

Jurnal Arkeologi Malaysia, 15, 2002

Analisis dan Senarai Kapal Karam atau Hilang Milik VOC di Asia Tenggara dan Melalui Afrika Selatan – Laluan Lautan Hindi (1600-1800 M)

oleh

BASZLEY BEE B. BASRAH BEE

Abstrak

Penguasaan Syarikat India Timur Belanda – Verenigde Oostindische Compagnie atau VOC di rantau Asia Tenggara selama 200 tahun bukan sahaja telah merubah sejarah ekonomi dan politik tetapi juga bidang maritim. VOC merupakan satu-satunya syarikat perdagangan maritim Eropah yang telah berjaya mengaut keuntungan hasil dari dagangan rempah dan seramik serta membuka penempatan Belanda khususnya di Kepulauan Asia Tenggara antara abad 17 dan 18 M. Bagi mencapai maksud sedemikian, VOC bukan sahaja melabur fl. 1,978.000.000 untuk menjayakan kempennya tetapi juga menanggung risiko kehilangan nyawa pelayar dan kapalnya. Antara tahun 1600 hingga 1800, daripada 4,700 pelayaran yang melibat kira-kira 1,500 buah kapal pelbagai jenis, saiz dan kargo, sejumlah 225 darinya telah dilaporkan hilang atau karam dalam pelayarannya di sekitar Asia Tenggara atau pulang ke Belanda melalui Afrika Selatan. Artikel ini akan membuat satu analisis terhadap kejadian tersebut.

Verenigde Oostindische Compagnie – VOC atau Syarikat Hindia Timur Belanda telah diasaskan oleh kerajaan Belanda pada tahun 1602 dalam usahanya menguasai perdagangan khususnya berkaitan dengan komoditi rempah di rantau

* Penulis adalah Pensyarah Pusat Pengajian Sejarah, Politik dan Strategi, Universiti Kebangsaan Malaysia.

Asia Tenggara. VOC adalah gabungan beberapa buah syarikat perdagangan di Belanda pada dasarnya ianya lebih dimonopolikan oleh Chamber of Zeeland dan Chamber of Amesterdam. Meskipun Portugis merupakan kuasa Eropah yang pertama membuka penempatan di Asia Tenggara namun dominasi perdagangan telah di pegang oleh VOC antara abad 17 dan 18 M. VOC merupakan lambang kejayaan syarikat komersil multi nasional Belanda yang bukan hanya berjaya dalam perdagangan di Asia Tenggara tetapi juga dalam perdagangan Asia Tenggara dengan negara Asia yang lain. Ianya dapat dilihat apabila hanya VOC sahaja yang dibenarkan berdagang dengan Jepun selepas tahun 1639. Keuntungan selama dua abad ini telah menjangkau keuntungan atas jualan barang yang dibawah balik ke Belanda sejumlah fl. 2.210.000.000 (TANAP, atas talian:1/11/2002).

Kejayaannya menguasai perdagangan di Asia Tenggara dan Asia Timur dalam jangkamasa yang singkat adalah hasil dari penumpuan yang drastik dalam membina angkatan perdagangan, membuka penempatan dan membuat perjanjian dengan kuasa tempatan. Berbanding dengan negara Eropah yang lain pada awal abad 17 M, Kerajaan Belanda memberi insentif dan sokongan yang tinggi terhadap VOC. Malah memberi kuasa terhadap syarikat ini bertindak sebagai kuasa angkatan laut dalam berhadapan dengan angkatan laut Portugis dan Sepanyol dalam mengawal serta melindungi tanah jajahan mereka di Asia. Kuasa VOC yang lebih luas berbanding dengan syarikat hindia timur Eropah yang lain adalah faktor utama kepada kejayaannya pada abad ke 17 M. Namun perubahan politik di Eropah yang menjurus kepada penglibatan kerajaan secara langsung dalam penguasaan penempatan atau meluaskan taanah jajahan di Amerika Selatan, Afrika dan Asia telah menyebabkan VOC tidak dapat bersaing. Menjelang tanggal 1 Januari 1800, taraf piagam VOC terpaksa dilucutkan dan ianya diambil alih oleh kerajaan Belanda yang diletakan dibawah pengurusan kerajaan dengan dikenali sebagai *Comite tot de Zaken van de Oost-Indische handel en bezittigen* atau Jawatankuasa Hubungan Pemilikan dan Perdagangan Hindia Timur (TANAP, atas talian:1/11/2002).

Sepanjang dominasi VOC antara tahun 1600 hingga 1800, sejumlah 225 (jadual 2) daripada 4,700 buah kapal miliknya dalam pelbagai jenis, saiz dan kargo telah dilaporkan hilang atau karam dalam pelayarannya di sekitar Asia Tenggara atau dalam pelayaran pergi dan balik dari Belanda melalui Afrika Selatan dengan melintasi Lautan Hindi. Kapal Belanda yang pertama dicatatkan karam di Asia Tenggara ialah AMSTERDAM yang karam pada tanggal 11 januari 1597 berhampiran dengan Bawean, Indonesia. Kapal ini merupakan satu-satunya kapal Belanda yang karam sebelum era VOC di abad ke 16 M. tiga kawasan perairan telah mencatatkan jumlah tragedi tertinggi iaitu perairan Indonesia dengan melibatkan 129 buah kapal (57.3 peratus) diikuti oleh laluan Lautan Hindi dengan 36 buah kapal (16 peratus) dan Laut China Selatan dengan 23 buah kapal (10.2 peratus). Kedapatan tragedi yang tertinggi di kawasan Indonesia dan laluan perairan di antaranya berpunca dari dominasi perluasan kuasa Belanda di kepulauan tersebut dalam menguasai

perdagangan rempah. Faktor lain yang membawa berlakunya tragedi ialah faktor geografi, cuaca dan kelalaian manusia (Baszley Bee B. Basrah Bee, 2000:4-5).

Analisis menunjukkan sebelum terdapatnya peta kepulauan Indonesia yang lengkap untuk dijadikan sebagai panduan pelayaran di wilayah ini, kadar berlakunya tragedi kapal karam amatlah tinggi. Data menunjukkan dalam tempoh 70 tahun pertama, sejumlah 97 buah kapal (43.1 peratus) daripada 225 buah kapal telah karam atau hilang tahun. Analisis juga mendapati 63 buah darinya telah karam atau hilang di kawasan perairan Indonesia sahaja. Terhasilnya peta kepulauan ini oleh William Blaeu pada tahun 1673 (Baszley Bee B. Basrah Bee, 1999:221) sedikit sebanyak mempengaruhi jumlah berlakunya tragedi. Penurunan dapat dilihat dalam tempoh 70 yang seterusnya iaitu dengan hanya melibatkan 65 buah kapal (28.8 peratus) dan 39 darinya telah karam atau hilang khusus di kawasan perairan Indonesia sahaja. Manakala sejumlah 63 buah kapal (28 peratus) untuk tempoh 60 tahun terakhir dan 27 telah karam atau hilang khusus di kawasan perairan Indonesia sahaja.

Nisbah menurut tahun	Indonesia	Keseluruhan
1601-1670:1671-1731:1741-1800	63:39:27	97:65:63
Jumlah	129	225

Jadual 1. Nisbah perbandingan kapal karam VOC di kawasan perairan Indonesia dengan kesuruhan.

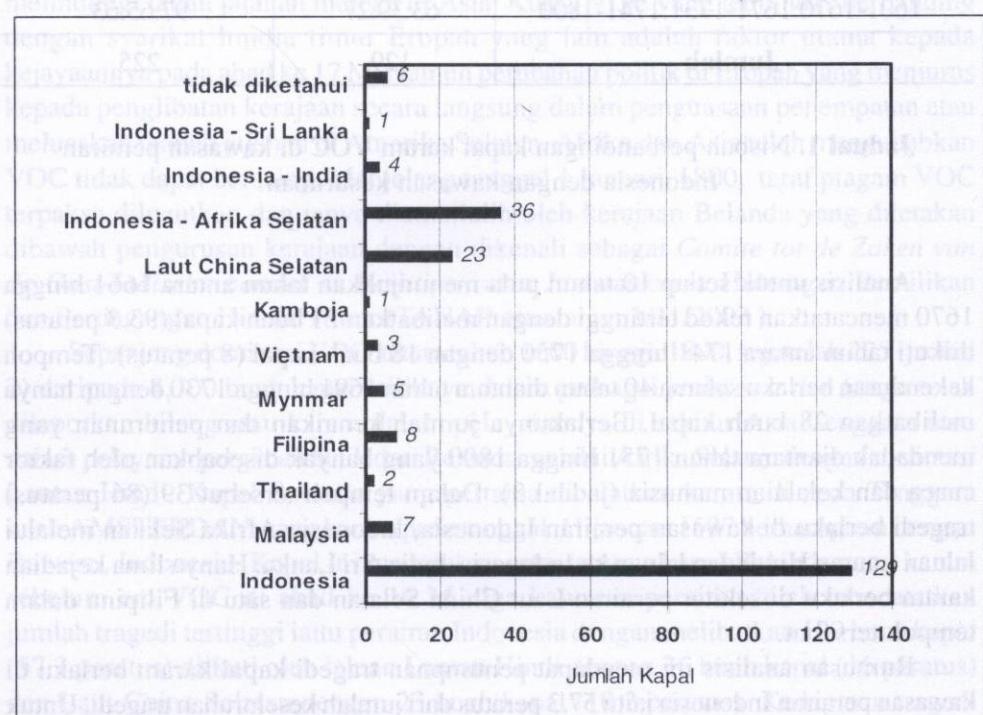
Analisis untuk setiap 10 tahun pula menunjukkan tahun antara 1661 hingga 1670 mencatatkan rekod tertinggi dengan melibatkan 21 buah kapal (93.3 peratus) diikuti tahun antara 1741 hingga 1750 dengan 18 buah kapal (8 peratus). Tempoh kekenduran berlaku selama 40 tahun diantara tahun 1691 hingga 1730 dengan hanya melibatkan 28 buah kapal. Berlakunya jumlah kenaikan dan penurunan yang mendadak diantara tahun 1751 hingga 1800 yang banyak disebabkan oleh faktor cuaca dan kelalaian manusia (jadual 3). Dalam tempoh tersebut 39 (86 peratus) tragedi berlaku di kawasan perairan Indonesia, Indonesia-Afrika Selatan melalui laluan Lautan Hindi dan laluan ke Indonesia-India-Sri Lanka. Hanya lima kejadian karam berlaku di sekitar perairan Laut China Selatan dan satu di Filipina dalam tempoh tersebut.

Rumusan analisis ini mendapat penumpuan tragedi kapal karam berlaku di kawasan perairan Indonesia iaitu 57.3 peratus dari jumlah keseluruhan tragedi. Untuk kawasan perairannya yang dikategorikan sebagai laluan ke Afrika Selatan, Sri Lanka dan India ianya melibatkan sejumlah 41 buah kapal. Jumlah keseluruhan kapal karam yang beroperasi di lingkungan maritim kepulauan Indonesia sama ada pelayaran

keluar masuk atau bersifat transit menjangkau 170 buah kapal (75.5 peratus) daripada keseluruhan jumlah umum selama 200 tahun. Keputusan analisis yang menjurus hanya kepada kapal milik VOC ini menyokong dapatan terdahulu dalam dua analisis umum tentang pola kekaraman pada tahun 1999 dan 2000.

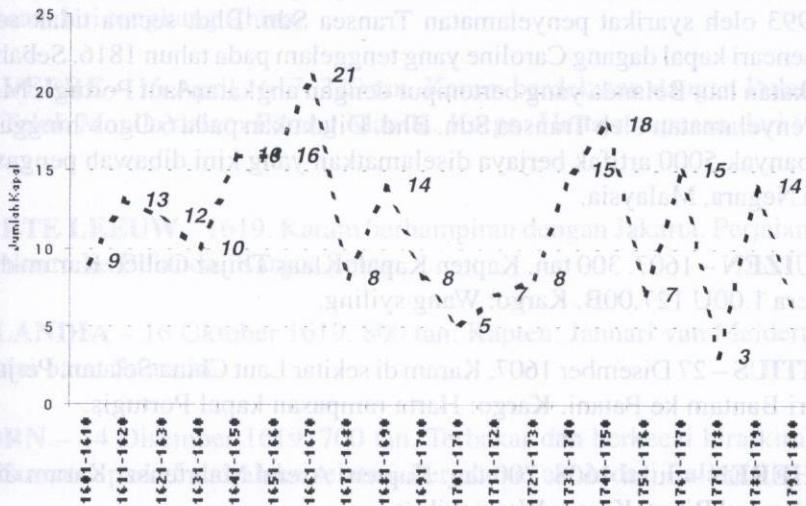
Berlakunya kadar tragedi yang begitu rendah di perairan lain seperti Malaysia (tujuh buah kapal) dan Filipina (lapan buah kapal) membuktikan dasar monopoli VOC di Kepulauan Indonesia. Ini diperkuatkan lagi dengan maklumat yang menunjukkan kapalnya yang karam di kedua perairan tersebut adalah disebabkan oleh pertempuran dengan Portugis dan Sepanyol yang masing-masing menguasai perairan wilayah tersebut.

Kesimpulannya, tragedi kapal karam VOC dalam tempoh 200 tahun adalah sebahagian daripada sejarah hitam dalam perkembangan sejarah maritim Belanda dan Asia Tenggara umumnya. Analisis ini merupakan lanjutan daripada kajian sebelum dan ianya telah memperlihatkan berlakunya pengkemaskinian data terkini meliputi kawasan karam dan kapal yang terlibat. Penambahan kawasan kekaraman baru iaitu laluan Lautan Hindi dan laluan antara kawasan perairan khususnya melibatkan kepulauan Indonesia telah memperluaskan skop kajian yang melihat satu hubungan ruang laluan maritim kapal VOC.



Jadual 2.

Kapal karam atau hilang milik VOC antara tahun 1600-1800 M.



Jadual 3.

Jumlah kapal karam atau hilang milik VOC setiap 10 tahun antara tahun 1600 – 1800 M.

Senarai Tapak Kapal Karam VOC Di Asia Tenggara dan Afrika Selatan Melalui Lautan Hindi (1600-1800 M)

HENDRIK FREDERIK – Februari / Mac 1601. 350 tan. Kapten kapal: Jacob Claesz. Terdampar di pantai Ternate, Halmahera, Meluku. Perjalanan akhir dari Belanda ke Ternate. Kargo: Wang syiling. Ianya telah dijual kepada Sultan Ternate setelah terdampar. Kapal ini merupakan sebahagian dari angkatan kapal dagang pedagang dari Rotterdam dan amsterdam yang diketuai oleh Olivier van Noort. Ianya telah terpisah dari kapal lain setelah melalui Selat Magellan selama empat bulan setelah menempuh ribut dan serangan penduduk tempatan. Kapal seangkatannya ialah **MAURITIUS** (flagship, 275 tan), **EENDRACHT** dan **HOOP** (yacht, 50 tan).

HAARLEM – 1603. Ditinggalkan di pantai Pattani.

MIDDELBURG – 18 Ogos 1606. 600 tan. Karam di Beting Bambek 22 km dari utara Tanjung Tuan, Melaka. Kapten Kapal: Simon Lambrechtsz Mau. Sebahagian dari 11 buah kapal angkatan laut Belanda yang bertempur dengan angkatan laut Portugis Melaka. Kapal ini terbakar dan tenggelam.

NASSAU – 18 Ogos 1606. 320 tan. Karam pada kedalaman 27 meter di Beting Bambek 31.55U 41.19T, 22 km dari utara Tanjung Tuan, Melaka. Ditemui pada tahun 1993 oleh syarikat penyelamatan Transea Sdn. Bhd. secara tidak sengaja ketika mencari kapal dagang Caroline yang tenggelam pada tahun 1816. Sebahagian dari angkatan laut Belanda yang bertempur dengan angkatan laut Portugis Melaka. Projek Penyelamatan oleh Transea Sdn. Bhd. Dilakukan pada 6 Ogos hingga 9 Dis 1995 sebanyak 5000 artifak berjaya diselamatkan yang kini dibawah pengawasan Muzium Negara, Malaysia.

ENKHUIZEN – 1607. 300 tan. Kapten Kapal: Klaas Thijsz Collet. Karam di Laut Halmahera 1.00U 127.00B. Kargo: Wang syiling.

MAURITIUS – 27 Disember 1607. Karam di sekitar Laut China Selatan. Perjalanan akhir dari Bantam ke Patani. Kargo: Harta rampasan kapal Portugis.

WALCHEREN – Julai 1608. 700 tan. Kapten: Arend Maartensz. Karam di Luar Ternate dipukul Ribut. Kargo: Wang syiling.

CHINA – Julai 1608. 420 tan. Kapten: Kornelis Maartensz. Karam di Luar Ternate dipukul Ribut. Perjalanan akhir dari Belanda ke Timur Jauh. Kargo: Wang syiling.

AREN – 25 April 1610. 140 tan. Kapten: Rutger Thomasz. Karam di Luar Manila setelah ditawan dan dibakar oleh angkatan laut Sepanyol.

GROTE AEOLUS – 31/1/1613. Karam berhampiran Makian.

BRAK – 7/8/1613. Dilaporkan hilang ketika menuju Makasar.

NASSAU – 19/9/1615. Terdampar di sungai Indragiri.

ABOLUS KLENE / AEOLUS KLINE / KLINE ADOLUS / FLEINE AEOLUS – 25 Ogos 1616. Kapten: Peiter Kornelisz. Karam di batu karang Enggano, baratdaya Sumatra. Perjalanan akhir dari Coromandel ke Banten. Kargo: Perak dan sedikit kargo lain yang dapat diselamatkan ketika tragedi.

AEOLUS GROTE / GROTE AEOLUS – 16 April 1617. 320 tan. Kapten: Job Kornelisz. Karam berdekatan dengan Pulau Wittert utara Teluk Manila dalam Perang Manila. Kargo: Harta rampasan dari 2 tongkang China.

GROTE ZON – 16 April 1617. 600 tan. Kapten: Reinier Januarisz. Karam di Teluk Manila dalam Perang Manila. Kargo: Harta rampasan dari 2 tongkang China.

NIEUWE SONNE – 16 April 1617. 320 tan. Karam setelah terbakar berdekatan dengan Pulau Wittert utara Teluk Manila dalam Perang Manila. Kargo: Harta rampasan dari tongkang China.

TER VEERE – 16 April 1617. 320 tan. Karam berdekatan dengan Pulau Wittert utara Teluk Manila dalam Perang Manila. Kargo: Harta rampasan dari tongkang China.

ZWARTE LEEUW – 1619. Karam berhampiran dengan Jakarta. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Belanda. Kargo: Emas.

ZEELANDIA – 16 Oktober 1619. 800 tan. Kapten: Januari van Meldert. Karam di pantai barat Sumatra.

HOORN – 14 Disember 1619. 700 tan. Terbakar dan berkecaci kira-kira 130 km barat Sumatra pada 5 darjah ke selatan. Perjalanan akhir dari Belanda ke Bantam.

HEILBOT – 1621. Dilaporkan hilang dalam perjalanan antara Amboina dan Jakarta.

EENDRACHT – 13 Mei 1622. 700 tan. Karam di pantai barat Ambon, Meluku. Perjalanan di sekitar Meluku. Kargo: Rempah.

BRUINVIS – September 1622. Karam di sungai Indragiri.

TROUW – 31/12/1624. Terdampar di pantai berhampiran Kalongan.

GRIFFION – 29 Ogos 1625. 320 tan. Kapten: Pieter Kornelisz Hartloop. Karam di perairan Meluku.

BANTAM – 24 Mac 1627. 800 tan. Kapten: Douwe Anthonisz. Karam setelah terbakar berdekatan dengan Jakarta. Perjalanan akhir dari Belanda ke Jakarta. Kargo: Wang syiling dan terdapat kemungkinan usaha penyelamatan telah dilakukan.

HARING – 1628. Terdampar berhampiran dengan Arakan.

HAAN – 20/5/1628. Dilaporkan hilang berhampiran dengan Jakarta.

VIANEN – 14 November 1629. 400 tan. Kapten: Albert Dirksz. Terbakar dan karam di Selat Sunda. Perjalanan akhir dari Cape of Good Hope ke Jakarta.

KAMEEL – 17 Februari 1630. 500 tan. Karam di terumbu karang Berikat, luar Jawa. Kargo: Wang syiling.

WALCHERN – 6 Mei 1630. Karam di perairan Jambi setelah dimusnahkan oleh kapal Portugis.

OOSTZANEN – 6 Mei 1630. Karam di perairan Jambi setelah dimusnahkan oleh kapal Portugis.

NIJMAGEN – Ogos 1632. Karam berhampiran dengan Jakarta. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Belanda. Kargo: Porselin Asia Tenggara.

SCHIEDAM – Februari 1633. 350 tan. Karam dekat terumbu karang Berikat. Kargo: Peralatan perang.

BREEDAM – 1633. 200 tan. Kapten: Michiel Vis. Karam berhampiran dengan Pulau Duizend (Pulau Seribu) utara Jakarta.

DELFSHAVEN – 12 November 1633. 400 tan. Karam berhampiran dengan Jakarta kerana letupan akibat kelalaian.

GOUDEN LEEUW – 1634. 550 tan. Karam di kawasan terumbu berdekatan dengan Borneo. Kargo: Perak.

WIERINGEN / WEIRENGEN – 2 Jun 1636. 120 tan. Terbakar dan karam di luar perairan Melaka. Kargo: wang syiling. Merupakan sebahagian dari angkatan laut VOC (25 kapal pelbagai jenis dan saiz) dibawah pimpinan Cornelis Symonz Van Der Veer yang bertempur dengan angkatan laut Portugis.

KEIZERIN – 29 Oktober 1636. 200 tan. Karam di Teluk Padaran, perairan Vietnam. Perjalanan akhir dari Taiwan ke Vietnam. Kargo: Porselin dan terdapat usaha mengesan lokasinya tetapi gagal.

PRINS WILLEM – 2 Januari 1637. 500 tan. Kapten: Laurens Kornelisz Verbeek. Karam di Varkenseiland, Selat Sunda. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Belanda. Kargo: Porselin bernilai fl. 313,514 dan sebahagiannya dapat diselamatkan ketika tragedi.

DE GOEDE HOOP – Antara Oktober 1637 – Mac 1638. Junk. Karam dekat Pulau Lucepara. Perjalanan akhir dari China ke Jakarta. Kargo: 13,400 porselin China bernilai fl. 1,608.

No. Item...
No. Ak...
9

RIJNSBURG – 1638. 200 tan. Karam ketika bertempur dengan kapal Sepanyol di sekitar perairan Filipina.

UTRECHT – Mei 1641. 350 tan. Kapten: Kornelis Simonsz Van der Veer. Karam di Selat Doerian.

FRANEKER – 18 Januari. 1642. Karam di perairan Melaka. Karam kerana setelah bertempur dengan kapal Portugis.

MAAN – 10 April 1642. 200 tan. Karam dekat Pulau Solor.

MAASTRICHT – 4 Ogos 1642. 600 tan. Perjalanan akhir dari Malabar ke Jakarta.

HOLANDIA – 17/12/1642.

OTTER – 1643. Karam di kawasan terumbu di Buton. Perjalanan akhir dari Banda.

ROEK – 15 Februari 1645. Karam di luar pantai Amboina.

FREDERIK HENDRIK – 1646. Karam di terumbu karang di Selat Bangka. Perjalanan akhir dari Jakarta ke China. Kargo: Emas dan wang syiling perak.

VALKENBURG – Jun 1647. Karam di terumbu karang 25 batu luar pantai Bangka. Perjalanan akhir dari Jakarta ke China, Jepun. Kargo: Wang syiling dan jonkong emas bernilai fl. 250,000.

AMBOINA – 9 November 1647. Karam dalam ribut di perairan Filipina.

FREDERICK HENDRICK – 8 Januari 1648. 1,100 tan dengan 60 pucuk meriam tembaga. Kapten Kapal: Michiel Vis. Karam di terumbu karang di utara Selat Bangka. Kargo: Bernilai fl. 850,000.

AAGTERKERKE / AAGTEKERK – 4 Mac 1650. 100 tan. Karam di kawasan terumbu di selatan Sulawesi. Kargo: Wang syiling.

BERGEN OP ZOOM – 4 Mac 1650. 300 tan. Karam di kawasan terumbu di selatan Sulawesi. Kargo: Wang syiling.

JUFFER – 4 Mac 1650. 480 tan. Karam di kawasan terumbu di selatan Sulawesi. Kargo: Wang syiling.

LUIPAARD – 4 Mac 1650. 320 tan. Karam di kawasan terumbu di selatan Sulawesi. Kargo: Wang syiling.

TIJGER – 4 Mac 1650. 100 tan. Karam di kawasan terumbu di selatan Sulawesi. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Ambon. Kargo: Wang syiling.

ZEEMEEUM – 1653. 100 tan. Kapten: Alexander Hendriksz. Karam di perairan timur Jakarta.

DELFSHAVEN – 1653. Kapten: Kornelis van Houton. Karam berhampiran dengan Majoe, Pulau Sumbawa.

SMIENT – Jun 1653. 400 tan. Kapten: Thijs Krab. Karam di antara laluan Jakarta ke Taiwan. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Taiwan.

UTRECHT – 22 Jun 1654. Karam di terumbu karang Dongsha Qundao atau Beting Pratas. Perjalanan akhir dari Jakarta ke China. Kargo: Perak dan hanya sekotak perak berjaya diselamatkan.

GOEDE HOOP – 13 Julai 1654. Karam berhampiran dengan dengan selatan Ambon. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Ambon. Kargo: Wang syiling.

MAKREEL – 1656. 100 tan. Karam di Selat Sunda.

HARING – Mei 1656. Karam berhampiran terumbu karang berhampiran dengan Amboina.

HULST – 19/7/1656. Karam berhampiran dengan Nusa Tenggara. Perjalanan akhir dari Solor.

LILLO – 1657. Karam di pintu masuk pelabuhan Jakarta.

ZWARTE VOS – 1/1/1657. Karam di salah sebuah sungai di Kamboja.

WINDHOND – 30 Mei 1658. 360 tan. Karam di batu karang Berikat, luar Jawa. Kargo: Wang syiling.

BRUINVIS – 20 Januari. 1658. 120 tan. Karam di sekitar perairan Maginado setelah dimusnahkan oleh angkatan laut Sepanyol atau kelalaian anak kapal menyebab kapal ini meletup dan tenggelam.

No. Item..... 00001370164
No. Aks..... 800049303

GLEEMUIDEN – 1659. 400 tan. Karam di sekitar Laut China Selatan. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Canton.

ZWARTE BUL – 1659. Karam di sekitar Laut China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir dari Jakarta ke Jepun.

WACHTER – 11/11/1659. Karam berhampiran dengan Palembang.

BOTERBLOEM – Mac 1660. Karam di Tanate utara Makasar.

KONING DAVID – April 1661. 600 tan. Kapten: Konnelis Rob. Karam berhampiran dengan Pegu.

HAAS – 22/4/1661. Karam di kawasan terumbu pulau Roti berhampiran dengan Timor.

KORTENHOEF – 16 September 1661. 216 tan. Karam dalam perjalanan menuju Fort Zeelandia di Taiwan.

WEESP – 28/9/1661. Karam di kawasan selatan kepulauan Andaman.

'S GRAVELAND – 1663. Kapten: Andries Pieters. Karam di sekitar Laut China Selatan ketika perjalanan dari Nagasaki ke Jakarta.

WALVIS – 7 Januari 1663. 1000 tan. Kapten: Albert Bruinvis. Karam di terumbu karang berhampiran dengan Pulau Salayar. Kargo: Wang syiling.

KORTENHOEF – 16 September 1663. Kapten: Luit Pieters. Di sekitar Laut China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir ke Taiwan.

GRIFFIOEN – 16 November 1663. 560 tan.

LEEUWIN – 24 Disember 1664. Karam berhampiran dengan Makasar, Sulawesi.

NACHTEGAAL – 9/2/1665. Karam di perairan Ceram.

HASSELT – 1665/1666. Dilaporkan karam ketika berlayar menuju Arakan.

RJINLAND – 5/5/1666.

ZIERIKZEE – 1668. 400-100 tan. Kapten: Jut Jokobsz Buis. Karam di luar Ujung Pandang, Sulawesi. Kargo: Wang syiling.

GEIT – 4 Ogos 1668. 160 tan. Karam berhampiran dengan Makasar.

PUMERLAND – 9/8/1668.

HOOGKARSPEL – 1670. Kapten: Meindert Roelofsz. Karam di antara Teluk Tonkin dan Jepun. Perjalanan akhir dari utara Vietnam dan Jepun. Kargo: Wang syiling.

DIEMEREER – 6 Jun 1670. 505 tan. Kapten: Engel Jaosz. Karam di kawasan terumbu karang berhampiran Bangka, garis lintang 2 selatan dan 7.4 km batu ke barat. Perjalanan akhir dari antara Jakarta dan Melaka.

VREDENBURG – 17 Julai 1670. Karam di sekitar Pulau Tioman setelah Terbakar.

NIEUWENDAM – 2 Oktober 1670. 210 tan. Karam antara Pulau Bima, Sumbawa dan Ujung Pandang, Sulawesi. Perjalanan akhir dari Ujung Pandang ke Ambon. Kargo: Wang syiling.

KANEELBOOM – 18 November 1670. 300 tan. Karam antara Bengal ke Jakarta.

SCHERMER – 4 Jun 1671. 636 tan. Kapten: Hans Zwart. Karam di Selat Sunda. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Belanda / China. Kargo: Perak dan kargo bernilai fl. 780,000. Penyelamatan cuba dilakukan ketika tragedi tetapi gagal kerana arus yang kuat.

WATERHOEN – 1672. 193 tan. Kapten: Pieter Willemesz. Karam berdekatan Amboina.

STOMPNEUS – 1673. Kapten: Antony Van Doorn. Ditenggelamkan di Japara (Teluk Samarang) oleh kapal EEIC, ZANTE.

GOUDEN LEEUW – 1674. 330 tan. Karam di sekitar pulau-pulau di Kepulauan Tiger, Teluk Tonkin.

STICHT VAN UTRECHT – 29/1/1677. Terbakar dan karam di pelabuhan Jakarta.

DAMIATE – 31 Ogos 1677. 750 tan. Kapten: Arend Simonsz Vader. Karam di timur pantai Pulau Madura.

UITDAM – November 1677. 448 tan. Kapten: Michiel Kornelisz. Karam berhampiran dengan Little Fortune Island berdekatan dengan Sumatra Selatan.

PAGADET – 32 Ogos 1677. 90 tan. Karam di kawasan pantai timur Pulau Madura.

DEN BRIEL – 20 Oktober 1681. 766 tan. Kapten: Theunis Andriesz. Karam berhampiran Arrakan, pantai utara Mynmar.

HUIS TE VELSEN – 22 Mei 1682. Karam di kawasan terumbu karang Ternate.

GOOILAND – 28 September 1682. 468 tan. Kapten: Balthus Groen. Karam di kawasan sekitar perairan Palembang.

HUIS TE NOORWIJK – 24 Januari 1683. 506 tan. Kapten: Cornelis Januarisz de Zeeuw. Karam pada 7.30S 128.00T di Pulau Damar. Kargo: Wang syiling.

GELE BEER – 1684. 412 tan. Kapten: Herman Beets. Karam di sekitar perairan barat Sumatra.

HUIS TE KLEEF – 1 September 1684. Kapten: Gerrit Albertsz Schellinger. Karam berhampiran dengan Pulau Seribu. Perjalanan akhir menuju ke Palembang.

BODE – 13 September 1684. Kapten: Adriaan Roelofsz an Asprren. Karam di kawasan terumbu karang berhampiran dengan Pulau Seribu.

AAEDENBURG – 1685. 482 tan. Karam berhampiran Buton dan Sulawesi.

KROONVOGEL – 11 Februari 1686. Kapten: Januari Genzenwinner. Terdampar di pantai Pulau Alkmaar berhampiran dengan Jakarta.

PRINS WILLEM HENDRIK – 18 September 1686. 1094 tan. Kapten: Adriaan van Kreuning. Karam di kawasan terumbu karang di Selat Bangka, sedalam 15–20 fathom. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Thailand / China. Kargo: Wang syiling bernilai 400,000 Rix Dollar Belanda. Kes karam ini dibawah kemahkamah tentera di Jakarta dan jurumudinya dihukum gantung.

HENDRIK MAURITS – 1689. Karam di perairan Ternate.

WAVERN – 20 Disember 1689. 488 tan. Kapten: Reiner de Groot. Karam di sekitar Laut Andaman (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir dari Bengal ke Jakarta.

WESTBROEK – 1697. 253 tan. Kapten: Dirk Zalm. Karam di Selat Sunda.

HUIS TE ZILVERSTEIN – 1697. Karam di kawasan terumbu karang berhampiran Makasar.

KERS – 1697. Karam antara Jakarta dan cape of Good Hope.

BRONSTEDE – 21 Ogos 1697. 253 tan. Kapten: Jakob Barendsz Sonbeek. Karam di Semarang, timur Jakarta kerana mengalami kebocoran.

HONSELAARSDIJK – 1698. 722 tan. Kapten: Kornelis Ole. Karam di sekitar perairan Jakarta.

GOUDSTEIN – 1699. Karam di perairan Ligor.

VOETBOOG – 29 Mei 1700. Kapten: Adrian de Ruiter. Karam di luar Pernambuco, Sulawesi. Pelayaran akhir dari Jakarta ke Belanda. Kargo: Bernilai fl. 233,251.

SCHELLAG – 21 November 1700. 290 tan. Kapten: Jakob de la Palma. Karam di perairan Jakarta.

BOOR – 1701. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

BAMBEEK – 1 Januari. 1702. 845 tan. Kapten: Evert Doedes. Karam di Beting Bambek, Tanjung Tuan, Melaka.

MOERKAPELLE – 1703. 685 tan. Kapten: Willem de Haze. Karam di sungai Palembang.

MONSTER – 30 Jun 1708. 572 tan. Kapten: Januari Walburg. Karam di sekitar Laut China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir dari Jakarta ke Jepun.

KATTENDUK / KATTENDJIK – April 1709. 759 tan. Karam di Selat Sunda. Kargo: Wang syiling.

THEEBOOM – 1711. 526 tan. Kapten: Gilles Scarbotten. Karam di sekitar perairan Banda.

ARION – 13/4/1714. 630 tan. Karam ketika ribut di sekitar Kepulauan Paracel. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Jepun. Kargo: Wang syiling.

SLOT VAN KAPELLE – 1718 atau 1719. 600 tan. Kapten: Peiter van Heel. Karam di sekitar Laut China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir dari Jakarta ke Jepun.

DONKERVLIET – 29/4/1718. Karam ketika ribut berhampiran pulau Sabalana. Perjalanan akhir dari Makasar.

OEGSTGEEST – 1719. 576 tan. Kapten: Pieter Januarisz Bruin. Karam berhampiran Kampung Grisee, utara Surabaya.

CATHARINA – 14 Ogos 1719. 800 tan. Kapten: Lambert Bot. Karam di sekitar Laut China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir dari Jakarta ke Jepun.

GELUKKIG UUR – 1720. Bocor dan karam di pelabuhan Jakarta.

BLEIJENBURG – 1722. Karam diantara Jakarta dan Cape of Good Hope.

APOLLONIA – 1724. 800 tan. Kapten: Gerband Mamus. Karam di sekitar Laut China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir dari Jakarta ke Jepun.

FORTUIN – 1724. 280 tan. Dilaporkan hilang ketika perjalanan dari Cape of Good Hope ke Jakarta pada tanggal 18/1/1724. Bekemungkinan karam antara Pulau Amsterdam dan Jawa.

AAGTEKERKE – 1726. Dibina pada tahun 1724. Merupakan nama kapal yang sama dengan kapal sebelumnya yang telah karam di Plymouth pada tahun 1712. Dilaporkan hilang ketika perjalanan dari Cape of Good Hope ke Jakarta pada tanggal 29/1/1724. Kapal ini berkemungkinan karam berhampiran dengan barat Australia namun tidak dapat dipastikan lagi.

RISDAM – 1 Januari 1727. Dibina pada tahun 1713 (Hoorn, Belanda), 520 tan. Kapten: Kornelis Dam. Karam di Pulau Batu Gajah 2.25U 103.5T, Mersing, Johor. Perjalanan akhir dari Thailand ke Jakarta. Kargo: Jongkong timah seberat 12.8 tan, 100 batang gading gajah, kayu Sappan, halia dan pelbagai hasil pertanian. Rangka kapal ini telah ditemui oleh Micheal Hatcher dan H.C. Besancon dari Dutch East Indian Wreck Research Foundation telah memburu lokasi kapal ini pada tahun 1983. Mereka kemudiannya menjual hak pemburuan kepada warga Singapura yang kemudiannya meletupkan rangka kapal ini untuk mendapatkan jongkong timah tanpa permit. Kargo yang dicuri telah dirampas semula oleh kerajaan Malaysia dan usaha ekskavasi penyelamatan diteruskan oleh Jabatan Muzium dan Antikuiti dengan

bantuan penyelam Tentera Laut DiRaja Malaysia pada tahun 1985. Sebanyak 120 jongkang timah dan 29 jongkang tmah telah berjaya diselamatkan.

OUWERKERK – 1728. 658 tan. Kapten: Januari de Vos. Karam berhampiran dengan Japara, utara Semarang.

NOORDBECK – 9 Julai 1730. 858 tan. Kapten: Herman Brand. Karam di tebing Lapando, selatan pulau Buton, Sulawesi. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Ternate. Kargo: Wang syiling.

KNAPENBURG – 1731. 900 tan. Kapten: Peiter Tinnekens. Karam di sekitar Laut China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir ke Jepun.

STADHUIS VAN DELFT – 22/8/1731. 600 tan. Kapten: Gijsbert Boelen. Karam di Selat Sunda ketika dalam perjalanan ke Surat.

MARGARETA – 19/9/1733.

GROET – 1734.

RIJKSDORP – 1 Jun 1734. 792 tan. Karam di Teluk Bone, Sulawesi. Kargo: Wang syiling.

WENDELA – 25 Februari 1735. 600 tan. Kapten: Pieter Visser. Karam di di pulau Mitrif, 20 batu dari Bengkulu di barat Sumatra.

Tiada diketahui nama – 1736. 500 tan. Karam di sekitar perairan utara Pulau Liat. Kargo: Bernilai fl. 250,000 dalam bentuk perak.

SUSANNA – 1737. Bocor dan karam di Rembang.

KERKZICHT – 1739. Karam diantara Jakarta dan Cape of Good Hope.

KLARABEEK – 1739. Karam diantara Jakarta dan Cape of Good Hope.

SINT LAURENS – 1739. Karam diantara Jakarta dan Cape of Good Hope.

KASTEEL VAN TILBURG – 1739. Karam diantara Jakarta dan Cape of Good Hope.

VENENBURG – 1739. Karam diantara Jakarta dan Cape of Good Hope.

LANGEWJIK – 1740. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

SPIERING – 10 Mac 1740. 810 tan. Karam di Pulau Watubela berhampiran dengan Pulau Banda. Kargo: Wang syiling .

VALKENISSE – September 1740. 1150 tan. Kapten: Elias Moeninx. Karam di perairan Bantam, barat Jakarta.

STEEENHOVEN – 1741. Karam ketika dalam perjalanan menuju Banda.

HILVERSBEK – 28/6/1741. Meletup dan karam di perairan Flores.

VERWACHTING – 1744. 850 tan. Karam di tengah Luat China Selatan, antara Vietnam dan Palawan. Perjalanan akhir dari China ke Surat. Kargo: Porselin dan emas.

KASTEEL VAN WOERDEN – 1744. 850 tan. Kapten: Willem Vroom. Karam 14 km dari Pamanukan di timur Jakarta kerana terlalanggar terumbu karang. Kargo: Wang syiling .

STRIJEN – 1744. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

HEUVEL – 1745. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

NIEUWLAND – 1746. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

HOFWEGEN – 1 September 1746. Kapten: Januari de Wit. Karam sekitar perairan Jakarta kerana letusan.

NIEUW VIJVERVREUGD – 1746. Karam sekitar perairan Jakarta kerana letusan.

DOMBURG – 1747. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

VRIJHEID – 1747. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

ROOSWIJK – 1747. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

HUIS TE PERSIJIN – 1748. 850 tan. Kapten: Dirk Bolk. Karam di sekitar Laut China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir dari Jakarta ke China.

RSSEVEEN – 1748. 850 tan. Karam di timur perairan Pulau Salayar kerana letupan. Perjalanan akhir darai pulau Banda ke Jakarta. Kargo: Emas.

NIEUWERKERK – 1748. 1135 tan. Karam di Timur Pulau Binongko, Sulawesi. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Banda. Kargo: Wang syiling. Tapak ini telah ditemui oleh Helen Newman dari syarikat Operation Wallacea. Namun tiada ekskavasi pernah dilakukan.

SCHELLAGH – 1748. 850 tan. Karam di Timur Pulau Binongko, Sulawesi. Perjalanan akhir dari Jepun ke Jakarta. Kargo: Perak dan porselin.

MAARSSEVEEN – 1748. 850 tan. Meletup dan karam di Timur Pulau Selayar. Perjalanan akhir dari pulau Banda ke Jakarta. Kargo: Emas.

LEEUWERIK – 1748. Karam di perairan Makasar.

HOGERSMILDE – 1751. Karam dalam perjalanan dari Surat menuju Jakarta.

GELDERMALSEN – 3 Januari 1752. Dibina pada tahun 1746 (Zeeland Chamber, Belanda), 1150 tan. Kapten: Jan Morel. Karam di Admiral Stellingwerf Reef, timur Bintan. Perjalanan akhir dari China ke Belanda. Kargo: 160,000 keping porselin, tea dan 147 jongkong emas. Kargo telah diselamatkan oleh Micheal Hatcher dan Max de Rahm pada tahun 1986. Semua kepingan porselin dan sebanyak 126 jongkang emas berjaya dikeluarkan dari rangka kapal tersebut. Ianya telah dilelong di Christie's Amsterdam dengan nilai 10 juta Pound Sterling. Usaha penyelamatan yang telah dilakukan dianggap sebagai bencana terburuk dalam sejarah penyelidikan arkeologi bawah air oleh UNESCO dan dikutuk oleh the International Congress of Maritime Museum kerana ketiadaan rekod dan pendekatan ekskavasi arkeologi (100 peratus penyelamatan komersil) walaupun ia dianggap sebagai perlelongan yang paling berjaya.

SCHAKENBOS – 17 Febuari 1752. 850 tan. Karam di Selat Manipa, antara Pulau Buru dan Seram. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Ambon. Kargo: Wang syiling.

DIEMEN – 1756. Karam di utara perairan Sumbawa.

LUCHTENBURG – 1756. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

PERSIJNENBURG – 1756. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

DE DRIE HEUVELEN – 1758. Karam di kawasan karang dalam perjalanan dari Banda.

KLEVERSKERKE – 1761. 850 tan. Karam antara tenggara Kalimantan dan Ujung Pandang. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Ujung Pandang. Kargo: Wang syiling.

HERCULES – 1763. Karam dalam pelayaran menuju Timor.

BRONSTEE – 1763. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

RADERMACHER – 1764. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

SLOTERDJIK – 1764. Dilaporkan hilang antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

ZEEELIE – 1764. Karam dalam pelayaran menuju Banda.

OOSTERBEEK – 1765. Terdampar di kawasan pantai di Jawa Timur.

PIJLSWAART – 24 Februari 1765. 880 tan. Terbakar dan karam berhampiran dengan Jakarta dalam cuaca ribut petir. Perjalanan akhir dari Belanda ke Jakarta. Kargo: Wang syiling.

GIESSENBERG – 1766. 1,150 tan. Karam di utara Pulau Baton, Sulawesi. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Banda. Kargo: Wang syiling.

LINDEHOF – 15 Mei 1766. 1,150 tan. Kapten: Hans Brun. Karam berdekatan Pulau Pokok 4.10S 106.00T setelah dipanah petir dan meletup. Perjalanan akhir dari Jakarta ke China. Kargo: 10,000 Guilder perak.

VREDENHOF – 1768. 1,150 tan. Kapten: Aldert Aldertsz. Karam di sekitar Laut China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir dari Jakarta ke Jepun.

ZONNESTEIN – Januari 1768. Karam dalam pelayaran dari Cape of Good Hope menuju Jakarta.

NIJENBORG – 1769. Karam antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

VROUWE PETRONELLA MARIA – 1770. Karam antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

ENKHUIZEN – 1770. Karam antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

GANZENHOEF – 1770. 880 tan. Kapten: Gerrit de Waal. Karam di sekitar Lau China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir dari Jakarta ke China.

RJINSBURG – 1772. 850 tan. Kapten: Soelof Schot. Karam di sekitar Lau China Selatan (arah perjalanan dari pengkalan akhir). Perjalanan akhir dari Jakarta ke China.

VROUWE MARGARETHA MARIA – 1773. Karam dalam perjalannya dari Jakarta ke Bengal.

EENDARCHT – 1778. Karam antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

COMPAGNIES WELVAREN – 1783. Karam ketika pelayaran dari Jakarta menuju Sri Lanka.

HARMONIE – 1784. Karam dalam pelayarannya dari Jakarta ke Cape of Good Hope.

BREDENHOF – 1784. Karam dalam pelayarannya dari Jakarta ke Cape of Good Hope.

OVERDUIN – 27 Jun 1784. 1,150 tan. Karam di luar perairan Melaka ketika pelayarannya dari Jakarta ke Cape of Good Hope. Kargo: Porselin.

EUROPA – 23 Julai 1784. 1,200 tan. Karam di kawasan batu karang Indramaju beberapa km timur Jakarta. Kargo: Wang syiling.

ZEEDUIN – 1785. Karam ketika pelayaran dari Jakarta menuju Cape of Good Hope.

VREDE EN VRIJHEID – 1786. Karam antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

MIDDELWIJK – 1788. 880 tan. Kapten: Kornelis de Klerk. Karam berhampiran dengan perairan Palawan (Palawan Trough). Perjalanan akhir dari Jakarta ke China. Kargo: Perak.

ADMIRAAL DE SUFFEREN – 1788. 1,300 tan. Karam di batu karang berdekatan dengan Pulau Lincoln ke kepulauan Paracel. Perjalanan akhir dari China ke Belanda. Kargo: Porselin China bernilai fl. 1,008,000.

JONGE FRANK – 1789. 592 tan. Karam di sekitar perairan Jakarta. Pelayaran akhir dari Afrika Selatan ke Jakarta. Kargo: Kargo yang diambil alih dari kapal **MARIA** yang telah karam di Cape of Good Hope yang dianggarkan bernilaikan fl. 254,877.

ROTTERDAMS WELVAREN – 1789. Karam antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

CANTON – 1790. 1,150 tan. Karam di selatan Kepulauan Paracel. Perjalanan akhir dari Jakarta ke Guangzhou (Canton), China. Kargo: Perak.

SLOT TER HOGE – 1790. Karam antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

GOUVERNEUR FALCK – 1792. Karam antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

BARBESTEIN – 1792. Karam antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

DEMERY – 1793. Karam antara Jakarta dan Cape of Good Hope.

INDUS – 1794. Kapten: Matthijs Lauren Koster. Karam di sekitar perairan Jakarta setelah terbakar.

HERTOG VAN BRUNSWIJK – 1795 / 1796. 1,150 tan. Kapten: Januari Olhof. Karam di sekitar Perairan Jakarta.

DRAAK – 1796. Kapten: Anthonie van Rijn. Karam di sekitar perairan Jakarta kerana dipanah petir kemudiannya terbakar.

ONTARIO – 4 Januari. 1797. Karam di Beting Ontario, Selat Karimata. Kargo: Porselin China. Terdapat laporan menyatakan pada tahun 1992 bangkai kapal ini telah ditemui tetapi tidak diketahui samada penyelamatan ada dilakukan.

Kronologi Kapal VOC Yang Hilang dan Karam di Asia Tenggara - Afrika Selatan (1600-1800 M)

Tahun	Kapal / Tapak	Perairan
1601-1700		
1601	Hendrik Frederik	Indonesia
1603	Haarlem	Thailand
1606	Middelburg	Malaysia
1606	Nassau	Malaysia
1607	Enkhuizen	Indonesia
1607	Mauritius	Laut China Selatan
1608	Walcheren	Indonesia
1608	China	Indonesia
1610	Arend	Filipina
1613	Grote Aeolus	Indonesia
1613	Brak	Indonesia
1615	Nassau	Indonesia
1616	Abolus Klene / Fleine Aeolus	Laut China Selatan
1616	Grote Aeolus	Indonesia
1617	Grote Zon	Filipina
1617	Nieuwe Sonne	Filipina
1617	Ter Veere	Filipina
1619	Zwarte leeuw	Indonesia
1619	Zeelandia	Indonesia
1619	Hoorn	Indonesia
1620	Eendracht	Indonesia
1621	Heilbot	Indonesia
1622	Eendracht	Indonesia
1622	Bruinvvis	Indonesia
1624	Trouw	Indonesia
1625	Griffon	Indonesia
1627	Bantam	Indonesia
1628	Haring	Mynmar
1628	Haan	Indonesia
1629	Vianen	Indonesia
1630	Kameel	Indonesia
1630	Walchern	Indonesia
1630	Oostzaneen	Indonesia

Tahun	Kapal / Tapak	Perairan	Japan
1632	Nijmagen	Indonesia	1632
1633	Breedam	Indonesia	1633
1633	Schhiedam	Indonesia	1633
1633	Delfshaven	Indonesia	1633
1634	Gouden Leeuw	Indonesia	1634
1636	Weirengen	Malaysia	1636
1636	Keizerin	Vietnam	1636
1637	Prins Willem	Indonesia	1637
1638	De Goede Hoop	Indonesia	1638
1638	Rijnsburg	Filipina	1638
1641	Utrecht	Indonesia	1641
1642	Franeker	Malaysia	1642
1642	Maan	Indonesia	1642
1642	Maastricht	Indonesia	1642
1642	Hollandia	—	1642
1643	Otter	Indonesia	1643
1645	Roek	Indonesia	1645
1646	Frederik Hendrik	Indonesia	1646
1647	Valkenburg	Indonesia	1647
1647	Amboina	Indonesia	1647
1648	Frederick Hendrick	Indonesia	1648
1650	Aagterkerke	Indonesia	1650
1650	Bergen op Zoom	Indonesia	1650
1650	Juffer	Indonesia	1650
1650	Luipaard	Indonesia	1650
1650	Tijger	Indonesia	1650
1653	Zeemeeuw	Indonesia	1653
1653	Delfshaven	Indonesia	1653
1653	Smient	Laut China Selatan	1653
1654	Utrecht	Laut China Selatan	1654
1654	Goede Hoop	Indonesia	1654
1656	Makreel	Indonesia	1656
1656	Haring	Indonesia	1656
1656	Hulst	Indonesia	1656
1657	Lillo	Indonesia	1657
1657	Zwarte Vos	Kamboja	1657
1658	Windhond	Indonesia	1658
1658	Bruinvvis	Filipina	1658
1659	Gleemuiden	Laut China Selatan	1659

Tahun	Kapal / Tapak	Perairan
1659	Zwarte Bull	Laut China Selatan
1659	Wachter	Indonesia
1660	Boterbloem	Indonesia
1661	Koning David	Mynmar
1661	Haas	Indonesia
1661	Kortehoef	Laut China Selatan
1661	Weesp	Mynmar
1663	'S Graveland	Laut China Selatan
1663	Wapen Van Zeeland	Indonesia
1663	Walvis	Indonesia
1663	Kortenhoef	Laut China Selatan
1663	Griffioen	—
1664	Leeuwin	Indonesia
1665	Nachtegaal	Indonesia
1666	Hasselt	Mynmar
1666	Rjinland	—
1668	Zierikzee	Indonesia
1668	Geit	Indonesia
1668	Purmerland	—
1670	Hoogkarspel	Vietnam
1670	Diemereer	Indonesia
1670	Vredenburg	Malaysia
1670	Nieuwendam	Indonesia
1670	Kaneelboom	Indonesi - India
1671	Schermer	Indonesia
1672	Waterhoen	Indonesia
1673	Stompneus	Indonesia
1674	Gouden Leeuw	Vietnam
1677	Sticht Van Utrecht	Indonesia
1677	Damiate	Indonesia
1677	Pagadet	Indonesia
1677	Uitdam	Indonesia
1681	Den Briel	Mynmar
1682	Huis Te Velsen	Indonesia
1682	Gooiland	Indonesia
1683	Huis Te Noordwijk	Indonesia
1684	Gele Beer	Indonesia
1684	Huis Te Kleef	Indonesia
1684	Bode	Indonesia

Tahun	Kapal / Tapak	Perairan
1685	Aaedenburg	Indonesia
1686	Kroonvogel	Indonesia
1686	Prins Willem Hendrik	Indonesia
1689	Hendrik Maurits	Indonesia
1689	Wavern	Indonesia
1690	Canton	Laut China Selatan
1690	Zijpe	Indonesia
1697	Westbroek	Indonesia
1697	Kers	Indonesia - Afrika Selatan
1697	Huis Te Zilverstein	Indonesia
1697	Bronstede	Indonesia
1698	Honselaarsdijk	Indonesia
1699	Goudestein	Thailand
1700	Voetboog	Indonesia
1700	Schellag	Indonesia
1701-1800		
1701	Boor	Indonesia - Afrika Selatan
1702	Bambeek	Malaysia
1703	Moerkapelle	Indonesia
1708	Monster	Laut China Selatan
1709	Kattendjik	Indonesia
1711	Theeboom	Indonesia
1714	Arion	Laut China Selatan
1718	Slot Van Kapelle	Laut China Selatan
1718	Donkervleit	Indonesia
1719	Oegstgeest	Indonesia
1719	Catharina	Laut China Selatan
1720	Gelukkig Uur	Indonesia
1722	Bleijenburg	Indonesia - Afrika Selatan
1724	Appollonia	Laut China Selatan
1724	Fortuin	Indonesia - Afrika Selatan
1726	Aagtekerke	Indonesia - Afrika Selatan
1727	Velserbeek	Indonesia - India
1727	Risdam	Malaysia
1728	Ouwerkerk	Indonesia
1730	Noordbeck	Indonesia
1731	Stadhuis Van Delft	Indonesia

Tahun	Kapal / Tapak	Perairan
1731	Knapenburg	Laut China Selatan
1733	Margareta	—
1734	Groet	—
1734	Rijksdorp	Indonesia
1735	Wendela	Indonesia
1737	Susanna	Indonesia
1739	Kerkzicht	Indonesia - Afrika Selatan
1739	Klarabek	Indonesia - Afrika Selatan
1739	Sint Laurens	Indonesia - Afrika Selatan
1739	Kasteel Vam Tilburg	Indonesia - Afrika Selatan
1739	Venenburg	Indonesia - Afrika Selatan
1740	Langewijk	Indonesia - Afrika Selatan
1740	Spiering	Indonesia
1740	Valkenisse	Indonesia
1741	Steenhoven	Indonesia
1741	Hilversbeek	Indonesia
1744	Kasteel Van Woerden	Indonesia
1744	Verwachting	Laut China Selatan
1744	Strijen	Indonesia - Afrika Selatan
1745	Heuvel	Indonesia - Afrika Selatan
1746	Nieuwland	Indonesia - Afrika Selatan
1746	Nieuw Vijvervreugd	Indonesia
1746	Hofwegen	Indonesia
1747	Domburg	Indonesia - Afrika Selatan
1747	Vrijheid	Indonesia - Afrika Selatan
1747	Rooswijk	Indonesia - Afrika Selatan
1748	Rsseveen	Indonesia
1748	Nieuwerkerk	Indonesia
1748	Schellagh	Indonesia
1748	Maarsseveen	Indonesia
1748	Huis Te Persjin	Laut China Selatan
1748	Leeuwerik	Indonesia
1751	Hogersmilde	India - Indonesia
1752	Geldermalsen	Indonesia
1752	Schakenbos	Indonesia
1756	Diemen	Indonesia
1756	Luchtenburg	Indonesia - Afrika Selatan
1756	Persijnenburg	Indonesia - Afrika Selatan
1758	De Drie Heuvelen	Indonesia

Tahun	Kapal / Tapak	Perairan
1761	Kleverskerke	Indonesia
1763	Hercules	Indonesia
1763	Bronstee	Indonesia - Afrika Selatan
1764	Radermacher	Indonesia - Afrika Selatan
1764	Sloterdjik	Indonesia - Afrika Selatan
1764	Zeelelie	Indonesia
1765	Oosterbeek	Indonesia
1765	Pijlswaart	Indonesia
1766	Giessenburg	Indonesia
1766	Lindehof	Indonesia
1768	Vredenhof	Laut China Selatan
1768	Zonnestein	Indonesia - Afrika Selatan
1769	Nijenborg	Indonesia - Afrika Selatan
1770	Vrouwe Petronella Maria	Indonesia - Afrika Selatan
1770	Ganzenhoef	Laut China Selatan
1772	Rjinsburg	Laut China Selatan
1773	Vrouwe Margaretha Maria	Indonesia - India
1778	Eendracht	Indonesia - Afrika Selatan
1783	Compagnies Welvaren	Indonesia - Sri Lanka
1784	Harmone	Indonesia - Afrika Selatan
1784	Bredenhof	Indonesia - Afrika Selatan
1784	Overduin	Indonesia - Afrika Selatan
1784	Dolfijn	Indonesia
1784	Europa	Indonesia
1785	Zeeduin	Indonesia - Afrika Selatan
1786	Vrede En Vrijheid	Indonesia - Afrika Selatan
1788	Middlewijk	Filipina
1788	Admiraal de Sufferen	Laut China Selatan
1789	Jonge Frank	Indonesia
1789	Rotterdams Welvaren	Indonesia - Afrika Selatan
1790	Canton	Laut China Selatan
1790	Slot Ter Hoge	Indonesia - Afrika Selatan
1792	Gouverneur Falck	Indonesia - Afrika Selatan
1792	Barbestein	Indonesia - Afrika Selatan
1793	Demerary	Indonesia - Afrika Selatan
1794	Indus	Indonesia
1796	Hertog Van Brunswijk	Indonesia
1796	Draak	Indonesia

Rujukan

- Baszley Bee B. Basrah Bee. 1999. Arkeologi Maritim Asia Tengara: Perkembangan dan Permasalahan. Tesis Sarjana Persuratan. Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Baszley Bee B. Basrah Bee. 2000. Sejarah dan Pola Kekerapan Kapal Karam di Asia Tenggara antara tahun 1501-1900 Masihi. *MANU*. 4.
- Bruin, J.R. (et al) (eds). 1987. *Dutch Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*. 1-3. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Dutch East India Company Wrecks. <http://www.aair17.ukgateway.net/vocwrecks.htm> (atas talian 25/10/2002).
- Padfield, Peter. 1999. *Maritime Supremacy and the Opening of the Western Mind*. New York: Overlook Press.
- Paine, Lincoln. 1997. *Ships of the World: An Historical Encyclopedia*. London: Conway Maritime Press.
- Pickford, Nigel. 1994. *The Atlas of Ship Wrecks and Treasure*. London: Dorling Kindersley Ltd.
- TANAP: Verenigde Oost-Indische Compagnie - VOC. http://195.169.26.8/content/voc/organization/organization_intro.htm (atas talian - 1/11/2002).
- VOC Shipwrecks. <http://www.vocshipwrecks.com> (atas talian - 21/10/2002).
- VOC Links. http://www.londoh.com/voc_links.htm (atas talian - 21/10/2002).
- Winklareth, R.J. 2000. *Naval Shipbuilders of the World*. London: Chatham Publishing.