

Sekilas Sejarah Kapal Karam di Pulau Labuan, 1895-1983

A Glimpse into the History of Shipwrecks on Labuan Island, 1895-1983

Baszley Bee Basrah Bee^{1*}, Ismail Ali² & Zainuddin Baco³

^{1,2&3}Pusat Penyelidikan Ekonomi Biru dan Keselamatan Maritim, Universiti Malaysia Sabah

*Corresponding author: baszley@ums.edu.my

Abstrak

Kajian ini membincangkan sejarah kapal karam yang berlaku di perairan Pulau Labuan antara tahun 1895 hingga 1983. Pada tempoh lapan dekad ini hanya lapan insiden kapal karam yang berlaku yang melibatkan kapal dagang dan kapal perang. Metodologi kajian menggunakan pendekatan penelitian sumber arkib dan pengkalan data atas talian yang memberikan data primer berkaitan carta hidrografi, rekod nautikal, laporan *admiralty* dan berita berkaitan insiden kapal karam. Dapatan kajian mendapati jumlah yang amat sedikit berkaitan dengan insiden kapal karam adalah disebabkan kerana perairan Labuan telah dicartakan seawal tahun 1779 dan selamat dilalui. Atas kelebihan inilah, British berkeyakinan pulau ini sesuai dibangunkan sebagai pelabuhan persinggahan untuk bekalan arang batu, pemantauan aktiviti maritim di Laut China Selatan dan pelabuhan perlindungan untuk kapal yang menghadapi masalah teknikal dan mangsa kapal karam rantau ini. Justeru, perairan Labuan ialah laluan maritim yang selamat. Walau bagaimanapun, kelalaian manusia, kehilangan-upaya kapal dan peperangan menjadi faktor kepada berlakunya lapan tragedi kapal karam.

Kata kunci: Kapal karam, sejarah maritim, Pulau Labuan, Laut China Selatan

Abstract

This study examines the history of shipwrecks that occurred in the waters surrounding Labuan Island between 1895 and 1983. Over this eight-decade period, only eight shipwreck incidents were recorded, involving both merchant and military vessels. The research methodology adopted an archival analysis approach, utilizing online databases to access primary data related to hydrographic charts, nautical records, admiralty reports, and news articles on shipwreck events. The findings indicate that the relatively low number of shipwrecks can be attributed to the waters around Labuan having been charted as early as 1779, rendering them safe for navigation. Due to this strategic advantage, the British deemed the island well-suited for development as a coaling station, a monitoring hub for maritime activities in the South China Sea, and a safe harbor for ships experiencing technical difficulties, as well as for shipwreck victims in the region. Thus, Labuan's waters have long been considered a secure maritime route. However, human error, vessel failure, and warfare contributed to the occurrence of these eight shipwreck tragedies.

Keywords: Shipwreck, maritime history, Labuan Island, South China Sea

Pengenalan

Pulau Labuan telah menjadi pilihan kerajaan British sebagai Koloni Mahkota pada tahun 1846 kerana lokasinya yang strategik di laluan perdagangan maritim antara rantau Asia Timur dan rantau Hindia Timur. Begitu juga kerana potensinya sebagai pangkalan tentera laut British untuk mengekang aktiviti perlanunan di perairan Laut China Selatan dan Laut Sulu (Tarling 1978; Willmott 2009). Pemerolehan pulau ini melalui perjanjian penyerahan pada 18 Disember 1945 oleh Sultan Brunei sebagai imbalan untuk British membantu kesultanan ini dalam membentaras kegiatan perlanunan di perairan utara Borneo dan perlindungan dari ancaman politik kesultanan Sulu (Singh 1984). Keperluan pemerolehan pulau ini juga didorong oleh tuntutan ekonomi, seperti dijelaskan oleh Wright (1988) berikutan dengan penemuan mendapan arang batu yang besar di pulau tersebut adalah amat penting untuk British mempunyai sumber bahan api untuk kapal wap mereka dalam laluan maritim di Laut China Selatan. Hal ini turut didorong dengan meningkatnya jumlah kapal wap yang digunakan dalam aktiviti perkapalan dan perdagangan di Asia Tenggara (Tregonning 1965; Niew 1969; Headrick 1981). Sebagai memudahkan pengangkutan arang batu dan memenuhi keperluan kapal wap yang singgah, pelbagai infrastruktur telah dirancang dan dibina di Labuan, termasuk dermaga, gudang dan kemudahan pemunggahan kargo (Ooi 1963; Warren 1981). Stesen arang batu di pelabuhan Victoria telah dibina untuk membekalkan arang batu kepada kapal wap yang singgah, dengan kualiti dan kuantiti yang terjamin (Baring-Gould & Bampfylde 1909). Pada masa kemuncaknya, pelabuhan ini telah berjaya menarik lebih 100 buah kapal wap untuk singgah setiap bulan, menjadikannya salah satu pelabuhan terpenting di rantau Asia Tenggara (Tate 1989).

Kolonisasi Pulau Labuan dan fungsinya sebagai pembekal arang batu telah memberi British kelebihan strategik dan ekonomi di rantau ini. Penguasaan sumber alam ini telah membolehkan British mengawal aktiviti pelayaran dan perdagangan, serta mengukuhkan kedudukan mereka berbanding kuasa kolonial lain seperti Belanda (Tarling 1978). Pada masa yang sama dengan adanya pangkalan tentera laut British yang tetap di pulau ini telah melancarkan usaha campur tangan dalam hal ehwal politik di Borneo dan mengawal kawasan sekitarnya (Singh 1984).

Selain daripada kepentingan strategik dan ekonomi sebagai pangkalan tentera laut dan pembekal arang batu, Pulau Labuan juga telah memainkan peranan yang penting sebagai tempat perlindungan sementara atau *harbour refuge* bagi mangsa kapal karam di Laut China Selatan pada kurun ke-19 (*The Economist* 16/6/1860; Osborn 1974). Kedudukan geografinya yang strategik di laluan pelayaran sibuk antara Asia Tenggara dan China, serta infrastruktur pelabuhan yang baik, menjadikan Labuan sebagai destinasi yang sesuai untuk kapal yang mengalami kerosakan atau karam untuk mendapatkan bantuan dan perlindungan. Sebagai tanah koloni British, Labuan mempunyai kemudahan seperti hospital, rumah rehat dan kemudahan komunikasi yang dapat membantu mangsa kapal karam mendapatkan rawatan dan menghubungi saudara mara atau syarikat perkapalan mereka (Ooi 1963).

Kewujudan pelabuhan British di Pulau Labuan banyak dipengaruhi oleh keberadaan Laut China Selatan sebagai zon pelayaran berbahaya akan tetapi pada masa yang sama menjadi salah satu laluan pelayaran yang paling sibuk di dunia pada kurun ke-19, menghubungkan pelabuhan utama di China, Asia Tenggara dan India (Tagliacozzo 2005). Perairan ini menjadi kawasan yang berbahaya untuk pelayaran kerana faktor cuaca yang tidak menentu, terumbu karang dan bebatuan yang tersembunyi di bawah permukaan laut dan ancaman lanun (Warren 1981). Kapal layar dan kapal wap yang belayar di laluan ini sering kali menghadapi risiko kerosakan, terkandas melanggar beting pasir atau karam diakibatkan terlanggar bebatuan atau dirompak, terutamanya semasa musim monsun (Ke 2006).

Menurut rekod British pada tahun 1860-an, sekurang-kurangnya 30 buah kapal telah karam atau hilang di perairan Laut China Selatan termasuk di perairan utara Borneo setiap

tahun. Insiden nahas kapal ini diakibatkan oleh ribut taufan, pelanggaran dengan terumbu karang atau serangan lanun (Tate 1989). Mangsa kapal karam ini termasuk anak kapal dan penumpang adalah dari pelbagai negara, termasuk Britain, Belanda, China dan tempatan (Wright 1988). Antaranya ialah mangsa nahas kapal *SS Fiery Cross* yang karam di kepulauan Spratly pada 4 Mei 1860 semasa perjalanannya dari Liverpool ke Hong Kong. Para penumpangnya telah diselamatkan oleh *SS Nankin* dan telah dibawa ke Labuan (*The London and China Telegraph* 23/7/1860). *SS Abana* pada tahun 1898 telah karam di luar perairan Labuan (*The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* 15/12/1898) dan *SS Adelheid* 24 Julai 1902 yang terkandas dan karam di Terumbu Luconia. Nahkoda dan anak kapal yang terselamat telah dibawa ke Labuan (*The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* 28/7/1902).

Selain itu, Pulau Labuan sering kali menjadi tempat persinggahan bagi kapal yang rosak atau terkandas di perairan kepulauan Spratly dan utara Borneo untuk mendapatkan pembaikan dan bekalan. Pada tahun 1860-an, sebuah rumah api juga telah dibina di Labuan untuk membantu kapal navigasi di kawasan sekitar, terutamanya pada waktu malam atau cuaca yang buruk (Baring-Gould & Bampfylde 1909; Tate 1989). Begitu juga, pelabuhan Victoria berfungsi sebagai pelabuhan perlindungan sementara bagi mangsa kapal yang diserang oleh lanun atau perompak di Laut China Selatan. Pada tahun 1862, sebuah kapal wap British, *SS Vixen*, telah diserang oleh sekumpulan lanun di perairan Sulu dan sebahagian daripada anak kapalnya telah diculik (Warren 1981). Mereka yang terselamat telah dibawa ke Labuan untuk mendapatkan rawatan dan bantuan sebelum dibawa pulang ke Hong Kong (Singh 1984). Konsul British yang ditempatkan di Labuan juga memainkan peranan yang penting dalam membantu mangsa kapal karam atau diserang lanun di rantau ini. Konsul juga berperanan sebagai wakil kerajaan British untuk menyediakan bantuan konsular, menyelaraskan operasi menyelamatkan dan berunding dengan kerajaan tempatan atau syarikat perkapalan untuk pampasan atau tuntutan insurans (Wright 1988).

Contohnya, pada tahun 1884, sebuah kapal layar British, *Nisero* yang telah karam di perairan Borneo Utara akibat ribut. Konsul British di Pulau Labuan telah membantu menyelaraskan operasi menyelamatkan dan menyediakan bantuan kepada anak kapal yang terselamat, termasuk pengangkutan pulang ke pangkalan mereka di Singapura (Tregonning 1965). Konsul juga telah berunding dengan syarikat insurans untuk memastikan pampasan yang adil diberikan kepada keluarga anak kapal yang terkorban (Ooi 1963).

Namun, peranan Pulau Labuan sebagai tempat pelabuhan perlindungan sementara bagi mangsa kapal karam juga telah membawa kesan ke atas masyarakat tempatan di pulau tersebut. Penduduk tempatan, terutamanya masyarakat Melayu dan Bajau, sering kali terlibat dalam operasi menyelamatkan dan menyediakan bantuan kepada mangsa kapal karam (Ke 2006). Mereka juga berperanan sebagai pemberi maklumat kepada pihak berkuasa British mengenai kemalangan kapal di perairan Labuan (Tate 1989). Walau bagaimanapun, kehadiran mangsa kapal karam juga kadangkala menimbulkan masalah sosial dan budaya di Labuan. Terdapat kes yang melibatkan mangsa kapal karam terlibat dalam perselisihan dengan penduduk tempatan atau melanggar norma budaya setempat (Warren 1981). Pihak berkuasa British terpaksa campur tangan untuk menjaga keamanan dan menyelesaikan konflik yang timbul (Wright 1988). Justeru itu, setiap insiden nahas kapal yang berlaku mempunyai hubungan sejarah maritim yang signifikan dengan peranan pulau ini sebagai pusat perlindungan bagi mangsa kapal karam dari semua arah yang melayari Laut China Selatan (Egerton 1858).

Sebagai pelabuhan yang dirancang dapat merealisasikan keperluan maritim British di Laut China Selatan, sifat semulajadi perairan Pulau Labuan adalah penentu kepada kejayaannya. Sesebuah kawasan perairan hanya selamat untuk dilalui oleh pelbagai jenis kapal dengan adanya maklumat hidrografi yang lengkap. Justeru, adalah penting penerbitan carta pelayaran yang berterusan dilakukan sebagai panduan khususnya untuk kapal-kapal yang

singghah di pelabuhan Victoria. Pemetaan maritim terawal pulau ini telah dilakukan oleh Petrus Plancius pada tahun 1594 dengan merujuknya sebagai *Tigao* (Suarez 1999, 173). Namun peta yang dihasilkan oleh Alexander Darymple pada tahun 1779 (CPL GE DD-2987 (7575)) baharulah mempunyai sedikit maklumat hidrografi disertakan. Kerja-kerja survei hidrografi giat dilakukan oleh British seawal tahun 1844 oleh Captain Drinkwater Bethune and Captain Edward Belcher. Hasil dari kerja pengukuran kedalaman perairan pulau ini telah diterbitkan pada tahun 1846 (HC000737) dan dikemas kini secara berterusan antara tahun 1847 hingga 1911 hingga terhasil carta hidrografi yang lengkap pada tahun 1929 (C6112_02; No. 2394). Pemetaan hidrografi yang dilakukan ini telah berjaya mengenalpasti laluan yang selamat melintasi perairan barat pulau ini. Begitu juga laluan menuju ke pelabuhan Victoria yang terletak di tenggara pulau ini mengadap teluk Brunei yang terselindung di sebelah tenggara. Inilah faktor utama mengapa hanya lima buah kapal yang telah karam di perairan pulau ini dalam lingkungan 3 batu nautika dalam tempoh lapan dekad.

Objektif Kajian

Kajian ini adalah bertujuan membincangkan sejarah kapal karam yang melibatkan insiden nahas kapal dalam pelbagai bentuk yang berlaku di sekitar perairan Labuan, Perairan Wilayah Maritim Malaysia dan Perairan Zon Eksklusif Ekonomi Malaysia (EEZ) antara tahun 1895 hingga 1983. Kajian ini turut menjelaskan selama tempoh 88 tahun, setiap nahas kapal yang berlaku melibatkan jenis kapal yang berbeza dengan taburan dan faktor penyebab berlakunya insiden menunjukkan signifikan bersejarah kepada sejarah maritim pulau ini.

Metodologi Kajian

Justeru kajian dibahagikan kepada tiga kawasan geopolitik sempadan maritim, iaitu lingkungan tiga batu nautika meliputi perairan Labuan, 12 batu nautika (Perairan Wilayah Maritim Malaysia) sehingga 200 batu nautika (Perairan EEZ Malaysia). Manakala perbincangan mengenai insiden nahas kapal di tiga kawasan tersebut adalah secara naratif kronologikal. Analisis frekuensi kekerapan, taburan dan punca berlakunya insiden nahas kapal dilakukan berdasarkan perbandingan data kualitatif dari sumber primer seperti carta hidrografi, rekod nautikal, laporan *admiralty* dan surat khabar.

Sorotan Literatur

Kajian lepas mengenai nahas kapal dalam pelbagai bentuk insiden kapal karam di Laut China Selatan terbahagi kepada perspektif sejarah maritim dan arkeologi maritim. Dari kedua perspektif ini skop kajian ini dapat dibahagikan kepada sejarah karam sesebuah kapal dan kajian ekskavasi arkeologi tapak kapal karam. Berbanding dengan kajian dan penulisan berkaitan dengan ekskavasi arkeologi tapak kapal karam, sejarah berlakunya insiden nahas sama ada karam atau terkandas sesebuah kapal hanya bersifat sisipan naratif yang berfungsi sebagai bukti atau sandaran kepada hujah yang lebih besar seperti dalam perbincangan mengenai isu pertikaian tuntutan wilayah maritim dan fitur marin di kepulauan Paracel dan kepulauan Spratly.

Seperti dalam naratif yang menyebut aktiviti penjarahan oleh nelayan China dari Hoihow di Pulau Hainan ke atas dua kapal karam di perairan kepulauan Paracel iaitu *Bellona* (1895) dan *Imegu Maru* (1896) oleh (Chemillier-Gendreau 2000). Begitu juga naratif toponimi fitur marin seperti kumpulan beting, terumbu dan bebatuan di kepulauan kecil Amphitrite di bahagian utara kepulauan Paracel sempena tapak kapal karam *Amphitrite* yang karam di kawasan ini pada tahun 1698 (Billo & Jing Huang 2014). Naratif yang agak menonjol

kerkaitan sejarah kapal karam di Laut China Selatan ialah eksploitasi fakta sejarah oleh Vietnam dalam menuntut kepulauan Paracel dan kepulauan Spratly yang mengaitkan peranan Dinasti Nguyen (1558–1777 dan 1780–1802) dalam memberi bantuan kepada mangsa-mangsa kapal karam. Begitu juga dengan memberi surat kebenaran diRaja kepada armada nelayan tempatan dari pulau Hoang Sa dan Bac Hai untuk mensalvaj kargo kapal-kapal yang karam di kawasan kepulauan Paracel bagi pihak kerajaan Nguyen (Hayton 2014; Nha Nguyen & Thanh Hai 2017; Nguyen Nha 2019).

Dalam konteks kajian dan penulisan mengenai insiden nahas kapal dan tapak kapal karam di Pulau Labuan, tidak banyak dilakukan selain dari maklumat-maklumat dalam media sosial, suratkhbar, risalah pelancongan dan laman sesawang berkaitan dengan kawasan pelancongan dan aktiviti penyelaman skuba di pulau ini. Insiden nahas bersejarah ini pertama kali dinyatakan pada tahun 1958 oleh Hall (1958) dalam bukunya bertajuk *Labuan Story: Memoirs of a Small Island*. Sebuah kajian peringkat sarjana oleh Nazli (2001) berkaitan pulau ini sebagai pelabuhan terancang antara tahun 1846 hingga 1963 ada menyatakan salah satu fungsi pelabuhan Victoria adalah sebagai pelabuhan perlindungan untuk para pedagang British yang menggunakan laluan maritim Laut China Selatan. Namun, pengkaji tidak menyatakan secara khusus pelabuhan perlindungan untuk tujuan tertentu selain dari kecemasan maritim. Pengkaji tidak menyatakan sebarang bentuk insiden kecemasan ataupun insiden nahas kapal.

Hanya sebuah kajian dan penulisan yang menonjol sebagai sebuah kajian khusus mengenai sejarah kapal dan tragedi karamnya kapal wap kargo *SS Saint Pancras* dalam konteks sebuah kapal. Kapal wap ini telah karam pada 13/6/1895 di kawasan Peramatang Semarang, di sempadan 12 batu nautika Perairan Wilayah Maritim Malaysia dengan Perairan EEZ Malaysia. Dua buah penulisan dalam bentuk bab buku telah diterbitkan berkaitan dengan kajian *SS Saint Pancras* (Baszley 2013; Baszley 2018) dan sebuah kertas seminar yang dibentang dalam Bicara Muzium pada tahun 2022 yang dianjurkan oleh Jabatan Muzium Malaysia Cawangan Labuan. Penulisan terkini mengenai keberadaan tapak kapal karam di Labuan adalah dalam bentuk bab buku oleh Ruzairy (2021) yang membincangkan aktiviti penjarahan ke atas bangkai kapal *USS Salute*.

Justeru, kajian yang dilakukan ini merupakan sebuah penelitian sejarah maritim yang menyentuh semua kapal karam di perairan Pulau Labuan. Penulisan yang dihasilkan dari kajian ini bukan sahaja terkini dan bersifat naratif mengenai peristiwa kapal karam di pulau ini juga analisis ringkas mengenai taburan dan faktor penyebab berlakunya nahas kapal.

Laut China Selatan Sebagai Laluan Maritim yang Merbahaya

Perairan kepulauan Spratly berhampiran dengan pantai baratlaut dan utara Borneo merupakan zon pelayaran paling berbahaya di Laut China Selatan yang dicartakan sebagai “*Dangerous Ground*” oleh para pelayar Eropah sejak kurun ke-18 (Hayton 2014). Faktor geografi, cuaca dan keupayaan manusia menjadikan perairan memberi cabaran besar kepada pelayaran dan keselamatan kapal, terutamanya kapal wap yang semakin banyak digunakan dalam perdagangan dan pengangkutan pada kurun ke-19. Faktor inilah juga yang menjadi faktor kepada berlakunya nahas kapal berlaku. Dalam konteks sejarah maritim Pulau Labuan, laluan ke atau dari pelabuhan-pelabuhan di Vietnam, China, Jepun dan Korea yang menuju ke pelabuhan Victoria tidak dapat mengelakan laluan di sekitar kepulauan ini.

Bahaya Geografi: Bebatuan, Beting Pasir dan Terumbu Karang

Salah satu ciri geografi yang paling berbahaya di kawasan kepulauan Spratly ialah kehadiran ribuan bebatuan, beting pasir dan terumbu karang. Fitur marin ini yang kecil, berada di bawah permukaan laut dan sukar dikesan, terutamanya pada waktu malam atau cuaca yang buruk (Gupta & Gupta 2006; Wang 2008). Kedudukan beting pasir pula sering berubah akibat arus

dan pasang surut, menjadikannya sukar untuk dipetakan dengan tepat (Chiang 1978). Meskipun peta hidrografi yang mencatatkan fitur-fitur marin utama di kepulauan Spratly telah mula dihasilkan pada tahun 1821 oleh J.W. Norie dan J. Horsburgh (Lai Yew Meng et al. 2021) namun kerja-kerja survei masih diteruskan oleh pihak British dan Amerika Syarikat sehingga akhir kurun ke-19 (Nancox & Prescott 1999). Kekurangan carta pelayaran yang lengkap mengandungi maklumat hidrografi sebelum akhir kurun ke-19 menyebabkan menjadikan pelayaran di melintasi perairan ini berisiko tinggi untuk mengalami nahas maritim seperti karam atau terkandas. Kelalaian manusia dalam pengiraan kedudukan atau haluan kapal boleh menyebabkan kapal terkandas atau karam (Murray 1987). Contohnya, pada November 1874, kapal SS *Nil* telah karam di Bombay Shoal selepas nakhoda tersalah menganggarkan kedudukan kapal yang mengorbankan 18 anak kapal (*The Nautical Magazine* 1848; *The Straits Times* 1874). SS *Douglas* karam pada 17 Julai 1869 selepas melanggar batu karang di Kepulauan Spratly, mengorbankan 21 orang anak kapal (*The Singapore Daily Times* 26 July 1869). Kapal SS *Condor* pula hilang di kawasan yang sama pada Januari 1885 semasa dalam pelayaran dari Singapura ke Hong Kong, bersama 85 orang penumpang dan anak kapal (*The Straits Times* 16 February 1885). Manakala pada kurun ke-20, kapal SS *Seirstad* pula karam pada 28 November 1909 di Terumbu Kingston, mengorbankan 169 orang penumpang dan anak kapal, kebanyakannya buruh Cina yang dalam pelayaran dari Swatow ke Singapura (*The Straits Times* 2 December 1909). Begitu juga kapal SS *Hong Moh* karam pada 3 Mac 1921 di Terumbu Ardasier akibat kebocoran, menenggelamkan 900 orang penumpang Cina yang dalam pelayaran dari Hong Kong ke Singapura (*The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* 12 March 1921). Kedua-dua kemalangan maritim ini menunjukkan skala kehilangan nyawa yang besar akibat belayar di kawasan ‘*dangerous ground*’.

Bahaya Cuaca: Ribut Taufan dan Monsun

Laut China Selatan terkenal dengan cuaca yang tidak menentu dan ekstrem, terutamanya semasa musim monsun. Dari bulan November hingga Mac, angin monsun timur laut bertiup dari China ke arah Borneo, membawa hujan lebat, ombak besar dan arus deras yang boleh menolak kapal ke luar laluan atau membalikkannya (Wang 2008). Dari bulan Mei hingga September pula, angin monsun barat daya dari Lautan Hindi membawa cuaca panas dan lembap, serta ribut petir dan taufan yang kerap (Gupta & Gupta 2006). Ribut taufan atau siklon tropika merupakan ancaman cuaca yang paling dahsyat kepada pelayaran di Laut China Selatan (Ke 2006; Bateman & Emmers 2008). Contohnya, pada Oktober 1831, ribut taufan telah menenggelamkan lebih 50 buah kapal dan mengorbankan ratusan nyawa di perairan Macao dan Hong Kong (*The Canton Register* 25 October 1831). Kapal wap SS *Bokhara* yang membawa 125 orang penumpang dan anak kapal pula telah karam pada 10 Oktober 1892 selepas terbalik akibat cuaca ribut di selatan kepulauan Spratly, ketika dalam pelayaran dari Shanghai ke Hong Kong (*The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* 25 October 1831). Ditambah dengan kelemahan sistem ramalan atau amaran cuaca sebelum kurun ke-19 menjadikan kapal sentiasa berisiko berhadapan dengan ribut taufan. Walaupun nakhoda yang berpengalaman dapat mengesan tanda-tanda awal taufan, seperti penurunan tekanan udara atau perubahan arah angin, tindakan mengelak sering kali terhalang oleh kekurangan ruang atau masa (*The Nautical Magazine and Naval Chronicle for* 1857). Kerosakan pada layar, dek atau enjin akibat ribut juga boleh melumpuhkan kapal dan memerangkapnya dalam bahaya cuaca yang berpanjangan (*The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* 1 November 1866).

Bahaya Pelayaran: Kekurangan Infrastruktur dan Peralatan

Kesukaran pelayaran di Laut China Selatan pada kurun ke-19 juga disebabkan oleh kekurangan infrastruktur dan peralatan yang mencukupi. Walaupun laluan utama antara China, Singapura dan India mempunyai beberapa rumah api dan stesen isyarat, kebanyakan perairan di sekitar

Borneo, Filipina dan Vietnam masih gelap dan tidak dipetakan dengan baik (Tagliacozzo 2005). Kapal yang berlayar di kawasan ini terpaksa bergantung sepenuhnya kepada kemahiran nakhoda dan jurumudi untuk mengelak bahaya yang tidak diketahui (Baring-Gould & Bampfylde 1909).

Peralatan navigasi seperti kompas magnet, sekstan dan log garis yang digunakan pada masa itu juga kurang tepat dan boleh terjejas oleh gangguan cuaca atau medan magnetik (Khalid 2010). Kesilapan dalam membaca atau mentafsir alat ini boleh membawa kapal tersasar dari laluan selamat dan terdedah kepada bahaya seperti batu karang atau perlanggaran (MacGregor 1984). Contohnya, pada Oktober 1841, kapal layar British *HMS Phoenix* telah karam berhampiran Pulau Condore selepas nakhoda silap mentafsir aliran arus, mengorbankan lebih 200 orang (*The Nautical Magazine* 1842).

Kekurangan kemudahan dermaga kering dan pembaikan di sepanjang laluan Laut China Selatan juga meningkatkan risiko kerosakan atau kegagalan kapal, terutamanya bagi kapal wap yang memerlukan penyelenggaraan dandang stim dan enjin secara berkala (Song 1984). Kapal yang mengalami masalah mekanikal di tengah lautan terpaksa bergantung kepada bantuan daripada kapal lain atau berusaha belayar ke pelabuhan terdekat dengan apa-apa cara sekalipun, yang boleh membahayakan keselamatan mereka (Wright 1988).

Bahaya Manusia: Aktiviti Perlanunan

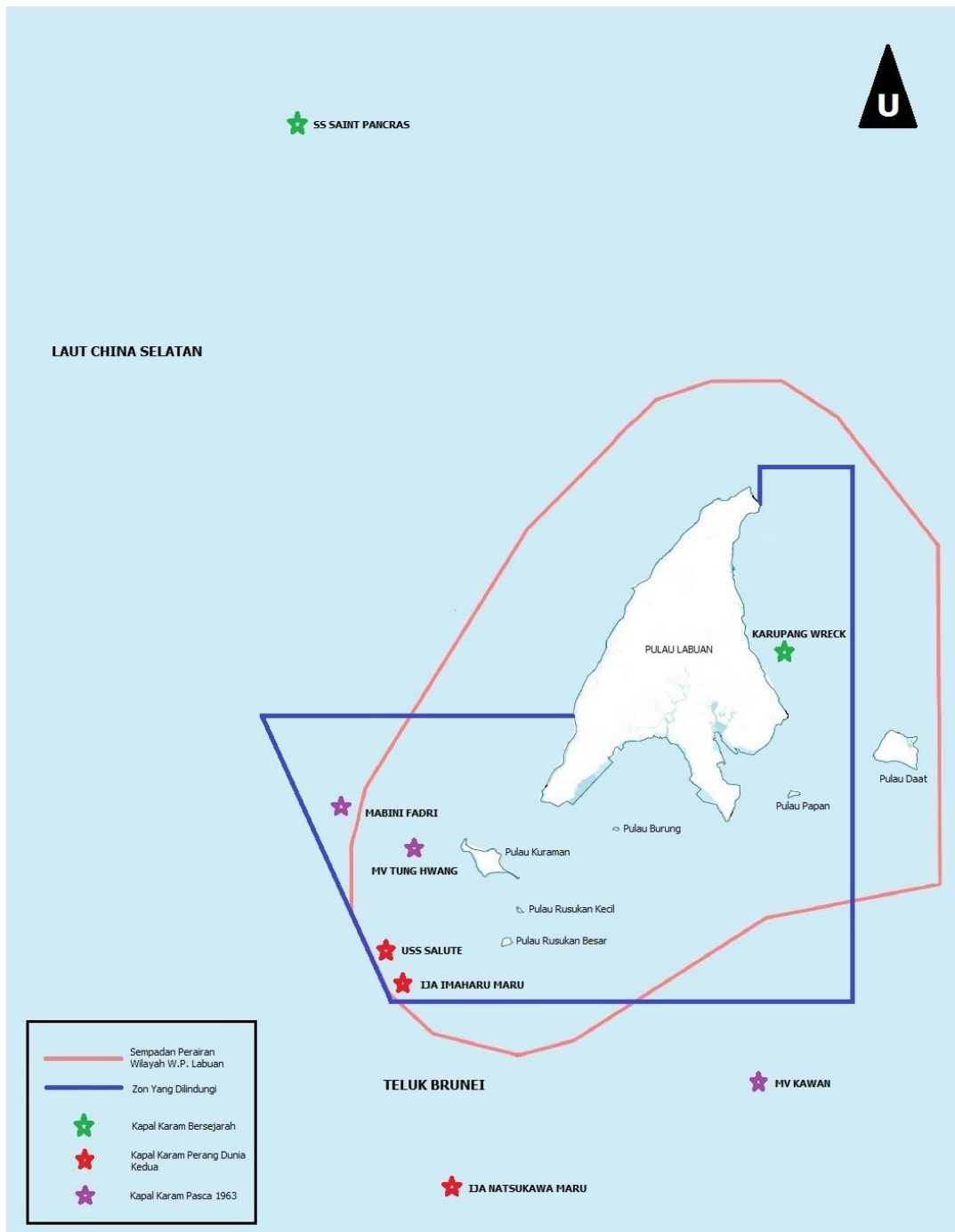
Selain bahaya semula jadi, kapal yang belayar di Laut China Selatan pada kurun ke-19 juga terdedah kepada ancaman lanun dan perompak. Daratan di sekitar kepulauan Sulu, pantai timur Borneo dan selatan Vietnam terkenal sebagai sarang lanun yang sering menyerang dan merompak kapal dagangan untuk mendapatkan harta benda dan tawanan (Warren 1981). Lanun ini biasanya menggunakan kapal layar yang laju dan mudah alih, serta bersenjatakan senapang dan pedang, membolehkan mereka mengepung dan menaiki kapal mangsa dengan cepat (Tarling 1963). Kapal wap, walaupun dilengkapi dengan meriam dan senapang, sering kali tidak dapat menandingi kepantasan dan kelincahan kapal lanun, terutamanya di kawasan perairan yang cetek atau berpulau (Teitler et al. 2006). Contohnya, pada Mac 1853, kapal *HMS Cochin* telah diserang oleh lebih 100 orang lanun di perairan Borneo, menyebabkan pertempuran sengit yang mengorbankan 16 anak kapal dan penumpang (*The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* 25 March 1853). Serangan lanun bukan sahaja mengancam nyawa dan harta anak kapal dan penumpang, tetapi juga menjejaskan perdagangan dan keselamatan pelayaran di rantau ini. Syarikat perkapalan dan kerajaan kolonial terpaksa melabur dalam kapal perang dan operasi anti-lanun untuk melindungi laluan dagangan mereka, yang membawa kepada konflik dengan kerajaan tempatan dan penduduk maritim (Rubin 1974). Bagaimanapun, ancaman lanun tidak pernah dapat dihapuskan sepenuhnya dan terus menjadi satu risiko pelayaran yang ditanggung bersama oleh semua kapal di Laut China Selatan sehingga awal kurun ke-20 (Kleinen & Osseweijer 2010).

Nahas Kapal di Perairan Pulau Labuan dan Perairan Wilayah Maritim Malaysia

Insiden yang melibatkan nahas kapal khususnya dalam bentuk kapal karam dapat dikaitkan dengan sejarah maritim Pulau Labuan dalam dua bentuk kategori. Kategori pertama adalah berdasarkan lokasi tapak kapal karam dalam Perairan Pulau Labuan dan Perairan Wilayah Maritim Malaysia. Manakala Kategori Kedua ialah status tapak sebagai tapak kapal karam bersejarah, tapak kapal karam Perang Dunia Kedua dan tapak kapal karam baru berdasarkan Akta Warisan Kebangsaan 2005 dan Jabatan Warisan Negara.

Sebanyak lapan buah tapak kapal karam disenaraikan dalam Kategori pertama iaitu empat buah terletak dalam perairan Pulau Labuan dalam lingkungan tiga batu nautika iaitu *Karupang wreck*, *IJA Imaharu Maru*, *USS Salute* dan *MV Tung Hwuang* (IMO: 6618421). Tiga

buah terletak dalam Perairan Wilayah Maritim Malaysia iaitu *Mabini Fadri* (IMO: 5007003), *IJA Natsukawa* dan *MV Kawan* (IMO: 5364566). Manakala sebuah sebuah terletak di pinggir antara Perairan Wilayah Maritim Malaysia dengan perairan Zon Eksklusif Ekonomi (EEZ) Malaysia iaitu *SS Saint Pancras* (No. Pendaftaran 97779) (Jadual 1). Tapak kapal karam yang berada dalam perairan Pulau Labuan termasuk *Mabini Fadri* telah diwartakan sebagai Zon Yang Dilindungi pada 23/9/2011 oleh Jabatan Warisan Negara (*Warta Kerajaan Persekutuan* 23 September 2011) (Peta 1).



Peta 1: Lokasi tapak kapal karam dalam Perairan Wilayah dan Perairan Luar Pulau Labuan
Sumber: Ubahsuai dari Baszley (2011), Jabatan Warisan Negara (2024) dan Far East Command (1952)

Analisis Nahas Kapal

Berdasarkan Jadual 1, analisis frekuensi, taburan, dan faktor penyebab nahas kapal di perairan Pulau Labuan lebih sering terjadi dibandingkan Perairan Wilayah Maritim Malaysia dan Perairan EEZ Malaysia.

BIL	NAMA KAPAL	TARIKH KARAM	PUNCA NAHAS	PERAIRAN
1	<i>SS Saint Pancras</i>	17/6/1895	Terlanggar permatang	Luar
2	<i>Karupang Wreck</i>	Akhir Kurun ke-19	Tidak diketahui	Dalam
3	<i>IJA Imaharu Maru</i>	16/9/1944	Terlanggar periuk api	Dalam
4	<i>IJA Natsukawa</i>	19/11/1944	Serangan udara	Luar
5	<i>USS Salute</i>	8/6/1945	Terlanggar periuk api	Dalam
6	<i>Mabini Fadri</i>	13/11/1981	Kebakaran dan dimasuki air	Dalam
7	<i>MV Tung Hwang</i>	25/9/1980	Terlanggar permatang	Dalam
8	<i>MV Kawan</i>	4/10/1983	Terbalik	Luar

Jadual 1: Senarai nahas kapal di Pulau Labuan berdasarkan kategori pertama.

Sumber: Ubahsuai dari Baszley (2011), Jabatan Warisan Negara (2024) dan Far East Command (1952).

Berdasarkan analisis frekuensi insiden nahas kapal, kes tertua berlaku pada akhir kurun ke-19 yang melibatkan sebuah kapal layar pengangkut arang batu yang karam berdekatan dengan pantai Karupang yang dikenali sebagai *Karupang Wreck* oleh Jabatan Warisan Negara pada tahun 2013. Manakala insiden terakhir adalah pada tahun 1983 melibatkan kapal *MV Kawan*. Frekuensi nahas kapal tertinggi berlaku semasa akhir Perang Dunia Kedua dengan tiga insiden yang melibatkan *IJA Imaharu Maru*, *IJA Natsukawa* dan *USS Salute*. Analisis taburan kawasan kapal karam menunjukkan perairan Pulau Labuan memiliki jumlah nahas kapal yang seimbang dengan Perairan Wilayah Maritim Malaysia pada nisbah 4:4.

Analisis punca insiden kapal karam yang diakibatkan terlanggar batu karang ialah dua yang melibatkan kapal wap *SS Saint Pancras* dan *MV Tung Hwang*. Kajian ke atas rekod pelayaran dan perbicaraan Mahkamah Admiralty mendapati penyebab utama nahas kapal berlaku adalah berkait rapat dengan keputusan atau tindakan kapten dan anak kapal dalam mengendalikan kapal. Manakala diakibatkan melanggar periuk api juga dua buah kapal wap yang melibatkan kapal perang *IJA Imaharu Maru* dan *USS Salute*. Manakala selebihnya nahas kapal adalah diakibatkan faktor berasingan iaitu berpunca dari serangan udara melibatkan kapal perang *IJA Natsukawa*, diakibatkan kebakaran dan dimasuki air melibatkan kapal *Mabini Fadri*, masalah makenikal dan terbalik melibatkan *MV Kawan* dan penyebab punca nahas tidak diketahui melibatkan kapal kayu *Karupang Wreck*.

Dapatan analisis merumuskan sepanjang 88 tahun, nahas kapal yang berlaku di perairan Pulau Labuan dan Perairan Wilayah Maritim Malaysia adalah tinggi sebelum tahun 1945 adalah berpunca dari faktor gabungan semulajadi dan kelalaian manusia. Tidak berlaku sebarang bentuk nahas kapal selepas Perang Dunia Kedua sehingga pembentukan Malaysia Pada tahun 1963. Pada tahun 1980 dan 1983, dua insiden kapal karam telah berlaku yang melibatkan *MV Tung Hwang* yang karam disebabkan oleh kelalaian kapten menetapkan laluan pelayaran kapal (*MV Tung Hwang*). Manakala *MV Kawan* kerana masalah makenikal. Antara tahun 1984 hingga 2023 tidak berlaku sebarang lagi insiden nahas kapal di perairan pulau ini dan Perairan Wilayah Maritim Malaysia sekitar Pulau Labuan. Kecuali insiden melibatkan sebuah bot laju (No. Pendaftaran MK3999/1/P) yang membawa 25 orang penumpang dari Sipitang ke Labuan yang bocor dan hampir karam berdekatan pantai Pulau Papan pada 4 Ogos 2015 (Berita Harian Online 4 Ogos 2015).

Kesimpulan

Sebagai kesimpulan, tragedi kapal karam dalam perairan Pulau Labuan dan Perairan Wilayah Maritim Malaysia yang berlaku antara tahun 1895 hingga 1983 menunjukkan Labuan memiliki signifikan bersejarah dalam sejarah maritim Asia Tenggara. Signifikan ini wujud kerana Labuan dibangunkan salah satunya berfungsi sebagai *harbour refuge* kepada kapal-kapal pelbagai negara yang mengalami sebarang bentuk nahas kapal di Laut China Selatan sama ada milik British ataupun negara lain. Manakala keberadaan tapak-tapak kapal karam dalam Perairan Labuan dan Perairan Wilayah Maritim Malaysia termasuk Perairan EEZ Malaysia telah menyumbang kepada industri pelancongan berasaskan aktiviti rekreasi skuba. Perwartaan lebih 65% Perairan Labuan sebagai Zon Yang Dilindungi melibatkan lima buah tapak kapal karam membuktikan usaha Jabatan Warisan Negara dan Kerajaan Malaysia dalam melindungi tapak warisan kebudayaan bawah air walaupun empat buah tapak kapal karam yang terlibat belum mencapai usia 100 tahun hanya dikategorikan sebagai tapak kapal karam Perang Dunia Kedua dan tapak kapal karam baru.

Penghargaan

Para penulis berterima kasih kepada para penilai yang identiti mereka tidak diketahui yang dilantik oleh MJHA atas komen-komen membina bagi menambah baik penulisan manuskrip ini. Ucapan terima kasih diberikan juga kepada Pusat Penyelidikan Ekonomi Biru dan Keselamatan Maritim, Universiti Malaysia Sabah yang menggalakkan penulisan ini diterbitkan.

Rujukan

- A. Billo & Jing Huang. 2014. *Territorial disputes in the South China Sea: Navigating rough waters*. London: Palgrave Macmillan.
- Allen, G. C. 2012. Early steamships in Eastern waters. Dalam G. C. Allen & A. G. Donnithorne (eds.), *Western enterprise in Indonesia and Malaya: A study in economic development* (pp. 24-39). London: Routledge.
- Baring-Gould, S., & Bampfylde, C. A. 1909. *A history of Sarawak under its two white Rajahs, 1839-1908*. London: Henry Sotheran.
- Baszley Bee B. Basrah Bee. 2011. Laporan identifikasi awal tapak kapal karam “*Samarang Wreck*” (*SS Saint Pancras*) di kawasan perairan Permatang Samarang (*Samarang Bank*), W.P. Labuan dan justifikasi projek salvaj penyelamatan *SS Saint Pancras*. Jabatan Warisan Negara. Ogos.
- Baszley Bee B. Basrah Bee. 2013. *SS Saint Pancras* (13/6/1895) dalam konteks pembangunan arkeologi maritim Malaysia: Kajian berdasarkan tapak kapal wap (triple expansion) karam tertua di Malaysia. Dalam Abdullah Zakaria Ghazali & Zuliskandar Ramli (eds). *Panji pendeta*. Bangi: ATMA UKM & Ikatan Ahli Arkeologi Malaysia. Hlm. 261-413.
- Baszley Bee B. Basrah Bee. 2018. *S.S. Saint Pancras* (13 mei 1890-13 Jun 1895): Tragedi karam di Permatang Samarang, WP Labuan. Dalam Eko Prayitno Joko, (ed). *Deskripsi mengenai Sabah daripada pelbagai persepektif*. Kuala Lumpur: ITBN. Hlm. 67-84.
- Bateman, S., & Emmers, R. (eds.). 2008. *Security and international politics in the South China Sea: Towards a cooperative management regime*. London: Routledge.
- Berita Harian Online. 4/8/2015. Diambil dari <https://www.bharian.com.my/taxonomy/term/11/2015/08/72323/28-selamat-bot-laju-hampir-karam> Pada 11/7/2024.
- Chart of the port and river of Borneo 1779. Bibliothèque nationale de France, CPL GE DD-2987 (7575).

- Chemillier-Gendreau, M. 2000. *Sovereignty over the Paracel and Spratly Islands*. Leiden: Brill.
- Chiang, H. D. 1978. *A history of Straits Settlements foreign trade 1870-1915*. Singapore: National Museum.
- China Sea : Northwest Coast of Borneo : Labuan Island. 5th edition, No. 2394. Special Collections & Archives, UC San Diego. <https://library.ucsd.edu/dc/object/bb43356909>
- China Sea, Borneo - Labuan Island , Victoria Harbour. 29/09/1866. C6112_02. <https://www.nas.gov.sg/archivesonline/>
- Do Thanh Hai. 2017. *Vietnam and the South China Sea: Politics, security and legality*. Oxon: Routledge.
- Egerton, F., Earl of Ellesmere. 1858. *Essays on history, biography, geography, engineering, etc.* London: Murray.
- Gupta, A., & Gupta, M. 2006. Seafaring in the Indian Ocean in ancient and early medieval times. Dalam A. Gupta & M. Gupta (Eds.), *The Indian Ocean in the making of early modern India*. Delhi: Manohar. Hlm. 125-158.
- Hall, M. 1958. *Labuan Story: Memoirs of a Small Island*. Jesselton: Chung Nam.
- Hancox, D. & Prescott, V. 1999. *Secret hydrographic surveys in the Spratly Islands*. Subang Jaya: Asean Academic Pr Ltd.
- Hayton, B. 2014. *The South China Sea: The struggle for power in Asia*. New Haven: Yale University Press.
- Headrick, D. R. 1981. *The tools of empire: Technology and European imperialism in the nineteenth century*. Oxford: Oxford University Press.
- Kawan. IMO 5364566. Diambil dari <https://www.balticshipping.com/vessel/imo/5364566> Pada 14/11/2022.
- Ke, F. X. 2006. *Piracy, seaborne trade and the rivalries of foreign sea powers in East and Southeast Asia, 1511 to 1839: A Chinese perspective*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Khalid, N. 2010. *The history and development of ports and shipping in British Malaya 1786-1957*. Kuala Lumpur: International Islamic University Malaysia.
- Kleinen, J., & Osseweijer, M. (eds.). 2010. *Pirates, ports, and coasts in Asia: Historical and contemporary perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Lai Yew Meng, Kuik Cheng-Chwee & Amy Azuan Abdullah. 2021. Pulau Layang-Layang in Malaysia's South China Sea policy: Sovereignty meets geopolitical reality amid China-U.S. rivalry. *International Journal of China Studies*, 12 (2):189-222.
- Mabini Fadri, IMO 5007003. Diambil dari <https://www.balticshipping.com/vessel/imo/5007003> Pada 14/11/2022.
- MacGregor, D. R. 1984. *The China Bird: The history of Captain Killick and the firm of Killick Martin*. Northampton: Patrick Stephens.
- Murray, D. 1987. *Pirates of the South China Coast, 1790-1810*. Stanford: Stanford University Press.
- Nazli Aziz, 2001. Labuan 1846-1963: *Dari pelabuhan semulajadi ke pelabuhan terancang*. Tesis Sarjana Sastera. Universiti Malaya.
- Nha Nguyen & Han Nguyen Nguyen Nha. 2019. *Vietnam, territoriality and the South China Sea Paracel and Spratly Islands*. Oxon: Routledge.
- Niew, S. N. 1969. The development of coal mining in Labuan 1848-1918. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 42(2):308-323.
- Ooi, J. B. 1963. *Land, people, and economy in Malaya*. London: Longmans.
- Osborn, J. 1974. *Area development policy, and the middle city in Malaysia*, Chicago: University of Chicago, 1974.
- Plan Of The Island Of Labuan Mouth of the Borneo River. 1846. HC000737.

- <https://www.nas.gov.sg/archivesonline/>
- Rubin, A. P. 1974. *Piracy, paramountcy, and protectorates*. Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya.
- Ruzairy Arbi. 2021. Safeguarding Malaysia's underwater cultural heritage: The legal framework. Dalam Ruhanas Harun & Sabirin Ja'afar (eds). *Malaysia: A maritime nation*. Kuala Lumpur: Maritime Institute of Malaysia (MIMA). Hlm. 279-302
- Singh, D. S. R. 1984. *Brunei 1839-1983: The problems of political survival*. Singapore: Oxford University Press.
- Song, O. S. 1984. *One hundred years' history of the Chinese in Singapore*. Singapore: Oxford University Press.
- Suarez, T. (1999) *Early mapping of Southeast Asia*, Singapore: Perilus.
- Tagliacozzo, E. 2005. *Secret trades, porous borders: Smuggling and states along a Southeast Asian frontier, 1865-1915*. New Haven: Yale University Press.
- Tarling, N. 1963. *Piracy and politics in the Malay world: A study of British imperialism in nineteenth-century South-East Asia*. Melbourne: F.W. Cheshire.
- Tarling, N. 1978. *Sulu and Sabah: A study of British policy towards the Philippines and North Borneo from the late eighteenth century*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Tate, D. J. M. 1989. *Rajah Brooke's Borneo: The nineteenth century world of pirates and head-hunters, orang utan and hornbills, and other such rarities as seen through the illustrated London News and other contemporary sources*. Petaling Jaya: Delta.
- Teitler, G., Koppenol, A. M. C., Levert, M., Uildriks, N., & Wal, H. V. D. 2006. A Dutch blockade of the Indonesian Archipelago, 1995-2005. Dalam B. A. Elleman & S. C. M. Paine (eds.). *Naval blockades and seapower: Strategies and counter-strategies, 1805-2005*. London: Routledge. Hlm. 117-134.
- The Canton Register*. 25/10/1831.
- The Economist*, 16/6/1860.
- The London and China Telegraph*. 23/7/1860.
- The Nautical Magazine and Naval Chronicle for 1842*.
- The Nautical Magazine and Naval Chronicle for 1848*.
- The Nautical Magazine and Naval Chronicle for 1857*.
- The Singapore Daily Times*. 26/7/1869.
- The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 1/11/1866.
- The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 12/3/1921.
- The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 18/10/1892.
- The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 25/3/1853.
- The Straits Times*. 16/2/1885.
- The Straits Times*. 2/12/1909.
- The Straits Times*. 21/11/1874.
- Tregonning, K. G. 1965. *A history of modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*. Singapore: University of Malaya Press.
- Tung Hwang. IMO 6618421. General Cargo Ship. Diambil dari <https://www.vesseltracking.net/ship/tung-hwang-6618421> Pada 14/11/2022.
- Warren, J. F. 1981. *The Sulu zone, 1768-1898: The dynamics of external trade, slavery, and ethnicity in the transformation of a Southeast Asian maritime state*. Singapore: Singapore University Press.
- Willmott, H.P. 2009. *The last century of sea power: From Port Arthur to Chanak, 1894-1922*, Bloomington: Indiana University Press.
- Wright, L. R. 1988. *The origins of British Borneo*. Hong Kong: Hong Kong University Press.