

Bab 2

Pertapakan dan Pembentukan Pelabuhan Labuan 1846-1868

2.0 Pengenalan

Sejarah moden Borneo Utara bermula dengan termeterainya perjanjian antara British dengan Sultan Brunei pada 18 Disember, 1846.¹ Penyerahan Labuan kepada Ratu Victoria menjadikan pulau tersebut sebagai jajahan terkecil dalam Empayar British. Inggeris menduduki Labuan pada 24 Disember, 1846. Pertapakan British dikukuhkan lagi melalui Perjanjian Persahabatan dan Perdagangan yang ditandatangani antara Ratu Great Britain dan Sultan Omar Ali Saifuldeen pada 27 Mei, 1847. Perjanjian tersebut turut mengesahkan penyerahan Labuan yang dibuat secara spontan oleh baginda pada tahun 1845.²

Pada peringkat awal pembukaan Labuan pegawai-pegawai tadbir dibawa dari Singapura dan EIC dengan peruntukan kewangan yang kecil.³ Seorang kakitangan memegang lebih daripada satu jawatan yang menyebabkan wujudnya ketidakcekapan dalam pentadbiran. Pemerintahan bercorak pentadbiran awam bermula pada 22 Januari, 1848. Seorang Gabenor dilantik dan Majlis Perundangan yang dibentuk bertanggungjawab menjana jentera pentadbiran Kerajaan British. Gabenor bertanggungjawab penuh dalam mengawal kerajaan, pentadbiran, kehakiman dan keselamatan dalam negeri.⁴ James Brooke merupakan Gabenor Labuan yang pertama dilantik oleh London. Pentadbiran di

peringkat awal tidak berjalan lancar kerana Brooke lebih banyak memberi tumpuan pada pentadbiran Sarawak.

Brooke sebagai Gabenor Labuan, Komissioner dan Jeneral Konsul kepada Sultan, Rajah Sarawak dan penguasa yang memonopoli perdagangan antimoni dan candu memikul tanggungjawab yang luarbiasa. Dalam tempoh pemerintahannya, beliau hanya berada selama enam minggu di Labuan bagi tujuan lawatan rasmi mengenai fungsi Kerajaan Labuan semenjak dilantik sebagai Gabenor Labuan dalam bulan Disember, 1847. Dalam perbahasan di Jawatankuasa Bekalan pada 14 Jun, 1851, Wilson Patten menganggap tugas Brooke dalam pelbagai kapasiti sebagai “ tidak praktikal sama sekali.”⁵

Dalam tahun 1860an, semasa Sir John Pope Hennessy menjadi Gabenor, beliau memegang hampir semua jawatan tetapi berjaya menterjemahkan potensi Labuan apabila berlakunya perkembangan dalam sektor perdagangan dan perkapalan.

2.1 Bentuk Fizikal Labuan

Persempadanan Pulau Labuan dan wilayah-wilayahnya ditetapkan dalam Artikel X Perjanjian 1847. Wilayah Pulau Labuan meliputi pulau-pulau yang berdekatan iaitu Pulau Kuraman, Pulau Rusakan Kecil, Pulau Rusakan Besar, Pulau Daat, Pulau Malankasan dan selat-selat, pulau-pulau dan perairan yang terletak di antara pulau-pulau tersebut dengan Tanah Besar Borneo dengan jarak 10 batu geografi digunakan dalam penetapan garis sempadan wilayah Labuan.⁶

Labuan terletak di sebelah pantai barat laut Borneo yang berada di laluan masuk ke Teluk Brunei dan hampir keseluruhan pantainya menghadap ke Laut China Selatan. Pulau ini mendapat nama dari perkataan Melayu iaitu “labohan” yang bererti “tempat berlabuh dan berlindung.”⁷ Secara umumnya, Labuan berbentuk segitiga yang meliputi kawasan seluas 28.6 batu persegi dengan 13 batu panjang dan 12 batu lebar.⁸ Kawasan paling hampir di Labuan dengan Borneo berada pada jarak enam batu di luar pantai. Labuan berada pada kedudukan 5° 18’ U latitud dan 115° 15’ T longitud dengan jarak 40 batu dari Brunei dan 725 batu dari Singapura serta 1,020 batu dari Hong Kong.⁹

Labuan mempunyai sebuah pelabuhan laut dalam semulajadi yang baik yang dikenali sebagai Victoria Harbour yang terletak di bahagian tenggara pulau tersebut. Victoria Harbour yang terletak pada 5° 16’ U latitud dan 115° 6’ T longitud selamat dan mudah dimasuki dari arah utara dan selatan serta mampu memberi perlindungan dan ruang untuk semua jenis kelas kapal.¹⁰ Perbincangan seterusnya akan menggunakan “Pelabuhan Labuan” yang merujuk kepada Victoria Harbour.

Secara keseluruhannya Labuan mengalami iklim khatulistiwa yang tidak menghadapi sebarang gangguan iklim yang ketara dengan hujan yang lebat, suhu tinggi yang seragam dan kelembapan bandingan yang tinggi. Ia tidak mempunyai musim lembap dan kemarau yang terlalu nyata. Purata suhunya di antara 71° F hingga 93° F. Suhnya sentiasa tinggi sepanjang tahun disebabkan kedudukannya yang hampir dengan garisan khatulistiwa.

Peta 2.1. Pelabuhan Labuan 1867.

Sumber: P:5/92, Ehsan Arkib Negeri Sabah

Iklim pulau ini dipengaruhi oleh monsun barat daya yang bertiup dari April ke Jun dan monsun timur laut yang bertiup dari September hingga Januari. Labuan tidak mendapat hujan lebat ketika angin monsun timur laut yang membawa hujan ke pantai timur Sabah kerana terlindung dengan Banjaran Crocker. Labuan mendapat hujan lebat ketika monsun barat daya bertiup. Ketika itu berlakunya suhu yang tinggi di tanah besar Asia Tenggara yang akan memberi tekanan rendah kepada kawasan utara Sabah. Angin tenggara yang bertiup dari selatan khatulistiwa akan bertukar arah apabila merentasi garisan khatulistiwa dan bertukar menjadi angin barat daya. Labuan mendapat hujan tahunan sebanyak 137.71 inci. Cuaca kering berlaku dalam bulan Februari hingga Mac dengan purata hujan 6.66 inci dan 5.80 inci masing-masing.¹¹ Kebakaran semak dan tumbuhan jenis berumput terutama lalang (*imperata arundinacea*) adalah perkara biasa pada musim kering.¹²

Sebahagian besar permukaan bumi pulau ini adalah rata dan beralun. Puncak yang tertinggi ialah Bukit Kalam iaitu 280 kaki di atas paras laut. Kawasan pedalaman pulau ini adalah mendatar dan berpaya dengan permukaan tanah tebal yang mengandungi aluvium yang sesuai untuk kegiatan penanaman padi.¹³ Sebahagian besar tanah di Labuan terdiri daripada jenis batu pasir dan *shale*. Iklim yang panas dan lembap membolehkan pelbagai jenis tumbuhan hutan hidup subur dan padat di pulau ini. Pulau ini masih diseliputi hutan tebal ketika diambil alih oleh Inggeris. Walau bagaimanapun, menjelang abad ke 20 banyak kawasan di pulau ini mula diselimuti dengan hutan peringkat kedua dengan spesis

yang bercampur-campur seperti simpak (*wormia burbidgei*), puak (*fagraea crassipes*) and senduduk (*melastoma polyanthum*). Pokok sagu (*metroxylon sagus, rotbh*) hidup subur di kawasan tanah rendah yang dilimpahi oleh air tawar. Sagu merupakan salah satu daripada eksport utama Pulau Labuan. Manakala, di kawasan pinggir pantai berperairan cetek ditumbuhi hutan paya bakau seperti pokok api-api (*avicennia*) dan kawasan berpaya air payau pula ditumbuhi hutan nipah.¹⁴

Labuan terletak di Pentas Sunda yang telah matang dari segi pembentukannya. Kenaikan aras laut pada zaman lampau telah membentuk beberapa teluk dan lagun di Pulau Labuan. Mengikut skala masa geologi, kawasan ini terbentuk pada zaman Mesozoik.¹⁵ Perairan yang cetek dengan kedalaman kurang dari 200 m menyebabkan ia kaya dengan sumber perikanan. Terumbu karang sama ada yang masih hidup dan telah mati mampu menggalakkan perusahaan perikanan pinggir pantai di Labuan.¹⁶

Terdapat beberapa buah pulau berdekatan yang penting dalam menyokong pertumbuhan ekonomi Labuan. Pulau yang terpenting ialah Pulau Kuraman yang terletak di selatan Labuan dan Pulau Daat yang terletak di luar pantai bahagian tenggara pulau berkenaan. Terdapat kegiatan pertanian yang dijalankan di kedua-dua buah pulau tersebut.

Secara umumnya, sungai-sungai hanya mempunyai satu pola. Sungai-sungai yang pendek seperti Sungai Tiamu, Sungai Sawangan China, Sungai Pohon Batu, Sungai Tanjung Aru dan sebagainya mengalir ke Laut China Selatan

dan Teluk Brunei. Sungai-sungai tidak penting sebagai jalan pengangkutan dan tidak mampu menampung keperluan bekalan air penduduk yang besar. Di bahagian utara Labuan bekalan air bersih adalah terhad. Manakala di bahagian selatan pelabuhan terdapat sumber air permukaan yang boleh digunakan untuk bekalan air bagi kemudahan pelabuhan dan penduduk. Kolam air buatan perlu dibina untuk menampung bekalan air yang banyak bagi keperluan pembangunan. Biasanya sungai-sungai akan kering pada musim kemarau kecuali dua buah sungai yang terus mengalir sepanjang tahun.¹⁷

2.2 British Mencari Tapak Di Pantai Borneo

Orang Inggeris ke Asia Tenggara bermatlamatkan ekonomi. Pada abad ke 17 British berusaha untuk menguasai perdagangan tekstil dan rempah di timur dengan harapan dapat memberi persaingan kepada pihak Belanda dengan membuka penempatan di Benkulen.¹⁸ Seterusnya dalam tahun 1773, EIC menubuhkan stesyen perdagangannya di Balambangan iaitu sebuah pulau yang terletak di utara Teluk Marudu. Pada tahun 1756, Balambangan dan kesemua bahagian timur laut Borneo telah digerankan oleh Sultan Sulu kepada Alexander Dalrymple sebagai balasan di atas keberanian beliau membebaskan baginda daripada tawanan Sepanyol di Manila. Namun begitu, Balambangan dimusnahkan oleh lanun-lanun Sulu pada tahun 1775 dan garisen Inggeris terpaksa berlepas ke Brunei di mana EIC mempunyai stesyennya di situ. Terdapat percubaan dibuat oleh pegawai-pegawai EIC yang tersingkir dari Balambangan pada 1775 untuk

menubuhkan pusat perdagangan di Labuan tetapi hasrat tersebut terbatal.¹⁹ Pada 1803 EIC sekali lagi berusaha menubuhkan kembali syarikatnya di Balambangan tetapi dalam masa yang singkat telah dimusnahkan pada 1804.²⁰

Minat mendalam pihak Inggeris terhadap Borneo bermula pada suku terakhir abad ke 18 apabila berlaku perubahan dalam perdagangan komoditi yang diperlukan oleh pihak British iaitu daripada rempah-ratus kepada barangan yang dihasilkan di China. EIC sebagai syarikat terunggul Inggeris di timur membeli teh, sutera, tembikar dan sebagainya daripada orang Cina dan menjual barangan pembuatan seperti hasil bulu di pasaran China. Namun begitu, EIC tetap mengalami kesukaran untuk menampung modal syarikat di sebelah timur jauh kerana perbezaan gaya hidup orang Cina yang tidak memerlukan barangan keluaran Inggeris. Keadaan disulitkan lagi apabila pihak syarikat sukar mendapatkan bekalan Dollar Spanish yang diperlukan untuk berdagang dengan China setelah tercetusnya Perang Kemerdekaan Amerika 1779 dan penutupan pasaran Sepanyol pada suku terakhir abad ke 18.²¹ Justeru itu, bagi mengatasi masalah kewangan pihak Inggeris berusaha mencari alternatif lain untuk membiayai perdagangan dengan China.²²

Dalam pada itu, persaingan sengit antara British dan Belanda berlarutan sehingga abad ke 19. Kedua-dua kuasa kolonial Eropah ini berusaha meningkatkan pengaruh mereka terutamanya di Kepulauan Melayu. Salah satu daripada objektif Perjanjian Anglo-Belanda 1824 adalah untuk mengelakkan berulangnya pertelingkahan yang pernah wujud di antara kedua-dua kuasa dengan

prinsip tidak menubuhkan mana-mana penempatan pada masa depan melalui penetapan had sempadan.

“In fact that there should be no joint occupation by two powers of different portions of one and the same country.”²³

Selepas Perjanjian Anglo-Belanda 1824, British mula memberi perhatian yang lebih serius dalam usaha meningkatkan kuasanya di Borneo terutama di sebelah pantai barat yang meliputi Borneo Utara, Brunei dan Sarawak. Brooke merupakan orang terkuat yang melobi supaya pihak British mengambil Labuan kerana beliau mempunyai kepentingan di Sarawak. Ancaman lanun boleh melemahkan perluasan kuasanya di wilayah tersebut. Manakala Henry Wise merupakan penyokong terkuat beliau dalam menyebarkan propaganda kepentingan Labuan. Walau bagaimanapun, usaha British berbincang dengan Sultan Brunei untuk menduduki Borneo telah mendapat bantahan keras daripada pihak Belanda. Namun begitu, ia tidak menghalang minat British untuk meluaskan kuasanya di Borneo kerana pulau ketiga terbesar di dunia ini dianggap masih bebas dari pengaruh asing lain. Tambahan pula kedudukan Borneo tidak begitu jelas dalam perjanjian tersebut.

Penemuan arang batu di Labuan merangsang British untuk menjadikan pulau tersebut sebagai sebuah depot arang batu. Kedudukannya yang strategik dapat dijadikan pelabuhan entrepot bagi pantai barat Laut Borneo, Kepulauan Sulu dan Indonesia. Tambahan pula, pada waktu itu British sibuk dengan kegiatan menjajah pulau-pulau selaras dengan era perkembangan *Victoria Age* Empayar

British. Perdagangan digunakan sebagai satu alat untuk menguasai wilayah baru.²⁴ Manakala dari kacamata Brooke pula, beliau melihat Labuan sebagai sebuah stesyen arang batu dan stesyen perdagangan yang boleh mendominasi pantai utara Borneo dan melindungi sekumpulan kecil penyokong British yang diketuai oleh Hassim dan adiknya Baharudin di Brunei yang menyokong beliau dalam usaha mendapatkan Sarawak sebelum ini.²⁵

Pada pertengahan abad ke 19, Kesultanan Brunei yang menguasai sebahagian besar politik dan militari di Sarawak dan utara provinsi Borneo menghadapi kemelut politik yang serius dalam sejarah kesultanannya. Konflik timbul kerana kuasa ke atas wilayah diserahkan kepada pengiran-pengiran dan sultan gembira sekiranya bayaran diberikan kepada baginda. Walau bagaimanapun, keadaan ini tidak berterusan apabila Kesultanan Brunei mula mendapat persaingan daripada kebangkitan Kesultanan Sulu di utara Borneo Utara. Sulu mula menuntut wilayah utara Borneo yang dianggap oleh Brunei sebagai miliknya.

Keadaan dirumitkan dengan kuasa kedaulatan dan sempadan wilayah yang bertindih di antara kedua-dua kesultanan. Konsep sempadan nasional tidak wujud di Asia Tenggara sehingga pengukuhan kuasa kolonial barat pada abad ke 19.²⁶ Ketua pada dasarnya ada hak untuk menguasai penduduk berlandaskan wilayah, sungai, bilangan hamba atau hak untuk memunggut cukai, memberi hak konsesi, monopoli, pajakan dan sebagainya. Kesempatan di atas pergolakan dan perebutan

wilayah di antara Kesultanan Brunei dan Kesultanan Sulu memberi kelebihan kepada British untuk campurtangan.

Pergolakan yang berlaku antara Kesultanan Sulu dan Kesultanan Brunei turut membimbangkan Inggeris sekiranya mereka meminta bantuan dari kuasa Eropah yang lain. Kemungkinan Belanda menawan pantai barat Borneo termasuk wilayah Kesultanan Brunei sangat membimbangkan Inggeris. Penaklukan bermakna perairan di sekitarnya termasuk jalan perdagangan ke China akan dimonopoli oleh Belanda.²⁷ Tambahan pula, Brooke berpendapat bahawa kehadiran Belanda di pantai timur Borneo boleh menjejaskan perdagangan British dan menimbulkan masalah kepada pembangunan koloni baru di pantai barat Borneo. Kebimbangan terhadap persaingan dari pihak Belanda telah mendesak kerajaan British di London untuk memikirkan semula cadangan Brooke mengenai kedudukan Labuan.

Pada akhir tahun 1843, Brooke sangat mengambil berat tentang aktiviti Perancis di Laut Sulu yang sudah bertapak di Indo-China. Sekiranya Perancis berjaya mendapat mana-mana wilayah daripada Sultan Sulu ia akan mempengaruhi operasi British di pantai Borneo dan menyebabkan usaha perluasan wilayah akan tersekat. Pengambilan Labuan akan membolehkan British melonjakkan kepentingannya di pantai Borneo ke Sulu dan New Guinea yang akan memberi persaingan kepada Sepanyol dan Belanda. Walaupun gagal menguasai Celebes tetapi British sangat menitikberatkan perdagangan Bugis-Singapura. Penguasaan Belanda di pantai timur Borneo dan Celebes

menyebabkan Inggeris kehilangan perdagangan Bugis-Singapura yang begitu bernilai kepada mereka. British hampir tidak mempunyai saluran yang kukuh apabila Jilolo dan beberapa pulau kecil sekitarnya menjadi hak Belanda serta tuntutan ke atas New Guinea sebagai wilayah barunya.²⁸

Faktor ekonomi memainkan peranan penting dalam pemilihan Labuan setelah didesak oleh pedagang-pedagang British untuk dibentuk sebagai sebuah pelabuhan. Kedudukan Labuan di pantai barat Borneo pada pandangan mereka dalam penting dari segi laluan perdagangan antara Singapura dan Hong Kong. Pemilihan Labuan boleh membantu pertumbuhan perdagangan yang lebih rancak di Singapura dan Hong Kong apabila pedagang-pedagang diberi satu bentuk jaminan keselamatan di laluan antara dua buah pelabuhan British yang terpenting di sebelah laut-laut timur itu.

Perubahan Kabinet Great Britain membawa faktor sikap campurtangan British. Pada Jun 1846, John Russel yang menjadi Perdana Menteri baru mengamalkan dasar imperealisme dalam hubungan luar negeri. Beliau telah melantik Earl Grey sebagai Setiausaha Tanah Jajahan dan Lord Palmerston sebagai Setiausaha Hubungan Luar Negeri. Kedua-duanya bertanggungjawab dalam perubahan polisi British ke atas Borneo dan bersetuju memilih Labuan sebagai sebuah koloni British.²⁹ Menurut Cleary dan Eaton, penyerahan Labuan menjadikan Brunei secara mutlak sebagai setelit British. Perjanjian kedua yang ditandatangani pada 1847 telah menyekat Brunei untuk menjalankan agenda-agenda tertentu di wilayahnya tanpa pengetahuan British.³⁰

2.3 Pemilihan Labuan Sebagai Stesyen Tentera Laut Dan Pelabuhan Perlindungan

Labuan bermula sebagai sebuah stesyen tentera laut di bawah pentadbiran Pegawai Tentera Laut.³¹ Sebuah pangkalan tentera laut (*naval base*) memerlukan kedalaman air yang sesuai ketika pasang dan surut dengan tidak berlaku perubahan yang ketara serta terdapat pangkalan yang membolehkan tambatan kapal dibuat. Pangkalan tentera laut yang ideal menjurus kepada penyediaan ruang penyelenggaraan kapal-kapal perang dan kemudahan penyimpanan semasa berlabuh.³²

Penempatan pasukan tentera laut memberi kekuatan kepada Labuan untuk dikembangkan sebagai sebuah pelabuhan komersial di kawasan yang terkenal dengan ancaman lanun. Tentera laut sentiasa ditempatkan di pinggir pantai bagi menjamin keselamatan dan keamanan komuniti di sepanjang pantai dan kepulauan di sebelah timur dengan jumlah infantri yang tidak melebihi 200 orang pada masa tersebut.³³

Labuan dipilih kerana British memerlukan sebuah stesyen tentera laut di Laut China Selatan selepas berlaku peristiwa penting di China dalam tahun 1842 bagi memastikan keselamatan dan menjaga kepentingan perdagangan mereka. Perang Candu 1839 yang berakhir dengan Perjanjian Nanking pada 29 Ogos, 1842 menyebabkan pecahnya sistem kawalan perdagangan di Canton yang diamalkan oleh China dan juga pemajakan Hong Kong kepada British. Ia bermakna berlakunya perkembangan perdagangan British di pelabuhan-pelabuhan

lain di China seperti Shanghai, Ningpo, Fuchow dan Amoy. Tugas Tentera Laut di Raja British untuk melindungi kapal-kapal pedagang Inggeris semakin meningkat di kawasan tersebut.

Jalanan perdagangan Britain di luar Eropah dikawal baik melalui rangkaian pengkalan Tentera laut British yang bermula dari Pulau Ascension ke Tanjung Harapan, Mauritius, Chagos, Scyhelles, Maldives dan Pulau Laccadive sehingga ke Ceylon. Dari Ceylon pula menganjur ke Pulau Andaman, Pulau Pinang dan melayari Selat Melaka ke Singapura. Walau bagaimanapun, pelayaran kapal-kapal British dari Singapura ke China tidak dilindungi dan terdedah kepada ancaman lanun terutama dari suku Balanini. Britain tidak mempunyai stesyen tentera laut atau sebarang pelabuhan perlindungan semasa berlaku kecemasan di Laut China Selatan. Perjanjian Nanking merupakan satu alasan kukuh bagi pihak Inggeris untuk mencari tapak stesyen tentera laut yang sesuai di antara dua perjalanan. Labuan dianggap sebagai pilihan yang terbaik bagi mengatasi lompong keselamatan pelayaran kapal-kapal perdagangan Inggeris di perairan selatan China.

Sebelum Labuan dipilih, British telah memantau beberapa kawasan di Borneo bagi tujuan membangunkan sebuah stesyen tentera laut dan pelabuhan perlindungan. Umpamanya, dalam tahun 1842, kapal *H.M.S.Semarang* di bawah perintah Kepten Sir Edward Belchar berpendapat Kuching tidak sesuai kerana berada kira-kira 25 batu jauh ke dalam dan hanya boleh dimasuki oleh kapal-

kapal besar semasa air pasang. Manakala Santubong dan Muara Tebas tidak mempunyai ciri-ciri yang sesuai untuk dijadikan pelabuhan.³⁴

Pada awal 1844, usul pengambilan Labuan telah dibawa secara rasmi untuk diambil kira oleh pihak Admiral sebagai kawasan yang paling sesuai di Laut China Selatan bagi memberi perlindungan kepada kapal-kapal British yang berada dalam kecemasan. Pedagang-pedagang Inggeris berpendapat perlunya pembentukan satu stesyen tentera laut di Borneo memandangkan EIC tidak lagi mampu mengawal dan memberi perlindungan kepada kapal-kapal sejajar dengan perkembangan perdagangan British dengan China.³⁵

Dalam tahun 1845, *U.S.S Constitution* singgah di Brunei dengan tujuan untuk mencari tapak Amerika di Brunei. Pihak Amerika menawarkan perlindungan kepada Sultan Brunei dengan syarat monopoli diberikan kepada mereka bagi usaha mengeluarkan deposit arang batu milik sultan. Raja Muda Hashim yang memerlukan bantuan bagi menentang Pangeran Usop dan Sherif Usman tertarik dengan tawaran Amerika. Sultan menulis surat kepada Brooke dan mengatakan bahawa Brunei tidak teragak-agak untuk meminta bantuan daripada pihak lain sekiranya British tidak berminat untuk memenuhi kehendak baginda.³⁶

Selain dari itu, desakan dari persatuan-persatuan perdagangan seperti Manchester Chamber of Commerce, East India and China Association dan Commercial Association of Manchester, Liverpool and Glasgow tentang pentingnya mewujudkan sebuah steyen tentera laut dan pelabuhan perlindungan di Laut China Selatan juga turut mempengaruhi pembentukan stesyen tentera laut

dan pelabuhan perlindungan di Labuan.³⁷ Terdapat dua memorandum dihantar kepada Pejabat Luar Negeri oleh Manchester Chamber of Commerce dan East India and China Association tentang kepentingan mengambil Labuan sebagai stesyen tentera laut atau depot untuk memberi perlindungan kepada pedagang-pedagang British yang menggunakan Laut China Selatan.³⁸

Mereka percaya sekiranya British menjadikan Labuan sebuah stesyen tentera laut ia boleh mengawal aktiviti-aktiviti perlanungan secara berkesan walaupun tidak secara keseluruhannya. Fenomena ini boleh membantu perkembangan ekonomi di sekitar Laut China Selatan terutama dalam membantu usaha pengukuhan perdagangan antara Singapura dan Hong Kong. Pada masa tersebut tidak terdapat sebuah pelabuhan yang baik untuk kapal-kapal perdagangan mencari perlindungan semasa kecemasan di antara Hong Kong dan Singapura dengan keluasan jarak sejauh kira-kira 1,700 batu. Labuan dengan kedalaman semulajadi yang sesuai boleh memberi perlindungan kepada kapal-kapal dalam semua keadaan.³⁹

Pegawai-pegawai British berpendapat penekanan harus diberikan kepada Labuan berbanding dengan Balambangan kerana Pulau Balambangan telahpun menjadi milik Inggeris. Berdasarkan pandangan Brooke bayaran sebanyak £2,000 mencukupi dan boleh memuaskan hati Kerajaan Kesultanan Brunei bagi menyerahkan konsesi Labuan kepada Inggeris.⁴⁰ Pada masa tersebut pegawai-pegawai British berusaha menyakinkan Pejabat Luar Negeri tentang kepentingan mewujudkan sebuah stesyen tentera laut di sebelah pantai barat Laut Borneo.⁴¹

Dengan sokongan Brooke, mereka berjaya mempengaruhi Pejabat Luar Negeri untuk menyakinkan Pejabat Koloni di London tentang kepentingan menguasai Labuan bagi memastikan kestabilan penguasaan British di Asia Tenggara. Sekiranya Pulau Labuan dibiarkan, kuasa-kuasa lain seperti Sepanyol, Belanda, Perancis dan Amerika mungkin akan mengambil pulau ini sebagai salah satu stesyen tentera laut mereka di Borneo. Dalam bulan Jun, 1846, Setiausaha Pejabat Perang dan Pejabat Koloni memberi arahan supaya Labuan perlu diduduki dengan seberapa segera setelah pelbagai kemungkinan dipertimbangkan oleh British di London.

“...taking without further delay, the necessary steps for the occupation of the Island of Labuan.”⁴²

Pihak Pejabat Perang dan Admiral menegaskan bahawa,

“...it is declared to be no part of the policy of the H.M. Govt. “to establish any Colony on the Coast of Borneo” but that it is simply sought to establish a naval station and harbour of refuge, for the protection of legitimate trade and the suppression of piracy.”⁴³

Kewujudan stesyen tentera laut dan pelabuhan perlindungan di Labuan boleh menyekat pengaruh Belanda daripada terus berkembang menjadi sebuah kuasa kolonial yang kuat di laut-laut sebelah timur yang sudah bertapak di Borneo Timur. Sekiranya Belanda bertapak di Labuan bermakna dengan mudah mereka dapat mengeksplotasi perdagangan dan mewujudkan monopoli di Laut China Selatan. Selain dari itu, British juga turut bimbang tentang kemungkinan Perancis dan Amerika Syarikat akan mengambil alih dan masuk ke Borneo. Minat

Amerika ke atas Borneo dapat dilihat melalui laporan-laporan yang sering terpampang di suratkhbar mereka yang mendapat perhatian *Singapore Free Press*. Manakala ikhtiar pihak autoriti Perancis untuk bertapak di Kepulauan Sulu menakutkan British. Inggeris bimbang Perancis akan beralih ke mana-mana bahagian di Borneo setelah gagal berbuat demikian di Kepulauan Sulu.⁴⁴ Labuan yang terletak hampir di tengah-tengah di antara dua buah koloni terpenting British di timur boleh memainkan peranan seperti Pulau Ascension sebagai sebuah stesyen tentera laut.⁴⁵

Sebagai sebuah stesyen bagi kapal-kapal pelayaran berkuasa wap sama ada semasa aman atau ketika peperangan, kewujudan arang batu memberi kelebihan terutama dengan perkembangan sistem penghantaran surat oleh agensi-agensi yang menggunakan kuasa wap yang akan memberi keyakinan kepada perkembangan perdagangan pada masa depan.⁴⁶ British mahu menjadikan Pulau Labuan sebagai sebuah stesyen tentera laut dan pelabuhan perlindungan untuk membangunkan perdagangan dan mengadu kekuatan tentera lautnya di Laut China Selatan. British merasakan bahawa Labuan boleh menjadi tempat berlindung bagi kapal-kapal yang diserang oleh lanun yang bermaharajalela pada waktu tersebut.

Pada peringkat terakhir Labuan telah dipilih walaupun Balambangan dianggap lebih baik dan sesuai dijadikan sebuah stesyen tentera laut British. Berbanding dengan Labuan, Pulau Balambangan yang terletak di persimpangan antara China dan Laut Sulu, memenuhi ciri-ciri sebuah pengkalan tentera dan

boleh bertindak dengan lebih berkesan dalam mengimbangi pengaruh Sepanyol dan Belanda. Namun begitu, ia tidak sebaik Labuan dalam menyediakan satu pangkalan semulajadi yang baik dengan ruang yang mencukupi untuk kapal berlabuh dan berlandung. Tambahan pula Balambangan memerlukan kerja-kerja pertahanan yang lebih kukuh bagi memastikan kejayaannya.⁴⁷ Penemuan arang batu memberi kelebihan kepada Labuan yang merupakan satu unsur yang sangat penting bagi sektor perkapalan terutama ketika zaman perang yang tidak boleh dipandang ringan oleh pihak British

Kapal wap *Nemesis* telah digunakan dalam usaha membanteras ancaman lanun dari Kepulauan Sulu. Brooke telah mengarahkan *Nemesis* membanteras lanun sehingga ke Pulau Lingin dan Selat Banca.⁴⁸ Selaras dengan kewujudan Fort Albert di Pulau Labuan, kapal perang juga disediakan untuk mengawal pedagang-pedagang. Selain dari itu, terdapat juga sebuah kapal wap *Jawa* yang dipinjam dari EIC bagi tujuan pertahanan tentera laut. Bagi penubuhan infantri tempatan, ketumbukan dipinjam dari EIC dan regimen tempatan di Singapura. Manakala Pasukan Tentera Laut di-Raja menggunakan perkhidmatan tentera laut dari Hong Kong.⁴⁹

Selain serangan secara langsung ke atas sarang lanun terdapat strategi-strategi lain yang diatur oleh pihak British. Umpamanya, memutuskan komunikasi antara lanun-lanun tribal dengan orang Melayu yang membekalkan mereka garam, besi dan lain-lain merupakan strategi yang termurah yang digunakan untuk membanteras aktiviti perlanunan di Borneo ketika itu. Lanun-

lanun tribal yang merupakan pengguna terbesar garam di kalangan penduduk tempatan tidak boleh bertahan lama sekiranya bekalan tersebut disekat.⁵⁰

Labuan mampu menjadi pusat pengawalan aktiviti-aktiviti perlanunan di peringkat awal pembukaannya. Kedudukan Labuan yang terletak hampir dengan pusat lanun di utara dan timur laut Pulau Borneo memudahkan tentera laut British menjalankan operasi serangan dengan kos yang paling rendah berbanding dengan pengkalan yang lain dan sekaligus membantu perkembangan perdagangan di laut-laut timur. Peranan Labuan sebagai stesyen tentera laut dan pelabuhan perlindungan semakin berkurangan setelah perdagangan antara Singapura dan Hong Kong semakin mantap. Dari semasa ke semasa bilangan tentera laut yang ditempatkan di Pelabuhan Labuan semakin berkurangan. Umpamanya, Co. of Royal Marines merupakan garisen terakhir yang ditempatkan di Labuan dan kemudiannya diganti dengan askar-askar India dari Madras. Selepas 1871, tidak terdapat askar British yang ditempatkan di Labuan. Hanya pasukan bersenjata tempatan ditempatkan bersama-sama Konstabel tempatan bagi mengawal dan menjaga keselamatan Labuan.⁵¹

2.4 Populasi

Labuan tidak berpenghuni ketika diserahkan kepada British. Ia merupakan sebuah pulau yang hanya dijadikan tempat perlindungan oleh nelayan. Nelayan biasanya akan tinggal beberapa hari di pulau ini untuk membaiki pukat dan mendapatkan bekalan air bersih. Selepas penyerahan Labuan kepada British

berlaku peningkatan dalam jumlah penduduk di Labuan. Militari, buruh dan kuli merupakan bilangan terbesar penduduk yang tinggal di Labuan.

Golongan buruh pada peringkat awal terdiri daripada orang Melayu Brunei dan Kedayan. Selepas satu peringkat golongan buruh berkenaan diganti dengan buruh dan kuli Cina dan India dari Pantai Coromandel. Manakala golongan pentadbiran terdiri daripada orang Eropah dan pedagang pula kebanyakannya adalah orang Cina. Golongan pedagang dan pekerja dalam sektor perdagangan serta pentadbiran tinggal di Bandar Victoria. Sementara itu, pekerja lombong arang batu pula bertumpu di Tanjung Kubong dan golongan petani tinggal di Pulau Daat dan kawasan pedalaman Pulau Labuan.

Kawasan penempatan yang pertama di Bandar Victoria dibina di Plain Road yang berdekatan dengan pelabuhan. Penempatan awal terdiri daripada pondok-pondok empat segi di atas tiang setinggi empat kaki, berdinding papan dan beratapkan rumbia. Tempat ini ditinggalkan selepas dibuka beberapa ketika kerana tidak sesuai dari segi kesihatan. Sebuah kawasan baru dibuka di kaki bukit tidak jauh dari Plain Road. Rumah-rumah termasuk rumah-rumah kerajaan dan deretan kedai yang kekal mula dibina dalam tahun 1852.⁵²

Berdasarkan jadual 2.1, dalam tempoh hampir dua dekad berlaku peningkatan penduduk sebanyak 762.2% di Labuan tetapi berlaku penurunan dan peningkatan yang ketara dalam jangkamasa tersebut. Peningkatan tertinggi dan kejatuhan terbesar berlaku pada tahun 1850 iaitu 137.4% dan -44.9% masing-masing.

Jadual 2.1. Populasi Labuan 1848-1868

Tahun	Jumlah	(-/+)
1848	447	
1849	1061	137%
1850	585	-45%
1851	680	16%
1852	1175	73%
1853	1603	36%
1854	1323	-17%
1855	1696	28%
1856	1262	-26%
1857	1284	2%
1858	1163	-9%
1859	1774	53%
1860	2442	38%
1861	2373	-3%
1862	3345	41%
1863	3346	0%
1864	2785	-17%
1865	2785	0%
1866	3828	37%
1867	3854	1%
1868	td.	

Sumber: disusun dari LMBBS 1848-1868

Peningkatan mendadak yang berlaku pada tahun 1849 disebabkan oleh kemasukan buruh-buruh dari tanah besar Borneo untuk kegiatan perlombongan arang batu yang diusahakan secara manual dan penghijrahan orang-orang Cina dan India dari Brunei setahun selepas Labuan diisytiharkan sebagai sebuah pelabuhan bebas. Brooke telah memberi galakan dan kempen kepada penduduk tempatan dan orang-orang Cina untuk berhijrah ke Labuan setelah urusan berkaitan undang-undang tanah diwartakan di Labuan. Kejatuhan mendadak penduduk di Labuan berlaku setahun kemudian disebabkan oleh masalah wabak malaria yang menyerang penduduk dan pekerja di lombong arang batu. Masalah kesihatan timbul kerana sistem pembentungan dan perparitan yang tidak teratur serta kebajikan pekerja-pekerja lombong yang diabaikan oleh syarikat menyebabkan mereka kembali ke tempat asal.

Bagi mengatasi masalah kekurangan buruh, British telah menghantar banduan-banduan dari Hong Kong untuk bekerja di lombong arang batu, membaiki jalanraya dan kapal-kapal muatan. Brooke percaya bahawa penghantaran banduan dari Hong Kong boleh memberi manfaat pada Labuan kerana mereka boleh dijadikan buruh kasar yang akan menjimatkan perbelanjaan kerajaan. Peringkat pertama penghantaran banduan dijalankan pada Disember, 1850 iaitu 50 orang dan 24 orang pada bulan Januari, 1852.

Peningkatan dan penurunan jumlah penduduk Labuan dari tahun 1848 sehingga 1867 banyak dipengaruhi oleh masalah wabak selsema, malaria dan demam campak yang sering melanda pulau tersebut semenjak awal

pembukaannya. Di samping itu, turun-naik ini turut berlaku kerana masyarakat pribumi di Borneo tidak tinggal menetap di pulau tersebut terutama mereka yang terlibat dalam aktiviti perlombongan sebagai buruh.

2.5 Perdagangan

British mengambil masa kira-kira dua tahun selepas penyerahan Labuan untuk membangunkan pulau ini sebagai sebuah pelabuhan komersial. Pada 1 Ogos, 1848 Labuan telah diisytiharkan sebagai sebuah pelabuhan bebas dan dibuka secara rasmi kepada pedagang-pedagang. Pejabat Kolonial mahu potensi Labuan dibangunkan sebagai depot atau emporium yang bertindakbalas selaras dengan hasil mahsyul yang terdapat disekitarnya sebagai elemen terpenting selain daripada pusat penghapusan lanun.⁵³

Sepanjang 20 tahun dalam tempoh ini, perdagangan pesisir di peringkat Asia Tenggara memainkan peranan penting dengan import dan eksport utama Labuan terdiri daripada hasil hutan, hasil laut dan hasil perlombongan. Perdagangan pesisir lebih berkembang di Labuan selaras dengan motif komersial British yang ingin menjadikan Labuan sebagai pelabuhan perantaraan antara dua koloninya di timur iaitu Singapura dan Hong Kong.

Dasar perdagangan Labuan pada peringkat awal berlandaskan kepada Perjanjian 1847. British dibenarkan memasuki mana-mana bahagian di Kesultanan Brunei bagi tujuan perdagangan. Sultan Brunei akan memberi keutamaan kepada Inggeris untuk membeli, menyewa atau menduduki dan

memiliki hartanah dalam wilayah penguasaan baginda dengan perlindungan keselamatan diberikan sepenuhnya. British juga menekankan bahawa perdagangan bebas harus dipraktikkan iaitu tiada larangan untuk kegiatan eksport dan import di mana-mana bahagian kesultanan dengan duti kastam dikenakan ke atas barangan tertentu sahaja.⁵⁴

Victoria telah dipilih sebagai kawasan perdagangan kerana pegawai-pegawai tentera laut menganggap kawasan tersebut mempunyai tempat berlabuh yang paling sesuai untuk kapal-kapal perdagangan. Pembukaan Labuan sebagai sebuah pelabuhan komersial selaras dengan keinginan Inggeris untuk mengeksploitasi sumber-sumber semulajadi yang wujud di Pulau Borneo dan Kepulauan Sulu untuk diperdagangkan ke pasaran luar.

“The coast of Borneo comprise the element of an important commerce, which it only requires the application of some such awakening principle to develop: and in particular, the eastern coast of that island abound in products which have rarely found their way to any English market, even in this part of the world, and which it may be expected will constitute a portion of the trade of this settlement. The large group of islands which compose the Soloo Archipelago, famed for its rich pearl fisheries, will also contribute an important share to commerce of this island under a system which affords protection and security to the poorer classes of natives.”⁵⁵

Labuan yang terletak di Palawan *Passage* merupakan jajahan British yang paling hampir dengan pintu masuk ke Cagayan de Sulu iaitu satu laluan strategik di antara dua jalur pelayaran yang digunakan oleh China untuk memasuki Jolo. Mana-mana kapal yang ingin memasuki Kepulauan Sulu dari China akan tersekat dengan Pulau Luzon, Palawan dan Borneo. Laluan yang wujud hanya berada di

bahagian selatan iaitu di Selat Balabac antara selatan Palawan dan Borneo Utara atau laluan di bahagian utara iaitu di Selat Mindoro antara utara Palawan, Mindoro dan Luzon. Kapal-kapal perdagangan memilih jalur pertama untuk singgah ke Cagayan de Sulu sebagai laluan terus antara Balabac ke entrepot utama di Jolo. Kapal-kapal yang memilih laluan utara berdekatan Mindoro perlu singgah ke pelabuhan-pelabuhan di Luzon hingga ke Visayas atau berdagang di sepanjang bahagian timur pantai Palawan sebelum menuju ke Jolo dengan belayar berhampiran dengan Cagayan de Sulu atau singgah di sana terlebih dahulu.⁵⁶

EAC menganggap Labuan merupakan *point d'appui* yang boleh berkembang menjadi tapak interprise yang menarik dan berdaya saing. Pulau ini berada hampir dengan kawasan-kawasan yang sesuai dari segi cuaca dan tanah-tanahnya untuk kegiatan pertanian kapas, tembakau, tebu, kopi, padi, buah pala dan lada hitam. Labuan terletak berhampiran dengan Jawa, Sumatera, Siam, Cochin China, Hainan, Manila dan Celebes yang menghasilkan produk-produk tersebut. Labuan juga bertindak sebagai penghubung kepada penempatan-penempatan Inggeris di timur daripada Pulau Pinang, Melaka dan Singapura ke Hong Kong.⁵⁷

Setelah Labuan dibuka kepada pedagang-pedagang, banyak kedai sementara didirikan di Bandar Victoria terutama oleh pedagang-pedagang Cina dari Brunei ketika menunggu rumah-rumah dan gudang tetap disiapkan. Pedagang-pedagang Cina dan India cenderung untuk memindahkan penempatan ke Labuan apabila mereka mendapati sukar untuk mengembangkan perniagaan

dan perdagangan di Brunei. Pedagang-pedagang Cina dan India tidak senang dengan tindakan pemerintah Brunei yang mengambil barangan mereka tetapi tidak pernah membayar hutang yang dianggarkan berjumlah \$30,000.⁵⁸

Kewujudan stesyen tentera laut di Labuan menyebabkan tingkat keselamatan di Laut China Selatan semakin terjamin. Namun begitu, keselamatan yang diwujudkan dengan pembentukan Labuan telah mengubah kedudukan Brunei menjadi pesaing kepada perdagangan Labuan. Keadaan ini berbeza dengan tanggapan sebelumnya yang mengharapkan Brunei sebagai penyokong kepada pertumbuhan ekonomi Labuan dengan cara menghantar hasil mahsyul ke Pelabuhan Labuan. Dalam masa yang sama Labuan dianggap merbahayakan perdagangan dan kemakmuran Singapura.⁵⁹ Hal ini cuba dielakkan kerana ia akan menguntungkan pihak Belanda di Kepulauan Melayu kerana boleh menyebabkan berlakunya persaingan dan rebakan dalam destinasi kapal-kapal perdagangan yang akan singgah di pelabuhan-pelabuhan milik British di rantau yang sama.

Import dan eksport Labuan boleh dibahagikan kepada empat kelas iaitu haiwan, makanan, minuman dan narkotik (A), bahan mentah (B), barangan siap dan separa siap (C) serta syiling dan jongkong (D). Kelas A, B dan C merupakan import dan eksport dagangan komoditi manakala kelas D pula ialah import dan eksport perbendaharaan. Kelas A merupakan import dan eksport terpenting Labuan yang terdiri daripada hasil hutan, hasil laut dan hasil pertanian yang digunakan sebagai bahan makanan dan minuman serta narkotik seperti sagu, trepang, sarang burung, beras, minuman keras, binatang ternakan, tembakau,

candu dan sebagainya. Semua bahan makanan sama ada bersifat mentah atau diproses seperti tepung sagu, tepung gandum, gula, garam dan sebagainya diklasifikasikan sebagai kelas A. Kelas B juga meliputi hasil hutan, hasil laut dan hasil perlombongan seperti kulit penyu, lilin lebah, gutta percha, rotan, kerang mutiara (*mother of pearls*), kapas, mutiara, arang batu dan sebagainya. Manakala kelas C pula terdiri daripada barang-barang pembuatan seperti paku, besi, barangan tembikar, senjata api, gong, mancis, barangan kulit, tekstil dan sebagainya. Kelas D terdiri dari syiling, matawang dan jongkong.

Sepanjang tempoh 1852-1868 peningkatan dan penurunan import dan eksport Labuan menunjukkan turun naik yang agak ketara disebabkan pengaruh penawaran dan harga dalam komoditi yang diperdagangkan. Berdasarkan jadual 2.2 peningkatan import dan eksport adalah sebanyak 10.6 dan 11.8 kali ganda masing-masing. Nilai import dan eksport terbesar dicatatkan pada tahun 1868 iaitu £359,512.17 dan £212,215 masing-masing. Manakala nilai import dan eksport terkecil terjadi pada 1858 iaitu £16,096.12 dan £5,064 masing-masing. Faktor-faktor yang mempengaruhi kenaikan dan kejatuhan nilai import dan eksport ini akan dibincangkan dalam sub topik import dan eksport dengan lebih lanjut.

Menjelang tahun 1860an Labuan mengalami perkembangan perdagangan yang memberangsangkan apabila nilai import-eksport sentiasa mencatatkan pertumbuhan positif. Import hanya mengalami kejatuhan pada tahun 1862 (-19.5%) dan kejatuhan kecil dalam nilai eksport dicatat pada tahun yang sama

Jadual 2.2. Nilai Import Dan Eksport Labuan 1852-1868 (£)

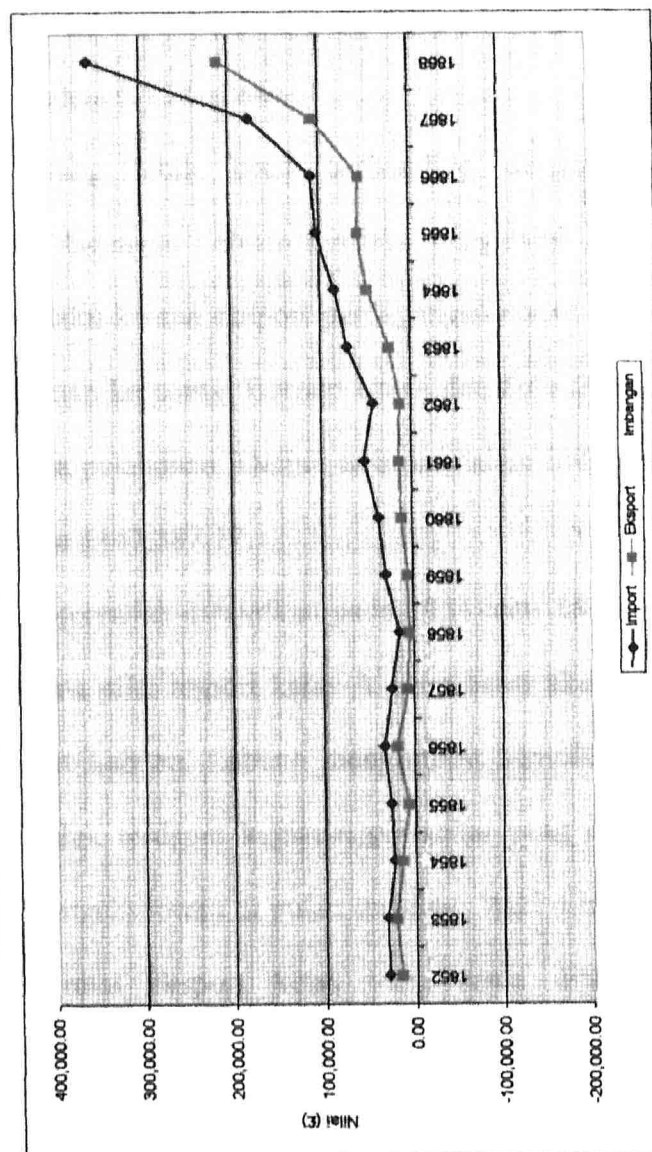
Tahun	Import	(-/+)	Eksport	(-/+)	Imbangan
1852	30,970.11		16,564.50		-14,405.6
1853	31,820.50	2.7%	22,333.17	34.8%	-9,487.3
1854	23,742.70	-25.4%	15,382.14	-31.1%	-8,360.6
1855	26,935.19	13.4%	7,934.00	-48.4%	-19,001.2
1856	33,916.40	25.9%	20,072.00	153.0%	-13,844.4
1857	25,298.83	-25.4%	7,068.13	-64.8%	-18,230.7
1858	16,096.12	-36.4%	5,064.00	-28.4%	-11,032.1
1859	30,723.12	90.9%	6,550.00	29.3%	-24,173.1
1860	37,841.13	23.2%	12,438.00	89.9%	-25,403.1
1861	53,146.40	40.4%	14,522.00	16.8%	-38,624.4
1862	42,774.50	-19.5%	13,115.00	-9.7%	-29,659.5
1863	71,195.00	66.4%	23,159.00	76.6%	-48,036.0
1864	84,049.80	18.1%	48,198.00	108.1%	-35,851.8
1865	104,190.40	24.0%	58,521.00	21.4%	-45,669.4
1866	109,134.12	4.7%	57,256.00	-2.2%	-51,878.1
1867	177,928.31	63.0%	108,449.14	89.4%	-69,479.2
1868	369,512.17	102.1%	212,125.00	95.6%	-147,387.2

Sumber: disusun dari LMBSS 1852-1868

Nota:

1. Termasuk import dan eksport yang dibawa oleh *native crafts* dan perahu.

Graf 2.1. Nilai Import Dan Eksport Labuan 1848-1868 (£)



Sumber: disusun dari LMBSS 1852-1868

Nota:

1. Termasuk import dan eksport yang dibawa oleh *native crafts* dan perahu.

(-9.7%) dan 1866 (-2.2%) berbanding dengan kenaikan yang berlaku sehingga tahun 1868. Dua tahun terakhir sebelum tamat tempoh kajian bab ini merupakan tahun kemakmuran bagi Labuan apabila eksportnya mencatat nilai sebanyak £320,574.14 iaitu berkurangan sebanyak £7,602.80 berbanding nilai keseluruhan eksport bagi tempoh 14 tahun (1852-1866).

Nilai eksport yang lebih kecil berbanding dengan nilai import menyebabkan imbalan dagangan Labuan sentiasa mengalami defisit selama 16 tahun. Fenomena ini berlaku kerana eksport perdagangan *native* yang melibatkan pengeksport semula Labuan ke pantai Borneo Utara dan Sulu tidak diambil kira dan dicatat oleh penguasa pelabuhan. Defisit terbesar dalam imbalan dagangan dicatatkan pada 1868 iaitu £147,387.17.

Manakala defisit terendah dicatatkan pada 1854 iaitu £8,360.56. Masalah defisit juga berlaku kerana nilai import kelas A yang besar akan mempengaruhi nilai keseluruhan eksport Labuan. Labuan mengimport banyak bahan makanan dan minuman kerana tidak terdapat kegiatan pertanian yang dijalankan secara komersial bagi tujuan pengeksportan di pulau tersebut. Baki nilai import kelas A yang ditolak dengan nilai eksport kelas yang sama diandaikan sebagai penggunaan domestik. Walaupun populasi Labuan kecil tetapi kemasukan jumlah anak kapal yang ramai berkemungkinan besar banyak mempengaruhi tingkat penggunaan domestik bahan makanan dan minuman yang akan disentuh dalam sub topik perkapalan nanti.

2.5.1 Import

Labuan bergantung pada import untuk menghidupkan kegiatan perdagangannya. Seperti yang diterangkan sebelum ini, nilai import Labuan dibahagikan kepada empat kelas. Berdasarkan kepada jadual 2.3 kelas B merupakan import terpenting Labuan dari tahun 1853 - 1857 yang mewakili antara 37.9% sehingga 45.7% nilai keseluruhan import. Nilai tertinggi dan terendah dicatat pada 1868 (£28,809.35) dan 1860 (£564.20) masing-masing. Penguasaan kelas B sebagai import utama Labuan pada peringkat awal dipengaruhi oleh import bahan-bahan mentah untuk tekstil seperti kapas, jut dan rami yang digunakan untuk membuat kain guni, karung dan tali yang banyak digunakan dalam perusahaan sagu dan pembungkusan semula bahan-bahan yang diimport di Labuan. Dalam tempoh 16 tahun (1852-1868) kelas B mengalami peningkatan dua kali ganda.

Kelas A pula merupakan import kedua terpenting, diikuti kelas D dan akhir sekali kelas C dalam tempoh yang sama. Selepas tahun 1858, berlaku perubahan aliran import apabila kelas A mula menjadi dagangan terpenting sehingga tahun 1868. Nilai tertinggi dan terendah dicatat ialah £119,889.50 (1868) dan £6,392.44 (1854). Peningkatan ketara kelas A sebagai import utama Labuan selepas tempoh berkenaan disebabkan oleh perkembangan perusahaan sagu di pulau ini serta peningkatan dalam permintaan makanan eksotik seperti sarang burung dan trepang. Kelas A mengalami peningkatan sebanyak 8.4 kali ganda dalam jangkamasa 16 tahun.

Jadual 2.3. Nilai Import Dan Eksport Labuan Mengikut Kelas 1849-1868 (£)

																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					</
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

Unter dem 1. März 1914

1 1962-1965 engestr.

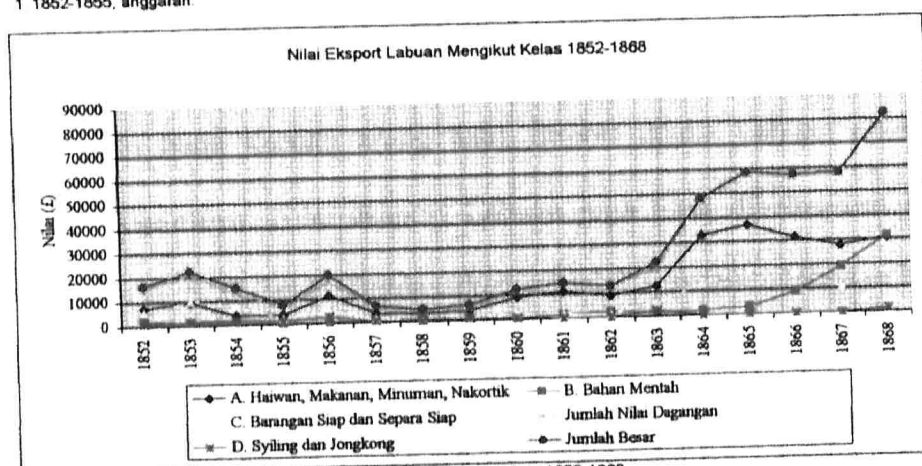
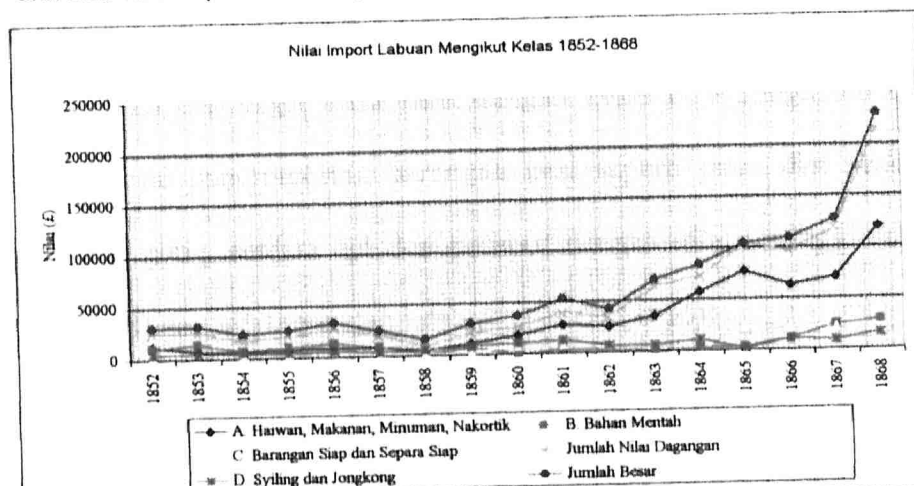
[illegible]

ALL INFORMATION CONTAINED HEREIN IS UNCLASSIFIED

类型

1 1852-54, ungarisch.

Graf 2.2. Nilai Import Dan Eksport Labuan Mengikut Kelas 1852-1868 (£)



Dalam tempoh satu dekad berkenaan kelas B, C dan D silih berganti mengikut keutamaan dalam pengimportan Labuan. Dalam tahun 1858-1862 kelas D merupakan nilai import kedua terpenting dengan mewakili 17.8% hingga 37.1% dan diikuti dengan C dan B. Seterusnya bermula 1863 nilai kelas C mencatat pertumbuhan yang lebih tinggi iaitu 15.3% hingga 38.3% berbanding kelas D yang mula berkongsi turun-naik dengan kelas B. Peningkatan kelas C banyak dipengaruhi pengimportan barangan besi seperti paku dan perkakasan dapur, tembikar, gong, senjata api dan perabot dengan nilai tertinggi sebanyak £64,848.45 (1868) dan nilai terendah ialah £2,392.07 (1855).

2.5.2 Eksport

Aktiviti pengeksportan semula di Pelabuhan Labuan bergantung kepada import yang dijalankan oleh Labuan. Sebagai sebuah pelabuhan bebas yang tidak mempunyai hasil bumi kecuali arang batu, import utama Labuan akan turut menerangkan eksportnya. Nilai eksport Labuan juga turut dibahagikan kepada empat kelas iaitu A, B, C dan D. Berdasarkan jadual 2.3, secara umumnya kelas A merupakan eksport utama Labuan selama tempoh 16 tahun dalam kajian bab ini kecuali pada tahun 1853 (43.2%), 1854 (26.8%) dan 1868 (37.5%). Eksport kelas A mewakili 26.8% hingga 72.2% daripada nilai keseluruhan eksport Labuan dengan nilai tertinggi dan terendah dicatat pada 1865 (£37,075.00) dan 1855 (£3,951.00) masing-masing.

Kelas A mengalami peningkatan sebanyak 3.1 kali ganda, mendominasi nilai eksport Labuan kerana sagu mentah dan tepung sagu merupakan jenis-jenis komoditi utama Labuan yang banyak mempengaruhi nilai eksport. Selain dari itu, sarang burung dan trepang juga merupakan dua jenis komoditi penting bagi kelas A dalam tempoh ini.

Kelas C merupakan eksport kedua terpenting Labuan yang pernah mengatasi nilai kelas A pada tahun 1853 (45.3%) dan 1854 (52.6%) tetapi lebih rendah dari nilai B pada tahun 1858 (4.2%), 1862 (11.0%) dan 1867 (18.8%). Nilai eksport kelas C ini bergantung kepada produktiviti arang batu di Tanjung Kubong yang sentiasa mengalami turun naik. Nilai eksport kelas D tidak begitu penting tetapi pernah mengatasi nilai eksport kelas B yang menduduki tempat ketiga dari segi keutamaan iaitu pada tahun 1853 hingga 1855, 1856, 1859 dan 1863. Manakala nilai eksport kelas B pernah mengatasi nilai eksport kelas C dalam tahun 1858 (25.9%), 1867 (33.1%) dan 1868 (38.6%). Peningkatan yang berlaku dalam kelas C pula dipengaruhi oleh kenaikan harga gutta percha, lilin lebah dan rotan di pasaran.

Terdapat tiga komoditi utama yang menjadi eksport Labuan iaitu hasil hutan, hasil laut dan arang batu selain daripada barangan pembuatan dan separa siap yang bukan berasaskan kepada hasil-hasil tersebut. Jadual 2.4 menunjukkan hasil hutan merupakan eksport utama Labuan yang diikuti dengan arang batu dan hasil laut. Antara hasil hutan yang dieksport terdiri daripada sagu, lilin lebah, sarang burung, kapur, damar, gutta percha, getah India, balak, jelutung, rotan dan

Jadual 2.4. Eksport Komoditi Utama Labuan 1852-1868 (£)

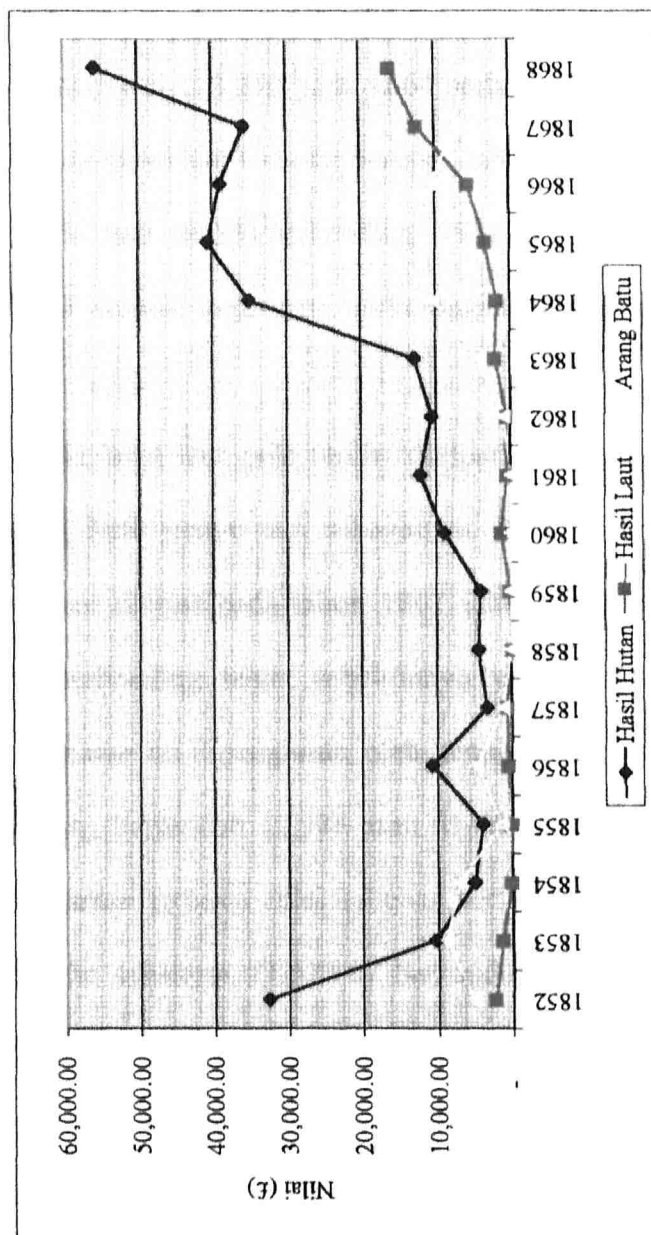
Tahun	Hasil Hutan	(-/+)	Hasil Laut	(-/+)	Arang Batu	(-/+)
1852	32,676.00		2,293.00		5,448.00	
1853	10,364.00	-68.3%	1,297.60	-43.4%	8,902.00	63.4%
1854	5,174.50	-50.0%	166.13	-87.2%	7,169.00	-19.5%
1855	4,015.00	-22.4%	73.00	-56.1%	1,399.00	-80.5%
1856	10,702.00	166.6%	414.00	467.1%	4,796.00	242.8%
1857	3,364.00	-68.6%	668.00	60.9%	1,145.00	-76.1%
1858	4,496.00	33.7%	23.00	-96.5%	-	
1859	4,213.00	-6.3%	192.00	734.8%	-	
1860	8,983.00	113.2%	1,316.00	596.5%	-	
1861	12,170.00	35.5%	530.00	-59.8%	-	
1862	10,550.00	-13.3%	541.00	2.1%	912.00	
1863	12,891.00	22.2%	2,005.00	270.6%	4,320.00	373.7%
1864	35,105.00	172.3%	1,841.00	-8.2%	10,308.00	138.6%
1865	40,612.00	15.7%	3,369.00	83.0%	11,995.00	16.4%
1866	38,847.00	-4.3%	5,588.00	65.9%	10,384.00	-13.4%
1867	35,746.00	-8.0%	12,458.00	122.9%	7,377.00	-29.0%
1868	55,821.00	56.2%	15,992.00	28.4%	5,677.00	-23.0%

Sumber: Disusun dari, LMBBS 1852 - 1875 dan LBB PRHMC 1881.

Nota:

1. Hasil hutan: sagu, liliin lebah, sarang burung, kapur, rotan, damar, gutta percha, getah india, balak, jelutong dll.
2. Hasil hutan: mutiara dan kerang mutiara, sirip jerung, trepang, kulit penyu dll.
3. 1852-54, anggaran.

Graf 2.3. Eksport Komoditi Utama Labuan 1852-1868 (£)



Sumber: Disusun dari LMBBS 1852-1854, 1875; PRHMCP 1881

Nota:

1. Hasil hutan: sagu, lilin lebah, sarang burung, kapur, rotan, damar, gutta percha, getah india, balak, jelutong dll.
2. Hasil hutan: mutiara dan kerang mutiara, sirip jerung, trepang, kulit penyu dll.
3. 1852-54, anggaran.

sebagainya. Peningkatan terbesar berlaku dalam tahun 1864 iaitu 172.3% atau £35,105 nilai keseluruhan berbanding dengan tahun sebelumnya yang merupakan momentum kepada kenaikan yang besar pada tahun-tahun selepas itu. Nilai eksport sagu mencecah £12,250 pada 1864 berbanding dengan tahun 1863 iaitu £4,307. Manakala kejatuhan terbesar berlaku dalam tahun 1857 iaitu pengurangan sebanyak £7,356 atau -68.8% berbanding 1856 (£10,702). Kejatuhan pada 1857 disebabkan nilai eksport sagu yang berkurangan daripada £8,170 (1856) kepada £1,214.⁶⁰

Manakala hasil laut pula terdiri daripada mutiara, kerang mutiara, sirip jerung, trepang, kulit penyu dan sebagainya. Peningkatan terbesar dalam nilai sebenar hasil laut dicatat pada tahun 1867 iaitu pertambahan sebanyak £6,868 atau 122.9% berbanding tahun sebelumnya yang mencatat nilai keseluruhan £5,588. Peningkatan ini dipengaruhi oleh kenaikan nilai eksport kerang mutiara dan mutiara yang berjumlah £2,988 atau 514% berbanding dengan tahun 1866. Manakala kejatuhan terbesar nilai sebenar berlaku dalam tahun 1854 (-90.7%) atau pengurangan sebanyak £1,623.87 berbanding dengan 1853 yang berjumlah £1,790. Penurunan ini turut dipengaruhi oleh kejatuhan nilai eksport kerang mutiara dan mutiara daripada £1,679 (1852) kepada £929 (1853).⁶¹

Dalam tempoh perbincangan ini, sagu, arang batu, lilin lebah, sarang burung, gutta percha, kapur, rotan, kerang mutiara, mutiara dan trepang merupakan jenis-jenis komoditi terpilih yang terpenting dalam mempengaruhi

nilai eksport Labuan. Kepentingan jenis-jenis komoditi ini sentiasa mengikut peredaran masa.

Sagu merupakan jenis komoditi yang terpenting yang memberi sumbangan kepada pertumbuhan ekonomi Labuan. Perusahaan sagu di Labuan bermula seawal pembukaan Labuan iaitu sebelum pembentukan kerajaan awam pada 1847. Kebanyakan pedagang adalah orang Cina yang lahir di Melaka dan terlibat dalam perdagangan sagu yang diperolehi dari Teluk Brunei. Walau bagaimanapun lebihan sagu dalam pasaran memberi kesan kepada kejatuhan harga sagu yang serius. Menurut Church masalah ini timbul kerana pedagang-pedagang Cina dianggap tidak bertanggungjawab dan berprinsip dalam menjalankan kegiatan perdagangan mereka.⁶² Sagu diimport untuk diesport semula dan permintaan untuk sagu dalam pasaran sentiasa ada dan membuatnya popular di kalangan pengusaha.

Berdasarkan lampiran jadual 2.2, 1855 merupakan tahun permulaan bagi sagu menjadi penyumbang utama kepada eksport Labuan apabila nilai yang dicatat mengatasi arang batu kecuali tahun 1867, sagu terus mendominasi sebagai penyumbang utama kepada nilai eksport Labuan sehingga tahun 1867. Nilai tertinggi yang pernah dicatat ialah £24,348 (1865) selaras dengan penawaran kuantiti sagu sebanyak 55,858 pikul iaitu meningkat 128.0% berbanding 1864. Walaupun berlaku kejatuhan dalam kuantiti selepas tahun 1861 hingga 1863 tetapi ia tidak begitu mempengaruhi nilai eksport kerana harga sagu yang tinggi di pasaran. Penawaran sagu di pasaran lebih banyak apabila terdapat dua buah kilang

untuk memproses sagu yang dijalankan oleh pedagang-pedagang Labuan. Percubaan untuk perusahaan pemrosesan sagu bermula di Labuan pada tahun 1862 dan 1867.⁶³

Penawaran kuantiti arang batu yang tidak stabil mempengaruhi nilai sumbangannya dalam eksport Labuan. Bahan api ini hanya menjadi eksport utama pada peringkat awal pembukaan Labuan sehingga 1854. Nilai tertinggi yang pernah dicatat dalam eksport arang batu ialah £11,995 dalam tahun 1865 dan penawaran kuantiti terbesar pada tahun 1864 iaitu 10,308 tan. Masalah yang melanda EAC menyebabkan operasi perlombongan terhenti selama empat tahun (1858-1861). Pada 1862 eksport arang batu kembali tersenarai dalam dagangan Labuan dan menunjukkan peningkatan nilai yang mendadak setahun kemudian iaitu 393%. Walaupun berlaku kemerosotan dalam kuantiti yang dieksport selepas suku pertama tahun 1860an tetapi harga yang tinggi di pasaran membolehkannya melonjak semula sebagai sektor kedua terpenting dalam nilai ekport Labuan selepas pada tahun 1865-1867.

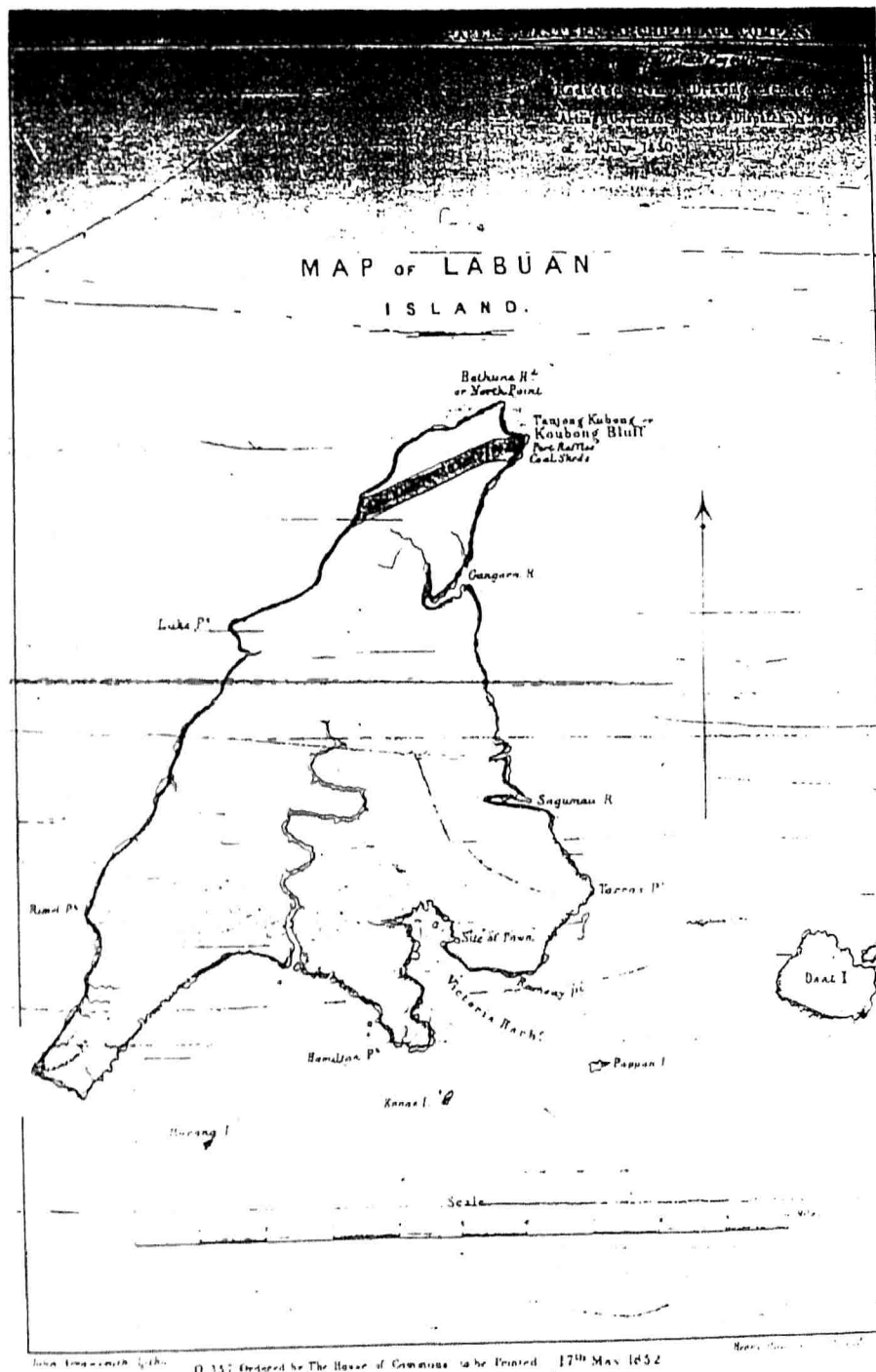
Kewujudan arang batu di Borneo menyebabkan timbulnya persaingan di kalangan individu untuk mendapatkan hak perlombongan di situ. Umpamanya, Henry Wise, seorang pedagang dari Cornhill berusaha untuk mendapatkan hak penguasaan ke atas lombong arang batu di Borneo Proper (Brunei) daripada Sultan dan Rajah Borneo semenjak tahun 1845.⁶⁴ Pada Julai 1848, Wise diberikan hak pajakan tanah lombong di Labuan seluas 500 ekar dan 50 ekar lagi bagi tujuan-tujuan lain. Wise yang merupakan agen Brooke di England mendapat hak

pajakan tanah lombong di kawasan yang terletak kira-kira 8 batu dari Bandar Victoria dengan purata ketebalan arang batu sebanyak 9 kaki yang bermula hampir dengan kawasan pinggir pantai.⁶⁵ Pejabat Tanah Kolonial dan Emigresen telah memajakan tanah lombong selama 30 tahun kepada Wise. Kadar royalti turut dikenakan sebanyak 2s 6d bagi setiap tan arang batu yang dikeluarkan dengan pengecualian sebanyak 1,000 tan dalam setahun. Manakala kadar harga arang batu bagi kegunaan Tentera Laut di-Raja British yang dihantar di *pit's mouth* tidak boleh melebihi 11s se tan.⁶⁶

Wise membentuk EAC pada tahun 1848 tetapi gagal mendapat sokongan kewangan secukupnya dan berakhir dengan saman Brooke kepadanya atas dasar pembohongan pengisytiharan aset. Pertelingkahan tersebut menyebabkan sikap Wise berubah daripada seorang penyokong kepada pembangkang yang terkuat kepada Brooke.⁶⁷ Sehingga tahun 1848 tidak terdapat satu kaedah perlombongan secara ekstensif dijalankan di bawah satu syarikat perlombongan. Lombong yang terletak di timur laut bahagian utara Labuan masih lagi diusahakan oleh seorang Inggeris, William Henry Miles yang menetap di situ. Pada peringkat awal kegiatan perlombongan arang batu dijalankan oleh tenaga manusia yang terdiri daripada buruh Cina dan penduduk pribumi pinggir pantai tanpa menggunakan sebarang mesin. Walaupun menggunakan kaedah manual, sebanyak 300 tan sebulan dapat dihasilkan. Pihak British percaya sekiranya satu sistem yang lebih cekap dibentuk penghasilan arang batu dapat dipertingkatkan.⁶⁸

Kerja-kerja melombong diusahakan oleh Miles di antara bulan April 1847

Peta 2.2. Pajak Tanah Kepada EAC 1850



Sumber: CO144/10, f. 295.

hingga Julai 1849, di bawah perjanjian dengan pihak EAC. Miles memilih kawasan arang batu berhampiran dengan pinggir laut di Tanjung Kubong. Kaedah lombong dedah digunakan untuk mengeluarkan arang batu. Ia menyebabkan timbul kesulitan dalam usaha-usaha perlombongan terutama masalah air yang melimpah di lombong setelah John Motley mengambilalih operasi EAC.

Dalam pada itu, EAC ditubuhkan bagi menjalankan perdagangan, perlombongan dan pertanian di Labuan dan Borneo Utara. EAC pada asalnya terlibat dalam perdagangan komoditi pertanian seperti kapas, tembakau, gula, kopi, beras, lada hitam, buah pala dan lain-lain. EAC telah menerbitkan prospektus syarikat untuk mendapatkan modal bagi mengembangkan operasinya di Pulau Borneo. Syarikat ini berusaha untuk mendapatkan modal sebanyak £200,000 dengan menerbitkan 2,000 saham dengan nilai £100 setiap terbitan.⁶⁹ Walau bagaimanapun, EAC hanya menghadkan operasi syarikat pada perlombongan arang batu sahaja di Labuan.⁷⁰

EAC mengambil keputusan menumpukan perhatian pada perlombongan arang batu sahaja setelah mengambilkira keuntungan yang bakal mereka perolehi. Pada masa tersebut kos arang batu yang dibekalkan England kepada kapal-kapal diraja dan EIC di India dan China ialah 30s setiap tan. Kos ini boleh dikurangkan dengan adanya operasi EAC di Labuan yang boleh membekalkan arang batu kepada beberapa depot yang wujud di Singapura, Hong Kong dan lain-lain di mana banyak kapal British dan asing singgah di pelabuhan-pelabuhan tersebut.⁷¹

Syarikat optimis dengan peningkatan aliran penggunaan arang batu yang tidak akan menggagalkan usaha-usaha mereka. EAC yakin dengan operasinya setelah mengambilkira perkembangan sistem pengangkutan yang menggunakan kuasa wap. Umpamanya, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company membelanjakan tidak kurang daripada £130,000 setiap tahun untuk arang batu bagi penggunaan kapal-kapal wap mereka dengan lebih £90,000 membabitkan kos bahan api bagi pelayaran di sebelah timur Tanjung Harapan.⁷²

Projek perhubungan wap antara Singapura dan Australia dan penempatan-penempatan British di Pantai Timur Tanjung Harapan dan Pantai Barat Amerika serta pembinaan sistem keretapi di India sudah pasti akan mempertingkatkan penggunaan arang batu dari Labuan sekiranya bekalan mencukupi dapat disediakan. Jawatankuasa Arang Batu Calcutta dengan bantuan Kerajaan Bengal mengumumkan bahawa arang batu Labuan mempunyai kualiti yang tinggi iaitu menyamai arang batu di Britain. Hal yang sama juga diperakui oleh kapten kapal *H.M.S. Irish*, Kapten Wallage mengenai kualiti arang batu yang dijumpai di Labuan. Menurut beliau,

“I have no hesitation in stating, that the coal received at Labuan is equal to any English coal I have seen on board steamers in India, and decidedly better than any coal worked in India for steam purposes.”⁷³

EAC menghadapi banyak masalah di peringkat awal operasinya di Labuan. Masalah mula timbul apabila kata sepakat tidak dicapai mengenai kadar harga arang batu yang dibekalkan syarikat kepada Tentera Laut di-Raja British.

Mengikut perjanjian kadar harga 11s se tan yang dihantar ke *pit's mouth* dikenakan dengan mendapat pengecualian royalti. Namun begitu, EAC mengenakan harga 20s se tan dengan kadar royalti sebanyak 2s 6d se tan yang dihantar ke pantai. Dalam tempoh Julai hingga Oktober, 1849 sebanyak 511 tan dibekalkan kepada kapal-kapal diraja iaitu *Maeander* (150 tan), *Reynard* (22 tan), *Namesis* (109 tan) dan *Semiramis* (230 tan).⁷⁴ Dalam tahun tersebut terdapat 100 hingga 200 orang kuli bermusim yang bekerja di lombong arang batu yang terdiri daripada pribumi Borneo. Operasi pemungghahan tidak cekap kerana ketiadaan jalan yang menghubungkan lombong ke pantai sejauh 700 ela. Menurut perjanjian, sekiranya EAC gagal menghantar arang batu ke kapal-kapal di-raja sehingga ke pantai, harganya akan ditolak sebanyak $\frac{1}{2}$ dollar se tan.⁷⁵

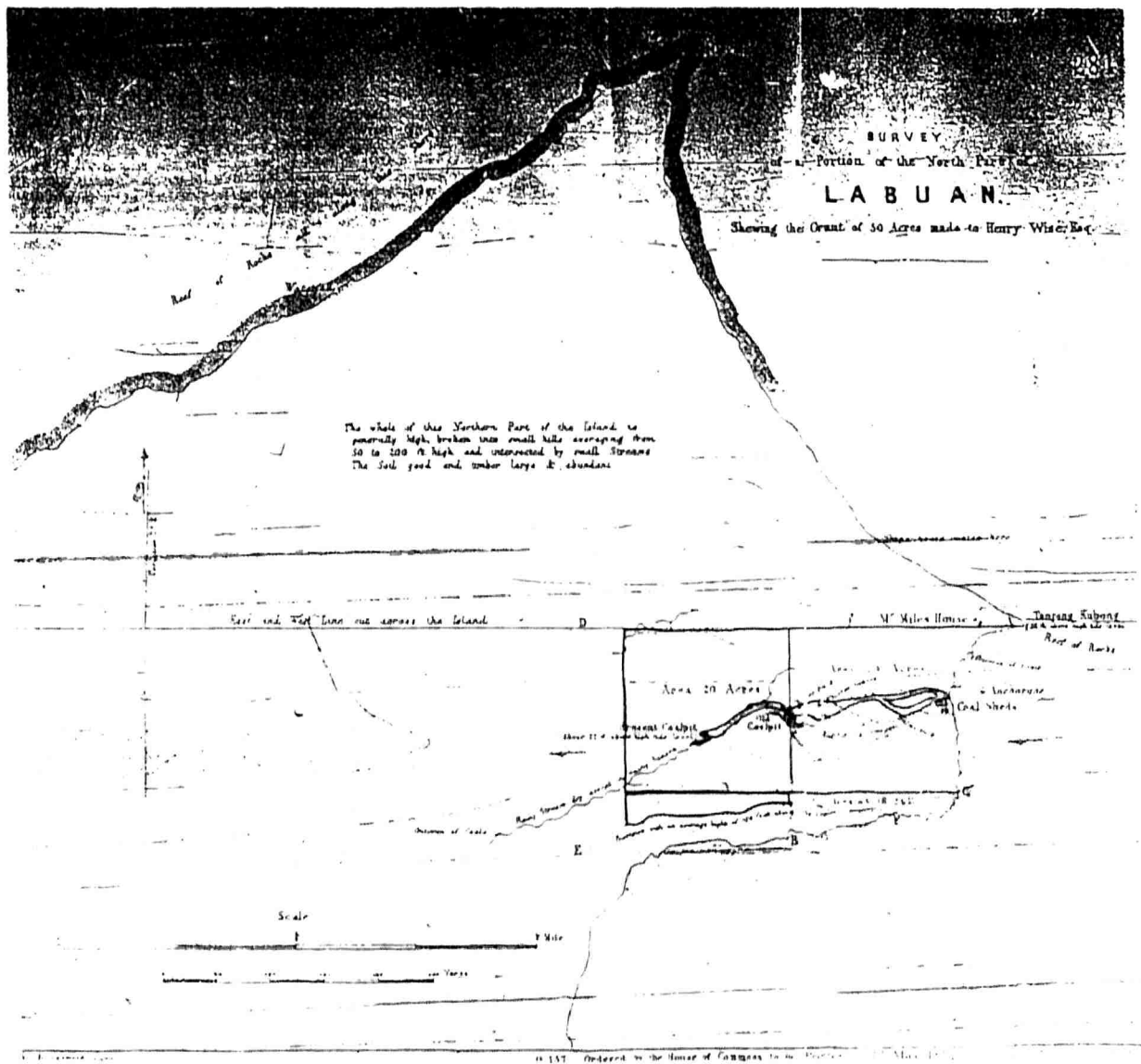
Dalam tahun yang sama, agen Peninsular & Oriental Co. di Singapura berminat untuk mendapatkan bekalan arang batu dari Labuan dengan harga yang lebih kompetitif. Kewujudan aktiviti perlombongan di Labuan akan menguntungkan syarikat-syarikat yang terlibat dalam perkhidmatan *bunkering* di Singapura kerana jaraknya yang lebih dekat berbanding dengan England untuk mendapatkan bekalan arang batu. Peningkatan dalam penggunaan kapal wap di timur menyebabkan Singapura memerlukan bekalan arang batu yang mencukupi tetapi agak sukar untuk mencipta keuntungan yang tinggi kerana kos penghantaran yang semakin meningkat bagi arang batu dari England iaitu £13.13 setiap tan. Tambahan pula, bekalan arang batu dari Hindia Timur Belanda tidak

begitu menguntungkan Singapura kerana kerajaan Batavia mengenakan harga yang tinggi untuk mendapat bekalan daripada mereka.⁷⁶

Dalam tahun 1850, EAC membantah tindakan Kommisioner Tanah Jajahan dan Emigresen yang mengezedkan garis pantai di Tanjung Kubong atau Pelabuhan Raffles sebagai kegunaan awam. EAC bertegas bahawa kawasan tersebut telah dipajakkan kepada Wise secara sah.⁷⁷ Penarikan dibuat kerana tanah yang dipajak seluas 50 ekar tersebut merupakan satu-satunya kawasan yang boleh dimasuki oleh kapal-kapal dan bot-bot besar di bahagian utara. Kerajaan mendapati kesukaran akan timbul seandainya pembangunan ingin dijalankan pada masa depan sekiranya kawasan tersebut menjadi milik individu terutama bagi untuk pembinaan jalanraya dari kawasan pedalaman ke bahagian utara.⁷⁸

J.Scott, juru ukur kerajaan telah membuat pemantauan di utara Labuan yang melibatkan keluasan 50 ekar tanah yang menjadi pertikaian tersebut. Bantahan dibuat di bahagian pemetaan memandangkan garis sempadan pantai dari C ke B tidak melebihi 46 ekar. Berdasarkan perjanjian yang ditandatangani, panjang garis pantai dari A ke B tidak melebihi 500 hingga 700 ela. Sempadan garis pantai perlu diukur dari A ke F iaitu kira-kira 528 ela sehingga mencapai ke titik E. Seterusnya dari E menghala ke D dan A di sebelah timur yang akan memberi keluasan 50 ekar. Walau bagaimanapun, Wise telah memilih teluk kecil yang dilakarkan dalam geran *vis* dari A ke B yang merupakan satu-satunya bahagian di hujung utara Labuan yang boleh dimasuki oleh kapal-kapal dan bot-bot yang besar.⁷⁹

Pelan 2.1. Pemetaan Semula Bahagian Utara Labuan Yang Digerankan Kepada Henry Wise 1852



Sumber: CO144/10, f.284.

Dalam pada itu, Brooke turut menfailkan bil menentang EAC. Dalam perbahasan di *House of Common*, Wilson Patten menganggap Brooke sebagai orang yang paling tidak sesuai kerana beliau mempunyai kepentingan di tapak yang bertentangan dengan Labuan. Pihak syarikat tidak jelas alasan sebenar Brooke menentang mereka sama ada disebabkan oleh persaingan aktiviti komersial di negara asing atau satu penggunaan kuasa sebagai Gabenor Labuan. Brooke yang mempunyai kepentingan dalam monopoli antimoni di Sarawak mungkin merasa terancam dengan penemuan antimoni di kawasan arang batu yang digerakkan kepada EAC di tanah besar. Tambahan pula, syarikat menggalakkan penduduk pribumi Borneo untuk membawa antimoni mentah terus ke Labuan untuk dijual.⁸⁰

Dalam tahun 1852, melalui agennya di Singapura iaitu Merssrs. Shaw, Whitehead & Co., EAC telah mencapai kata sepakat dalam satu perundingan dengan Peninsular & Oriental Co. untuk membekalkan arang batu sebanyak 400 tan sebulan ke Singapura dengan kadar harga yang sama dengan arang batu Inggeris yang dibekalkan ke kapal-kapal wap mereka di pelabuhan.⁸¹

Pada 1854, agen-agen perkapalan yang menggunakan kuasa wap turut merayu kepada EAC supaya menghantar bekalan secara konsisten. Kekurangan kemudahan infrastruktur sokongan, penggunaan teknologi perlombongan yang tidak sesuai, kekurangan tenaga buruh dan pertelingkahan yang sering timbul dengan pihak pentadbiran menyebabkan aktiviti perlombongan sering terganggu dan tidak mampu memenuhi permintaan pasaran. Umpamanya, kuantiti arang

batu yang dieksport pada 1853 hanya sebanyak 9,108 tan dengan jumlah keseluruhan pengeluaran selama 4 tahun setengah berjumlah 22,031 tan. Kuantiti tersebut jauh lebih rendah daripada jumlah yang diperlukan oleh Singapura iaitu sebanyak 30,000 tan setahun.⁸²

Permintaan dan harga yang tinggi di Singapura telah meningkatkan kepentingan dan nilai mineral tersebut kepada pihak awam. Penyelidikan dijalankan untuk mencari kawasan baru di seluruh Borneo yang melibatkan kedua-dua kuasa iaitu British dan Belanda. Deposit arang batu dijumpai di pantai timur Borneo di Sungai Kotu, di pantai barat di Pontianak, di pantai selatan di Banjarmasin, di pantai barat laut di Sarawak, Brunei, Kakas dan juga di Pulau Liga dan Sungai Rejang dan Bintulu serta Palawan.⁸³

Selain dari itu, kapur juga merupakan salah satu jenis komoditi yang penting dalam tempoh ini. Nilai eksport kapur pada peringkat awal sehingga 1857 hampir menyamai eksport lilin lebah dan sarang burung. Bermula 1858 hingga 1864 (kecuali 1860) kapur menjadi penyumbang kedua terbesar dalam nilai eksport. Selepas tempoh tersebut lilin lebah, sarang burung dan kapur silih berganti sebagai penyumbang kedua tertinggi dalam nilai eksport. Sementara itu, perkembangan sistem telekomunikasi di negara-negara barat mempengaruhi permintaan terhadap gutta percha yang diperlukan dalam industri pembuatan kabel. Peningkatan mendadak eksport gutta percha berlaku pada tahun 1865 dan merupakan penyumbang nilai eksport terbesar Labuan pada tahun 1868. (Sila rujuk lampiran jadual 2.2)

2.5.3 Rakan Dagangan Labuan

Labuan menjalankan perdagangan dengan Singapura, Hong Kong, Pantai Borneo (termasuk Brunei), Kepulauan Sulu, Manila, United Kingdom, China, Vietnam, Sarawak dan Jawa. Berdasarkan jadual 2.5 dan 2.6 Singapura merupakan rakan dagangan terpenting yang menguasai lebih daripada 80% eksport Labuan kecuali pada tahun 1856 (76.1%) dan 1867 (69.2%). Manakala nilai import Labuan dari Singapura pula sebanyak 47.1% hingga 75.4%. Keadaan turun-naik ini dipengaruhi oleh perdagangan komoditi di Pelabuhan Labuan. Peningkatan mendadak pada tahun 1868 disebabkan peningkatan import Labuan dalam kelas A dan kelas C dari Singapura. Manakala kenaikan ketara eksport Labuan ke Singapura dalam tahun yang sama dipengaruhi oleh kelas C terutama gutta percha yang mendapat permintaan yang tinggi di kalangan pedagang-pedagang Singapura. Kejatuhan yang ketara dalam tahun 1867 bagi eksport Labuan ke Singapura disebabkan sejumlah £16,774.40 (pelbagai kawasan) tidak dapat ditentukan secara tepat nilai sebenar antara Singapura dan Hong Kong.

Manakala Pantai Borneo dan Laut Sulu merupakan rakan dagangan import kedua terpenting bagi Labuan dengan penguasaan antara 28.3% hingga 51.2%. Pantai Borneo dan Laut Sulu menjadi tidak penting sebagai rakan dagangan eksport Labuan kerana hampir kesemua eksport dikategorikan sebagai perdagangan *native* yang tidak diambilkira oleh penguasa pelabuhan. Kegiatan perdagangan *native* di Labuan melibatkan suatu jaringan dan sistem perdagangan yang kompleks dan saling berkait dengan kewujudan banyak pelabuhan-

Jadual 2.5. Nilai Eksport Labuan Dengan Semua Rakan Dagangan 1852-1868 (£)

Tahun	Singapore	%	(+/-)	Hong Kong	%	(+/-)	Pantai Borneo & Laut Sulu	%	(+/-)	UK	%	(+/-)	China	%	(+/-)	Jawa	%	(+/-)	Malaka	%	(+/-)	Siam	%	(+/-)	Pulau Kanan	%	(+/-)	J.M.A.H.	%
1852	Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai				
1853	Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai				
1854	Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai				
1855	Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai			Nilai				
1856	15,278.00	78.1%		-			-			-			-			-			-			-			4,798.00	23.9%		20,072.00	100.0%
1857	5,897.84	63.7%	-41.8%	-			-			-			-			-			-			-			1,145.16	18.3%	-78.1%	7,027.00	100.0%
1858	5,044.00	100.0%	-13.8%	-			-			-			-			-			-			-			-	-	5,044.00	100.0%	
1859	6,565.00	100.0%	28.3%	-			-			-			-			-			-			-			-	-	6,565.00	100.0%	
1860	12,852.60	88.8%	87.1%	-			186.50	1.5%		-			-			-			-			-			-	-	12,458.00	100.0%	
1861	14,522.00	100.0%	18.8%	-			-			-			-			-			-			-			-	-	14,522.00	100.0%	
1862	13,115.00	100.0%	-8.7%	-			-			-			-			-			-			-			-	-	13,115.00	100.0%	
1863	22,329.00	150.5%	70.3%	-			-			-			-			-			-			-			-	-	22,329.00	100.0%	
1864	28,895.00	80.7%	70.3%	9,271.00	18.2%		-			-			-			-			-			-			-	-	48,198.00	100.0%	
1865	35,715.00	84.8%	45.8%	1,802.00	3.1%	-40.8%	-			-			-			-			-			-			-	-	58,521.00	100.0%	
1866	50,718.00	90.8%	45.8%	1,500.00	1.7%	-45.8%	1,000.00	1.7%		-			1,462.10	2.5%		900.00	1.6%		907.00	1.6%		-		-	-	57,256.00	100.0%		
1867	52,021.90	90.8%	-22.8%	1,068.13	1.8%	8.3%	-			-			-			-			-			-			-	-	57,873.00	100.0%	
1868	61,452.47	89.8%	104.0%	-			129.78	0.2%		300.00	9.4%		-			-			-			-			-	-	82,338.00	100.0%	

Sumber: data dari LMBSS 1852-68, 1864-68, PROHCF 1867.

Note: 1. Tidak termasuk nilai perdagangan yang dibuat dengan pemerintah dan rakyat sendiri.

2. Pulau Kanan:

a) Singapura dan Hong Kong £4,786.00 (1856)

b) Singapura dan China £1,145.16 (1857)

c) Singapura dan Hong Kong £18,774.40 (1867)

Jadual 2.6. Nilai Import Labuan Dengan Semua Rakan Dagangan 1852-1868 (£)

Tahun	Singapura	%	(+/-)	Hong Kong	%	(+/-)	Vietnam	%	(+/-)	Partial Borneo & Laut Sulu	%
1852	Id			Id			Id			Id	
1853	Id			Id			Id			Id	
1854	Id			Id			Id			Id	
1855	Id			Id			Id			Id	
1856	24,318.44	71.7%		4.30	0.01%		-			9,595.66	28.3%
1857	14,937.70	59.1%	-38.6%	864.84	3.38%	19780.0%	-			9,445.00	37.4%
1858	12,140.30	75.4%	-18.7%	-	-	-	-			3,965.82	24.6%
1859	22,415.98	73.0%	84.6%	-	-	-	-			8,307.14	27.0%
1860	25,227.15	66.7%	12.6%	-	-	-	-			12,613.98	33.3%
1861	33,273.70	62.6%	31.8%	-	-	-	-			19,872.70	37.4%
1862	26,278.31	61.4%	-21.0%	-	-	-	-			13,995.19	32.7%
1863	36,281.94	51.6%	38.1%	-	-	-	-			25,784.16	36.6%
1864	44,603.61	53.1%	22.9%	-	-	-	-			39,448.19	46.9%
1865	60,689.21	58.2%	38.1%	4,723.00	4.53%	-	1,350.00	1.3%		50,773.58	46.5%
1866	57,062.40	52.3%	-8.0%	-	-	-	-			66,317.91	51.2%
1867	60,036.11	47.1%	5.2%	1,755.00	1.38%	-	-			80,096.18	34.9%
1868	149,328.99	65.0%	148.7%	-	-	-	-			-	22.6%

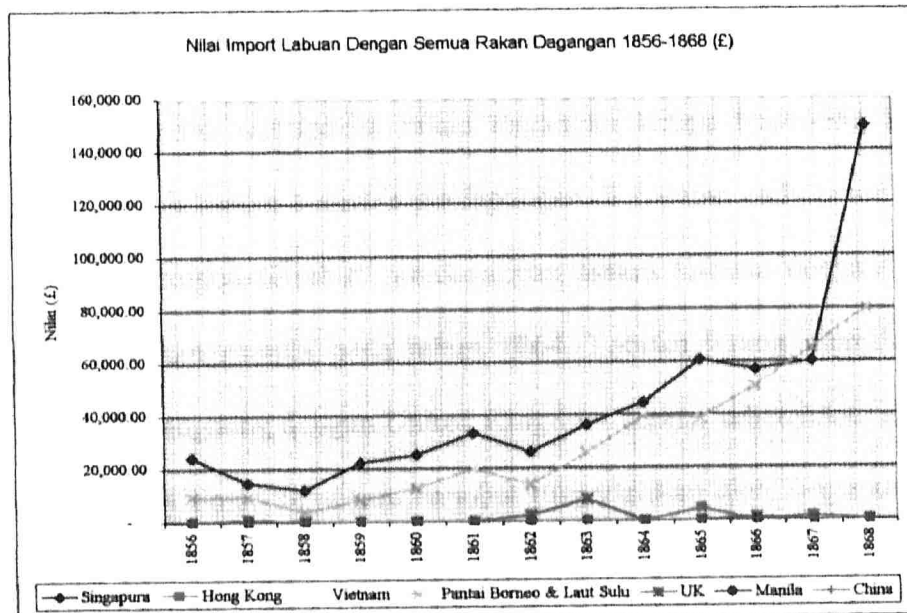
Tahun	UK	%	(+/-)	Manila	%	(+/-)	China	%	(+/-)	Jumlah	%
1852	Id			Id			Id				
1853	Id			Id			Id				
1854	Id			Id			Id				
1855	Id			Id			Id				
1856	-			-			-			33,916.40	100.0%
1857	-			20.16	0.1%		-			25,267.70	100.0%
1858	-			-			-			16,098.12	100.0%
1859	-			-			-			30,723.12	100.0%
1860	-			-			-			37,841.13	100.0%
1861	-			-			-			53,146.40	100.0%
1862	2,500.00	5.9%		-			-			42,774.50	100.0%
1863	8,299.20	11.8%	232.0%	-			-			70,366.00	100.0%
1864	-			-			-			84,049.80	100.0%
1865	-			-			-			104,190.40	100.0%
1866	1,298.14	1.2%		-			-			109,134.12	100.0%
1867	-			-			343.15	0.3%		127,452.17	100.0%
1868	300.00	0.1%		-			-			229,725.17	100.0%

Sumber: data dari LMBSS 1852-1868

Note:

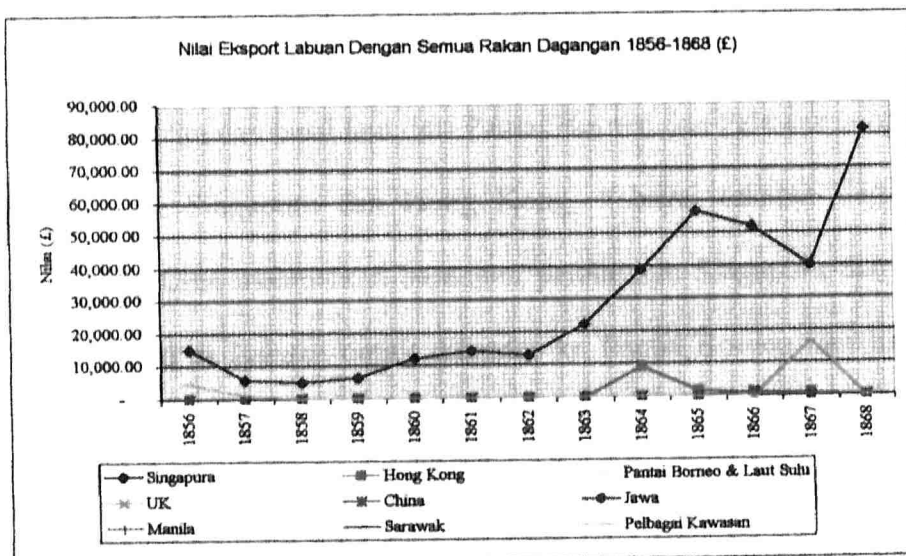
1. Tidak termasuk native trade yang dibawa dengan native craft dan perahu.

Graf 2.4. Nilai Import Dan Eksport Labuan Dengan Semua Rakan Dagangan 1856-1868 (£)



Nota

1 Tidak termasuk *native trade* yang dibawa dengan *native crafts* dan perahu.



Sumber: disusun dari LMBBS 1852-60, 1864-68, LBBPRHMCP 1881.

Nota:

1 Tidak termasuk *native trade* yang dibawa dengan perahu dan *native crafts*.

2. Pelbagai Kawasan:-

a) Singapura and Hong Kong £4,796.00 (1856)

b) Singapura and China £1,145.16 (1857)

c) Singapura and Hong Kong £16,774.40 (1867)

pelabuhan kecil dari sepanjang pantai Laut Sulu hingga ke Teluk Brunei. Pada kebiasaannya pedagang-pedagang menggunakan perahu atau *native crafts* untuk membawa barang dagangan dalam skala yang kecil. Perdagangan *native* juga turut dijalankan antara Labuan dengan Manila, Vietnam dan Jawa.⁸⁴

Hong Kong yang merupakan rakan dagangan ketiga terpenting dalam tempoh ini mula menjalankan kegiatan perdagangan di Labuan pada tahun 1856 dan 1857. Selepas tempoh tersebut perdagangan antara Labuan dengan Hong Kong hanya dimulakan semula pada tahun 1864. Labuan jarang menjalankan perdagangan secara langsung dengan United Kingdom kerana kebanyakan aktiviti eksport-import di laut timur ke negara tersebut dikendalikan oleh Singapura dan Hong Kong.

Perdagangan *native* di Labuan turut dikuasai oleh orang Cina. Mereka menjalankan perdagangan dengan menyewa *native crafts* dan perahu untuk mendapatkan hasil hutan dan hasil laut dari Pantai Borneo dan Palawan serta Sulu untuk dipasarkan ke Singapura dan Hong Kong. Sebagai tukaran dagangan, pedagang-pedagang Cina memuatkan barangan pembuatan Singapura dan Hong Kong yang dikumpul di Labuan untuk dihantar ke Pantai Borneo dan kadangkala ke Jolo. Pedagang-pedagang Cina turut menguasai perdagangan kopra antara Labuan dengan Cagayan de Sulu. Keuntungan yang dikaut oleh mereka lebih tinggi setelah menjalankan perdagangan secara langsung ke pulau tersebut berbanding dengan Jolo. Perdagangan dijalankan dalam bentuk sistem barter oleh penduduk pribumi Borneo untuk mendapatkan pakaian, barangan kapas, candu

dan tembakau, senjata api, gong, perkakasan dapur, spirit, teh dan bahan makanan sebagai tukaran yang kebanyakannya diimport dari Singapura.⁸⁵

Pembukaan Labuan turut menjadi alternatif baru kepada pedagang-pedagang Taosug. Perdagangan Sulu mula beralih dari Manila dan China ke Pelabuhan Labuan. Labuan bertindak sebagai pusat pengumpulan barangan Sulu sebelum dihantar ke Singapura. Ketika perdagangan Kesultanan Sulu mendapat tekanan Sepanyol di Manila, kuasa-kuasa Eropah lain mula memperlihatkan peranan secara langsung dalam masyarakat Taosug dalam tahun 1850an. Sultan Sulu menyambut baik bantuan yang ingin disalurkan oleh Brooke ketika itu daripada dicengkam oleh Koloni Sepanyol yang berpusat di Manila.

Perdagangan Taosug ke penempatan Inggeris bermula dalam tahun 1856⁸⁶ di atas keinginan Brooke yang ingin menggalakkan perkembangan perdagangan “kawasan-kawasan dan sungai-sungai dari Sarawak ke Sulu dan Bulungan” yang akan memberi faedah kepada mereka dengan kelebihan-kelebihan komersial yang wujud di pasaran Labuan.⁸⁷ Sepanyol yang bimbang dengan pengaruh pihak Inggeris berusaha menyekat perdagangan antara Sulu dengan Labuan. Umpamanya, Sepanyol menonjolkan kekuasaan mereka dalam *monopolizing spirit* di Balabac dengan menyekat perahu-perahu dari Labuan yang menuju ke situ pada lewat tahun 1850an.⁸⁸ Kebimbangan Sepanyol terhadap Labuan berlarutan sehingga ke tahun 1860an.⁸⁹

Perkembangan Labuan turut memberi kesan ke atas perdagangan Sulu apabila lebih banyak barangan dagangan dari bahagian utara Borneo yang

sebelum ini dihantar ke Jolo mula beralih ke Labuan pada tahun 1862⁹⁰ akibat tindakan monopoli dan sekatan yang dijalankan oleh Sepanyol. Layanan buruk Sepanyol kepada Sultan Sulu menyebabkan berlakunya peningkatan penjualan senjata api dalam perdagangan antara Labuan dengan Sulu yang mula berkembang dalam tahun 1850an.⁹¹ Hubungan Manila dan Jolo yang sentiasa tegang menjadikan perdagangan Sulu dengan Labuan berkembang ke arah orientasi penjualan senjata api. Pihak berkuasa tempatan telah mendesak supaya penjualan senjata api disekat kerana ia boleh membahayakan Labuan yang mungkin diserang oleh pihak lanun.

Dalam tahun 1855 kebimbangan terhadap serangan lanun ke atas Labuan yang pernah disuarakan oleh Brooke beberapa tahun sebelum ini timbul kembali apabila maklumat diperolehi dari Sultan Brunei mengenai kewujudan beberapa perahu lanun Sulu di Mengkabong.⁹² Dalam tahun 1852 Brooke melaporkan kepada Pejabat Kolonial mengenai kecenderungan lanun-lanun di pantai timur Borneo untuk menjadikan Labuan sebagai Balambangan kedua.⁹³ Walau bagaimanapun kebimbangan tersebut lenyap apabila *native crafts* dari Sulu mula berdagang buat pertama kalinya di Pelabuhan Labuan pada 1856 seperti yang dinyatakan sebelum ini.

Secara umumnya, hampir kesemua dagangan yang dieksport ke Singapura dan Hong Kong akan menjelaskan kesemua barangan yang diimport dari Pantai Borneo dan Sulu. Masalah timbul kerana rekod-rekod rasmi pelabuhan hanya mencatatkan import dari Pantai Borneo dan Laut Sulu yang dibawa ke Labuan

dengan kapal wap dan kapal layar. Kebanyakan perdagangan yang dijalankan oleh *native crafts* dan perahu tidak dicatat kerana pedagang-pedagangan meninggalkan pelabuhan tanpa mendapat pelepasan pelabuhan terlebih dahulu dan tidak mempunyai jadual perjalanan yang tetap sama ada malam atau siang.⁹⁴ Dalam tahun 1867 dan 1868 dianggarkan nilai perdagangan *native* antara Labuan dengan Pantai Borneo dan Laut Sulu ialah £50,000⁹⁵ dan £129,787⁹⁶ masing-masing.

2.6 Perkapalan

Data-data mengenai sektor perkapalan di Labuan hanya bermula pada tahun 1855. Kapal-kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan boleh dibahagikan kepada kapal wap, kapal layar, *native crafts* dan perahu. Namun begitu, bilangan dan tanan *native crafts* dan perahu sentiasa tidak dicatat secara tepat dan konsisten. Pihak pentadbiran pelabuhan hanya membuat anggaran mengenai bilangan dan tanan *native crafts* dan perahu yang berada di pelabuhan. Selain dari itu Pelabuhan Labuan turut disinggahi oleh kapal-kapal perang⁹⁷ yang bertujuan untuk mendapatkan bekalan arang batu.

Penggunaan kuasa wap sebagai penjana untuk menggerakkan kapal-kapal merupakan revolusi dalam komunikasi marin seperti juga peranan keretapi dalam pengangkutan daratan. Kapal-kapal wap telah memendekkan tempoh perjalanan antara Eropah ke timur. Perancis dan England memerlukan kepantasan untuk berkomunikasi dengan koloni mereka di timur. Justeru itu, teknologi

pengangkutan maritim dikembangkan dan dimodenkan. Pada pertengahan abad ke 19 kapal-kapal wap dari Southampton akan singgah di Gibraltar, Malta, Suez, Aden, Ceylon, Pulau Pinang, Singapura, Hong Kong, Amoy dan berakhir di Shanghai.⁹⁸ Dalam perjalanan antara Singapura dan Hong Kong kapal-kapal akan singgah di Pelabuhan Labuan untuk menjalankan kegiatan perdagangan import dan eksport atau mendapat bantuan kecemasan.

Awal tahun 1850an memperlihatkan peningkatan bilangan kapal wap di-
raja, EIC, Peninsular & Oriental Co. dan kapal-kapal wap yang menggunakan arang batu dari Labuan dan Borneo di Pelabuhan Labuan. Pihak autoriti Amerika, Sepanyol dan Perancis berhubung dengan agen-agen syarikat Singapura berkaitan dengan pembekalan arang batu Labuan ke kapal-kapal wap milik mereka yang berlayar di laut-laut sebelah timur. Pihak pengarah syarikat turut berkomunikasi dengan pihak-pihak tertentu di San Francisco dan New York berkaitan dengan perkhidmatan *bunkering* kepada kapal-kapal perdagangan Amerika di Labuan bagi memenuhi pertumbuhan yang berlaku dalam lalulintas kapal-kapal wap di Pasifik.⁹⁹

Pelabuhan Raffles di Tanjung Kubong merupakan sebuah tanjung yang tidak mempunyai sebarang tempat berlindung bagi kapal-kapal yang berlabuh. Pelabuhan Raffles hanya berfungsi sebagai sebuah pangkalan untuk kegiatan *bunkering* dan pemunggah arang batu ke kapal-kapal pada peringkat awal pembukaan Labuan sebelum keretapi dibina di Labuan. Ketika monsun timur laut bertiup selama dua hingga empat bulan, perahu-perahu tidak dapat digunakan dan

tidak selamat untuk kapal-kapal berlabuh. Kerja-kerja pemungghahan arang batu ke kapal-kapal tidak dijalankan ketika monsun bertiup kencang. Kapal-kapal biasanya berlabuh dengan jarak $\frac{1}{4}$ atau $\frac{3}{4}$ batu dari pinggir pantai. Penggunaan perahu-perahu untuk memindahkan arang batu ke kapal-kapal wap menyebabkan kos mengangkut arang batu menjadi lebih mahal walaupun ketika monsun barat laut. Sehingga tahun 1854, hanya terdapat sebuah kapal dengan kapasiti muatan kurang daripada 200 tan burthen yang bertindak sebagai agen di Singapura yang digunakan sebagai kargo arang batu untuk dihantar ke sana. Bagi memastikan kecekapan dan penghantaran bekalan yang lebih konsisten ke Singapura, pihak kerajaan Labuan menggesa lebih banyak kargo digunakan bagi tujuan penghantaran.¹⁰⁰

Berdasarkan jadual 2.7 berlaku kenaikan dan kejatuhan yang mendadak dalam keseluruhan bilangan dan tanan kapal kerana melibatkan jumlah *native crafts* dan perahu. Peningkatan mendadak kapal-kapal yang berlabuh berlaku pada 1859 (1,576%), 1860 (39%), 1863 (2,512%), 1864 (36%) dan 1867 (28%) serta kejatuhan besar dalam tahun 1856 (-87%), 1861 (-95%) dan 1868 (-96%) kerana mengambilkira jumlah *native crafts* dan perahu yang dibandingkan dengan tahun sebelumnya masing-masing. Peningkatan tanan sebenar yang ketara berlaku dalam tahun 1856 (288%) dan 1863 (352%) atau 12,018 tan dan 17,132 tan berbanding tahun 1855 dan 1862 masing-masing. Manakala kejatuhan ketara terjadi pada 1861 iaitu 13,674 tan (-69%) dan 1968 iaitu 28,607 tan (-96%) berbanding tahun 1860 dan 1867 masing-masing.

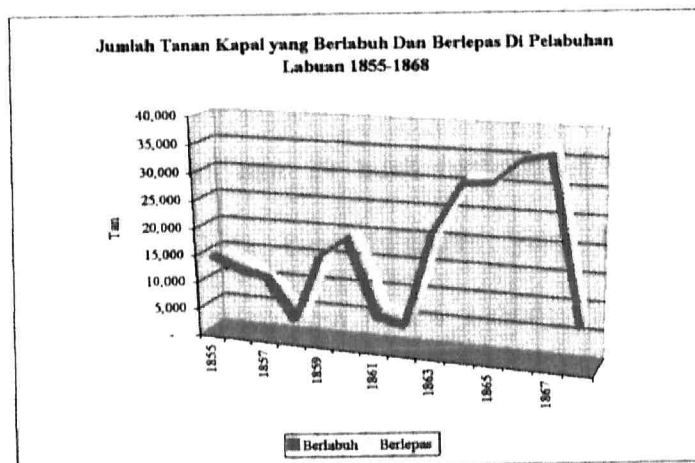
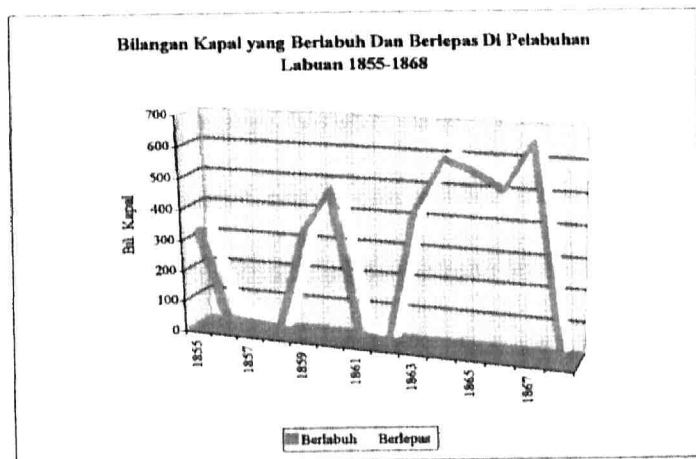
Jadual 2.7. Bilangan Dan Tanan Kapal Yang Berlabuh Dan Berlepas
Di Pelabuhan Labuan 1855-1868

Tahun	Berlabuh				Berlepas			
	Kapal	Tan	Kapal (-/+)	Tan (-/+)	Kapal	Tan	Kapal (-/+)	Tan (-/+)
1855	330	14,537			328	14,375		
1856	42	12,368	-87.3%	-14.9%	40	12,444	-87.8%	-13.4%
1857	35	11,328	-16.7%	-8.4%	32	9,167	-20.0%	-26.3%
1858	21	4,172	-40.0%	-63.2%	20	3,553	-37.5%	-61.2%
1859	352	16,190	1576.2%	288.1%	351	16,046	1655.0%	351.0%
1860	488	19,844	38.6%	22.6%	487	19,520	38.7%	21.7%
1861	25	6,170	-94.9%	-68.9%	25	6,170	-94.9%	-68.4%
1862	17	4,865	-32.0%	-21.2%	17	5,299	-32.0%	-14.1%
1863	444	21,997	2511.8%	352.1%	443	21,372	2505.9%	303.3%
1864	603	30,678	35.8%	39.5%	603	31,126	36.1%	45.6%
1865	572	31,103	-5.1%	1.4%	571	30,732	-5.3%	-1.3%
1866	523	35,193	-8.6%	13.1%	523	34,829	-8.4%	13.7%
1867	669	36,351	27.9%	3.3%	669	36,666	27.9%	5.0%
1868	26	7,744	-95.8%	-78.7%	27	7,076	-96.0%	-80.7%

Nota:

1. Termasuk *native crafts* dan *perahu*.
2. Tidak termasuk kapal perang.

Graf 2.5. Bilangan Dan Tanan Kapal Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1855-1868



Sumber: disusun dari LMBBS 1855-1868

Nota

1. Termasuk *native crafts* dan perahu
2. Tidak termasuk kapal perang

Fenomena yang sama juga berlaku dalam jumlah kapal yang berlepas dalam tahun-tahun tersebut iaitu kenaikan pada tahun 1859 (1,655%), 1860 (39%), 1863 (2,506%), 1864 (36%) dan 1867 (28%) serta penurunan pada tahun 1856 (-88%), 1861 (-95%) dan 1868 (-96%). Sementara itu, kenaikan dalam jumlah sebenar tanan yang besar berlaku pada 1859 (352%), 1863 (303%) dan 1864 (46%) dengan kejatuhan yang ketara berlaku pada 1858 (-61%), 1861 (-68%) dan 1868 (-83%). Pengaruh *native crafts* dan perahu dalam bilangan dan tanan kapal di Pelabuhan Labuan akan dibincangkan dengan lebih lanjut nanti.

Sekiranya tidak mengambilkira *native crafts* dan perahu peningkatan dalam jumlah sebenar bilangan dan tanan kapal yang ketara berlaku dalam tahun 1856 dan 1866 bagi kapal yang berlabuh dan berlepas. Peratusan peningkatan kapal berlabuh melebihi sekali ganda dicatat pada 1856 (121%) dan 1866 (112%) atau pertambahan sebanyak 23 buah dan 29 buah berbanding dengan tahun sebelumnya masing-masing. Manakala bagi bilangan yang berlepas pula menunjukkan peningkatan 135% (1856) dan 120% (1866). Selaras dengan peningkatan bilangan kapal, jumlah tanan yang berlabuh juga menunjukkan arah penambahan positif iaitu 236% (1856) dan 57% (1866) atau peningkatan sebanyak 8,714 tan dan 6,820 tan dengan tanan berlepas melebihi 18% dan 3% berbanding tanan berlabuh dalam tahun yang sama masing-masing.

Kenaikan yang berlaku dalam tahun 1856 dipengaruhi oleh peningkatan dalam jumlah perdagangan di Labuan. Umpamanya, kesemua hasil eksport komoditi utama Labuan iaitu hasil hutan, hasil laut dan perlombongan arang batu

meningkat dengan banyaknya iaitu 166.6%, 467.1% dan 242.8% masing-masing.¹⁰¹ Walaupun secara keseluruhannya berlaku kejatuhan yang kecil dalam jumlah perdagangan Labuan pada 1866 tetapi permintaan yang tinggi terhadap perdagangan gutta percha, rotan, kerang mutiara dan mutiara serta sarang burung menyebabkan berlakunya peningkatan dalam bilangan dan tanan kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan. Umpamanya, berlaku peningkatan dalam eksport nilai gutta percha (147%), sarang burung (83%), kerang mutiara dan mutiara (514%) serta rotan (113%) atau £2,675, £9,199, £2,988 dan £2,562 masing-masing.¹⁰²

Manakala kejatuhan bilangan kapal yang besar berlaku pada 1858 (-40%) atau 14 buah dan 1867 (-40%) atau 22 buah berbanding dengan tahun 1857 dan 1866 masing-masing. Dalam tahun 1858, 1867 dan 1868 berlaku pengurangan sebenar tanan kapal yang ketara sebanyak 3,277 tan (-61%), 4,108 tan (-40%) dan 7,365 tan (-51%) masing-masing. Aliran ini banyak dipengaruhi oleh kegiatan perlombongan arang batu dan pengeluaran sagu sebagai eksport utama Labuan. Dalam tahun 1858 tidak terdapat pengeluaran arang batu dijalankan di Tanjung Kubong¹⁰³ dan kejatuhan secara berterusan nilai eksport sagu selama dua tahun berturut-turut dari -85% (1857) ke -25% (1858) atau £1,214¹⁰⁴ dan £906¹⁰⁵ masing-masing berbanding 1856 (£8,170)¹⁰⁶. Fenomena yang sama juga terjadi dalam tahun 1867 tetapi lebih dipengaruhi oleh kejatuhan dalam pengeluaran arang batu yang bermula setahun sebelum itu iaitu dari -22%¹⁰⁷ ke -13%¹⁰⁸ masing-masing.

Native crafts dan perahu banyak digunakan dalam kegiatan perdagangan *native* yang dijalankan di sepanjang Pantai Borneo bermula dari Teluk Brunei sehingga ke Laut Sulu oleh pedagang-pedagang pribumi dengan Pelabuhan Labuan. Selain dari itu, pedagang-pedagang Cina turut menggunakan *native crafts* dan perahu dalam menjalankan kegiatan perdagangan di pelabuhan-pelabuhan kecil sepanjang pantai timur Borneo di bahagian utara, Palawan, Cagayan de Sulu, Balabac dan Jolo. Walaupun jumlah tanan sebuah *native craft* dan perahu tidak diberikan tetapi pihak pentadbiran pelabuhan menganggar berat tanannya ialah 35 tan sebuah¹⁰⁹ dengan membawa bersama sejumlah tujuh hingga lapan orang anak kapal.¹¹⁰ *Native crafts* dan perahu digunakan untuk membawa hasil hutan dan hasil laut yang diimport oleh Labuan dari kawasan-kawasan berkenaan dan sebaliknya membawa barangan separa siap dan pembuatan sebagai tukaran. (Sila rujuk lampiran jadual 2.3)

Peningkatan yang besar berlaku menjelang tahun 1860an kerana pedagang-pedagang Sulu dan pedagang-pedagang Cina Labuan mula menjalankan kegiatan komersial antara kedua kawasan secara lebih aktif selepas tahun 1856. Manakala selepas 1862, berlaku perubahan dalam destinasi pelayaran pedagang-pedagang *native trade* di pantai timur Borneo Utara yang mula menuju ke Labuan kerana tekanan Sepanyol di Jolo yang tidak menguntungkan kegiatan mereka. Peningkatan jumlah import hasil laut dan hasil hutan dalam tempoh berkenaan mempengaruhi jumlah *native crafts* dan perahu yang masuk dan keluar di Pelabuhan Labuan. Masalah timbul dalam mendapatkan jumlah sebenar *native*

crafts dan perahu kerana mereka singgah tanpa mendapat kebenaran dan pelepasan pelabuhan terlebih dahulu daripada syahbandar. Tambahan pula pedagang-pedagang tidak mempunyai satu jadual perjalanan yang tetap sama ada siang atau malam untuk berlabuh dan berlepas di sesebuah pelabuhan seperti yang dijelaskan sebelum ini.

Secara umumnya kapal-kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan boleh dibahagikan kepada dua kategori iaitu dengan kargo dan dalam ballast. Muatan import dan eksport dari *native crafts* dan perahu tidak dianggap sebagai muatan kargo. Berdasarkan jadual 2.8 bilangan kapal-kapal yang berlabuh dengan kargo sentiasa melebihi kapal-kapal dalam ballast dengan pengendalian kargo di Labuan sentiasa melebihi 70% kecuali dalam tahun 1857 (54.3%), 1860 (57.1%), 1863 (52.0%) dan 1864 (56.0%). Fenomena yang sama juga ditunjukkan bagi kapal-kapal yang berlepas kecuali dalam tahun 1857 dan 1858 iaitu bilangan kapal dalam ballast melebihi dari kargo sebanyak lapan buah dan dua buah atau 62.5% dan 55.0% daripada jumlah keseluruhan kapal masing-masing. Selama empat tahun berturut-turut juga muatan kargo kurang daripada 70% iaitu 37.5% (1857), 45.0% (1858), 65.2% (1859) dan 65.0% (1860).

Dalam tahun 1855 sehingga 1868 terdapat 16 kawasan yang menjadi destinasi kapal-kapal wap dan kapal-kapal layar yang singgah di Pelabuhan Labuan sama ada untuk tujuan perdagangan atau mendapatkan bekalan arang batu. Destinasi-destinasi tersebut terdiri daripada Singapura, Hong Kong, Brunei, Manila, Hindia Timur Belanda, Borneo Utara, Kepulauan Sulu, United Kingdom,

Jadual 2.8. Bilangan Dan Tanan Kapal Dengan Kargo Dan Dalam Ballast Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1855-1868

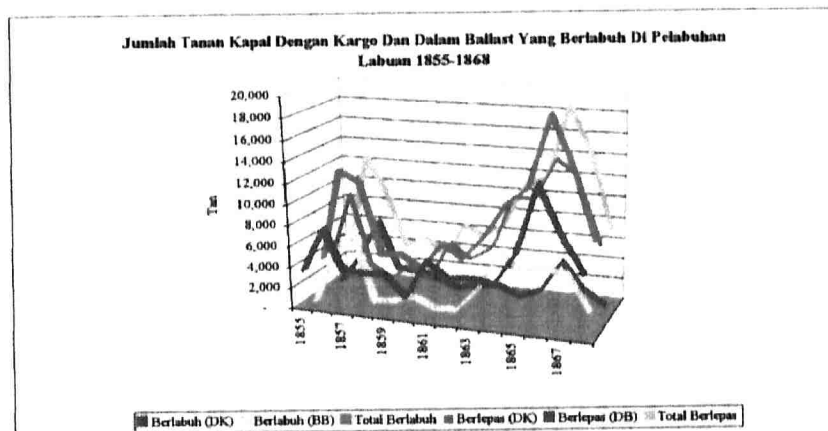
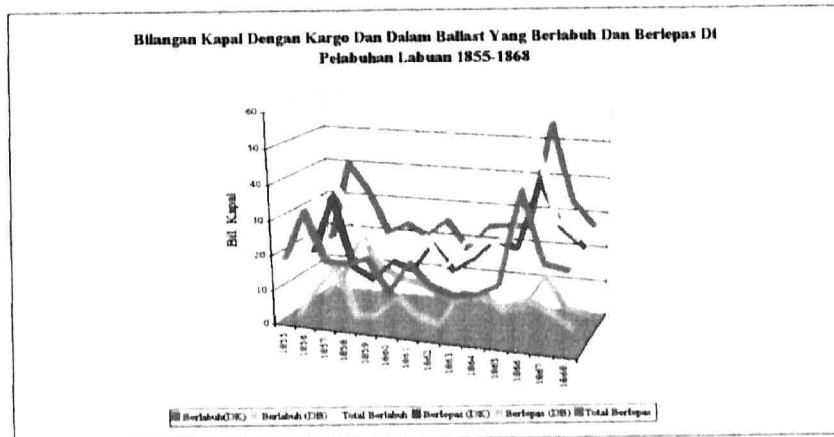
Tahun	Dengan Kargo						Berlabuh						Berlepas					
	Kapal			Tanan			Kapal			Tanan			Kapal			Tanan		
	%	Jumlah	%	%	Jumlah	%	%	Jumlah	%	%	Jumlah	%	%	Jumlah	%	%	Jumlah	%
1855	19	100%	3,882	100%	-	-	9	21.4%	4,564	36.9%	42	100%	3,652	100%	19	100%	3,374	96.7%
1856	33	78.6%	7,802	63.1%	16	45.7%	7,420	65.4%	38	100%	11,328	100%	12	37.5%	2,598	29.4%	77.0%	23.0%
1857	19	54.3%	3,908	34.5%	2	5.5%	655	14.4%	21	100%	4,583	100%	9	45.0%	1,560	44.8%	20	62.5%
1858	19	90.5%	3,908	85.6%	3	12.5%	790	16.8%	24	100%	4,710	100%	15	65.2%	2,748	60.2%	11	56.0%
1859	21	87.5%	3,920	83.2%	3	12.5%	790	16.8%	24	100%	4,710	100%	13	65.0%	1,820	57.3%	8	34.8%
1860	12	57.1%	2,074	59.3%	9	42.9%	1,425	40.7%	21	100%	3,469	100%	21	84.0%	5,870	91.9%	4	16.0%
1861	21	84.0%	5,870	91.9%	4	16.0%	500	8.1%	25	100%	6,170	100%	14	82.4%	4,272	80.6%	3	17.6%
1862	15	88.2%	4,265	87.5%	2	11.8%	810	12.5%	17	100%	4,885	100%	18	75.0%	5,482	81.9%	6	25.0%
1863	13	52.0%	4,477	61.1%	12	48.0%	2,855	38.9%	25	100%	7,352	100%	24	96.0%	10,548	96.8%	1	4.0%
1864	14	56.0%	4,092	39.2%	11	44.0%	6,356	60.8%	25	100%	10,448	100%	22	88.0%	10,485	90.2%	3	12.0%
1865	17	65.4%	7,023	58.6%	9	34.6%	4,970	41.4%	28	100%	11,983	100%	42	76.4%	14,381	77.5%	13	23.6%
1866	43	78.2%	13,485	71.7%	12	21.8%	5,328	28.3%	55	100%	18,813	100%	29	87.9%	12,738	68.2%	4	12.1%
1867	24	72.7%	9,062	64.1%	9	27.3%	5,074	35.9%	33	100%	14,126	100%	24	88.9%	6,711	94.8%	3	11.1%
1868	23	82.1%	5,869	75.8%	5	17.9%	1,875	24.2%	28	100%	7,744	100%	24	88.9%	6,711	94.8%	3	11.1%

Sumber: disusun dari LMBSS 1855-1868

Nota:

1. Tidak termasuk native crafts dan perahu serta kapal perang.

Graf 2.6. Bilangan Dan Tanan Kapal Dengan Kargo Dan Dalam Ballast Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1855-1868



Sumber: disusun dari LMBBS 1855-1868

Nota

1. Tidak termasuk *native crafts* dan perahu serta kapal perang

2. DK, Dengan Kargo

3. DB, Dengan Ballast

Sarawak, China, Australia, Jepun, Vietnam, Siam, Amboyna Cay dan Pulau Coroline. Pada peringkat awal sehingga pertengahan 1850an Singapura dan Hong Kong merupakan destinasi-destinasi utama kapal-kapal wap dan kapal-kapal layar yang singgah di Pelabuhan Labuan untuk mendapatkan hasil hutan dan bekalan arang batu selaras dengan fungsi kedua-dua pelabuhan sebagai depot arang batu terpenting bagi pelabuhan milik British di sebelah Asia Timur.

Berdasarkan lampiran jadual 2.4 dalam tempoh 20 tahun, Singapura terus mendominasi sebagai destinasi yang menjadi tumpuan kapal-kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan selaras dengan fungsi Labuan sebagai pusat pengumpulan hasil-hasil keluaran di Borneo dan sekitarnya untuk didagangkan serta membekalkan arang batu untuk perkhidmatan *bunkering* di Kota Singa tersebut. Kira-kira lebih daripada 40% kapal-kapal yang singgah di Labuan datang atau berlepas di Singapura sepanjang tempoh tersebut dengan penguasaan yang sama dari jumlah tanan kecuali dalam tahun 1856 (22.4%) dan 1863 (22.0%).

Selepas pertengahan 1850an Brunei mengambil alih fungsi Hong Kong. Brunei berkongsi tempat dengan Singapura sebagai destinasi pilihan kapal-kapal pesisir di bawah 50 tan yang singgah di Pelabuhan Labuan. Arah aliran ini selaras dengan perkembangan kegiatan perlombongan arang batu di Muara yang dieksport melalui Pelabuhan Labuan. Namun begitu, awal 1860an, pedagang-pedagang di Singapura mula menjalankan perdagangan secara langsung dengan Brunei menyebabkan kapal-kapal wap dari Brunei tidak lagi muncul di Labuan

dalam tempoh empat tahun. Sebaliknya peranan ini diambilalih kembali oleh Hong Kong.

Dalam tahun 1860an memperlihatkan pertambahan destinasi-destinasi kapal-kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan dari Asia Tenggara terutamanya Sarawak dan Manila. Dalam tempoh tersebut Borneo Utara dan Kepulauan Sulu bukan merupakan destinasi pilihan kapal-kapal wap dan kapal-kapal layar yang singgah di Pelabuhan Labuan kerana perdagangan yang dijalankan lebih bergantung kepada *native crafts* dan perahu. Di samping itu, bagi kawasan Timur Jauh, Pelabuhan Amoy di China dan Jepun turut menjadi destinasi kapal-kapal di Labuan yang bermula pada tahun 1856 dan 1862 masing-masing.

Sepanjang tempoh 13 tahun (1855-1868) Labuan disinggahi kapal-kapal yang berdaftar di lapan buah negara iaitu British, Amerika Syarikat, Belanda, Brunei, Denmark, Jerman, Sarawak dan Sepanyol. Sebagai sebuah tanah jajahan Inggeris, kapal-kapal yang berdaftar di Britain memonopoli bilangan dan tanan kapal-kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan bagi menjalankan kegiatan perdagangan. Kebanyakan kapal British singgah di Pelabuhan Labuan ketika dalam perjalanan antara Singapura ke Timur Jauh atau melibatkan hubungan perdagangan antara Labuan dengan Singapura atau Hong Kong. Merujuk kepada lampiran jadual 2.5, dalam tahun 1850an kapal-kapal British menguasai antara kira-kira 90% hingga 100% sektor perkapalan mengikut bangsa yang beroperasi di Pelabuhan Labuan tetapi berkurangan menjadi kira-kira 80% hingga 90% pada tahun 1860an. Pengurangan ini disebabkan peningkatan kapal-kapal yang

berdaftar di Sarawak yang bermula pada 1860 dan Amerika 1862 yang mula bertumpu di Pelabuhan Labuan.

Peningkatan dan penurunan jumlah anak kapal bergantung kepada bilangan kapal dan *native crafts* serta perahu yang singgah di Pelabuhan Labuan yang dipengaruhi oleh faktor-faktor yang telah dinyatakan sebelum ini. Anak-anak kapal yang singgah di Labuan akan bermalam di pulau ini kerana kapal-kapal yang lewat tiba tidak boleh berlepas pada waktu malam dan ketika cuaca buruk disebabkan pelabuhan tidak mempunyai alat bantuan pelayaran sebagai panduan kepada nakhoda kapal. Jumlah anak kapal yang memasuki pelabuhan turut mempengaruhi tingkat penggunaan terutama bahan makanan di Labuan. Baki nilai import bahan makanan yang sentiasa melebihi nilai eksport diandaikan turut digunakan sebahagian besar oleh anak kapal memandangkan jumlah populasi Labuan yang kecil.

Jadual 2.9 pula memperlihatkan jumlah keseluruhan anak kapal melalui semua jenis kelas pengangkutan laut yang dibuat pengiraan tetapi tidak termasuk anak kapal perang yang tidak mempunyai sebarang catatan. Jumlah tertinggi anak kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan ialah pada tahun 1867 iaitu 5,881 orang dan 5,905 orang tetapi peratusan peningkatan terbesar dicatat pada tahun 1859 iaitu 555% dan 581% yang berlabuh dan berlepas masing-masing. Kejatuhan yang ketara berlaku dalam tahun 1861 iaitu kira-kira -90% kerana tidak terdapat sebarang catatan mengenai jumlah *native crafts* dan perahu dibuat pada tahun tersebut.

**Jadual 2.9. Jumlah Keseluruhan Anak Kapal Yang Berlabuh
Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1855-1868**

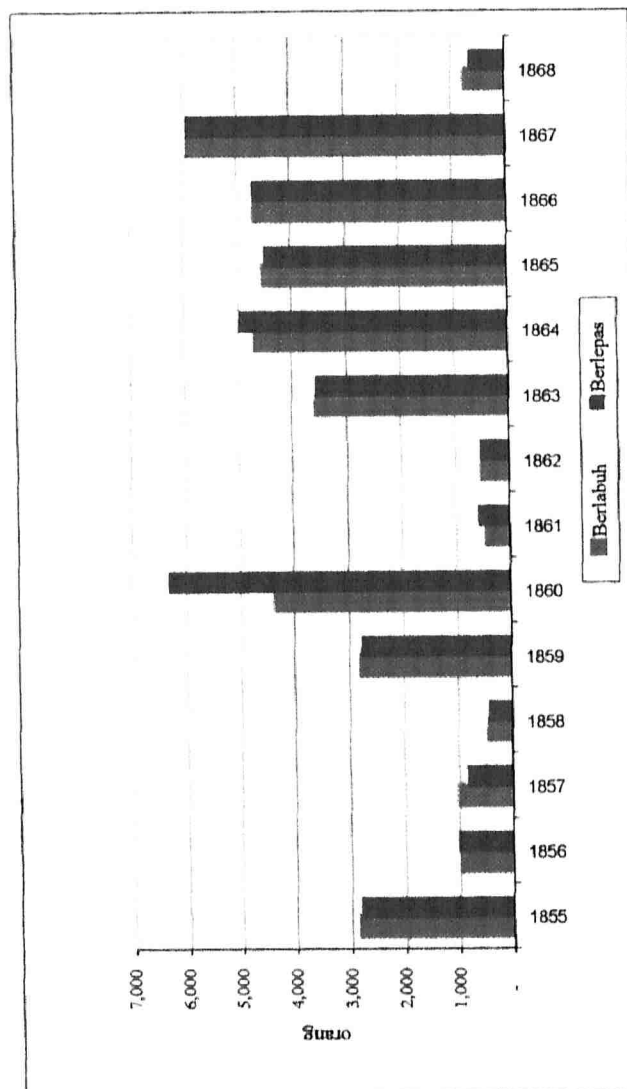
Tahun	Berlabuh	(-/%)	Berlepas	(-/%)
1855	2,805		2,778	
1856	949	-66.2%	981	-64.7%
1857	965	1.7%	818	-16.6%
1858	421	-56.4%	403	-50.7%
1859	2,759	555.3%	2,744	580.9%
1860	4,311	56.3%	6,306	129.8%
1861	420	-90.3%	550	-91.3%
1862	493	17.4%	521	-5.3%
1863	3,541	618.3%	3,536	578.7%
1864	4,648	31.3%	4,953	40.1%
1865	4,490	-3.4%	4,457	-10.0%
1866	4,664	3.9%	4,664	5.1%
1867	5,881	26.1%	5,905	26.1%
1868	718	-87.8%	638	-89.2%

Sumber: disusun dari LMBBS 1855-1868

Nota:

1. Termasuk anak kapal *native crafts* dan perahu 1855-1868 (anggaran)
2. Tidak termasuk anak kapal kapal perang.

Graf 2.7. Jumlah Anak Kapal Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1856-1868



Sumber: disusun dari LMBBS 1855-1868

Nota:

1. Termasuk anak kapal *native crafts* dan perahu 1855-1868 (anggaran).
2. Tidak termasuk anak kapal kapal perang.

2.7 Infrastruktur

Secara umumnya, dalam mengkaji pembentukan fizikal pelabuhan, ia mengandungi dua bahagian utama iaitu pangkalan dan pelabuhan. Kedua-dua bahagian ini saling lengkap-melengkapi bagi pemilihan pembentukan sebuah pangkalan tentera laut atau pelabuhan komersial. Bagi tujuan ini sebuah pelabuhan mestilah mempunyai tempat berlabuh untuk berlindung dari angin, ombak dan gelombang besar (*swell*). Semua pangkalan tentera dan pelabuhan komersial mempunyai tempat yang dipanggil pangkalan.¹¹¹

Persempadanan Pelabuhan Labuan sentiasa berubah-ubah mengikut perkembangan masa. Pada peringkat awal, sempadan pelabuhan ini meliputi Tanjung Aras di bahagian timur hingga ke Pulau Papan di barat daya. Seterusnya ke Pulau Enos di bahagian utara sehingga ke Hamilton Point. Ia terletak di antara garisan sepanjang 900 ela dalam arah 206° dari Flagstaff berdekatan dengan pejabat-pejabat kerajaan dan garisan sepanjang 200 ela dalam arah 232° dari dermaga kecil di Barat Laut di Beach Streets.¹¹² (Rujuk peta 2.1) Selain dari itu, satu sistem pengurusan tanah ditetapkan di Labuan. Tanah diarah supaya disimpan bagi pihak militari dan pertahanan tentera laut. Tanah juga perlu dirancang secara teliti untuk tapak bandar, jalanraya, gereja, sekolah, perumahan dan bangunan awam dengan sistem perparitan dan saliran yang sempurna.¹¹³

Pembangunan infrastruktur Pelabuhan Labuan diserahkan kepada pihak swasta tetapi pengurusan pentadbiran pelabuhan dikendalikan oleh pihak kerajaan. Ketika Pelabuhan Labuan dibuka kepada perdagangan komersial dalam

tahun 1848 tidak terdapat kemudahan asas seperti dermaga komersial yang dibina untuk kemudahan kapal-kapal berlabuh. Inisiatif untuk menyediakan kemudahan-kemudahan infrastruktur di pelabuhan dijalankan oleh syarikat perlombongan arang batu. Kapal-kapal perdagangan yang singgah di Pelabuhan Labuan menggunakan sebuah dermaga kecil yang dibina di bahagian barat laut Bandar Victoria. Dermaga kecil yang terletak di Beach Streets dibina untuk kemudahan tentera laut tetapi turut digunakan untuk kegiatan pemungghahan import dan eksport Labuan setelah Victoria diisytiharkan sebagai sebuah pelabuhan bebas.

Dalam tahun 1854, bagi mengatasi masalah monsun dan keadaan yang tidak selamat untuk kapal-kapal berlabuh di Pelabuhan Raffles, pengarah syarikat EAC mencadangkan pembinaan pier bagi membolehkan kapal membuat tambatan disepanjangnya dan menerima muatan kargo terus dari wagon arang batu. Selain dari itu, cadangan pembinaan landasan keretapi dari lombong di Tanjung Kubong ke Pelabuhan Labuan juga diutarakan dengan jarak kira-kira 8 batu.¹¹⁴ Pembinaan landasan keretapi ini penting kerana aktiviti-aktiviti pemungghahan arang batu ke kapal-kapal selamat dijalankan di Pelabuhan Labuan walaupun semasa monsun bertiup kencang.

Dalam tempoh 20 tahun pertama pembukaan Labuan sebagai sebuah pelabuhan komersial, pembangunan dan perkembangan infrastrukturnya sangat terhad. Tidak terdapat sebarang alat bantuan pelayaran yang dibangunkan di Pelabuhan Labuan sebagai panduan kepada kapal-kapal yang ingin memasuki dan

keluar dari kawasan pelabuhan dalam jangkamasa ini. Kapal-kapal perlu menunggu hari siang untuk berlabuh dan berlepas di Pelabuhan Labuan.

2.8 Kewangan

Bermula dari peringkat awal pembentukan kerajaan awam iaitu pada tahun 1848 sehingga 1868 pulau ini mendapat bantuan kewangan daripada pihak Perbendaharaan Imperial (*Imperial Exchequer*). Bantuan kewangan berkenaan telah ditarik balik pada tahun 1869. Punca pendapatan dan perbelanjaan Labuan ditampung sebahagian besarnya oleh Geran Imperial atau Geran Parlimen terutama di peringkat awal pembentukannya. Dari tahun 1848-1851 nilai bantuan ini mencakupi antara 63.46% hingga 99.40%.

2.8.1 Pendapatan

Labuan dibentuk untuk menjadi sebuah pelabuhan bebas cukai. Tidak terdapat sebarang duti import dan eksport atau perkapalan yang dikenakan. Namun begitu sesetengah barangan dikenakan levi dengan menjadikan sistem yang dipakai di Singapura sebagai contoh terbaik. Pendapatan tahunan diperolehi dari sumber-sumber yang diusahakan secara langsung daripada bayaran yang dibuat sekaligus kecuali tanah perlu dibayar secara tahunan.

Berdasarkan jadual 2.10 pendapatan Labuan boleh dibahagikan kepada lima kelas iaitu kelas I, II, III, IV dan V. Kelas I terdiri daripada dius pelabuhan, dermaga dan api serta lesen, eksais dan pendapatan yang tidak diklasifikasikan.

Jadual 2.10. Pendapatan Labuan 1848-1868 (£)

Tahun	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
GERAN IMPERIAL/PARLIAMEN	9,885.00	9,877.10	8,914.00	9,840.08	4,000.00	2,300.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	3,894.02	6,790.87
KELAS I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1. Denda (denda) Pelembutan, Denda dan Api (light)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Lesen Ekspansi dan Pendaftaran Dalam dan Yang Tidak Dikeluarkan	-	44.00	-	85.08	138.08	-	-	-	-	-	-
3. Lesen, denda dan lain-lain	4.08	150.18	2,653.34	448.12	6,508.02	2,203.92	6,081.48	5,437.14	4,382.23	2,427.82	3,573.26
KELAS II	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Yuran Mahkamah atau pejabat bayaran perkhidmatan khas dan "reimbursements in a"	55.07	272.53	438.32	885.37	885.17	146.66	735.28	108.12	112.43	69.19	61.04
KELAS III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Pos dan Telegram	-	5.08	14.08	17.17	13.08	15.19	10.01	8.39	9.13	9.05	12.04
KELAS IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Pendaftaran Hartanah Kerajaan	-	-	144.02	35.12	8.01	2.18	30.18	4.11	-	4.15	2.18
6. Penyelesaian Hartanah Kerajaan	-	268.28	823.36	111.19	205.13	146.80	370.11	134.13	50.10	373.01	371.09
7. Kadar Bunga/Fasakh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KELAS V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Pejabat	-	10.06	41.88	152.00	8.13	1.18	1.10	1.09	-	9.13	0.84
9. Pungutan Daerah	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. Pungutan Tanah	-	-	162.10	40.04	5.40	50.15	14.06	36.17	84.18	7.01	0.78
Jumlah Besar	9,924.15	10,577.19	10,891.10	11,214.15	11,591.00	4,867.08	8,242.19	6,729.15	5,618.07	6,793.18	10,812.08

Tahun	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
GERAN IMPERIAL/PARLIAMEN	5,437.10	6,893.00	6,743.01	5,200.00	7,036.11	5,735.16	4,333.07	3,457.00	1,987.00	3,633.17
KELAS I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1. Denda (denda) Pelembutan, Denda dan Api (light)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Lesen Ekspansi dan Pendaftaran Dalam dan Yang Tidak Dikeluarkan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Lesen, denda dan lain-lain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KELAS II	8,048.77	5,769.55	6,027.30	1,321.55	1,865.38	1,988.82	2,830.48	3,282.10	3,122.15	3,679.93
KELAS III	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Yuran Mahkamah atau pejabat bayaran perkhidmatan khas dan "reimbursements in a"	114.05	128.12	132.13	311.18	282.16	125.03	159.17	121.42	325.24	877.36
KELAS IV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Pos dan Telegram	13.11	11.00	9.17	8.07	19.18	22.03	32.18	36.02	30.14	31.19
KELAS V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Pendaftaran Hartanah Kerajaan	-	43.10	10.19	9.00	83.15	15.03	112.05	181.19	10.12	157.02
6. Penyelesaian Hartanah Kerajaan	-	67.10	28.13	3.10	55.02	72.03	145.00	164.10	115.13	158.11
7. Kadar Bunga/Fasakh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KELAS V	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Pejabat	0.05	45.18	40.07	2.13	1.12	0.08	0.02	0.01	0.04	4.18
9. Pungutan Daerah	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. Pungutan Tanah	3.08	46.15	25.09	3.08	-	1.11	11.14	146.17	22.16	53.05
Jumlah Besar	11,614.14	13,023.18	13,013.09	6,858.11	9,122.12	7,939.09	7,623.09	7,370.01	5,612.00	8,294.01

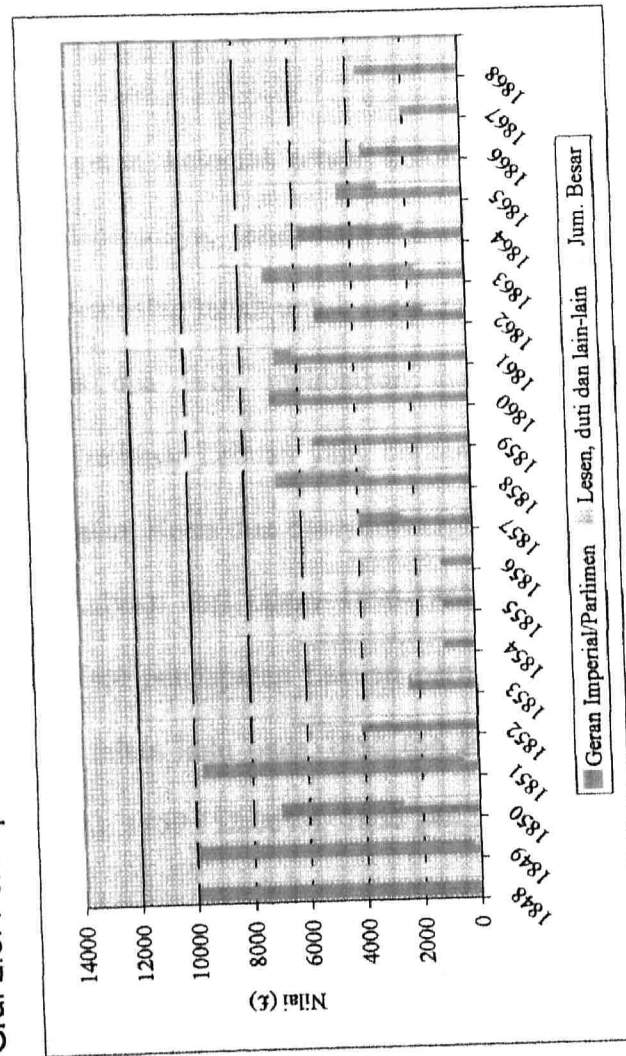
Sumber: data dari LMBB 1848-1868

Persentlagen Leiden, 1948-1968 (%)																																																																																																																																																																																																																																		
Jahr	1949	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100																																																																									
100.00%	98.40%	97.81%	97.48%	97.15%	96.82%	96.49%	96.16%	95.83%	95.50%	95.17%	94.84%	94.51%	94.18%	93.85%	93.52%	93.19%	92.86%	92.53%	92.20%	91.87%	91.54%	91.21%	90.88%	90.55%	90.22%	89.89%	89.56%	89.23%	88.90%	88.57%	88.24%	87.91%	87.58%	87.25%	86.92%	86.59%	86.26%	85.93%	85.60%	85.27%	84.94%	84.61%	84.28%	83.95%	83.62%	83.29%	82.96%	82.63%	82.30%	81.97%	81.64%	81.31%	80.98%	80.65%	80.32%	79.99%	79.66%	79.33%	79.00%	78.67%	78.34%	78.01%	77.68%	77.35%	77.02%	76.69%	76.36%	76.03%	75.70%	75.37%	75.04%	74.71%	74.38%	74.05%	73.72%	73.39%	73.06%	72.73%	72.40%	72.07%	71.74%	71.41%	71.08%	70.75%	70.42%	70.09%	69.76%	69.43%	69.10%	68.77%	68.44%	68.11%	67.78%	67.45%	67.12%	66.79%	66.46%	66.13%	65.80%	65.47%	65.14%	64.81%	64.48%	64.15%	63.82%	63.49%	63.16%	62.83%	62.50%	62.17%	61.84%	61.51%	61.18%	60.85%	60.52%	60.19%	59.86%	59.53%	59.20%	58.87%	58.54%	58.21%	57.88%	57.55%	57.22%	56.89%	56.56%	56.23%	55.90%	55.57%	55.24%	54.91%	54.58%	54.25%	53.92%	53.59%	53.26%	52.93%	52.60%	52.27%	51.94%	51.61%	51.28%	50.95%	50.62%	50.29%	49.96%	49.63%	49.30%	48.97%	48.64%	48.31%	47.98%	47.65%	47.32%	46.99%	46.66%	46.33%	46.00%	45.67%	45.34%	45.01%	44.68%	44.35%	44.02%	43.69%	43.36%	43.03%	42.70%	42.37%	42.04%	41.71%	41.38%	41.05%	40.72%	40.39%	40.06%	39.73%	39.40%	39.07%	38.74%	38.41%	38.08%	37.75%	37.42%	37.09%	36.76%	36.43%	36.10%	35.77%	35.44%	35.11%	34.78%	34.45%	34.12%	33.79%	33.46%	33.13%	32.80%	32.47%	32.14%	31.81%	31.48%	31.15%	30.82%	30.49%	30.16%	29.83%	29.50%	29.17%	28.84%	28.51%	28.18%	27.85%	27.52%	27.19%	26.86%	26.53%	26.20%	25.87%	25.54%	25.21%	24.88%	24.55%	24.22%	23.89%

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	---

98

Graf 2.8. Pendapatan Labuan 1848-1868 (£)



Sumber: disusun dari LMBB 1848-1868

Kelas II pula melibatkan yuran mahkamah atau pejabat, bayaran perkhidmatan khas dan *reimbursements in aids*. Pos dan telegraf diletakkan sebagai kelas III. Manakala kelas IV mencakupi penjualan dan penyewaan hartanah kerajaan serta kadar faedah. Dalam kelas V meliputi hasil pelbagai, hasil pungutan daerah dan penjualan tanah.

Walaupun mendapat geran kolonial tetapi koloni kecil ini berusaha memungut sendiri hasil pendapatannya, terutamanya dari candu, spirit, pajak gadai, penyewaan tanah dan penjualan tanah untuk menampung perbelanjaannya semenjak tahun 1848. Kelas dua yang melibatkan duti dan cukai eksais merupakan punca pendapatan terbesar Labuan yang berkembang selaras dengan pembangunan ekonomi di Labuan. Kelas dua menyumbangkan sebanyak 23.44% hingga 80.80% pendapatan Labuan dari tahun 1850-1868. Dalam tempoh 20 tahun sumbangan kelas II dalam pendapatan Labuan pernah mengatasi jumlah Geran Imperial selama lapan tahun iaitu pada 1852 (56.20%), 1854 (73.78%), 1855 (80.80%), 1856 (78.00%), 1859 (52.06%), 1866 (44.53%), 1867 (55.63%) dan 1868 (44.37%).

Sepanjang tempoh 20 tahun tidak terdapat sebarang caj dikenakan ke atas kapal-kapal yang singgah di pelabuhan. Labuan tidak mengenakan sebarang diuis pelabuhan, dermaga dan api kerana pelabuhan tidak dilengkapi dengan kemudahan alat pandu pelayaran.

2.8.2 Perbelanjaan

Kajian ini hanya membincangkan perbelanjaan pihak kerajaan dalam pembangunan pelabuhan. Perbelanjaan Labuan boleh dibahagikan kepada perbelanjaan pembangunan dan perbelanjaan pendapatan. (sila rujuk lampiran jadual 2.8). Merujuk kepada jadual 2.11 dalam tempoh 1848-1868, pelabuhan diperuntukkan perbelanjaan sebanyak 3.5% sehingga 9.1% daripada keseluruhan jumlah perbelanjaan tahunan Labuan. Kesemua perbelanjaan untuk Pelabuhan Labuan (1848-1868) digunakan bagi perbelanjaan penggunaan yang terdiri daripada gaji dan lain-lain seperti kerja-kerja penyelenggaraan, perabot dan perbelanjaan alat tulis dan perkakasan kecil. Lebih 80% daripada keseluruhan perbelanjaan penggunaan pula melibatkan jumlah pembayaran gaji untuk kakitangan yang bertugas di pelabuhan kecuali 1848 (72.8%), 1858 (74.7%), 1859 (71.1%) dan 1860 (39.0%).

Baki perbelanjaan penggunaan tersebut digunakan untuk kerja-kerja penyelenggaraan bangunan, jalanraya dan dermaga kecil di kawasan pelabuhan serta perabot, alat-alat tulis dan perkakasan kecil. Elaun dan pencen tidak dimasukkan dalam perbelanjaan penggunaan pelabuhan kerana sifat data yang mencantumkan kesemua jumlah elaun dan pencen kakitangan awam yang berkhidmat di Labuan.

Dalam tempoh 20 tahun pertama pembukaan Labuan sebagai sebuah pelabuhan komersial, kerajaan tidak menyediakan sebarang peruntukan untuk perbelanjaan pembangunan pelabuhan kerana kerja-kerja pembangunan dan

Medan, 211 Perbelanjaan Pelabuhan Labuan 1848-1868 (£)

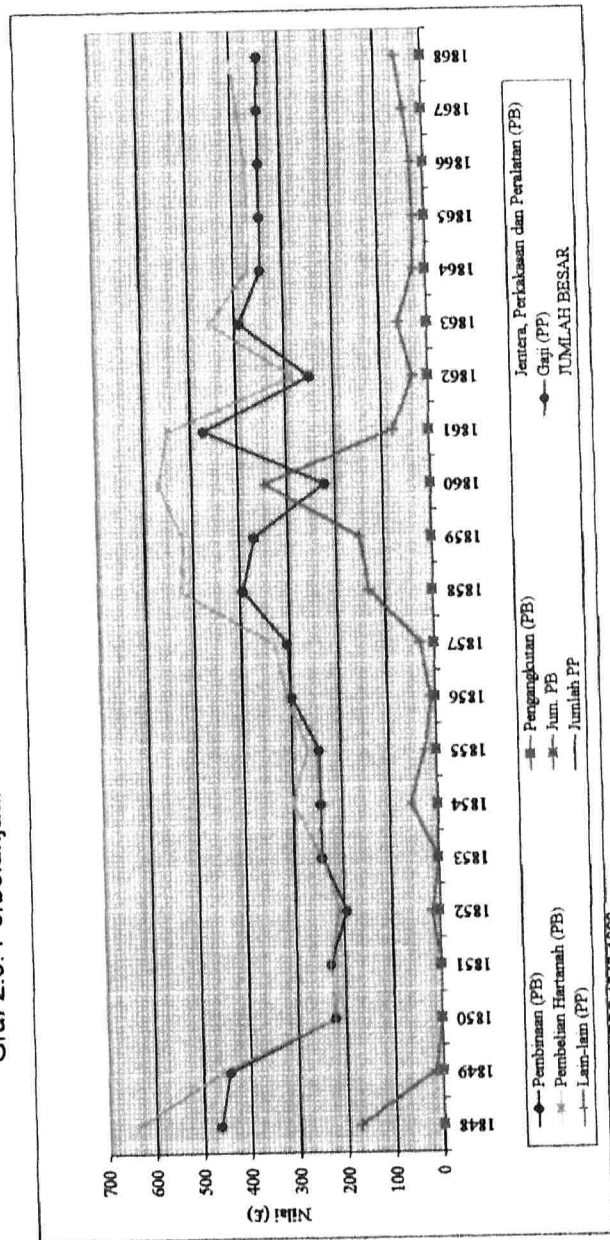
[illegible]

Number during the LMS 1040-1000

11-11-11

! Tidak berminat atau dan pencairan.

Graf 2.9. Perbelanjaan Pelabuan Labuan 1848-1868 (£)

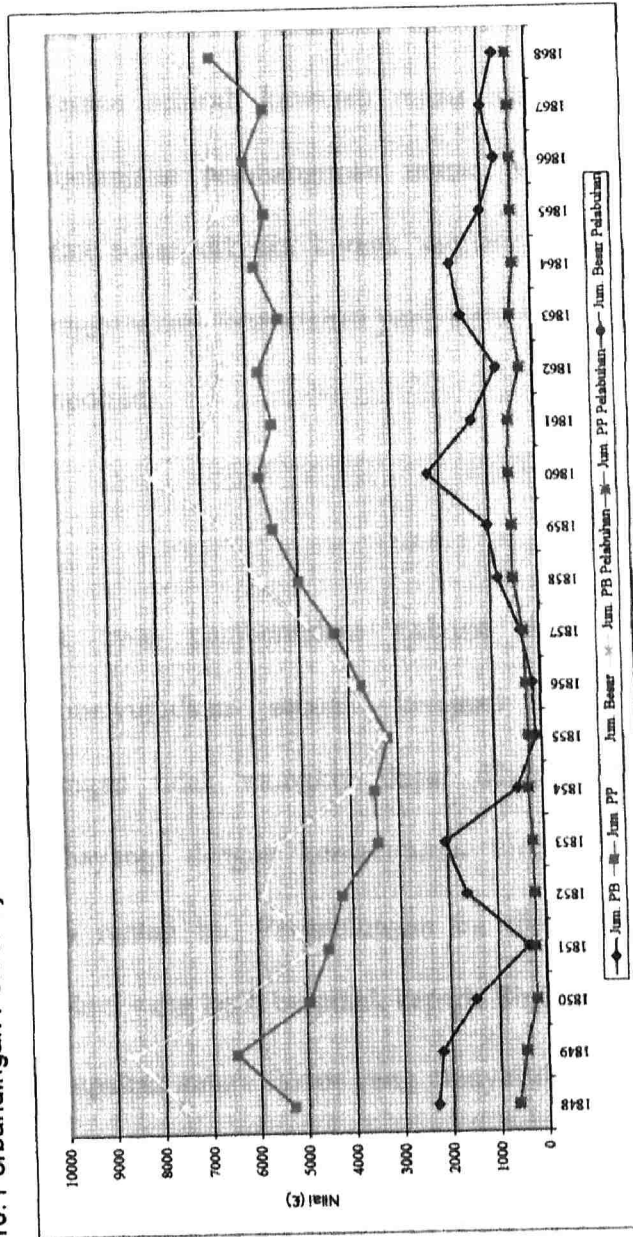


Sumber: disusun dari LMBBS 1848-1868

Nota

1. Tidak termasuk elaun dan pencen.
2. PB, Perbelanjaan Pembangunan.
3. PP, Perbelanjaan Penggunaan.

Graf 2.10. Perbandingan Perbelanjaan Keseluruhan Labuan Dengan Perbelanjaan Pelabuan 1848-1868 (£)



Nota

1. Tidak termasuk militari.
2. PB: Perbelanjaan Pembangunan
3. PP: Perbelanjaan Penggunaan

penyediaan infrastruktur diserahkan kepada syarikat swasta. Tambahan pula, pihak kerajaan tidak perlu membuat pelaburan dalam pembelian tanah-tanah untuk pembangunan kerana seluruh kawasan pulau merupakan tanah milik Jajahan Mahkota. Perbelanjaan pembangunan untuk pengangkutan, jentera, perkakasan dan peralatan sukar dikesan kerana seorang pegawai mempunyai banyak jawatan dan menggunakan kemudahan yang sama untuk pelbagai urusan yang berbeza dalam tempoh ini.

2.9 Kesimpulan

Pada peringkat awal pembentukan Labuan tidak terdapat usaha bersungguh-sungguh mewujudkan sebuah kerajaan yang teratur yang menyebabkan perdagangan tidak mungkin dapat dibangunkan sepenuhnya. Labuan juga turut dibayangi dengan kemakmuran Singapura yang menjadi emporium universal di rantau ini. Pergantungan ini dijelaskan melalui nilai dagangan antara dua koloni yang lebih berpihak kepada Singapura.

Arang batu merupakan antara faktor yang menyebabkan British memilih Labuan yang memberi kelebihan kepada Labuan kerana pelabuhannya turut menjadi destinasi persinggahan kapal-kapal di Laut China Selatan untuk perkhidmatan *bunkering* walaupun tidak mempunyai kemudahan depot. Malangnya, mineral yang mempunyai nilai yang tinggi dan strategik ini tidak konsisten dari segi penawarannya ketika era sistem pengangkutan wap sedang

berkembang pesat. Masalah yang sering melanda syarikat perlombongan merupakan punca aktiviti pengeluaran menjadi tidak cekap.

Sungguhpun begitu, Labuan masih mampu bertahan dan menarik perhatian kapal-kapal komersial untuk singgah di pelabuhan ketika kegiatan perlombongan terhenti dalam tempoh beberapa tahun. Labuan banyak bergantung kepada hasil perdagangan sagu untuk mengembangkan aktiviti ekonominya selain daripada hasil-hasil hutan yang lain. Apa yang lebih menarik ialah peningkatan yang membanggakan dari segi perdagangan dan perkapalan terutama dalam tahun 1860an sekiranya dibandingkan dengan kemudahan infrastruktur pelabuhan yang sangat terhad.

Nota Hujung

- ¹. FO39/16/1: Treaty of Friendship and Alliance, 18 Disember, 1846, f.1.
- ². FO93/16/2: Treaty of Friendship and Commerce between Her Majesty and Sultan of Borneo, 27 May, 1847, f.td.
- ³. CO144/2: Copy of Despatch from Lord Grey to James Brook, 22 January, 1848 f. 50.
- ⁴. Ibid.
- ⁵. CO144/11: Report of the Court of Directors to the Proprietors of EAC, 30 June, 1852, f.311.
- ⁶. FO93/16/2: Treaty of Friendship and Commerce between Her Majesty and the Sultan of Borneo, 27 May, 1847, f.td.
- ⁷. Straits Times, 21 May, 1883.
- ⁸. Eda Green, **Borneo the Land of River and Palm**, Westminster, Society for the Propagation of the Gospel in Foreign Parts, 1912, hlm. 3.
- ⁹. CO144/1: Admirals to Lords Commissioners of the Admiralty, 1 Disember, 1845, f.59.
- ¹⁰. *ARSS 1929*, hlm. 2.
- ¹¹. W.N. Sands, "Agriculture in Labuan," **MAJ**, Vol. XVIII, 1930, hlm. 178.
- ¹². **Ibid.**, hlm.182.
- ¹³. F.W. Burbidge, **The Gardens of the Sun: Or A Naturalist's Jurnal on the Mountain and in the Forest and Swaps of Borneo and the Sulu Archipelago**, London, John Murray, 1880, hlm.114-22.
- ¹⁴. W.N. Sands, **op.cit.**, hlm. 178.
- ¹⁵. R.D. Hill (Ed.), **Asia Tenggara Geografi Sistematis**, Kuala Lumpur, Penerbitan Fajar Bakti Sdn. Bhd., 1980, hlm. 1.

-
- ¹⁶. Mohammad Raduan Mohd. Ariff, **Dari Pemungutan Tripang Ke Penundaan Udang, Sejarah Perkembangan Perusahaan Perikanan Di Borneo Utara 1750-1990**, Kuala Lumpur, Penerbit Universiti Malaya, 1995, hlm.77.
- ¹⁷. D.J.M. Tate (Compiled), **Rajah Brooke's Borneo, the Nineteenth Century World of Pirates and Head-Hunters, Orang Utan and Hornbills, and other such rarities as seen through the illustrated, London News and other contemporary sources**, Hong Kong, John Nicholson Ltd., 1988, hlm.71.
- ¹⁸. Robert James Young, **The English East India Company and Trade on the West Coast of Sumatera, 1730-1790**, Ann Arbor, MI, University Microfilms, 1970, hlm.xvii.
- ¹⁹. *ARSS 1923*, hlm.5.
- ²⁰. *ARCNB 1953*, hlm.142.
- ²¹. M. Greeberg, **British Trade and the Opening of China 1800-42**, Cambridge, Cambridge University Press, 1955, hlm. 8.
- ²². C.N. Parkinson, **Trade in the Eastern Seas 1793-1813**, Cambridge, Cambridge University Press, 1973, hlm. 336-56.
- ²³. CO144/1: The Earl of Aberdeen to Mr. Dedel, 4 May, 1846, f.122.
- ²⁴. *ARSS 1923*, hlm. 5.
- ²⁵. Gray A. Lockard, Gramham E. Saunders, **Old Sarawak, A Pictorial Study**, Kuala Lumpur, Dewan Bahasa Dan Pustaka, 1992, hlm.14.
- ²⁶. David Joel Steinberg (Ed.), **In Search of Southeast Asia, A Modern History**, New York, Praeger Publishers, 1971, hlm. 7.
- ²⁷. Nichorlas Tarling, **The Burthen, The Risk and The Glory**, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1982, hlm.95.
- ²⁸. Singapore Free Press, 5 March 1850.
- ²⁹. Grahim Irwin, **Nineteenth Century Borneo: A Story in Diplomatic Rivalry**, Singapore, Donald Moore Books, 1955, hlm.119.
- ³⁰. Mark Cleary, Peter Eaton, **Borneo Change and Development**, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1995, hlm.49.

³¹. *ARSS 1920*, hlm.6.

³². F.W. Morgan (2nd. Ed.), **Port and Harbours**, London, Hutchinson University Library, 1958, hlm.13.

³³. CO144/2: Lord Grey to James Brooke, June 1848, f.6.

³⁴. CO144/2: Extract of a Letter from Mr. Wise to Sir Robert Peel, 12 March, 1844., Paper Relating to Borneo and the Proceeding for Sarawak of James Brooke, esq., 1848, inclosure no. 177, f.443.

³⁵. Ibid.

³⁶. Yap Hyua-Pen, "The Founding of Labuan, 1846," *Latihan Ilmiah (B.A. Hons)*, Jabatan Sejarah, Universiti Malaya, 1958, hlm.30.

³⁷. CO144/1: Chairman of London East India and China Association to the Earl of Aberdeen, 11 June, 1846, ff.256-7.

³⁸. CO144/1: East India and China Association to FO, 15 June, 1846, f.262.

³⁹. Ibid.

⁴⁰. CO144/1: Secretary of the Admirals to Lords of the Admiralty, 1 Disember, 1845, f.62.

⁴¹. CO144/1: Hamilton to FO, 8 June, 1846, f.6.

⁴². CO144/1: Memorandum, 18 June, 1846, f.43.

⁴³. Ibid.

⁴⁴. CO144/1: Memorandum of 1846, Relative to the Occupation of Labuan, 25 June, 1846, ff.37-8.

⁴⁵. Ibid., f.10.

⁴⁶. CO144/1: East India and China Association to FO, 15 June, 1846, f.263.

⁴⁷. CO144/1: Secretary of the Admirals to Lords of the Commissioners of the Admiralty, 12 Disember, 1845, ff.16-20.

⁴⁸. CO144/2: Mr. Brooke to Mr. Wise, 2 March, 1847, f.393.

-
- ⁴⁹. CO144/1: Naval Establishment, fort Albert, Pulo Labuan, 13 December 1845, f.373.
- ⁵⁰. CO144/3: James Brooke to Viscount Palmeston, 6 March, 1850, f.397.
- ⁵¹. D.J.M. Tate, **op.cit.**, hlm.46.
- ⁵². Borneo Mail, 5 February, 1995.
- ⁵³. CO144/2: Lord Grey to James Brooke, June, 1848, f.6.
- ⁵⁴. FO39/16/2: Treaty of Friendship and Commerce between Her Majesty and the Sultan of Borneo, 27 May, 1847, f.td.
- ⁵⁵. *LBBPRHMCP 1848*, hlm.4.
- ⁵⁶. Eric Casiño, **The Jama Mapun, a changing Samal society in the southern Philippines**, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1984, hlm. 9.
- ⁵⁷. *Prospectus of Eastern Archipelago Company, Insituted for the Extension of the Commerce in the China Seas, and for Promoting the Civilisation of Borneo, &c., &c., 1848*, hlm.2, dlm. CO144/2, f.288.
- ⁵⁸. Singapore Free Press, 1850.
- ⁵⁹. Ibid.
- ⁶⁰. *LBBPRHMCP 1881*, hlm.253-6.
- ⁶¹. LMBBS 1853, f.74.
- ⁶². CO144/2: Church to Mr. Wise, 3 November, 1847, f.422.
- ⁶³. *LBBPRHMCP 1881*, hlm.260.
- ⁶⁴. CO144/2: Mr. Wise to Lord Canning, 9 October, 1845, f. 262.
- ⁶⁵. CO144/12: Government Office of Labuan, 6 March, 1854, f.19.
- ⁶⁶. CO144/2: CO to Governor of Labuan, June 1848, f.7.
- ⁶⁷. R.M.A. Wilson, **A Cargo of Spice or Exploring Borneo**, London, The Radcliffe Press, 1994, hlm.93.

⁶⁸. LBBPRHMCP 1848, hlm.3-4.

⁶⁹. *Prospectus of Eastern Archipelago Company, Instituted for the Extension of Commerce in the China Seas, and for Promoting the Civilisation of Borneo, &c., &c., 1848*, hlm.1 dlm CO144/2, f.288.

⁷⁰. CO144/12: Government Office of Labuan, 6 March, 1854, f.17-8.

⁷¹. *Prospectus of Eastern Archipelago Company, Instituted for the Extension of Commerce in the China Seas, and for Promoting the Civilisation of Borneo, &c., &c., 1848*, hlm.1, dlm. CO144/2, f.288

⁷². *Ibid.*, hlm. 2.

⁷³. *Ibid.*

⁷⁴. CO144/7: Correspondence between Rear-Admiral Austen and others and the Admiralty, respecting the supply of coal by EAC, 14 September, 1849, f.73-81.

⁷⁵. *Ibid.*

⁷⁶. CO144/12: Government Office of Labuan, 6 March, 1854, f.24.

⁷⁷. CO144/10: EAC to Colonial land and Emigration Commissioners, 28 October, 1852, f.281.

⁷⁸. CO144/10: Lieutenant-Governor Napier to Earl Grey, 23 May, 1849, f.283.

⁷⁹. *Ibid.*

⁸⁰. CO144/11: Report of the Court of Directors to the Proprietors of EAC, 30 June, 1852, f.300-6.

⁸¹. *Ibid.*

⁸². CO144/12: Government Office of Labuan, 6 March, 1854, f.22.

⁸³. *Ibid.*, f.26-7.

⁸⁴. LMBBS 1857, f.74 dan LMBBS 1863, f.78.

⁸⁵. F.W. Burbidge, *op.cit.*, hlm.115.

⁸⁶. LMBBS 1856, f.70.

⁸⁷. CO144/1: Brooke to Earl Grey, 9 January, 1850, f.7.

⁸⁸. Nicholas Tarling, **Sulu and Sabah, A study of British policy towards the Philippines and North Borneo from the late eighteenth century**, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1978, hlm.100.

⁸⁹. Book I (Toma I): Carta del Gobernador PM de Balabac al Gobernador General de Filipinas, 10 de julio de 1867, f.83.

⁹⁰. P. de la Escosura, **Memoria Sobre Pilipinas y Joló redactada en 1863 y 1864**, Madrid, 1863, hlm.402.

⁹¹. Straits Times, 18 November, 1871.

⁹². CO144/12: Low to CO, 3 August, 1855, f. 127-8.

⁹³. CO 144/10: Brooke to Pakington, 22 September, 1852, f. td.

⁹⁴. *LBBPRHMCP 1881*, hlm. 252.

⁹⁵. LMBBS 1867, f.90

⁹⁶. LMBBS 1868, f.84

⁹⁷. Tidak terdapat catatan rekod mengenai jumlah sebenar kapal perang yang singgah di Labuan sepanjang tempoh 1846-1868.

⁹⁸. Lourdes Diaz-Trechuelo, "Las comunicaciones entre España y Filipinas: siglo XVIII-XIX", **Cuadernos de Historia**, Numero Uno, Instituto Cervantes, Manila, 1998, hlm.49-52.

⁹⁹. CO144/11: Report of the Court of Directors to the Proprietors of EAC, 30 June, 1852, f.299.

¹⁰⁰. CO144/12: Government Office Labuan, 6 March, 1854, f.29.

¹⁰¹. LMBBS 1856, f.71.

¹⁰². LMBBS 1866, f.90.

¹⁰³. LMBBS 1858, f.74.

¹⁰⁴. LMBBS 1857, f.80.

¹⁰⁵. LMBBS 1858, f.74.

¹⁰⁶. LMBBS 1856, f.71.

¹⁰⁷. LMBBS 1866, f.90.

¹⁰⁸. LMBBS 1867, f.95.

¹⁰⁹. LMBBS 1876, f.102.

¹¹⁰. LMBBS 1864, f.97.

¹¹¹. F.W. Morgan, **op.cit**, hlm. 13.

¹¹². *Colony of North Borneo First Supplement to the Government Gazette, Vol. III, 15 June, 1948*, hlm. 40.

¹¹³. CO144/2: Lord Grey to James Brooke, June, 1848, f.5.

¹¹⁴. CO144/12: Government Office Labuan, 6 June, 1854, f.28-9.