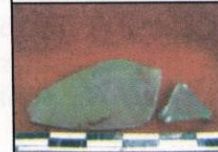


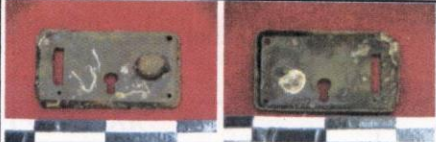
Rajah 1: Lukisan Kasar Kapal Karam Ranee.

Senarai Artifak

Berikut adalah 21 artifak yang berjaya ditemui dalam kerja-kerja tinjauan dan penyelidikan kapal karam Raneé.

GAMBAR	BIL	SAIZ	DISKRIPSI
	1	7.5"	Garpu dari jenis tembaga berdasarkan warna hijau pada permukaannya.
	2	1"	Penutup kelongsong peluru.
	3	3.5"	Pemegang penyidai.
	4	2"	Penutup botol, dari jenis kristal dan buatan tangan berdasarkan potongan sisinya.
	5		Serpihan tembikar tanah.
	6		Serpihan tembikar tanah.
	7	4.2"	Skrup pengikat bingkai cermin.

GAMBAR	BIL	SAIZ	DISKRIPSI
	8		Belum dikenal pasti.
	9		Serpihan kaca botol.
	10	2.4"	Engsel.
	11		Serpihan tembikar tanah.
	12		Serpihan pinggan biru putih.
	13		Serpihan pinggan biru putih.
	14		Serpihan botol kaca.

GAMBAR	BIL	SAIZ	DISKRIPSI
	15	2.1"	Penutup kunci.
	16		Serpihan tembikar tanah.
	17	19.1"	<i>Sounding lead</i> -digunakan untuk mengesan dasar dan kedalaman air.
	18	2"	Batu pemberat.
	19		<i>Engine valve.</i>
	20	2 cm	Butang baju diperbuat dari emas 750 atau emas pound. Dibuat di Birmingham pada 1911, oleh G.H. Jonstone & Co. 18 karat.
	21	12"	Cermin tingkap