

## **BAB DUA**

### **PANGKALAN SUNGAI SINGAPURA, 1819-1840.**

#### **2.0 Pengenalan**

Pada awal abad ke 19 kuasa-kuasa barat berusaha untuk menguasai perdagangan di rantau ini dengan cara membuka pelabuhan masing-masing di wilayah kuasanya. Umpamanya, pihak Sepanyol telah membuka pelabuhan utamanya di Manila dalam tahun 1571, sementara pihak Belanda pula telah membuka beberapa pelabuhan di gugusan kepulauan Borneo, Sulawesi, Jawa dan Sumatera. Pihak Belanda telah membuka Sunda Kalapa (Batavia setelah diambil alih dari pemerintah tempatan dalam tahun 1619), Bancoolen di Sumatera dalam tahun 1685, Tanjung Priok di Pulau Jawa dalam tahun 1873 dan Sabang di Sumatera Utara dalam tahun 1887. Sebagai salah satu kuasa barat yang ingin menguasai perdagangan di rantau ini, pihak British juga menggunakan pendekatan yang sama.

Pada awal abad ke 17, British telah membuka sebuah pelabuhan di Patani dan pada akhir abad ke 18 telah membuka sebuah

pelabuhan di Balambangan . Bagaimanapun kedua-dua pelabuhan ini telah dimusnahkan oleh pemerintah tempatan. Kegagalan ini tidak bermakna British menarik diri dari persaingan tersebut. Dalam tahun 1876, pihak British telah membuka Pulau Pinang. British sekali lagi telah berusaha membuka sebuah pelabuhan di tengah-tengah kepulauan Melayu dalam tahun 1819 iaitu apa yang dikenali sekarang ini sebagai pelabuhan Singapura. Seperti pelabuhan-pelabuhan yang lain, pelabuhan Singapura juga merupakan pelabuhan sungai. Apa yang menarik, pelabuhan ini walaupun agak lewat dibuka tetapi telah berkembang pesat sehingga menjadi pelabuhan utama di rantau Asia Tenggara dan kelima di dunia.

Kepesatan pembangunan pelabuhan Singapura tidak sahaja disebabkan oleh lokasinya yang strategik seperti yang diperkatakan oleh ramai pengkaji, tetapi ia lebih disebabkan oleh kebolehannya menyesuaikan diri dalam perkembangan yang berlaku dalam teknologi perkapalan dan corak perdagangan. Perubahan yang berlaku dalam teknologi perkapalan dan laluan perdagangan sentiasa diambil kira dalam pembinaan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan, sehingga membolehkan pelabuhan Singapura memainkan peranan penting setiap masa. Belanjawan kewangan yang besar di samping perkhidmatan dan

pentadbiran, terlibat secara langsung dalam mengatasi masalah fizikal bagi membangunkan infrastruktur pelabuhan Singapura.

Pelabuhan Singapura bermula dari sebuah kawasan yang amat terhad. Melalui perjanjian yang ditandatangani pada 6hb. Februari 1819, pihak British telah berjaya membuka pusat perdagangan di Pulau Singapura.<sup>1</sup> Antara kandungan penting perjanjian tersebut adalah sempadan yang menunjukkan kawasan pusat perdagangan yang terletak di bawah penguasaan British.

"The boundaries of the lands under control of the English are as follows: from Tanjong Malang on the west, to Tanjong Katong on the east, and on the land side, as far as the range of cannon shot, all round the factory."<sup>2</sup>

Dari petikan di atas jelas menunjukkan kawasan pusat perdagangan pihak British di Pulau Singapura pada awalnya terletak antara Tanjong Malang [sic. Kalang] dan Tanjong Katong, kira-kira kedengaran bunyi satu das tembakan meriam. Pada 2hb. Ogos 1824, sebuah perjanjian telah ditandatangani oleh John Crawfurd yang mengesahkan kawasan Pulau Singapura dan sekitarnya dalam lingkungan 10 batu.<sup>3</sup> Dengan ini bermulalah konsep sebuah pelabuhan di Pulau Singapura. Dalam pada itu, kuasa-kuasa barat yang lain seperti Sepanyol dan Belanda telah terlebih dahulu menubuhkan pusat perdagangan di timur.

Pada awal abad ke 19 secara umumnya aktiviti perdagangan

dikuasai oleh "native trade" dan "country trade". "Native trade" merupakan perdagangan yang dikendalikan oleh pedagang-pedagang seperti Bugis, Cina dan sebagainya. Manakala "country trade" merupakan perdagangan antara Singapura dengan negara-negara utama seperti China dan India. Hasil hutan, sumber laut dan rempah ratus merupakan tiga jenis sumber perdagangan utama pada ketika ini. Antara hasil-hasil hutan termasuklah sarang burung, rotan, damar, pinang, camphor dan sarang lebah dari Semenanjung Tanah Melayu dan Pulau Borneo. Sumber laut pula terdiri dari tripang, kulit penyu, sirip jerung dan mutiara dari Borneo Utara serta pelbagai jenis rempah ratus dari Sumatera timur.

Hasil mahsul ini diperdagangkan di pelabuhan-pelabuhan Sungai rantau ini termasuk juga pelabuhan Singapura. Oleh kerana komoditi yang diperdagangkan hampir sama, maka wujud persaingan di antara pelabuhan-pelabuhan sungai tersebut. Bahan-bahan yang diperdagangkan ini hanya sebahagian kecil sahaja digunakan di pelabuhan tersebut sementara sebahagian besar dieksport semula ke negara-negara luar rantau bagi mendapatkan keuntungan yang berlipat ganda.

Teknologi perkapalan dalam jangkamasa ini adalah mudah seperti kapal layar, perahu, sampan dan "junks" yang diperbuat daripada kayu tempatan. Dalam jangkamasa ini pelayaran kapal adalah mengikut

tiupan angin monsun Barat Daya dan angin monsun Timur Laut. Pada umumnya terdapat dua kawasan yang menjadi laluan kapal-kapal yang terdiri daripada "Local-trade ships" dan "Home-trade ships".<sup>4</sup> Kapal-kapal yang melalui kawasan-kawasan tersebut sebahagian besarnya berlabuh di pangkalan Sungai Singapura.<sup>5</sup>

Aktiviti perdagangan dan perkapalan yang semakin pesat di pangkalan Sungai Singapura memerlukan sistem pentadbiran dan perkhidmatan perkapalan yang teratur. Pada umumnya pelabuhan semulajadi di muara Sungai Singapura ditadbir oleh pihak persendirian yang bergiat secara langsung dalam aktiviti perkapalan dan perdagangan. Sementara itu pihak kerajaan banyak membelanjakan wang untuk pembangunan pentadbiran Pulau Singapura secara keseluruhannya.

## **2.1 PERDAGANGAN DAN PERKAPALAN DI PANGKALAN SUNGAI SINGAPURA**

Perdagangan dan perkapalan merupakan dua aspek yang tidak dapat dipisahkan dalam membincangkan mengenai pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan di Singapura. Dalam jangkamasa

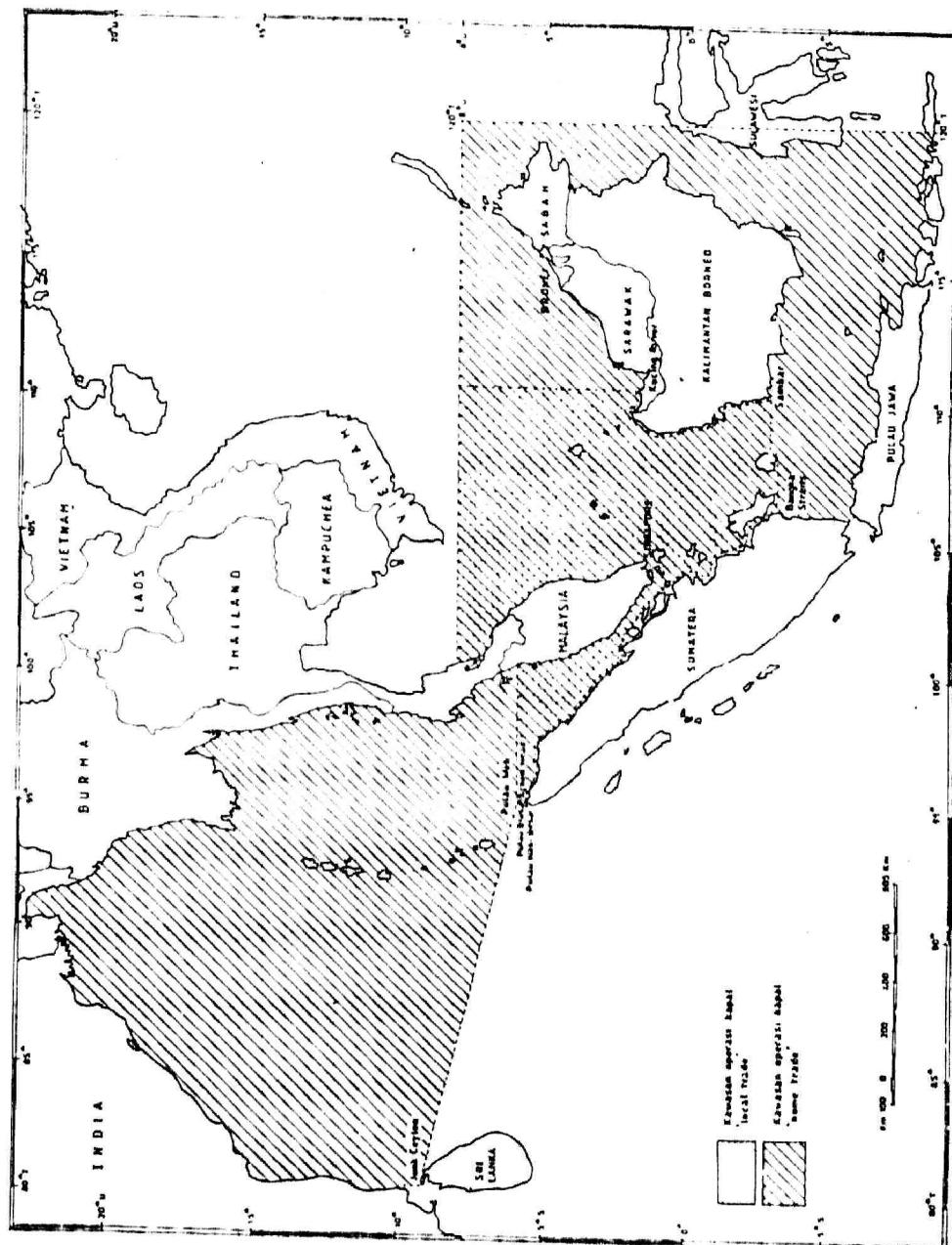
1819-1840, pangkalan Sungai Singapura telah menjadi tumpuan perdagangan dan perkapalan "native trade" dan "country trade". Pelbagai jenis kapal dari pelbagai pelusuk telah singgah di pangkalan Sungai Singapura untuk berdagang.

"Local-trade ships" dan "Home-trade ships" mendominasi perdagangan di Singapura. "Local- trade ships" terbahagi kepada tiga jenis iaitu "Local-trade voyage", "sailing-ships" dan "Native-sailing ships".<sup>6</sup> Kapal-kapal yang melalui kawasan pelayaran "Local-trade ships" dan "Home-trade ships" meliputi Lautan Hindi, Laut Andaman, Laut China Selatan, Laut Jawa dan lain-lain seperti yang dapat dilihat dalam peta lakaran<sup>8</sup> 2.0 yang dihasilkan berdasarkan dua petikan di bawah:<sup>7</sup>

"Local-trade ship: includes every ship employed in trading or going within the limits here in after specified, that is to say: A line drawn from the North West point of Pulau Weh, then to the North point of Pulau Bras then by the East Coast of Pulau Bras & Pulau Nasi Besar to Achen Head, then by the North & East Coast of Sumatra to Banka Straits,then a line drawn to Caps Sambar in Borneo, then the Coast of Borneo of the Kucing River in Sarawak, thence a line drawn to point where the East Coast of the Malay Peninsula is intersected by the eighth degree of North latitude."<sup>8</sup>

"Home-trade ships: includes every ship employed in trading or going within the limits here in after specified, that is to say :- A line drawn from the North point of Junk Ceylon to the North West point of Pulau Weh, then the North point Pulau Bras, then by the East Coast of

PETA LAKARAN 2.0: "LOCAL-TRADE SHIPS" DAN "HOME-TRADE SHIPS"



A506426693

Pulau Bras Pulau Nasi Besar to Achen Head, then by the North & East Coast of Sumatra to the Straits of Sunda, then North coast of Java & the islands to the East up the one hundred and twentieth degree of North longitude, then that the degree to the point where it intersects the eight degree of North Latitude, and then last mentioned degree until it intersects the East Coast of the Malay Peninsula provided that from the 1st day of Nov to the 15th of April all places on the West Coast of Sumatra including the adjacent islands shall be included within the said limits."<sup>9</sup>

Dari kenyataan di atas antara kawasan-kawasan yang dilalui kapal-kapal perdagangan termasuklah Ceylon, Sumatera Timur, Borneo, Semenanjung Tanah Melayu kemudian melalui Selat Sunda menuju ke Pulau Jawa dan pulau-pulau yang terletak di timurnya. Kawasan-kawasan yang dinyatakan di atas merupakan kawasan yang kaya dengan hasil perdagangan dan membawa keuntungan kepada Singapura apabila hasil perdagangan seperti hasil-hasil hutan dan sebagainya dieksport semula ke negara-negara luar. Jumlah import dan eksport serta hubungan Singapura dengan negara-negara luar secara terperinci dapat dilihat dalam Rajah 2.0. Berdasarkan Rajah tersebut, China, Rhiau, Siam, Ceylon dan Sumatera merupakan antara kawasan-kawasan yang mempunyai hubungan perdagangan dengan Singapura.

Pada keseluruhannya perdagangan Singapura telah mengalami kenaikan yang mendadak pada peringkat awal

**RAJAH 2.0: PELABUHAN SINGAPURA DAN HUBUNGANNYA DENGAN NEGARA-NEGARA LUAR**

1.England, Foreign Europe, South America, Calcutta, Madras dan Bumbay	Eksport Malwa Opium, kapas dan Indian piece-goods	Import Gula, timah, Benjamin, Japan Copper, sticlac, Gold dust, Dollars dan Gin.
2.China	Chinaware, teh, sugar-candy, sutera dan tembakau.	Opium,timah, lada hitam dan rotan.
3.Rhio	gambir dan lada hitam.	rempah dan beras.
4.Siam	beras, gula, minyak,besi, sticlac dan sapanwood. piece-goods, lada hitam, dan beeswax.	British piece-goods, woollens, opium, Indian Cotton twist, rotan, gambir
5.Ceylon	Beche de mer, Cordage dan Arak.	Timah dan Chinaware.

6.Sumatera- Padang, Acheen, Palembang, Jambie, Sabak,Tungkut, Siak dan Indragiri	Batu bara , Merba, Apung, Bees-wax, lada hitam garam, tembakau dan rempah ratus	Indian Malayan piece- goods, sutera
7.Pantai Timur Tanah Melayu	Gold-dust, lada hitam timah	Tembakau, beras, cotton- twist, besi, teh, rempah dan opium.
8.Straits (Quedah, Johore, Carimons, Muar, Kessang, Marah Leemau, Perak, Umbai, Ponteean, Batu Pahat, Ungar,	poultry, buah-buahan, sayur-sayuran, dan timah.	Tembakau, opium, beras, British Malayan piece- goods.
a. Poongoor, Alai, Doojong, Teddong, Padang, Binnoot, Subgei Baroo, Lingie, Loocoot dan Salangore).		
9.Celebes, Borneo, Bali dan lain- lain pulau ber- hampiran.	Gold-dust, kopi,mutiara, sarang burung, seaweed, wax, beche de mer, tortoiseshell dan camphor.	opium, sutera, tembakau, teh, beras, besi, British Malayan piece goods.

10. Manila	segars, minyak, beras, gula, indigo dan Spanish Wines.	Besi, opium, dan British piece-goods.
11. Camboja	Beras, gula, dan kain piece-goods.	Besi, opium dan British
12. Neighbouring Islands and other native ports	Beche de mer, wax, minyak, ghee, lada hitam, rotan, seaweed, beras rempah dan tortoiseshell.	Chinaware, sapan-wood, piece-good, sticlac, gula, dan timah

Sumber: **Singapore Chronicle**, Jan. 12, 1832.

perkembangannya dari segi jenis dan nilai komoditi tertentu. Sekitar tahun 1830an, perdagangan di Singapura mula mengalami kemerosotan.

Antara tahun 1819 hingga 1823, hasil rempah dan lada putih dari Sumatera Timur menguasai perdagangan di Singapura. Dalam tahun 1819, kira-kira 180,825 pikul lada putih diimport dari timur Sumatera.<sup>10</sup> Jumlah tersebut meningkat dalam tahun 1820 kepada 290,482 pikul.<sup>11</sup> Dalam tahun 1822, jumlah lada putih merosot sedikit kepada 278,290 pikul tetapi naik semula kepada 363,290 pikul dalam tahun 1823.<sup>12</sup> Selain daripada Sumatera Timur, bekalan lada putih ini juga diperolehi dari Aceh, Sumatera Barat, Borneo dan kepulauan Melayu.<sup>13</sup>

Selain daripada lada putih dan gambir, hasil-hasil perdagangan lain yang penting pada ketika itu termasuklah beche de mer yang mempunyai nilai eksport yang tinggi sebanyak 109,303 Spanish Dollar(SD), kopi sebanyak 270,903 Spanish Dollar (SD), "gold dust" sebanyak 248,940 (SD), Bengal Opium sebanyak 607,080 (SD), "piece goods" dari Eropah sebanyak 346,118 (SD), sutera sebanyak 275,370 (SD), timah sebanyak 327,778 (SD) dan tembakau Jawa sebanyak 112,059 (SD).<sup>14</sup> Di samping itu sebahagian daripada hasil perdagangan yang dieksport juga terdiri daripada pelbagai jenis kacang dan hasil hutan, "gunpowder", guni, garam dan kulit penyu.<sup>15</sup> China

merupakan pasaran utama candu yang dibawa dari India.<sup>16</sup> Dalam tahun 1831 jumlah eksport candu China adalah antara 200 hingga 300 peti.<sup>17</sup>

Selain daripada China, candu juga dieksport ke Semenanjung Tanah Melayu, Borneo, Sumatra, Pulau Jawa, Filipina dan pulau-pulau lain di timur archipelago. Sebahagian besar daripadanya dieksport ke negara-negara luar terutama China, Great Britain, negara-negara Eropah yang lain, Amerika, Bengal dan Mauritius.<sup>18</sup> Kesemua hasil perdagangan ini mempunyai kuantiti yang rendah tetapi nilai yang tinggi.

Sementara itu, pada keseluruhannya jumlah import dan eksport Singapura semakin meningkat antara tahun 1822/1823 hingga 1826/1827. Misalnya dalam tahun 1822/23 jumlah import dan eksport Singapura adalah sebanyak 14,424,592 Rupees.<sup>19</sup> Jumlah ini kemudian meningkat kepada 24,929,294 Rupees antara tahun 1823/1824.<sup>20</sup> Begitu juga dalam tahun 1824/1825, tetapi antara tahun 1825/1826, jumlah tersebut merosot sedikit kepada 24,472,883 Rupees dan meningkat semula antara tahun 1826/1827 kepada 27,502,876 Rupees.<sup>21</sup> Peningkatan tersebut adalah sebanyak \$10,504,702. Pada akhir 30hb. April 1827, jumlah kesemua import dan eksport Singapura berjumlah 47,178,223 Rupees.

Tetapi bermula dari tahun 1830 hingga 1839, jumlah perdagangan Singapura mengalami kemerosotan, misalnya dalam tahun 1834, jumlah keseluruhan perdagangan di Singapura hanya mencapai 4 juta pound sterling dan merosot kepada 3,563,463 pound sterling dalam tahun 1839.<sup>22</sup> Kemerosotan dalam aktiviti perdagangan tersebut tidak memberi kesan ke atas bilangan dan jumlah tanan kapal terutama kapal "square rigged" tiba dan bertolak dari Singapura yang menunjukkan peningkatan. Peningkatan ini dapat dilihat dalam Jadual 2.0.

Berdasarkan Jadual tersebut, pada keseluruhannya bilangan dan jumlah tanan kapal "square rigged" yang tiba di Singapura telah meningkat dari 104 buah kapal dalam tahun 1819/20 ke 552 buah kapal pada tahun 1839/40 iaitu peningkatan melebihi 500 %. Oleh itu terdapat potensi untuk perkembangan sektor perkhidmatan perkapalan di Singapura seperti "ballasting", "watering" dan "anchorage". Walau bagaimanapun, bilangan dan jumlah tanan kapal yang tiba di Singapura dalam jangkamasa tersebut tidak termasuk jumlah perahu, sampan dan "junks" yang turut singgah di Singapura untuk tujuan perdagangan. Ini disebabkan sebahagian besar dari ketibaan kapal-kapal tersebut tidak didaftarkan di pelabuhan.

Dalam jangkamasa ini aktiviti perkapalan Singapura berada

**JADUAL 2.0**

**BILANGAN DAN JUMLAH TANAN KAPAL "SQUARE RIGGED" YANG  
TIBA DAN BERLEPAS DARI PELABUHAN SINGAPURA, 1819/20-1839/40.**

<b>TAHUN</b>	<b>KETIBAAN KAPAL JUMLAH KAPAL/TANAN (Square rigged)</b>		<b>KAPAL BERTOLAK JUMLAH KAPAL/TANAN (Square Rigged)</b>	
1819/20	104	49,009	108	48,559
1820/21	200	71,221	198	70,216
1821/22	228	92,258	227	91,869
1822/23	231	84,751	229	84,611
1823/24	219	78,959	216	78,211
1824/25	279	100,075	280	100,312
1825/26	292	93,633	290	93,156
1826/27	357	119,977	361	120,446
1827/28	384	129,021	382	128,833
1828/29	398	125,875	389	125,821
1829/30	403	122,446	383	120,348
1830/31	441	130,802	446	132,340
1831/32	445	128,144	443	120,402
1832/33	420	120,443	429	119,825
1833/34	475	137,298	474	136,349
1834/35	517	156,518	515	155,471
1835/36	539	166,053	533	165,417
1836/37	541	170,635	537	168,309
1837/38	520	150,532	514	149,565
1838/39	574	178,796	570	173,887
1839/40	552	148,803	538	147,056

Sumber: SSFR (RNLA, series AA-FF), AA21, Resident Councillor kpd Gabenor Singapura, 9 November 1850, lampiran B.  
Lihat juga, Singapore Free Press, 23 Julai 1850.

dalam era kapal layar. Hasil-hasil perdagangan yang dibawa ke Singapura diangkut dengan menggunakan teknologi perkapalan yang mudah seperti kapal layar dan "native sailing vessels" serta mengikuti tiupan angin monson timur laut dan barat daya yang belayar melalui laluan-laluan tertentu. Sebahagian besar daripada "native sailing vessels" tersebut tiba daripada beberapa destinasi seperti Siam, China dan Cochin China. "Native sailing vessels" ini dikenali sebagai "Siamese junks", "Chinese junks" dan "Cochin Chinese junks". Selain daripada itu terdapat juga "native sailing vessels" yang tiba dari bahagian pantai barat Borneo dan pantai timur Semenanjung Tanah Melayu dan Celebes.<sup>23</sup>

Sebahagian besar daripada pedagang-pedagang ini datang dari pelbagai destinasi di rantau Asia Tenggara dan Kepulauan Melayu. Antaranya termasuklah dari Pulau Pinang, Melaka, Timur Tanah Melayu, Bancoolen (Bangkahulu), Sumatera, Borneo, Rhiau dan Linggin.<sup>24</sup> Selebihnya adalah dari negara-negara Eropah dan barat seperti New South Wales, Amerika Utara dan Selatan dan Mauritius.<sup>25</sup>

Adalah sukar untuk mendapat bilangan sebenar "Siamese junks" yang tiba di pangkalan Singapura di Sungai Singapura kerana tidak semua kapal-kapal tersebut membuat laporan ketika tiba di pangkalan. Bagi kapal-kapal yang telah melaporkan ketibaan mereka di

pangkalan Sungai Singapura akan disenaraikan dibawah "Imports by Native Vessels".<sup>26</sup> Dalam tahun 1829 terdapat antara enam belas hingga lapan belas buah Siamese junks tiba di pangkalan Sungai Singapura.<sup>27</sup> Jumlah tersebut tidak termasuk jumlah kapal yang tidak melaporkan ketibaan mereka di pangkalan.

Pada keseluruhannya setiap perahu, sampan dan "junk" yang tiba di Singapura mempunyai saiz dan berat yang berbeza. Misalnya saiz "Siamese junks" adalah lebih kecil jika dibandingkan dengan "junks" yang tiba dari Amoy dan Canton. Berat bagi setiap "Siamese junks" ini adalah antara 100 hingga 350 tan dimana kebanyakannya adalah antara 150 hingga 200 tan.<sup>28</sup> Antara jenis komoditi import yang dibawa oleh "Siamese junks" ini ialah gula, beras, minyak kelapa, "Sapan wood", "Garro wood" dan ikan kering, manakala "Gamboge", "Stick-lac", "elephants' teeth", sutera mentah (raw silk) dan bawang dibawa dalam kuantiti yang sedikit. Kesemua komoditi tersebut mempunyai nilai antara 3,000 hingga 15,000 Spanish dollars bagi setiap satu jenis komoditi yang dibawa.<sup>29</sup>

Sementara itu, berat "Chinese junks" yang tiba di pangkalan Sungai Singapura adalah antara 250 hingga 400 tan.<sup>30</sup> Antara komoditi utama yang dibawa termasuklah "Earthenware", ubin, "Granite

slabs", payung kertas, "Vermicelli", buah-buahan yang dikeringkan, "Joss Sticks", "Joss Paper", tembakau dan "Nankeens". Jika dibandingkan dengan nilai setiap komoditi yang dibawa dari Siam, nilai setiap komoditi yang dibawa dari China adalah jauh lebih tinggi iaitu antara 30,000 hingga 60,000 Spanish Dollars.<sup>31</sup> Ini jelas menunjukkan kepentingan hubungan perdagangan antara Singapura dan China. Di Singapura, komoditi tersebut kemudian ditukarkan dengan komoditi dari kawasan-kawasan lain seperti sarang burung, camphor, tripang, sirip ikan jerung dan rotan dari Borneo dan candu, agar-agar, lada putih dan gambir dieksport ke China.

Selain daripada itu berat "Cochin Chinese junk" yang tiba di pelabuhan Singapura adalah antara 100 hingga 200 tan.<sup>32</sup> "Cochin Chinese junk" ini juga dikenali sebagai "topes".<sup>33</sup> Sebanyak tiga belas buah "Cochin Chinese junk" telah tiba di pangkalan Sungai Singapura. Jumlah ini meningkat sebanyak 22 buah antara 1hb. Mei 1830 hingga 1hb. Mei 1831 dan menjadikan jumlah keseluruhannya ialah 35 buah.<sup>34</sup> Jenis komoditi yang dibawa dari Cochin ini adalah sama seperti yang dibawa dari Siam tetapi mempunyai nilai yang jauh lebih rendah iaitu antara 1,000 hingga 5,000 Dollar bagi setiap jenis komoditi.<sup>35</sup>

Berat perahu-perahu yang tiba dari pantai barat Borneo

pula adalah antara 300 hingga 1200 pikul.<sup>36</sup> Perahu-perahu tersebut tiba di pangkalan Sungai Singapura dari pelbagai destinasi iaitu dari sekitar pantai barat Borneo yang terletak di antara Tanjung Datoo dan bahagian utara pantai barat Borneo dan dari pusat-pusat perdagangan yang dikuasai oleh pihak Belanda seperti Sambas, Mampawa dan Pontianak.<sup>37</sup> Nilai setiap komoditi yang dibawa juga adalah rendah jika dibandingkan dengan China iaitu antara 2,000 hingga 8,000 Spanish dollars.

Kesemua aktiviti perdagangan ini dikendalikan oleh pedagang-pedagang Melayu dan Bugis. Kaum Bugis ini terdapat di bahagian pantai timur dan barat Borneo, Celebes, dari pulau-pulau di selatan sehingga ke Bootan, Bali, Lombok dan Sumbawa.<sup>38</sup> Wajo atau Tuwajo merupakan kaum Bugis yang paling melibatkan diri dalam aktiviti perdagangan.

"Among the Bugis nation, there is but one tribe distinguished for maritime enterprize and commercial spirit, the Wajo or more correctly Tuwajo people."<sup>39</sup>

Sehingga tahun 1830, terdapat kira-kira 180 buah perahu Bugis tiba di pangkalan Sungai Singapura di Sungai Singapura. Mereka datang daripada beberapa kawasan seperti Borneo, Celebes, Bali, Lombok dan Sumbawa. Di samping itu, jumlah import yang dibawa oleh orang Bugis di Singapura telah meningkat daripada 1,040,761 Sicca

Rupees dalam tahun 1828-29 kepada nilai tambahan sebanyak 119,408 Sicca Rupees.<sup>40</sup> Seterusnya dalam tempoh dua tahun pembukaan Singapura, perkembangan perdagangan telah menunjukkan kemajuan yang amat menggalakkan. Misalnya dalam tahun 1822 nilai import Singapura telah meningkat dari kira-kira 7 juta Sicca Rupees kepada 18 juta Sicca Rupees setiap tahun.<sup>41</sup>

Sebahagian besar daripada hasil perdagangan ini diangkut oleh "native traders" ke Sungai Singapura dengan menggunakan teknologi perkapalan yang mudah dan bergantung kepada tiupan angin monsun. Keadaan ini berbeza dengan perdagangan di Siam, China dan Cochin China. Di kawasan-kawasan tersebut kesemua aktiviti perdagangannya dikendalikan oleh pedagang Cina. Manakala dari pantai timur Semenanjung Tanah Melayu pula, aktiviti perdagangan dikendalikan oleh pedagang Melayu dan Cina.

"The trade carried on by these vessels, is entirely confined to Chinese some of whom are native of China, but the majority are descendants of Chinese of who have been long settled in that country."<sup>42</sup>

"The commerce of Singapore with the East Coast is carried on principally with the ports of Calantan, Tringanu, and Pahang, and is almost entirely in the hands of the Malays and Chinese."<sup>43</sup>

Di samping itu terdapat juga perahu-perahu yang tiba dari

pantai barat Semenanjung Tanah Melayu seperti dari Melaka dan Pulau Pinang.<sup>44</sup> Perahu yang mempunyai saiz yang terbesar dikenali dengan nama "Top". Sebahagian daripada perahu tersebut mampu mengangkut barang seberat 30 hingga 40 tan. Saiz perahu kedua terbesar dikenali sebagai Panjalang, Purjajah, Lanchang, Julong- Julong dan Pagar Tangalong yang terdiri daripada pelbagai bentuk yang berbeza antara 2 hingga 15 koyan atau antara 3 hingga 25 tan setiap satu.<sup>45</sup> Jenis-jenis sampan dan perahu lain yang belayar ke pangkalan Sungai Singapura termasuklah Perahu Payang sepanjang antara 33 hingga 35 kaki yang turun ke Singapura dari Tanah Melayu dengan mengikuti tiupan angin monsun timur laut.<sup>46</sup>

"During the season of the north-east monsoon some of these boats come down to Singapore and there are now a few stationed permanently on Pangkor Island, off the Dindings (Perak)."<sup>47</sup>

Setiap kapal, perahu dan sampan yang tiba di pangkalan Sungai Singapura dari destinasi-destinasi yang telah dinyatakan adalah mengikut laluan-laluan perdagangan yang berlainan yang boleh membawa mereka ke pelabuhan ini. Bagi "Siamese junks" yang tiba di pangkalan Sungai Singapura, mereka memulakan pelayaran dengan bertolak dari Bangkok dalam bulan Januari, Februari dan Mac.<sup>48</sup>

Bagi mengelakkan keadaan angin dan ombak yang kuat

akibat tiupan angin monson timur laut, "junks" tersebut terpaksa belayar melalui bahagian timur Teluk Siam berhampiran dengan Cambodia dan singgah di Pulau Oby yang terletak di bahagian selatan Cambodia.<sup>49</sup> Dari Pulau Oby, mereka akan belayar selama lima atau enam hari sebelum memasuki kawasan Selat Singapura. Pelayaran yang dilakukan oleh "junks" tersebut terpaksa mengambil masa antara tiga puluh hingga lima puluh hari untuk melepassi Selat tersebut sebelum sampai ke pangkalan Sungai Singapura.<sup>50</sup> Mereka kemudian bertolak balik dalam bulan Mei dengan melalui Semenanjung Tanah Melayu.

Di samping itu "Siamese junks" dan "Chinese junks" dari China juga memulakan pelayaran mereka dalam bulan Januari. Oleh kerana kedua-dua kawasan ini terletak di bahagian timur laut Asia Tenggara, maka laluan perdagangan yang dilalui adalah tidak jauh berbeza. Pelayaran "Chinese junks" ini juga mengambil masa antara dua puluh hingga tiga puluh hari untuk sampai ke pangkalan Singapura.<sup>51</sup> Selepas bertolak dari Amoy dan Canton, "Chinese junks" tersebut melalui sekumpulan pulau-pulau yang terletak di bahagian tenggara Pulau Hai-nan atau Hai-lam dan menyusuri pantai-pantai tersebut sebelum meneruskan pelayaran ke arah selatan. Keadaan ini berterusan sehingga "Chinese junks" tersebut tiba di Cape Padaran dan meneruskan

pelayaran sehingga sampai ke Selat Singapura.<sup>52</sup> Dalam perjalanan balik ke China, "Chinese junks" tersebut bertolak dari Singapura dalam bulan Mei iaitu apabila angin monson barat daya bertiup. Laluan perdagangan yang dilalui adalah sama dengan laluan yang digunakan sewaktu datang ke pelabuhan semulajadi Singapura di Sungai Singapura.

Sementara itu bagi sampan-sampan pukat dari pelabuhan-pelabuhan di pantai timur Semenanjung Tanah Melayu seperti Kelantan, Trengganu (Tringanu) dan Pahang yang ingin bertolak balik dari Singapura akan memulakan pelayaran pada bulan Februari. Pelayaran ini dilakukan dalam bulan Februari untuk mengelakkan tiupan angin monson timur laut yang kuat antara bulan November hingga Januari. Bagi mengelakkan cuaca buruk, sampan-sampan tersebut terpaksa mengelilingi Telok Romania untuk sampai semula ke tempat asal mereka.

Walau bagaimanapun dalam masa yang sama pihak British telah mengenal pasti corak teknologi perkапalan yang baru iaitu penggunaan kapal wap di Eropah dan implikasinya jika aktiviti perkапalan di Singapura masih bergantung kepada angin monsun.

"Our friends in Singapore for instance if a Steam Vessel were to ply at times from that Settlement to China or Batavia or Manilla, and the eastward, would not we guess lose such good opportunities, of exporting goods which

would otherwise lie in their godowns until the seasons for China or Java ships arrived, whereas all seasons we presume are the same to the Steamer. The same may be said of a like vessel between Penang and Bengal or Madras, which might also touch at some of the ports on either side of the Bay.<sup>53</sup>

Dari petikan tersebut jelas menunjukkan bahawa penggunaan kapal wap dalam aktiviti perdagangan bukan sahaja menguntungkan Singapura, tetapi kawasan-kawasan lain di timur seperti China, Batavia dan Manila turut menikmati keuntungan ini.<sup>54</sup> Ini disebabkan kapal wap mampu melakukan pelayaran pada bila-bila masa sahaja tanpa bergantung kepada tiupan angin. Secara tidak langsung kelebihan ini mempercepatkan lagi kerja-kerja pengeksportan kargo yang selama ini terbiar di gudang-gudang kerana menunggu ketibaan kapal-kapal layar yang terpaksa bergantung kepada tiupan angin monsun.<sup>55</sup> Dari segi kos penyelenggaranya pula, didapati bahawa kos penyelenggaraan bagi sebuah kapal layar adalah jauh lebih murah jika dibandingkan dengan penggunaan kapal wap.

"With regard to the expense of a steamer we omitted mentioning, from the first, as our humble opinion that the 'super abundance' and cheapness of fire- wood which the Straits can reckon among its products if brought into use would lessen it in a degree."<sup>56</sup>

Sungguhpun demikian, golongan pedagang berpendapat bahawa bekalan kayu api yang mudah diperolehi boleh menurunkan kos

penggunaan kapal wap. Oleh itu adalah lebih menguntungkan jika aktiviti perdagangan dan perkapalan yang menggunakan teknologi perkapalan seperti kapal layar, perahu, sampan dan "junks" di teruskan aktivitinya dalam jangkamasa ini.

Berdasarkan perbincangan di atas dapat dirumuskan bahawa pada keseluruhannya, jumlah import dan eksport Singapura dalam jangkamasa ini adalah tidak stabil. Manakala bilangan dan jumlah tanan kapal terutama kapal "square rigged" yang tiba di pangkalan Sungai Singapura telah meningkat kira-kira 500% antara tahun 1819/1820 hingga 1839/1840. Sungguhpun demikian, bilangan kapal tersebut tidak termasuk jenis-jenis kapal lain seperti perahu dan sampan yang kebanyakannya tidak didaftarkan ketibaannya di pelabuhan. Tetapi setahun selepas pihak British membuka petempatan di Singapura, terdapat tidak kurang daripada 13,000 tan "native vessels" bertolak dari pelabuhan Singapura, dan terdapat kira-kira 55,000 tan kapal-kapal Eropah telah berlabuh di pangkalan Sungai Singapura sama ada untuk tujuan perdagangan atau untuk mendapat perkhidmatan perkapalan yang disediakan.<sup>57</sup> Walaupun perkembangan kapal layar, "junk", perahu dan sampan berada dalam keadaan yang memuaskan, golongan pedagang di Singapura tetap peka dengan perkembangan teknologi perkapalan baru

iaitu kapal wap di Eropah. Walau bagaimanapun, kos penyelenggaraan sesebuah kapal wap adalah lebih tinggi dan merugikan untuk digunakan pada jangkamasa ini sekalipun bekalan kayu api mencukupi dan murah untuk perkembangan teknologi perkapalan menggunakan wap berbanding dengan menggunakan kapal-kapal layar.

## **2.2 SUMBER KEWANGAN UNTUK MEMBANGUNKAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN DI PANGKALAN SUNGAI SINGAPURA**

Seawal tahun 1820an, golongan pedagang amat prihatin tentang pembangunan infrastruktur pelabuhan Singapura demi untuk mendahului pelabuhan-pelabuhan semulajadi lain di rantau ini. Dalam hal ini kewangan untuk membiayai pembangunan infrastruktur pelabuhan menjadi persoalan penting. Lebih penting dalam hal ini sama ada pihak kerajaan atau pihak persendirian akan menanggung kos perbelanjaan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan. Penggunaan teknologi untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan telah digunakan untuk mengatasi segala halangan geografi fizikal kepulauan Singapura.

Walaupun Singapura diisytiharkan sebagai sebuah

pelabuhan bebas pada tahun 1819, tetapi pada hakikatnya ia memerlukan sumber kewangan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhannya. Dalam jangkamasa ini pihak persendirian memainkan peranan penting dari segi kewangan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan jika dibandingkan dengan pihak kerajaan. Pihak persendirian terdiri daripada golongan pedagang dan pelabur yang terlibat secara langsung dalam aktiviti perdagangan dan perkapalan. Golongan tersebut mempunyai pengaruh yang kuat dalam menentukan kemajuan perdagangan dan perkapalan di Singapura termasuk dalam menentukan pelbagai bentuk cukai pelabuhan yang bakal dilaksanakan.

Sejak Singapura dibuka dalam tahun 1819, ia telah menarik minat golongan pedagang dan pelabur British untuk memulakan perniagaan di sini. Golongan peniaga ini kemudiannya telah memulakan perniagaan mereka dengan membuka cawangan di Singapura yang dikenali sebagai "Agency Houses". "Agency House" pertama di Singapura adalah Messrs. A. L. Johnston and Company yang ditubuhkan oleh Alexander Johnston dalam tahun 1820.<sup>58</sup> Dalam tahun 1821, seorang lagi pelabur Inggeris iaitu Alexander Guthrie telah memulakan perniagaan di Singapura dan kemudiannya menu buhkan Messrs. Syme and Company dalam tahun 1823.<sup>59</sup>

Seterusnya antara tahun 1826 hingga 1830 beberapa buah syarikat perniagaan persendirian telah berkembang seperti Messrs. J. d'Almeida and Sons, Peterson, Simons and Company dan Boustead and Company.<sup>60</sup> Perkembangan "Agency Houses" yang semakin pesat ini akhirnya telah membawa kepada penubuhan "Singapore Chamber Of Commerce" pada akhir tahun 1837 yang bertujuan untuk menjaga kepentingan golongan pedagang dan pelabur ini. Golongan tersebut telah menggunakan sebahagian besar daripada pelaburan mereka untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan Singapura seperti gudang-gudang di sepanjang pangkalan Sungai Singapura. Dengan terbinanya infrastruktur pelabuhan tersebut, ia telah menarik lebih ramai pedagang dan kapal-kapal dari pelbagai destinasi untuk berlabuh di pangkalan Sungai Singapura.

Dari sini, pihak persendirian telah melihat akan potensi untuk perkembangan perkhidmatan perkapalan seperti pemaliman, labuhan, pendaftaran bot dan "prows offices" di pelabuhan.<sup>61</sup> Dalam tahun 1828, satu kenyataan telah dikeluarkan mengenai hasil yang dikutip antara tahun 1825/26, 1826/27 dan 1827/28 seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 2.1. Daripada jadual tersebut jelas menunjukkan kutipan hasil di pangkalan Singapura di Sungai Singapura. Kutipan hasil

### **JADUAL 2.1**

#### **JUMLAH HASIL YANG DIPEROLEHI ANTARA TAHUN 1825/26, 1826/27 DAN 1827/28**

<b>SUMBER HASIL</b>	<b>TAHUN/JUMLAH HASIL (RUPEES)</b>		
	<b>1825/26</b>	<b>1826/27</b>	<b>1827/28</b>
Pilotage	645,113	737,310	742,080
Anchorage	4,681,08	4,062,12	890,510
Water Supply	927,124	668,720	499,000
Boat Registry	924,016	572,540	509,304
Prows Fees	1,882,051	-	-

Sumber: SSFR (RNLA series A-Z), K5, Statement Of Revenues Collected On Account Of pilotage, Anchorage, Water Supplied For The Shipping, Boat Registry And Prows Fees During The Year 1825/26, 1826/27, 1827/28, 1828, (tiada folio).

yang tertinggi diperolehi dari "anchorage" dan "prows fees".<sup>62</sup>

Jumlah keseluruhan hasil yang dikutip adalah sebanyak 9,059,387 Rupees antara tahun 1824/25, 6,040,690 Rupees antara tahun 1826/27 dan sebanyak 2,640,894 Rupees antara tahun 1827/28.<sup>63</sup> Di samping itu, hasil juga dikutip dari perkhidmatan yang dikenakan ke atas kapal-kapal seperti perkhidmatan membaiki kapal dan penyewaan bot, pemaliman, labuhan, pendaftaran bot dan kargo. Walau bagaimanapun percubaan untuk mengenakan cukai pelabuhan tersebut mendapat tentangan hebat daripada golongan pedagang. Mereka tidak membenarkan perlaksanaan sebarang bentuk cukai ke atas pendapatan dan perdagangan.<sup>64</sup> Ia termasuk cukai yang dikenakan ke atas pelabuhan (port charges) dan "marine fees" yang diperlukan untuk menampung perbelanjaan penyediaan kemudahan pelabuhan atau (navigation aids) seperti pembinaan alat pandu arah suar dan boyai.

Di samping itu, pihak kerajaan bertanggungjawab terhadap keseluruhan pembangunan Pulau Singapura. Corak pentadbiran Singapura yang sentiasa berubah-ubah telah mempengaruhi pembangunan Pulau Singapura secara keseluruhannya. Dari segi peruntukan kewangan, pembangunan infrastruktur pelabuhan Singapura menerima sumber kewangan dari pelbagai jenis peruntukan pentadbiran yang berbeza-beza

dan mempunyai masalah tersendiri. Singapura yang dibuka oleh pihak British dalam tahun 1819, telah diletakkan di bawah pentadbiran British di Bencoolen. Dalam tahun 1823, Singapura telah diletakkan pula di bawah pentadbiran kerajaan Bengal sebelum disatukan dengan Melaka dan Pulau Pinang untuk membentuk Negeri-Negeri Selat dalam tahun 1826. Corak pentadbiran yang sentiasa berubah-ubah ini telah memberi kesan buruk ke atas pengurusan kewangan di Singapura.

Sewaktu pihak British berusaha untuk mencari pusat perdagangan di timur, tiada sokongan diperolehi dari kerajaan Syarikat India Timur yang bertempat di India terutama dari segi kewangan. Pihak pentadbir di India terus tidak memberi perhatian terhadap pembangunan Pulau Singapura walaupun setelah ia dibuka oleh British dalam tahun 1819. Oleh itu pihak kerajaan telah memperkenalkan cukai-cukai tertentu untuk membangunkan Pulau Singapura. Cukai-cukai tersebut terdiri daripada tiga sumber utama iaitu eksais, lesen-lesen dan hartanah bandar.

"Since Singapore was a free port there were no taxes on trade. All revenues were mainly from three sources: excise, licenses and town property."<sup>65</sup>

Cukai eksais dikenakan ke atas ladang-ladang candu yang terdapat di Pulau Singapura. Ia merupakan hasil pendapatan yang

tertinggi sekali jika dibandingkan dengan sumber-sumber lain. Walaupun pada peringkat awal hanya terdapat tanaman candu secara kecil-kecilan, tetapi ia telah wujud sejak Pulau Singapura dibuka oleh British dalam tahun 1819.<sup>66</sup> Di samping itu cukai eksais juga dikenakan ke atas "gambling farm" pada sekitar tahun 1820an.

Hasil cukai eksais yang dikutip dari "gambling farm" tersebut dikatakan melebihi hasil yang diperolehi dari candu. Tetapi dalam tahun 1823, cukai ke atas "gambling farm" tersebut dimansuhkan atas sebab-sebab moral. Selain daripada "gambling farm" cukai juga dikenakan ke atas "farming system", penggunaan candu, "home-made spirits" dan sebagainya.

"The following were the items, from which it will be seen that the greater portion was in excise duty collected by the farming system; a tax on the retail consumption of opium; a tax on home-made spirits; a tax on gaming; one on the licencing of pawnbrokers; with quit-rents, rents of markets, and post-office dues."<sup>67</sup>

Kesibukan pangkalan Sungai Singapura dengan aktiviti perdagangan dan perkapalan memerlukan satu bentuk pengurusan yang teratur. Dalam tahun 1827 satu langkah telah diambil untuk menubuhkan "Office Of Registry Of Import And Export".<sup>68</sup> Tetapi ia hanya rasmi ditubuhkan melalui "Regulation III" dalam tahun 1833.<sup>69</sup> Sebelum sesebuah kapal berlabuh di pelabuhan untuk memunggahkan

kargo, pemilik kapal terlebih dahulu perlu meminta permit mendarat dari pejabat Master Attendant. Permit tersebut merupakan sekeping borang yang mengandungi butir-butir mengenai jenis kargo yang dibawa dan nilai keseluruhan kargo tersebut.

Selain daripada "Office Of Registry Of Import and Export", dalam tahun 1825 telah ditubuhkan "Custom House" yang turut membantu dalam pengutipan hasil di pelabuhan. Walaupun Singapura diisyiharkan sebagai sebuah pelabuhan bebas sejak tahun 1819, langkah-langkah tertentu telah mula diambil untuk mengenakan levi di Negeri-negeri Selat. Di bawah Akta Parlimen 54. III, kebenaran telah diberi untuk memperkenalkan levi di Singapura dan wilayah-wilayahnya.

"Those now existing at Malacca and Singapore are levied by virtue of the power vested in the Governor General over these Settlements as Dependencies.."<sup>70</sup>

Walau bagaimanapun, pelbagai rundingan perlu diadakan sebelum levi tersebut dilaksanakan. Levi yang akan diperkenalkan di Negeri-negeri Selat ini merupakan satu sumber hasil yang baru yang dapat mempertingkatkan jumlah hasil sesebuah pemerintahan.

"It will moreover be a matter of consideration with the Resident Councillor of the Settlements of Malacca and Singapore how far it maybe advisable to establish any new source of Revenue or to abolish any of those

existing".<sup>71</sup>

Rumusan yang boleh dibuat daripada perbincangan di atas ialah usaha untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan Singapura telah dilakukan oleh pihak persendirian. Pangkalan Sungai Singapura yang menjadi tumpuan perdagangan dan perkapalan telah menarik minat golongan pedagang dan pelabur untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan seperti gudang-gudang untuk menempatkan kargo. Sementara itu pihak kerajaan telah memberikan tumpuan untuk membangunkan Pulau Singapura secara keseluruhaanya melalui cukai-cukai yang diperkenalkan seperti eksais, lesen-lesen dan hartanah. Di samping itu selain daripada membangunkan infrastruktur pelabuhan, golongan pedagang dan pelabur ini juga sedar akan perkembangan perkhidmatan perkapalan di pangkalan Sungai Singapura yang boleh mendatangkan hasil untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan. Tumpuan pembangunan infrastruktur pelabuhan setakat ini adalah di bahagian timur Pulau Singapura yang mempunyai ciri-ciri bentuk muka bumi fizikal yang sesuai jika di bandingkan dengan kawasan lain.

## **2.3 GEOGRAFI FIZIKAL PULAU SINGAPURA DAN KAWASAN PANGKALAN SUNGAI SINGAPURA**

Pentadbiran kewangan dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan oleh pihak persendirian dan penggunaan teknologi telah mempertingkatkan Pulau Singapura yang terhad bentuk muka bumi fizikalnya sebagai sebuah pelabuhan. Pulau Singapura merupakan sebuah pulau kecil yang terletak di selatan Semenanjung Tanah Melayu.

Pada keseluruhannya bentuk muka bumi fizikal Pulau Singapura adalah rendah dengan kawasan bukit bukau yang mempunyai ketinggian tidak melebihi 500 kaki. Terdapat juga kawasan-kawasan bentuk muka bumi yang dilitupi oleh paya bakau di sepanjang pantai Pulau Singapura. Dari kawasan yang mempunyai ciri-ciri fizikal yang terhad ini, tumpuan telah diberi ke atas bahagian timur Pulau Singapura di mana terletaknya pangkalan Sungai Singapura. Pelbagai tinjauan dilakukan di kawasan tersebut untuk menentukan sama ada ia mempunyai ciri-ciri bentuk muka bumi fizikal yang sesuai untuk dibangunkan dengan infrastruktur pelabuhan.

Selain daripada sebuah pulau yang besar, Singapura dikelilingi oleh sekumpulan pulau-pulau yang lebih kecil. Antara pulau-pulau yang kecil tersebut, Pulau Ubin merupakan pulau yang terbesar

dan kaya dengan kandungan batu-batu granit yang digunakan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan. Selain daripada Pulau Ubin, terdapat juga pulau-pulau lain seperti Pulau Brani dan Pulau Blakang Mati. Di samping itu Pulau Singapura turut dikelilingi oleh "reef", "shoal" dan selat-selat yang sempit yang boleh dibahagikan kepada empat bahagian. Bahagian pertama adalah di bahagian paling barat kira-kira 22 batu panjang dari barat laut hingga tenggara dan kira-kira 18 batu panjang bermula dari bahagian barat daya Tanah Melayu sehingga ke bahagian selatan Bulan Archipelago, bersempadan dengan bahagian barat Pulau Singapura dan rangkaian pulau-pulau yang terletak di antaranya hingga ke bahagian barat laut Batam.

Bahagian kedua terletak di antara bahagian barat daya Pulau Singapura hingga ke bahagian utara Pulau Batam yang meliputi kawasan-kawasan seperti Rochore, Geylang, Kalang, Paya Lebar dan Siglap dan pulau-pulau yang terdapat di antaranya sehingga ke Batam Bay dan Bulan Bay. Jarak di antara Batam Bay hingga ke dataran di Pulau Singapura tersebut adalah kira-kira 15 batu. Bahagian ketiga adalah terletak di bahagian lembah hingga ke bahagian utara Tanah Melayu dimana wujudnya Sungai Johor di selatan Johor Archipelago, yang membentuk Selat Rhio (Strait of Rhio) yang memisahkan Batam

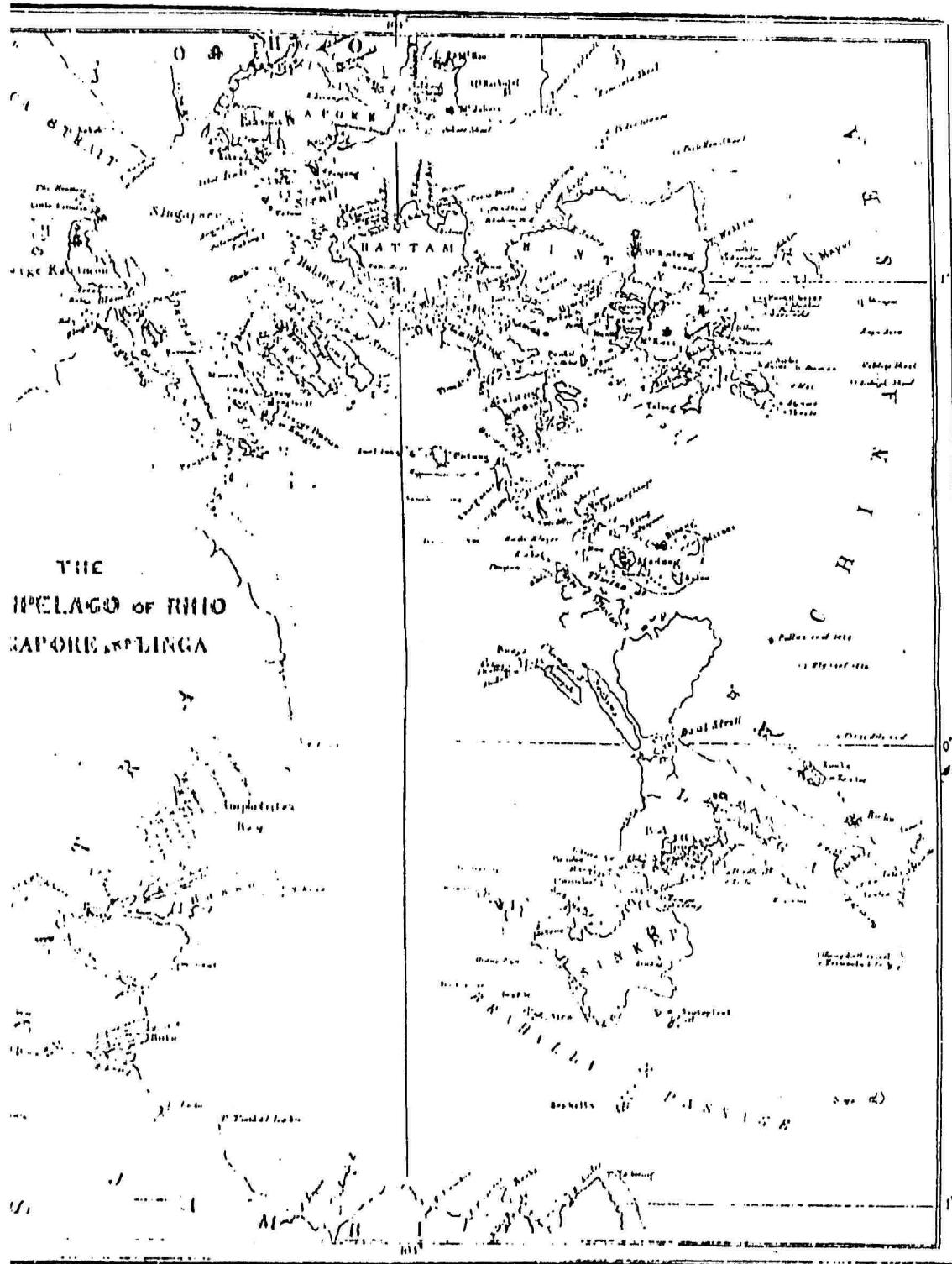
dari Bintang. Bahagian terakhir iaitu bahagian keempat pula adalah kawasan kira-kira 18 kaki panjang dan 20 batu lebar yang terletak di antara bahagian selatan Tanah Melayu hingga ke utara Bintang.

Selain daripada itu, kedudukan Pulau Singapura juga adalah berhampiran dengan kepulauan Rhio-Lingga seperti yang dapat dilihat dalam Peta 2.0. Kawasan yang luas ini mempunyai beribu-ribu buah pulau dan "reefs" yang disempadani oleh selat-selat utama.

"This archipelago, composed of an immurable collection of islands and reefs is divided into two main groups, namely, the Rhio group and the Lingga group. Each group is further subdivided into separate small groups by a multitude of straits. The Rhio group is the most northerly, and consists of the large islands of Bintang, Battam, Gallang, Bulang, Chumbol, Sugee, Durian, Karimon, Segupong beside a great many others of less importance. The Lingga group consists chiefly of the islands of Lingga and Sinkep, Timian and Rodong as also detached island Saya and the Seven islands group."<sup>72</sup>

Sebahagian besar daripada selat-selat yang memisahkan pulau-pulau di Rhio-Lingga Archipelago tersebut adalah sempit dan merbahaya serta tidak selamat dilalui oleh kapal-kapal walaupun kapal kecil. Kedudukan "reefs" yang berselerak dan hampir terdapat di mana-mana kawasan menyukarkan lagi laluan kapal-kapal tersebut. Di samping itu, sebahagian besar daripada pulau-pulau tersebut menjadi tempat persembunyian lanun-lanun yang hanya menunggu masa untuk

PETA 2.0: THE ARCHIPELAGO OF RHIO-SINGAPORE AND LINGGA



Sumber: J. R. Logan, *The Journal Of The Indian Archipelago And Eastern Asia*, Vol. VIII, Singapore, 1854, Kraus Reprint, 1970. (lampiran)

melakukan serangan ke atas bot-bot kecil yang melalui kawasan tersebut.

Pada keseluruhannya terdapat enam buah selat-selat utama di Rhio-Lingga Archipelago seperti yang dapat dilihat dalam Peta 2.0. Pertama ialah Selat Brahalla yang terletak antara Sinkep dan Pantai Sumatera iaitu di bahagian tengah pulau-pulau Brahalla. Kedua ialah Selat Penubo dan Lima yang terletak di antara Sinkep dan Lingga yang dibahagikan kepada dua oleh Pulau Penubo.

Ketiga ialah Selat Timian yang terletak diantara pantai utara Lingga dan kepulauan Rodong. Selat ini tidak selalu digunakan kerana terdapat beberapa buah "reefs" yang berada di bahagian tengah selat tersebut. Selat Pengalap, Abang dan Dumpo pula membentuk selat yang keempat. Manakala Selat kelima ialah Selat Durian yang menjadi laluan utama bagi kapal-kapal yang belayar menuju ke pangkalan Sungai Singapura. Selat tersebut terletak di bahagian barat pulau-pulau Mooroo dan Durian. Selat yang terakhir ialah Selat Rhio yang merupakan selat yang paling utama. Selat ini terletak di antara Bintang Galang di sebelah timur, Gampang dan Batam di barat, dan Selat Singapura, di antara Bintang Galang, Battam dan Bulang di sebelah selatan, dan Semenanjung Tanah Melayu pula di sebelah utara.

Di antara selat-selat tersebut hanya dua buah selat sahaja

yang sering digunakan oleh kapal-kapal iaitu Selat Durian dan Selat Rhio. Setelah melepas Selat Durian, kapal-kapal tersebut masuk melalui Selat Singapura untuk sampai ke Singapura. Sebelum sampai ke Singapura, pelbagai halangan terpaksa dihadapi seperti "shoals" yang telah mengakibatkan Selat Singapura menjadi sempit. Berhampiran dengan Pulau Singapura terdapat sebuah lagi selat iaitu Selat Sinki. Ia terletak di bahagian barat daya Pulau Singapura. Kedudukan selat ini yang berhampiran dengan pulau-pulau di sekitarnya telah menyempitkan lagi laluan tersebut.

Dari gambaran yang telah diberikan mengenai Pulau Singapura dan kawasan sekitarnya, dapat dibuktikan bahawa Singapura tidak boleh dilihat sebagai sebuah pulau utama di Asia Tenggara kerana selain daripada Singapura, terdapat pulau-pulau lain yang turut memainkan peranan sebagai sebuah pelabuhan yang penting seperti Rhio dan Lingga di selatan Pulau Singapura.

Sementara itu, Singapura bukan sahaja mempunyai kawasan yang terhad untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan, tetapi juga tidak sesuai untuk bercucuk tanam.

"The surface of the island consist for the most part, as already mentioned, of a succession of low hills, the summit of which barren; but on their slopes, and in the intervening valleys, there is occasionally a good deal of

soil of considerable fertility. In a few situations on the north coast there sandy plains of some extent, where the soil, however, is so scanty, that nothing will grow in them except weeds; and tall trees, under present circumstances, are useless".<sup>73</sup>

Berdasarkan petikan di atas, hasil tinjauan yang telah dilakukan menunjukkan bahawa hanya sebahagian kecil daripada bentuk muka bumi fizikal Pulau Singapura boleh dianggap subur. Sementara itu pelbagai tinjauan telah dilakukan ke atas Pulau Singapura. Pada awal tahun 1820an, Lieut. Col. Farquhar telah mengadakan beberapa tinjauan di bahagian timur Pulau Singapura. Hasil tinjauan tersebut telah menunjukkan bahawa kawasan tersebut mempunyai ciri-ciri bentuk muka bumi fizikal yang sesuai untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan. Antaranya termasuklah kawasan Kampung Glam yang mempunyai bentuk muka bumi fizikal yang landai sesuai untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan. Keadaan ini diakui sendiri oleh Lieut. Col. Farquhar, Residen pertama Singapura. Antara lain, beliau berpendapat:

".....the most eligible situation in this settlement for carrying trade, and whether I consider the lots of ground situated on the plain between the cantonments and Campong Glam as well adapted for the purpose".<sup>74</sup>

Selain daripada itu, kawasan lain yang mempunyai bentuk muka bumi fizikal yang rata terletak di sepanjang tebing Sungai Singapura yang sesuai untuk membangunkan infrastruktur utama

pelabuhan seperti gudang-gudang. Pada peringkat awal infrastruktur ini dibina untuk memenuhi permintaan kumpulan pedagang British yang telah memulakan perniagaan mereka di Singapura seawal tahun 1820an:

".....erecting godown for Mercantile purposes is on the banks of the creek particulary the North side where the ground is firm and where wharfs may be easily constructed."<sup>75</sup>

Walaupun kawasan pinggir pantai yang cetek berhampiran dengan Kampung Glam sesuai untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan, tetapi kedudukan kawasan tersebut yang berhadapan dengan laut menjadikan ia terdedah kepada tiupan angin monsun Timur Laut yang menyebabkan keadaan laut bergelora dan membahayakan kapal-kapal layar dan sampan-sampan kecil yang menuju ke pangkalan Sungai Singapura untuk tujuan perdagangan.<sup>76</sup> Tetapi tiupan angin monsun timur laut dan barat daya ini telah banyak membantu perlayaran di peringkat awal terutama antara India dan China. Kapal-kapal yang berlayar melalui Laut China Selatan bergantung sepenuhnya kepada perubahan tiupan angin monsun ini dan menjadikan Singapura sebagai pusat pertukaran hasil perdagangan.

Rantau Asia Tenggara merupakan satu kawasan yang penting yang mempunyai jalan perdagangan atau "trade route" yang dapat menghubungkan kawasan ini dengan kawasan-kawasan di dunia.

Selain daripada "Overland Silk Route" yang telah wujud begitu lama, laluan-laluan lain seperti Selat Melaka, Selat Sunda dan kawasan utara pantai timur Sumatera, Tanah Melayu dan selatan Indochina sejak awal lagi telah mengandungi "maritime trade route" antara India, China dan Asia Tenggara. Di sini, dapat dilihat dengan jelas kepentingan laluan-laluan seperti Selat Melaka, Selat Sunda, Lautan Hindi dan Laut China Selatan kepada sistem perdagangan keseluruhannya. Dalam hal ini Singapura dari segi geografi tidak dapat dipisahkan dari pengaruh di sekelilingnya terutama dalam hubungan perdagangan yang telah lama wujud antara Singapura dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara. Selain daripada laluan laut tradisional dengan mengikuti tiupan angin monsun, terdapat juga pelbagai percubaan untuk mencari laluan lain menuju ke Singapura.

Seawal tahun 1819, beberapa tinjaun telah dilakukan untuk mencari laluan menuju ke pelabuhan Sungai Singapura. Dalam tahun tersebut Daniel Ross telah menemui laluan menuju ke pelabuhan Sungai Singapura dari beberapa arah yang antaranya:

"Singapore Harbour situated four miles to the N.N.E of St. John Island (in what is commonly lead Singapore Strait) with afford a safe anchorage to ships in all seasons

---

N.N.E-Utara, Utara Timur

the and being clear of hidden danger, the approach to i is rendered easy by day or night, its' position is also favourable for commandingnavigation of the Strait, the track which the ships pursue being distant about five miles, and it may be affected from its's prociously to the Malayan Islands and China Seas, that in a short time numerous vessels would resort to it for commercial purposes."

Dalam tahun 1822, pelbagai ekspedisi telah dilakukan oleh pelayar-pelayar British di kawasan perairan Singapura dan Kepulauan Melayu yang boleh dijadikan laluan kapal untuk ke pelabuhan Singapura. Sehingga tahun 1826, pelbagai tinjauan telah selesai dijalankan:

".....accurate survey of the shores, seas, bays, channels and Harbours of Singapore has been executed ."<sup>77</sup>

Kesemua tinjauan tersebut telah dilakukan di bawah "Survey Department" yang merupakan antara beberapa jabatan awal yang telah ditubuhkan oleh pihak British di Pulau Singapura. Di samping itu, pihak British terus menjalankan tinjauan mengenai Pulau Singapura dan wilayahnya:

".....to direct a regular survey of the shores of Singapore and it Dependencies and also the channel dividing them."<sup>78</sup>

Antara kejayaan yang telah dicapai hasil daripada tinjauan

tersebut ialah kejayaan menemui "Straits of Dryon" atau Phillip's Channel. Kejayaan Lieut. Collinson menyempurnakan tinjauan di kawasan tersebut telah berjaya menunjukkan satu sempadan yang jelas termasuk kawasan pantai timur Sumatera, Diamond Point dan Jambi seperti yang telah dilaporkan oleh W. C. Phillips yang antara lain menyatakan:

"We have now succeeded in providing the nautical and commercial public with scientific and authentic survey, and with excellent charts of the whole of the East Coast of Sumatra together with the important Straits Of Dryon, from Diamond Point to Jambi and Pulau Varilla at space of at least 450 Geographical Miles."<sup>79</sup>

Dalam tahun 1822 juga, Thomas Otho Travers yang pernah menjadi pembantu Raffles di Pulau Singapura telah menemui laluan menuju ke Selat Singapura di kawasan timur laut dari arah "Straits of Dryon" atau dikenali sebagai Phillip's Channel.<sup>80</sup> Antara lain beliau melaporkan:

"At the anchorage in the harbour ships are sheltered from E.N.E round to N and W, as far as S by W by the S, point of Johore Singapore and many smaller islands, extending to St. John's and thence round to the N point of

---

E.N.E - Timur Timur Laut

N - Utara

W - Barat

S - Selatan

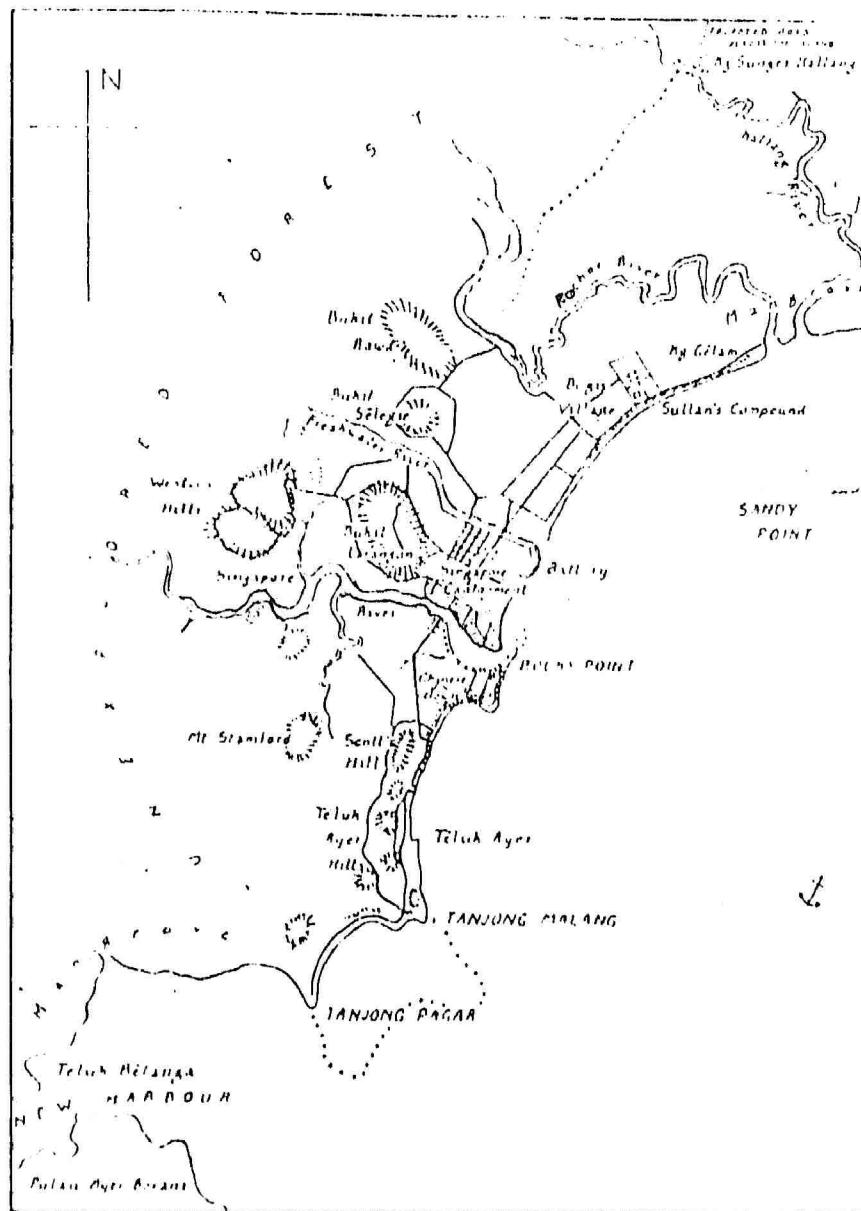
E.S.E - Timur Tenggara

"Batang, bearing E.S.E by the numerous islands forming the S side of Singapore Strait, the bottom to within a few yards of the shore is soft mud, and holds well."<sup>81</sup>

Hasil daripada kesemua tinjauan tersebut adalah penting kerana dari laporan-laporan yang disediakan, pihak British dapat memastikan keadaan laut menuju ke pangkalan Sungai Singapura dan kawasan laut di sekitarnya. Ia juga bertujuan memastikan kawasan laut tersebut selamat dilalui oleh kapal-kapal yang sedang menuju ke pangkalan Sungai Singapura. Di samping itu tinjauan juga perlu diadakan di pulau-pulau di sekitar Singapura seperti Pulau Brani, Pulau Hantu, Pulau Blakang Mati dan Pulau St. John. Kapal-kapal yang belayar ke Singapura dari Selat Melaka perlu mengelilingi Pulau St. John's Hill sehingga ke Karimon dan Pulau Blakang Mati.<sup>82</sup> Mereka juga terpaksa melalui beberapa kelompok pulau lain seperti "Barn island", "Alligator island" dan "Rabbit and Coney island."<sup>83</sup>

Selain daripada beberapa tinjauan yang diadakan di kawasan perairan Singapura dan persekitarannya, tinjauan juga dijalankan di kawasan darat terutama di kawasan bandar Singapura. Terdapat perkaitan yang rapat antara perkembangan bandar Singapura dengan pembangunan infrastruktur awal pelabuhan di pangkalan Sungai Singapura seperti yang ditunjukkan dalam Peta 2.1. Pada peta tersebut

## PETA 2.1: BANDAR SINGAPURA, 1835



Sumber: Munshi Abdullah, "The Hikayat Abdullah", terjemahan oleh A.H. Hill, dlm JMBRAS, Vol.V, Part I, Singapore, 1969, hal.105.

jelas menunjukkan pembangunan bandar Singapura dalam tahun 1835 yang bertumpu di sekitar pelabuhan semulajadi di pangkalan Sungai Singapura. Sebahagian besar daripada kawasan tersebut dilitupi pasir dan lumpur terutama di bahagian pantai timur Pulau Singapura. Di sini juga berlakunya perkembangan pesat penduduk dengan wujudnya perkampungan-perkampungan seperti perkampungan Bugis dan Melayu.

Sementara itu sebahagian besar daripada kawasan bandar Singapura adalah berpaya terutama di sepanjang pantai Sungai Singapura. Kawasan tersebut didiami oleh saudagar-saudagar China yang aktif dalam bidang perdagangan. Mereka tinggal di rumah rakit yang dibina di tebing Sungai Singapura. Keadaan ini telah menyebabkan Raffles mengambil keputusan untuk menjalankan rancangan menebus guna tanah di kawasan tersebut dengan tujuan untuk membina satu siri limbungan dan gudang-gudang di sepanjang tebing barat Sungai Singapura. Rancangan tersebut menyebabkan kedudukan pelabuhan dan bandar Singapura menjadi lebih teratur dan tersusun di mana aktiviti perdagangan dan perkapalan dapat dikendalikan dengan lebih cekap.

Selain daripada itu, beberapa tinjauan turut dilakukan di New Harbour yang terletak di bahagian selatan Pulau Singapura.

Tinjauan yang dilakukan bermula dari New Harbour sehingga ke bandar Singapura di mana jarak antara kedua-dua kawasan tersebut adalah antara dua setengah hingga tiga batu sahaja.<sup>84</sup> Tujuan tinjauan tersebut dilakukan adalah untuk menentukan sempadan New Harbour sehingga ke Sail Rock yang jarak antaranya ialah kira-kira setengah batu.<sup>85</sup> Ia juga melibatkan cadangan pembinaan jalan raya yang menghubungkan New Harbour dengan bandar Singapura.<sup>86</sup>

"It would be also very desirable that the boundaries of the new Harbour on the Singapore side for half a mile inland, as far as the Sail Rock along which a Road is projected should be laid down, which will complete all that is required of a Topographical Survey..."<sup>87</sup>

Dari apa yang telah diutarakan di atas, dapat dirumuskan bahawa pulau Singapura merupakan sebuah pulau yang kecil serta mempunyai ciri-ciri bentuk muka bumi fizikal yang terhad untuk dibangunkan dengan infrastruktur pelabuhan. Walau bagaimanapun, pihak persendirian telah menggunakan sepenuhnya kawasan bentuk muka bumi fizikal Pulau Singapura yang terhad itu untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan seperti gudang-gudang. Ciri-ciri bentuk muka bumi fizikal yang rendah, landai dan rata seperti yang terdapat di timur Pulau Singapura di mana terletaknya pengkalan Sungai Singapura telah menjadi tumpuan pembangunan infrastruktur pelabuhan. Sementara New

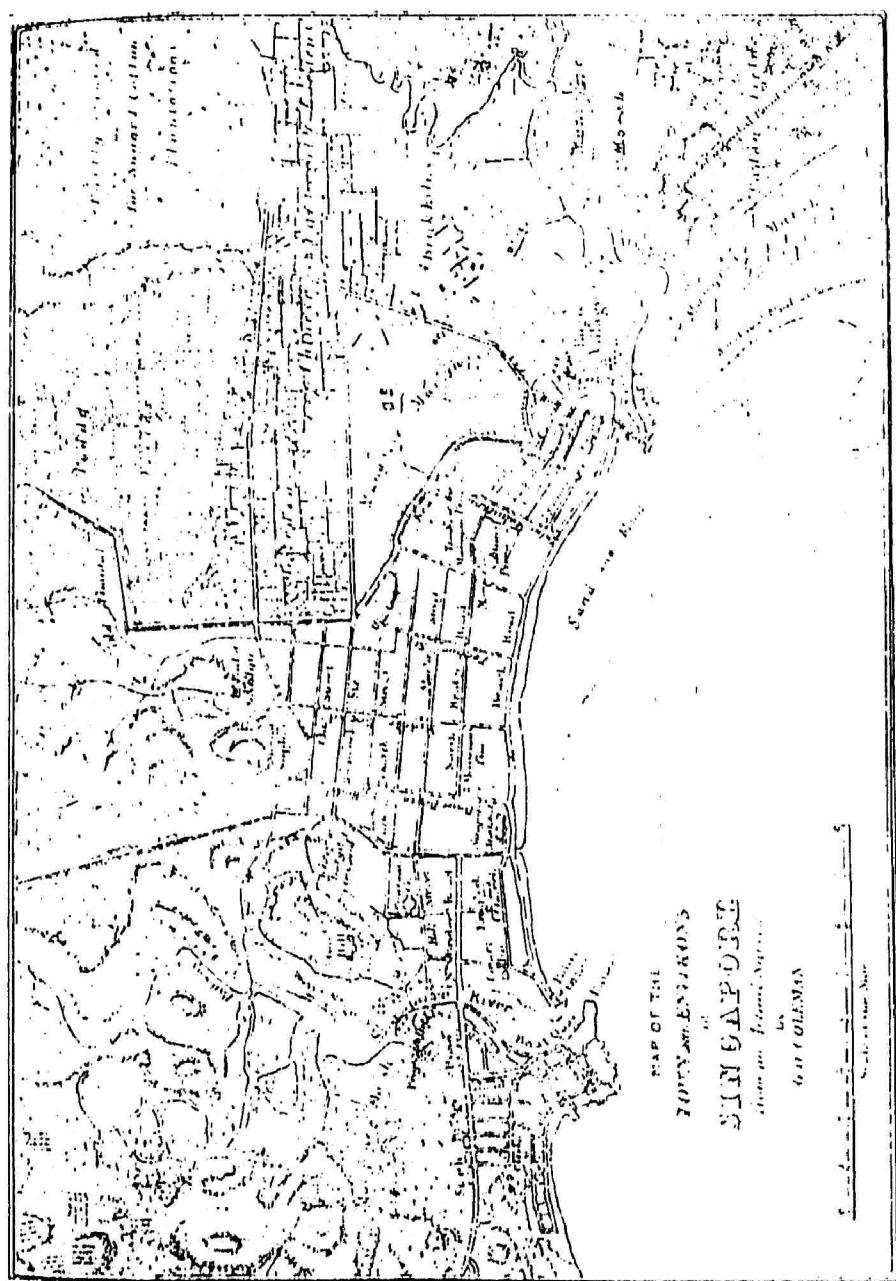
Harbour dan Tanjong Pagar yang terletak ke selatan Pulau Singapura mula mendapat perhatian dari syarikat-syarikat persendirian untuk membuat pelaburan bagi membangunkan infrastruktur pelabuhan.

## **2.4 PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN DI PANGKALAN SUNGAI SINGAPURA**

Perkembangan pelabuhan adalah berkait rapat dengan pembangunan infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkapalannya dalam konteks perdagangan dan pelayaran. Dalam hal ini pihak persendirian telah memainkan peranan penting dalam membangunkan infrastruktur pelabuhan Singapura. Kedudukan pelabuhan Singapura pada asalnya diperolehi daripada dua buah perjanjian yang ditandatangani antara pihak British dengan kerajaan Johor.

Antara bulan Februari tahun 1819 hingga bulan Ogos 1824 terdapat dua buah perjanjian yang telah ditandatangani oleh pihak British iaitu penubuhan sebuah pusat perdagangan di Pulau Singapura dengan kawasan sempadannya antara Tanjong Malang [sic: Kalang] di barat dan Tanjong Katong di timur dan keluasan pelabuhan Singapura dalam lingkungan 10 batu. Peta 2.2 merupakan sebuah peta yang

PETA 2.2: PERMULAAN PUSAT PERDAGANGAN BRITISH DI PULAU SINGAPURA, 1822



Sumber: Munsyi Abdullah, "The Hikayat Abdullah", terjemahan oleh A. H. Hill, dlm JMBRAS, Vol.V, Part I, Singapore, 1969, hal.104.

menunjukkan permulaan kawasan pusat perdagangan awal British dalam tahun 1822 yang kemudian membangun dan berkembang sebagai sebuah pelabuhan dan bandar Singapura. Pada Peta tersebut jelas kelihatan kawasan Tanjong Malang [sic: Kalang] hingga ke utara dan melalui Sungai Singapura di mana berlakunya perkembangan ekonomi yang pesat.

Seperti pelabuhan-pelabuhan sungai lain di Asia Tenggara, Singapura juga bermula dari sebuah sungai yang berpangkalan di muara Sungai Singapura. Kawasan awal yang dibangunkan adalah terletak di antara Tanjong Malang [sic:Kalang] dan Tanjong Katong. Manakala kawasan-kawasan lain seperti New Harbour, Pulau Blakang Mati, Pulau Brani, Pulau Hantu dan pulau-pulau lain di sekitarnya turut mendapat perhatian pihak persendirian melalui pelbagai tinjauan yang telah diadakan.

Pangkalan Sungai Singapura dianggap sebagai sebuah kawasan yang mempunyai ciri-ciri bentuk muka bumi fizikal yang sesuai untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan. Selain daripada pesat dengan aktiviti perdagangan, ia juga menjadi tumpuan kapal-kapal layar, perahu, sampan dan "junks" dari seluruh pelusuk. Keadaan ini telah menarik perhatian pihak persendirian untuk membangunkan

infrastruktur-infrastruktur pelabuhan.

"The Singapore River is certainly the best place adapted for carrying on trade. I have every convenience that can possibly be required for trading to any extent the ability with which boats can approach your godown to enable you to ship your goods."<sup>88</sup>

Pendapat di atas telah diutarakan oleh pihak pedagang yang kebanyakannya terdiri dari saudagar-saudagar Cina dan Eropah yang memiliki sebahagian daripada gudang-gudang yang dibina di sepanjang pangkalan Sungai Singapura. Sementara itu, terdapat pelbagai permohonan dari syarikat-syarikat persendirian dan orang perseorangan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan.

Seawal tahun 1822, terdapat beberapa buah gudang yang telah siap dibina di tebing Sungai Singapura terutama di sekitar Boat Quay. Gudang-gudang awal ini dimiliki oleh saudagar-saudagar Cina. Kemudian, masalah timbul apabila gudang tersebut didapati tidak sesuai dibina di kawasan tersebut kerana terlalu berhampiran dengan sungai dan boleh menyebabkan air masuk ke dalam gudang sewaktu air laut pasang. Keadaan ini akan menimbulkan kerosakan ke atas kargo yang disimpan terutama arang batu yang memerlukan tempat simpanan yang kering.

Di samping itu, untuk pembinaan sesebuah gudang, faktor-faktor keselamatan perlu diambil kira supaya gudang tersebut

tahan lama dan tidak mudah terbakar. Pada peringkat awal, kebanyakan daripada gudang sementara ini diperbuat daripada kayu, atap dan buluh serta mudah terbakar. Ianya dibina bersebelahan dengan deretan kedai-kedai yang dimiliki oleh saudagar Cina di tebing Sungai Singapura.<sup>89</sup> Apabila kebakaran berlaku, ia bukan sahaja memusnahkan gudang-gudang tersebut, malahan menjelaskan juga deretan kedai-kedai Cina yang terletak berhampiran. Kebakaran ini sudah tentu menyebabkan kerugian yang besar.

Oleh sebab itu, beberapa langkah perlu diambil seperti menjarakkan pembinaan gudang tersebut dengan deretan kedai dan menggunakan bahan binaan yang bermutu tinggi dan tahan lama seperti batu bata dan "mortar".<sup>90</sup> Gudang-gudang tersebut juga perlu dibina berjauhan dari tebing Sungai Singapura untuk mengelakkan kemasukan air sewaktu air laut pasang. Bagi mengatasinya, bahagian dinding gudang tersebut perlu dibina setinggi 12 kaki.<sup>91</sup>

Selain daripada pembinaan gudang-gudang di pangkalan Sungai Singapura pihak persendirian turut membina tempat penyimpanan arang batu iaitu "coal shed". Dalam jangkamasa ini, arang batu tidak dikendalikan secara komersial di pelabuhan Singapura. Bekalan arang batu yang bermutu tinggi diimport dari England. Hanya sebahagian kecil

daripadanya digunakan sebagai sumber tenaga oleh kapal-kapal wap British yang singgah di pelabuhan Singapura. Kesemua arang batu ini disimpan di dalam gudang-gudang sementara atau "coal shed" yang dibina di tebing Sungai Singapura sebelum diangkut semula ke atas kapal yang memerlukannya. Misalnya dalam tahun 1827, kira-kira 222 tan arang batu diperlukan untuk bekalan sumber tenaga bagi kapal wap "Cambridge".<sup>92</sup> Dalam tahun yang sama juga satu tender telah dihantar oleh Messrs. Syme & Co. untuk mendapatkan bekalan "English Coals" sebanyak 100 tan dengan kadar 12 Spanish dollars setiap tan.<sup>93</sup>

Dalam tahun 1840 kira-kira 135 tan arang batu telah dipunggah ke kapal Marian dan kira-kira 273 tan lagi dipunggah ke kapal Hooghly.<sup>94</sup> Dalam jangkamasa ini juga kesemua kapal-kapal yang memerlukan bekalan arang batu terpaksa berlabuh di muara Sungai Singapura dan memerlukan perkhidmatan tongkang dan bot kecil serta beberapa orang tenaga buruh untuk mengangkut dan memunggahnya. Oleh itu lebih banyak infrastruktur pelabuhan seperti "coal shed" perlu dibina di pangkalan Sungai Singapura.

Keadaan kesesakan di pangkalan Sungai Singapura semakin teruk apabila permintaan terhadap arang batu semakin meningkat di samping kargo-kargo am lain yang perlu dibawa ke

gudang-gudang di tebing Sungai Singapura. Untuk mengatasi kesesakan tersebut, pelbagai permohonan telah dikemukakan oleh pihak persendirian untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan Singapura seperti gudang dan "coal shed". Dalam tahun 1822, J. Rutherford wakil saudagar Eropah telah memohon daripada Sir Stamford Raffles untuk membina satu siri gudang-gudang di bahagian selatan tebing Sungai Singapura iaitu di kawasan datar di Kampung Glam.<sup>95</sup>

Sementara itu terdapat juga permohonan daripada syarikat persendirian untuk membuka tanah berhampiran Sungai Singapura. Antaranya termasuklah "Messrs. James and John Robson and Co.", Calcutta yang memohon sebidang tanah untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan di Western Creek berhampiran dengan kediaman Kapten Flint.<sup>96</sup> Kawasan tersebut dipilih kerana kedudukannya yang strategik iaitu kira-kira tiga batu dari bandar.<sup>97</sup> Permohonan daripada pihak saudagar Eropah ini didorong oleh kepentingan komersial serta untuk memperolehi keuntungan. Mereka berpendapat bahawa tempat ini sesuai untuk dijadikan pusat perdagangan komersial jika dibandingkan dengan kawasan-kawasan lain di sekitar tebing Sungai Singapura.

"For the construction of a range of warehouses for the accomodation of the European Merchants on the opposite or Southern Bank of the Singapore River."<sup>98</sup>

Memandangkan kepentingan Sungai Singapura sebagai sebuah pusat komersial, maka pelbagai cadangan telah dikemukakan untuk memperbaiki keadaan pelabuhan semulajadi tersebut. Antaranya termasuklah cadangan untuk meluruskan sungai tersebut bagi memudahkan laluan kapal. Cadangan tersebut berkait rapat dengan pelan perancangan bandar Singapura pada peringkat awal. Kawasan yang telah dikenal pasti ialah di kawasan selatan tebing Sungai Singapura.

Terdapat cadangan untuk meluruskan Sungai Singapura dengan membina terusan. Terusan tersebut kemudian dibina selari dengan jambatan merentangi Sungai Singapura dengan keluasan 30 kaki.<sup>99</sup> Satu lagi fungsi Sungai Singapura yang penting adalah sebagai sumber pembekalan air kepada kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan semulajadi tersebut. Keadaan ini telah dilihat oleh pihak persendirian sebagai suatu keutungan jika perkhidmatan pembekalan air ini dikendalikan dengan lebih teratur.

Selain daripada Sungai Singapura, sumber bekalan air juga diperolehi daripada Sungai Rochor dan Sungai Kalang. Walaupun Singapura baru dibuka oleh pihak British dalam tahun 1819, masalah kekurangan bekalan air kepada kapal sudah timbul seawal tahun 1822 akibat perkembangan perdagangan dan perkapalan yang semakin pesat.

Di samping itu, perkhidmatan bot diperlukan untuk membawa bekalan air dari Sungai Rochor ke kapal-kapal yang berlabuh di luar kawasan pelabuhan atau "Outer Roads".<sup>100</sup> Masalah kekurangan bekalan air tersebut hanya dapat diselesaikan dengan membina kawasan pembekalan air yang baru atau "watering place".<sup>101</sup> Selain daripada pembinaan kawasan pembekalan air yang baru, terdapat juga cadangan untuk membina "landing place" dan gudang-gudang tambahan untuk kegunaan semua pihak di pelabuhan.<sup>102</sup> Antara kawasan-kawasan yang terlibat termasuklah kawasan tanah rata di bahagian timur iaitu di antara Sungai Singapura dan High Street.<sup>103</sup>

"On the Plain to the Eastward of Singapore River all that piece of ground situated between Singapore River and High Street and bounded to the South East by the sea and to the Northward toward the hill by the ground allotted to 'Seyd Mohamed' estimated to contain an area of about acres 2A. 21P for the purpose of a public landing place, Master Attendants' Office and public warehouses."<sup>104</sup>

Walaupun terdapat percubaan awal untuk membina sebuah kawasan pembekalan air yang baru dalam tahun 1822, langkah-langkah pembinaan hanya dilakukan kira-kira lima tahun kemudian. Dalam tahun 1827, terdapat cadangan untuk membina kolam air yang kecil untuk membekalkan air kepada kapal. Cadangan tersebut telah dikemukakan oleh Master Attendant kepada Residen Singapura pada ketika itu iaitu

Mr. John Crawfurd.<sup>105</sup> Setelah membuat tinjauan ke atas beberapa kawasan, akhirnya keputusan diambil supaya kolam air tersebut dibina berhampiran dengan kawasan pusat pembekalan air utama (water works) untuk memastikan bekalan air yang berterusan.<sup>106</sup>

Keputusan tersebut diambil berdasarkan hasil ujikaji yang dijalankan. Sekiranya kolam air dibina di kawasan tersebut, ia membolehkan kapal-kapal memperolehi bekalan air sebanyak 3 tan secara berterusan.<sup>107</sup> Kolam air tersebut kemudian dibina sepanjang kira-kira 550 kaki.<sup>108</sup> Selain daripada pembinaan kolam air, terdapat juga cadangan untuk membina sebuah paip air yang diperbuat daripada besi berhampiran dengan kawasan pusat pembekalan air utama (Water works) yang terletak di kawasan tanah tinggi di Singapore Creek.<sup>109</sup>

Kawasan tersebut adalah kawasan yang paling sesuai kerana ia menjadi tumpuan bot-bot yang berlabuh di kawasan berhampiran untuk memperolehi bekalan air.<sup>110</sup> Kaedah ini telah dilakukan di Pulau Pinang sebagai salah satu cara untuk membekalkan air ke kapal-kapal di pelabuhan. Jumlah panjang pembinaan paip yang dicadangkan oleh pembantu jurutera koloni adalah kira-kira 2,000 kaki.<sup>111</sup>

Infrastruktur-infrastruktur pelabuhan lain yang dicadangkan

pembinaannya termasuklah jeti yang perlu dibina di sepanjang pantai. Sebanyak 9 buah jeti akan dibina di kawasan tersebut dengan kos sebanyak \$100 bagi setiap jeti.<sup>112</sup> Manakala kawasan-kawasan lain di sekitar Sungai Singapura telah di rezabkan untuk pembinaan bangunan-bangunan seperti Bangunan Mahkamah, Residency House dan Botanic Garden.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat dirumuskan antara tahun 1819 hingga 1840, tumpuan pembangunan infrastruktur pelabuhan adalah di pangkalan Sungai Singapura dan sekitarnya seperti Boat Quay. Antara kawasan lain yang dikenal pasti adalah di sebelah selatan tebing Sungai Singapura iaitu di kawasan dataran yang terletak di antara "cantonment" dengan Kampung Glam. Ia juga termasuk kawasan yang terletak di sekitar Sungai Rochor dan Sungai Kalang di utara dan sebuah kawasan dataran di sebelah timur di antara Sungai Singapura dan High Street.<sup>113</sup> Ini jelas menunjukkan kepentingan pangkalan Sungai Singapura kepada pembangunan infrastruktur pelabuhan Singapura. Perkembangan perdagangan dan perkapalan yang pesat di pangkalan Sungai Singapura telah mendorong pihak persendirian untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan seperti gudang, "coal shed", jeti dan "landing stage".

Selain daripada membangunkan infrastruktur pelabuhan Singapura, pihak persendirian juga telah melihat akan potensi untuk memperkembangkan perkhidmatan perkапalan terutama pembekalan air ke kapal-kapal. Pelbagai cadangan telah dikemukakan untuk menyediakan perkhidmatan tersebut. Antaranya termasuklah cadangan untuk membina kolam air, paip air dan terusan. Sungguhpun begitu, sebahagian besar daripada cadangan pembinaan infrastruktur pelabuhan ini mengambil masa yang lama untuk dibangunkan kerana ia memerlukan sumber kewangan yang besar serta terpaksa disesuaikan diri dengan keadaan bentuk muka bumi fizikal Singapura yang terhad.

## **2.5 PERKHIDMATAN PERKAPALAN DAN PENTADBIRAN PELABUHAN SEMULAJADI DI PANGKALAN SUNGAI SINGAPURA**

Sejak awal lagi, pembangunan infrastruktur pelabuhan Singapura telah dikendalikan oleh pihak persendirian. Pihak kerajaan pula hanya mentadbir Pulau Singapura secara keseluruhan dengan melantik pegawai-pegawai British untuk mentadbir hal ehwal pelabuhan serta bahagian-bahagian pentadbiran lain secara umum. Antara tahun 1819 hingga 1840, aktiviti perdagangan dan perkапalan di pangkalan

Sungai Singapura berkembang dengan pesatnya. Perkembangan pesat perdagangan dan perkapalan ini telah mendorong pihak persendirian untuk menyediakan perkhidmatan perkapalan yang boleh mendatangkan keuntungan. Antara perkhidmatan perkapalan yang disediakan adalah seperti "wood", "watering", "ballast", "pilotage" dan "anchorage".<sup>114</sup> Kesemua perkhidmatan tersebut dirancang dan disediakan sebegitu rupa untuk memastikan pelabuhan Singapura menjadi tumpuan persinggahan kapal-kapal dari seluruh dunia. Setiap perkhidmatan disediakan akan dikenakan bayaran. Antaranya termasuklah sewa bot dan bekalan kayu api yang ditetapkan oleh Master Attendant yang dilantik oleh pihak British untuk mengendalikan hal-ehwal pelabuhan.<sup>115</sup>

Berikut disertakan Jadual 2.2 yang menunjukkan jumlah bayaran yang dikenakan ke atas pemilik kapal layar dan perahu yang berlabuh di pangkalan Sungai Singapura. Selain daripada bayaran yang dikenakan ke atas kapal layar dan perahu yang berlabuh di pangkalan Sungai Singapura terdapat juga bayaran yang dikenakan ke atas sewa bot yang diperlukan oleh kapal untuk mengangkut kargo ke darat. Sewa bot yang ditetapkan adalah sebanyak 3/4 Dollar bagi setiap Koyan atau 4 pikul kargo yang diangkut.<sup>116</sup>

Bayaran bekalan air bagi setiap tan termasuk bayaran sewa

## **JADUAL 2.2**

### **BAYARAN YANG DIKENAKAN KE ATAS PERAHU MENGIKUT TAN**

<b>PERAHU</b>	<b>TAN</b>	<b>JUMLAH BAYARAN (Spanish Dollar)</b>
Perahu	20 tan	5
Perahu	12 tan	3
Perahu	10 tan	2
Perahu	7 tan	1.2
Perahu	5 tan	1
Perahu	2 tan	0.2

Sumber: SSFR (RNLA series A-Z), L17, Regulation No. 11 of 1823  
A Regulation for the Port of Singapore, 28 Januari 1823, f. 297.

bot adalah sebanyak 1/2 Dollar, kayu api dikenakan bayaran sebanyak 10 Dollar bagi setiap 1000 "billet" termasuk sewa bot dan "ballast" sebanyak 3/4 Dollar bagi setiap tan termasuk sewa kapal berlabuh.<sup>117</sup> Setiap pembayaran perlu dibayar kepada Pejabat Master Attendant.<sup>118</sup> Perkembangan aktiviti perkapalan ini dapat dibuktikan melalui bilangan dan jumlah tanan kapal yang berlabuh dan berlepas dari pelabuhan Singapura.

Antara tahun 1819/20 hingga 1839/40 terdapat kira-kira 8,279 buah kapal berlabuh di pangkalan Sungai Singapura.<sup>119</sup> Kapal-kapal ini datang dari pelbagai destinasi seperti Amerika, Arabia, Arracan, Bali dan kepulauan yang berhampiran, Bombay, Borneo, Bourbon, Calcutta, Cape Of Good Hope, Ceylon, China, Cochin China, Continental Europe, Great Britain, Java, Madras, Manila, Mauritius, Moulmein, New South Wales, Rangoon, Rhio, Siam, Sumatra dan Trengganu.<sup>120</sup> Kesemua kapal-kapal tersebut telah menggunakan perkhidmatan yang disediakan di pangkalan Sungai Singapura. Selain daripada perkhidmatan yang disediakan di kawasan pangkalan Sungai Singapura, perkhidmatan-perkhidmatan sokongan yang terdiri daripada alat-alat bantu pelayaran juga perlu disediakan di kawasan perairan berhampiran di sekitar Sungai Singapura. Ini adalah untuk memastikan

kapal-kapal tersebut tidak mengalami sebarang masalah sewaktu belayar masuk ke pangkalan Sungai Singapura.

Oleh itu pihak British perlu memastikan kawasan perairan Singapura selamat dilalui. Alat-alat bantu pelayaran seperti boyo, alat pandu arah suar dan rumah api perlu disediakan di kawasan perairan supaya dapat dijadikan panduan kepada kapal-kapal. Dalam tahun 1823, terdapat cadangan untuk memindahkan "Signal Post" dari Goa Island ke Pulau St. John yang dijangka dapat memberi pemandangan yang lebih jelas ke arah barat menuju ke Pulau Singapura.<sup>121</sup>

Kawasan perairan di sekitar Pulau St. John menuju ke Singapura adalah sempit dan merbahaya.<sup>122</sup> Ini adalah disebabkan terdapat banyak halangan seperti "shoal" dan "reef" di sekitar kawasan perairan berhampiran dengan Pulau Singapura. Terdapat juga sekumpulan pulau terutama yang terletak di sebelah barat Pulau Singapura seperti Red Island, Alligator Island, Rabbit Island dan Trees Island yang terletak berhampiran antara satu sama lain dan mewujudkan satu laluan yang sempit dan merbahaya untuk dilalui oleh kapal-kapal walaupun kapal kecil.

Dalam tahun 1838, terdapat cadangan untuk membina "Straits Light" menuju ke Selat Singapura.<sup>123</sup> Jika "Straits Light"

tersebut dibina, maka sejumlah bayaran tertentu perlu dikenakan ke atas pengguna-pengguna perkhidmatan tersebut untuk membiayai kos pembinaan dan penjagaan kemudahan tersebut. Dalam tahun yang sama juga terdapat cadangan untuk membina sebuah rumah api di Barn Island.<sup>124</sup> Pulau tersebut yang terletak di bahagian selatan Pulau Singapura dianggap sebagai sebuah kawasan yang sesuai untuk membina sebuah rumah api.

"Barn Island or the Coney are the only eligible places to fix a light for that purpose."<sup>125</sup>

Rumah api tersebut telah dicadangkan pembinaannya di sebelah tenggara pulau tersebut.<sup>126</sup> Jika rumah api tersebut dibina, ia akan turut menjadi panduan kepada kapal-kapal yang melalui kawasan perairan yang berhampiran dengan Sultan Shoal menuju ke Singapura.<sup>127</sup> Mr. Coleman iaitu jurutera bagi pembinaan rumah api ini menganggarkan jumlah pembinaan alat pandu arah adalah tidak melebihi 3,650 Dollars.<sup>128</sup>

Selain daripada perkhidmatan yang perlu disediakan di kawasan perairan berhampiran dengan Pulau Singapura, kawasan-kawasan perairan di sekitarnya seperti Selat Melaka juga perlu diambil kira. Laluan perairan Selat Melaka ini memainkan peranan penting dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan Singapura

berpandukan kepada jumlah kapal yang melalui selat tersebut menuju ke pangkalan Sungai Singapura. Oleh itu langkah-langkah keselamatan di kawasan perairan ini perlu diambil untuk melindungi kapal dan perdagangan:

"....any improvement which was lend to facilitate the trade, and protect from danger the numerous valuable ships which navigate the Straits Of Malacca, the great advantages which would result from having a floating light, moored upon the 2 1/2 fathom banks on the North Sands, it being so dangerous that no vessel hardly pass it at night, and the land mark by day are at so great distance, that should be whether be at all hazy, they are difficult to be seen. The light vessel would than answer a double purpose."<sup>129</sup>

Dari keterangan di atas jelas menunjukkan bahawa perkhidmatan seperti "floating light" dan "light vessel" diperlukan di perairan Selat Melaka untuk dijadikan panduan kepada kapal-kapal terutama di waktu malam dan sewaktu kabus tebal.<sup>130</sup> "Light vessel" boleh ditempatkan di atas sebuah kapal yang kecil antara 80 hingga 100 tan.<sup>131</sup> Selain daripada "floating light" dan "light vessel", perkhidmatan-perkhidmatan sokongan lain seperti boyo dan alat pandu arah suar juga diperlukan. Dalam tahun 1835, terdapat permohonan dari Setiausaha Kerajaan untuk menyediakan perkhidmatan ini yang dijangka dapat memberi manfaat kepada pengguna-pengguna perairan ini.<sup>132</sup>

Antara tahun 1819 hingga 1840, corak pentadbiran

pelabuhan semulajadi atau pangkalan Singapura di Sungai Singapura adalah ringkas. Dalam tahun 1823, Stamford Raffles telah melantik Kapten Flint R. N sebagai Master Attendant yang pertama selepas Pulau Singapura dibuka dalam tahun 1819. Bermula dari tahun itu, Master Attendant telah mengetuai beberapa jabatan yang berasingan dengan beberapa orang pembantu di bawahnya yang dilantik di petempatan-petempatan British yang lain.

Sejak daripada itu, aktiviti perdagangan dan perkapanan di pangkalan Singapura di Sungai Singapura semakin pesat membangun. Keadaan di kawasan tersebut mengalami kesesakan dengan pelbagai jenis kapal layar yang singgah untuk memunggah dan mengangkut kargo serta memperolehi perkhidmatan yang disediakan. Oleh sebab itu, satu bentuk pengurusan seperti di atas perlu ditubuhkan untuk mentadbir hal ehwal pelabuhan semulajadi tersebut. Kemudian, untuk memastikan hal ehwal pelabuhan ditadbir dengan sempurna, sebuah peraturan pelabuhan atau "Port Regulations" telah dibentuk dalam tahun 1823.<sup>133</sup> Berpandukan "Port Regulations" inilah sesebuah pelabuhan ditadbir. Antaranya termasuklah peraturan mengenai tugas-tugas yang perlu dilakukan oleh Master Attendant.<sup>134</sup>

Antara tugas-tugas utama Master Attendant ialah untuk

memastikan laporan diterima dari nakhoda kapal yang baru tiba di kawasan pelabuhan. Master Attendant juga perlu memastikan nakhoda kapal tersebut melaporkan diri sebelum bertolak semula dari pelabuhan dalam tempoh 20 jam kecuali berlaku sesuatu kes yang akan ditentukan oleh Residen. Selain daripada itu, Master Attendant perlu memastikan pemilik kapal menyerahkan resit yang mengandungi senarai surat atau bungkusan yang dibawa ke pelabuhan Singapura. Di samping itu, Master Attendant bertanggungjawab memberi kebenaran meninggalkan pelabuhan (port clearance) kepada nakhoda kapal sebelum bertolak dari pelabuhan Singapura. "Port clearance" diberi percuma kepada pemilik-pemilik kapal tanpa dikenakan sebarang bayaran.<sup>135</sup>

Di samping itu, Master Attendant juga dikehendaki memberi laporan kepada "Registrar of Imports and Exports" mengenai jumlah import dan eksport di Singapura dalam tahun-tahun tertentu.<sup>136</sup> Tugas tersebut dilaksanakan di bawah undang-undang yang diperuntukkan untuk "general trade of the British Settlements within the limits of the Company Charter, and the prevention of laps and inconvenience in expect to the excise Revenue of the three settlements."<sup>137</sup>

Selain daripada membuat laporan kepada "Registrar of

Imports and Exports", Master Attendant juga menyediakan laporan mengenai bilangan dan jumlah tanan kapal yang tiba di pelabuhan semulajadi.<sup>138</sup> Laporan ini kemudian dimasukkan ke dalam "Board Of Trade" sebelum diserahkan kepada "Residencies of Bengal, Fort St. George and Bombay".

Apabila Negeri-Negeri Selat ditubuhkan dalam tahun 1826 dan mengandungi negeri-negeri Melaka, Pulau Pinang dan Singapura, ia telah memberi kesan ke atas corak pentadbiran pelabuhan. Sebuah jabatan mengandungi seorang Master Attendant, seorang Timbalan Master Attendant dan dua orang pembantu telah ditubuhkan untuk memudahkan pentadbiran pelabuhan di ketiga-tiga pelabuhan tersebut.<sup>139</sup> Oleh kerana pejabat Negeri-Negeri Selat yang pertama terletak di Pulau Pinang, maka di situ juga Master Attendant dan timbalannya ditempatkan.

Manakala seorang pembantu kemudian ditempatkan di Singapura dan Melaka. Kedua-dua pembantu tersebut mempunyai kuasa yang terhad di kawasan pentadbiran mereka sahaja. Sementara itu Kapten Flint yang sedang memegang jawatan sebagai Master Attendant di Singapura sejak pembukaan Singapura, masih memegang jawatan tersebut dan dikenali sebagai Pembantu Master Attendant Pertama.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat dirumuskan bahawa perkhidmatan perkapalan di pelabuhan Singapura telah dilihat oleh pihak persendirian sebagai sesuatu yang boleh dimajukan di samping mendapat keuntungan yang tinggi. Sebuah pelabuhan bukan sahaja memerlukan infrastruktur pelabuhan seperti gudang-gudang dan dermaga tetapi ia juga memerlukan perkhidmatan-perkdidmatan perkapalan seperti bekalan air, "ballasting", "pilotage" dan "anchorage".

Selepas kira-kira lima tahun Pulau Singapura dibuka oleh British, "Port Regulations" telah ditubuhkan dalam tahun 1823. Berdasarkan "Port Regulations" ini, pelabuhan semulajadi Singapura di pangkalan Sungai Singapura ditadbir oleh Master Atendant yang antara lain mengandungi tugas-tugas yang perlu dilaksanakan untuk memastikan kemakmuran dan keselamatan pelabuhan Singapura terjamin.

## **2.6 KESIMPULAN**

Pulau Singapura merupakan antara beratus ribu buah pulau yang terdapat di Asia Tenggara. Selain terdiri daripada sebuah pulau yang besar, Pulau Singapura turut dikelilingi oleh beberapa buah pulau yang dipisahkan oleh selat-selat yang sempit. Antaranya termasuklah

Pulo Sambo Kichi dan Pulo Sikjang yang terletak disebelah selatan Pulau Singapura. Di sebelah barat pula terdapat sekumpulan pulau seperti Pulo Rungkum, Pulo Sinang dan Situmbu Kichi dan Besar. Di samping itu kedudukan Singapura juga adalah berhampiran dengan Rhiau-Lingga Archipelago yang turut mengandungi beberapa buah pulau yang juga dipisahkan oleh selat-selat yang sempit dan merbahaya.

Persaingan antara kuasa-kuasa barat terutama British dan Belanda untuk membuka sebuah pusat perdagangan di timur telah menyebabkan Pulau Singapura dibuka oleh British pada 6hb. Februari 1819. Manakala Belanda menumpukan perhatiannya di Kepulauan Jawa dan Sumatera di Indonesia. Di Pulau Singapura, pihak persendirian telah memainkan peranan penting dalam membangunkan infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkапalan manakala pihak kerajaan memainkan peranan dalam membangunkan Pulau Singapura secara keseluruhannya.

Pengisytiharaan Singapura sebagai sebuah pelabuhan bebas dalam tahun 1819 hanya membantu perkembangan pelabuhan Singapura di peringkat awal kerana dengan cara ini pihak British dapat bersaing dengan pihak Belanda yang mengamalkan dasar monopoli perdagangannya. Perkembangan perdagangan dan perkапalan di

pangkalan Sungai Singapura telah menarik minat pihak persendirian yang terdiri daripada para pedagang dan pelabur Eropah untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan. Ciri-ciri bentuk muka bumi fizikal yang landai dan rata adalah sesuai untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan seperti gudang, dermaga dan kawasan pembekalan air ke kapal-kapal yang singgah di pangkalan Sungai Singapura.

Dengan adanya infrastruktur pelabuhan tersebut, pangkalan Sungai Singapura semakin menjadi tumpuan perdagangan dan perkapalan. Hasil hutan, sumber laut dan rempah ratus merupakan hasil perdagangan utama pada ketika ini. Selain daripada itu, candu, "gunpowder" dan kapas dari India serta teh dan sutera dari China juga merupakan hasil perdagangan utama.

Kesemua hasil perdagangan tersebut dibawa oleh "native traders" yang tiba di Pulau Singapura dari pelbagai kawasan. Antaranya termasuklah Tanah Melayu, Borneo Utara, Sumatra Timur dan pulau-pulau lain di Kepulauan Melayu. Dalam jangkamasa ini juga "Home-trade ships" dan "Local-trade ships" yang terdiri daripada "Local-trade voyage", "sailing ship" atau kapal layar dan "Native-sailing ships" mendominasi aktiviti perdagangan dan perkapalan.

Sebagai sebuah pelabuhan yang sentiasa peka dengan perubahan terutama yang berkaitan dengan perkembangan teknologi perkapalan wap di barat, Singapura telah melihat akan potensi penggunaan kapal wap di pelabuhan-pelabuhan Asia Tenggara. Oleh kerana kos penyelenggaraan sesebuah kapal wap adalah tinggi jika dibandingkan dengan kapal layar maka adalah lebih ekonomi jika kapal layar terus digunakan dalam jangkamasa ini.

## Nota Kaki

1. SSFR (IOL) Vol.116, T. Stamford Raffles kpd Secretary to Govt., 10 Mac 1827, f. 968.
2. Maya Jayapal, **Old Singapore**, Singapore, Oxford University, 1992, hal.6-7.
3. SSFR (IOL) Vol.116, T. Stamford Raffles kpd Secretary to Govt., 10 Mac 1827, f. 964
4. CO 273/366:Merchant Shipping Bill 1910, 12 Mei 1910, f. 34.
5. Ibid.
6. Ibid.
7. Ibid.
8. Ibid.
9. Ibid.
- 10.SSFR (RNLA, series A-Z), A17, W.Clubbey kpd Resident Singapore, 21 Ogos 1823, f. 348.
- 11.Ibid.
- 12.Ibid.
- 13.SSFR (RNLA, series A-Z), N1, Lihat, Abstract Arrivals And Departures Of Vessels At And From Singapore During the year 1826, 31 Disember 1827, f. 82.
- 14.SSFR (RNLA, series A-Z), N1, Lihat Abstract From Statement Of Produce And Manufactures Of The Eastern Archipelago Imported Into Singapore For The Year 1826 With A Comparative Statement Of 1825, 24 Februari 1827, f.85.

15. **Ibid.**, f.82.

16. **Singapore Chronicle**, 27 September 1832.

17. **Ibid.**

18. SSFR (RNLA, series A-Z), N1, Lihat, Abstract Arrivals And Departures Of Vessels At and From Singapore during the year 1826, 31 Disember 1827, f.231.

19. **Ibid.**

20. **Ibid.**

21. SSFR (RNLA, series A-Z), N1, Lihat Abstract From Statement Of Produce And Manufactures Of The Eastern Archipelago Imported Into Singapore For The Year 1826 With A Comparative Statement Of 1825, 24 Februari 1827, f.147.

22. SSFR (IOL), Vol.93, T. Stamford Raffles kpd Secretary to Govt., (tiada folio).

23. SSFR (RNLA, series A-Z), N1, Lihat Abstract From Statement Of Produce And Manufactures Of The Eastern Archipelago Imported Into Singapore For The Year 1826 With A Comparative Statement of 1825, 24 Februari 1827, f.85.

24. **Ibid.**, f.86.

25. T. Braddel, **Statistics Of The British Possessions In The Straits Of Malacca**, Penang, Penang Gazette, Januari 1861, hal.6.

26. **Singapore Chronicle**, 21 Mei 1829.

27. **Ibid.**

28. **Ibid.**

29. **Ibid.**

**30. Singapore Chronicle**, 23 April 1829.

**31. Ibid.**

**32. Singapore Chronicle**, 4 Jun 1829.

**33. Ibid.**

**34. Singapore Chronicle**, 21 Julai 1831.

**35. Singapore Chronicle**, 4 Jun 1829.

**36. Singapore Chronicle**, 5 November 1829.

**37. Ibid.**

**38. Singapore Chronicle**, 16 Disember 1830.

**39. Ibid.**

**40. Ibid.**

**41. Singapore Chronicle**, 29 Disember 1831.

**42. Singapore Chronicle**, 30 Julai 1829.

**43. Ibid.**

**44. SSFR (IOL)**, Vol.93, Secretary to Govt., 1823, (tiada folio).

**45. Ibid.**

**46. C. A. Gibson-Hill**, "The Boats of Local Origin Employed In The Malayan Fishing Industry", dlm **JMBRAS**, (Reprint No.4), Singapore, Time Printers, 1977, hal.251.

**47. Ibid.**

**48. Singapore Chronicle**, 21 May 1829.

**49.Ibid.**

**50.Ibid.**

**51.Ibid.**

**52.Singapore Chronicle**, 23 April 1829.

**53.Singapore Chronicle**, 1 Januari 1829.

**54.Ibid.**

**55.Ibid.**

**56.Ibid.**

**57.John Crawfurd, Journal Of An Embassy To The Courts Of Siam And Cochin China**, with an introduction by David K. Wyatt, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1967, hal.536.

**58.K. G., Tregonning, A History Of Modern Malaya**, Eastern London, Universities Press Ltd., 1964, hal.109.

**59.Ibid.**

**60.Ibid.**

**61.SSFR (RNLA, series A-Z), L17, Master Attendant, Singapore kpd Acting Deputy Secretary To Govt.**, 28 Januari 1823, f. 298.

**62.Ibid.**

**63.Ibid.**

**64.Carl A. Trocki, Opium And Empire-Chinese Society in Colonial Singapore, 1800-1910**, London, Cornell University Press, 1990, hal.70.

**65.Ibid.**

**66.Ibid.**

67.John Crawfurd, **op.cit.**, hal.561.

68.SSFR (RNLA, series A-Z), Statement Of Revenues Collected On Account Of Pilotage, Anchorages, Water Supplied For The Shipping, Boat Registry And Prows Fees During The Year 1825/26, 1826/27, 1827/28, 1828,(tiada folio).

69.SSFR (RNLA, series A-Z), K5, (Enclosures in Letter dated 28 Mac 1827 No.619), f. 144.

70.SSFR (RNLA, series A-Z), K5, Minute by the President, 1827, f. 26.

71.SSFR (RNLA, series A-Z), D. S Napier kpd Lieut. Col. Farquhar, Resident Singapura, 13 April 1822, f. 182.

72.John Crawfurd, **The Journal Of The Indian Archipelago And Eastern Asia**, Vol.VIII, Singapore, 1854, Kraus Reprint, 1970, hal.391.

73.John Crawfurd, **op.cit.**, hal.533.

74.SSFR (RNLA, series A-Z), D. S. Napier kpd Lieut. Col. Farquhar, Resident Singapore, 13 April 1822, f. 182.

75.Ibid., f. 181.

76.Lihat, Laporan oleh Daniel Ross, Capt. Bombay Marine, Singapore, 7 Februari 1819, dlm Great Britain, IOL, Dutch Records, (tiada folio).

77.SSFR (RNLA, series A-Z), A28, Acting Resident Singapore kpd Secretary To Government, Prince Of Wales Island, Singapore and Malacca, 28 Ogos 1826, f. 261.

78.SSFR (RNLA, series A-Z), A28, kpd J. Crawfurd, Resident Singapura, 12 September 1826, f. 266.

79.SSFR (IOL), Vol. 91, Minute by the President, 18 Oktober 1823, f. 314.

80. Ibid.
81. John Bastin, **The Journal Of Thomas Otho Travers (1813-1820)**, Memories Of The Raffles Museum No.4, May 4 1959, Singapore, 1960, hal.213.
82. Maya Jayapal, **op.cit.**, hal.7.
83. **Ibid.**
84. SSFR (RNLA, series A-Z), Z3, Inspector General kpd Secretary To Govt., 1 April 1829, f. 158.
85. **Ibid.**
86. SSFR (RNLA, series A-Z), A64, Inspector General kpd Secretary To Govt., 1 April 1829, f. 219.
87. **Ibid.**
88. SSFR (RNLA, series A-Z), L9, kpd Lieut. Col. W. Farquhar, Resident Singapura, 16 Oktober 1821, f. 15.
89. **Ibid.**
90. **Ibid.**, f. 16.
91. **Ibid.**
92. SSFR (IOL), Vol. 153, 10 Julai 1827, (tiada folio).
93. **Ibid.**
94. SSFR (RNLA, series A-Z), L9, Salmond dan Wallich kpd Sir T. Stamford Raffles, 23 Oktober 1822, f. 62.
95. SSFR (RNLF, series A-Z), L9, J. Rutherford kpd Farquhar, 31 July 1822, f. 48.
96. **Ibid.**

97.Ibid.

98.SSFR (RNLF, series A-Z), L9, Salmond kpd Sir T. Stamford Raffles, 23 Oktober 1822, f. 62.

99.SSFR (RNLA, series A-Z), L9, Montgomerie, Sect. Town Councillor kpd Acting Sect., November 1822, f. 240.

100.Ibid.

101.SSFR (RNLA, series AA-FF), BB2, Master Attendant kpd Resident, John Crawfurd, Jan-July 1823, (tiada folio).

102.SSFR (RNLA, series A-Z), N1, Jackson, Register, Notification, Singapore 8 April 1823, f. 173.

103.Ibid.

104.Ibid.

105.SSFR (RNLA, series A-Z), N1, 17 Januari 1827, f. 49.

106.Ibid.

107.Ibid.

108.Ibid.

109.Ibid., f. 50.

110.Ibid.

111.Ibid.

112.SSFR (IOL), Vol.91, W. A. Clubby, kpd Secretary to Govt., 8 Oktober 1823, f. 237.

113.SSFR (RNLA, series A-Z), N1, Jackson, Register, Notification, Singapore, 8 April 1823, f. 173.

- 114.SSFR (RNLA, series AA-FF), B1, 5 September 1823, f. 255.
- 115.SSFR (RNLA, series A-Z), L20, Crawfurd, Residen Singapura, kpd Kapt. Flint, Master Attendant, Singapura, 29 Ogos 1823, f. 213.
- 116.SSFR (RNLA, series A-Z), L17, Regulation No.II of 1823 A Regulation for the Port of Singapore, 1823, f. 297.
- 117.Ibid., f. 298.
- 118.Ibid.
- 119.SSFR (RNLA, series AA-FF), AA21, Resident Councillor kpd Gabenor Singapura, 9 November 1850, lampiran B.
- 120.SSFR (IOL), Vol.133, Singapore Trade dlm Minute by the President, (tiada folio).
- 121.SSFR (RNLA, series A-Z), L17, Acting Secretary kpd Lieut. Col. Farquhar, Residen Singapura, 18 Februari 1823, f. 378.
- 122.Ibid.
- 123.SSFR (RNLA, series AA-FF), AA9, 28 Julai 1838, (tiada folio).
- 124.SSFR (RNLA, series A-Z), V7, I. G. Bonham, Gabenor kpd Commissioner for the Eastern Settlements, 13 November 1838, f.97.
- 125.SSFR (RNLA, series AA-ZZ), AA9, kpd Gabenor Prince of Wales Island, 1838, f. 37.
- 126.Ibid.
- 127.Ibid.
- 128.SSFR (RNLA, series A-Z), V7, I. G. Bonham, Gabenor kpd Commissioner for the Eastern Settlements, 13 November 1838, f. 97.
- 129.SSFR (IOL), Vol.115, Captain of H. M. Ship Cyrene, Straits of Malacca, 2 Januari 1827, ff. 133-134.

130.Ibid.

131.Ibid., ff. 134-135.

132.SSFR (RNLA, series A-Z), S3, Sect. to the Govt., kpd Acting Gavernor, 16 Februari, 1835, f. 23.

133.SSFR (RNLA, series A-Z), L17, Lihat Regulation No.II of 1823, A Regulation for the Port of Singapore, 1823, ff. 293-198.

134.Ibid.

135.Ibid., f. 294.

136.SSFR (RNLA, series A-Z), K5, (Enclosure in Letter dated 23 March 1827, No.619, Page 209), f. 144.

137.Ibid.

138.Ibid., f. 145.

139.SSFR (RNLA, series A-Z), A31, Honorable Court of Directors kpd Governor and Council, 7 April 1826, f. 108.