

BAB EMPAT

PENGKHUSUSAN DALAM PENGENDALIAN KOMODITI DI PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA DI BRITISH BORNEO, 1924-1940

4.1 Pengenalan

Dalam jangkamasa ini iaitu antara tahun 1924 hingga 1940, menyaksikan penglibatan wilayah-wilayah di British Borneo dalam perdagangan dan perkapalan antarabangsa. Pengeksplotan sumber ekonomi yang baru iaitu minyak di wilayah British Borneo telah menyebabkan berlakunya permintaan yang tinggi ke atas komoditi tersebut di pasaran antarabangsa. Dengan itu, hubungan perdagangan import dan eksport secara multilateral antara British Borneo dengan negara-negara Eropah lain serta dengan negara-negara seperti Jepun, Afrika, Australia dan Amerika Syarikat juga semakin berkembang.

Dalam masa yang sama, aktiviti perkapalan antarabangsa semakin pesat dengan wujudnya rangkaian laluan perkapalan wap utama antara British Borneo dengan negara-negara lain di dunia yang meliputi kawasan Indochina, Hong Kong, Jepun, Singapura dan Eropah. Di samping itu, aktiviti perdagangan dan perkapalan pesisir atau *coastal trade* terus beroperasi di British Borneo terutama dalam aktiviti pengangkutan kargo dari pelabuhan-pelabuhan pesisir pantai di British Borneo dengan kawasan berhampiran seperti Kalimantan dan selatan Filipina.

Dari segi perkembangan pelabuhan-pelabuhan di British Borneo pula, satu aspek penting yang menjadi topik perbincangan di dalam bab ini adalah mengenai pengkhususan dalam pengendalian

komoditi-komoditi tertentu di pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo. Pertambahan dalam penemuan sumber galian terutama minyak di beberapa kawasan di British Borneo seperti di Miri, Sarawak dan Seria, Brunei, telah membawa kepada pembangunan pelabuhan-pelabuhan pesisir pantai yang baru di kawasan tersebut.

Dengan itu, peranan pelabuhan-pelabuhan tersebut iaitu Pelabuhan Miri, Pelabuhan Brunei dan Pelabuhan Kuala Belait sebagai pelabuhan-pelabuhan pengeksport minyak bagi British Borneo semakin penting. Dalam masa yang sama, pelabuhan-pelabuhan lain seperti Pelabuhan Kuching di Sarawak, Pelabuhan Sandakan, Jesselton dan Pelabuhan Tawau di Borneo Utara mula mengkhusus dalam pengeksportan komoditi-komoditi utama lain seperti getah dan kayu balak.

Di samping itu, infrastruktur pelabuhan juga semakin dipertingkatkan dengan pembinaan lebih banyak kemudahan dan kelengkapan pelabuhan seperti limbungan, dermaga, tempat menyimpan arang batu serta kawasan tempat kapal berlabuh yang lebih luas. Ini bagi membolehkan kapal-kapal wap yang bersaiz besar dengan jumlah panjang melebihi 200 kaki berlabuh di pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo. Perkembangan pelabuhan-pelabuhan di British Borneo ini pula adalah selari dengan perkembangan perdagangan dan perkapalan antarabangsa yang memerlukan pelabuhan-pelabuhan yang efisien bagi mengendalikan aktiviti perdagangan dan perkapalan antarabangsa di kawasan tersebut.

4.2 Perkembangan Perdagangan dan Perkapalan Antarabangsa di British Borneo

Perkembangan perdagangan dan perkapalan antarabangsa semakin pesat dalam jangkamasa ini iaitu sebelum berlaku kemelesetan ekonomi dunia dalam tahun 1930. Antara jenis komoditi-komoditi eksport utama dari British Borneo adalah getah dan kayu balak yang mempunyai permintaan tinggi dari negara-negara pengimport. Penemuan sumber-sumber eksport baru seperti minyak, dan kayu balak di wilayah-wilayah lain di British Borneo telah menarik minat pemodal-pemodal asing untuk mengeksploit sumber-sumber tersebut secara besar-besaran. Akibatnya, permintaan terhadap sumber-sumber tersebut semakin tinggi di pasaran antarabangsa.

Minyak merupakan antara sumber galian yang mempunyai permintaan yang tinggi kerana diperlukan sebagai sumber tenaga bagi kapal-kapal wap serta pelbagai keperluan lain. Fenomena ini juga telah membawa kepada kemerosotan pengeksportan arang batu yang mempunyai permintaan yang tinggi dalam jangkamasa yang lalu. Selain daripada Sarawak dan Brunei, minyak turut ditemui di Borneo Utara iaitu di Pulau Banggi. Walau bagaimanapun, kepentingannya tidaklah seperti di Sarawak dan Brunei.

Sementara itu, perkembangan pesat aktiviti perdagangan import dan eksport di British Borneo dapat dilihat dalam Jadual 4.1. Berdasarkan Jadual 4.1 tersebut, pada keseluruhannya nilai eksport bagi wilayah-wilayah di British Borneo telah menunjukkan peningkatan yang memberangsangkan kecuali bagi dua buah wilayah iaitu Brunei dan Labuan. Jika dilihat secara keseluruhan nilai import dan eksport British Borneo dalam jangkamasa tersebut, Sarawak mendahului

Jadual 4.1: Nilai Import dan Eksport British Borneo (\$ Straits Dollar)

Tahun	Nilai Import (\$ juta)			Nilai Eksport (\$ juta)				
	Sarawak	Brunei	Labuan	B.Utara	Sarawak	Brunei	Labuan	B.Utara
1924	t. d	803,242	3,343,904	7,094,246	t. d	869,178	3,281,957	11,157,559
1926	t. d	1,651,048	3,073,244	8,317,021	t. d	1,625,535	3,391,119	17,033,433
1928	21,397,737	1,385,744	885,669	8,532,097	54,527,731	1,058,071	1,850,065	11,418,915
1930	16,421,592	2,536,422	356,785	6,383,388	24,894,762	807,449	1,019,178	8,995,475
1932	9,698,808	2,033,611	221,016	3,775,954	13,573,872	1,505,738	425,484	6,244,082
1934	14,078,768	1,751,868	140,151	t. d	21,479,988	3,390,750	498,987	t. d
1936	18,261,535	1,869,994	195,185	5,281,000	24,557,851	4,147,326	475,081	9,876,000
1938	22,371,939	2,821,799	210,467	6,356,000	26,135,097	6,580,482	474,236	9,765,000
1940	32,645,192	3,787,160	t. d	9,978,000	45,770,407	9,622,983	t. d	20,270,000

t. d = tiada data

Disusun dari pelbagai sumber:

Sarawak Government Gazette, 1 Julai 1893

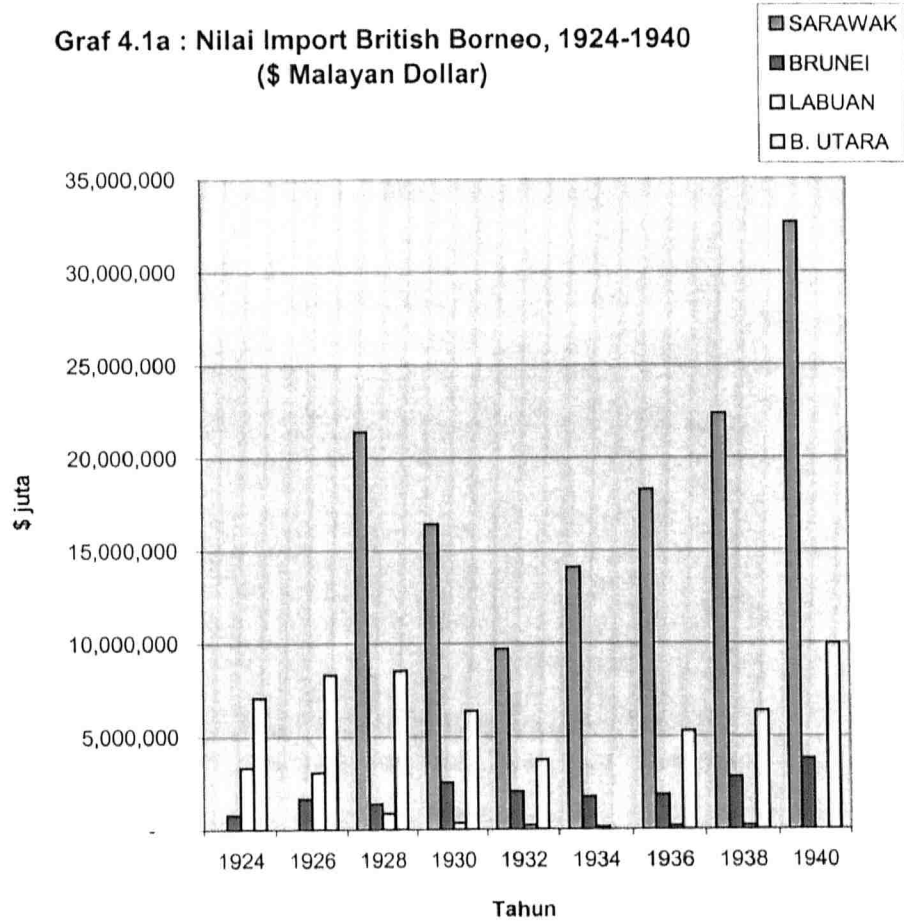
St. J. Hepburn, The Hand Book of Sarawak, Malaya Publishing House, Singapore, 1949, hal.96

Annual Report State of Brunei, 1924-1941. Lihat, "General Return of Revenue and Expenditure, Trade and shipping and Customs", dlm The Administration Report of North Borneo, 1927.

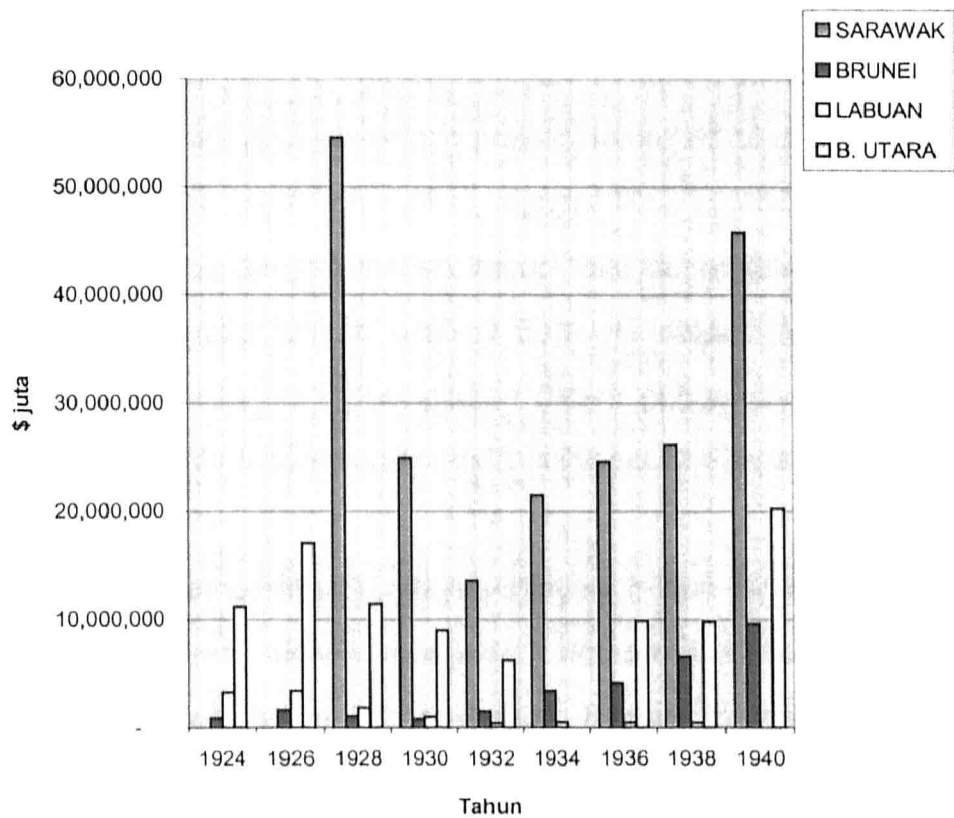
Annual Report Colony of North Borneo, 1947.

Labuan Miscellaneous Blue Book (LMBBS) 1924-1938

**Graf 4.1a : Nilai Import British Borneo, 1924-1940
(\$ Malaysian Dollar)**



Graf 4.1b: Nilai Eksport British Borneo, 1924-1940 (\$ Straits Dollar)



Nilai eksport Sarawak yang tertinggi dalam jangkamasa tersebut adalah dalam tahun 1928 iaitu sebanyak \$54,527,731.

Dari jadual tersebut juga, walaupun terdapat penurunan dari segi jumlah eksport Sarawak dalam tempoh tersebut, tetapi pada keseluruhannya, jumlah eksport wilayah tersebut sentiasa melebihi jumlah import sehingga menjelang perang dunia kedua di mana jumlah eksport Sarawak telah meningkat kepada \$45,770,407 dalam tahun 1940 berbanding dengan jumlah import iaitu sebanyak \$32,645,192. Peningkatan dalam jumlah eksport Sarawak dalam jangkamasa ini adalah disebabkan oleh peningkatan dalam pengeksporan komoditi baru iaitu minyak di samping komoditi-komoditi lain seperti getah serta hasil pertanian.

Sementara di wilayah-wilayah British Borneo yang lain seperti di Labuan, aktiviti import dan eksport dari wilayah tersebut dalam jangkamasa ini adalah tidak stabil. Berbanding dengan wilayah-wilayah British yang lain, jumlah import dan eksport dari Labuan telah mengalami kemerosotan yang teruk sejak kemelesetan ekonomi dunia dalam tahun 1930 seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 4.1. Misalnya dalam tahun 1932, jumlah eksport Labuan telah merosot kepada \$425,484.00 berbanding dalam tahun 1930 iaitu sebanyak \$1,019,178. Sehingga tahun 1938, jumlah eksport Labuan terus merosot kepada \$474,236 jika dibandingkan dengan jumlah eksport sebelum kemelesetan ekonomi dunia. Selain daripada dipengaruhi oleh perkembangan ekonomi dunia, kebergantungan jenis komoditi eksport utama Labuan seperti getah yang sebahagiannya diimport dari wilayah-wilayah British Borneo yang lain juga turut menyebabkan kemerosotan tersebut.

Manakala bagi Brunei pula, sejak tahun 1926, nilai eksport Brunei terus mengalami kemerosotan sehingga selepas kemelesetan ekonomi dunia dalam tahun 1932. Selepas tahun tersebut, nilai eksport Brunei telah berkembang semula kepada \$3,390,750 dalam tahun 1934 serta melebihi nilai import seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 4.1. Kenaikan nilai eksport hampir tiga kali ganda tersebut disebabkan berlakunya peningkatan dalam jumlah eksport komoditi-komoditi utama seperti minyak dan getah serta komoditi baru iaitu gas. Dalam tahun 1934, sebanyak 792,453,863 juta isipadu gas telah dieksport dari Brunei yang bernilai \$113,207.¹

Begitu juga dengan perkembangan import dan eksport di Borneo Utara yang turut menunjukkan peningkatan yang stabil seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 4.1 tersebut. Berdasarkan jadual tersebut, jumlah import dan eksport Borneo Utara menunjukkan peningkatan yang stabil dengan nilai eksport melebihi nilai import. Nilai eksport tertinggi dari Borneo Utara adalah sebanyak \$ 20,270,000 dalam tahun 1940. Pada keseluruhannya, dalam jangkamasa ini sumber eksport dari Borneo Utara dikumpulkan dari lima buah residensi iaitu Residensi Sandakan, Residensi Pantai Timur, Residensi Kudat, Residensi Pantai Barat dan Residensi Pendalaman atau *Interior*.

Antara jenis perdagangan yang berterusan dalam jangkamasa ini termasuklah *Singapore Trade*, *Hong Kong Trade*, *Shanghai Trade*, *Japan Trade*, *Netherlands India Trade* di samping *Coastal Trade*.² Selain daripada hubungan perdagangan seperti di atas, hubungan perdagangan secara multilateral antara wilayah-wilayah di British Borneo juga semakin berkembang dengan pesatnya

terutama dengan Amerika Syarikat, Jerman, Itali, Afrika dan Denmark.

Dari segi destinasi perkapalan pula, kapal-kapal dari pelbagai destinasi selain daripada Great Britain iaitu Jerman, Perancis, Netherlands, Afrika dan Amerika Syarikat turut berlabuh di pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo samada untuk tujuan perdagangan, membawa surat atau mengangkut penumpang. Dalam masa yang sama, terdapat perkhidmatan yang disediakan oleh sesetengah syarikat perkapalan dalam jangkamasa yang lalu, masih diteruskan dan terdapat juga hubungan perkapalan tertentu yang telah ditamatkan perkhidmatannya. Antaranya termasuklah yang melibatkan aktiviti perkapalan antara Pelabuhan Sandakan, Hong Kong dan Shanghai yang dikendalikan oleh Syarikat Java-China-Japan-Lijn yang telah ditamatkan perkhidmatannya pada pertengahan tahun 1932.

Sementara itu, dari segi perkapalan saudagar pula, pelabuhan-pelabuhan di British Borneo terus disinggahi oleh kapal-kapal dari pelbagai nasionaliti selain daripada Great Britain seperti Norway, Belanda, Jerman, Jepun, Amerika, Afrika, China, Australia dan Perancis. Sebahagian besar daripada kapal-kapal yang singgah di pelabuhan-pelabuhan di British Borneo adalah untuk memperolehi bekalan arang batu. Perkembangan pesat aktiviti perkapalan di British Borneo dalam jangkamasa ini telah mendorong penglibatan syarikat-syarikat perkapalan persendirian dalam aktiviti perkapalan di British Borneo. Antara syarikat perkapalan persendirian utama yang beroperasi di British Borneo adalah Syarikat Messrs. Harrison & Crosfield yang telah banyak terlibat dalam menyediakan kemudahan perkapalan di pelabuhan-pelabuhan di British Borneo.³

Oleh itu, secara keseluruhannya, dalam jangkamasa ini,

British Borneo telah mengalami perkembangan yang pesat dari segi perdagangan dan perkapalan antarabangsa. Hubungan perdagangan dan perkapalan secara multilateral semakin berkembang antara British Borneo dengan negara-negara lain di Eropah, Amerika Syarikat, Afrika dan Australia serta tidak lagi terhad untuk pasaran Great Britain sahaja. Seterusnya akan dibincangkan mengenai perkembangan perdagangan import dan eksport British Borneo dalam jangkamasa ini.

4.2.1 Komoditi-Komoditi Import dan Eksport

Pada keseluruhannya, dalam jangkamasa ini jumlah import dan eksport British Borneo boleh dikelaskan kepada tiga pengkelasan utama. Bagi komoditi yang diimport dalam Kelas pertama, terdiri daripada barang makanan termasuk beras, tepung, teh, arak dan tembakau. Kelas kedua terdiri daripada sumber mineral termasuk minyak kacang dan arang batu. Dan kelas ketiga terdiri daripada komoditi-komoditi termasuk kain tekstil, mesin, candu, alatulis dan kertas.

Sementara itu, jenis komoditi yang dieksport pula terbahagi kepada empat kelas. Dalam kelas pertama, jenis komoditi yang dieksport terdiri daripada ikan masin, tepung sagu, sarang burung dan kelapa, manakala dalam kelas kedua pula terdiri daripada getah estet, kayu balak, kopra dan kayu api. Dalam kelas ketiga pula terdiri daripada *cutch* dan kapal-kapal dan akhir sekali dalam kelas keempat merupakan hasil ternakan.⁴

Dalam jangkamasa yang lalu, jelas kelihatan perubahan dari segi jenis komoditi-komoditi import dan eksport dari British Borneo. Dalam tempoh tersebut, hasil pertanian terutama getah telah mengambil alih hasil hutan seperti rotan dan damar sebagai sumber

eksport utama sementara peralatan seperti mesin dan spirit merupakan antara komoditi utama yang diimport. Dalam jangkamasa ini, selain daripada hasil pertanian, sumber galian juga menjadi komoditi eksport utama bagi sesetengah kawasan di British Borneo seperti Sarawak dan Brunei.

Dari segi destinasi eksport pula, sebahagian besar komoditi-komoditi utama di British Borneo dieksport ke Singapura dan Hong Kong terutama bagi komoditi-komoditi seperti getah dan kayu balak. Misalnya, antara tahun 1924 hingga 1931, Singapura telah mendahului negara-negara lain diikuti oleh England, Amerika Syarikat, Jerman dan Netherlands dalam pengimportan getah.

4.2.2 Komoditi-komoditi Eksport Utama

4.2.2.i Getah

Getah merupakan tanaman jualan utama bagi British Borneo dalam jangkamasa ini. Di kebanyakan kawasan pertanian di British Borneo, getah terus memainkan peranan sebagai tanaman jualan eksport utama sekurang-kurangnya sehingga sebelum berlakunya kemelesetan ekonomi dunia dalam tahun 1930. Sebahagian besar daripada tanaman getah tersebut diusahakan di estet-estet berskala besar di samping diusahakan juga oleh peladang-peladang kecil. Kuantiti serta nilai eksport getah dari British Borneo antara tahun 1924 hingga tahun 1940 dapat dilihat dalam Jadual 4.2.

Berdasarkan Jadual 4.2 tersebut, Sarawak merupakan pengeksport getah terendah di British Borneo jika dibandingkan

Jadual 4.2: Kuantiti (lbs/pikul) dan Nilai Eksport Getah Dari British Borneo, 1924-1940 (\$ Straits Dollar)

Tahun	Kuantiti Eksport			Nilai Eksport (\$)		
	Sarawak (pikul)	Brunel (lb)	B. Utara (lb)	Sarawak	Brunel	B. Utara
1924	112,548	1,065,489	10,350	t. d	387,793.00	4,739,895
1925	153,595	1,317,485	12,152,340	t. d	1,318,217	11,979,102
1926	165,615	1,457,772	13,616,829	t. d	1,032,055	10,796,780
1927	188,146	1,571,552	14,788,173	t. d	892,627.00	9,150,564
1928	177,281	1,669,679	15,003,412	t. d	581,265.00	4,975,603
1929	187,704	2,301,625	16,534,231	t. d	742,999.00	5,053,132
1930	178,409	1,980,816	15,937,155	t. d	377,927.00	3,226,718
1931	174,747	1,622,454	13,994,059	t. d	161,204.00	1,370,846
1932	118,507	t. d	12,048,220	t. d	t. d.	702,780.00
1933	187,270	t. d	17,434,953	t. d	t. d	1,534,278.
1934	297,323	t. d	24,868,054	t. d	t. d	4,866,523
1935	333,190	3,008,409	19,867,019	t. d	576,159.00	3,783,476
1936	360,456	t. d	18,317,964	t. d	t. d	4,250,571
1937	445,532	t. d	29,596,820	t. d	t. d	8,786,771
1938	302,192	t. d	21,306,055	t. d	t. d	4,737,701
1939	403,725	t. d	26,575,427	t. d	t. d	8,054,590
1940	590,470	4,425,751	39,474,026	t. d	1,503,801	14,444,759

t. d = tiada data

Nota: tiada data diperolehi bagi nilai eksport getah dari Sarawak dalam tempoh tersebut (\$)

Disusun dari pelbagai sumber:

1. Lihat "Department of Trade and Customs and Shipping Office, Annual Statistics and Accounts for the year 1932", dlm **The Sarawak Government Gazette**, 1932.
2. F. W. South, **Report on Agricultural in Sarawak**, dlm Ooi Keat Gin, **Of Free Trade and Native Interests, The Brooks and Economic Development of Sarawak, 1841-1941**, K. Lumpur, Oxford University Press, 1997, hal.173
3. CO 531/21: **State of Borneo, Administration Report, 1927, 1931, 1940**, f.6, 7 dan 4 **Annual Report of the Department of Agriculture for the year 1936**, f.3
4. **Resources, British Borneo (Sarawak, Brunel, Labuan, British North Borneo)**, Inter-Service Topographical Department, December 1944, hal.5.
5. **Annual Report Brunel, 1927-1938**

dengan Brunei dan Borneo Utara. Ini disebabkan dalam jangkamasa ini, Sarawak lebih terkenal sebagai pengeksport kayu balak dan minyak. Sungguhpun demikian, berdasarkan jadual tersebut, kuantiti pengeksportan getah dari Sarawak menunjukkan penurunan dan peningkatan yang seimbang sehingga tahun 1940. Di samping itu, getah merupakan satu jenis tanaman jualan di mana harganya mudah dipengaruhi oleh perkembangan ekonomi semasa seperti perang dunia pertama.

Selepas tamat Perang Dunia Pertama, pelbagai usaha telah dilakukan oleh pentadbiran Brooke iaitu Charles dan Vyner Brooke untuk membangunkan semula pengeluaran getah di Sarawak. Ia termasuk penubuhan stesyen-stesyen penyelidikan serta jabatan-jabatan yang berkaitan termasuk Jabatan Pertanian dalam tahun 1924. Ini diikuti dengan penubuhan *The Board of Trade* (BOT) dan kemudian *The Exports Improvement Board* (EIB) yang bertujuan untuk memperbaiki keadaan pengeluaran komoditi-komoditi eksport utama Sarawak.

"The objective of the Board, set up in 1926, was to upgrade the quality of Sarawak's rubber exports and raise their demand and price in the world market."⁵

Di Brunei, sebahagian besar daripada jumlah eksport getah Brunei adalah dari daerah Brunei diikuti oleh Temburong, Tutong, Muara dan Belait.⁶ Brunei merupakan wilayah kedua terpenting bagi pengeksportan getah dari British Borneo seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 4.2. Berdasarkan jadual tersebut, kuantiti

serta nilai eksport getah dari Brunei terus meningkat dari tahun 1924 hingga kemelesetan ekonomi dunia dalam tahun 1929 dimana kuantiti dan nilai eksport getah telah merosot dari 2,301,625 paun bersamaan dengan \$742,999 kepada 1,980,816 paun bersamaan dengan \$377,927 dalam tahun 1930.

Seperti di Sarawak, pergantungan terhadap getah sebagai sumber eksport utama telah membawa kesan buruk kepada perkembangan ekonomi di Brunei. Oleh itu, beberapa usaha telah dilakukan untuk memulih semula tanaman getah di Brunei.

"In Brunei, the acreage devoted to rubber reached almost 15,000 acres in 1938, and through the 1920s rubber exports provided around one-half of all state revenues. The same fluctuating fortunes were evident after the 1939-45 war. The post-war years saw production and exports boom in Sarawak and North Borneo."⁷

Sementara itu, Borneo Utara merupakan pengeksport getah utama bagi British Borneo dalam jangkamasa ini. Ini dapat dilihat dalam Jadual 4.2 di mana kuantiti serta nilai eksport getah dari Borneo Utara mengalami peningkatan dan penurunan yang seimbang antara tahun 1924 hingga 1940. Dalam tahun 1928, terdapat 28 buah syarikat yang mengusahakan tanaman getah untuk dieksport di Borneo Utara.⁸ Jumlah keluasan penanaman getah juga turut bertambah iaitu dari 20,000 ekar dalam tahun 1910 kepada 118,000 ekar dalam tahun 1930.

Dengan itu, getah menguasai sebahagian besar daripada kawasan penanaman di Borneo Utara iaitu seluas 90,491 ekar diikuti oleh

padi basah seluas 69,060 ekar dan kelapa seluas 38,526 ekar. Keadaan ini juga membawa kepada peningkatan dalam nilai eksport getah dari Borneo Utara ke pasaran antarabangsa termasuk ke Singapura, England, New York, Merseilles, Hamburg, Amsterdam, Japan, Hong Kong, Jolo dan Australia.

"As regards rubber, our records show that the great bulk is shipped to Singapore (49%) and the United Kingdom (43%). It is probable that a large proportion of that shipped to Singapore for sale is ultimately re-shipped to England."⁹

Seperti di Sarawak dan Brunei, kemelesetan ekonomi yang berlaku telah menyebabkan kejatuhan harga getah yang teruk serta turut mempengaruhi jumlah pengeluaran getah di Borneo Utara. Ini dapat dilihat dari segi kejatuhan nilai eksportnya yang berterusan.

"However, the world depression of the early 1930s, coupled with exhaustion of economically viable mineral deposits and a declining oilfield, further limited expenditure on communications and social services. In a series of drastic economy measures, government expenditure was reduced from \$7.1 million in 1930 to \$3.6 million in 1933."¹⁰

Sebagai langkah untuk mengatasi masalah tersebut, pelbagai rancangan pengawalan telah dilaksanakan. Menjelang lewat 1930an, pasaran bagi tanaman getah telah mula meningkat semula walaupun mutu getah yang ditanam semakin menurun. Walau bagaimanapun, jika dibandingkan dengan jenis tanaman yang lain seperti kelapa, sagu dan tembakau, getah masih merupakan yang tertinggi dari segi jumlah keluasan tanamannya. Misalnya dalam tahun 1931, jumlah ekar kawasan penanaman getah di Borneo Utara adalah kira-kira 117,080 ekar jika dibandingkan dengan kelapa iaitu kira-kira

51,139 ekar, sago seluas 13,862 ekar dan tembakau yang hanya tinggal 628 ekar.¹¹ Selepas tamat zaman kemelesetan ekonomi dunia, hasil pertanian dan sumber hutan seperti kayu balak terus memberi sumbangan yang tinggi ke atas jumlah eksport British Borneo.

Oleh itu pada keseluruhannya, untuk mempertingkatkan perdagangannya, British Borneo tidak boleh bergantung kepada satu-satu jenis tanaman jualan sahaja untuk dieksport ke pasaran antarabangsa. Ini disebabkan jenis tanaman jualan seperti getah amat bergantung kepada perkembangan ekonomi dunia yang boleh mempengaruhi harganya. Dalam masa yang sama, British Borneo perlu mempelbagaikan tanaman jualannya di samping mempertingkatkan lagi pengeksportan komoditi-komoditi lain termasuk kayu balak dan minyak ke pasaran antarabangsa.

4.2.2.ii Kayu Balak

Selain daripada getah, kayu balak merupakan salah satu komoditi eksport utama dari British Borneo dalam jangkamasa ini. Walaupun kayu balak telah mula dieksport dalam jangkamasa yang lalu, tetapi nilai eksport komoditi tersebut pada ketika itu masih rendah. Dalam jangkamasa ini, sebahagian besar daripada eksport kayu balak dari British Borneo adalah dari Borneo Utara seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 4.3, sementara wilayah lain seperti Sarawak juga turut mengeksport kayu balak dalam kuantiti yang lebih kecil. Perkembangan pesat pengeksploitan kayu balak di bahagian pantai timur Borneo Utara menjadikan ia sebagai komoditi eksport yang kedua penting serta menyumbangkan pendapatan yang tinggi bagi wilayah tersebut sehingga menjelang Perang Dunia Kedua.

"In 1930, timber exports had expanded to 3,524,452 cu. ft. valued at \$2.5 million and by 1937 reached the record figure of 6,272,011 cu. ft.-with Sandakan emerging as one of the greatest timber exporting ports of the world. However, the deteriorating world economic situation soon restricted shipments to Europe, one of the main markets, and by 1940 exports had fallen to 4,910,028 cu. ft. valued at \$2.2 million."¹²

Pada keseluruhannya, kayu balak yang dieksport adalah terbahagi kepada dua jenis iaitu pertama, kayu balak yang belum diproses dan kedua, kayu balak yang telah diproses dan dieksport dalam bentuk papan lapis. Kayu balak jenis belian merupakan jenis kayu balak yang bermutu serta mendapat permintaan yang tinggi di pasaran antarabangsa. Hampir 60 peratus daripada eksport kayu balak dari British Borneo terutama dari Borneo Utara dieksport ke Hong Kong, manakala bakinya ke negara-negara lain termasuk Jepun, Australia dan Amerika Syarikat.

Di Sarawak, industri kayu balak tidak sepenting di Borneo Utara. Sekitar lewat tahun 1930an, terdapat sebanyak 14 buah kilang pemprosesan kayu balak di Sarawak yang bertumpu di Sungai Rejang. Dalam tahun 1940, jumlah tersebut telah bertambah kepada 16 buah kilang kesemuanya dan ia hanya merupakan kilang-kilang bersaiz kecil sahaja.¹³ Sehingga menjelang Perang Dunia Kedua, sebahagian besar daripada industri pembalakan di Sarawak dimonopoli oleh golongan pemodal Cina¹⁴ manakala selebihnya dimiliki oleh golongan pemodal barat dan penduduk pribumi. Selain daripada dimonopoli oleh golongan pemodal Cina, terdapat juga penglibatan dari golongan pemodal barat melalui syarikat *The Vamco Timber Company*.

Jadual 4.3: Kuantiti Eksport Kayu balak Dari British Borneo, 1924-1940 (tan)

Tahun	Kuantiti Eksport (tan)	
	Sarawak	Borneo Utara
1924	t.d	2,373,109
1925	t.d	2,998,489
1926	t.d	2,513,860
1927	t.d	t.d
1928	t.d	3,033,294
1929	27,185.00	3,497,539
1930	24,827.00	3,525,452
1931	14,482.00	4,524,651
1932	t.d	4,241,041
1933	t.d	t.d
1934	13,041.00	t.d
1935	16,501.00	4,771,676
1936	15,044.00	5,794,685
1937	16,417.00	6,272,011
1938	20,116.50	4,668,230*
1939	t.d	5,419,866
1940	19,601.90	4,910,029

t.d= tiada data

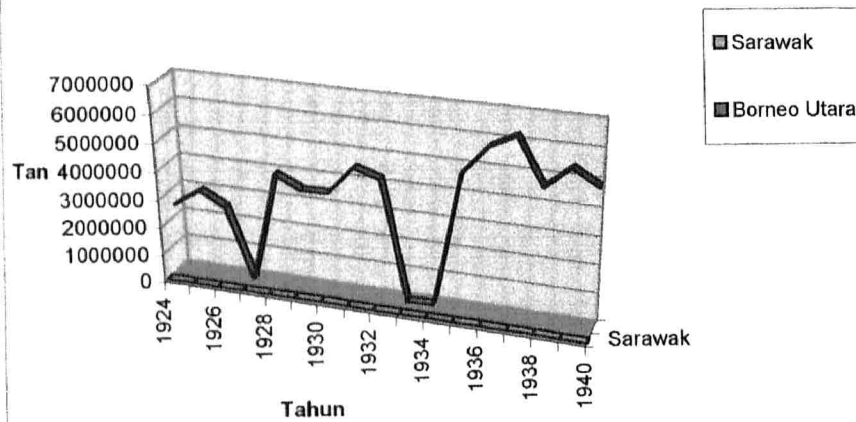
Nota: 1 tan = 50 c.f (cubic feet)

*jumlah tersebut termasuk jumlah kayu balak sebanyak 5,615 isipadu yang diusahakan oleh syarikat Noenoekan Timber and Trading Co., Ltd di Pulau Sebatik yang bersempadan dengan Kalimantan, Indonesia.

Disusun dari pelbagai Sumber:

1. CO 531/21: **State of North Borneo, Administration Report, 1927**, Jesselton, Govt. Printing Office, BNB, 1928, hal.9
2. Pink File (Sabah): **Administration Report, 1931**, Jesselton, Govt. Printing Office, BNB, 1932, hal.11
3. **British Borneo (Sarawak, Brunei, Labuan, British North Borneo), Resources**, Inter-Service Topographical Department, December, 1944, hal.28 dan 35.

Graf 4.2: Kuantiti Eksport Kayu balak Dari British Borneo, 1924-1940
(Tan)



"Originally a sawmill was set up at Merapok, but finding the location unsuitable, it was relocated to Sungai Kayengeran, and finally to Tagal. The Company produced Sawn Timber for export."¹⁵

Sementara itu, di Borneo Utara, dua buah syarikat pemodal barat yang bertanggungjawab mengendalikan industri pembalakan di wilayah tersebut adalah *The British Borneo Timber Company (BBTC)* dan *The North Borneo Trading Company (NBTC)*. Kedua-dua buah syarikat tersebut telah membuat pelbagai perancangan untuk memajukan industri pembalakan di Borneo Utara. Sehingga menjelang Perang Dunia Kedua, pengeksploitan kayu balak di Borneo Utara dimonopoli oleh syarikat BBTC.

"Since 1920 this company had enjoyed, subject to the pre-existing rights to established cutters, the sole right to cut timber on state lands. Concerns which had not already obtained concession areas were compelled to work as sub-licensees. The largest independent competitors were the North Borneo Trading Company and Messrs. Shing Kee Company; there were other smaller firms."¹⁶

Dalam tahun 1940, syarikat tersebut telah terlibat dalam memproses dan menghasilkan barang-barang pembuatan dari kayu balak termasuk kotak, *momi chests* dan *tea chest battens*. Selain daripada terlibat secara langsung dalam industri pembalakan, syarikat tersebut juga terlibat dalam pembinaan bot-bot dan *slipway* di kawasan pelabuhan.¹⁷ Selain daripada dua buah syarikat utama tersebut terdapat juga syarikat-syarikat pembalakan lain yang terlibat dalam pengeksportan kayu balak termasuk Syarikat Shing Kee dan Tawau Rubber Estet.

Selain daripada memberi tumpuan ke atas pengeksportan hasil hutan seperti kayu balak, penemuan minyak

secara besar-besaran di British Borneo terutama di Brunei pada awal tahun 1930an telah menjadikan ia sebagai sumber eksport utama bagi British Borneo dalam jangkamasa ini seperti yang akan dibincangkan seterusnya.

4.2.2.iii Minyak

Minyak merupakan salah satu komoditi eksport utama British Borneo dalam jangkamasa ini terutama dari Sarawak dan Brunei. Dalam jangkamasa ini terdapat tiga buah syarikat minyak yang beroperasi di British Borneo iaitu syarikat *The Shell Company* yang beribu pejabat di Seria, Brunei, syarikat S.O.L. yang beribu pejabat di Miri, Sarawak dan syarikat *The British Malayan Petroleum Company Ltd.* (BMPC) yang beribu pejabat di Seria.¹⁸

Pengeksploitan minyak di Sarawak bermula sejak pemerintahan Charles Brooke dan diteruskan oleh penggantinya Rajah Vyner Brooke dalam tahun 1920an. Potensi Sarawak sebagai negeri pengeluar minyak bermula apabila telaga minyak di Miri mula dieksploitasi dengan giatnya dalam tahun 1926. Sejak itu, pengeluaran minyak Sarawak telah mencapai sebanyak 2,000 tan sehari.¹⁹ Peningkatan dalam jumlah pengeluaran minyak tersebut berterusan sehingga mencapai jumlah pengeluaran yang paling tinggi dalam tahun 1929 iaitu sebanyak 5,552,117 tong dengan jumlah royalti sebanyak \$791,148 seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 4.4 tersebut.

Sungguhpun demikian, jumlah pengeluaran minyak dari Sarawak semakin berkurangan sejak tahun 1930. Misalnya dalam

Jadual 4.4: Jumlah Tong serta Royalti Eksport Minyak Mentah British Borneo, 1924-1941 (\$ Straits Dollar)

Tahun	Kuantiti (tong)		Nilai Royalti (\$ juta)	
	Sarawak	Brunel	Sarawak	Brunel
1924	4,424,646	t.d	612,554.81	t.d
1925	4,520,296	t.d	612,554.81	t.d
1926	5,248,439	t.d	718,956.59	t.d
1927	5,236,602	t.d	710,045.66	t.d
1928	5,506,568	t.d	756,506.09	t.d
1929	5,552,117	2,900	791,148.48	t.d
1930	5,114,182	25,500	737,597.27	t.d
1931	3,891,027	109,700	557,565.82	13,756.71
1932	2,540,460	1,180,200	359,236.83	135,635.10
1933	2,441,677	1,944,400	344,249.94	233,754.52
1934	2,085,279	2,598,500	297,903.02	332,864.80
1935	1,902,853	3,124,200	272,836.09	394,613.19
1936	1,668,390	3,099,800	238,341.45	399,929.54
1937	1,574,204	5,000,400	224,886.34	487,335.90
1938	1,498,901	5,000,400	214,128.74	503,803.39
1939	1,223,917	5,532,200	174,845.20	664,791.60
1940	1,094,022	6,267,300	156,288.85	749,848.63

t.d=tiada data

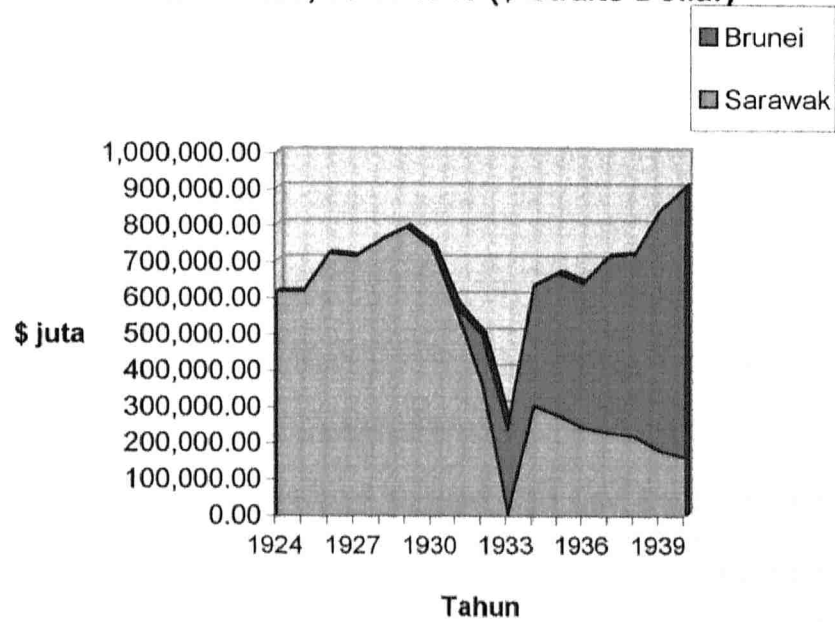
Disusun dari pelbagai sumber:

F.O. Roe, **British Territories in Borneo, Report of the Geological Survey Department for the Year 1949**, Government Printing Office, Kuching, 1950, hal.40.

Ooi Keat Gin, **On Free Trade and Native Interests, The Brooke and The Economic Development of Sarawak, 1841-1941**, K. Lumpur, Oxford University Press, 1997, hal.141

Annual Report Brunei, 1928, 1931, 1934- 1938

**Graf 4.3: Jumlah Royalti Minyak Mentah
British Borneo, 1924-1940 (\$ Straits Dollar)**



tahun 1931 jumlah pengeluaran minyak dari Sarawak telah merosot daripada tahun sebelumnya iaitu kepada 3,891,027 tong dan terus merosot lagi dalam tahun berikutnya kepada 2,441,677 tong. Begitu juga dari segi jumlah penerimaan royalti yang turut menunjukkan kemerosotan sejak kemelesetan ekonomi seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 4.4 tersebut.

Walaupun jumlah pengeluaran minyak Sarawak mengalami kemerosotan sejak tahun 1930, dengan penemuan kawasan pengeluaran minyak terbaru di beberapa daerah di Brunei, wilayah British Borneo terus menjadi pengeksport minyak mentah utama di pasaran antarabangsa.

"In the meantime prospecting had been proceeding along the coastal strip between the Belait and Tutong Rivers, and in 1929 oil was struck at Seria, about 10 miles north-east of Kuala Belait. It soon became apparent that an oilfield of commercial value had been discovered, and the next two years was spent in investigation the extent of the field and developing it for production."²⁰

Brunei telah mula mengeksport minyak mentahnya dalam tahun 1926 yang bernilai \$45,206 dengan jumlah pengeluaran sebanyak 71,579 tong.²¹ Nilai eksport komoditi tersebut telah meningkat kepada \$68,117 dalam tahun 1928 sebelum merosot kepada \$28,864 dalam tahun 1931 akibat penutupan kawasan perlombongan di Tutong dalam tahun tersebut. Sungguhpun demikian, dengan penemuan telaga minyak baru di Seria dalam tahun 1932, jumlah eksport minyak dari Brunei telah meningkat dengan

mendadaknya kepada \$1,067,799 dalam tahun tersebut. Sejak itu, jumlah penerimaan royalti juga turut meningkat dari \$13,756.71 dalam tahun 1931 kepada \$749,848.60 dalam tahun 1940. Di samping itu, nilai eksport minyak mentah dari Brunei terus meningkat tiga kali ganda sehingga melebihi Sarawak sehingga menjelang Perang Dunia Kedua dalam tahun 1940.

Kawasan perlombongan minyak di Seria telah mula dimajukan sejurus selepas berakhirnya zaman kemelesetan ekonomi dunia dalam tahun 1930. Masalah kewangan merupakan antara sebab utama yang menyebabkan kelewatan dalam usaha untuk mengeksploitasi kawasan-kawasan perlombongan minyak di Brunei. Dengan penemuan minyak tersebut, ia telah menjadi penyumbang utama dalam pendapatan Brunei dan mula mengambil peranan jenis komoditi eksport lain seperti getah untuk muncul sebagai komoditi eksport utama.

Ketidakstabilan harga getah sejak tahun 1927 hingga kemelesetan ekonomi dunia telah memberi kesan kepada jumlah keseluruhan pendapatan Brunei. Oleh itu, dengan penemuan sumber galian tersebut, ia telah menjadi penyelamat kepada pembangunan ekonomi Brunei dan berperanan sebagai penyumbang utama dalam pendapatan negara. Sungguhpun Brunei semakin berkembang sebagai sebuah negara pengeksport minyak dalam jangkamasa ini, ia terpaksa bergantung kepada Sarawak dalam usaha untuk memproses minyak tersebut. Oleh itu, dalam tahun 1932, saluran paip sepanjang

32 batu bagi menghubungkan Brunei dengan Sarawak telah dibina bagi menyalurkan minyak ke kawasan pemprosesan minyak di Lutong, seperti yang dapat dilihat dalam Peta 4.1.²² Selain daripada minyak, Brunei juga berpotensi untuk menghasilkan gas asli untuk dieksport ke pasaran antarabangsa. Dalam tahun 1933, saluran gas pertama telah dibina di Brunei untuk memenuhi permintaan pasaran antarabangsa.

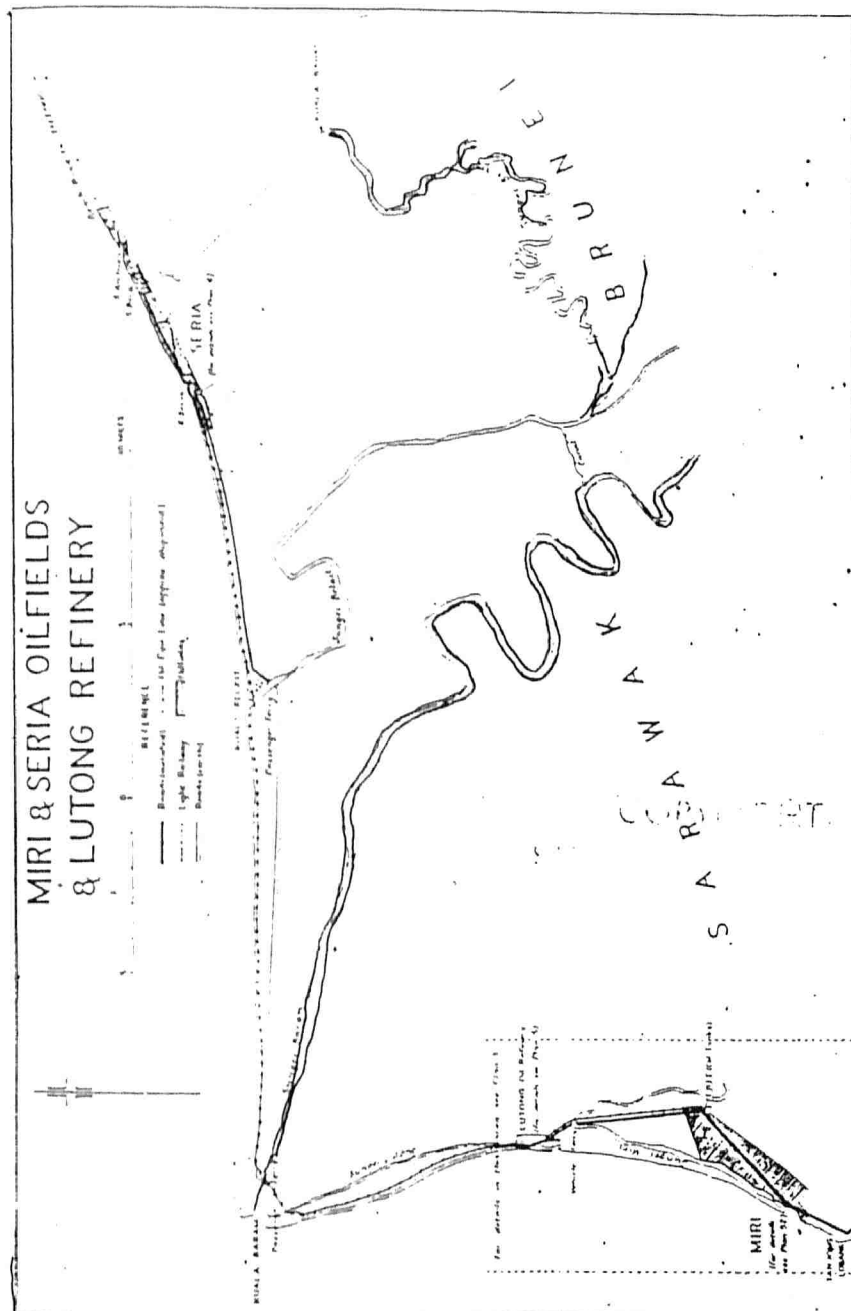
"371,591 tons of crude oil and 792,453,863 cubic feet of gas were exported in 1934 as compared with 276,845 tons and 66,766,726 cubic feet in 1933. Exploration work continued throughout the year. The amount of oil produced has steadily increased and royalties amounting to about \$287,000 were received during the year. This represents about 44% of the total revenue of the state."²³

Dalam tahun 1935, terdapat 36 buah telaga minyak di Seria. Jumlah telaga minyak ini kemudiannya bertambah kepada 53 buah dalam tahun 1936 dan dalam tahun 1938 terdapat 111 buah telaga minyak di Seria.²⁴ Dengan penemuan minyak secara besar-besaran di Brunei ini, sumber galian tersebut menjadi komoditi eksport utama bagi British Borneo sementara sumber galian lain seperti arang batu semakin merosot dari segi jumlah pengeluarannya dalam jangkamasa ini.

4.2.2.iv Arang Batu

Pada keseluruhannya dalam jangkamasa ini, jumlah eksport arang batu dari British Borneo semakin merosot akibat kemerosotan dalam pengeluaran sumber galian tersebut. Misalnya, Sarawak yang merupakan pengeksport utama arang batu dalam

Peta 4.1: Saluran Paip yang dibina Dari Kawasan Perlombongan Minyak di Brunei ke Pusat Pemprosesan di Lutong, Sarawak



Sumber: **Resources, British Borneo (Sarawak, Brunei, Labuan, British North Borneo, Inter-Service Topographical Department, December 1944.**

jangkamasa yang lalu telah mengalami kemerosotan yang teruk dari segi nilai eksport komoditi tersebut dalam jangkamasa ini iaitu dari 64,139 tan dalam tahun 1925 kepada 20,595 tan dalam tahun 1931. Dengan penurunan tersebut, nilai eksport keseluruhan bagi Sarawak juga turut mengalami penurunan dari \$641,390 kepada \$20,595 iaitu penurunan sebanyak \$620,795.

Salah satu sebab yang membawa kepada kemerosotan dalam permintaan terhadap arang batu termasuklah disebabkan pengendaliannya yang tidak memuaskan. Misalnya di Borneo Utara, pengeluaran galian tersebut yang pernah mencapai 70,000 tan setahun pada awal abad ke 20 semakin merosot kepada 3,000 tan setahun dalam jangkamasa ini.²⁵ Keadaan ini telah menyebabkan pengendalian arang batu tersebut telah diambil alih oleh sebuah syarikat persendirian iaitu CHCC. Langkah tersebut adalah penting untuk menyelamatkan pengeluaran arang batu tersebut supaya dapat muncul semula sebagai komoditi eksport utama bagi British Borneo. Di samping itu, kejatuhan yang teruk dalam jumlah pengeksportan arang batu telah memberi kesan ke atas sektor-sektor yang berkaitan termasuk sektor perkapalan di British Borneo.

"Between 1926 and 1930 the value of the company's coal exports fell by nearly half. The onset of the Great Depression caused operations to come to a complete standstill, never to be started again"²⁶

Dalam masa yang sama, perkembangan pesat perkapalan wap turut memberi kesan ke atas perkembangan sumber bahan api yang lain iaitu minyak. Selain daripada arang batu, minyak

juga mula digunakan sebagai bahan api untuk menggerakkan sesebuah kapal wap. Perkembangan pesat perkapalan wap dalam jangkamasa ini akan menjadi topik perbincangan seterusnya dalam bab ini.

4.3 Perkembangan Perkapalan Antarabangsa di British Borneo

Antara tahun 1924 hingga 1938, aktiviti perkapalan di British Borneo yang terdiri dari dua kategori utama iaitu Perkapalan Saudagar dan Kapal Milik Kerajaan terus berkembang dalam jangkamasa ini. Permintaan yang tinggi terhadap komoditi-komoditi utama dari British Borneo sebelum Perang Dunia Kedua terutama minyak mentah dan kayu balak telah mempengaruhi jenis dan saiz kapal yang singgah di pelabuhan-pelabuhan utamanya. Pengeksportan minyak mentah ke Eropah yang semakin kerap telah menyebabkan lebih banyak kapal-kapal tangki berlabuh di pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo seperti Pelabuhan Miri, Brunei dan Kuala Belait. Manakala permintaan yang tinggi terhadap kayu balak, getah dan *cutch* pula telah menyebabkan pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo iaitu Pelabuhan Victoria, Sandakan, Jesselton dan Tawau turut disinggahi oleh kapal-kapal wap bersaiz besar atau *sea-going ships*.

Perkembangan pesat aktiviti perkapalan di British Borneo dapat dilihat dalam Jadual 4.5. Kategori pertama terdiri daripada kapal-kapal yang mengendalikan perdagangan antara Pelabuhan Kuching di Sarawak dengan Pelabuhan Brunei dan Kuala Belait di Brunei dan Pelabuhan Singapura iaitu di bawah *The Sarawak Steamship Co*. Selain daripada hubungan perdagangan dan perkapalan dengan

Singapura, syarikat perkapalan tersebut juga mengendalikan hubungan perkapalan pesisir dengan pelabuhan-pelabuhan muara sungai di Sarawak.²⁷

Selain daripada syarikat perkapalan di atas, terdapat sebuah syarikat perkapalan lagi yang beroperasi dari pelabuhan-pelabuhan Borneo Utara iaitu Syarikat *The Sabah Steamship Co.* Dalam jangkamasa ini, syarikat perkapalan tersebut mempunyai hubungan perkapalan sehingga ke bahagian pantai timur laut British Borneo yang meliputi pelabuhan-pelabuhan di selatan Kepulauan Filipina seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 4.5.²⁸ Dalam kategori ini, kapal-kapal wap bersaiz kecil seperti kapal *Kinabalu*, *Kalamantan* dan *Klias* mengendalikan perdagangan dan perkapalan pesisir antara pelabuhan-pelabuhan di Borneo Utara dengan pelabuhan-pelabuhan di pesisir pantai barat dan pantai timur Kepulauan Filipina.²⁹ Walau bagaimanapun, aktiviti perkapalan tersebut tidak mendapat sambutan terutama di bahagian pantai barat dan selatan Kepulauan Filipina sejak tahun 1936.

Kategori ketiga pula ialah aktiviti perkapalan yang dikendalikan setiap minggu oleh syarikat perkapalan *The Straits Steamship Co. Ltd.* dari pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo ke Pelabuhan Singapura termasuk Pelabuhan Kuching di Sarawak dan Pelabuhan Sandakan di Borneo Utara. Antara kapal-kapal yang terlibat dalam lalulan perkapalan ini ialah kapal *Kajang*, *Darvel* dan *Marudu*. Kayu balak dan papan lapis merupakan antara komoditi utama yang dibawa oleh kapal-kapal tersebut ke Pelabuhan Singapura. Kategori ketiga pula adalah *Indo-china Steam Navigation Co.Ltd.*

Jadual 4.5: Perkhidmatan Perkapalan di British Borneo

Syarikat Perkapalan	Masa pelayaran	Pelabuhan asal	Destinasi
The Sarawak Steamship Company (SSCo)	Sekali dalam tiga masa minggu	Sarawak	Brunei, Kuala Belait, Singapura
The Sabah Steamship Co.	Setiap dua minggu	Borneo Utara	Selatan Kepulauan Filipina
The Straits Steamship Co.	Setiap minggu	Borneo Utara	Brunei, Labuan, Miri, Kuching, Singapura
The Indo-China Steam Navigation Co.	Setiap masa	Borneo Utara	Hong Kong dan Sandakan
The Koninklijke Paketvaart Maatschappij	Setiap dua minggu	Dutch East Indies	Tawau
The Osaka Shosen Kaisha	Setiap bulan	Jepun	Tawau dan Jawa
British Merchant Ships	Setiap masa	Britain	Sandakan, Tawau dan Shanghai
Japanese Merchant Ships	Setiap bulan	Japan	Sandakan
Chinese Merchant Ships	Setiap bulan	China	Sandakan dan Tawau

Nota: Perkhidmatan yang disediakan oleh syarikat-syarikat perkapalan di atas tertakluk kepada sebarang perubahan termasuk penamatan perkhidmatan antara pelabuhan-pelabuhan tertentu.

Sumber: C.O 531/24: **Administration Report, State of North, Borneo, 1932**, Jesselton, Government Printing Office, 1933, hal.13-14.

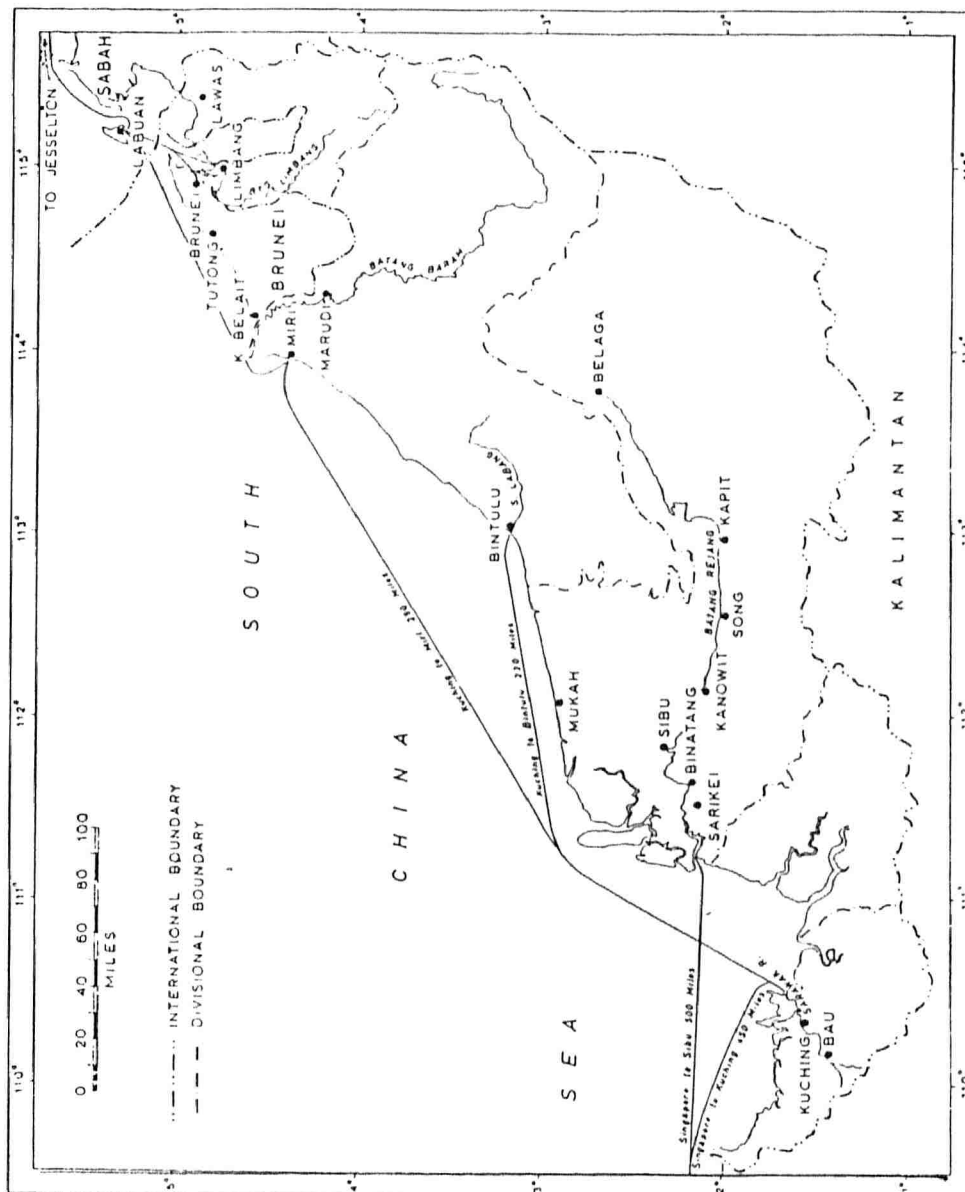
Dalam kategori ini kapal-kapal s.s *Mau Sang* dan s.s *Hin Sang* mengendalikan aktiviti perkapalan secara rutin ke Pelabuhan Hong Kong.³⁰ Kayu balak mentah dan papan lapis adalah eksport utama ke Pelabuhan Hong Kong. Kategori yang keempat pula ialah aktiviti perkapalan yang dikendalikan oleh *The Eastern & Australian Steamship Co. Ltd.* yang turut membawa bekalan kayu balak dan papan lapis dalam laluan perkapalannya melalui pelabuhan-pelabuhan di Australia dan Jepun.

Dalam masa yang sama, syarikat perkapalan Sarawak semakin berkembang dengan pesatnya dalam jangkamasa ini. Perkembangan pesat syarikat tersebut telah memberi saingan kepada syarikat perkapalan SSSCo. yang berpusat di Singapura. Untuk memastikan aktiviti perkapalan di British Borneo terutama aktiviti perkapalan pesisir pantai antara pelabuhan-pelabuhan di British Borneo iaitu di Sarawak dan Brunei dapat berkembang dengan pesatnya, maka terdapat cadangan supaya syarikat perkapalan SSSCo. mengambil alih syarikat pentadbiran syarikat perkapalan Sarawak tersebut. Selepas berakhir kemelesetan ekonomi pertama, pengambilalihan tersebut telah berjaya dilaksanakan dalam tahun 1931 dengan bayaran sebanyak \$300,000.00.³¹ Dalam masa yang sama, syarikat perkapalan SSSCo. juga turut memperluaskan perkhidmatan perkapalannya ke Borneo Utara seperti yang dapat dilihat dalam Peta 4.2.

"With greater co-ordination of operations between the company and its subsidiaries-the SSSCo and the Sabah Steamship Company-a more efficient and reliable system of coastal and upriver communication was effected on the north-western Bornean coast."³²

Dan kategori terakhir sekali ialah aktiviti perkapalan yang

Peta 4.2: Perkhidmatan Perkapalan British Borneo, 1931



Sumber: K.G. Tregonning, **Home Port Singapore: A History of the Straits Steamship Company Limited**, Singapore, Oxford University Press, 1967, hal.122.

dikendalikan oleh syarikat perkapalan *The Columbia Pacific Shipping Co.* Kapal-kapal dalam kategori ini seperti kapal s.s *Gray's Harbour* turut membawa kargo yang terdiri daripada kayu balak dari pelabuhan di Borneo utara ke Pelabuhan Tacoma. Selain daripada itu, sebuah syarikat perkapalan lain seperti *The Asiatic Petroleum Co. (S.S) Ltd.* pula telah menghantar tiga buah kapal tangki minyaknya iaitu *Cerion*, *Milo* dan *Poseidon* ke Borneo Utara untuk mengangkut komoditi seperti kerosin dan benzin ke Eropah.³³

Pada keseluruhannya, sebahagian besar kapal-kapal wap yang singgah di pelabuhan-pelabuhan di British Borneo adalah milik British. Tiga buah kapal miliknya iaitu *Marudu* dan *Darvel* sepanjang 260 kaki dengan jumlah berat 1,900 tan dan *Mausang* sepanjang 330 kaki dengan jumlah berat kira-kira 3,370 tan adalah antara kapal-kapal wap yang sering singgah di pelabuhan-pelabuhan utama seperti Pelabuhan Sandakan dan Pelabuhan Jesselton. Dalam tahun 1937, sejumlah 273,886 tanan kapal telah singgah di Pelabuhan Sandakan.³⁴

Selain daripada agen-agen kapal di atas, terdapat juga beberapa jenis kapal lain yang beroperasi termasuklah kapal Belanda yang dimiliki oleh *The Koninklijke Paketvaart Maatschappij Dutch Line* seberat 500 tan. Kapal tersebut beroperasi setiap bulan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Borneo Utara dengan pelabuhan-pelabuhan di Pulau Jawa, Indonesia. Di samping itu, terdapat juga kapal-kapal tangki milik kerajaan Belanda yang membawa minyak dari Pelabuhan Labuan ke Pelabuhan Jesselton dan Pelabuhan Kudat dan dari Pelabuhan-pelabuhan di Kalimantan ke Pelabuhan Sandakan. Kapal-kapal milik negara Jepun turut beroperasi

seperti kapal *Japanese O.S.K.* yang beroperasi sepanjang tahun antara pelabuhan-pelabuhan utama di Jepun dengan Pelabuhan Tawau di Borneo Utara.

Dalam tahun 1936, satu perubahan telah berlaku dalam perkembangan perkapalan wap di British Borneo. Kapal-kapal dari Afrika Selatan milik syarikat perkapalan *The South African Railways and Harbours Department's* yang terdiri daripada kapal-kapal *Aloe*, *Dalia* dan *Erica* telah mula singgah di pelabuhan-pelabuhan di British Borneo.³⁵ Kapal-kapal wap dari Afrika ini akan membawa pulang muatan yang terdiri dari kayu-kayu balak dan papan lapis untuk dibawa ke pelabuhan-pelabuhan lain di Australia dan Afrika.

4.3.1 Perkembangan Laluan Perkapalan

Pada keseluruhannya dalam jangkamasa ini, laluan perkapalan di British Borneo boleh dibahagikan kepada tiga kategori utama iaitu laluan perkapalan ke Pelabuhan Singapura, kedua, laluan perkapalan ke timur (Indochina, China dan Hong Kong) dan ketiga, laluan perkapalan ke Eropah. Ketentuan laluan-laluan perkapalan tersebut amat bergantung kepada kedudukan geografi pelabuhan-pelabuhan di British Borneo dalam jangkamasa ini. Misalnya, kedudukan Pelabuhan Kuching di Sarawak yang terletak paling barat British Borneo telah menyebabkan laluan perkapalan antara Sarawak dengan Singapura menjadi penting. Sementara Brunei yang terletak di tengah-tengah wilayah British Borneo, terus bergantung kepada Pelabuhan Victoria dan Pelabuhan Kuching untuk mengeksport hasil dagangannya ke Singapura.

Dalam masa yang sama, Pelabuhan Victoria di Labuan

bukan sahaja berkembang sebagai sebuah pelabuhan *transshipment* utama di timur tetapi turut menjadi pusat persinggahan utama kapal-kapal wap yang tiba dari pelbagai destinasi di dunia seperti yang dapat dilihat dalam Jadual 4.5. Kedudukan Labuan yang strategik serta mempunyai pelabuhan laut dalam yang dilengkapi dengan pelbagai infrastruktur pelabuhan menjadikan ia tumpuan persinggahan kapal-kapal wap dari pelbagai saiz. Di samping itu, terdapat perancangan untuk menyediakan kemudahan infrastruktur bagi membolehkan kapal-kapal tangki berlabuh di pelabuhan tersebut dalam jangka masa panjang. Selain daripada untuk memperolehi bekalan arang batu, sebahagian besar daripada kapal-kapal wap yang singgah di Pelabuhan Victoria adalah untuk mengangkut pelbagai jenis komoditi lain seperti getah dan kopra.

Sementara itu, kedudukan Pelabuhan Sandakan di bahagian timur wilayah British Borneo telah menjadikan laluan perkapalan ke bahagian Asia Timur amat penting terutama ke China, Indochina dan Hong Kong. Permintaan yang tinggi ke atas kayu balak telah menjadikan laluan perkapalan ke negara-negara tersebut semakin penting. Peranan pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo dalam mengeksport komoditi-komoditi tertentu dalam jangka masa ini akan dibincangkan seterusnya.

4.4 Pengkhususan Dalam Pengendalian Komoditi di Pelabuhan-pelabuhan Utama di British Borneo

Perkembangan perdagangan dan perkapalan antarabangsa yang semakin pesat di British Borneo telah mempengaruhi perkembangan pelabuhan-pelabuhan di kawasan tersebut. Dan yang lebih penting lagi, dalam jangka masa ini

Jadual 4.5: Jarak Antara Pelabuhan-pelabuhan di Dunia Dengan Pelabuhan Labuan (batu notika)

Neg.Asal	Ke Labuan	Neg.Asal	Ke Labuan
Amboina	1171	Panama	681
Amoy	1216	Plymouth	12,171
Balik Papan	844	Port Darwin	1718
Batavia	935	Rabaul	2409
Bombay	3166	Saigon	698
Colombo	2298	Singapore	731
Foochow	1351	Sunda Strait	948
Guam	1287	Surabaya	1079
Haiphong	1287	Tarakan	530
Hoi How	1143	Vladisvostok	2476
Hong Kong	1124	Woosung River	1685
Honolulu	5157	Yokohama	2328
Kam Ranh Bay	711		
Kobe	2130		
Manila	681		

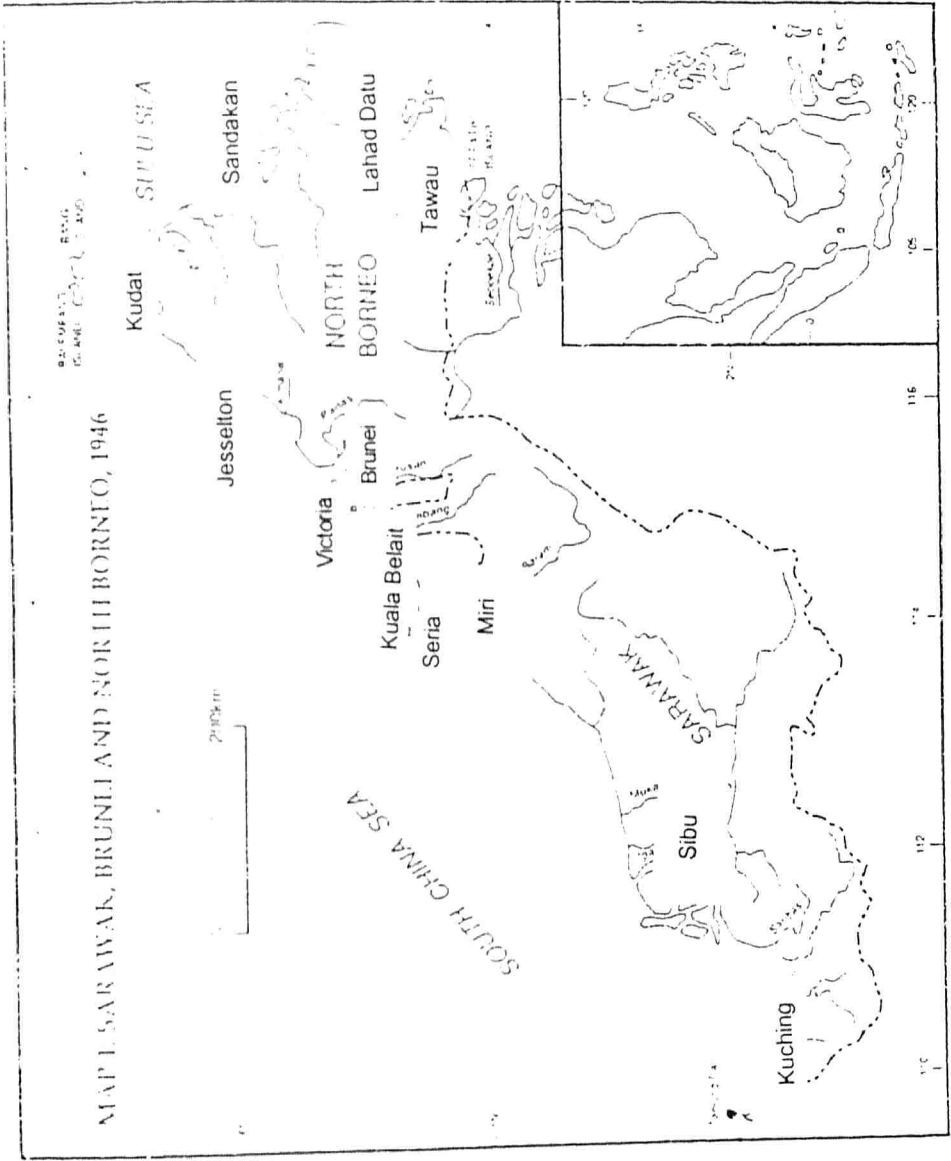
Sumber: **Coast, British Borneo (Sarawak, Brunei, Labuan, British North Borneo)**, Inter-Service Topographical Dept., December 1944, hal.1

pelabuhan-pelabuhan di British Borneo mula melakukan pengkhususan dalam pengendalian komoditi-komoditi tertentu di pelabuhan-pelabuhan utamanya. Pada keseluruhannya dalam jangkamasa ini, pelabuhan-pelabuhan di British Borneo terbahagi kepada dua kategori utama iaitu pertama pelabuhan-pelabuhan utama dan kedua ialah pelabuhan-pelabuhan kecil yang terdiri daripada pelabuhan-pelabuhan muara sungai serta pusat-pusat pengumpulan hasil dagangan.

Pengkelasan pelabuhan-pelabuhan tersebut kepada pelabuhan utama dan pelabuhan kecil dilakukan berdasarkan dari segi nilai import dan eksport yang dikendalikan serta dari segi jumlah kapal yang singgah di pelabuhan-pelabuhan tersebut terutama kapal-kapal asing dari pelabuhan-pelabuhan lain di dunia. Dalam masa yang sama, kedudukan pelabuhan-pelabuhan utama adalah lebih strategik daripada kedudukan pelabuhan-pelabuhan kecil untuk membolehkannya berkembang ke tahap antarabangsa seperti yang dapat dilihat dalam Peta 4.3.

Di antara kedua-dua kategori tersebut, peranan pelabuhan-pelabuhan utama adalah lebih penting dalam mengendalikan aktiviti import dan eksport bagi wilayah British Borneo di samping mengkhusus dalam pengendalian komoditi-komoditi tertentu di pelabuhan-pelabuhannya termasuk Pelabuhan Kuching, Pelabuhan Brunei, Pelabuhan Victoria, Pelabuhan Sandakan, Kudat dan Jesselton. Selain daripada pelabuhan-pelabuhan yang sedia ada,

Peta 4.3: Lokasi Pelabuhan-pelabuhan Utama di British Borneo



terdapat juga pelabuhan-pelabuhan yang baru dibuka dalam jangkamasa ini yang mengkhusus dalam pengendalian kargo tertentu seperti Pelabuhan Miri di Sarawak serta Pelabuhan Seria dan Kuala Belait di Brunei yang mengkhusus dalam pengeksporan minyak ke pasaran antarabangsa.

Sementara itu, Sarawak dan Borneo Utara yang mewakili sebahagian besar daripada wilayah British Borneo mempunyai jumlah pelabuhan yang banyak terutama pelabuhan-pelabuhan muara sungai serta pusat-pusat pengumpulan hasil dagangan terutama kayu balak. Ini disebabkan, kedua-dua wilayah tersebut mempunyai ciri-ciri bentuk muka bumi fizikal yang didominasi oleh ratusan sungai-sungai kecil dan besar. Sebahagian besar daripada pelabuhan-pelabuhan kecil tersebut terus bergantung kepada pelabuhan-pelabuhan utama untuk mengeksport hasil dagangan ke pasaran antarabangsa.

Oleh itu, peranan pelabuhan-pelabuhan muara sungai masih penting dalam jangkamasa ini iaitu sebagai pusat pengumpulan hasil dagangan dari kawasan pendalaman sebelum dibawa ke pelabuhan utama untuk dieksport. Di Brunei, keluasan wilayahnya yang terhad hanya membolehkan beberapa buah pelabuhan sahaja dibangunkan. Antara pelabuhan-pelabuhan yang berkembang pesat dalam jangkamasa ini termasuklah Pelabuhan Brunei dan Pelabuhan Kuala Belait.

Sementara itu, sekitar tahun 1930 an, Pelabuhan Sandakan mendahului pelabuhan-pelabuhan lain di Borneo Utara dari

segi pengendalian kargo. Misalnya, dalam tahun 1934, nilai kargo yang dikendalikan oleh pelabuhan tersebut adalah sebanyak \$15,431.32 dan nilai tersebut terus meningkat dalam tahun 1936. Ini diikuti dengan Pelabuhan Tawau yang mempunyai nilai kargo yang kedua terbanyak dikendalikan iaitu kira-kira \$8,570.57.

Selain daripada Pelabuhan Sandakan dan Tawau, dua buah pelabuhan utama lain di Borneo Utara yang turut memainkan peranan penting ialah Pelabuhan Kudat dan Pelabuhan Jesselton. Sementara pelabuhan-pelabuhan lain seperti Pelabuhan Ranau, Pensiangan, Tenom, Kuala Lama, Tambisan, Tungku, Papar, Weston dan Kinabatangan merupakan antara pelabuhan-pelabuhan kecil di mana jumlah kargo yang dikendalikan juga adalah kecil iaitu antara \$20 hingga \$1,000 setahun. Seterusnya akan dibincangkan mengenai perkembangan pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo.

4.4.1 Perkembangan Pelabuhan-pelabuhan Utama di British Borneo

4.4.1.i Pelabuhan Kuching

Di Sarawak, tumpuan pembangunan dan perkembangan pelabuhan adalah di Pelabuhan Kuching yang terus berfungsi sebagai pelabuhan import dan eksport utama bagi Sarawak, diikuti oleh Pelabuhan Sibu dan Miri. Pelabuhan-pelabuhan lain yang turut mengendalikan aktiviti perdagangan dan perkapalan di Sarawak adalah pelabuhan-pelabuhan kecil termasuklah Pelabuhan Pending, Binatang, Sarikei, Lundu, Simunjan, Lingga, Bintulu dan Baram.³⁶ Kedudukan Pelabuhan Kuching yang berhampiran dengan Pelabuhan

Singapura telah menjadikannya sebagai pusat pengumpulan hasil dagangan yang dibawa dari pelabuhan-pelabuhan lain terutama dari Pending dan Samarahan. Semua hasil hutan terutama kayu balak, sumber laut serta hasil pertanian dieksport melalui pelabuhan ini.

Dalam jangkamasa ini, Pelabuhan Kuching telahpun dilengkapi dengan infrastruktur utama pelabuhan seperti limbungan, dermaga dan gudang-gudang. Sebahagian besar daripada infrastruktur pelabuhan utama telah disediakan oleh pihak syarikat persendirian yang dimiliki oleh pemodal-pemodal barat yang mempunyai kepentingan. Antaranya termasuklah sebuah dermaga yang telah dibina khas oleh syarikat persendirian iaitu BCL³⁷ untuk memudahkan pemunggahan kayu balak ke kapal untuk dieksport. Selain daripada dermaga, syarikat tersebut juga telah membina sebuah jeti khas yang dikenali sebagai *Petrol Store Jetty* yang digunakan untuk memudahkan pengangkutan tong-tong minyak ke kapal-kapal tangki.³⁸

Di samping itu, terdapat beberapa buah dermaga tambahan yang telah dibina. Antaranya termasuklah *Main Bazaar Wharf* sepanjang 770kaki untuk kemudahan kapal-kapal seperti *Chinese schooners* untuk berlabuh di pelabuhan tersebut. Terdapat juga pembinaan sebuah dermaga iaitu *Steamship Wharf* milik syarikat perkapalan *The Sarawak S.S. Co.* di kawasan pelabuhan tersebut, jeti berbentuk "T" yang dibina untuk kemudahan pemunggahan kayu balak, *Lorna Doone Wharf* sepanjang 120 kaki dan 30 kaki lebar yang dihubungkan dengan jeti selebar 30 kaki dan sebuah limbungan iaitu *Ban Hock Wharf* yang dibina oleh pihak kerajaan sepanjang 220 kaki serta berbentuk "U" untuk memudahkan pemunggahan kayu balak dari kapal ke pelabuhan.

Sementara itu, terdapat juga pembinaan sebuah dermaga milik kerajaan iaitu *Government Workshop Wharf* yang berbentuk "L" untuk membolehkan pengangkutan berat seperti lori-lori melaluinya dengan mudah untuk memberi perkhidmatan. Berhampiran dengan dermaga tersebut pula terdapat sebuah limbungan kering iaitu *Brooke Dock* yang dibina khas untuk kerja-kerja membaiki kapal-kapal wap yang mengalami kerosakan.

"There is a fixed 10-ton steam crane close west of entrance to dry dock. Lighters can berth. Clearance is mainly by manual labour to the godowns, but lorries and hand-carts can be used. Rail ran south for 10 miles from Brooke Dock. Now only runs 7 miles to quarries and oilfield."³⁹

Selain daripada menaikkan taraf pembinaan infrastruktur di Pelabuhan Kuching, tumpuan juga telah diberi untuk membina kemudahan dan kelengkapan di Pelabuhan Sibul yang turut berperanan sebagai salah sebuah pelabuhan utama Sarawak.

4.4.1.ii Pelabuhan Sibul

Sibul merupakan sebuah pelabuhan utama yang terletak di kawasan Sungai Rejang, Sarawak serta berfungsi sebagai pusat pentadbiran bagi Bahagian Ketiga, Sarawak. Dalam jangkamasa yang lalu, peranan pelabuhan tidak begitu menonjol kerana lebih tumpuan diberikan kepada pembangunan Pelabuhan Kuching. Walau bagaimanapun, dengan pengeksploitan kayu balak secara besar-besaran di kawasan berhampiran dalam jangkamasa ini, Pelabuhan Sibul mula berkembang sebagai sebuah pelabuhan utama. Selain daripada kayu balak, komoditi eksport utama yang melalui pelabuhan tersebut ialah getah.

Dalam jangkamasa ini, pelabuhan tersebut telah dilengkapi dengan pelbagai infrastruktur utama termasuk limbungan serta pembinaan sebuah dermaga milik kerajaan iaitu *Government Wharf* yang dibina dengan menggunakan bahan binaan seperti kayu balak yang bermutu tinggi serta tahan lama. Jumlah panjang dermaga tersebut adalah 60 kaki dengan kelebaran 15 kaki.⁴⁰

Terdapat dua buah lagi dermaga yang turut dibina iaitu *Customs Wharf* yang diperbuat daripada kayu serta digunakan oleh kapal-kapal dagang Cina dan *Steamship Wharf* yang dibina dengan menggunakan bahan konkrit. Dermaga tersebut sering digunakan oleh kapal-kapal pesisir yang dimiliki oleh syarikat perkapalan *The Sarawak S.S. Co.* dalam pelayaran menuju ke Pelabuhan Singapura. Dermaga tersebut merupakan satu-satunya dermaga yang telah dibina dengan menggunakan bahan konkrit kerana penggunaannya belum meluas lagi dalam jangkamasa ini. Panjang dermaga tersebut adalah 150 kaki dengan kelebaran 30 kaki serta kedalaman 15 kaki. Terdapat sebuah lagi dermaga kecil yang turut dibina di pelabuhan tersebut sepanjang 176 kaki yang dikenali sebagai *floating wharf* yang dimiliki oleh saudagar Cina.⁴¹

4.4.1.iii Pelabuhan Brunei

Sebagai salah sebuah pelabuhan yang telah lama membangun, Pelabuhan Brunei telah mengalami pelbagai proses perkembangan dan kemerosotan sehingga penemuan sumber eksport utama iaitu minyak dan *cutch*. Selain daripada mengendalikan pengeksportan secara langsung, Pelabuhan Brunei turut mengeksport dan mengimport pelbagai jenis kargo melalui pelabuhan berhampiran

iaitu Pelabuhan Victoria di Labuan.

"External trade is effected by transshipment at Labuan; a regular service by motor vessels, such as Subok (148 tons, 96 ft.long) and Jitra (122 tons, 85 ft.long) being run in connection with services from Singapore to Labuan."⁴²

Antara infrastruktur pelabuhan yang disediakan di Pelabuhan Brunei dalam jangkamasa ini termasuklah beberapa buah dermaga seperti *Custom Wharf* dan sebuah dermaga milik *The Island Trading Syndicate Company* (ITSC) yang dibina di daerah Subok untuk memudahkan pengangkutan *cutch* ke pelabuhan.⁴³ Kepentingan pengeksportan *cutch* dari Pelabuhan Brunei jelas kelihatan apabila dalam tahun 1938, jumlah pengeluaran komoditi tersebut telah dipertingkatkan sebanyak 1/5 daripada tahap pengeluaran biasa.

Pada keseluruhannya, terdapat hampir 200 buah kapal singgah di Pelabuhan Brunei setiap tahun dengan jumlah berat tanan kapal sebanyak 250,000 tan.⁴⁴ Selain daripada mempunyai dermaga dan limbungan yang cukup panjang bagi kapal-kapal wap bersaiz besar berlabuh, pelabuhan tersebut juga dilengkapi dengan pelbagai infrastruktur lain seperti *quayage*, *slipways* dan kawasan membaiki kapal-kapal.

4.4.1.iv Pelabuhan Victoria

Sebuah lagi pelabuhan utama yang terus memainkan peranan penting di British Borneo adalah Pelabuhan Victoria. Dalam jangkamasa ini, pelabuhan tersebut telah berkembang sebagai sebuah pelabuhan *transshipment* yang penting bagi wilayah British Borneo khasnya bagi Brunei di samping berperanan sebagai sebuah pusat persinggahan kapal-kapal wap utama di timur.

"The largest ship regularly using the port were *Marudu* and *Darvel* (1900 tons, 260 ft. long) and *Kajang* (2080 tons, 280 ft. long)."⁴⁵

Seperti pelabuhan-pelabuhan utama lain di British Borneo, Pelabuhan Victoria turut dilengkapi dengan pelbagai kemudahan dan kelengkapan pelabuhan. Antaranya termasuklah sebuah dermaga iaitu *Government Wharf* sepanjang 200 kaki yang dihubungkan dengan sebuah jeti yang berbentuk "T". Di samping itu, terdapat sebuah dermaga utama yang dibina oleh sebuah syarikat persendirian iaitu syarikat *The Harrison and Crosfield*. Di dermaga ini, semua jenis kargo dipunggah terutama bagi kargo-kargo yang tiba dari pelabuhan-pelabuhan British Borneo yang lain untuk dieksport ke Pelabuhan Singapura.

"Two wharves close up harbour from Harrisons and Crosfield Wharf are known as Upper or West Coaling Wharf, and Lower or South-east Coaling Wharf. The lower wharf occasionally used by Kinabalu, Subok, Jitra, and Tung Song."⁴⁶

Selain daripada mempunyai sebuah dermaga, syarikat Harrisons juga memiliki gudang-gudang persendirian untuk menyimpan kargo. Dalam masa yang sama, pihak kerajaan turut membina gudang-gudangnya sendiri berhampiran dengan kawasan pelabuhan. Dengan pelbagai jenis infrastruktur pelabuhan yang telah dibina dalam jangkamasa ini, Pelabuhan Victoria terus menjadi pelabuhan persinggahan kapal- kapal wap dari pelbagai saiz terutama untuk memunggah arang batu di pelabuhan tersebut.

Selain daripada menjadi pusat persinggahan kapal-kapal wap, pelabuhan tersebut juga menjadi pusat perdagangan pertukaran barang atau *barter trade* yang dikendalikan antara Labuan dengan

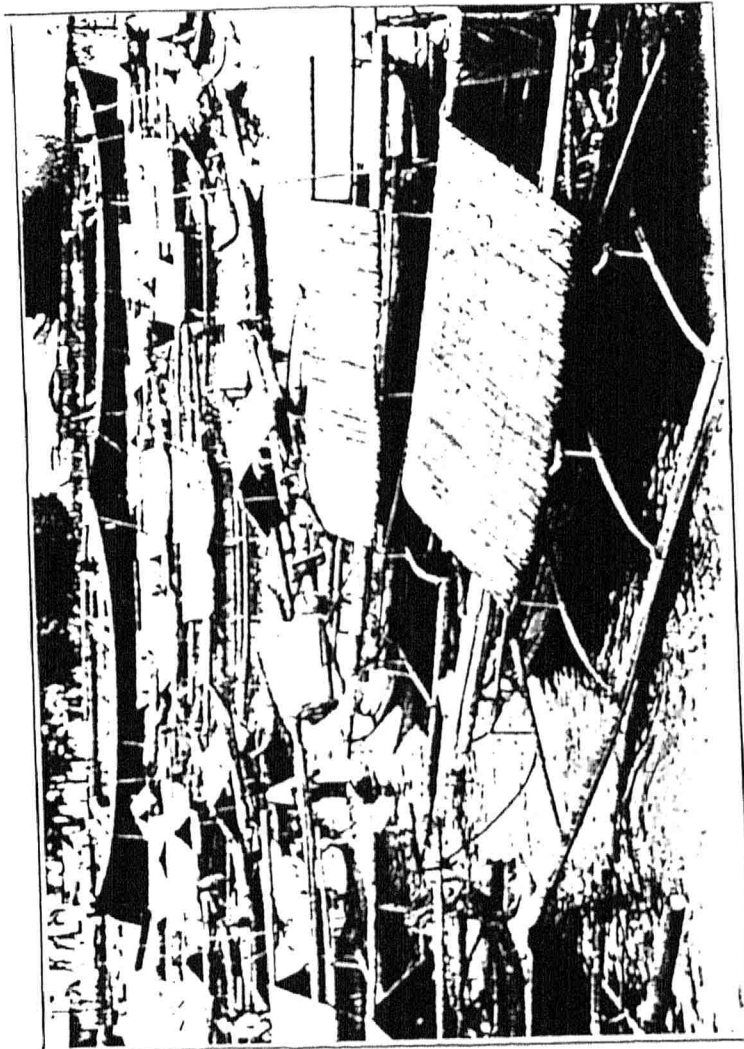
wilayah-wilayah British Borneo yang lain serta dengan kawasan-kawasan berhampiran seperti Kalimantan dan selatan Filipina. Gambar 4.1a dan 4.1b menunjukkan kesesakan yang berlaku di Pelabuhan Victoria yang dipenuhi dengan sampan-sampan dan kapal-kapal layar yang tiba dari Brunei, Borneo Utara dan Filipina. Di samping Pelabuhan Victoria, terdapat beberapa buah pelabuhan lain di Borneo Utara yang semakin berkembang dengan pesatnya seperti Pelabuhan Kudat, Jesselton dan Lahad Datu.

4.4.1.v Pelabuhan Kudat

Sebagai sebuah pelabuhan pesisir pantai pertama dibuka di Borneo Utara dalam jangkamasa yang lalu, pelabuhan ini turut mengalami perkembangan yang pesat dari segi pembinaan infrastruktur utama termasuk dermaga dan limbungan seperti yang dapat dilihat dalam Gambar 4.2. Infrastruktur-infrastruktur utama yang telah dibina ini telah membolehkan kapal-kapal wap bersaiz besar antara 260 hingga 280 kaki berlabuh di pelabuhan tersebut. Antara komoditi-komoditi eksport yang melalui pelabuhan ini termasuklah hasil-hasil pertanian seperti kopi, koko dan kopra.

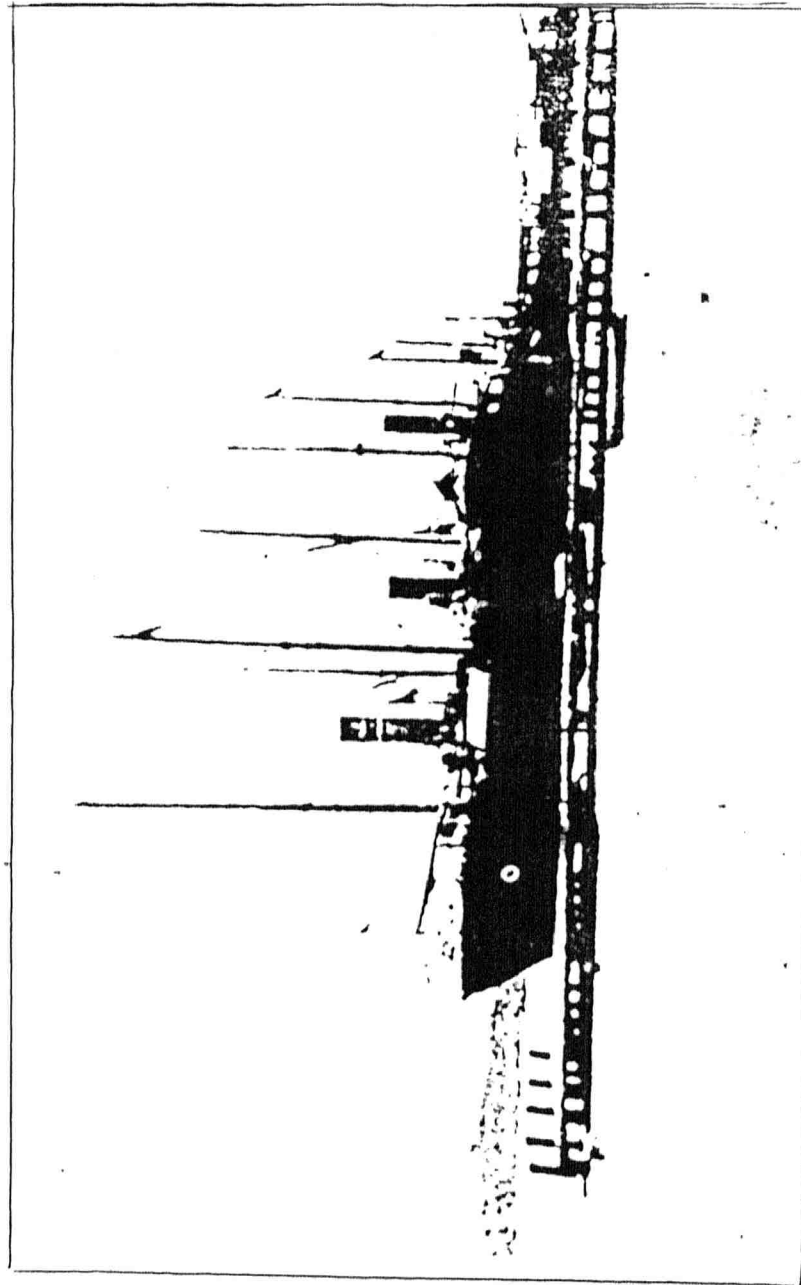
Dalam jangkamasa ini Pelabuhan Kudat terus memainkan peranan sebagai salah sebuah pelabuhan utama bagi Borneo Utara, walaupun terdapat banyak pelabuhan-pelabuhan pesisir pantai lain yang baru dibuka. Ini disebabkan kedudukan pelabuhan ini yang terlindung daripada tiupan angin monsun timur laut. Selain dilengkapi dengan infrastruktur utama pelabuhan, pelabuhan ini juga dilengkapi dengan gudang-gudang yang luas serta kemudahan membaiki kapal-kapal wap.

Gambar 4.1a: Kesesakan di Pelabuhan Victoria, 1930an



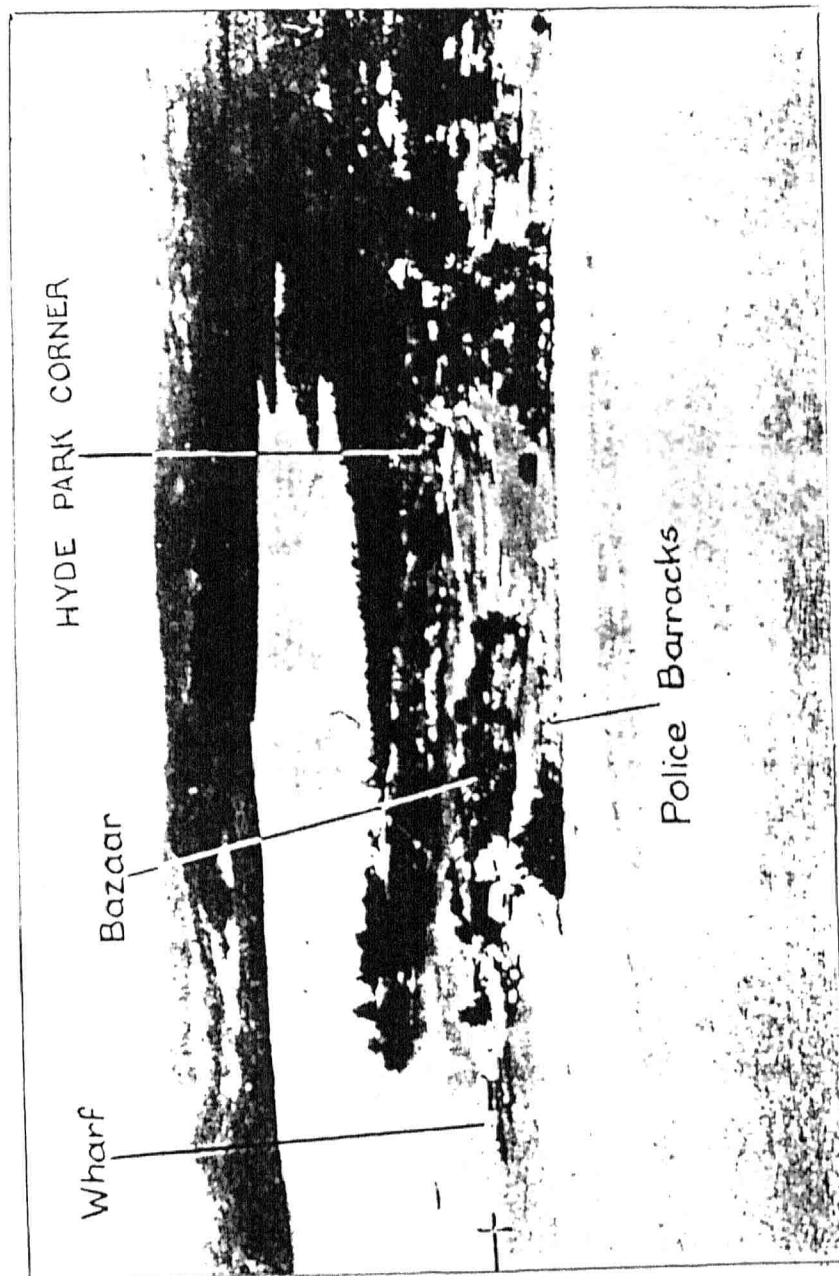
Sumber: Johan M. Padasian, **Sejarah Sabah Dalam Gambar 1881-1981**, Sabah State Government, Sabah, 1982, hal.58.

Gambar 4.1b: Kapal Wap yang Berlabuh di Pelabuhan Victoria untuk Memungkah Arang batu



Sumber: Johan M. Padasian, **Sejarah Sabah Dalam Gambar 1881-1981**, Sabah State Government, Sabah, 1982, hal.67.

Gambar 4.2: Infrastruktur Utama di Pelabuhan Kudat, 1937.



Sumber: Johan Padasian, **Sejarah Sabah Dalam Gambar 1881-1981**, Sabah State Government, Sabah, 1982, hal. 51.

4.4.1.vi Pelabuhan Jesselton

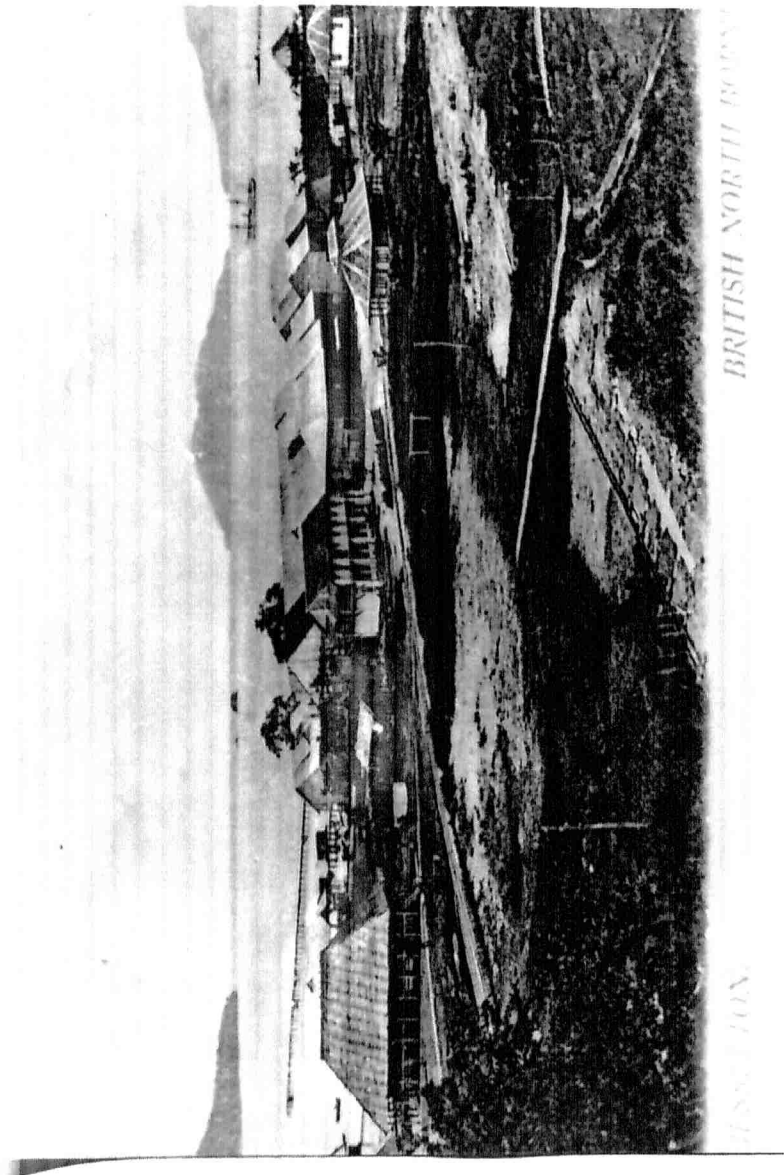
Kedudukan bandar Jesselton di bahagian selatan Teluk Gaya menjadikan ia muncul sebagai salah sebuah pelabuhan utama bagi bahagian pantai barat Borneo Utara. Dalam masa yang sama, pelabuhan ini turut menjadi pelabuhan transit bagi mengendalikan hasil dagangan dari bahagian pendalaman yang telah dikumpulkan di pelabuhan-pelabuhan kecil seperti Beaufort dan Melalap.

"Jesselton is the chief commercial town on the west coast and the transit port for the greater part of the west coast and interior. It is also the seat of government of the West Coast Residency, and the northern terminus and headquarters of the State-owned metre gauge railway."⁴⁷

Kedalaman kawasan pelabuhan ini sedalam 9 fathom (1 fathom=6 kaki), telah menjadikan ia sesuai disinggahi oleh kapal-kapal wap dari pelbagai saiz. Sebanyak dua buah kapal wap sepanjang 200 kaki dan 260 kaki boleh berlabuh di pelabuhan tersebut dalam satu masa. Perkembangan pesat Pelabuhan Jesselton telah bermula sejak tahun 1930an seperti yang dapat dilihat dalam Gambar 4.3a dan Gambar 4.3b. Berdasarkan Gambar 4.3b tersebut, beberapa kawasan pelabuhan telah diperbesarkan melalui kerja-kerja reklamasi.

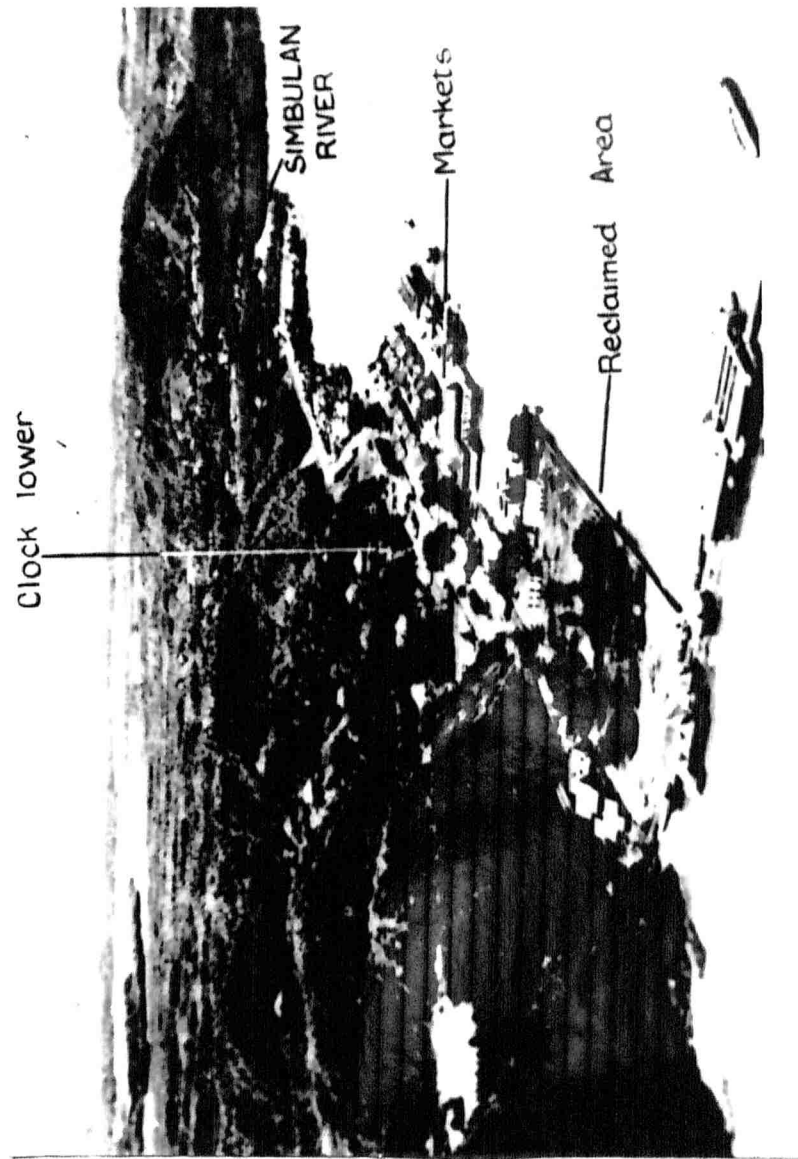
Peningkatan dalam jumlah kargo yang dibawa masuk dan keluar dari pelabuhan tersebut menyebabkan pertambahan perlu dilakukan ke atas infrastruktur pelabuhan yang sedia ada. Antaranya termasuklah pembinaan gudang-gudang tambahan di kawasan pelabuhan. Peranan pelabuhan tersebut yang semakin penting dalam jangkamasa ini menyebabkan keluasannya sering mengalami

Gambar 4.3a: Dermaga Milik Syarikat Harrison dan Crossfield di Pelabuhan Jesselton, 1930an



Sumber: Ihsan, Arkib Negeri, Kota Kinabalu, Sabah.

Gambar 4.3b: Pembangunan Pelabuhan Jesselton, 1930an



Sumber: Ihsan Arkib Negeri, Kota Kinabalu Sabah.

pertambahan.

"The erection of a godown on the existing wharf would get rid of all troubles in handling the cargo. We consider that the godown sufficient for all cargo can be erected on the existing without any extension. Cargo would then be discharged right into the godown, and this system would make for the quickest discharged but would probably involve Government in a large expenditure."⁴⁸

Selain daripada dermaga dan jeti, infrastruktur pelabuhan lain seperti gudang-gudang turut dibina. Terdapat dua buah gudang milik pihak kastam dibina untuk menempatkan kargo-kargo yang disimpan di pelabuhan. Sementara itu, perkembangan pesat Pelabuhan Jesselton telah membawa kepada pembangunan bandar Jesselton. Pada akhir tahun 1930an, pelabuhan tersebut telah dilengkapi dengan pelbagai infrastruktur sokongan termasuk jalan raya dan landasan keretapi yang dapat menghubungkan kawasan pelabuhan dengan bandar berhampiran. Dalam jangkamasa ini juga bandar Jesselton turut berfungsi sebagai ibu pejabat bagi Sistem Pengangkutan Keretapi bagi Borneo Utara.

4.4.1.vii Pelabuhan Lahad Datu

Pelabuhan Lahad Datu yang terletak di bahagian pantai timur Borneo Utara merupakan salah sebuah pelabuhan pesisir pantai yang penting bagi kawasan tersebut. Selain daripada terkenal sebagai pelabuhan pengeksport tembakau dalam jangkamasa yang lalu, pelabuhan ini juga mula memberi perhatian kepada mengeksport komoditi-komoditi lain terutama getah dan kopra. Dalam tahun 1940,

terdapat 14 buah kilang minyak kelapa yang telah dibina di kawasan Lahad Datu ini.⁴⁹

Gambar 4.4 menunjukkan Pelabuhan Lahad Datu yang dilengkapi dengan infrastruktur utama pelabuhan. Terdapat sebuah *Government Wharf* sepanjang 78 kaki dan 30 kaki lebar yang dibina daripada bahan kayu yang kukuh serta dua buah gudang yang telah dibina oleh pihak kastam. Infrastruktur lain seperti limbungan, *quay*, gudang-gudang, jeti serta kemudahan memperbaiki kapal-kapal wap juga turut dibina di kawasan pelabuhan.

4.4.1.viii Pelabuhan Tawau

Selain daripada Pelabuhan Lahad Datu, sebuah lagi pelabuhan yang mengalami perkembangan yang pesat serta terletak di bahagian pantai timur Borneo Utara adalah Pelabuhan Tawau. Kekayaan kawasan ini dengan kayu balak dan getah menjadikan ia tumpuan pengeksploitan syarikat-syarikat asing. Misalnya, syarikat Kuhara dari Jepun telah memperolehi konsesi untuk mengusahakan tanaman getah seluas 26,000 ekar di kawasan tersebut.⁵⁰

"Tawau is a port of shipment for the produce, mainly rubber, hemp, and timber, of the surrounding district; it is the headquarters of the District Officer. The Japanese had established commercial domination of the district before the war. It was a port of call for ships 250 ft. long, 14 ft. draught, 3,000 to 5,000 tons, of Koninklijke Paketvaart Mij, maintaining a fortnightly service to Tarakan and the Celebes; and ships 3,000 to 5,000 tons of Nanyo Kaiun Kabushiko Kaisha, maintaining a monthly service between Japan and Java ports."⁵¹

Gambar 4.4: Pelabuhan Lahad Datu serta Infrastruktur Utamanya



Sumber: Johan Padasian, **Sejarah Sabah Dalam Gambar 1881-1981**, Sabah State Government, Sabah, 1982, hal.

Dari segi infrastruktur pelabuhan pula, pelabuhan tersebut mempunyai sebuah dermaga yang terletak berhadapan dengan Teluk Cowie seperti yang dapat dilihat dalam Gambar 4.5. Selain daripada dermaga, terdapat juga sebuah jeti berbentuk "T" dibina sepanjang 726 kaki. Di samping itu, terdapat juga beberapa buah gudang yang telah di bina oleh pihak kastam. Berikut akan dibincangkan mengenai pelabuhan-pelabuhan yang mengkhusus dalam pengeksporan komoditi-komoditi utama di British Borneo dalam jangkamasa ini.

4.4.2 Perkembangan Pelabuhan Pengeksport Minyak di British Borneo

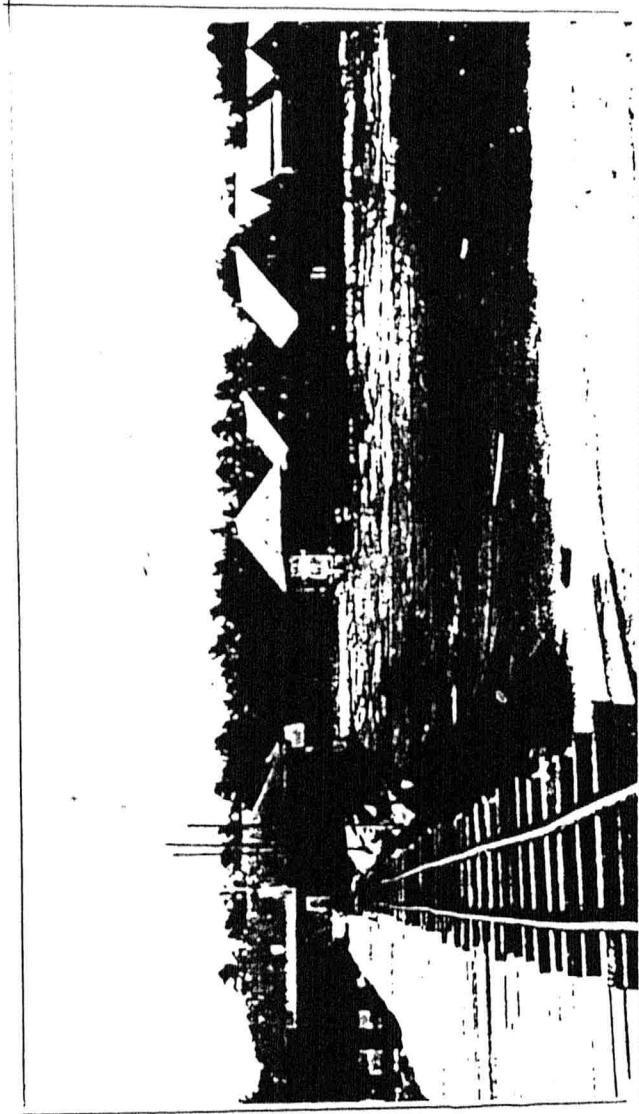
4.4.2.i Pelabuhan Miri

Penemuan minyak di Miri, Sarawak telah menjadikan bandar ini sebagai sebuah bandar pelabuhan yang mengkhusus dalam pengeksporan minyak. Kepentingan Miri sebagai sebuah pelabuhan pengeksport minyak telah menyebabkan ia terpilih menjadi pusat pentadbiran bagi syarikat SOL.

"Miri, about 13 miles southward of Tanjong Baram and near the north-eastern frontier of the State of Sarawak, is one of the principal ports of the State and owes its importance to the development of the oilfields in the neighbourhood."⁵²

Minyak mentah yang diperolehi dari Miri dihantar melalui saluran paip ke Lutong untuk diproses. Bandar Lutong yang terletak enam batu ke utara Miri merupakan pusat memproses minyak utama bagi Sarawak dan Brunei.

Gambar 4.5: Dermaga di Pelabuhan Tawau, 1930an



Sumber: Johan M. Padasian, **Sejarah Sabah Dalam Gambar, 1881-1981**, Sabah State Government, Sabah, 1982, hal.45.

"The refinery is connected by sea pipelines with the four oiling berths (with depths of from 28 to 36 ft.) about 2 1/2 miles offshore. These are used by tankers, such as *Storanger*, 9,223 tons, 485 ft. The largest tanker accommodated was one of 14,000 tons, dead weight."⁵³

Pada keseluruhannya, terdapat tiga buah dermaga yang telah dibina di pelabuhan tersebut iaitu sebuah dermaga utama atau *Main Wharf* sepanjang 383 kaki dengan keluasan 40 kaki yang dimiliki oleh syarikat minyak SOL, *Customs Wharf* iaitu sebuah dermaga yang baru dibina dengan dua buah jeti menghubunginya dan dermaga yang ketiga ialah *Marine Dept. Wharf* yang dibina berhampiran dengan *marine depot*. Selain daripada dermaga, infrastruktur lain seperti tangki-tangki minyak juga turut dibina di Lutong.

"It was a simple installation, chiefly for toping the crude. Capacity was about 1,049,000 cubic metres per year. Storage facilities consisted of a main storage tank farm and a rundown tank farm. The total number of tanks believed to have been 72 and the total capacity was about 273,000 cubic metres (this may be the capacity for the main storage tanks without the rundown tanks). The main storage tank farm consisted of 30 large tanks (numbered 1 to 30) lying to the north of the refinery. Oil was exported from the refinery through submarine pipelines leading 3 miles out to sea."⁵⁴

Sebagai pusat memproses minyak, Lutong juga menyediakan kemudahan seperti jeti-jeti bagi kapal-kapal tangki minyak berlabuh. Kapal terbesar yang pernah berlabuh dalam jangkamasa ini ialah sebuah kapal tangki seberat 14,000 *deadweight tonnage* (dwt) serta sebuah kapal kargo *Glenapp* sepanjang 485 kaki dengan jumlah berat 9,500 tan. Sementara itu, kelengkapan memperbaiki kapal juga turut disediakan di Pelabuhan Miri supaya dapat memberi perkhidmatan membaik pulih kapal yang diperlukan.

Kesemua kemudahan tersebut disediakan oleh syarikat minyak persendirian termasuk dua buah *slipway* yang boleh mengangkat kapal wap seberat 247 tan.⁵⁵

4.4.2.ii Pelabuhan Kuala Belait dan Pelabuhan Seria

Selain daripada Pelabuhan Miri di Sarawak, Pelabuhan Kuala Belait dan Pelabuhan Seria di Brunei juga turut mengkhusus dalam pengeksporan minyak mentah dari Brunei. Kedua-dua buah pelabuhan tersebut yang terletak berhampiran antara satu sama lain saling berkerjasama dalam mengendalikan pengeksporan minyak mentah bagi Brunei dan juga dari Pelabuhan Miri di Sarawak.

"Ships owned by Sarawak Oilfield Ltd., *Angas* (247 tons, 120 ft.), *Burong* (215 tons, 118 ft.), and *Tiong* (243 tons, 120 ft.), visited the port. The Straits S.S. Company ship *Auby* (636 tons, 200 ft. long) was the largest ship to enter the port."⁵⁶

Kedua-dua pelabuhan ini turut dilengkapi dengan pelbagai infrastruktur utama pelabuhan seperti dermaga dan limbungan yang telah dibina oleh syarikat persendirian dan juga pihak kerajaan. Misalnya, syarikat minyak SOL telah membina sebuah dermaga sepanjang 100 kaki dengan kelebaran 30 kaki di kawasan Pelabuhan Kuala Belait yang dilengkapi dengan dua buah jeti sepanjang 60 kaki. Di Seria pula syarikat minyak persendirian tersebut juga telah membina lima buah jeti yang mempunyai jumlah panjang antara 750 kaki hingga 825 kaki bagi memudahkan lagi pemunggahan tong-tong minyak dari kapal ke kawasan pelabuhan.

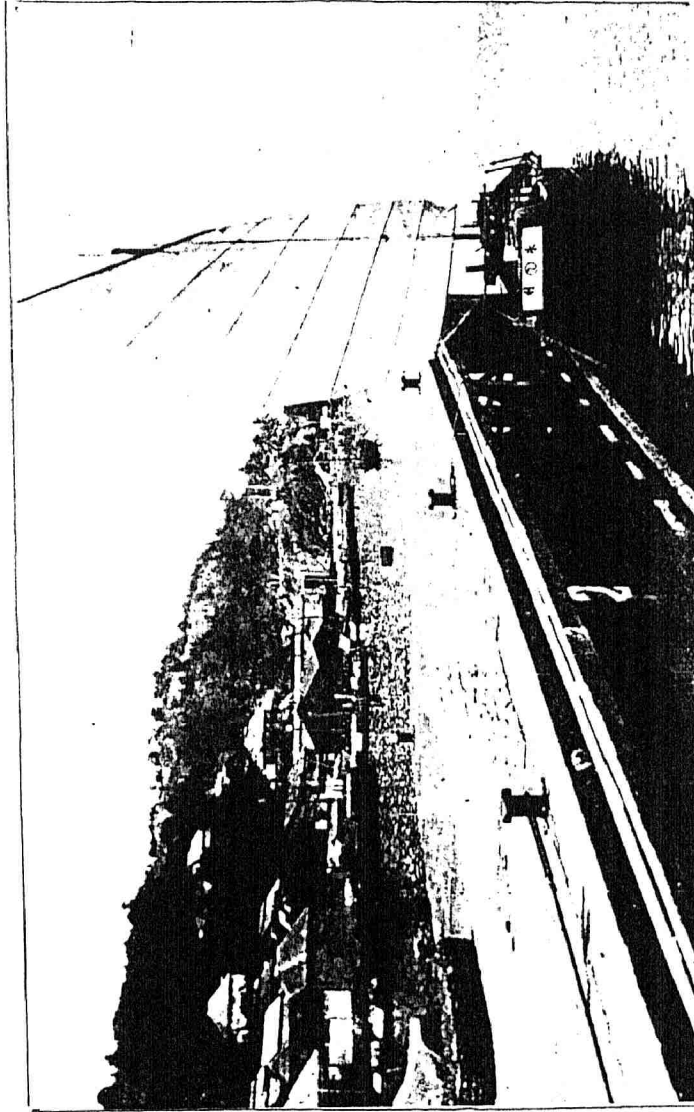
4.4.3 Peranan Pelabuhan Sandakan Sebagai Pelabuhan Pengeksport Kayu balak Utama di British Borneo

Kayu balak merupakan salah satu komoditi eksport utama dari British Borneo dan dieksport dalam kuantiti yang banyak dari pelabuhan tertentu terutama Pelabuhan Sandakan. Pelabuhan Sandakan yang terletak di pantai timur Borneo Utara amat strategik sebagai sebuah pusat pengumpulan kayu balak dari kawasan berhampiran. Di samping berperanan sebagai sebuah pelabuhan pengeksport kayu balak utama bagi British Borneo, pelabuhan tersebut juga merupakan pelabuhan paling utama di Borneo Utara.

Memandangkan peranan Sandakan semakin penting dalam jangkamasa ini, pelbagai usaha telah dilakukan untuk menyediakan infrastruktur pelabuhan yang baru serta menaiktarafkan infrastruktur yang sedia ada. Ini disebabkan infrastruktur-infrastruktur pelabuhan yang sedia ada tidak mampu untuk mengendalikan kapal-kapal wap yang lebih besar yang ingin berlabuh di pelabuhan tersebut. Antaranya, termasuklah pembinaan infrastruktur utama seperti dermaga-dermaga serta limbungan-limbungan khas untuk kemudahan pengendalian kayu balak.

Oleh itu, keputusan telah diambil oleh pihak pentadbir pelabuhan untuk membina sebuah dermaga baru untuk kemudahan mengangkut kayu balak dari kapal ke pelabuhan serta sebaliknya seperti yang dapat dilihat dalam Gambar 4.6. Usaha untuk membina infrastruktur pelabuhan yang baru tersebut telah disokong sepenuhnya

Gambar 4.6: Dermaga di Pelabuhan Sandakan, 1930an



Sumber: Johan M. Padasian, **Sejarah Sabah Dalam Gambar 1881-1981**, Sabah State Government, Sabah, 1982, hal.41 (A).

oleh kumpulan pedagang di Borneo iaitu *Borneo Chamber of Commerce*. Antara tahun 1926 hingga 1928, sebanyak \$123,100.00 telah diperuntukkan untuk membina sebuah dermaga khas untuk mengendalikan kayu balak yang dikenali sebagai *Timber Wharf*.⁵⁷

"This work was completed, with the exception of lighting and new water supply, at the end of June. It comprises a main wharf having 450 feet frontage, with an inner berth of 227 feet, and a launch landing stage. It has been found in practise that Chinese "tongkangs" cause great congestion at the launch landing stage and a small subsidiary wharf is 75 per cent completed to accommodate them between main wharf and the Coal Company's Wharf."⁵⁸

Selain daripada pembinaan infrastruktur utama seperti limbungan dan dermaga, terdapat juga usaha menaikkan taraf pelabuhan melalui kerja-kerja reklamasi di kawasan pelabuhan termasuk membaik pulih dinding-dinding batu atau *seawall* yang berada dalam keadaan tidak sempurna.⁵⁹ Kerja-kerja reklamasi tersebut melibatkan kawasan yang terletak di bahagian timur dermaga di Pelabuhan Sandakan iaitu berhampiran dengan Pejabat Kastam. Di samping itu, bekalan air yang mencukupi juga perlu disediakan di kawasan pelabuhan bagi kemudahan kapal-kapal.

Usaha untuk membaiki limbungan-limbungan serta dermaga yang sedia ada telah diteruskan dalam tahun-tahun 1930an. Misalnya, dalam tahun 1936, sebanyak \$899.87 telah digunakan ke atas kerja-kerja membaikpulih tersebut. Antara infrastruktur lain yang turut dibina termasuklah sebuah dermaga milik kerajaan yang telah mengalami kerja-kerja reklamasi sepanjang kira-kira 130 kaki. Berhampiran dengan dermaga tersebut juga telah dibina tiga buah

dermaga lain serta sebuah Pejabat Kastam.

"There is only wharf, Government Wharf, suitable for sea-going ships; all vessels carrying goods were obliged to load and discharge at this wharf. The largest ship which entered the harbour is Empress of Japan (26,000 tons, 645 ft.long, drawing 29ft). Ships regularly using the port include Marudu and Darvel (1900 tons, 260 ft.long, about 15 ft. draught) Mausang (3370 tons, 330 ft.long, 21 ft.8 ins.draught)."⁶⁰

Selain daripada pembinaan infrastruktur utama pelabuhan, terdapat juga pembinaan infrastruktur lain oleh syarikat-syarikat persendirian yang mempunyai kepentingan. Antaranya termasuklah sebuah jeti yang dibina oleh syarikat pembalakan BBTC sepanjang 200 kaki dan dua buah jeti yang dibina oleh syarikat pembalakan NBTC yang masing-masing sepanjang 578 kaki dan 390 kaki. Pembinaan jeti-jeti tersebut adalah penting bagi memudahkan pengangkutan kayu balak dari kapal ke pelabuhan dan sebaliknya. Di samping itu, syarikat NBTC yang mengendalikan pengeksportan *cutch* di Borneo Utara juga telah membina sebuah jeti di pelabuhan tersebut untuk memudahkan pemindahan komoditi tersebut dari kilangnya ke kapal.

Di samping memberi tumpuan kepada pembangunan pelabuhan, mutu perkhidmatan juga turut dipertingkatkan dengan pembinaan lebih banyak kedai-kedai elektrik yang dapat melakukan kerja-kerja membaikpulih kapal. Peralatan untuk membaiki kapal tersebut kebanyakannya disediakan oleh syarikat-syarikat persendirian yang mempunyai kepentingan di pelabuhan tersebut.

Pada keseluruhannya, dalam jangkamasa ini, pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo telah mengalami perkembangan

yang pesat dari segi infrastruktur utama seperti dermaga, limbungan dan gudang-gudang. Pembinaan infrastruktur tersebut adalah penting bagi menampung jumlah kargo yang dikendalikan di pelabuhan yang semakin meningkat. Dan yang lebih penting lagi, pengeksploitan secara besar-besaran ke atas sumber-sumber tertentu seperti minyak dan kayu balak di beberapa kawasan di British Borneo telah mewujudkan pelabuhan-pelabuhan yang mengkhusus dalam pengeksporan komoditi-komoditi tersebut seperti Pelabuhan Miri, Pelabuhan Kuala Belait dan Seria dan Pelabuhan Sandakan. Dalam masa yang sama, komoditi-komoditi lain juga turut dieksport dari pelabuhan-pelabuhan tersebut tetapi dalam kuantiti yang kecil.

Di samping itu, perkembangan pelabuhan-pelabuhan utama dalam jangkamasa ini telah mendorong peningkatan dalam pembinaan sistem komunikasi dan telekomunikasi seperti sistem pengangkutan darat dan telegraf bagi memudahkan pengangkutan kargo seperti yang akan dibincangkan seterusnya.

4.5 Perkembangan Sistem Komunikasi dan Telekomunikasi di British Borneo

Dalam jangkamasa ini, perkembangan pesat perdagangan dan perkapalan antarabangsa serta pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo telah mendorong pihak pentadbir untuk mempertingkatkan lagi pembinaan jalan-jalanraya serta landasan-landasan keretapi di kawasan tersebut. Selain daripada untuk kemudahan pergerakan penduduk tempatan, pembinaan sistem pengangkutan darat tersebut adalah penting bagi menghubungkan kawasan-kawasan pengeluaran serta pengumpulan hasil pertanian dengan pusat-pusat bandar dan pelabuhan-pelabuhan. Bandar-bandar

utama di British Borneo seperti Kuching, Sibul, Miri, Brunei, Kuala Belait, Labuan, Sandakan dan Jesselton mula berkembang dengan pesatnya sebagai bandar-bandar pelabuhan. Sungguhpun demikian, pembangunan sistem pengangkutan darat di sebahagian wilayah British Borneo seperti di Sarawak tidak mengalami banyak perubahan dalam jangkamasa ini.

"By the time there were still barely 100 miles of metalled highway in the whole state and over two-thirds of all motor vehicles were to be found within the area of the capital. The country could boast a railway line, if only briefly. This line was completed in 1917 but, never proving in economic proposition, was closed down in 1932 during the Great Depression."⁶¹

Begitu juga di Brunei di mana pembinaan jalan raya di kawasan tersebut juga tidak mengalami banyak perubahan kecuali di kawasan-kawasan tertentu yang mempunyai kepentingan. Hanya terdapat sebuah jalan raya yang menghubungkan bandar Brunei dengan Bandar Tutong yang telah siap pembinaannya dalam tahun 1927.⁶² Selain daripada Bandar Brunei, bandar Kuala Belait juga mula membangun dalam jangkamasa ini apabila ia mula menjadi tumpuan pembangunan oleh syarikat perlombongan minyak persendirian BMPC.

Sementara itu, perkembangan aktiviti pertanian di Borneo Utara telah menyebabkan lebih banyak kawasan baru diterokai untuk tujuan komersial. Oleh itu, kawasan-kawasan tersebut perlu dilengkapi dengan sistem pengangkutan darat yang diperlukan.

"North Borneo is essentially an agricultural country, minerals not having yet been discovered to exist in commercial quantity; its future prosperity therefore depends almost entirely on agricultural development, which will be seriously hindered unless an energetic

policy of road construction is pursued and adequate means of access and transport facilities are provided."⁶³

Dalam tahun 1930, sebuah jawatankuasa telah ditubuhkan untuk memperolehi peruntukan tambahan bagi mempertingkatkan pembinaan jalan raya. Bantuan kewangan sebanyak £25,000 diperlukan untuk menjayakan skim tersebut. Sehingga tahun 1927, beberapa buah skim pembinaan jalan raya telah berjaya dilaksanakan. Antaranya termasuklah jalan raya yang menghubungkan Bandar Jesselton dan Bandar Tuaran yang telah siap pembinaannya dalam tahun 1924 dengan perbelanjaan sebanyak £90,000, diikuti dengan jalan raya yang menghubungkan Melalap dengan Keningau yang siap secara berperingkat-peringkat antara tahun 1922 hingga tahun 1926.

Pembinaan rangkaian jalan raya tersebut amat penting untuk menghubungkan kawasan-kawasan estet getah di Melalap. Dalam masa yang sama, jalan raya bagi menghubungkan bandar Sandakan dengan Bandar Labuk juga telah siap dibina sebahagiannya dalam tahun 1922 dan sebahagian lagi telah diteruskan pembinaannya dalam tahun 1924. Begitu juga di kawasan Bandar Kudat di mana jalan raya telah berjaya dibina dalam tahun 1927. Walau bagaimanapun, pada keseluruhannya mutu jalan raya yang telah dibina di bandar-bandar utama tersebut adalah rendah. Oleh itu, terdapat cadangan untuk membina lebih banyak jalan raya yang bermutu tinggi khasnya yang dapat menghubungkan kawasan-kawasan pertanian dengan bandar serta pelabuhan-pelabuhan berhampiran dalam jangkamasa panjang.

Sementara itu, keretapi yang merupakan sistem

pengangkutan penting di Borneo Utara telah digunakan untuk mengangkut pelbagai jenis kargo dari kawasan pertanian ke pelabuhan-pelabuhan. Kepentingan sistem pengangkutan tersebut dapat dilihat dari segi peningkatan jumlah tanan kargo yang dikendalikan. Misalnya, sebelum meletus Perang Dunia Kedua, jumlah tanan kargo yang dibawa telah meningkat dari 10,549 tan dalam tahun 1936 kepada 21,334 tan dalam tahun 1940.⁶⁴

Di samping mempertingkatkan pembinaan sistem jalan raya serta landasan keretapi, usaha juga telah dilakukan oleh pihak British untuk mempertingkatkan pembinaan sistem telekomunikasi. Sehingga jangkamasa ini, Bandar Labuan telah menjadi pusat telekomunikasi utama bagi British Borneo di mana bandar-bandar utama lain seperti Kuching dan Sandakan akan dapat berhubung dengan dunia luar melalui perkhidmatan telegraf yang disediakan di Labuan.

4.6 Kesimpulan

Antara tahun 1924 hingga 1940, wilayah British Borneo telah mengalami perkembangan yang pesat dari segi perdagangan dan perkapalan antarabangsa. Permintaan yang tinggi terhadap komoditi-komoditi tertentu seperti getah, kayu balak dan minyak telah menjadikan British Borneo sebagai tumpuan perkapalan antarabangsa terutama kapal-kapal wap dan kapal-kapal tangki dari pelbagai saiz. Peningkatan terhadap permintaan ke atas komoditi-komoditi tersebut turut mempengaruhi nilai eksport British Borneo secara keseluruhan dalam jangkamasa ini.

Walaupun British Borneo telah mengalami kemerosotan dalam pengendalian komoditi-komoditi tertentu seperti getah dan arang batu, penemuan sumber-sumber lain seperti kayu balak dan minyak telah menjadikan kawasan ini semakin penting. Misalnya, pengeksploitan minyak secara besar-besaran di Sarawak dan kemudian di Brunei telah menyumbang pendapatan yang tinggi kepada kedua-dua buah wilayah tersebut. Manakala, pengeksploitan kayu balak pula telah memberi keuntungan kepada Borneo Utara. Sungguhpun demikian, ini tidak bermakna komoditi-komoditi lain tidak dieksport dari British Borneo. Sebaliknya, pelbagai jenis komoditi lain seperti *cutch*, kopra, hasil ternakan dan pertanian turut dieksport tetapi dalam kuantiti yang kecil.

Dalam masa yang sama, pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo turut mengalami perkembangan yang pesat dan mula mengkhusus dalam pengendalian komoditi-komoditi penting seperti minyak dan kayu balak. Pelabuhan Miri, Pelabuhan Kuala Belait dan Pelabuhan Seria merupakan dua buah pelabuhan utama yang juga berperanan sebagai pelabuhan pengeksploitasi minyak penting bagi British Borneo dalam jangkamasa ini. Untuk memastikan pengendalian komoditi tersebut dapat dilakukan dengan efisien, pelabuhan-pelabuhan utama di British Borneo telah dilengkapi dengan pelbagai infrastruktur utama seperti limbungan, dermaga, gudang-gudang serta kawasan penyimpanan arang batu dan minyak.

Selain daripada minyak, terdapat juga pelabuhan yang

mengkhusus dalam pengendalian kayu balak di British Borneo iaitu Pelabuhan Sandakan. Permintaan yang tinggi dari kawasan berhampiran seperti Hong Kong dan Australia telah menjadikan peranan pelabuhan tersebut sebagai pelabuhan pengekspor kayu balak semakin penting. Ini disebabkan kedudukan Pelabuhan Sandakan yang berhampiran dengan kedua-dua kawasan tersebut telah membolehkan komoditi tersebut diekspor secara langsung tanpa melalui Pelabuhan Singapura.

Sementara itu, pembukaan kawasan pertanian serta kawasan perlombongan di British Borneo dalam jangkamasa ini telah menjadikan pembinaan jalan-jalan raya serta landasan-landasan keretapi semakin penting. Pembinaan sistem pengangkutan darat tersebut bukan bertujuan untuk mengambil alih peranan sistem pengangkutan sungai yang merupakan sistem perhubungan utama di kebanyakan wilayah di British Borneo, tetapi ia bertujuan untuk menyediakan satu rangkaian sistem pengangkutan yang dapat bertindak sebagai penghubung bagi memudahkan serta mempercepatkan lagi penghantaran hasil dagangan dari kawasan pertanian dan perlombongan ke bandar-bandar pelabuhan.

Sungguhpun demikian, kemakmuran yang dinikmati oleh British Borneo dari segi perdagangan, perkapalan dan pelabuhan dalam jangkamasa ini terhenti akibat Perang Dunia Kedua antara tahun 1941 hingga 1945, yang turut memberi kesan ke atas keseluruhan pembangunan ekonomi di wilayah tersebut seperti yang

akan dibincangkan dalam bab seterusnya.

Nota kaki

- ¹. **Annual Report State of Brunei, 1934**, hal.174.
- ². C.O 531/24: **Administration Report, 1932**, State of North Borneo, Govt. Printing Office, 1933, hal.12.
- ³. Lihat, **Territorial Harbour Department Report 1928**, Sandakan, Govt. Printing Office, North Borneo, 1929, hal.4.
- ⁴. **Resources, British Borneo (Sarawak, Brunei, Labuan, British North Borneo)**, Inter-Service Topographical Department, December 1944, hal. 1-3.
- ⁵. Ooi Keat Gin, **Of Free Trade and Native Interests, The Brookes and The Economic Development of Sarawak, 1841-1941**, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1997, hal.55
- ⁶. D.J.M. Tate, **The Making of Modern South-East Asia**, Vol.2, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1971, hal.308.
- ⁷. Mark Clearly and Peter Eaton, **Borneo Change and Development**, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1995, hal.80-81.
- ⁸. F. G. Whelan, **The Story of Sabah**, Kuala Lumpur, Oxford University Press, hal.48.
- ⁹. C.O 531/22-23: Acting Secretary kpd Colonial Office, 13hb.Mei 1930, f.13.
- ¹⁰. Vernon L. Porrit, **British Colonial Rule In Sarawak 1946-1963**, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1997.
- ¹¹. C.O 531/24: Lihat **Administration Report, 1932**, State of North Borneo, Jesselton, Govt. Printing Office, 1933, hal.12.
- ¹². Peter Spence Gudgeon, "Economic Development in Sabah 1881-1981", dalam **The Commemorative History of Sabah 1881-1981**, Edited by Anwar Sullivan and Cecilia Leong, Sabah State Government, Sabah, 1981, hal.194.
- ¹³. **Resources, op.cit.**, hal.35.
- ¹⁴. Dilaporkan terdapat hampir 100,000 orang Cina yang terlibat dalam urusan perdagangan di Sarawak serta terlibat dalam pengeluaran emas, lada, getah dan minyak. Mereka juga turut menguasai perdagangan di Borneo Utara dan Brunei.

-
- ¹⁵. Ooi Keat Gin, **op.cit.**, hal.305.
- ¹⁶. **Resources**, **op.cit.**, hal.15.
- ¹⁷. **Ibid.**
- ¹⁸. F.W. Roe, **British Territories in Borneo, Report of the Geological Survey Department for the Year 1949**, Government Printing Office, Kuching, 1950, hal.1.
- ¹⁹. **The Sarawak Gazette**, 3hb. Jan. 1949
- ²⁰. **Annual Report State of Brunei 1938**, hal.371.
- ²¹. **Annual Report State of Brunei 1927**, hal.11.
- ²². **Annual Report State of Brunei 1946**, hal.22. Lihat juga, **Resources**, **op.cit.**, hal.40.
- ²³. **Annul Report State of Brunei 1934**, hal.10.
- ²⁴. **Annual Report State of Brunei 1938**, hal.16.
- ²⁵. **Ibid.**
- ²⁶. D.J.M. Tate, **op.cit.**, hal.284.
- ²⁷. Ooi Keat Gin, **op.cit.**, hal.203.
- ²⁸. C.O 531/21: **Administration Report, 1927**, State of North Borneo, Govt. Printing Office, 1928, hal.12.
- ²⁹. **Ibid.**
- ³⁰. **Ibid.**
- ³¹. Untuk keterangan lanjut mengenai sejarah serta proses pengambilalihan pentadbiran syarikat-syarikat perkapalan tersebut, sil rujuk, K. G. Trgonning, **Home Port Singapore: A History of The Straits Steamship Company Limited**, Singapore, Oxford University Press, 1967.
- ³². Ooi Keat Gin, **op.cit.**, hal. 203.
- ³³. **Annual Report State of North Borneo 1934**, hal.4.
- ³⁴. Lihat, **The Port and The Town, I.S.I.S. Report on British Borneo (Sarawak, Brunei, Labuan, British North Borneo)**, Inter-Service

Topographical Department, December 1944, hal.43.

³⁵. Lihat, **Annual Report of the Territorial Harbour Dept. for 1936**, Sandakan, Govt. Printing Office, North Borneo, 1937, hal.69.

³⁶. Untuk keterangan lanjut mengenai peranan pelabuhan-pelabuhan muara sungai di Sarawak, sila lihat, **Waterways, I.S.I.S. Report on British North Borneo (Sarawak, Brunei, British North Borneo)**, Inter-Service Topographical Department, December 1944, hal.25-39.

³⁷. Selain daripada terlibat dalam pembangunan perkapalan, *Borneo Company Limited (BCL)* merupakan sebuah syarikat persendirian yang menguasai sebahagian besar daripada pengeksploitan sumber ekonomi di Sarawak.

³⁸. **Waterways, op.cit.**, hal.11.

³⁹. **Ibid**, hal.12.

⁴⁰. **Ibid**, hal.26.

⁴¹. **Ibid**.

⁴². **Ibid**, hal.24.

⁴³. **Resources, op.cit.**, hal.33.

⁴⁴. **The Port and The Town, op.cit.**, hal.25.

⁴⁵. **Ibid**, hal.28.

⁴⁶. **Ibid**.

⁴⁷. **Ibid**, hal.35.

⁴⁸. Pink File: Shipping Dept. Jess kpd SD. Sandakan, 18 January 1937, f 50.

⁴⁹. **The Port and The Town, op.cit.**, hal.50.

⁵⁰. Johan M. Padasian, **Sejarah Sabah Dalam Gambar 1881-1981**, Sabah State Government, Sabah, 1982, hal.45.

⁵¹. **The Port and The Town, op.cit.**, hal.51.

⁵². **Ibid**, hal.13.

⁵³. **Ibid**, hal.14.

⁵⁴. **Ibid**, hal.18

⁵⁵. **Ibid**, hal.14.

⁵⁶. **Ibid**, hal.20.

⁵⁷. **Report on Public Work Department 1928**, Sandakan, 1929, hal.93.

⁵⁸. **Ibid**.

⁵⁹. Minute Paper on Timber Wharf, Sandakan, 23/10/1925, f 3.

⁶⁰. **The Port and The Town**, *op.cit.*, hal.24

⁶¹. D.J.M Tate, *op.cit.*, hal.267.

⁶². **Annual Report State of Brunei 1928**, hal.14.

⁶³. C.O 531/22-23: Secretary to The Colonial Development Advisory Committee kpd Colonial Office, f.46.

⁶⁴. **Annual Report Colony of North Borneo 1951**, hal.73.