

BAB SATU

PENDAHULUAN

Sejarah maritim merupakan satu aspek yang kurang diberi penekanan dalam konteks penulisan sejarah Asia Tenggara yang banyak memberi tumpuan kepada aspek perdagangan dan perkапalan. Justeru itu pengkajian ini akan memberi tumpuan ke atas pelabuhan khususnya tentang kesan perubahan teknologi perkапalan serta corak perdagangan ke atas pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura. Pengubahsuaian yang dilakukan ke atas pembangunan infrastruktur pelabuhan Singapura sejajar dengan perubahan teknologi perkапalan dan corak perdagangan. Ini membolehkan ia bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara dan Timur Jauh serta wujud sebagai salah sebuah pelabuhan utama di rantau Asia Tenggara.

Selama ini kenyataan rasmi pentadbiran Singapura sering menggambarkan pelabuhannya sebagai pelabuhan laut dalam semulajadi, strategik dari segi kedudukan laluan perdagangan antara timur dan barat serta sebuah pelabuhan yang unggul di Asia Tenggara diterima tanpa persoalan oleh para sarjana. Pada hakikatnya Pulau Singapura amat memerlukan sumber kewangan yang besar untuk menyesuaikan

pembangunan infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkapalannya bagi mengatasi halangan dan masalah geografi fizikalnya yang terhad. Dengan cara ini pelabuhan Singapura dapat menyediakan kemudahan infrastruktur pelabuhan mengikut corak perdagangan dan teknologi perkapalan yang sentiasa berubah. Usaha ini akan diberi tumpuan dalam pengkajian ini demi untuk mengupas realiti sejarah perkembangan pelabuhan Singapura.

Pengkajian ke atas pelabuhan Singapura perlu diteliti semula. Ianya tidak boleh dilihat dalam lingkungan yang sempit yang hanya menerima laporan-laporan rasmi yang menyatakan ia sebuah pelabuhan laut dalam semulajadi dan strategik serta mengagung-agungkan kehebatan pelabuhan Singapura. Dalam realitinya, Pulau Singapura hanya merupakan sebuah pulau yang kecil di gugusan kepulauan serantau dengan keluasan kira-kira 225 batu persegi.¹ Sebagai sebuah pulau yang kecil, Singapura mengandungi segala kekurangan sumber alam semulajadi seperti arangbatu, minyak, hasil hutan, sumber laut dan lain-lain hasil mahsul untuk perdagangan. Sementara itu dari segi perkhidmatan perkapalan pula Pulau Singapura kekurangan bekalan air dan "ballast". Sebahagian besar hasil perdagangan tersebut diperolehi dari gugusan kepulauan Asia Tenggara, Tanah Besar Asia Tenggara,

Benua Asia dan malah dari seluruh dunia.

Gugusan kepulauan (Indian Archipelago) terdiri daripada kawasan yang luas. John Crawfurd dalam penulisannya yang bertajuk **Crawfurd's History of the Indian Archipelago**² telah memberi penjelasan yang terperinci mengenai keluasan Indian archipelago dari segi geografi. Menurut beliau kawasan tersebut mengandungi beratus ribu buah pulau yang mempunyai kedudukan yang strategik serta mempunyai hubungan dengan negara-negara luar.

"The Indian archipelago embraces in length forty degrees of longitude, and in breadth thirty degrees of latitude; thus comprehending, with the intervening seas, an area of 4,500,000 geographical, or about 5,500,000 statute miles: it extends from the western extremity of the islands of Sumatra, to the parallel of the Aroe islands; and from the 11' south to 19' north of the equator. Its general position is between the great continental land of New Holland, and the most southern extremity of the continent of Asia. It is centrically situated with respect to all the great and civilized nations of Asia, and lies in the direct and inevitable route of the maritime intercourse between them."³

Berdasarkan petikan di atas jelas menunjukkan keluasan Indian archipelago. Kawasan tersebut turut di kelilingi oleh lima buah lautan. Lautan pertama bermula dari Lautan China yang terbentang antara Borneo dan Semenanjung Tanah Melayu. Kedua ialah Lautan Jawa, ketiga ialah Lautan Banda yang terbentang antara Celebes di satu

pihak, Booro dan Ceram di satu pihak yang lain dan rangkaian pulau-pulau di Timur dan Timur Laut.

Lautan yang keempat pula adalah lautan Celebes yang terbentang antara Celebes dan Borneo hingga ke selatan dan barat, dan Mindanao dan kumpulan pulau di Sulu di utara. Lautan yang kelima iaitu yang terakhir dibentuk oleh Sulu, Borneo, Palawan dan bahagian barat daya Filipina dan Mindanao yang dikenali sebagai Mindoro atau Lautan Sulu.

Lautan-lautan ini menjadi penghubung antara satu kawasan darat dengan kawasan darat yang lain dalam memasarkan sumber-sumber laut dan hutan sama ada untuk pasaran tempatan atau hasil perdagangan. Oleh itu tidak boleh dinafikan bahawa perdagangan maritim memainkan peranan penting dalam pembangunan ekonomi Asia Tenggara. Aspek ini telah diberi penekanan oleh sarjana-sarjana terdahulu yang telah menghasilkan kajian-kajian mengenai sejarah maritim. Antaranya termasuklah K. G. Tregonning yang merupakan seorang sejarawan selepas perang.

Dalam artikel beliau yang bertajuk "Ocean Trade As A Vital Role Factor In The Economic And Political Well Being Of The States Of Southeast Asia",⁴ beliau telah menyatakan bahawa ramai di

antara para sejarawan dan "political scientists" tidak melihat aspek ini dalam pengkajian mereka.

"Many historians and political scientists share in this lack of appreciation. They have narrated the modern developments of Southeast Asia as if the history of each State stopped at the coast line. The vital role played by sea trade in this modern development has been minimized or largely ignored."⁵

Melihat kepada Lautan Sulu sebagai salah satu zon, Mohammad Raduan Bin Mohd. Ariff dalam Tesis Ph.D, yang bertajuk "Dari Pemungutan Tripang Ke Penundaan Udang: Satu Kajian Kes Mengenai Sejarah Perkembangan Perusahaan Perikanan Di Borneo Utara 1750-1990"⁶, telah memberi penjelasan tentang pasaran sumber laut, tenaga buruh dan peranan kerajaan sebagai satu unit analisis kajiannya. Kajian beliau yang meliputi tempoh masa kira-kira 240 tahun adalah bertujuan untuk meneliti proses-proses yang membawa perubahan besar kepada perusahaan perikanan, yang merupakan pada satu ketika dahulu kegiatan pemungutan sumber laut yang pernah menjadi asas kepada kekayaan dan keutuhan sebuah kerajaan maritim. Dalam kajian tersebut, antara lain beliau menyatakan :

"Kekuasaan Tausug membuatkan rumpun bangsa Melayu yang lain seperti Maranao, Magindanao, Samal, Yakan, Jama mapun, Bajau dan lain-lain tunduk kepada pusat pemerintahan Kesultanan Sulu di Jolo. Kekayaan sumber

laut ini telah menjadikan Jolo sebagai "regional emporium" dan salah sebuah pusat sejarah Asia Tenggara. Sumber laut yang menjadi komoditi perdagangan penting dengan Benua China telah menarik minat kuasa Barat untuk datang berdagang ke kawasan ini pada abad ke 18 dan 19. Disebabkan sumber laut itu juga Kesultanan Sulu akhirnya mengalami keruntuhan di akhir abad ke 19.⁷

A. B. Lapian pula merupakan seorang sarjana Indonesia yang telah berjaya mencungkil dan meletakkan sejarah maritim Asia Tenggara sebagai tunggak pengkajiannya. Dalam Syarahan Perdananya yang bertajuk **Sejarah Nusantara Sejarah Bahari**,⁸ beliau telah meletakkan sejarah maritim Asia Tenggara sebagai pokok persoalan utama dalam pengkajiannya. Antara lain beliau menyatakan:

"Kita juga sama-sama tahu bahawa Wawasan Nusantara melihat negara kita bukan sebagai wilayah yang terdiri dari pulau-pulau belaka, melainkan sebagai sebuah negara kepulauan, termasuk pula laut di antaranya. Oleh sebab itu sejarah Nusantara bukanlah sejarah yang hanya membicarakan masa lampau pulau demi pulau, akan tetapi meliputi seluruh wilayah kepulauan sebagaimana dengan tegas diungkapkan oleh pengertian SEJARAH TANAH AIR."⁹

Adrian dalam kajian beliau mengenai Pulau Sulawesi menegaskan bahawa unit analisis sejarah tidak dibatasi pada sempadan daratnya saja. Menurut beliau lagi:

"Mengenai pulau Sulawesi, misalnya, unit analisis sejarah tidak dibatasi pada masing-masing empat semenanjungnya saja, melainkan perlu memperhatikan sistem-sistem teluk yang tentu merupakan pemisah bilamana suku bangsa

setempat berorientasi pada daratan saja, akan tetapi bagi suku bangsa yang berkebudayaan maritim justru merupakan pemersatu sehingga daerah teluk itu merupakan satu dunia tersendiri.¹⁰

Memang tidak dapat dinafikan bahawa terdapat banyak hasil penulisan oleh para sarjana mengenai Singapura, sama ada dalam bentuk buku, jurnal dan latihan-latihan ilmiah. Pada keseluruhannya penulisan sejarah Singapura oleh sarjana-sarjana yang lalu boleh dibahagikan kepada tiga kelompok utama. Pertama, pengaruh tokoh-tokoh tertentu dalam perkembangan pembangunan Pulau Singapura. Kedua mengenai pengaruh aspek perdagangan Singapura dengan memberi penekanan ke atas peningkatan perdagangan, kedudukan Singapura yang strategik serta kelebihan Singapura sebagai sebuah pelabuhan laut dalam dan kesannya terhadap pembangunan pelabuhan Singapura dan ketiga ialah mengenai perkembangan Pulau Singapura secara umum.

Kebergantungan terhadap seorang tokoh sahaja iaitu Stamford Raffles dalam mempengaruhi perkembangan pembangunan Pulau Singapura adalah jelas dalam penulisan sarjana-sarjana seperti Charles Burton Buckley,¹¹ C. M. Turnbull¹², Donald dan Joanna Moore¹³ dan K. G. Tregonning.¹⁴ Charles Burton Buckley misalnya dalam tiga bab pertamanya beliau telah menulis dengan terperinci mengenai latar

belakang kehidupan Stamford Raffles yang sering menjadi bahan penulisan sarjana-sarjana barat yang seangkatan dengannya.

Pengaruh Stamford Raffles dalam penulisan Charles Burton Buckley

berterusan sehingga ke bab penutup yang masih memberi penekanan terhadap tokoh tersebut dalam mempengaruhi pembangunan Pulau Singapura secara keseluruhannya. Namun begitu, beliau telah berjaya menghasilkan karyanya dengan menggunakan data-data awal yang dikumpul dari surat-surat khabar sebagai bahan rujukan utama.

Sementara itu C. M. Turnbull turut memberi penekanan terhadap tokoh-tokoh tertentu seperti Stamford Raffles dan William Farquhar dalam mempengaruhi pembangunan Pulau Singapura secara keseluruhannya. Penekanan yang sama juga telah digunakan oleh sarjana-sarjana barat yang lain seperti Donald dan Joanna Moore.

Seperti Charles Burton Buckley, Donald dan Joanna Moore turut memberi penekanan terhadap tokoh-tokoh tertentu yang mempengaruhi perkembangan pembangunan Pulau Singapura. Namun, terdapat sedikit perbezaan yang wujud antara kedua-dua penulis ini di mana Donald dan Joanna Moore tidak mengagung-agungkan seorang tokoh sahaja iaitu Stamford Raffles dalam mempengaruhi pembangunan Pulau Singapura. Sebaliknya beliau telah memberi ruang kepada

tokoh-tokoh lain seperti William Farquhar dan John Crawfurd yang turut memberi sumbangan terhadap pembangunan Pulau Singapura.

Selain daripada itu, aspek perdagangan juga turut menarik minat para sarjana untuk mengkajinya. Antaranya termasuklah D. J. M. Tate,¹⁵ Wong Lin Ken¹⁶ serta Ernest C. T. Chew dan Edwin Lee.¹⁷ D. J. M. Tate dalam bukunya yang bertajuk **The Making of Modern South-east Asia**, Vol.2, telah memberi tumpuan terhadap perkembangan perdagangan di Pulau Singapura. Dalam sebahagian dari penulisannya, beliau telah membincangkan secara ringkas perkembangan perdagangan di Pulau Singapura antara tahun 1819 hingga 1941 tanpa menyertakan jenis-jenis komoditi dan nilai perdagangan yang dapat dijadikan bukti untuk menunjukkan berlakunya peningkatan atau penurunan dalam perdagangan.

"By the end of its first decade Singapore was firmly established as the centre of all British trade with the archipelago and as headquarters of British trade continued to expand steadily in the decades which followed."¹⁸

Wong Lin Ken dalam penulisannya juga turut memberi penekanan terhadap perkembangan perdagangan di Singapura dari tahun 1819 sehingga sebelum perang dunia kedua. Beliau telah memberi penjelasan mengenai perdagangan entrepot di Singapura tetapi hanya menyentuh sepintas lalu mengenai perkembangan infrastruktur pelabuhan

Singapura. Seperti sarjana-sarjana lain, beliau telah menyatakan bahawa kemakmuran yang dicapai oleh Pulau Singapura adalah bergantung semata-mata kepada kedudukan Singapura yang strategik.

"Singapore owned its rapid success as much to its geographical site as to its ability to serve the needs of Asian and Western private enterprise."¹⁹

Kemudian, penulisan Singapura secara umum juga menjadi perhatian para sarjana. Antaranya termasuklah Sally Backhouse²⁰ dan J. H. Pearson²¹. Ia termasuk penulisan-penulisan bergambar yang menerangkan secara ringkas kawasan-kawasan yang pernah menjadi tumpuan di Singapura terutama Sungai Singapura seperti yang telah dihasilkan oleh Linda Berry.²²

Berdasarkan kajian-kajian di atas jelas menunjukkan bahawa pengkajian mengenai Singapura oleh para sarjana yang lalu hanya menjelaskan secara umum mengenai Singapura sebagai salah sebuah koloni British di Asia Tenggara tanpa menitik beratkan hal-hal pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura dengan terperinci.

Sejak kebelakangan ini, satu tafsiran baru mengenai Singapura yang tersirat bukan yang tersurat telah diberi perhatian oleh para penyelidik di Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Fakulti Sastera dan

Sains Sosial, Universiti Malaya. Tumpuan telah diberikan ke atas tema teknologi yang merupakan landasan yang terpenting. Corak penulisan yang baru ini telah dirancang sebegitu rupa dan sedang berjalan dengan lancarnya.

Keperihatinan yang ditunjukkan ke atas persoalan baru mengenai Singapura ini telah dipelopori oleh Shaharil Talib melalui artikelnya yang bertajuk "Singapore (1824-1958): This is My island in the Sun".²³ Dalam artikel tersebut, antara lain beliau menyatakan:

"There exists a mystery; no a riddle; nay an enigma that envelopes the territorial limits of the island of Singapore that commands the grand throughway linking the Indian Ocean through the Straits of Malacca with the South China Sea. All authoritative academic textbooks on Singapore neglect to geographically define the parameters of Singapore, except to say that links east and west international trade. The centricity of Singapore and its natural deep-water harbour which served as a world emporium is always highlighted in all general textbooks. All published maps in the 1930's and other official references simply refer to Singapore and the adjacent islands."²⁴

Menurut beliau lagi:

The general impression made which is never questioned is that there is the main island of Singapore with its magnificent port, its adjacent islands and the main straits leading to open seas. There were no bounds, only unlimited possibilities in the expansion of Singapore's domination over the Southeast Asian region."²⁵

Dari apa yang telah dinyatakan di atas, beliau telah membuat kesimpulan bahawa Singapura merupakan sebuah pulau yang terperangkap dalam lingkungan sepuluh batu. Sebagai sebuah pulau yang terperangkap, pengkajian terhadap Singapura dapat dijuruskan kepada beberapa topik yang penting. Oleh itu, persoalan baru mengenai Singapura ini terus diserapkan di kalangan pelajar-pelajar di Jabatan Pengajian Asia Tenggara. Sebahagian besar daripada bahan-bahan yang digunakan untuk membuat kajian-kajian ini adalah terdiri daripada sumber primari dengan menggunakan data-data yang diperolehi dari mikrofilem dan mikrofis.

Pada keseluruhannya sehingga tahun 1994, terdapat kira-kira lapan buah latihan ilmiah mengenai Sejarah Pulau Singapura telah dihasilkan oleh pelajar-pelajar Jabatan Pengajian Asia Tenggara di peringkat Sarjana Muda Sastera. Kebergantungan Pulau Singapura terutama kepada sumber-sumber asas seperti air,²⁶ tenaga elektrik,²⁷ kabel telegraf,²⁸ dan bahan-bahan mentah seperti arangbatu dan petroleum²⁹ memang tidak dapat dinafikan lagi.

Selain daripada itu, telah diketahui bahawa Pulau Singapura pada satu masa dahulu telah menjadi sebuah pusat pengumpulan banduan-banduan dari pelbagai koloni British. Banduan-

banduan tersebut telah digunakan untuk membangunkan Pulau Singapura termasuk pembinaan infrastruktur pelabuhan Singapura.³⁰ Di samping itu Singapura juga terkenal sebagai sebuah kawasan perkembangan agama Kristian yang dibawa oleh mubaligh-mubaligh Kristian yang telah tiba di Pulau Singapura. Ini dapat dibuktikan dengan sejumlah perbelanjaan yang tinggi yang telah digunakan untuk membina gereja-gereja di Pulau Singapura.³¹

Sementara itu bersesuaian dengan salah satu fungsi Singapura sebagai salah sebuah pelabuhan di Asia Tenggara, ia juga turut menjadi tumpuan "seamen" terutama "British seamen" yang tiba dengan kapal-kapal ke pelabuhan Singapura.³² Mereka singgah di pelabuhan Singapura untuk mendapat bekalan air dan makanan serta memperbaiki kapal-kapal yang rosak sebelum meneruskan pelayaran.

Selain daripada kajian-kajian di atas, terdapat juga kajian-kajian terbaharu mengenai Singapura yang baru diselesaikan oleh para pelajar tahun akhir Jabatan Pengajian Asia Tenggara, sesi 1994/95. Kajian yang dilakukan pada kali ini banyak menjurus kepada bidang ekonomi. Antaranya termasuklah mengenai import dan eksport Singapura,³³ struktur pendapatan Singapura,³⁴ Di samping itu terdapat juga kajian yang menarik mengenai perlanungan di Selat Melaka³⁵ yang

telah dilakukan.

Di samping itu terdapat sebuah latihan ilmiah di peringkat Sarjana Sastera, Jabatan Pengajian Asia Tenggara, 1994 yang sedang dalam proses penyudahan. Ia menyentuh mengenai pertahanan Pulau Singapura dan wilayah-wilayahnya antara tahun 1819-1927.³⁶ Antara kawasan utama yang perlu dipertahankan termasuklah New Harbour (ditukar kepada Keppel Harbour dalam tahun 1900).

Selain daripada kajian mengenai Sejarah Singapura, terdapat juga kajian mengenai kapitalisme Johor yang ada menyentuh mengenai hubungan perdagangan antara Johor dan Singapura. Antaranya ialah mengenai aktiviti kapitalis Singapura di Gelang Patah, Skudai dan Kukup Johor,³⁷ aktiviti perlombongan kapitalis Singapura di Pengerang³⁸ dan kekayaan sumber perhutanan Johor dan Keuntungan Singapura.³⁹ Manakala di peringkat Sarjana Sastera pula, kajian secara intensif mengenai kapitalisme Johor turut dilakukan.⁴⁰

Tumpuan ke atas tema teknologi ini juga terus menjadi pokok persoalan utama dalam kajian seterusnya. Kajian yang dilakukan oleh pengkaji ini akan memberi penekanan ke atas kesan perubahan teknologi perkapalan dan corak perdagangan ke atas pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura antara tahun 1819

hingga 1941.

Bagi memudahkan analisa, pengkaji telah menggunakan lima aspek-aspek penting dalam membincangkan mengenai pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura. Kelima-lima aspek tersebut adalah berkaitan antara satu sama lain.

Aspek pertama merupakan aspek perdagangan dan teknologi perkapalan Singapura. Aspek pertama ini merupakan aspek yang penting dalam membincangkan mengenai pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura. Dalam aspek ini beberapa perkara yang berkaitan seperti jenis komoditi, kuantiti, nilai (value), bilangan dan jumlah tanan kapal serta teknologi perkapalan akan dibincangkan. Sebarang perubahan dalam corak perdagangan dan teknologi perkapalan akan membawa kepada perubahan dalam pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan.

Aspek kedua pula adalah mengenai kewangan yang tidak kurang pentingnya dalam pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan. Dalam hal ini, pengkaji akan melihat bagaimana Singapura memperolehi sumber kewangan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhannya. Walaupun British mengisytiharkan Singapura sebagai sebuah pelabuhan bebas, tetapi ia hanya membantu pembangunan

pelabuhan Singapura pada peringkat permulaan sahaja.

"Singapore had indeed been established as a free port, not only in the sense that it was, extensively, free of duties on goods and traffic. That, of course, helped it in its early years,...."⁴¹

Secara lojiknya apabila pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan semakin berkembang, jumlah perbelanjaan yang diperlukan sudah tentu akan meningkat terutama untuk membina infrastruktur pelabuhan seperti limbungan kering, dermaga dan kemudahan untuk "coal dan oil bunkering".

Aspek seterusnya pula merupakan aspek geografi. Di sini, pengkaji akan memberi tumpuan kepada bentuk muka bumi fizikal Pulau Singapura itu sendiri dan wilayah-wilayahnya. Pulau Singapura merupakan sebuah pelabuhan yang kecil dengan keluasan yang terhad.⁴² Oleh itu dalam hal ini pengkaji akan cuba melihat bagaimana ruang yang terhad tersebut telah digunakan dengan sepenuhnya oleh pihak British untuk membangun dan memperkembangkan infrastruktur pelabuhannya.

Aspek keempat pula merupakan aspek pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura itu sendiri yang menjadi fokus dalam pengkajian ini. Dalam hal ini, pengkaji akan melihat peranan teknologi perkapalan dan corak perdagangan dalam pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura.

Pengkaji juga akan melihat bagaimana pihak British menggunakan pengetahuan dalam bidang teknologi untuk membangun dan memperkembangkan infrastruktur pelabuhan yang semakin kompleks.

Aspek yang terakhir iaitu aspek kelima merupakan aspek mengenai perkhidmatan perkapalan dan pentadbiran pelabuhan Singapura. Seperti aspek-aspek yang lain, aspek ini juga mempunyai kaitan dengan pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura. Begitu juga dari segi pentadbiran. Dalam hal ini pengkaji akan melihat perubahan-perubahan yang berlaku dalam pentadbiran pelabuhan iaitu dari syarikat-syarikat persendirian dan orang perseorangan ke pihak kerajaan serta kesannya ke atas pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura pada keseluruhannya.

Sepanjang tempoh kajian selama 122 tahun ini, pengkaji telah menggunakan tiga jenis sumber rujukan iaitu sumber primari, sumber sekundari dan Latihan Ilmiah yang tidak diterbitkan. Sumber primari terdiri daripada bahan-bahan yang diperolehi dari mikrofilem dan mikrofis. Bahan-bahan tersebut terdiri daripada Rekod-rekod British mengenai Singapura serta laporan-laporan tahunan mengenai koloni-koloni British di Negeri-Negeri Selat termasuk Melaka dan Pulau Pinang.

Antaranya termasuklah Straits Settlements Factory Records (RNLA, Singapore: Series A-Z), tahun 1807-1864 dan The Colonial Office, Colonies, Straits Settlements Correspondence, Series 273: 1 (Records Office, Great Britain, Vol.1-680, tahun 1838-1946. Di sini itu sebahagian besar dari data-data yang berkaitan juga diperoleh laporan-laporan tahunan. Antaranya termasuklah **Annual Reports of the Straits Settlements**, tahun 1890-1946 **Straits Settlements, Blue Books** tahun 1874-1946 dan **Straits Settlements Legislative Council Proceedings** tahun 1901-1938.

Sumber sekundari pula terdiri daripada beberapa buah rujukan yang berkaitan dengan kajian penulis dan artikel-artikel yang diterbitkan. Sumber terakhir merupakan latihan-latihan ilmiah yang diterbitkan mengenai Singapura dan yang berkaitan dengan kajian yang pernah dihasilkan.

Kesemua bahan rujukan di atas diperolehi dari beberapa tempat. Antaranya termasuklah Perpustakaan Universiti Malaya, Institut Pengajian Tinggi (I.P.T), Universiti Melayu, Perpustakaan Negeri Johor, Arkib Negeri Johor, Arkib Negara Kuala Lumpur, Perpustakaan Nasional, Indonesia di Jakarta dan Filipina di Manila dan Arkib Nasional Filipina di Manila. Kepentingan

bahan rujukan tersebut dalam pengkajian ini telah dinilaikan dalam bentuk esei bibliografi yang dilampirkan dalam hasil kajian ini.

Kesimpulannya, kajian ini merupakan satu kajian yang memakan masa yang panjang iaitu selama 122 tahun. Dalam usaha untuk membincangkan mengenai pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura, pengkaji akan melihatnya dalam konteks Asia Tenggara yang lebih luas dan hubungannya dengan negara-negara luar. Pengkajian mengenai pelabuhan Singapura khususnya mengenai pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura tidak boleh dilihat dalam lingkungan yang tertutup. Untuk memudahkan analisa, pengkajian dilakukan berdasarkan lima aspek-aspek yang telah dinyatakan sebelum ini.

Satu persoalan penting yang akan dilihat dalam kajian ini ialah bagaimana pengetahuan dalam bidang teknologi digunakan sepenuhnya untuk membangun dan memperkembangkan infrastruktur pelabuhan Singapura. Pengetahuan dalam bidang teknologi ini telah menjadikan Singapura sentiasa berada selangkah ke hadapan dalam pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhannya jika dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan lain yang menjadi saingannya termasuklah pelabuhan Batavia, Sabang, Surabaya dan Hong Kong. Di

samping itu aspek-aspek lain seperti perdagangan, kewangan, geografi dan perkhidmatan dan pentadbiran pelabuhan tidak boleh diabaikan dalam membincangkan mengenai pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura yang bakal menentukan kedudukan pelabuhan Singapura yang sebenarnya pada tahun 1941.

Nota Kaki

1. **Colony Of Singapore, Master Plan, Report of Survey**, Singapore, December, 1955, hal.5.
2. John Crawfurd, **Crawfurd's History of the Indian Archipelago**, Edinburgh, Constable, 1820, hal.313.
3. **Ibid.**, hal.388.
4. K. G. Tregonning, "Ocean Trade As A Vital Role Factor In The Economic And Political Well Being Of The States Of Southeast Asia", dlm **Philippine Historical Review**, Manila, 1970.
5. **Ibid.**, hal.148.
6. Mohamad Raduan Bin Mohd. Ariff, "Dari Pemungutan Tripang Ke Penundaan Udang: Satu Kajian Kes Mengenai Sejarah Perkembangan Perusahaan Perikanan di Borneo Utara, 1750-1990", Tesis Ph.D, Universiti Malaya, 1993.
7. **Ibid.**, hal.18.
8. Adrian Lapian, **Sejarah Nusantara Sejarah Bahari**, Fakultas Sastra, Universitas Indonesia pada tarikh 4hb. Mac 1992.
9. **Ibid.**, hal.4.
10. **Ibid.**, hal.7.
11. Charles Burton Buckley, **An Anecdotal History Of Old Times In Singapore**, Singapore, Oxford University Press, 1984.
12. C. M. Turnbull, **A History Of Singapore, 1819-1975**, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1977.
13. Donald And Joanna Moore, **The First 150 Years of Singapore**, Singapore, Donald Moore Press Ltd. in Association with the Singapore International Chamber of Commerce, 1969.

- 14.K. G. Tregonning, "Ocean Trade As A Vital Role Factor In The Economic And Political Well Being Of The States Of Southeast Asia", dlm **Philippine Historical Review**, Manila, 1970.
- 15.D. J. M. Tate, **The Making Of Modern South-east Asia.**, Volume 2, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1979.
- 16.Wong Lin Ken, "Commercial Growth Before The Second World War", dlm **A History Of Singapore**, oleh Ernest C. T. Chew dan Edwin Lee, Singapore, Oxford University Press Pte. Ltd., 1991.
- 17.Ernest C. T. Chew, **The Foundation Of A British Settlement**, dlm **A History Of Singapore**, oleh Ernest C. T. Chew dan Edwin Lee, Singapore, Oxford University Press Pte. Ltd., 1991.
- 18.D. J. M. Tate, **op.cit.**, hal.150.
- 19.Wong Lin Ken, **op.cit.**, hal.41.
- 20.Sally Backhouse, **Singapore**, United States, David & Charles (Publishers) Limited Abbot, 1972.
- 21.J. H. Person, **Singapore: A Popular History, 1819-1960**, Singapore, Eastern University Press, 1968.
- 22.Linda Berry, **Singapore River**, Singapore, Eastern Universities Press Sdn. Bhd., 1967.
- 23.Lihat Shahril Talib, "Singapore (1824-1958): This is My island in the Sun," Department of Southeast Asian Studies, University of Malaya, 13th IAHA Conference, Tokyo, 1994.
- 24.Ibid., hal.1.
- 25.Ibid., hal.1-2.
- 26.Lihat Ruhana bte Padzil, "Bekalan Air Di Singapura (1824-1956):Dari Pencarian Sumber Air ke sumber Pendapatan", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1993-94.

- 27.Lihat Hasliza bte Ibrahim, "Zaman Gelap di Singapura, 1862-1953", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1993-94.
- 28.Lihat Faizah bte Samsudin, "Surat ke Kabel Telegraf ke Gelombang (Perkembangan saluran pos dan telegraf di Singapura, 1844-1941)", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1993-94.
- 29.Lihat Yusrina bte Yahaya, "Tenaga di Singapura (1819-1941):Dari Angin ke Arangbatu ke Petroleum", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1993-94.
- 30.Lihat Nora bte Nan, "Banduan di Singapura, 1824-1902", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1993-94.
- 31.Lihat Hasmah Mat Saat, "Hubungan Gereja-Kerajaan di Singapura, 1819-1941, Persoalan Kewangan", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1993-94.
- 32.Lihat Shamsidah Hasan, "The Sailor's Home: Seamen di Singapura 1824-1941", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1993-94.
- 33.Lihat Aishah Mohamad Zamli, "Angka Dan Fakta Pelabuhan Singapura, 1819-1942: Gerbang Import-Eksport Sejagat", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1994-95.
- 34.Lihat Eileen Mastura Razali, "Struktur Pendapatan Singapura, 1819-1942: Satu Persoalan Antara Tolak Dan Campur," Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1994-95.
- 35.Lihat Norsiah Idris, "Ketuanan Selat Melaka 1800-1850: Semangat Gong Dan Gendang Lawan Kuasa Teknologi Dan Wang", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1994-95.
- 36.Lihat Siti Khajar Md. Shah, "Sejarah Pertahanan Pulau Singapura dan Wilayah-wilayahnya, 1819-1927", Tesis M.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya (dlm proses penyudahan), 1994.

- 37.Lihat Nor Faridah Mohd Fadzil, "Aktiviti Kapitalis Singapura Di Gelang Patah, Skudai dan Kukup Johor", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1994-95.
- 38.Lihat Norlilawati Samak, "Aktiviti Perlombongan Kapitalis Singapura Di Pengerang", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1994-95.
- 39.Lihat Aerliza Mohd. Radzi, "Kekayaan Sumber Perhutanan Johor 1910-1941: Hasil Johor dan Keuntungan Singapura", Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1994-95.
- 40.Lihat Ichiro Sugimoto, "Perkembangan Kapitalisma di Negeri Johor, 1800-1957", Tesis M. A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya (dlm proses penyudahan), 1994.
- 41.Nicholas, Tarling, "The First Pharos of the Eastern Seas": The Construction of the Horsburgh Lighthouse on Pedra Branca", **MBRAS**, Vol.LXVII Part 1, 1994, hal.3.
- 42.Ibid.