

KEMASYHURAN *Perkapalan Melayu*

Hebatnya orang Melayu mampu mengelilingi dunia tanpa menggunakan kompas dan paku. Hebatnya orang Melayu boleh belayar dari utara ke selatan, timur ke barat dunia, dengan hanya menggunakan bintang sebagai penunjuk arah dan kayu sebagai pengangkutan utamanya.

Kemasyhuran orang Melayu dalam dunia perkapalan sememangnya digeruni dunia. Eropah, yang cuba menyembunyikan kehebatan perkapalan dan pelayar Melayu, juga akhirnya termakan diri sendiri apabila banyak catatan dari benua tersebut menyebut perihal kehebatan Panglima Awang.

Persoalannya sekarang, adakah kemasyhuran itu masih kekal dan mempunyai legasi turun-temurun oleh orang Melayu pada hari ini? Adakah penciptaan kapal

yang pernah menggegarkan lautan dunia hasil binaan orang Melayu tanpa menggunakan pelan dan hanya berdasarkan pengalaman itu kekal bertahan hingga hari ini atau seperti telur di hujung tanduk?

Terengganu, yang merupakan negeri yang mempunyai keluasan pantai dan laut yang luas dan panjang di Semenanjung, mempunyai tukang kapal antara 60 orang hingga 100 orang sekitar tahun 1950-an. Hal ini membuktikan bahawa rancaknya dunia perkapalan dibangunkan di negeri tersebut pada masa itu.

Hari ini, keadaan itu seperti senja yang kian meninggalkan siang untuk bertemu dengan sang malam yang gelap. Kalam dan muram. Setelah tsunami pemodenan kehidupan masyarakat setempat, yang tinggal tidak sampai lima orang sahaja pengusaha atau lebih tepat pembuat bot tradisional ini.

Lebih parah apabila mereka juga semakin kesempitan kerana proses modenisasi perkapalan terus-terusan meninggalkan nilai pusaka bangsa yang pernah suatu ketika dahulu menjadi

kemasyhuran dan bualan penduduk dunia. Mengapakah hal ini boleh berlaku? Tiadakah usaha yang dapat dilakukan oleh mereka yang berkuasa untuk menyelamatkan khazanah yang cukup bernilai ini? Adakah kita tersebut terus ditelan masa dan akhirnya generasi seterusnya hanya dapat melihat kehebatan orang Melayu di muzium?

Ibarat retak menanti belah!

Sumber dari China mencatatkan kehadiran kapal Melayu (*kun-lun po/po*) di pelabuhan tenggara China pada abad pertama. Ada antara kapal yang berlabuh di perairan tersebut besarnya sehingga mencecah 50 meter panjang dan timbul di permukaan air empat atau lima meter.

Kapal tersebut berupaya membawa kargo seberat antara 250 hingga 1000 tan dan penumpang seramai 600 orang hingga 700 orang. Terdapat juga kapal yang mampu membawa

1000 orang selain kargo. Itu cerita ratusan tahun dahulu.

Kini senarionya sudah berubah. Berubah sehingga 360 darjah! Kapal sebesar itu tidak lagi dibina di Tanah Melayu (kini Malaysia). Yang lebih sadis, kapal kecil yang membawa simbolik serta tanda kegemilangan Melayu kian sepi kerana banyak faktor.

Penulis berkesempatan bertemu dengan seorang pengusaha bot tempatan di Kuala



Proses membuat kapal kayu cukup rumit tetapi jangka masa hayatnya cukup lama.



Walaupun permintaan pembuatan kapal baharu semakin kurang, Haji Sulung tetap bekerja keras untuk memastikan kemahiran yang dimiliki diteruskan oleh anak-anaknya.

Terengganu. Dahulu perusahaannya mampu menghasilkan sehingga 10 buah bot dalam setahun, Namun demikian, kini untuk mendapatkan sebuah bot dalam setahun pun belum tentu.

Haji Sulung, 75 tahun, telah bergeluman dengan dunia perkapalan sejak 40 tahun yang lalu, malah dapat dikatakan bahawa sebahagian daripada kehidupannya bertunjangan pembinaan perkapalan. "Sejak saya berusia 21 tahun, saya sudah bergiat aktif dalam dunia pembinaan kapal," jelasnya yang ditemui di pejabatnya.

Daripada bekerja dengan orang sehinggalah berjaya membina empayar perkapalan sendiri, ratusan bot penumpang, bot nelayan, bot mewah dan kapal layar dapat dihasilkan dengan bantuan 12 orang pekerjanya. Yang menariknya, binaan kapal tersebut berdasarkan perkiraan dalam minda tanpa memerlukan pelan yang lengkap.

"Sejak dahulu lagi, apabila memperoleh tempahan dan mendapatkan spesifikasi kehendak pelanggan, saya terus dapat membayangkannya tanpa melakarkannya di atas kertas," ujar Haji Sulung yang kelihatan masih tegap dan berdaya.

Walaupun begitu, tiada satu pun aduan pelanggan diterima tentang

Jenis perahu orang Melayu

Jenis Perahu	Bilangan
Balok	39
Kakap	31
Pencalang	30
Cialup	4
Pemayang	9
Banting	9
Siam pang	15
Penjab	7
Perahu	2
Bark	1
Kapal	1
Brigantijn	1

Automobiles - Local Innovation
p g = 14 - 18

Control No: 0000274715
R/c No: Aut 2015 A01.pdf



Mohd Yusof berharap agar generasi muda dapat meneruskan kemasyhuran kegemilangan Melayu terutama dalam dunia perkapalan.

kecacatan bot yang dihasilkannya. Beliau sentiasa mendapat pujian kerana kekemasan yang dihasilkan sehingga mampu bertahan puluhan tahun.

Menurut Haji Sulong, itulah perbezaan bot yang diperbuat daripada kayu dengan bot gentian fiber. Bot kayu sememangnya tahan lama dan tidak akan terbalik walaupun dipukul ombak yang kuat berbanding dengan bot fiber.

Namun begitu, kesukaran mendapatkan jenis kayu yang digunakan dan kos pembuatan bot yang berlipat kali ganda menjadi faktor utama bot kayu kurang dibina, malah dapat dikatakan tiada tempahan baharu.

"Biasanya kita menggunakan kayu cengal untuk membuat bot kerana ketahanan kayunya. Selain itu, masa untuk membuat sebuah bot memakan masa dari lapan bulan hingga setahun mengikut saiz bot tersebut," terang Haji Sulong.

Faktor kos turut menjadi penghalang utama yang menyebabkan permintaan bot kayu semakin berkurang. Jika pada tahun 70 hingga 80-an nilai sebuah bot hanya sekitar RM300 ribu, kini nilainya berlipat ganda

sehingga mencecah RM1 hingga RM2 juta sebuah.

Selain itu, faktor negara jiran turut memainkan peranan terhadap permintaan bot kayu. Ketika ini, Indonesia dan Thailand menjadi pilihan utama untuk menghasilkan bot kerana kosnya jauh lebih murah selain upah buruh yang cukup rendah.

"Walaupun menjadi pilihan, dari segi kualiti dan penelitian dalam pembuatan bot, mereka masih tidak berupaya menandingi kehebatan pembuat bot tempatan. Hal ini diakui sendiri oleh beberapa orang pelanggan luar negara," kata Haji Sulong.

Oleh sebab iklim industri bot tempatan semakin berkurang, beliau, yang kini menyerahkan perusahaannya kepada dua orang anak lelakinya itu, berkata kebanyakan bengkel pembuatan bot hanya melakukan penyelenggaraan terhadap bot yang rosak sahaja.

Tak kenal maka tak cinta

Menjelang abad ke-18, kapal Melayu, yang dahulunya gah, bertukar saiznya kepada yang lebih kecil. Ahmad Jelani Halimi, dalam bukunya *Perdagangan*

dan Perkapalan Melayu di Selat Melaka Abad ke-15 hingga ke-18, menyatakan bahawa beratnya juga menurun dan kurang daripada 20 tan. Jumlah anak kapalnya pula sekitar lima hingga 10 orang sahaja. Jika ada pun, kapal jenis pencalang dan *padowakang* yang mampu menampung anak kapal antara 20 hingga 30 orang.

Perubahan ini merupakan sebahagian daripada inovasi yang dilakukan untuk memastikan kapal yang berskala kecil lebih mudah untuk digunakan berbanding dengan kapal bersaiz besar. Bagi Pengarah Lembaga Muzium Negeri Terengganu, Mohd. Yusof Abdullah, pengetahuan dan sejarah tentang perkapalan itu perlu diketahui dan difahami dengan betul.

Menurut Mohd Yusof, proses pembinaan kapal setiap tahun semakin berkembang dan maju. Oleh sebab itu, pembuatannya juga semakin hebat. "Manusia diturunkan di muka bumi ini sebagai khalifah dan proses pembelajaran yang paling bagus ialah belajar daripada alam," jelas Mohd. Yusof yang ditemui di pejabatnya.

Mungkin juga orang dahulu melihat sabut, yang terapung di atas air, terfikir untuk membuat sebuah kenderaan yang sama bentuknya seperti sabut, tetapi dalam skala yang lebih besar. Oleh itu, direvolusikan pembinaan kapal itu hasil daripada ilham yang terdetik itu.

Terang Mohd. Yusof lagi, mungkin juga penambahbaikan itu memakan masa yang lama untuk mendapatkan hasil yang sehingga kini diyakini kehebatannya. Selain itu, kearifan tempatan turut menjadi faktor pendorong kepada jenis pembuatan keperluan kapal tempatan.

Hasil pelayaran kapal dagang luar turut mempengaruhi perubahan bentuk dan fizikal kapal tempatan. Hal ini berlaku dengan melihat kesesuaian dan penambahbaikan yang terus dilaksanakan oleh tukang untuk memastikan kapal yang dihasilkan lebih baik daripada yang sebelumnya.

"Dahulu tukang bertindak sebagai tiga atau lima dalam satu. Dialah arkitek, jurutera, tukang, ukur bahan dan pendawai. Oleh sebab itu, secara keseluruhannya tukang mahir dalam pelbagai bidang perkapalan," ujar Mohd. Yusof.

Walaupun mengakui kehebatan orang Melayu yang mampu membina kapal yang saiznya lebih besar daripada kapal *Titanic*, hal ini masih terdapat kekurangan yang ketara dan sehingga kini menjadi kerugian kepada generasi baharu. Yang dimaksudkan ialah pendokumentasian maklumat tentang pembinaan kapal tersebut.

"Kita tahu bahawa Sultan Mansor I mempunyai perahu. Kita dengar tentang kehebatan Lancang Kuning, tetapi kita tidak tahu akan bentuk sebenar serta saiznya secara total yang sebenarnya merugikan sejarah bangsa Melayu itu sendiri," tegas Mohd. Yusof.

Hal ini dikatakan demikian kerana sekiranya tukang itu sudah uzur atau meninggal dunia, ilmu yang dimilikinya turut hilang oleh sebab tiada catatan bertulis yang dapat dipanjangkan kepada generasi kemudian. Sekiranya mereka mempunyai pewaris, itu sudah cukup bertuah, tetapi jika sebaliknya?

Melalui catatan silam, generasi seterusnya masih dapat menggunakan kaedah lama dengan pembaharuan mengikut arus modenisasi. "Ilmu itu yang

Armada Cheng Ho

- 1 Dia dilahirkan pada tahun 1371 dalam keluarga Islam di daerah Yunnan.
- 2 Dia ditahan bersama-sama anak muda lain dan dikerah menjadi hamba istana ketika berusia 12 tahun ketika dinasti Ming berkuasa.
- 3 Kisah perjalanan dan rintangan ayah dan datuknya, Mir Tekin dan Charameddin, untuk menunaikan haji menjadi inspirasi dan kekuatan kepada Cheng Ho melakukan pelayaran.
- 4 Dia memulakan pelayaran 87 tahun lebih awal daripada Columbus Vasco da Gama (93 tahun) dan Ferdinand Magellan (116 tahun).
- 5 Dia menjadi pegawai tertinggi tentera pertama di China yang beragama Islam.
- 6 Pelayaran pertama dari China ke India dari tahun 1405 hingga 1407 menggunakan 317 kapal dan 27 870 anak kapal.
- 7 Pelayaran kedua dari China menuju ke Lautan Hindi dari tahun 1407 hingga 1409.
- 8 Pelayaran ketiga dari tahun 1409 hingga 1411 dengan membawa 30 ribu anak kapal.
- 9 Pelayaran keempat ke Teluk Parsi di Hormuz dari tahun 1413 hingga 1415 menggunakan 28 560 anak kapal.
- 10 Pelayaran kelima mengunjungi Teluk Parsi dan buat pertama kali sampai di Afrika dari tahun 1417 hingga 1419.
- 11 Pelayaran keenam dari tahun 1421 hingga 1422 berlabuh di Asia Tenggara, India, Teluk Parsi dan Afrika.
- 12 Pelayaran ketujuh dari tahun 1431 hingga 1433 dengan 27 500 anak kapal merupakan pelayaran terakhir ke Swahili, Afrika, dan singgah di Mekah.
- 13 Dia dikatakan meninggal dunia pada tahun 1433 semasa dalam pelayaran dari Calcutta menuju ke Benggala, India.
- 14 Jumlah kapal yang dimiliki melebihi 300 unit dan mempunyai 28 000 anak kapal.
- 15 Kapal Bao merupakan kapal terbesar milik Cheng Ho yang berukuran 120 meter panjang dan 50 meter lebar yang juga kapal kayu yang terbesar pernah dibina di dunia.

penting. Melalui ilmu itu, kita boleh mempelbagaikannya mengikut kehendak semasa," terang Mohd. Yusof.

Oleh sebab itu, muzium berperanan sebagai proses akhir pengetahuan tentang sesuatu produk. Banyak persoalan dan jawapan terdapat di muzium jika difahami sejelas-jelasnya. Muzium merupakan gedung keilmuan yang memaparkan peradaban sesuatu bangsa. "Melalui muzium, kita mengenali sesuatu bangsa dan budaya. Melalui muzium juga, kita mengetahui kehebatan bangsa dan tinggalan untuk diwarisi oleh

generasi akan datang," pesan Mohd. Yusof.

Hanya tinggal sejarah!

Daripada bersaiz 50 meter, saiznya dikecilkan pada abad ke-18, yang akhirnya menjelang abad ke-20, saiz tersebut lebih kecil, malah peranannya juga semakin kecil. Itulah nasib kapal Melayu yang sudah lapuk dek hujan! Kelihatan kapal Melayu hanya megah dipamerkan atau dijadikan sebagai koleksi cenderamata oleh peminatnya.

Itu pun mujurlah ada

Panglima Awang

- 1 Panglima Awang dijadikan tawanan oleh Portugis sebelum dibeli oleh Ferdinand Magellan sebagai seorang kłasi kapalnya.
- 2 Nama lain bagi Panglima Awang ialah Enrique, Henry The Black, Henrich, Ariberto, dan Espinosa.
- 3 Nama Panglima Awang yang diberikan oleh Harun Aminurrasid yang tercatat dalam manuskrip Sejarah Melayu turut ditemui dalam catatan sejarah pelbagai bangsa asing. Antaranya catatan Itali menyebut bahawa sebagai 'seorang lelaki dari Melaka' selain catatan Figafetta mengenai pelayaran itu sekali gus membuktikan kewujudan tokoh tersebut.
- 4 Merupakan anak watan negeri Terengganu.
- 5 Kisah pelayarannya bermula dari tahun 1419 hingga 1522.
- 6 Panglima Awang dikatakan mati terbunuh dalam satu pertempuran di Filipina.
- 7 Destinasi pelayarannya hanya tertumpu di benua selatan bermula dari Amerika Selatan hingga ke Kepulauan Maluku dan seluruh Nusantara.



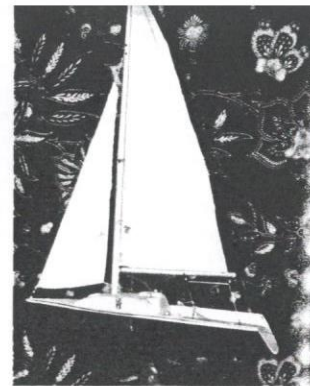
"Bangsa Melayu perlu berbangga kerana mempunyai sejarah dan peradaban yang cukup dikenali di persada dunia," jelas Ahmad Bidin.

segelintir bangsa Melayu yang mampu mengukir dan membuat kapal Melayu lama hasil daripada pengalaman dan pemahamannya. Yang menariknya, hasil krafnya berjaya menembusi pasaran luar negara.

Penghasilan kapal tersebut juga merupakan hasil daripada pengalamannya sendiri yang berlayar di beberapa buah negara Asia dan terlibat secara langsung dalam pembikinan kapal mewah. "Pengalaman tersebutlah yang membuatkan saya mampu menghasilkan replika kapal yang sebenar," jelas Ahmad Bidin, 60 tahun.

Beliau, yang kini menjadi salah seorang tenaga pengajar di Yayasan Diraja Sultan Mizan, berasa cukup teruja untuk menghasilkan kapal dan menceritakan sejarah kapal yang ada padanya.

"Saya berketurunan pelayar dan saya mampu mengendalikan kapal layar atau



kapal besar kerana saya ada sijil mengendalikan kapal tersebut," jelas Ahmad Bidin yang ditemui di bengkelnya. Walaupun begitu, beliau turut kecewa kerana pada masa ini, permintaan untuk replika kapal juga semakin menurun walaupun hasil yang diberikan cukup halus dan berkualiti.

Menurut Ahmad Bidin, kapal replika yang dihasilkan sama seperti kapal sebenar. Peralatan yang terdapat pada badan kapal bukan sekadar tempelan, tetapi mampu berfungsi untuk berlayar. Yang lebih menarik, beliau tidak menggunakan paku, tetapi mengikut cara lama yang menggunakan pasak kayu.

"Permintaan semakin berkurang. Hal ini berlaku mungkin disebabkan masyarakat tempatan kurang menghargainya berbanding dengan masyarakat luar negara," ujar Ahmad Bidin. Harga untuk setiap kapal yang dihasilkan mampu mencecah RM4000.

Ahmad Bidin turut berharap agar seni pembuatan kapal, yang menjadi sebahagian daripada pusaka orang Melayu, terus dipelihara bagi memastikan generasi akan datang dapat meneruskan legasi kemasyhuran dan kehebatan orang Melayu dalam perkapalan dunia. □



P

LATAR
Dana Perolehan Kerjasama untuk membiayai pelbagai projek pembangunan dan penulisan.

PEMOH
Penerbit
Kementerian
010200 (Kuala Lumpur)
Bekalan
i. Penerima
ii. Penerima
iii. Penerima

Permohonan
berhasrat
dipertimbangkan

Untuk

Urus Setia PIB