

BAB TUJUH

KESIMPULAN

Penyelidikan ini tidak melihat sejarah hanya sebagai laporan peristiwa-peristiwa yang berlaku sepanjang tempoh kajian (1819-1941). Ia lebih memberi gambaran mengenai rantau Asia Tenggara yang meliputi sejarah maritim dan hubungannya dengan pasaran-pasaran timur dan barat seperti China, India, Britain, Amerika Syarikat, Perancis dan German terutama dari segi perdagangan dan perkapalan. Aspek ini sering disentuh dalam kajian-kajian terdahulu tanpa menghubungkannya dengan pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura.

Sepanjang tempoh 122 tahun, pelabuhan-pelabuhan Singapura di Sungai Singapura, Tanjong Pagar dan New Harbour (ditukar kepada Keppel Harbour dalam tahun 1900) mengalami pembangunan dan perkembangan infrastruktur yang pesat. Pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura ini adalah kesan daripada perkembangan dalam teknologi perkapalan dan corak perdagangan yang menjadi teras dalam kajian ini. Sebagai sebuah pelabuhan yang perihatin terhadap perubahan-perubahan ini, pihak-pihak

yang terlibat di Singapura telah menyesuaikan infrastruktur pelabuhan-pelabuhannya untuk memenuhi keperluan tersebut. Justeru itu sejumlah perbelanjaan yang tinggi telah digunakan bagi membangunkan infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan dalam lingkungan geografi fizikal Pulau Singapura yang terhad.

Antara tahun 1819 hingga 1867, "Asian trade" yang merangkumi "native trade" dan "country trade" telah mendominasi perdagangan di pangkalan Sungai Singapura. Walau bagaimanapun terdapat potensi bagi "foreign trade" untuk berkembang di Singapura sekitar tahun 1840an. Jenis-jenis komoditi yang dibawa oleh "Asian trade" ini terdiri daripada hasil hutan, sumber laut dan lain-lain hasil mahsul yang mempunyai kuantiti yang rendah tetapi nilai yang tinggi. Hasil-hasil perdagangan tersebut dibawa ke pangkalan Sungai Singapura dengan menggunakan kapal layar, sampan, perahu dan "junks" yang kebanyakannya tiba dari kepulauan dan Tanah Besar Asia Tenggara serta Benua China dan India.

Pada keseluruhannya nadi perdagangan Asia ini bergantung kepada pertukaran angin monsun timur laut dan barat daya. Pelbagai jenis kapal tiba di pangkalan Sungai Singapura mengikut angin monsun ini telah menggunakan infrastruktur pelabuhan yang disediakan.

Teknologi perkapalan yang mudah ini tidak memerlukan sebuah pelabuhan laut dalam. Perahu, sampan dan "junks" yang bersaiz kecil dan mempunyai berat antara 150 hingga 300¹ tan tidak memerlukan infrastruktur pelabuhan yang besar seperti limbungan dan dermaga, ia memadai dengan penggunaan kemudahan-kemudahan asas seperti jeti dan gudang. Malahan kapal-kapal "square rigged" dari Eropah yang mempunyai berat antara 5,000 hingga 200,000 tan² juga turut menggunakan kemudahan infrastruktur yang disediakan di pelabuhan Singapura. Aktiviti perdagangan dan perkapalan terus bertumpu di 2pangkalan Sungai Singapura.

Dalam membangunkan infrastruktur pelabuhan Singapura, pihak persendirian telah memainkan peranan penting. Mereka bukan sahaja membuat pelaburan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan Singapura, malahan turut memberi pandangan terhadap keseluruhan pembangunan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura. Pangkalan Sungai Singapura yang mempunyai ciri-ciri bentuk muka bumi fizikal yang rendah dan rata sesuai untuk dibina infrastruktur pelabuhan seperti jeti-jeti, "landing stage" dan gudang-gudang.³ Kesemua infrastruktur pelabuhan tersebut dibina di sepanjang pangkalan Sungai Singapura.

Selain daripada membangunkan infrastruktur pelabuhan, pihak persendirian juga telah memberi tumpuan bagi menyediakan pelbagai jenis perkhidmatan perkapalan seperti bekalan kayu api, air, "ballasting", "piloting" dan "anchorage".³

Dalam masa yang sama perkembangan teknologi perkapalan wap di barat sekitar tahun 1840an telah mempengaruhi pembangunan infrastruktur pelabuhan Singapura. Pelabuhan-pelabuhan baru seperti New Harbour dan Tanjong Pagar telah dibuka untuk membolehkan penglibatan yang lebih giat oleh pihak persendirian dalam membangunkan infrastruktur pelabuhan serta perkhidmatan perkapalan Singapura. Dalam tahun 1864, sebuah syarikat yang dikenali sebagai Tanjong Pagar Dock Company telah ditubuhkan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan di Tanjong Pagar.

Kedudukan New Harbour yang terlindung oleh tiga buah pulau iaitu Pulau Brani, Pulau Hantu dan Pulau Blakang Mati telah menjadikannya tumpuan syarikat persendirian terutama Peninsular And Oriental Steam Navigation Company untuk membuka cawangan syarikatnya di New Harbour. Surat merupakan komoditi utama yang dibawa oleh kapal-kapal wap milik syarikat tersebut ke New Harbour. Sejak tahun 1854, pelabuhan Singapura di New Harbour telah menjadi

pusat pengumpulan dan penghantaran surat sehingga ke Australia.

Perubahan dalam teknologi perkapalan dari kapal layar ke kapal wap telah menyebabkan infrastruktur pelabuhan yang bersesuaian dibangunkan oleh pihak persendirian terutama dermaga dan limbungan. Ini disebabkan berlakunya perubahan dari segi saiz kapal wap yang tiba di pelabuhan-pelabuhan Singapura serta jenis komoditi seperti arang batu yang digunakan sebagai sumber tenaga kepada kapal-kapal wap tersebut. Untuk itu, tempat penyimpanan arang batu iaitu "coal shed" juga telah dibina untuk menempatkan arang batu yang digunakan sebagai sumber tenaga bagi kapal-kapal wap tersebut.

Sekitar tahun 1850an, New Harbour dan Tanjong Pagar telah menjadi tumpuan syarikat-syarikat pembinaan dermaga dan limbungan persendirian lain seperti Borneo Company Limited dan Jardine, Matheson & Co.⁴ Syarikat-syarikat tersebut telah melibatkan diri dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan terutama pembinaan tempat penyimpanan arang batu. Selain daripada New Harbour dan Tanjong Pagar, perhatian telah diberikan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan di pulau berhampiran seperti Pulau Brani. Sehingga tahun 1854, pihak British dan Perancis juga telah membina depot arang batu di situ.

Dalam masa yang sama pihak persendirian turut membangunkan infrastruktur pelabuhan di pangkalan Sungai Singapura. Peralihan kawasan pelabuhan dari pangkalan Sungai Singpura di barat Sungai Singapura hingga ke Tanjong pagar dan New Harbour tidak menjaskan pembangunan infrastruktur pelabuhan di kawasan tersebut. Infrastruktur-infrastruktur pelabuhan seperti gudang-gudang yang lebih besar serta pusat perniagaan seperti Boat Quay dibina di sekitar pangkalan Sungai Singapura untuk menampung jumlah kargo yang semakin meningkat tiba di kawasan tersebut. Keadaan ini telah mencerminkan ciri penghususan dalam membangunkan infrastruktur pelabuhan Singapura.

Pihak persendirian telah membuat banyak pelaburan bukan sahaja untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura, malahan untuk menyediakan perkhidmatan-perkhidmatan perkapalan. Perkembangan teknologi perkapalan wap telah mendorong perkembangan perkhidmatan perkapalan terutama perkhidmatan membaiki dan mengecat kapal di pelabuhan-pelabuhan Singapura. Di samping itu pelbagai perkhidmatan sokongan seperti alat pandu arah suar, boyu dan rumah api turut disediakan.⁵ Perkhidmatan sokongan ini adalah perlu untuk menjamin keselamatan kapal-kapal yang menuju ke

pelabuhan-pelabuhan Singapura. Sebahagian daripada keuntungan yang diperolehi oleh pihak persendirian daripada perkhidmatan perkапалan yang disediakan, dilaburkan semula untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura.

Menjelang 1870an, terdapat satu tahap yang genting dalam sistem pentadbiran, corak perdagangan dan teknologi perkапалan Singapura. Dalam tahun 1867, corak pentadbiran telah bertukar dari kerajaan India kepada "Crown Colony" yang beribu pejabat di Britain. Kemudian dalam tahun 1869, laluan perdagangan yang semakin pendek akibat pembukaan Terusan Suez telah mempercepatkan ketibaan kapal-kapal dari Eropah ke Asia. Dalam hal ini terdapat perubahan dari segi perdagangan di mana "foreign trade" telah mula mendominasi perdagangan. Jenis komoditi seperti arangbatu dibawa dari barat melalui kapal-kapal ini, sementara getah, kopra dan timah dibawa oleh kapal-kapal tersebut ke Eropah. Perubahan dalam corak perdagangan dan teknologi perkапалan ini memerlukan pengubahsuaian dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura dan perkhidmatan perkапалan.

Sehingga tahun 1905, sebahagian besar daripada infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura telah dilaksanakan oleh

Tanjong Pagar Dock Company. Syarikat persendirian tersebut yang telah mengambil hak pemilikan syarikat-syarikat persendirian lain di Singapura telah membuat banyak pelaburan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan Singapura termasuk pembinaan Victoria Dock yang siap dibina dalam tahun 1868 dan Albert Dock dalam tahun 1879. Dalam tahun 1901, pembangunan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura telah dilaksanakan mengikut pelan perancangan pertama bagi pelabuhan Singapura yang telah dikemukakan oleh jurutera Mr. Matthews dari firma Coode, Son And Matthews.⁶

Ia meliputi pembangunan infrasruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura di Sungai Singapura, Keppel Harbour dan Tanjong Pagar. Jurutera yang terlibat dalam merancang pembangunan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura juga mempunyai pengalaman dalam pembangunan pelabuhan di Yokohama⁷, Jepun dan pelabuhan Colombo di Ceylon.⁸ Antara infrastruktur-infrastruktur pelabuhan yang telah dirancang pembinaannya termasuklah "boat basin", "tidal basin" dan pemecah-pemecah ombak.

Kesemua pembangunan infrastruktur tersebut menelan perbelanjaan yang tinggi terutama bagi pembinaan pemecah-pemecah ombak. Dalam hal ini syarikat tersebut bukan sahaja perlu mencari

sumber kewangan yang mencukupi malahan terpaksa menanggung hutang dari pinjamam-pinjaman yang telah dilakukan sepanjang tempoh tersebut. Ketidakupayaan syarikat tersebut membiayai perbelanjaan pembangunan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura, merupakan salah satu faktor yang menyebabkan pihak kerajaan mengambil alih usaha selanjutnya bermula dari tahun 1905 hingga 1913 dan menubuhkan Tanjong Pagar Dock Board.

Pada abad ke 20, corak perdagangan dan teknologi perkapalan Singapura semakin berkembang. Jenis-jenis komoditi yang dibawa dari Eropah semakin bertambah. Antaranya termasuklah arangbatu, pelbagai jenis minyak seperti petroleum, "fuel oil" dan benzin dan alat-alat mesin. Manakala getah, kopra, nenas dan minyak kelapa sawit terus dibawa dari Semenanjung Tanah Melayu ke pelabuhan-pelabuhan Singapura. Perkembangan ini telah dilihat oleh pihak persendirian sebagai satu keuntungan dengan membangunkan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan seperti pembinaan lebih banyak tangki-tangki minyak serta perkhidmatan perkapalan seperti "coal and oil bunkering" dan perkhidmatan membaiki dan mengecat kapal. Pembukaan tangki petroleum pertama di Pulau Bukum dalam tahun 1893 oleh syarikat Syme And Company telah mendorong lebih banyak syarikat

persendirian melibatkan diri dalam pembinaan tangki-tangki minyak.

Pembukaan pelabuhan Sabang pada akhir abad ke 19 telah dilihat oleh pentadbiran Singapura sebagai satu persaingan dalam perdagangan terutama dalam pengendalian arang batu. Keadaan ini berterusan dalam abad ke 20 apabila perkembangan pesat pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara dan Timur Jauh termasuk Batavia, Surabaya, Hong Kong dan Jepun telah dilihat oleh Singapura sebagai memberi saingen kepada keseluruhan pembangunan infrastruktur pelabuhan dan perkembangan perkhidmatan perkapalannya.

Persaingan yang dihadapi menyebabkan Singapura perlu peka dengan perkembangan teknologi perkapalan dan corak perdagangan untuk membolehkan ia bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan tersebut. Keutamaan telah diberikan untuk membentuk pelabuhan laut dalam di Keppel Harbour yang tidak dapat disediakan di pangkalan Sungai Singapura. Pangkalan Sungai Singapura yang mempunyai kedalaman air yang cetek tidak sesuai bagi kapal-kapal wap berlabuh. Untuk itu sejumlah perbelanjaan telah diperuntukkan untuk membentuk pelabuhan laut dalam.

Kos perbelanjaan yang tinggi untuk membentuk pelabuhan laut dalam telah membawa kepada penglibatan pihak kerajaan sekali lagi

dalam mengambil alih hak pemilikan Tanjong Pagar Dock Board dan menubuhkan Singapore Harbour Board dalam tahun 1913. Pihak kerajaan di bawah Singapore Harbour Board telah mengadakan pelan perancangan untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura seterusnya seperti yang telah dirancang oleh Mr. Trimmer. Pelan perancangan tersebut juga meliputi penerusan pembinaan pemecah-pemecah ombak yang akhirnya siap dibina dalam tahun 1914 dengan jumlah perbelanjaan sebanyak \$17 juta.⁹

Antara tahun 1913 hingga 1941, tumpuan hanya diberikan ke atas kerja-kerja penambahan infrastruktur pelabuhan yang sedia ada, kerja-kerja pengorekan, reklamasi dan pembinaan depot-depot arang batu dan petroleum di pelabuhan-pelabuhan Singapura di Sungai Singapura, Keppel Harbour dan Tanjong Pagar. Sepanjang jangkamasa ini peranan kerajaan adalah lebih ketara jika dibandingkan dengan pihak persendirian.

Perubahan dari segi saiz dan bentuk kapal-kapal wap terutama kapal-kapal tangki minyak dari Eropah memerlukan pembentukan pelabuhan laut dalam terutama di Keppel Harbour. Walaupun Singapore Harbour Board memainkan peranan dalam meneruskan pembangunan infrastruktur pelabuhan seperti penambahan

infrastruktur pelabuhan yang sediada termasuk Empire Dock, West Wharf dan East Wharf, pembinaan lebih banyak tangki-tangki minyak telah diserahkan kepada syarikat-syarikat persendirian yang terlibat secara langsung dalam penghantaran minyak melalui kapal masing-masing.

Kapal-kapal tangki minyak tersebut terdiri daripada "Foreign Going Shipping" dan "British Ocean Going Shipping" yang mempunyai saiz kapal yang lebih besar dan memerlukan pelabuhan laut dalam di Keppel Harbour. Dalam usaha untuk membentuk pelabuhan laut dalam ini pelbagai halangan yang terdiri daripada "reef" dan "shoal" seperti Meander Shoal dan Tembaga Shoal telah dimusnahkan untuk memberi laluan yang mudah kepada kapal-kapal wap bersaiz besar menuju ke Keppel Harbour.¹⁰ Walau bagaimanapun usaha untuk memusnahkan halangan-halangan tersebut mengambil masa yang lama serta perbelanjaan yang tinggi. Selain daripada kerja-kerja pengorekan, kerja-kerja reklamasi terus dilaksanakan di pelabuhan-pelabuhan Singapura.

Pada akhir tahun 1920an dan awal tahun 1930an kemelesetan ekonomi dunia telah mempengaruhi keseluruhan perkembangan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan Singapura.

Kemelesetan ekonomi dunia telah menyebabkan nilai perdagangan dan jumlah tanan kapal yang tiba di pelabuhan Singapura khasnya di Keppel Harbour merosot. Kemerosotan ini juga telah memberi kesan ke atas perkembangan perkhidmatan perkapalan di pelabuhan-pelabuhan Singapura.¹¹ Walaupun kemerosotan ekonomi yang berlaku dalam tempoh masa tertentu sahaja, tetapi ia sudah cukup memberi kesan ke atas keseluruhan perkembangan pelabuhan Singapura. Lebih-lebih lagi apabila pihak Singapore Harbour Board telah mengenakan bayaran perkhidmatan yang tinggi dalam usaha untuk membayar semula segala pinjaman yang telah dilakukan terutama ketika melaksanakan pelan pembangunan infrastruktur pelabuhan oleh Mr. Trimmer dalam tempoh yang telah ditetapkan. Jangkamasa terpanjang bagi pinjaman yang telah dilakukan adalah selama 60 tahun bermula dari tahun 1927 dengan faedah sebanyak 3 5/8%.¹²

Kedudukan kewangan yang tergugat ini telah memberi peluang kepada pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara dan Timur Jauh untuk merendahkan kadar bayaran perkhidmatan perkapalan jika dibandingkan dengan bayaran yang dikenakan oleh pelabuhan Singapura. Walaupun Singapore Harbour Board menghadapi pelbagai tekanan dari segi kewangan, usaha untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan

yang sedia ada tetap diteruskan. Ia termasuk melaksanakan pengorekan dan reklamasi di pelabuhan-pelabuhan Singapura di Sungai Singapura, Tanjong Pagar dan Keppel Harbour.

Rekod-rekod rasmi mengenai kejayaan pelabuhan Singapura sering mengaitkannya dengan kedudukan geografi yang strategik iaitu berada di tengah-tengah laluan perdagangan timur dan barat, pelabuhan laut dalam semulajadi dan sebagai sebuah pelabuhan bebas. Gambaran ini berterusan ditemui dalam rekod-rekod rasmi dari tahun 1819 hingga 1941. Pemujian itu berterusan malah berkembang walaupun pelabuhan-pelabuhan Singapura telah mengalami kerosakan teruk semasa Perang Dunia Kedua. Pada tahun 1952, **Annual Report, Colony of Singapore**, melaporkan kenyataan yang serupa, antara lainnya:

"The geographical position of Singapore, half way between India and China, makes the port a suitable stopping place for passenger and cargo liners plying on the main route from East to West. It is also a most convenient centre for local ships trading in South-East Asia and the East Indies. Foreseeing the possibilities Sir Stamford Raffles set out to make it as attractive as possible by providing that "The Port of Singapore is a Free Port and the trade there of is open to ships and vessels of every nation free of duty, equally and alike to all". Ships soon began to turn into its harbour. In 1820 Raffles appointed Captain W. Flint to be Master Attendant in charge of the port and the ships in it. There have been 18 successors to the post."¹³

Bagaimanapun kajian ini yang sebahagian besarnya

menggunakan rekod-rekod rasmi mendapati pelabuhan Singapura bukan merupakan pelabuhan laut dalam semulajadi dan bukan juga laluan utama perdagangan semulajadi seperti yang sering diagongkan sebelum ini. Singapura sebenarnya "dijadikan" pelabuhan laut dalam dan "dijadikan" laluan utama perdagangan.

Nota Kaki

1. **Singapore Chronicle**, 23 April 1829.
2. **Singapore Chronicle**, 2 September 1850.
3. SSFR (RNLA series A-Z), L17, Regulation No.ii of 1823 A Regulation for the Port of Singapore, 28 Januari 1823, f 297.
4. CO. 273/49: **The Inquiry By The Legislative Council of The Straits Settlements, Into the Question of The Applications For The Concession For A Railway To New Harbour, by the Singapore Railway Company Limited And The Singapore**, Straits Times Press, 9 September 1871, f.452.
5. SSFR (RNLA, series A-Z), W18, Harbour Master kpd Gabenor, Blunddel, 14 September 1852, f 104.
6. CO 273/285: **Singapore Harbour Improvements, Mr. Matthews Report**, 5 Februari 1902, f.97
7. CO 273/279: **J. Chamberlain, M. P., kpd CO, 7 Mei 1902, Desp.223 (Plans of Yokohama Works-two enclosures)**, f.308-309.
8. CO 273/313: **Lihat Report on Singapore Harbour Improvements, Mr. Matthews**, 3 Mac 1905, (Colombo Harbour, Ceylon, Paln Showing Works Executed & In Progress, 1905, f.167.
9. **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, 1933-1934**, Vol.1, Singapore, Govt. Printer, 1934, hal.113.
10. **BB, SS, 1938**, hal.971.
11. **Report of the Commision appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-1934**, Vol.1, Singapore, Govt. Printer, 1934, hal.125.

12. Ibid.

13. W. L. Blythe, Colony of Singapore Annual Report 1952,
Singapore, Govt. Printing Office, 1953, hal.222.