

**KAJIAN IKONOGRAFI KAPAL KARAM BERDASARKAN PENDEKATAN
PANOFSKY (1939) SEBAGAI PENJELASAN ARKEOLOGI DAN SEJARAH**

**(A STUDY OF SHIPWRECK ICONOGRAPHY BASED ON PANOFSKY'S (1939)
APPROACH AS AN ARCHAEOLOGICAL AND HISTORICAL EXPLANATION)**

B.B.B. Bee

Pusat Penyelidikan Ekonomi Biru dan Keselamatan Maritim,
Universiti Malaysia Sabah, Jalan UMS, 88400 Kota Kinabalu, Sabah
Email: baszley@ums.edu.my

Corresponding author: baszley@ums.edu.my

Dihantar: 2 Disember 2024 / Diterima: 1 Januari 2025 / Terbit: 30 Jun 2025

Abstrak

Tragedi kapal karam mewakili "*antiepopeia dos descobrimentos*" kepada pelayaran dan bencana maritim yang dominan. Peristiwa ini dinaratifkan dalam medium komunikasi yang pelbagai dan bersifat non-oral terawal adalah melalui imej visual yang dilakar atau diukir pada platform semulajadi atau buatan. Imej tersebut memberi perspektif yang termotif dan tersymbol. Bagi mengidentifikasi, menjelaskan, mengklasifikasi dan menginterpretasi imej tersebut, ikonografi adalah subjek dan metode yang digunakan. Ikonografi kapal karam dalam konteks arkeologi maritim adalah kajian ke atas warisan ketara iaitu objek sebagai medium bernaratif dan warisan tidak ketara tentang pengetahuan maritim masa lampau. Manakala dari perspektif sejarah maritim, ikonografi adalah dokumentasi bergambar yang mengandungi mesej atau makna tentang penjelasan perihai tragedi kapal karam sebagai fragmen sejarah manusia dalam berinteraksi dengan laut. Justeru perbincangan yang akan diutarakan ini menyentuh imej visual dan penjelasannya dari perspektif ikonografi kapal karam dari pelbagai zaman kebudayaan sebagai peristiwa yang dialami oleh manusia dalam mencapai modenisasi melalui penjelasan arkeologi maritim dan sejarah maritim.

Kata kunci: Maritim, kapal karam, ikonografi, arkeologi, Panofsky

Abstract

The tragedy of shipwrecks represents the "antiepopeia dos descobrimentos", referring to the voyages and dominant maritime disasters. These events were narrated through various communication media, and the earliest non-oral forms were through visual images that were drawn or carved onto natural or man-made platforms. These images present a motivated and symbolic perspective. To identify, explain, classify, and interpret these images, iconography is the subject and method used. The iconography of shipwrecks in the context of maritime archaeology refers to the study of tangible heritage—objects as narrative media—and intangible

heritage concerning past maritime knowledge. From the perspective of maritime history, iconography serves as a visual documentation that conveys messages or meanings regarding shipwreck tragedies as fragments of human history in interaction with the sea. Therefore, the following discussion addresses visual images and their interpretations from the perspective of shipwreck iconography across different cultural eras, as events experienced by humans in their journey toward modernization, explained through maritime archaeology and maritime history.

Keywords: Maritime, shipwreck, iconography, archaeology, Panofsky

Pengenalan

Laut adalah pemisah dan dalam masa yang sama sebagai penghubung antara manusia (Boyd, 1999; Harliftis, 2009). Hubungan tersebut adalah hasil interaksi manusia dengan laut dalam pelbagai aspek dan ianya dirujuk sebagai sejarah maritim (*mare*) dan sebahagian dari sejarah laut (*thalassa*) (Boroeze, 1995). Manakala kajian terhadap tinggalan budaya dan persekitaran fizikal yang terhasil dari interaksi ini menjadi asas kepada pengertian arkeologi maritim (Bee, 2012). Interaksi tersebut dirakam melalui tradisi lisan, dokumentasi bersifat naratif visual atau teks dan sumber arkeologi maritim. "Rakaman" ini menjelaskan masa lampau interaksi tersebut dari pelbagai perspektif dan pendekatan disiplin yang berbeza. Salah satunya ialah ikonografi yang merupakan subjek perkara dan kaedah kualitatif (analisis kandungan) dalam disiplin seni visual. Ikonografi adalah pendekatan dan metode yang digunakan dalam mengkaji kandungan dan pengertian visual yang digambarkan. Secara kolokialnya, istilah "ikonografi" merujuk kepada motif gambar atau kumpulan karya seni tertentu (Muller, 2008). Justeru dalam konteks arkeologi maritim dan sejarah maritim, ikonografi adalah material atau objek budaya dengan kegunaan imej pada objek yang dihasilkan meliputi bentuk, motif dan fungsi. Manakala metode adalah pengginterpretasi apa yang tertara pada objek tersebut. Ringkasnya, objek tersebut sebagai tinggalan kebudayaan yang memandu untuk memahami masa lampau sebagaimana yang ditekankan oleh Verdesio (2001), "*los objetos se nos aparecen como guías para la comprensión del pasado*" iaitu objek kepada manusia adalah sebagai panduan untuk memahami masa lalu dan hanya dapat difahami melalui fasa keberadaan yang antaranya ialah penghasilan, kegunaan dan perlupusan.

Ikonografi kapal bukanlah satu pendekatan dan metode baru dalam kajian arkeologi maritim. Kajian tentang seni bina kapal purba berbanding kapal bersejarah lebih rumit kerana ketiadaan dokumentasi tentang pembinaanya dan kapal yang masih utuh diketemukan. Pengertian "kapal purba" dan "kapal bersejarah" bergantung kepada konteks kebudayaan sesebuah tempat dan tamadun yang berkembang. Aspek masa dalam mengkategorikan antara kapal "prasejarah", "purba" dan "bersejarah" harus disesuaikan dengan aspek ruang pencapaian inovasi dan pemikiran manusia. Penyesuaian mengikut kawasan bersifat mikro dan makro namun pengistilahan bersifat holistik tidak dipinggirkan kerana sifat rujukannya. Untuk pengklasifikasian kebudayaan bagi tinggalan kebudayaan bawah air, penyesuaian konsep pengertian yang diutarakan oleh Flatman (2018). Pendekatan menggunakan tapak dan rangka kapal karam dalam kajian arkeologi maritim bukan semudah yang dijangka kerana jenis kapal yang karam juga amat terbatas jenisnya dan bergantung sepenuhnya dengan tahap kondisi rangka kapal yang utuh atau hanya serpihan, khususnya melibatkan kapal berusia lebih dari 2,000 tahun ke atas. Malah artifak, fitur dan ekofak

lebih memberi maklumat mengenai aspek kegunaan atau fungsinya berbanding aspek komunikatif. Walaupun demikian penjelasan pada ketiga objek sedemikian masih boleh diperolehi khususnya melibatkan imej melalui pendekatan ikonografi (Chilton, 1999). Ikonografi dapat memberi maklumat dokumentasi awal berkenaan aspek yang dikaji sehinggalah penemuan tapak kapal karam diketemukan tetapi juga maklumat tambahan. Walaupun demikian maklumat dari ikonografi kapal seperti melalui medium hiasan tembikar, lukisan dinding dan ukiran masih terbatas perinciannya khususnya melibatkan seni bina kapal berbanding dengan rangka kapal karam itu sendiri (Polzer, 2011).

Dalam konteks kajian sejarah maritim, ikonografi kapal adalah bersifat komunikatif khususnya berkaitan aspek sosio-budaya. Imej kapal dengan konteks imej yang lain berserta menerapkan tafsiran yang lebih luas berkaitan dengan masyarakat pembuatnya berbanding hanya rangka kapal semata-mata. Justeru tafsiran motif dan simbolisme pada imej memberi pelbagai bentuk maklumat berkaitan dengan sejarah maritim sejak Zaman Mesolitik hingga kontemporari antaranya yang terkenal ialah seperti ribuan lukisan dinding berbentuk perahu di rantau Scandinavian (1700-500 SM) (Bengtsson & Bengtsson, 2017); lukisan dinding berbentuk kapal di dinding kuil Dinasti ke-11 Mesir Tengah (2061-1991 SM) (Polzer, 2011); begitu juga pada dinding kompleks permakaman Firaun Senwosrett III Dinasti ke-12 Mesir Tengah (1878-1841 SM) (Wegner, 2017); imej kapal pada lantai mozek Lod, Israel (abad ke-1-ke-3 SM) (Friedman, 1996); relief kapal Phoenician Period Neo-Assyrian pada dinding istana Sennacherib (700-692 SM) di Nineveh dan istana Sargon II (721-705 SM di Dur-Šarruken, Iraq (<https://www.ancient.eu/image/6990/phoenician-assyrian-warship/> ; <https://www.ucl.ac.uk/sargon/essentials/countries/phoenicians/>); dan yang terkenal di rantau Asia Tenggara, relief 11 buah kapal dan perahu pada dinding candi Borobudur Inglis, 2014); imej lukisan perahu pada gua Kain Hitam, Niah di Sarawak (Harrison, 1958; Szabo, 2008; Tan, 2014; Kimwah, 2018;); imej perahu pada ukiran hiasan gendang Dongson (Loofs-Wissowa, 1991; Manguin, 2001; O'Connor, 2003; Jusoh, 2014;); lukisan catan yang menghiasi kulit naratif risalah (*pamphlet/folhetos*) kapal karam yang diterbitkan di Portugal, Britain dan Amerika Syarikat antara abad ke-16 hingga ke-19 M; lukisan kanvas zaman Renaissance di Eropah; dan ilustrasi suratkhbar menggambarkan berita tragedi kapal karam sebagai bencana maritim yang tragis (Thompson, 2013).

Kaedah Kajian

Kajian ini menggunakan kaedah kajian ikonografi iaitu satu pendekatan dalam bidang sejarah seni dan arkeologi yang digunakan untuk menganalisis makna simbolik, tema, dan naratif dalam sesuatu karya seni atau lambang visual. Ia tidak hanya melihat bentuk luaran imej, tetapi juga mentafsir maksud tersembunyi berdasarkan konteks budaya, agama, dan sejarah sesuatu masyarakat. Sebagaimana definisi ikonografi itu sendiri yang berasal daripada perkataan Yunani iaitu *eikon* "bermaksud imej/gambar dan *graphein*" bermaksud menulis atau menghuraikan. Justeru, ikonografi merujuk kepada pengkajian tentang simbol dan imej dalam karya seni, serta bagaimana ia menggambarkan idea, kepercayaan, atau naratif tertentu. Sebagaimana ditekan oleh Panofsky (1939), "...iconography as "a known principle in the known world..." dan "...a particular range or system of types of images used by an artist or artists to convey particular meanings...". Disimpulkan oleh Szepessy (2014), "...iconography analyses the world of images, stories and allegories and requires knowledge of literary sources, an understanding of the history of types and how themes and concepts were expressed by objects and events under different historical conditions".

Panofsky telah meletakkan asas kepada teori ikonografi moden. Beliau mengajukan analisis ikonografi kepada tiga peringkat iaitu deskripsi, analisis ikonografi, dan tafsiran ikonologi. Peringkat pertama merupakan pengenalan atau deskriptif mengenai subjek atau unsur-unsur visual dalam imej (*a consideration of the formal composition of artistic motifs*). Peringkat kedua adalah analisis konteks atau interpretatif yang menyemak makna simbolik (*analysis of specific themes*) berdasarkan konteks budaya (zaman, agama, mitos); naratif sejarah atau kitab suci; dan, fungsi sosial karya seni tersebut. Peringkat terakhir ialah penafsiran ikonik atau tafsiran mendalam (*interpretation of the elements with regard to underlying ideological principles*) melalui pembedahan makna tersirat dan ideologi yang mungkin terkandung dalam karya. Peringkat ini melibatkan kajian teks, mitologi, falsafah, dan tradisi lisan yang berkaitan (Panofsky, 1939; Panofsky, 2014). Berdasarkan pendekatan Panofsky ini, penafsiran imej dan simbol dalam seni secara mendalam, merentas masa dan budaya. Ia bukan sahaja mengenal imej, tetapi menjelaskan apa yang imej itu wakili kepada masyarakat yang menghasilkannya.

Imej yang digunakan dalam kajian ini diperolehi dari pengkalan data dan laman sesawang imej-imej yang telah didigitalkan dan kajian lepas dalam bentuk sumber sekunder iaitu buku dan artikel jurnal. Kajian mengenai teks kesusasteraan agama Buddha, mitologi Yunani-Roman dan arkeologi dirujuk untuk mendapatkan latarbelakang maklumat mengenai imej-imej yang dikaji.

Sorotan Literatur

Bencana maritim mempunyai konteks kajian yang bernilai yang membolehkan penyiasatan empirikal dilakukan tentang bagaimana manusia bertindak dan mengatur tingkah laku dalam situasi antara hidup dan mati khususnya melibatkan norma sosial dalam menentukan tingkah laku pelaku (Miael & Erixson, 2012) dalam bentuk manifestasi dari perbuatan manusia dengan laut. Salah satu bentuk bencana yang dominan dan tertua dalam kebudayaan dan sejarah maritim ialah tragedi perahu-kapal karam. Sama ada peristiwa ini bersifat individu atau sekumpulan kapal, konteks peristiwa yang berlaku akan menjelaskan tindak tanduk manusia pada garis norma kebiasaan atau luar batasan yang akan menghasilkan pelbagai peristiwa atau kesan kepada aspek yang berkaitan dengan sosial, ekonomi dan politik manusia pada lingkungan mikro atau makro, nasional atau global, laut atau daratan.

Peristiwa kapal karam sebagai salah satu bentuk bencana maritim yang dominan dan bukanlah suatu yang baru dalam kajian dan penulisan kalangan komuniti arkeologis maritim dan sejarawan maritim sama ada bersifat penemuan atau peristiwa minoriti atau sebahagian dari penemuan atau peristiwa besar. Tragedi maritim ini dianggap sebagai "*anti-epopeia dos descobrimentos*" menyongsangkan atau mencabar naratif heroik pelaut dengan penonjolan tragedi, kegagalan dan korban manusia seperti kapal karam, kematian, penderitaan dan hidup dalam pengasingan atau terdampar (Souza, 2020).

"Ledakan" kajian tentang tapak dan kapal karam yang dipelopori oleh para arkeologis bawah air sekitar tahun 1960an melalui penemuan demi penemuan tapak kapal karam telah mendapat perhatian dan populariti umum. Sedekad kemudian arkeologi maritim berdiri sebagai disiplin akademik (Bass, 2011). Namun arkeologi maritim bukan sekadar kajian tentang kapal karam sebagaimana yang ditakrifkan oleh Muckelroy (1978):-

Maritime archaeology is the scientific study, through the surviving material evidence, of all aspects of seafaring: ships, boats, and thier equipment; cargoes, catches, or passengers carried on them, and the economic systems withion which they were operating; their officers and crew, especially utensils and other possessions reflecting thier specialised lifestyle.

Manakala kajian tentang kapal karam bukan sekadar memberikan deskripsi yang lengkap tentang tapak dan rangka kapal yang diketemukan, sebagaimana yang ditekankan oleh Pomey (2011):-

In the field of archaeology, the study of a shipwreck is not simply a question of providing a description, however precise it may be, of the discovered remains. Rather, the study endeavors, through the understanding of these remains, to reconstitue the original ship and to in terpret it within the framework of a weell-defined historical context, this supposese that we can recognize (through these remains) the type of ship, with its technical and functional characteristics, and the use to which it was put within a given society, thus, nautical archaeology, whose field of study is the ship, can claim to belong to the larger domain of maritime archaeology.

Pada masa yang sama sejarah maritim diketengahkan sebagai "disiplin" tersendiri sekitar sedekad kemudian namun berkembang dengan perlahan sekali. Malah kajian kapal karam tidak mendapat perhatian berbanding dengan tema lain seperti ekonomi dan politik. Namun tragedi kapal karam (berbanding perahu) bukanlah bencana maritim atau peristiwa terpinggir dalam dinaratifkan dalam historiografi, kesusasteraan dan seni maritim. Sejak antikuiti lagi, peristiwa kapal karam merupakan metafora dan ikonik kedukaan atau kegagalan kepada hubungan manusia dan laut. Sebagaimana yang ditekankan dalam *Symposium on the Representaton and Resonance of Maritime Disaster* (2010), "peristiwa kapal karam adalah sebahagian dari interaksi manusia dan laut yang berpotensi membinasakan bukan sahaja individu tetapi juga masyarakat atau negara secara keseluruhannya" (www.hsozkult.de/event/id/termine-11686). Perspektif Tradisional menganggap kapal karam secara sejak antikuiti lagi dihubungkan dengan pengalaman tradisional mengenai kegagalan dan takdir yang menentukan para pelayar atau pengembara berada pada haluan mereka yang dikaitkan dengan simbolisme dalam bentuk imej visual tentang memori yang kekal bagi yang mengalami atau terkesan dari peristiwa tersebut (Gibbs, 2005; Juez & Springer, 2015).

Pandangan ini disandarkan dengan keberadaan manuskrip, inskripsi, relief purba, kitab dan literatur keagamaan, hasil seni, tradisi lisan, kesusasteraan dan historiografi mengenai peristiwa kapal karam sama ada kapal secara individu atau armada, kewilayahan atau global adalah lebih didominasi oleh naratif Utilitarianisme tentang negatifisme kapal karam sebagai malapetaka maritim yang berkisar tentang kematian anak kapal atau penumpang, heroisme penyelamatan dan kelangsungan hidup mereka yang terselamat, kemusnahan-kehebatan sebuah kapal, kerugian ekonomi, kargo bernilai yang hilang dan persekitaran laut yang *hostile*.

Bentuk imej visual dan naratif tentang tragedi kapal karam pada Zaman Pembaharuan yang turut dianggap sebagai "Zaman Kapal Karam" oleh sesetengah sarjana (Voigt, 2009; Mentz, 2015) yang berterusan dalam Zaman Pencerahan tetapi memperlihatkan perubahan persepsi tentang tragedi kapal karam. Para pelukis,

pengukir dan penulis zaman ini walaupun masih mengakui tentang bahaya pelayaran dalam karya mereka tetapi beranggapan ianya adalah sesuatu yang bernilai untuk dihadapi dalam usaha untuk menguasai dan mengawal alam semulajadi melalui sains dan teknologi dan mencapai aspirasi manusia (Johnson, 2014). Pandangan ini terus kedapatan dalam karya mereka pada abad yang seterusnya menyebabkan naratif kapal karam beaur antara kegagalan kapal dan pengalaman manusia sebagai pelaku sejarah yang merubah lanskap ekonomi, sosial dan politik sehingga abad ke-19 M.

Justeru, tragedi kapal karam merupakan cabaran dan mengusarkan para pelayar apa lagi yang pernah mengalaminya, setua sejarah pelayaran itu sendiri. Tanpa mengira betapa besar nama sang pelayar dan pencapaiannya dalam menjelajah pelusok lautan dan kejayaan dalam mengelilingi dunia. Sebagaimana yang digambarkan oleh Crowley (2015); "*shipwreck losses haunted the Portuguese imagination*" sepertimana yang dilalui oleh Alfonso de Albuquerque selepas peristiwa karam kapal *Flor de la Mar* pada Disember 1511 di perairan utara Sumatera, egoistik maritim beliau akan sentiasa berhadapan dengan kegusaran dalam setiap pelayaran yang dilakukannya (Crowley, 2015).

Perbincangan dan Dapatan Kajian

Menurut pandangan Gibbs (2005) tragedi kapal karam adalah anti-tesis kepada pelayaran atau anti-epik kepada penemuan pelayaran menurut Kockel (2014). Peristiwa ini dirakamkan dalam bentuk visual dan naratif dalam medium yang pelbagai. Medium komunikasi bersifat non-oral terawal tentang pelayaran dan tragedi kapal karam adalah melalui imej visual yang dilakar atau diukir pada platform semulajadi atau buatan. Imej tersebut memberi pelbagai interpretasi motif dan simbolik. Tragedi ini tidak boleh dipisahkan dari masa lampau baik menurut konteks sejarah maritim, kebudayaan maritim, kesusasteraan maritim dan agama sama ada sebagai naratif atau penjelasan mengenai kegagalan inovasi kapal; kelemahan kuasa pendorongan vessel; pengetahuan yang kurang atau kelalaian navigasi; pengetahuan hidrografi dan cuaca; persaingan politik kelautan, konflik dan pertempuran naval; penaklukan yang seterusnya membawa kepada kolonialisme dan kolonisasi; aktiviti sosial-ekonomi maritim seperti pelayaran, perkapalan, perdagangan, perlanungan dan pengembaraan; dan akhir sekali penyebaran atau pengembangan sesebuah agama.

Ini menunjukkan signifikasi sejarah kapal karam sebagai cabang kepada sejarah maritim dan sejarah laut yang bersifat "syiling bermuka dua". Sebagaimana menurut Hanzimanolis (2009), kajian tentang sejarah kapal karam menawarkan "*extra-maritime reasons*" untuk dikaji yang berfungsi sebagai simbol kegagalan dalam kegiatan maritim. Manakala arkeologi maritim pula melihat tragedi kapal karam sebagai "kapsul masa", sebagaimana rekod arkeologi yang lain (Delgado, 1997; Richards, 2008).

Bukti ketara dan tidak ketara mengenai peristiwa kapal karam telah lama wujud dalam historiografi maritim, ikonografi maritim dan kesusasteraan maritim beberapa tamadun besar seperti Mesir, Yunani, Romawi dan Asia Selatan. Begitu juga dalam kitab dan kesusasteraan agama Hindu, Buddha dan Kristian; dan, kesusasteraan dan hasil seni Barat sejak 4000 tahun lalu (Morrison, 1952; Huxley, 1952; Boase, 1959; Leigh, 2010; Morrison, 2014). Bukti yang pelbagai bentuk ini menunjukkan peristiwa kapal karam ditonjolkan dalam memanifestasikan pengalaman kedukaan dan kelangsungan hidup individu atau sekumpulan manusia pelayar yang berhadapan dengan laut dan lautan (www.hsozkult.de/event/id/termine-11686).

Namun suatu yang amat ketara ialah ikonografi perahu-kapal karam masih terbatas penemuannya hingga kini meskipun telah diketemukan ribuan bentuk imej visual kapal sejak Zaman Mesolitik. Contohnya, tidak ada diketemukan hingga kini

sebarang bentuk imej kapal atau perahu karam pada lukisan dinding gua di rantau Scandinavian, begitu juga di pada dinding sebarang bentuk binaan di Mesir dan Mesopotamia.

Ikonografil kapal karam tertua di Eropah adalah dari zaman Yunani purba dalam bentuk lukisan pada beberapa artifak seramik seperti Munich *oinochoe* (pasu) (Lampiran Foto 1) dan Pithekoussai *krater* (pasu/balang permakaman) (Lampiran Foto 2) dari Period Attic Late Geometric II (740-725 SM). Kalangan sarjana ikonografi dan kesusasteraan masih berdebat dalam mengaitkan lukisan tersebut dengan karya sastera purba Homer bertajuk *The Odyssey* (abad ke-7 SM) atau gambaran tentang peristiwa kapal karam yang sering dialami oleh pelayar Yunani purba sekitar abad ke-6 SM. Walaupun demikian imej kapal karam pada Munich *oinochoe* memberi gambaran yang lengkap mengenai tragedi tersebut seperti reka bentuk kapal, situasi anak atau penumpang kapal dan ancaman persekitaran seperti ikan pemangsa (Rombos, 1987; Coldstream, 2007; Hurwit, 2011; Junker, 2012; Tjon, 2012; Giuliani, 2013).

Manakala dalam ikonografi Buddha, imej adalah visualisasi kisah dari *Jataka* seperti *Silannisamsa*, *Valhassa*, *Sussondi*, *Mahajanaka* dan *Mahanaradakassapa* yang merupakan kitab kesusasteraan Buddha (abad ke-2 EU) yang menjelaskan lapan bentuk halangan melalui *Astamahabhayas* (Lapan Bahaya Besar) pelayaran di laut dalam beberapa kisah dalam teks, relief dan lukisan (Wenzel, 1888; Rouse, 1895; Francis & Neil, 1897; Cowell & Rouse, 1907; Chutiwongs, 1978; Meech-Pekarik, 1981; Prasad, 1997; Higham, 2004; Appleton, 2007; Tripathi, 2011; Brancaccio, 2011). Begitu juga *Avadana* (*Maitrakanyaka*) (Brough, 1957), *Kannon Sutra*, *Lotus Sutra* (Meech-Pekarik, 1981) dan *Mahavastu* (Law, 1930; Marciniak, 2017) dan yang berkait rapat dengan konsep *Astamahabhayas* (Lapan Bahaya Besar) yang dijelmakan dalam bentuk relief, lukisan dinding dan ilustrasi kitab yang diketemukan di India, Thailand, Indonesia, China dan Jepun.

Seperti relief berkaitan Avalokiteshvara sebagai dewa pelindung dari lapan/sepuluh bahaya dalam kehidupan dan Tara sebagai dewi pelindung berkaitan pelayaran menurut konsep *Astamahabhayas*. Justeru, Avalokiteshvara dan Tara begitu senonim dengan imej kapal karam (Bhattacharyya, 1968; Donaldson, 2001) di beberapa buah candi di India antara yang menonjol ialah candi Ratnagiri (abad ke-8 M) di Orissa (Lampiran Foto 3) (Tripathi, 2003; Tripathi, 2006; Ray, 2008; Patnik, 2015); relief cakra candi Bharhut (abad ke-2 SM) di Madhya Pradesh (Lampiran Lampiran) (Huntington & Huntington, 1969); relief di Gua No. 2, Gua No. 41, Gua No. 90 (abad ke-2 M) di kompleks Gua Kanheri, Pulau Salsette di Mumbai; relief tiang pada stupa Mathura di Uttar Pradesh (abad ke-2 M) (Meech-Pekarik, 1981). Ikonografi *Jataka* berkaitan *Astamahabhayas* dan imej kapal karam meluas kedapatan di di Asia Tenggara dan Asia Timur. Seperti relief *Valahassa* di kuil Ananda, Pagan di Mynmar (abad ke-11 M) (Meech-Pekarik, 1981); relief *Mahajanaka* (Sema S317) pada tapak Bahn Nohn Chat, Thailand (abad ke-8 – ke-9 M) (Murphy, 2010) dan relief pada Caitya Cula Pathon di Nakhon Pathom, Thailand (abad ke-8 – ke-9 M) (Chutiwongs); dan, relief *Maitrakanyaka Avadana / Valahassa Jataka* (Panel 108) (Lampiran Foto 5) dan relief *Avadana* (Panel 192) (Lampiran Foto 6) pada candi Borobudur, Jawa Tengah (abad ke-9 M) (Jan, 1981, Miksic, 2010; Inglis, 2014; Ray, 2014).

Ikonografi sedemikian juga terdapat dalam bentuk lukisan seperti lukisan dinding gua Mahajanaka di biara Gua Ajanta (abad ke-1 SM – ke-5 M) (Lampiran Foto 7) (Schlingoff, 1976; Tripathi, 2003; Tripathi, 2006; Brancaccio, 2011) dan Valahassa di dinding Gua 14 di Gua Seribu Buddha di Qizil, China (sebelum abad ke-7 M) (Meech-Pekarik, 1981). Manakala pada kepingan kertas dan tekstail (Lampiran Foto 8) seperti kitab Buddha Sanskrit seperti kitab *Saddharma Puṇḍarika Sūtra / Lotus Sutra*, bahasa China dalam kitab *Miao-fa-lian-hua-jin*, bahasa Jepun dalam kitab *Myōhō-ryōge-kyō*

dan *Jikku kannon gyo*; dan bahasa Korea dalam kitab *Myobeomnyeonhwagyeong* yang dihasilkan antara abad ke-1 M hingga ke-13 M (Jan, 1981; Meech-Pekarik, 1981; Brancaccio, 2011; Alimov, 2013).

Rekod bertulis bergambar Jepun juga ada mendokumentasikan mengenai peristiwa kapal karam yang paling tragis dalam sejarah kegemilangan empayar Mongol iaitu mengenai peristiwa kegagalan serangan armada Kublai Khan ke atas Jepun dalam pertempuran Koan pada tahun 1281 yang menyebabkan kemusnahan total armada Tentera Selatan China (3500 kapal dengan 100,000 tentera) yang karam akibat ditewaskan tentera Jepun dengan bantuan badai angin taufan *Kamikaze*. Di antara yang terkenal ialah skrol tulisan tangan bergambar *Moko Shurai Ekotoba (Illustrated Account of the Mongol Invasion)* (Lampiran Foto 9) yang dihasilkan atas arahan Takezaki Suenaga antara tahun 1275-1293. Skrol ini mengandungi beberapa lukisan menunjukkan bagaimana kapal Mongol ditewaskan oleh kapal Jepun pimpinan samurai Suenaga (Susumu, 1995; Sasaki, 2008).

Berdasarkan bukti arkeologi, kesusasteraan Buddha dan dokumentasi sejarah di atas, ikonografi kapal karam mampu menjelaskan kepada arkeologi maritim dan sejarah maritim tentang motif dan simbolisme peristiwa kapal karam sebagai sebahagian dari tinggalan budaya dan perilaku manusia dalam berinteraksi dengan laut. Dapatan kajian menjelaskan bahawa keterbatasan penemuan imej visual kapal karam berbanding kapal atau perahu dalam zaman prasejarah adalah disebabkan unsur taboo atau aura/elemen negatif mengenai tragedi ini dalam kalangan masyarakat pelayar awal. Dapatan ini disandarkan dengan pandangan Blumenberg (1996) yang melihat bahawa peristiwa kapal karam dalam konteks falsafah dan teori kehidupan manusia sebagai sebuah metafora paling berpengaruh kerana pengalaman manusia dalam melalui tragedi ini menjangkau imagenasi antara hidup dan mati sesuatu yang pasti dihadapi dalam pelayaran, hanya kebarangkalian berbeza-beza. Beliau telah menegaskan bahawa pelayaran adalah suatu perbuatan pelanggaran kepada sempadan semulajadi dan kapal karam adalah hukuman kepada pelanggaran tersebut, kepercayaan yang menguasai masyarakat antikuti untuk beribu tahun lamanya. Kepercayaan ini berubah apabila manusia menuntut kemodenan iaitu manusia mengesampingkan dunia semulajadi. Peristiwa kapal karam dilihat dari perspektif penguasaan manusia terhadap alam semulajadi yang dilingkungi oleh konsep Traditional untuk mencapai kemajuan dalam konsep Moderniti. Perkara inilah yang dilakukan oleh para pengukir dan pelukis pada Zaman Pembaharuan yang menegaskan dalam karya mereka bahawa peristiwa kapal karam adalah realisasi aspirasi manusia melalui penguasaan pelanggaran tersebut yang membuahkan hasil kejayaan. Seperti penegasan Blumenberg bahawa "*it will be one of the fundamental ideas of the Enlightenment that shipwreck is the price that has to be paid in order that complete calming of the sea not make all worldly commerce impossible*". Ringkasnya, pelayaran adalah sesuatu yang tanpa risiko, kemodenan perlu menghadapinya (Blumenberg, 1996). Justeru, seiring dengan Zaman Penemuan hingga abad ke-21 M ini, karya ikonografi kapal karam dihasilkan seiring dengan penulisan karya kesusasteraan dan historiografi yang mendapat tempat bukan sahaja dalam kalangan masyarakat maritim.

Jesteru itu, ikonografi kapal karam berasaskan kesusasteraan Buddha yang berkembang seiring dengan perkembangan aktiviti maritim Asia Selatan seawal abad ke-2 M dan seterusnya di Asia Tenggara pada abad ke-9 M memperlihatkan bahawa tragedi kapal karam adalah antara bentuk halangan utama yang dihadapi oleh manusia melalui konsep *Astamahabhayas*. Malah dijelaskan bentuk ancaman yang boleh membawa kepada berlakunya tragedi tersebut iaitu puas atau penyu, gelombang dan ombak, terkandas di air cetek, kebocoran kapal, terlanggar batu karang atau beting

batu; ribut monsun dan serangan lanun (Ray, 2008). Justeru imej kapal karam harus dilihat dalam konteks visual yang lebih meluas bukan sekadar tentang perahu-kapal semata-mata. Seperkara lagi, ikonografi Buddha lebih terperinci berbanding dengan ikonografi Yunani purba dalam "menceritakan" bagaimana berlakunya sesebuah kapal itu karam.

Kesimpulan

Kesimpulannya, sejarah maritim dan kapal atau apa juga vessel yang digunakan oleh manusia untuk belayar di laut dan lautan adalah tidak dapat dipisahkan. Arkeologi maritim melihat kapal karam sebagai rekod arkeologi yang berterusan mengalami formasi budaya dan semulajadi. Rekod arkeologi ini menjelaskan bagaimana kebudayaan maritim berlaku sama ada dalam konteks aliran Nasionalis atau Globalis. Manakala, sejarawan maritim tradisional yang melihat kapal sebagai suatu yang khusus sifat teknologi dan geografikal atau aliran Utilitarian dan Globalis yang melihat dalam konteks yang lebih luas, kapal sebagai sebahagian dari pelakar sejarah dunia.

Berdasarkan perbincangan yang telah dilakukan, ikonografi kapal karam yang terbatas dihasilkan pada zaman prasejarah kemudiannya meluas seiring dengan perkembangan yang aktif dalam pelayaran adalah disebabkan perspektif manusia tentang tragedi kapal karam dari bersifat negatif kepada positif. Secara konseptualnya, tragedi kapal karam dilihat dari perspektif Utilitarianisme sebagai suatu bencana yang mendukacitakan terhadap interaksi manusia dengan laut yang berterusan menghalang kepada objektif hubungan tersebut (Julia, 2014), namun pada masa sama apabila interaksi tersebut berlaku dengan pesat, tragedi ini akan menjadi penyebab atau pendorong kepada berlakunya peningkatan atau penambahbaikan dalam hubungan tersebut. Seterusnya menyumbang kepada perubahan lanskap geografikal sesebuah kawasan, pertembungan sosial, kesan ekonomi dan pengagongan empayar. Hasilnya, objektif hubungan antara manusia dan laut dapat dicapai dengan lebih bernilai dari perspektif Psikologikal Hedonisme (Moore, 2018). Rangka kapal yang karam bukan sekadar untuk didokumentasikan dalam konteks arkeologi maritim. Tinggalan ini harus mampu bercerita sebelum, semasa dan selepas berlakunya tragedi melangkaui dermaga pembinaan hingga lanskap ianya terformasi.

Rujukan

- Adnan Jusoh *et.al* (2013). The significance of the boat motifs on bronze drums and its relationship with the socio-culture of the people of the Late Prehistoric Period. *The Social Sciences*, 8 (4):319-326.
- Alimov, A. (2013). Good reviews: Three early collections of Buddhist stories. *Manuscripta Orientalia*, 19 (1):3-13.
- Andrew Moore, A. (2018). Hedonism. Dalam, Zalta, Edward N. (ed.), *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*.
<https://plato.stanford.edu/archives/win2018/entries/hedonism/>
- Appleton, N. (2007). A place for the Bodhisatta: The local and the universal in Jataka stories. *Acta Orientalia Vilnensia*, 8 (1), 2007:109-122.
- Bass, G.F. (2011). The development of maritime archaeology. Dalam Alexis Catsambis *et.al* (eds). *The Oxford handbook of maritime archaeology*, Oxford: Oxford University Press.
- Bee, B.B.B. (2012). Pengertian arkeologi maritim secara literal dan falsafah berdasarkan disiplin arkeologi. *Jurnal Arkeologi Malaysia*, 25:11-24.

- Bengtsson, B. & Bengtsson, B. (2011). Sailing rock art boats. *Journal Maritime Archaeology*, 6:37–73
- Bhattacharyya, D. (1968). *Studies in Buddhist iconography in eastern India*. Ph.D. Thesis. University of Calcutta.
- Blumenberg, H. (1996). *Shipwreck with spectator: Paradigm of a metaphor for existence*. Massachusetts: MIT Press.
- Boase, T.S.R. (1959). Shipwrecks in English romantic painting. *Journal of the Warburg and Courtauld Institutes*, 22 (3/4):332-346.
- Boyd, K. (ed). (1999). *Encyclopedia of historian and historical writing, volume 2, M-Z*, London: Fitzroy Dearbon Publisher.
- Brancaccio, P. (2011). *The Buddhist caves at Aurangabad: Transformations in art and religion*. Leiden: Brill.
- Broeze, F. (ed). (1995). *Maritime history at the crossroads: A critical review of recent historiography*, St. John's: International Maritime Economic History Association.
- Brough, J. (1957). Some notes on Maitrakanyaka: Divyadana XXXVIII. *Bulletin of the School of Oriental and African Studies, University of London*, 20 (1/3):111-132.
- Chilton, E.S. (1996). Material meanings and meaningful materials: An introduction. Dalam Elizabeth S. Chilton (ed.), *Material meanings: Critical approaches to the interpretation of material culture*. Salt Lake City: University of Utah Press.
- Chutiwongs, N. (1978). On the Jataka relief at Cula Pathon Cetiya. *Journal of The Siam Society*, 66 (1):133-151.
- Coldstream, J.N. (2007). The Geometric style: Birth of the picture. Dalam, Tom Rasmussen & Nigel Spivey (eds). *Looking at Greek vases*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Cowell, E.B. & Rouse, W.H.D. (Terj.). (1907). *The Jataka, or Stories of the Buddha's former births, Vol. VI*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Crowley, R. (2015). *Conquerors: How Portugal seized the Indian Ocean and forged the first global empire*. London: Faber & Faber.
- Delgado, J.P. (ed) (1997). *Encyclopaedia of underwater and maritime archaeology*, London: British Museum Press.
- Donaldson, T.E. (2001). *Iconography of the Buddhist sculpture of Orissa, Vol. 1 (Text)*. New Delhi: Abhinav Publications.
- Driver, J. (2014). The History of Utilitarianism. Dalam, Zalta, E.N. (ed.). *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*. <https://plato.stanford.edu/cgi-bin/encyclopedia/archinfo.cgi?entry=utilitarianism-history>
- Flatman, J. et.al., Submerged cultural landscape, humanities research centre for cultural heritage and cultural exchange, understanding cultural landscapes, symposium report
http://ehl.flinders.edu.au/humanities/exchange/asri/ucl_symp_pdf/2005_UCL_MS.pdf Akses pada 28/6/2018.
- Fontein, J. (2012). *Entering the Dharmadhatu: A study of the Gandavyuha relief of Borobudur*. Leiden: Brill.
- Francis, H.T & Neil, R.A. (Terj.). (1897). *The Jataka, or stories of the Buddha's former births, Vol. III*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Friedman, Z. (1996). Ship iconography on black-and-white mosaics of the 1st -3rd centuries CE. Dalam, Tzalas, H. *TROPIS VI, 6th International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, Lamia, 1996 Proceedings.
- Gelina Harlaftis, G. (2009). Maritime history or the history of *thalassa*. Dalam Gelina Harlaftis, et.al (eds). *The new ways of history*. London: IB Tauris.

- Gibbs, M. (2005). Watery graves: When ship become places. Dalam, Lydon, J. & Ireland, T. (eds). *Object lessons: Archaeology and heritage in Australia*. Melbourne: Australian Scholarly Press.
- Giuliani, L. (2013). *Image and myth: A history of pictorial narration in Greek art*. Chicago: University of Chicago Press.
- Gustavo, V. (2001). Todo lo que es sólido se disuelve en la academia: sobre los estudios coloniales, la teoría postcolonial, los estudios subalternos y la cultura material. *Revista de Estudios Hispánicos*, 35 (3): 633-660.
- Hanzimanolis, M. (2009). Eight hens per man per day: Shipwreck survivors and pastoral abundance in southern Africa. Dalam, Carina E. Ray & Jeremy Rich (eds). *Navigating African maritime history*. St. John's: International Maritime economic history Association.
- Harrison, T. (1958). The great Cave Sarawak: A ship of the dead cult and related rock paintings. *The Archaeological News Letter*, 6:199-204.
- Higham, C.F.W. (2004). *Encyclopedia of Ancient Asian civilizations*. New York: Fact on File Inc.
- Huntington, J.C. & Huntington, S.L. (1969). Roundel, with the Timingala Jataka scene from Bharhut Stupa. The Huntington Archive. http://dsal.srv02.uchicago.edu/cgi-bin/huntington/show_detail.py?ObjectID=12868 Akses pada 10/12/2018.
- Hurwit, J.M. (2011). The shipwreck of Odysseus: Strong and weak imagery in Late Geometric Art. *American Journal of Archaeology*, 115 (1):1-18.
- Huxley, H.H. 1952. Storm and shipwreck in Roman literature, *Greece & Rome*, 21 (63):117-124.
- Inglis, D.A. (2014). *The Borobudur vessel in context*. Master Thesis. Texas A&M University.
- Jan, Yun-hua. (1981). The Bodhisattva idea in Chinese literature: Typology and significance. Dalam, Leslie S. Kawamura, (ed). *The Bodhisattva Doctrine in Buddhism*. Waterloo: Wilfred Laurier University Press.
- Johnson, P. The ship: navigating the myths, metaphors and realities of Foucault's heterotopia *par excellence*, 2014. <http://www.heterotopiastudies.com/wp-content/uploads/2016/09/The-ship-navigating-the-myths-metaphors-and-realities-of-Foucaults-heterotopia-par-excellence-pdf.pdf> Akses pada 28/6/2018.
- Juez, B.L. & Springer, O. (2015). Introduction: Shipwrecks and islands as multilayered, timeless metaphors of human existence. Dalam, Juez, B.L. (ed), *Shipwreck and island motifs in literature and the arts*, Leiden: Brill.
- Junker, K. (2012). *Interpreting the images of Greek myths: An introduction*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kimwah, J. *et.al* (2018). "Death ship' image in prehistoric cave painting of Kain Hitam cave (the Painted Cave) Niah, Sarawak. *TOJDAC*, Special Edition:1434-1441.
- Kockel, M.F. (2014). *Naufrágios e outros infortúnios na História Trágico-Marítima da carreira da Índia (Séculos XVI e XVII)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho".
- Law, B.C. (1930). *Summary of the Mahavastu*. Calcutta: Thacker, Spink & Co.
- Leigh, M. 2010. Early Roman epic and the maritime moment. *Classical Philology*, 105 (3):265-280.
- Ling, J. & Cornell, P. (2017). Violence, warriors, and rock art in Bronze Age Scandinavia. Dalam, R.J. Chacon and R.G. Mendoza (eds.), *Feast, famine or fighting?: Multiple pathways to social complexity*, New York: Springer.

- Loofs-Wissowa, H. (1991). Dongson drums : Instruments of shamanism or regalia ?. *Arts Asiatiques*, 46:39-49.
- Manguin, Pierre-Yves (2001). Shipshape societies: Boat symbolism and political systems in Insular Southeast Asia. *Techniques & Culture*, 2001:35-36.
- Marciniak, K. (2017). The adventure of five hundred merchants as recounted in two version. *Mahavastu, Annual Report of The International Research Institute for Advanced Buddhology at Soka University*, XXI:109-146.
- Meech-Pekarik, J. (1981). The flying white horse: Transmission of Valahassa Jataka imagery from India to Japan, *Artibus Asiae*, 43 (1/2):114-118.
- Mentz, S. (2015). *Shipwreck modernity: Ecologies of globalization, 1550–1719*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Mikael, E. & Erixson, O. (2012). Gender, social norms and survival in maritime disasters. *PNAS*, 109 (33):13220-13224.
- Miksic, J.N. *et.al.* (2010). *Borobudur: Majestic Mysterious Magnificent*. Yogyakarta: Taman Wisata Candi Borobudur.
- Morrison, J.V. (2014). *Shipwrecked: Disaster and transformation in Homer, Shakespeare, Defoe, and the modern world*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Muckelroy, K. (1978). *Maritime archaeology*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Muller, M.G. Iconography. 2008, <https://doi.org/10.1002/9781405186407.wbieci001>
- Murphy, S.A. (2010). *The Buddhist boundary markers of northeast Thailand and central Laos, 7th-12th centuries CE: Towards an understanding of the archaeological, religious and artistic landscapes of the Khorat plateau*. Ph.d Thesis. University of London.
- Neelis, J. (2011). *Early Buddhist transmission and trade networks: Mobility and exchange within and beyond the northwestern borderlands of South Asia*. Leiden: Brill.
- O'Connor, S. (2003). Nine new painted rock art sites from East Timor in the context of the Eastern Pacific region. *Asian Perspectives*, 42 (1), 2003:96-128.
- Panofsky, E. (1939). *Studies in iconology: Humanistic themes in the art of the Renaissance*. New York: Oxford University Press.
- Panofsky, E. (2014): The Icon as Logos. (1980). *Visual Resources*, 1 (2–3):123–126. <https://doi.org/10.1080/01973762.1980.9659030>
- Patnaik, S.K. (2015). Odisha and South-East-Asia – A study of ancient relations and maritime heritage. *Odisha Review*, November:25-26. <https://magazines.odisha.gov.in/orissareview/2015/Nov/engpdf/26-37.pdf>
- Phoenician-Assyrian Warship, <https://www.ancient.eu/image/6990/phoenician-assyrian-warship/> Akses pada 28/6/2018.
- Pmeyer, P. (2011). Defining a ship: Architecture, function and human space. Dalam Catsambis, A. *et.al* (eds). *The Oxford handbook of maritime archaeology*. Oxford: Oxford University Press.
- Polzer, M.E. (2011). Early shipbuilding in the eastern Mediterranean. Dalam Alexis Catsambis *et.al* (eds), *The Oxford handbook of maritime archaeology* Oxford: Oxford University Press.
- Prasad, P.C. (1977). *Foreign trade and commerce in ancient India*. New Delhi: Abhinav Publisher.
- Ray, H.P. (2008). Providing for the Buddha; Monastic centers in eastern India, *Arts Asiatiques*, 63:119-138.
- Ray, H.P. (2014). *The return of the Buddha: Ancient symbols for a new nation*, New Delhi: Routledge.

- Rich, S. Iberian 'Age of Discovery' shipwrecks and dendroprovenance *In-situ* timber sampling protocols. http://forseadiscovery.eu/sites/default/files/attachments/documents/timber_sampling_protocols.pdf Akses pada 28/6/2018.
- Richards, N. (2008). Thematic studies in ustralian maritime archaeology. Dalam, Staniforth, M. & Nash, M. (eds). *Maritime archaeology: Australian approaches*, New York: Springer Science.
- Rombos, T. (1987). The iconography of Attic Late Geometric pottery, Volume 1. Ph.D Thesis. University of London.
- Rouse, W.H.D. (Terj.). (1895). *The Jataka, or stories of the Buddha's former births, Vol. II*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Sasaki, R.J. (2008). *The origin of the lost fleet of the Mongol empire*. Master Thesis. Texas A&M University.
- Schlingloff, D. (1976). Kalyāṇakārin's Adventures: The identification of an Ajanta painting. *Artibus Asiae*, 38(1):5-28.
- Souza, L.de. (2020). Antiepopéia dos descobrimentos: análise da narrativa de insucesso da Nau Santo Antônio. 115 f. Dissertação (Mestrado em História Ibérica) - Universidade Federal de Alfenas, Alfenas, MG, 2021. <https://bdtd.unifal-mg.edu.br:8443/handle/tede/1764>
- Susumu, I. (1995). The decline of the Kamakura bafuku. Dalam, Marius Jansen (ed. *Warrior rule in Japan*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Szabó, K. et.al (2008). Sailing between worlds: The symbolism of death in northwest Borneo. *Terra Australis*, 29:149-170.
- Szepessy, V.L. (2014). Panofsky - Iconology and Iconography. Dalam, *The Marriage Maker: The Pergamon Hermaphrodite as the God Hermaphroditos, Divine Ideal and Erotic Object*. MA thesis, University of Oslo.
- Tan, N.H. (2014). Rock art research in Southeast Asia: A synthesis. *Arts*, 3:73-104.
- The semiotic of shipwreck: A symposium on the representaton and resonance of maritime disaster, 19-20.11.2010, London, H-Soz-Kult. (2009). www.hsozkult.de/event/id/termine-11686 Akses pada 28/6/2018.
- The story of Maitrakanyaka. (Avadanacataka No. 36; I p. 193—205) <http://artserve.anu.edu.au/htdocs/bycountry/indonesia/borobudur/text/Gal1b/106.html> Akses pada 14/12/2018.
- Thompson, C. (ed). *Shipwreck in art and literature*, New York: Routledge. 2013.
- Tjon, E.S.Fat. (2012). *Reading restorations: 19th Century restoration on red-figure South Italian vases from the national Museum of Antiquities*. Master Thesis. Leiden University.
- Tripathi, A. (2006). Antiquity of sailing ships of the Indian Ocean: Evidence from ancient Indian art. *Ziff Journal*:25-34.
- Tripathi, S. (2011). Ancient maritime trade of the eastern Indian littoral. *Current Science*, 100 (7):1080-1086. https://drs.nio.res.in/drs/bitstream/handle/2264/3840/Curr_Sci_100_1076.pdf?sequence=1
- Tyre and the other Phoenician city-states, <https://www.ucl.ac.uk/sargon/essentials/countries/phoenicians/> Akses pada 28/6/2018.
- Voigt, L. (2009). *riting captivity in the early modern Atlantic: Circulations of knowledge and authority in the Iberian and English imperial worlds*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.

- Wegner, J. (2017). A Royal boat burial and watercraft tableau of Egypt's 12th dynasty (c.1850 BCE) at South Abydos. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 46 (1), 2017:5-30.
- Wenzel, H. (1888). Valahassa Jataka. *Journal of The Royal Asiatic Society*, XX:503-509.
- Winternitz, M. (1933). *A history of Indian literature: Volume II: Buddhist literature and Jaina literatue*. Calcutta: University of Calcutta.

Lampiran



Sumber: Hurwit, 2011

Foto 1



Sumber: <http://maritimehistorypodcast.com>

Foto 2



Sumber: Tripati, 2011

Foto 3



Sumber: http://dsalrv02.uchicago.edu/cgi-bin/huntington/show_detail.py?ObjectID=12868

Foto 4



Sumber: <https://www.photodharma.net/Indonesia/04-Jataka-Level-1-Top/04-Jataka-Level-1-Top-3.htm>

Foto 5



Sumber: <https://www.photodharma.net/Indonesia/06-Divyavadana-Level-1/06-Divyavadana-Level-1-Maitra kanyakas-Storyboard.htm>

Foto 6

Kajian Ikonografi Kapal Karam Berdasarkan Pendekatan Panofsky (1939)
Sebagai Penjelasan Arkeologi Dan Sejarah



Sumber: Schlingloff, 1976

Foto 7



Sumber: Meech-Pekarik, 1981

Foto 8



Sumber: <https://heritageofjapan.files.wordpress.com>

Foto 9