

BAB ENAM

PELABUHAN-PELABUHAN SINGAPURA 1930-1941

6.0 PENGENALAN

Dalam jangkamasa sebelumnya pelabuhan-pelabuhan Singapura di Sungai Singapura, Keppel Harbour dan Tanjong Pagar telah membangun dengan pesatnya dari segi infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan. Berbeza dengan masa sebelumnya, dalam jangkamasa ini perkembangan infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan aman dipengaruhi oleh perkembangan ekonomi dunia. Walau bagaimanapun, perkembangan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura masih diteruskan. Keutamaan telah diberikan untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan yang sedia ada di Keppel Harbour dan Tanjong Pagar untuk membolehkan ia bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara dan Timur Jauh. Sementara itu pangkalan Sungai Singapura terus diberi perhatian khususnya dalam memperbaiki infrastruktur pelabuhan yang sedia ada, meneruskan kerja-kerja pengorekan dan reklamasi di kawasan tersebut.

Perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura adalah selari dengan corak perdagangan dan teknologi perkapalan wap di Singapura. Terdapat peningkatan dalam jumlah tanan kapal yang yang berlabuh di pelabuhan Singapura. Misalnya, dalam tahun 1933 kira-kira 9,549,412 tan kapal yang terdiri daripada "British Ocean Going Shipping" berlabuh di pelabuhan Singapura.¹ Kemudian, jumlah tanan kapal tersebut meningkat kepada 10,481,791 tan dalam tahun 1934.² Seperti biasa kapal-kapal tersebut membawa mesin dan bahan-bahan mentah seperti arang batu dan minyak ke pelabuhan-pelabuhan Singapura. Komoditi-komoditi dalam jangkamasa ini dibawa ke pasaran Eropah dalam kuantiti yang tinggi seperti timah, getah, kelapa sawit dan nenas.

Dari segi kewangan, dalam jangkamasa yang lalu pelbagai pinjaman kewangan telah dibuat untuk membiayai kos penerusan pembinaan dan pengorekkan di pelabuhan-pelabuhan Singapura yang menelan belanja berjuta-juta ringgit. Oleh itu, setiap pelaburan perlu dipastikan kejayaannya melalui hasil yang diperolehi daripada perkhidmatan perkapalan yang disediakan. Ini dapat dibuktikan melalui jumlah kapal yang berlabuh di pelabuhan-pelabuhan Singapura yang menggunakan pelbagai perkhidmatan perkapalan yang disediakan

terutama "coal and oil bunkering".

Perkembangan pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara dan Timur Jauh terutama dalam menyediakan perkhidmatan perkapalan seperti perkhidmatan membaiki dan mengecat kapal yang semakin pesat telah memberi saingan yang hebat ke atas perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura. Antaranya termasuklah Batavia, Surabaya, Sabang dan Hong Kong. Oleh itu, Singapura terpaksa menyediakan peruntukan yang besar bagi memperkembangkan infrastruktur pelabuhannya untuk bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan tersebut.

Pelabuhan-pelabuhan Singapura terutama Keppel Harbour terkenal dalam menyediakan perkhidmatan "coal and oil bunkering" untuk perkapalan wap. Selain daripada jenis perkhidmatan di atas, Keppel Harbour juga dikenali dengan infrastruktur pelabuhan seperti King's Dock dan Empire Dock yang menyediakan perkhidmatan membaiki dan mengecat kapal serta kemampuan untuk membina kapal di pelabuhan-pelabuhan Singapura.

Antara tahun 1930 hingga 1941, kerja-kerja memperdalamkan pelabuhan Singapura semakin giat dilakukan terutama di sekitar Keppel Harbour dan Tanjong Pagar. Tumpuan utama diberi untuk menghapuskan halangan-halangan yang wujud di kawasan

pelabuhan iaitu Meander Shoal dan Tembaga Shoal untuk membolehkan sebuah pelabuhan laut dalam diwujudkan. Perubahan ke atas kedalaman laut tersebut perlu dilakukan selari dengan perubahan dalam perdagangan dan teknologi perkapalan di pelabuhan Singapura.

6.1 PERDAGANGAN DAN PERKAPALAN DI PELABUHAN-PELABUHAN SINGAPURA

Keutamaan diberi dalam jangkamasa ini adalah terhadap perdagangan arangbatu dan minyak khususnya petroleum di pelabuhan-pelabuhan Singapura. Dalam jangkamasa ini pelabuhan-pelabuhan Singapura terus menjadi tumpuan kapal-kapal wap yang memerlukan bekalan arangbatu dan minyak sebagai sumber tenaga. Ini menyebabkan terdapatnya permintaan yang tinggi terhadap dua jenis komoditi tersebut. Dua buah syarikat yang bertanggungjawab mengendalikan hal ehwal pemasaran dan pengagihan petroleum ialah The Asiatic Petroleum Company dan The Socony Vacuum Corporation.³ Kedua-dua buah syarikat tersebut merupakan syarikat-syarikat yang menguruskan pembekalan minyak dari wilayah-wilayah yang mengeluarkan minyak di Asia Tenggara seperti Sumatra, Dutch Borneo dan Sarawak. Petroleum

tersebut diimport dengan menggunakan kapal-kapal tangki wap yang dibina khas di King's Dock dan Empire Dock untuk tujuan tersebut dan dimiliki oleh kedua-dua buah syarikat tersebut.

Petroleum tersebut diangkut dan ditempatkan di tiga buah kawasan utama di sekitar Singapura. Pulau Samboe yang terletak dalam wilayah Belanda, Pulau Bukom dan Pulau Sebarok yang terletak di wilayah Singapura. Di Pulau Samboe dan Pulau Bukom segala urusan dikendalikan oleh syarikat The Asiatic Petroleum Company. Manakala kawasan ketiga iaitu di Pulau Sebarok pula dikendalikan oleh syarikat Socony Vacuum Corporation.

Pada umumnya Singapura mengendalikan perdagangan minyak dan hasil-hasil pengeluaran utamanya terdiri daripada petrol dan kerosin. Manakala "fuel oil", minyak diesel dan "lubricants" hanya dikendalikan secara kecil-kecilan sahaja. Dari segi pemasaran bahan mentah tersebut, syarikat Asiatic Petroleum Company mempunyai pasaran yang lebih luas jika di bandingkan dengan syarikat Socony Vacuum Corporation.

Ini disebabkan syarikat Asiatic Petroleum Company memiliki kapal-kapal tangki minyak yang besar dan mampu untuk mengangkut bekalan minyak dalam kuantiti yang banyak. Kelebihan ini

telah membolehkan syarikat tersebut meluaskan pasarannya ke Jepun, Australia, New Zealand, Madagaskar, Mauritius dan Afrika Selatan dan Timur. Dalam tahun 1933, terdapat cadangan untuk menggabungkan dua buah syarikat pembekalan dan pengagihan minyak yang utama iaitu Standard Oil Company, New Jersey dan Socony-Vacuum Corporation. Percantuman kedua-dua syarikat tersebut telah memberi kesan ke atas perluasan penguasaan minyak di Asia Tenggara sehingga ke Australia dan Afrika Selatan. Dari Singapura yang merupakan ibu pejabat bagi syarikat tersebut, ia mengawal semua cawangannya yang terdapat di British Malaya, Lower Siam, North Borneo, Sarawak dan beberapa bahagian di pantai timur Sumatera.

Selain daripada arang batu dan minyak, Singapura terus memainkan peranan sebagai pusat pengumpulan hasil-hasil pertanian. Pada abad kedua puluh, hasil tanaman baru seperti nenas menjadi semakin penting. Singapura merupakan petempatan British yang terbesar dari segi keluasan tanaman nenas. Semua nenas yang ditanam di Singapura ditinkan untuk tujuan eksport.⁴ Walau bagaimanapun Singapura mengimport sebahagian besar daripada nenas dari Johor.⁵ Keadaan ini telah banyak memberi keuntungan kepada Singapura kerana hampir keseluruhan hasil tanaman tersebut dieksport ke Singapura untuk

ditinkan sebelum dieksport semula ke negara-negara lain. Ia jelas menunjukkan fungsi pelabuhan Singapura sebagai sebuah pelabuhan entrepot utama di Asia Tenggara. Dalam tahun yang sama sebanyak 26,430,800 buah-buahan telah dieksport ke Singapura untuk tujuan tersebut.⁶ Terdapat lima buah kilang mengetin nenas yang beroperasi di Singapura.⁷

Di samping itu Singapura juga menjadi salah sebuah pusat pengumpulan dan peleburan timah yang utama di Asia Tenggara. Dalam abad kedua puluh ini industri melebur timah telah menjadi industri utama di Singapura dan Pulau Pinang.⁸ Dalam tahun 1932 sebanyak 49,945 tan timah telah dilebur di Singapura sebelum dieksport semula ke negara-negara lain di dunia. Tetapi jumlah tersebut merosot sedikit kepada 46,942 tan dalam tahun 1933 disebabkan pihak Netherlands India tidak lagi mengeksport timah ke Singapura untuk tujuan melebur.

Dalam masa yang sama Singapura terus menjadi tumpuan "Ocean-going vessels". Antara tahun 1930 hingga 1935 bilangan dan jumlah tanan kapal yang berlabuh di dermaga-dermaga pelabuhan Singapura pada keseluruhannya tidak begitu stabil. Bilangan dan jumlah tanan kapal yang tertinggi adalah pada setengah tahun kedua 1929 iaitu sebanyak 1,824 buah kapal, iaitu kira-kira 5,002,520 tanan. Jumlah

tersebut terus merosot selepas berlakunya kemelesetan ekonomi pada tahun yang sama sehingga tahun 1935.

Dalam tahun 1935 bilangan dan jumlah tanan kapal telah jatuh kepada 1,593 buah kapal iaitu kira-kira 4,827,911 tanan. Sementara itu, sehingga tahun 1938, kapal terbesar yang pernah berlabuh di limbungan kering di pelabuhan Singapura ialah kapal T.S.S. "Felix Roussel" yang berukuran 534.7' kali 31.1' seberat 16,774 tan.⁹ Manakala kapal terbesar "berthed" di limbungan-limbungan Singapura pula ialah S.S. "Empress of Britain" seberat 733.3' kali 97.8' kali 32.8' seberat 42,348 tan.¹⁰

Sementara itu industri pembinaan kapal juga semakin berkembang pesat di pelabuhan Singapura. Dalam tahun 1936, sebuah "motor-vessel" seberat 11 tan dan purata 5 tan serta 12 buah kapal layar atau "sailing vessels" seberat kira-kira 874 tan dan purata 802 tan telah dibina di Singapura.¹¹ Dalam tahun 1937 pula sebanyak dua buah "motor-vessels" seberat 27 tan dan purata 17 tan serta 18 buah kapal layar kira-kira 2,030 tan dan purata 1,779 tan telah dibina.¹² Jumlah pembinaan kapal di pelabuhan Singapura terus meningkat dalam tahun 1938 kepada 6 buah "motor-vessels" seberat kira-kira 600 tan dan purata 233 tan ditambah dengan pembinaan kira-kira 8 buah kapal layar di

Singapura kira-kira 1,470 tan dan purata 1,294 tan.¹³

Berdasarkan keterangan di atas perkembangan arang batu dan petroleum menjadi tumpuan perdagangan dalam jangkamasa ini. Dalam masa yang sama teknologi perkapalan di Singapura juga semakin berkembang dengan penglibatan Singapura dalam industri pembinaan kapal. Pada keseluruhannya perubahan dalam corak perdagangan dan teknologi perkapalan telah mempengaruhi perkembangan infrastruktur pelabuhan. Dalam hal ini sumber kewangan digunakan untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan serta perkhidmatan perkapalan yang menelan perbelanjaan yang tinggi.

6.2 SUMBER KEWANGAN UNTUK MEMPERKEMBANGKAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN-PELABUHAN SINGAPURA

Sehingga ke jangkamasa ini, sebahagian besar daripada sumber kewangan Singapura telah diperuntukkan kepada Singapore Harbour Board untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura di Keppel Harbour dan Tanjong Pagar. Pelbagai pinjaman telah dibuat melalui pihak kerajaan dalam tempoh tertentu untuk membiayai perlaksanaan pembinaan infrastruktur pelabuhan

tersebut. Oleh sebab itu, sehingga ke jangkamasa ini, Singapore Harbour Board masih lagi menanggung sejumlah hutang yang tinggi yang perlu dijelaskan dalam tempoh-tempoh tertentu.

Berdasarkan laporan kewangan Singapore Harbour Board pada 30hb. Jun 1933 yang disediakan oleh "The Trade Commission", kadar faedah yang perlu dijelaskan ke atas pinjaman-pinjaman yang dibuat melalui kerajaan adalah sebanyak \$52,505,978.39. Kadar faedah tersebut adalah berdasarkan pinjaman-pinjaman kewangan yang telah digunakan untuk membangun dan memperkembangkan infrastruktur pelabuhan:¹⁴

a). "Payment for the acquisition of the Tanjong Pagar Dock Company's undertaking 1906 (including costs and discharge of debentures and loans of the Company).....\$29,783,954.45

b). Expenditure in reconstructing wharfs and constructing the King's Dock and the Empire Dock.....\$17,936,571.43

c). Loan for further development expenditure, balance outstanding\$ 2,214,023.94

d). Loan for purchase of property known as P. & O. Wharf.....\$ 2,571,428.57

Total

\$52,505,978. 9

Dalam tahun yang sama, "Secretary of State" telah meluluskan geran kepada Singapore Harbour Board untuk melanjutkan pinjaman tidak melebihi \$10,000,000 dengan kadar faedah tidak kurang daripada 3 5/8% dalam tempoh 60 tahun.¹⁵ Pinjaman tersebut digunakan untuk melaksanakan Skim C dan D yang telah dicadangkan oleh Mr. G. W. A. Trimmer dalam tahun 1927. Oleh itu sehingga tahun 1933, perbelanjaan Singapore Harbour Board semakin meningkat. Pada 4hb. Oktober 1934, sebuah Jawatankuasa yang mempunyai kedudukan kewangan yang kukuh telah ditubuhkan untuk mengatasi masalah kewangan ini.¹⁶

"To inquire into the finances of the Singapore Harbour Board with particular reference to the proposals of the Chairman, Mr. G. W. A. Trimmer, for the readjustment of existing and prospective debt charges on the undertaking and, having regard to the interest of the port of Singapore, to report on:-

- a).The extent to which readjustment of such charges should be made; and
- b).The manner in which effect should be given to any readjustment so recommended and in particular the financial arrangements which should be adopted between the Government and the Board for the purpose."¹⁷

Dalam masa yang sama jumlah perbelanjaan yang diperlukan untuk meneruskan pembinaan infrastruktur pelabuhan semakin meningkat. Di samping langkah-langkah tertentu juga perlu

diambil untuk memelihara infrastruktur pelabuhan yang sedia ada. Dalam jangkamasa ini, sumber kewangan menjadi semakin penting seperti yang dinyatakan oleh The Hon'ble Mr. W. A. Fell dalam mesyuarat Legislative Council, pada 28 hb. dan 29hb. Oktober 1933 :

"As I have already said our financial position is a sound one, and because we can afford to do so I suggested the present is the time for Government to take steps to ensure that the facilities of this port are made as competitive as possible. In many ways, in early days, Singapore is a city of extremes. This peculiar quality is particularly illustrated in the working of the Port. One half, the Roads, is free and must always remain free-the other half, the Wharves and Docks, carry the burden of a fictitiously high capital, necessitating the levying of unduly heavy charges. Nevertheless I am convinced that it will in the best interest of the Colony to place the finances of the Board on a sounder and more competitive basis."¹⁸

Sementara itu perkembangan ekonomi dunia telah mempengaruhi keseluruhan perkembangan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura. Kemelesetan ekonomi yang berlaku sekitar tahun 1929 hingga awal tahun 1930an telah memberi kesan ke atas modal, hasil dan perbelanjaan memperkembangkan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan. Akibatnya, sebahagian daripada dermaga dan limbungan di Tanjong Pagar dan Keppel Harbour terpaksa ditutup buat sementara waktu.

"The depressed conditions existing have compelled measures to be taken to restrict both capital and revenue

expenditure. The dockyard at Tanjong Pagar has had to be closed down entirely, apart from the retention of the barest facilities for the docking and painting of the ships which cannot be accommodated in the dockyard at Keppel Harbour. A number of transit and storage sheds have had to be temporarily closed; and staffs, both European and Asiatic, have had to be materially reduced throughout the Board's service. "19

Kesan kemelesetan ekonomi tersebut juga dapat dilihat pada jumlah purata hasil yang diperolehi di limbungan-limbungan dan dermaga-dermaga di pelabuhan Singapura. Sejak setengah tahun pertama 1929, jumlah hasil terus jatuh dari \$3,627,903 kepada \$1,892,337 pada setengah tahun kedua 1931. Dalam masa yang sama Penang Harbour Board turut mengalami masalah kewangan dalam usaha untuk membangun dan memperkembangkan infrastruktur pelabuhannya. Pelbagai usaha telah dilakukan dengan menubuhkan beberapa jawatankuasa yang dijangka dapat membantu syarikat untuk mengatasi masalah kewangan ini. Jika dibandingkan dengan Singapore Harbour Board, Penang Harbour Board telah mengalami kerugian yang teruk apabila Prai Dock dan Bagan Dalam Slipway mengalami kerugian dari tahun ke tahun.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat dirumuskan bahawa Singapore Harbour Board telah membelanjakan sejumlah perbelanjaan yang tinggi untuk meneruskan pembinaan infrastruktur pelabuhan-

pelabuhan yang sedia ada serta melakukan penambahan dan pengorekan. Ini adalah bertujuan untuk membolehkan pelabuhan Singapura bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara dan Timur Jauh yang semakin berkembang dengan pesatnya dari segi infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan. Menjelang perang Dunia kedua, Singapore Harbour Board terpaksa menanggung jumlah hutang yang tinggi dalam usaha untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan-pelabuhannya.

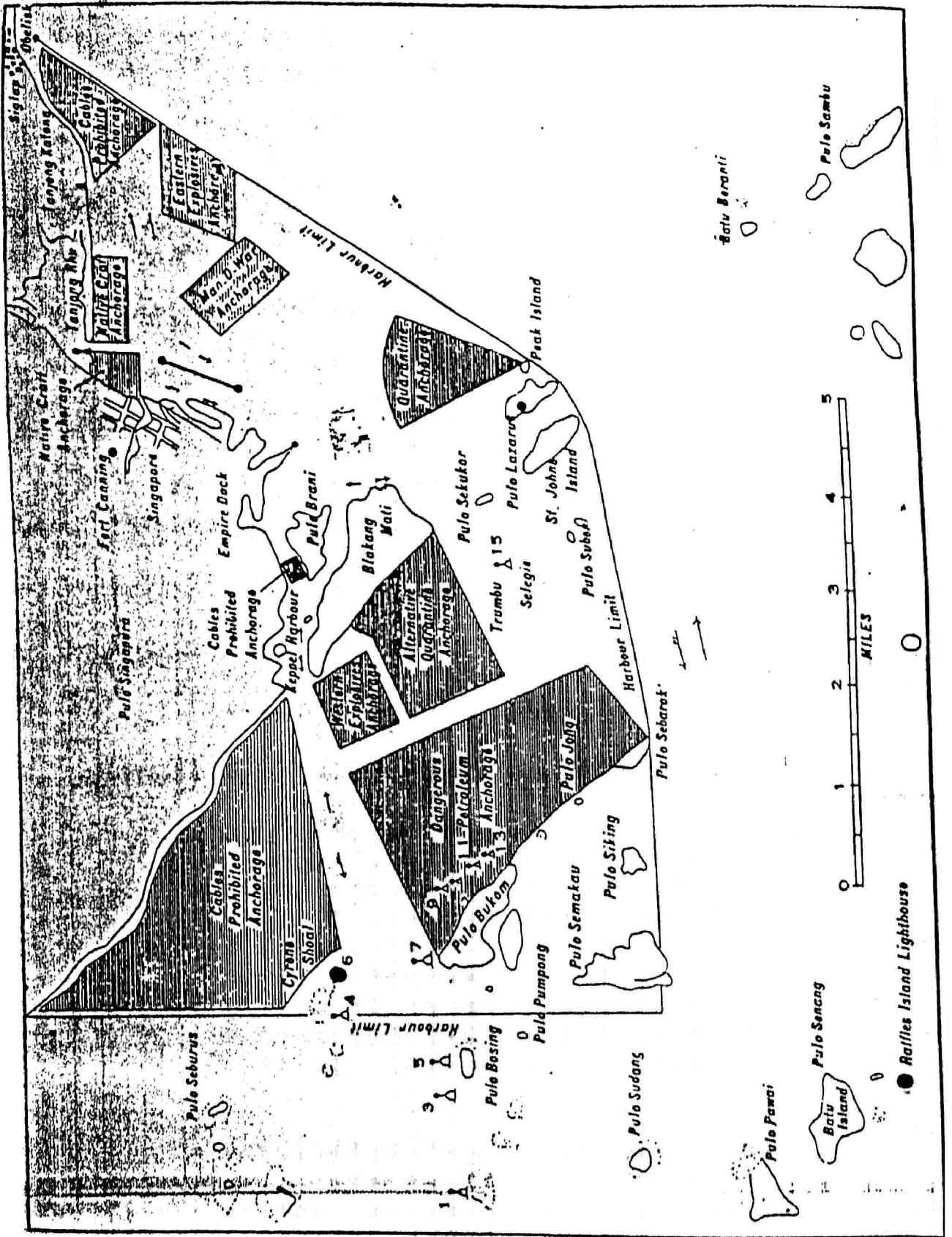
6.3 GEOGRAFI FIZIKAL PELABUHAN-PELABUHAN SINGAPURA

Sehingga tahun 1930 dapat dibuktikan bahawa pembangunan infrastruktur di ketiga-tiga pelabuhan Singapura hampir selesai dibina. Dalam tempoh sepuluh tahun sehingga sebelum meletusnya Perang dunia Kedua, Singapore Harbour Board telah melaksanakan hanya kerja-kerja penambahan, pembaikan dan pengorekan di kawasan pelabuhan-pelabuhan tersebut. Bentuk muka bumi fizikal pelabuhan-pelabuhan Singapura yang terhad di bahagian selatan pulau tersebut tidak mengizinkan pembinaan infrastruktur

pelabuhan yang baru di sepanjang pesisir pantai Singapura. Dalam hal ini Singapore Harbour Board telah memberi tumpuan ke atas pembentukan pelabuhan laut dalam, bukan lagi di darat pelabuhan. Kemuncak proses ini dapat dilihat pada Peta 6.0 dalam Seksyen 6, "Merchant Shipping Ordinance", 1941, "Governor in Council" yang telah mengisytiharkan sempadan pelabuhan iaitu:

"From Siglap obelisk (situated near the low water mark at a distance of about 12 cables 073' from Tanjong Katong in a straight line to an obelisk built on Peak Island, thence along the southern shore of that island to its south-west point, thence to the southern of East St. John's Island, thence to the southern point of West St. John Island, thence to the southern point of Pulau Sebarok, thence along a straight line due west until it meets a straight line drawn north and south through the western beacon on Cyrene Shoal, thence northward along that line til it meets the Island of Singapore then eastward along the shores of the Island of Singapore to the said obelisk at Siglap, including the Singapore River as far as Kim Seng Bridge, the Rochore River as far as Victoria Bridge, the Kallang River as far as the iron bridge, situated 620 yards beyond the third mile stone on the Serangoon Road, and the Geylang River as far as the Police Station, Geylang, and including all piers, jetties, landing- places, wharves, quays, docks, and other similar works within the limits above set out whether within or without the line of high water mark, and (subject to any rights of private property therein) all portions of the shore or bank within fifty yards of high water mark."²⁰

Pada peta tersebut jelas menunjukkan sempadan pelabuhan Singapura yang meliputi Sungai Singapura, Tanjong Pagar dan Keppel



Sumber: AR, MD, SS, 1941, hal.347.

Harbour sehingga ke Tanjong Katong. Hampir kesemua kawasan-kawasan tersebut telah mengalami pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan yang pesat di bahagian darat. Begitu juga dengan kawasan pulau seperti Pulau Brani, Pulau Blakang Mati dan Pulau Bukom yang dijadikan kawasan khas untuk menempatkan bahan-bahan api yang merbahaya seperti arangbatu dan petroleum. Kemudian terdapat juga kawasan-kawasan seperti "Native Craft Anchorage", "Men-O-War Anchorage" dan "Quarantine Anchorage" yang termasuk di dalam kawasan sempadan pelabuhan Singapura dalam tahun 1941. Di dalam kawasan sempadan pelabuhan ini kerja-kerja penambahan, pembaikan dan pengorekan diteruskan.

Kerja-kerja pengorekan yang dilakukan di kawasan pelabuhan bertujuan untuk membentuk sebuah pelabuhan laut dalam.

"The Dredgers "Mudlark", "Tembakul" and "Todak" and the new small grab dredgers worked throughout the year, in the Singapore River, Telok Ayer Basin, the inner Roads, Rochor River and Sungei Berlayar, and a total of 563,400 cubic yards of material was dredged. 47 acres are being filled with dredgings and topped with red earth. The coral bund-enclosing the area being reclaimed was completed except small access channel, and 292,800 cub. yards of mud and 10,500 cub. yards of red earth were dumped."²¹

"The dredging to depths has improved navigation in large harbours, but it has also introduced a host of other problems. When a harbour is dredged for improvement of

navigation facilities, the resulting deep channels or basins may act as traps for sediment moving down the coast."²²

Berdasarkan petikan di atas jelas menunjukkan bahawa buat pertama kalinya telah diisytiharkan sempadan pelabuhan Singapura dalam tahun 1941 yang meliputi Sungai Singapura, Keppel Harbour, Tanjong Pagar dan pulau-pulau berhampiran. Kerja-kerja pengorekkan telah dilakukan dengan giatnya di dalam kawasan sempadan pelabuhan termasuklah di Telok Ayer Basin dan Inner Roads.

6.4 PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN-PELABUHAN SINGAPURA

Dalam jangkamasa sebelumnya pelbagai infrastruktur pelabuhan telah dibina. Antaranya termasuklah dermaga, limbungan, pemecah ombak, depot arang batu dan pembinaan tangki-tangki minyak di kawasan pelabuhan dan pulau-pulau berhampiran. Kini, Dalam erti kata lain, sebuah pelabuhan telah wujud serta dilengkapi dengan infrastruktur-infrastruktur pelabuhan. Dalam jangkamasa ini tumpuan Singapore Harbour Board hanya diberi untuk memperkembangkan infrastruktur-infrastruktur pelabuhan yang sedia ada, meneruskan kerja-

kerja pengorekan dan reklamasi.

Perkembangan komoditi yang terdiri dari bahan cecair seperti petroleum, getah dalam bentuk latex dan minyak kelapa sawit di pelabuhan Singapura telah mendorong pihak persendirian untuk menyediakan kemudahan tangki-tangki bagi menempatkan bahan tersebut. Untuk tujuan itu Singapore Harbour Board telah menyerahkan usaha meneruskan pembinaan tangki-tangki tersebut kepada pihak persendirian seperti Messrs Guthrie & Company dan Messrs Dunlop Plantation.

Dalam tahun 1933, satu rundingan telah diadakan dengan Messrs. Guthrie & Company untuk menyediakan kemudahan tambahan tangki menyimpan minyak kelapa sawit di kawasan pelabuhan Singapore Harbour Board.²³ Ia merupakan tambahan kepada tiga buah tangki yang telah dibina di West Wharf oleh Singapore Harbour Board. Setiap satu dari tangki tersebut boleh memuatkan kapasiti sebanyak 500 tan. Permintaan yang tinggi terhadap tempat menyimpan minyak kelapa sawit tersebut menyebabkan perlunya untuk menambah jumlah tangki yang sedia ada.

Selain daripada menyediakan tangki-tangki untuk menyimpan minyak kelapa sawit, pihak Singapore Harbour Board juga

menyediakan tempat memunggah dan menyimpan latex di Main Wharf yang dimiliki oleh Messrs. Dunlop Plantation. Pada 9hb. Disember, 1933, Singapore Harbour Board telah menerima penghantaran latex yang pertama iaitu sebanyak 104 tan. Ia telah diangkut oleh kapal s.s "Eumaeus" ke dermaga-dermaga di pelabuhan Singapura.

Sehingga akhir tahun 1933, pihak Messrs. Dunlop Plantation telah berjaya memunggah kira-kira 32,000 gelen latex di pelabuhan Singapura. Bahan cecair tersebut kemudiannya telah ditempatkan di empat buah tangki yang sedia ada di pelabuhan. Kejayaan ini telah mendorong Messrs. Dunlop Plantation untuk menambah enam buah tangki lagi yang boleh memuatkan kira-kira 16,000 gelen latex bagi setiap satu tangki.

Selain daripada pembinaan tangki-tangki di atas, kerja-kerja pengorekkan terus dilakukan di pelabuhan-pelabuhan Singapura iaitu di Sungai Singapura, Telok Ayer Basin, Inner Roads, Rochore River dan Sungai Berlayar.²⁴ Dalam tahun 1938, kerja-kerja mengorek di Meander Shoal dan Tembaga Shoal telah selesai dilakukan sehingga mencapai kedalaman kira-kira 33 kaki pada paras air rendah atau (L.W.O.S.T). Kesannya, sebuah pelabuhan laut dalam dapat diwujudkan di kawasan pelabuhan di Keppel Harbour:

"Meander Shoal-dredging completed to a depth of 33 feet L.W.O.S.T. to a line 800 feet and parallel to the West Wharf, Tembaga Shoal-dredging completed to a depth of 33 feet L.W.O.S.T. to a line 750 feet from and parallel to the Main Wharf."²⁵

Dalam jangkamasa ini juga kerja-kerja reklamasi di kawasan pantai pelabuhan Singapura diteruskan seperti di kawasan pantai berhadapan dengan Beach Road. Kawasan seluas 47 ekar ini telah dipenuhi dengan lumpur akibat kerja-kerja pengorekan yang dilakukan dalam usaha untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan. Oleh sebab itu, kerja-kerja reklamasi perlu dilakukan untuk memulihkan keadaan bentuk muka buminya. Sehingga ke tahun 1933, sebahagian besar daripada kerja-kerja reklamasi tersebut telah siap dilakukan kecuali sebahagian kecil daripadanya iaitu di kawasan terusan yang tersumbat dengan lumpur dan tanah merah yang dibuang disitu.

Selain daripada itu, kerja-kerja reklamasi juga dilakukan di "Labrador", Sungai Berlayar, di mana kira-kira 80% daripada kerja-kerja tersebut siap pembinaannya pada penghujung tahun 1933²⁶. Kawasan-kawasan lain yang terlibat dengan kerja-kerja reklamasi tersebut seperti Ayer Jerneh (Serangoon Road), Target Hill, Mount Pleasant dan Mount Zion, Havelock Road juga dijangka siap pada penghujung tahun yang sama.

Dari apa yang telah dibincangkan, dapat dirumuskan bahawa antara tahun 1930 hingga 1941, tidak banyak infrastruktur pelabuhan dibina di pelabuhan-pelabuhan Singapura. Keutamaan diberi kepada Kerja-kerja penambahan, pengorekan dan reklamasi untuk memperdalamkan lagi pelabuhan Singapura di Keppel Harbour. Kerja-kerja pengorekan ke atas kawasan di mana terdapatnya halangan iaitu Meander Shoal dan Tembaga Shoal dilakukan dengan giatnya sehingga tahun 1938. Ia bertujuan untuk memperdalamkan lagi kawasan pelabuhan untuk membolehkan kapal-kapal wap bersaiz besar melalui kawasan tersebut menuju ke Keppel Harbour.²⁷

6.5 PERKHIDMATAN PERKAPALAN DAN PENTADBIRAN PELABUHAN-PELABUHAN SINGAPURA

Dalam jangkamasa ini Singapura terus mempertingkatkan perkhidmatan perkapalannya walaupun terpaksa bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan lain. Dalam masa yang sama pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara seperti Surabaya, Tanjung Priok, Sabang Bay dan Bangkok serta di Timur Jauh seperti Hong Kong, Shanghai dan Jepun juga turut mempertingkatkan perkhidmatan perkapalan mereka.

Setiap pelabuhan di atas mempunyai syarikat-syarikat dermaga dan limbungan mereka sendiri yang akhirnya telah mewujudkan persaingan di antara satu sama lain. Pelabuhan Singapura juga tidak terkecuali dalam menghadapi persaingan ini. Antara syarikat-syarikat yang memberi persaingan dalam menyediakan perkhidmatan perkapalan pelabuhan ialah:

- a). The Hong Kong and Whampoa Dock Company Ltd and the Taikoö Docking and Engineering Company Ltd., di Hong Kong. Kesempatan diambil dari kedudukan Hong Kong sebagai sebuah pelabuhan atau "terminal port" yang mempunyai kepentingan tertentu, bekalan tenaga buruh yang berterusan dan kadar pertukaran mata wang yang rendah.
- b). The Sourabaya Dock Company. Sourabaya juga merupakan sebuah "terminal port" bagi "Dutch Mail Steamers", manakala satu atau dua "cargo lines" mula menggunakan perkhidmatan K.P.M.). The Tandjong Priok Dock Company dan beberapa "workshops" yang dimiliki oleh K. P. M di Tanjong Priok.
- d). The Sabang Bay Harbour and Coal Company, Ltd.
- e). The Bangkok Dock Company, Limited, Shanghai dan Jepun.²⁸

Sementara itu, pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara seperti Surabaya, Batavia dan Sabang semakin berkembang sebagai pusat

m dibaiki kapal wap terutama kapal-kapal tangki minyak yang dimiliki oleh pihak Belanda.²⁹

"It is now, unfortunately for Singapore, the natural tendency for all countries to do their own supplies. These Dutch oil ships would therefore go to Sourabaya, Batavia and Sabang for repairs, even if such places had slightly higher charges than obtain in Singapore."³⁰

Perkhidmatan perkapalan Singapura dalam jangkamasa ini menghadapi ancaman yang hebat. Hanya kapal-kapal milik Straits Steamships Company dihantar ke Singapura untuk dibaiki. Kapal-kapal tersebut hanya terdiri daripada kapal-kapal yang bersaiz kecil di mana kerja-kerja pembaikan yang dilakukan bersesuaian dengan perkhidmatan yang ditawarkan. Misalnya kerja-kerja dibaiki bahagian bawah kapal yang mengalami kerosakan atau perlu dicat semula. Manakala kapal-kapal yang bersaiz besar terus dihantar ke pelabuhan-pelabuhan lain yang mempunyai perkhidmatan yang lebih cekap dengan kos penyelenggaraan yang lebih murah seperti yang ditawarkan di pelabuhan Hong Kong.

Dalam masa yang sama, hal-ehwal limbungan di Pelabuhan Singapura adalah dibawah pentadbiran Dockyard Department of the Singapore Harbour Board yang telah ditubuhkan sejak tahun 1927. Namun, pentadbirannya tidak selalunya berjalan dengan licin dan

efisien. Ini adalah disebabkan oleh beberapa perkara. Antaranya termasuklah campurtangan pihak kerajaan yang keterluan dalam pengurusan limbungan-limbungan tersebut serta kekurangan kakitangan yang berpengalaman.³¹

Misalnya, hanya terdapat seorang daripada pekerja-pekerja yang telah lama berkhidmat di jabatan tersebut yang pernah melawat ke pelabuhan lain di Asia Tenggara seperti Hong Kong Dockyards, manakala tidak ada seorangpun di antara mereka yang pernah melawat dan meninjau perkembangan pelabuhan-pelabuhan lain seperti Surabaya dan Batavia atau "Workshops" yang dimiliki oleh Koninklijke Paketvaart Maatschappij.

"During 20 years' connection with this department only one of the present senior official has visited the Hong Kong Dockyards, none have visited Sourabaya or Batavia or the Workshops of the Koninklijke Paketvaart Maatschappij. It is doubtful if they have ever visited the Dockyard of the Straits Steamship Company at Butterworth."³²

Berdasarkan penjelasan di atas dapat dirumuskan bahawa pelabuhan Singapura telah mengalami kemerosotan dalam perkhidmatan perkapalannya. Dalam hal ini tidak semua kapal-kapal berlabuh di pelabuhan-pelabuhan untuk memperolehi perkhidmatan membaiki dan mengecat kapal. Terdapat beberapa sebab yang membawa kepada

kemerosotan mutu perkhidmatan di pelabuhan Singapura.

Pertama, kebanyakan kapal-kapal yang singgah di pelabuhan Singapura dikawal oleh syarikat-syarikat perkapalan yang besar yang memberi lebih perhatian terhadap kos untuk memelihara (upkeep) kapal-kapal mereka sendiri.³³ Oleh itu, jika keadaan kapal-kapal tersebut sentiasa dikawal, maka ia tidak perlu menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan yang disediakan di pelabuhan.

Kedua pembinaan kapal-kapal dalam jangkamasa ini adalah dibentuk sebegitu rupa untuk memastikan kos peliharaan kapal berada di tahap minima. Ketiga, jumlah purata penggunaan "fuel" bagi kapal-kapal wap semakin rendah sejak tahun 1900 dan perbelanjaan untuk menghantar kapal-kapal tersebut ke pelabuhan-pelabuhan yang menyediakan perkhidmatan perkapalan yang lebih murah juga semakin berkurangan.³⁴ Oleh itu adalah lebih ekonomi untuk menghantar kapal-kapal ke Hong Kong untuk dibaiki dengan kos kira-kira 400% lebih rendah jika dibandingkan dengan Singapura.³⁵

"Hong Kong is now in a position that it does not require to undercut on its charges to compete with Singapore as its natural position and its organization gives it about 40 percent. preference over Singapore."³⁶

"The Koninklijke Paketvaart Maatschappij, about 1919, and other dates, informed the Management of the Singapore Harbour Board that, unless their charges were

reduced, they would erect their own repair shops at Batavia, which they did not wish to do as they were Ship-owners and not ship-repairers."³⁷

Secara tidak langsung, kemerosotan dalam perkhidmatan pelabuhan telah memberi kesan ke atas pentadbiran pelabuhan yang sering dipertikaikan dalam mesyuarat perdagangan yang diadakan antara tahun 1933 dan 1934. Antara sebab-sebab utama yang membawa kemerosotan dalam pentadbiran pelabuhan terutama di bahagian Dockyard Department ialah campurtangan dari pihak kerajaan yang keterlaluan dalam menguruskan hal-ehwal pelabuhan tersebut.

6.6 KESIMPULAN

Antara tahun 1930 hingga 1941, pelabuhan Singapura telah menyediakan perkhidmatan perkapalan kepada kapal-kapal yang membawa bahan-bahan mentah dan bahan-bahan cecair seperti petrol, minyak kelapa sawit, latex, timah dan arangbatu. Petroleum menjadi semakin penting bagi Singapura dan pelabuhan-pelabuhan lain termasuk Batavia dan Surabaya. Ia menyebabkan lebih banyak tangki-tangki perlu dibina. Sehingga jangkamasa ini Singapura telah mempunyai sebuah

kompleks tangki minyak yang utama di Pulau Bukum.

Dalam masa yang sama terdapat persaingan di antara "Foreign Shipping" dan "British Shipping". Dalam jangkamasa ini pelabuhan Singapura didapati mengalami kemerosotan dalam jumlah tanan kapal yang tiba di pelabuhan. Kemerosotan jumlah tanan kapal tersebut juga telah meninggalkan kesan ke atas perkhidmatan pelabuhan. Kapal-kapal yang singgah di pelabuhan hanya bertujuan untuk memunggah dan mengangkut komoditi tanpa singgah di dermaga dan menggunakan perkhidmatan perkapalan yang disediakan. Namun, pada keseluruhannya "British Shipping" lebih banyak berlabuh di pelabuhan Singapura serta membawa lebih banyak kargo.³⁸

Salah satu daripada sebab berlaku kemerosotan dalam jumlah arang batu yang dibawa ke pelabuhan Singapura adalah persaingan dalam mengendalikan komoditi tersebut oleh Pelabuhan Sabang. Namun, dalam masa yang sama pelabuhan Singapura terus mempertingkatkan pengendalian minyak di pelabuhannya.

"The Board has not lost so much bunkering as far as the wharf premises are concerned; it has merely converted coal figures into oil figures."³⁹

Berdasarkan petikan di atas jelas menunjukkan terdapat perubahan dalam jenis komoditi. Minyak menjadi hasil perdagangan

utama menggantikan arangbatu yang mendapat saingan yang hebat dengan pelabuhan Sabang. Seperti pelabuhan-pelabuhan lain pelabuhan Singapura juga tidak terkecuali dalam menghadapi persaingan dalam mempelbagaikan infrastruktur pelabuhannya. Persaingan yang berterusan dihadapi terutama dari pelabuhan-pelabuhan milik Belanda di Indonesia.⁴⁰

Satu keadaan yang jelas dalam jangkamasa ini ialah berlakunya kemerosotan dalam mutu perkhidmatan perkapalan yang disediakan di Keppel Harbour dan Tanjung Pagar. Ini disebabkan sebahagian besar daripada bayaran yang dikenakan ke atas perkhidmatan yang diberikan adalah tinggi jika dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara.⁴¹ Bayaran perkhidmatan perkapalan tinggi yang dikenakan oleh pelabuhan Singapura ini adalah untuk menampung pembayaran semula hutang-hutang dari pinjaman-pinjaman yang telah dilakukan sebelum ini.

Sementara itu, pelabuhan-pelabuhan seperti Surabaya, Batavia, Hong Kong dan Sabang turut mempertingkatkan mutu perkhidmatan perkapalan mereka dan mengenakan bayaran perkhidmatan yang berpatutan. Kesemua faktor tersebut telah memberi saingan yang hebat ke atas pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan

Singapura pada keseluruhannya. Dalam hal ini pelabuhan Singapura telah mengalami kerugian terutama dalam perkhidmatan membaiki dan mengecat kapal.

Masa depan pelabuhan Singapura yang menghadapi persaingan yang sengit bergantung semata-mata kepada pelabuhan laut dalam yang dikorek sekitar tahun 1920an sehingga 1938 apabila segala halangan di laluan keluar masuk perkapalan dapat dimusnahkan dan kawasan berlabuh didalamkan. Kesemua kerja-kerja di laut ini dirancang dan dilaksanakan oleh Singapore Harbour Board dengan kos perbelanjaan yang amat tinggi, sementara pihak persendirian pula membuat pelaburan ke atas perkembangan infrastruktur pelabuhan yang strategik di daratan seperti pertambahan pembinaan tangki-tangki bagi menempatkan bahan-bahan cecair.

Nota kaki

1. **AR, MD, SS**, 1936, Appendix No.4.
2. **Ibid.**
3. **Report Of the Commission appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-34**, Vol.1, Singapore, Govt. Printer, 1934, hal.189.
4. **AR, SS**, 1933, hal.18.
5. **Ibid.**, hal.19.
6. **Ibid.**, hal.29.
7. **Ibid.**
8. **Ibid.**
9. **BB, SS**, 1938, hal.976.
10. **BB, SS**, 1938, hal.970.
11. **AR, MD, SS**, 1936, hal.150.
12. **AR, MD, SS**, 1937, hal.100.
13. **AR, MD, SS**, 1938, hal.22.
14. **CO 273/612:CA kpd CO**, 30 November 1934, Conf., f. 10.
15. **Ibid.**, f. 11.
16. **Ibid.**
17. **CO 273/616:CO kpd The Right Honourable, J. H. Thomas**, 29 Mei 1936, Conf., f 15.

18. Report of the Commission appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-34, Vol.1, Singapore, Govt. Printer, 1934, hal.125.

19. Lihat, No.76. Review of the Affairs of the Colony of the Straits Settlements prepared in the Colonial Secretary's Office for the information of Members of the Legislative Council at a meeting held on the 26th day of September, 1932, dlm SSLCP, 1932, hal. C365.

20. Report of the Commission appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-34, Vol.V, Singapore, Govt. Printer, 1934, hal.124.

21. T. C., Spencer Wilkinson, **Merchant Shipping Law of the Straits Settlements As on 31st December 1941**, Vol.II, Singapore, Govt. Printing Office, 1950, hal. 386.

22. **AR, SS**, 1933, hal.38.

23. **Ibid.**

24. Lihat, No.76. Review of the Affairs of the Colony of the Straits Settlements prepared in the Colonial Secretary's Office for the information of Members of the Legislative Council at a Meeting held on the 26th day of September, 1932, dlm SSLCP, 1932, hal.C364.

25. **BB, SS**, 1938, hal.971.

26. **AR, SS**, 1933, hal.56.

27. **BB, SS**, 1938, hal.971.

28. Report Of the Commission appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-34, Vol.I, Singapore, Govt. Printer, 1934, hal.116.

29. **Ibid.**

30. **Ibid.**

31. **Ibid.**

32. **Report Of the Commission appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-34, Vol.V, Singapore, Govt. Printer, 1934, hal.122.**

33. **Ibid.**

34. **Ibid.**, hal.124.

35. **Ibid.**, hal.125.

36. **Ibid.**, hal.126.

37. **Ibid.**

38. **Ibid.**, hal.123.

39. **Ibid.**

40. **Ibid.**

41. **Ibid.**