

Bab 3

Pembangunan Selepas Era Geran Imperial 1869-1889

3.0 Pengenalan

“...this marks an important change in the relations between the Government and the inhabitants of Colony. Labuan is no longer dependent on a grant-in-aid from the Imperial Exchequer.”¹

1869 merupakan titik peralihan penting kepada kemampuan sebenar Labuan untuk berdikari setelah putusnya bantuan kewangan dari Perbendaharaan Imperial. Bantuan kewangan terakhir yang disalurkan ke Labuan melalui Geran Imperial diterima pada tahun 1868.²

Dalam tahun 1869 Hennessy masih lagi menjadi Gabenor Labuan. Terdapat 12 orang pegawai yang membantu beliau mengendalikan perjalanan pentadbiran di Labuan ketika itu berbanding di peringkat awal perantaraan beliau sebagai Gabenor Labuan. Menjelang tahun 1881, jumlah ini berkurangan kepada lima orang sahaja. Masalah kekurangan kakitangan merupakan penyebab utama kepada perletakan jawatan Hamilton sebagai Gabenor. Keputusan diambil setelah Hamilton berasa tidak berupaya mengatur perjalanan pentadbiran Labuan dengan berkesan dan cekap sekiranya dibantu dengan lima orang pegawai sahaja.

Selepas perletakan jawatan Hamilton, W.H.Treacher dilantik menjadi Gabenor Labuan pada tahun yang sama. Treacher yang mempunyai kepentingan dalam syarikat berpiagam BNBC lebih banyak memberi tumpuan pada Borneo Utara. Beliau memberi perhatian yang khusus dan lebih prihatin terhadap

pembangunan di Borneo Utara kerana BNBC ditubuhkan atas dasar keuntungan. Perjalanan dan kemakmuran BNBC bergantung sepenuhnya kepada modal kapitalis. Beliau yang merupakan Gabenor BNBC pada masa tersebut merupakan antara individu terawal yang membuat cadangan supaya pentadbiran Labuan dipindahkan ke bawah pentadbiran BNBC sahaja.³

Cadangan beliau untuk memikirkan semula kedudukan Labuan sebagai Tanah Jajahan Mahkota British mula ditimbul pada tahun 1870an ketika usaha-usaha penubuhan BNBC dijalankan dan disokong oleh beberapa orang kakitangan Pejabat Kolonial. Kumpulan ini mendesak penempatan British di Labuan ditarik balik kerana dianggap membazirkan wang dan membebankan pembayar cukai di Britain. Umpamanya, sepanjang tempoh pentadbiran Brooke, sebanyak £9,000 wang kerajaan telah dibelanjakan tanpa pelaksanaan sebarang projek yang menekankan kepada pembangunan ekonomi dan sosial di Labuan.⁴

3.1 Populasi

Selaras dengan perkembangan perdagangan dan sektor perkapalan di Labuan, Victoria terus menjadi tumpuan sebagai kawasan penempatan yang paling padat di Labuan. Berdasarkan jadual 3.1 dalam tahun 1869 penduduk Labuan berjumlah 3,347 orang iaitu merosot sebanyak -13.2% berbanding dengan 1867. Bilangan penduduk bagi tahun 1872 hingga 1879 adalah berdasarkan kepada banci penduduk yang dijalankan pada tahun 1871. Dalam tempoh dua tahun berlaku peningkatan yang ketara iaitu 46.3% (1871) berbanding

Jadual 3.1 Populasi Labuan 1869-1889

Tahun	Jumlah	(-/+)
1869	3347	
1870	td.	
1871	4898	
1872	4898	0%
1873	4898	0%
1874	4898	0%
1875	4898	0%
1876	4898	0%
1877	4898	0%
1878	4898	0%
1879	4898	0%
1880	4870	-1%
1881	5883	21%
1882	5883	0%
1883	6183	5%
1884	5883	-5%
1885	5883	0%
1886	5883	0%
1887	5883	0%
1888	5883	0%
1889	5883	0%

Sumber: disusun dari LMBBS 1869-1889

dengan tahun 1869. Peningkatan yang ketara iaitu 20.8% berlaku sekali lagi pada tahun 1881 dengan jumlah penduduk seramai 5,883 orang. Seterusnya banci penduduk bagi tahun 1885 hingga 1889 berlandaskan banci penduduk yang dilakukan pada tahun 1884. Peningkatan penduduk pada tahun 1870an dan 1880an selaras dengan kemakmuran perdagangan Labuan yang menyediakan lebih banyak peluang pekerjaan. Pada tahun 1880an terdapat 300 hingga 400 orang Cina yang terlibat dalam perdagangan, peruncit, kuli dan pencuci sagu di Labuan.⁵

3.2 Perdagangan

Ketika bantuan Geran Imperial masih diterima oleh Labuan, pulau ini berada pada senarai terbawah dalam laporan pertumbuhan ekonomi Empayar Koloni British tetapi melonjak ke tangga ke 13 dalam tahun 1969.⁶

Seperti yang dinyatakan dalam bab 2, import dan eksport dibahagikan kepada empat kelas iaitu A, B, C dan D yang akan menerangkan pembangunan perdagangan Labuan sehingga 1938. Import dan eskport meningkat sekali dan 1.5 kali ganda masing-masing. Dalam tempoh ini lapan tahun (1869-1877) selepas berakhirnya bantuan kewangan dari pihak Perbendaharaan Imperial nilai eksport Labuan mencatatkan peningkatan yang lebih baik berbanding dengan nilai import secara keseluruhannya. Eksport meningkat kepada 45.3% manakala import meningkat sebanyak 13.9% dalam tempoh 20 tahun berbanding 16 tahun sebelumnya (1852-1868) yang akan disentuh dengan lebih mendalam dalam sub

topik import dan eksport nanti. Tahun 1882 menyaksikan kejatuhan yang ketara dalam perdagangan di Labuan berbanding tahun 1878-1881 tetapi secara relatifnya nilai dagangan masih lagi besar sekiranya dibandingkan dengan tahun 1869-1877. Jangkamasa 20 tahun ini merupakan tahap kemakmuran bagi perdagangan Labuan.

Berdasarkan jadual 3.2 dalam tempoh lapan tahun pertama berlaku kejatuhan nilai import sebanyak tiga kali iaitu pada 1869 (-71.3%), 1872 (-2.5%) dan 1873 (-38.8%). Manakala penurunan nilai eksport berlaku dalam tahun 1869 (-72.0%), 1873 (-36.9%) dan 1876 (-3.0%) dengan peningkatan peratusan terbesar berlaku dalam tahun 1871 selaras dengan kenaikan import iaitu 92.5% dalam tahun yang sama.

Dalam tempoh 1878-1889 (Jadual 3.3) peningkatan dan penurunan nilai keseluruhan dagangan Labuan memperlihatkan turun-naik yang normal dalam sesebuah ekonomi kecuali dalam tahun 1880, 1881 dan 1889 apabila berlaku kejatuhan yang besar. Kejatuhan yang besar dalam tahun 1889 disebabkan nilai anggaran perdagangan *native* tidak dicampur sekali kerana tidak terdapat sebarang rekod dibuat oleh pihak penguasa pelabuhan. Nilai import dan eksport mengalami kejatuhan sebanyak -2 dan -2.1 kali ganda masing-masing. (Sila rujuk lampiran jadual 3.1 untuk perdagangan *native*)

Walau bagaimanapun, imbalan perdagangan Labuan tetap mengalami defisit dalam tempoh ini. Defisit terbesar berlaku dalam tahun 1871 sebanyak £81,309.30. Manakala perbezaan nilai import dan eksport terkecil dicatat dalam

Jadual 3.2. Nilai Import Dan Eksport Labuan 1869-1877 (£)

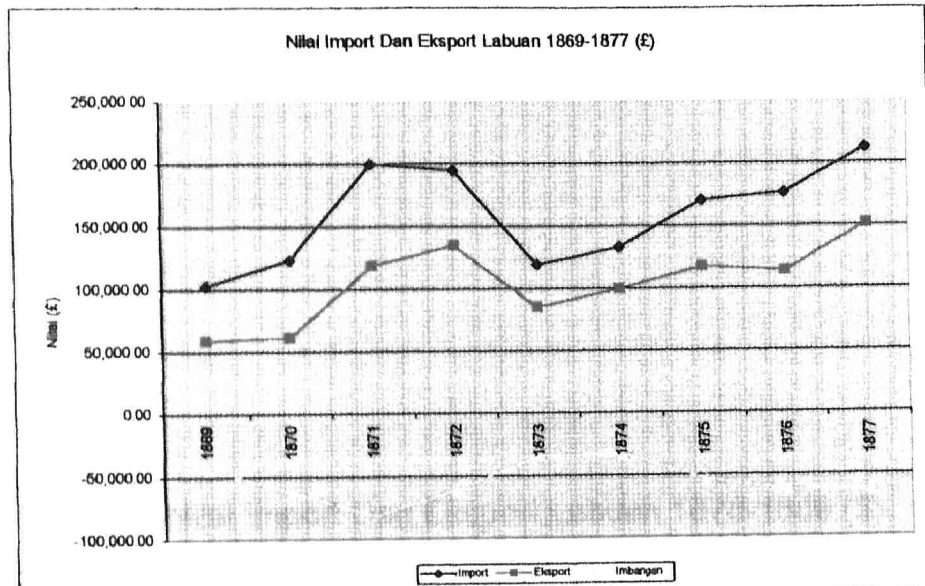
Tahun	Import	(-/+)	Eksport	(-/+)	Imbangan
1869	103,185.33	-71.3%	59,428.30	-72.0%	-43,757.03
1870	123,652.14	19.8%	61,789.00	4.0%	-61,863.14
1871	200,257.40	62.0%	118,948.10	92.5%	-81,309.30
1872	195,160.20	-2.5%	134,966.80	13.5%	-60,193.40
1873	119,397.90	-38.8%	85,147.90	-36.9%	-34,250.00
1874	132,869.00	11.3%	99,995.20	17.4%	-32,873.80
1875	170,465.28	28.3%	117,294.21	17.3%	-53,171.07
1876	176,258.21	3.4%	113,759.11	-3.0%	-62,499.10
1877	212,622.20	20.6%	151,232.10	32.9%	-61,390.10

Sumber: disusun dari LMBSS 1869-1877

Nota:

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

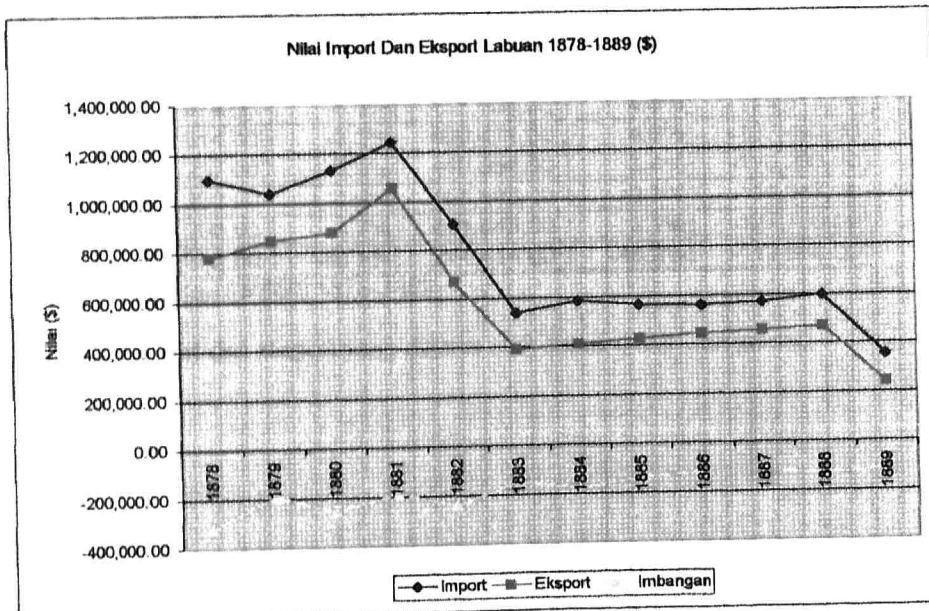
Graf 3.1 Nilai Import Dan Eksport Labuan 1869-1889 (£) (\$)



Sumber: disusun dari LMBSS 1869-1877

Nota:

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



Sumber: disusun dari LMBSS 1878-1889

Nota:

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

Jadual 3.3. Nilai Import Dan Eksport Labuan 1878-1889 (\$)

Tahun	Import	(-/+)	Eksport	(-/+)	Imbangan
1878	1,098,486.00		781,411.00		-317,075.00
1879	1,041,095.00	-5.2%	850,317.00	8.8%	-190,778.00
1880	1,134,042.00	8.9%	880,410.00	3.5%	-253,632.00
1881	1,245,203.00	9.8%	1,058,163.00	20.2%	-187,040.00
1882	907,742.00	-27.1%	669,408.00	-36.7%	-238,334.00
1883	543,128.00	-40.2%	393,308.00	-41.2%	-149,820.00
1884	587,074.00	8.1%	411,555.00	4.6%	-175,519.00
1885	567,914.00	-3.3%	430,471.00	4.6%	-137,443.00
1886	563,237.00	-0.8%	446,954.00	3.8%	-116,283.00
1887	572,260.00	1.6%	457,413.00	2.3%	-114,847.00
1888	599,296.00	4.7%	471,546.00	3.1%	-127,750.00
1889	357,382.00	-40.4%	244,414.00	-48.2%	-112,968.00

Sumber: disusun dari LMBBS 1878-1889

Nota:

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

tahun 1869 iaitu £43,757.03. Peningkatan import kelas A dan kelas C merupakan faktor yang membawa kepada berlaku defisit dalam dagangan. Tambahan pula eksport perdagangan *native* yang menggunakan sistem barter dengan kawasan Pantai Borneo dan Laut Sulu diandaikan sama dengan nilai importnya tanpa sebarang keuntungan dicipta oleh pedagang-pedagang yang terlibat yang akan dibincangkan kemudian.

Secara keseluruhannya imbalan dagangan Labuan menjadi lebih baik walaupun masih berlaku defisit pada tahun 1880an. Merujuk kepada jadual sebelumnya nilai defisit semakin mengecil berikutan prestasi eksport yang lebih baik berbanding dengan import. Eksport hanya mengalami kejatuhan selama tiga tahun berbanding dengan import yang mengalami kejatuhan selama enam tahun. Peningkatan dalam eksport dan kejatuhan dalam import pada tahun 1880an dipengaruhi oleh harga komoditi tertentu di pasaran. Umpamanya, kejatuhan nilai import sagu bukan disebabkan pengurangan kuantiti yang diimport tetapi disebabkan kejatuhan harga sagu mentah.⁷

3.2.1 Import

Dalam tempoh lapan tahun pertama perdagangan import Labuan menunjukkan fenomena yang hampir sama seperti tahun 1862-1868. Merujuk kepada jadual 3.4 kelas A terus kekal sebagai komponen utama kepada nilai import Labuan dengan menyumbangkan sejumlah 35.5% hingga 52.0%. Pada tahun 1871 dan 1872 nilai import kelas C mengatasi nilai import kelas A

Jadual 3.4. Nilai Import Dan Eksport Labuan Mengikut Kelas 1869-1877 (£)

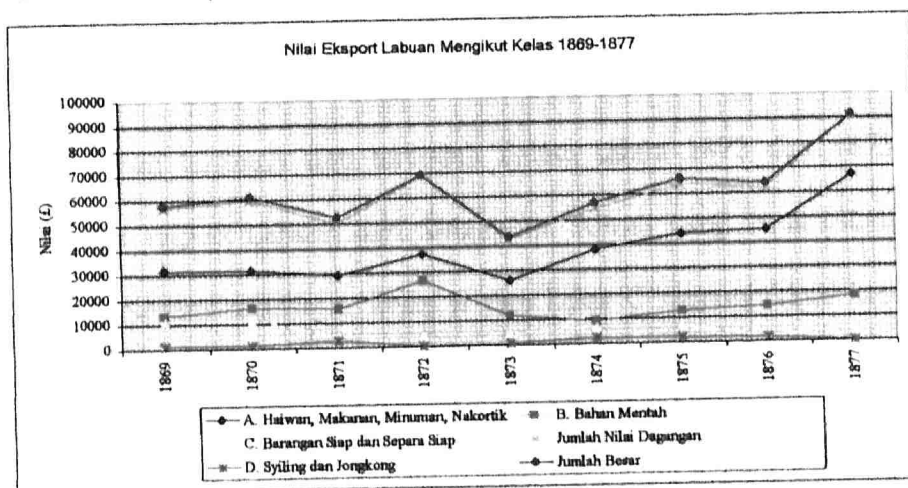
Nilai Import Labuan Mengikut Kelas 1869-1877 (£)												
	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877			
A. Hasilan, Makanan, Minuman, Naskorik:-	52,730.53	60,643.60	47,520.91	49,608.51	37,008.09	45,641.34	58,891.42	54,008.11	79,307.06			
Jumlah	52,730.53	60,643.60	47,520.91	49,608.51	37,008.09	45,641.34	58,891.42	54,008.11	79,307.06			
B. Bahan Mentah:-	-	12.60	-	-	-	-	-	-	-			
1. Tekstil	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
2. Logam	5,754.37	14,748.88	31,086.81	23,468.14	12,816.60	7,389.19	12,422.47	12,851.09	11,181.87			
3. Lain-lain	5,754.37	14,748.88	31,086.81	23,468.14	12,816.60	7,389.19	12,422.47	12,851.09	11,181.87			
Jumlah	5,754.37	14,748.88	31,086.81	23,468.14	12,816.60	7,389.19	12,422.47	12,851.09	11,181.87			
C. Barangan Siap dan Separa Siap:-	514.70	11,166.01	32,857.33	28,342.80	14,748.14	15,708.52	23,829.43	29,823.54	45,581.83			
1. Tekstil	4,768.81	3,197.98	820.32	2,603.14	1,189.82	287.43	847.16	1,028.50	2,432.90			
2. Logam	27,701.51	21,428.71	14,554.90	21,238.09	8,781.56	8,812.08	9,828.23	12,518.73	13,144.14			
3. Lain-lain	32,985.02	35,782.66	45,432.55	52,204.83	24,997.31	24,898.01	34,102.82	43,478.77	61,156.87			
Jumlah	81,459.82	111,165.97	127,052.37	125,281.48	74,824.00	77,898.54	103,218.71	112,427.87	151,847.80			
D. Syiling dan Jangking	10,014.11	11,798.17	6,870.83	3,847.52	3,125.00	12,082.28	18,145.43	14,168.13	808.50			
Jumlah	10,014.11	11,798.17	6,870.83	3,847.52	3,125.00	12,082.28	18,145.43	14,168.13	808.50			
Jumlah Besar	101,484.03	122,842.14	134,023.30	126,269.40	77,749.00	89,578.80	119,362.14	128,594.10	182,454.10			

Sumber: dataan dari LMBSS 1869-1877

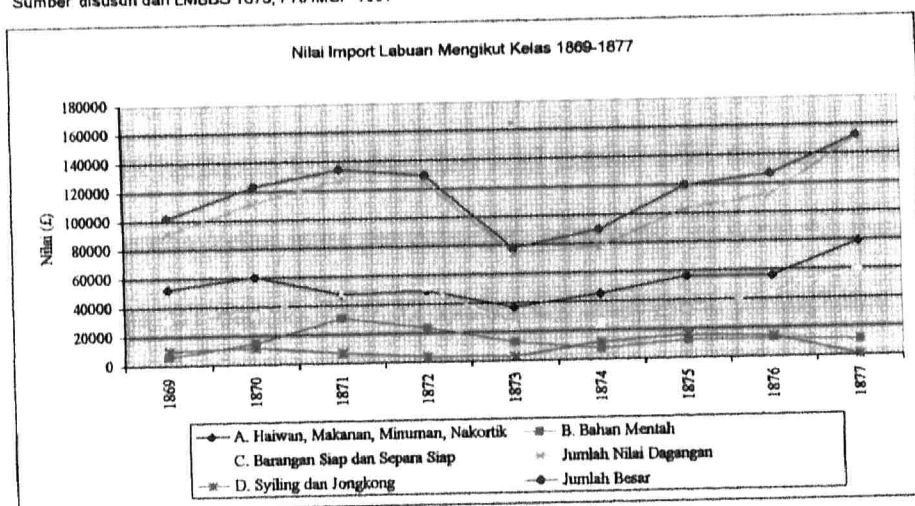
Nilai Eksport Labuan Mengikut Kelas 1869-1877 (£)												
	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877			
A. Hasilan, Makanan, Minuman, Naskorik:-	51,781.00	51,627.00	28,182.00	37,181.00	28,084.00	37,890.00	44,030.56	46,278.00	87,109.00			
Jumlah	51,781.00	51,627.00	28,182.00	37,181.00	28,084.00	37,890.00	44,030.56	46,278.00	87,109.00			
B. Bahan Mentah:-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
1. Tekstil	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
2. Logam	13,380.00	18,877.00	15,823.00	28,603.00	11,871.00	9,368.00	13,089.80	14,538.00	18,129.00			
3. Lain-lain	13,380.00	18,877.00	15,823.00	28,603.00	11,871.00	9,368.00	13,089.80	14,538.00	18,129.00			
Jumlah	13,380.00	18,877.00	15,823.00	28,603.00	11,871.00	9,368.00	13,089.80	14,538.00	18,129.00			
C. Barangan Siap dan Separa Siap:-	65.00	67.00	-	-	-	-	1,303.33	-	-			
1. Tekstil	5,589.00	7,544.00	2,067.00	3,312.00	2,066.00	3,451.00	1,524.10	631.00	829.00			
2. Logam	8,681.00	4,012.00	2,843.00	2,086.00	3,960.00	3,718.88	1,842.00	1,842.00	4,987.00			
3. Lain-lain	11,315.00	11,829.00	4,900.00	6,033.00	4,722.00	7,044.00	6,636.31	2,373.00	5,628.00			
Jumlah	58,478.00	59,927.00	48,815.00	68,827.00	42,777.00	54,392.00	63,736.77	62,187.00	90,864.00			
D. Syiling dan Jangking	1,251.00	1,182.00	2,789.00	252.00	722.00	2,713.00	2,454.30	1,908.00	200.00			
Jumlah	1,251.00	1,182.00	2,789.00	252.00	722.00	2,713.00	2,454.30	1,908.00	200.00			
Jumlah Besar	57,727.00	61,119.00	52,714.00	69,079.00	43,499.00	57,105.00	66,191.07	64,265.00	91,064.00			

Sumber: dataan dari LMBSS 1875, PR-MACP 1881

Graf 3.2. Nilai Import Dan Eksport Labuan Mengikut Kelas 1869-1877 (£)



Sumber: disusun dari LMBBS 1875, PRHMCP 1881



Sumber: disusun dari LMBBS 1869-1877

£911.64 dan £2,596.32 masing-masing. Peningkatan kelas A terus dipengaruhi oleh import sagu yang merupakan dagangan terpenting Labuan. Kelas C iaitu barangan siap dan separa siap menjadi komponen kedua terbesar dalam nilai import berbanding tahun-tahun sebelumnya. Kelas C mewakili sebanyak 27.6% hingga 40.4% nilai keseluruhan import sepanjang tahun 1869-1877. Kelas C mencatat peratusan tertinggi dan terendah dalam tahun 1872 dan 1873 yang dipengaruhi nilai import Labuan dari Singapura. Aliran yang sama ditunjukkan dalam kelas B. Secara relatifnya, kelas B dan kelas C menunjukkan kestabilan dari segi turun-naik dagangan. Kelas B mengalami peningkatan yang besar dalam tahun 1871 yang banyak dipengaruhi oleh harga gutta percha dan rotan.

Peratusan kejatuhan dan kenaikan import yang ketara berlaku dalam tahun 1873 dan 1877 masing-masing. Kejatuhan dari segi nilai sebenar import berlaku dalam tahun 1873 berikutan kejatuhan dari segi jumlah nilai dagangan import (-37.8%) dalam semua kelas iaitu pengurangan sebanyak £12,600.42 (kelas A), £10,549.54 (kelas B) dan £2,7507.52 (kelas C). Manakala peningkatan dalam tahun 1877 disebabkan oleh kenaikan jumlah nilai dagangan import (34.9%) terutama dalam kelas A dan kelas C iaitu £23,300.89 dan £17,687.83 masing-masing.

Bermula tahun 1880an import kelas B menunjukkan peningkatan yang lebih baik berbanding tempoh sebelumnya (1869-1879) (Jadual 3.5). Kelas B mula mengatasi nilai import kelas A pada tahun 1880-1882 dan 1888-1889 iaitu menjadi kelas import utama Labuan. Peningkatan kelas B banyak dipengaruhi

oleh harga gutta percha yang tinggi di pasaran pada masa tersebut. Nilai import kelas B juga hampir menyamai kelas A yang kembali menjadi import utama Labuan sepanjang tahun 1883-1887. Kelas C yang merupakan import penting Labuan pada tahun 1870an jatuh ke tangga ketiga pada tahun 1880an dengan nilai kelas D semakin mengecil dalam tempoh ini.

3.2.2 Eksport

Pola eksport Labuan hampir selari dengan arah aliran importnya. Jadual 3.4 menunjukkan dalam tahun 1869 kelas A kembali menjadi eksport utama Labuan sehingga tahun 1877 yang menyumbangkan kepada 51.7% hingga 73.7% daripada nilai keseluruhan dagangan eksportnya. Tahun 1877 merupakan peningkatan tertinggi dalam kelas A iaitu 41.6%. Manakala kejatuhan terbesar terjadi pada tahun 1869 (-56.0%). Kelas B terus menjadi penyumbang kedua terpenting dalam eksport Labuan yang bermula dalam tahun 1867 lagi. Kelas B memberi sumbangan sebanyak 16.4% hingga 38.5% dalam nilai dagangan eksport Labuan. Sama seperti kelas A, peratusan kejatuhan terbesar kelas B berlaku pada 1869 (-80.0%) tetapi kenaikan terbesar berlaku pada tahun 1870 (156.3%) selaras dengan aliran import dalam kelas yang sama. Manakala eksport kelas C dan D menunjukkan turun-naik yang stabil. Kelas C sebagai eksport ketiga terpenting Labuan banyak bergantung kepada arang batu. Peningkatan eksport yang berlaku dalam tahun 1876-1881 berbanding dalam enam tahun sebelumnya dipengaruhi oleh kenaikan harga gutta percha dan rotan. Selain dari itu buruh-buruh yang

meninggalkan kerja di Coal Point turut terlibat dalam kerja-kerja memungut hasil hutan.

Berdasarkan jadual 3.5 kelas A dan kelas B silih berganti mengikut keutamaan bermula dalam tahun 1880an selaras dengan import Labuan. Bermula tahun 1880 hingga 1885 kelas B mengatasi kelas A kecuali tahun 1882. Seterusnya kelas A merupakan dagangan utama eksport bermula dari tahun 1886 hingga 1889 yang banyak dipengaruhi oleh pengeksportan sagu.

Hasil hutan, hasil laut dan perlombongan terus memainkan peranan penting sebagai komoditi eksport utama Labuan. Berdasarkan lampiran jadual 3.2 hasil hutan terus mendominasi sebagai komoditi eksport utama Labuan dari tahun 1869-1881. Peningkatan terbesar berlaku dalam tahun 1877 (45.9%) atau £23,031 berbanding tahun 1876. Manakala kejatuhan peratusan terbesar terjadi pada 1873 (-41.7%) atau £24,157. Dari segi nilai sebenar jumlah eksport hasil hutan yang tertinggi dicatat dalam tahun 1879 iaitu £88,202 dan nilai terendah pada 1870 (£41,586). Di samping itu nilai komoditi hutan juga menunjukkan peningkatan dan kejatuhan ketara dalam tahun 1877 dan 1881 masing-masing. Menjelang tahun 1880an eksport komoditi hasil hutan jauh meningkat dengan banyak dengan nilai tertinggi dicatat dalam tahun 1882 (£315,076). Berlaku kejatuhan yang ketara setahun kemudian iaitu -31.7% dan sekali lagi dalam tahun 1886 (-45.9%) berbanding tahun sebelumnya.

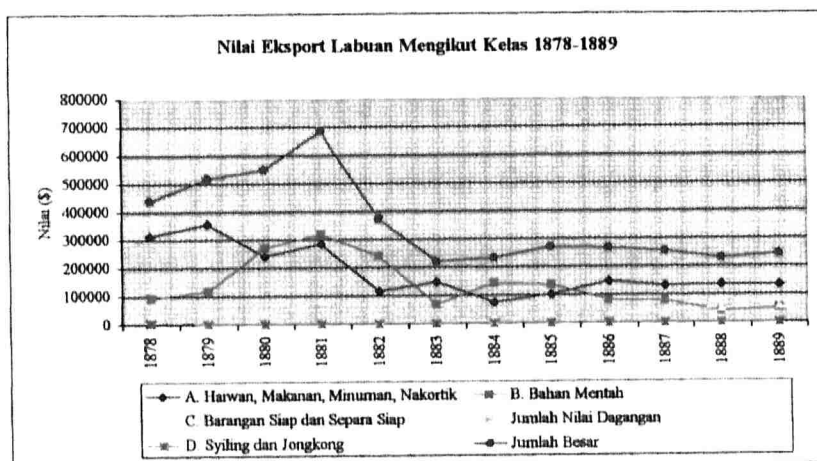
Manakala hasil laut terus kekal sebagai komoditi eksport kedua terpenting pada masa itu. Dalam tempoh 1869-1881, nilai eksport hasil laut menunjukkan

Jadual 3.5. Nilai Import Dan Eksport Labuan Mengikut Kelas 1878-1889 (\$)

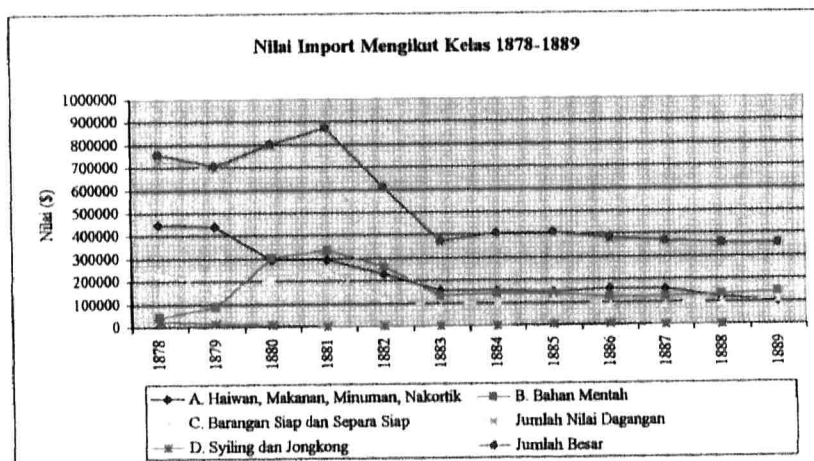
Nilai Import Labuan Mengikut Kelas 1878-1889 (\$)												
	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889
A. <i>Hewan, Makanan, Minuman, Nakhodik...</i>	450,272.00	430,524.00	282,481.00	282,653.00	228,259.00	158,514.00	154,981.00	148,888.00	161,080.00	157,321.00	120,888.00	102,757.00
Jumlah	450,272.00	430,524.00	282,481.00	282,653.00	228,259.00	158,514.00	154,981.00	148,888.00	161,080.00	157,321.00	120,888.00	102,757.00
B. <i>Bahan Mentah...</i>	-	-	1,431.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1. Tekstil	-	-	1,431.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Logam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Lain-lain	41,234.00	88,584.00	288,604.00	338,638.00	261,877.00	131,704.00	142,891.00	138,652.00	124,888.00	123,212.00	132,882.00	143,141.00
Jumlah	41,234.00	88,584.00	301,035.00	338,638.00	261,877.00	131,704.00	142,891.00	138,652.00	124,888.00	123,212.00	132,882.00	143,141.00
C. <i>Barangan Siap dan Separa Siap...</i>	153,652.00	123,341.00	181,550.00	214,328.00	98,748.00	58,881.00	58,881.00	70,584.00	50,782.00	48,245.00	42,752.00	47,828.00
1. Tekstil	17,887.00	11,809.00	10,858.00	14,558.00	11,313.00	17,878.00	40,134.00	23,088.00	28,218.00	32,545.00	32,000.00	57,208.00
2. Logam	87,482.00	28,224.00	28,827.00	18,488.00	7,388.00	8,814.00	13,888.00	23,788.00	10,351.00	11,427.00	9,434.00	6,260.00
3. Lain-lain	238,761.00	164,174.00	202,333.00	244,943.00	118,387.00	83,373.00	108,718.00	118,048.00	80,384.00	80,218.00	104,188.00	111,384.00
Jumlah	238,761.00	164,174.00	202,333.00	244,943.00	118,387.00	83,373.00	108,718.00	118,048.00	80,384.00	80,218.00	104,188.00	111,384.00
Jumlah Nilai Dagangan	730,207.00	682,282.00	786,849.00	874,142.00	609,603.00	371,591.00	407,370.00	403,586.00	378,451.00	370,751.00	357,864.00	357,282.00
D. <i>Syiling dan Janglong</i>	28,900.00	15,000.00	7,500.00	-	1,500.00	-	-	8,000.00	8,500.00	-	-	-
Jumlah	28,900.00	15,000.00	7,500.00	-	1,500.00	-	-	8,000.00	8,500.00	-	-	-
Jumlah Besar	755,107.00	707,282.00	803,349.00	874,142.00	611,103.00	371,591.00	407,370.00	409,586.00	382,851.00	370,751.00	357,864.00	357,282.00
Nilai Eksport Labuan Mengikut Kelas 1878-1889 (\$)												
	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889
A. <i>Hewan, Makanan, Minuman, Nakhodik...</i>	315,880.00	345,804.00	241,882.00	285,273.00	118,182.00	148,150.00	74,881.00	103,884.00	147,044.00	132,831.00	136,120.00	133,878.00
Jumlah	315,880.00	345,804.00	241,882.00	285,273.00	118,182.00	148,150.00	74,881.00	103,884.00	147,044.00	132,831.00	136,120.00	133,878.00
B. <i>Bahan Mentah...</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1. Tekstil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Logam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Lain-lain	83,174.00	118,420.00	270,750.00	320,052.00	242,248.00	88,482.00	144,198.00	138,808.00	83,102.00	80,083.00	40,884.00	51,878.00
Jumlah	83,174.00	118,420.00	270,750.00	320,052.00	242,248.00	88,482.00	144,198.00	138,808.00	83,102.00	80,083.00	40,884.00	51,878.00
C. <i>Barangan Siap dan Separa Siap...</i>	8,085.00	12,438.00	25,131.00	59,022.00	5,408.00	-	8,007.00	7,782.00	3,073.00	3,233.00	-	-
1. Tekstil	7,833.00	12,831.00	7,844.00	19,881.00	8,728.00	-	-	23,035.00	29,055.00	32,545.00	52,000.00	57,208.00
2. Logam	9,405.00	17,191.00	4,000.00	5,874.00	204.00	4,138.00	4,884.00	765.00	4,384.00	7,212.00	1,220.00	1,350.00
3. Lain-lain	25,723.00	42,480.00	37,006.00	81,777.00	14,341.00	4,138.00	12,871.00	31,552.00	38,522.00	42,880.00	53,220.00	58,556.00
Jumlah	25,723.00	42,480.00	37,006.00	81,777.00	14,341.00	4,138.00	12,871.00	31,552.00	38,522.00	42,880.00	53,220.00	58,556.00
Jumlah Nilai Dagangan	434,557.00	518,484.00	548,817.00	687,102.00	372,798.00	221,771.00	231,851.00	272,155.00	288,888.00	255,804.00	230,204.00	244,414.00
D. <i>Syiling dan Janglong</i>	4,475.00	-	100.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah	4,475.00	-	100.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Besar	439,032.00	518,484.00	548,917.00	687,102.00	372,798.00	221,771.00	231,851.00	272,155.00	288,888.00	255,804.00	230,204.00	244,414.00

Sumber: data dari LMBAS 1878-1889

Graf 3.3. Nilai Import Dan Eksport Labuan Mengikut Kelas 1878-1889 (\$)



Sumber: disusun dari LMBBS 1878-1889



Sumber: disusun dari LMBBS 1878-1889

tingkat turun-naik yang agak ketara. Sama seperti hasil laut, peningkatan peratusan terbesar berlaku dalam tahun 1876 (147.0%) atau £11,629 dan penurunan terbesar banyak berlaku pada 1878 (-69.0%) atau £21,342. Nilai maksima dan minima sebenar yang pernah dihasilkan ialah pada tahun 1872 dan 1879 iaitu £31,619 dan £5,704. Ketika hasil laut menunjukkan peningkatan hasil laut terus mengalami kemerosotan selepas tahun 1872 sehingga 1875. Hasil laut menjadi tidak begitu penting dalam tahun 1880an. Nilai dagangan hasil laut jatuh dengan teruk selepas tahun 1882 iaitu berkurangan sebanyak \$19,309. Selepas tahun 1887, hasil laut tidak menyumbangkan sebarang nilai dalam perdagangan eksport Labuan sekiranya tidak mengambil kira perdagangan *native*.

Arang batu sebagai satu-satunya hasil perlombongan di Labuan tetap memainkan peranan penting sebagai penyumbang kepada peningkatan dan penurunan eksportnya. Secara umumnya, dari segi nilai sebenar, sumbangan arang batu semakin merosot selepas tahun 1874 dengan nilai tertinggi dan terendah dicatatkan pada 1870 (£7,544) dan 1876 (£531). Selepas tahun 1880 arang batu menunjukkan peningkatan yang menggalakkan dari sudut sumbangan nilai eksport Labuan dengan peningkatan berlaku setiap tahun kecuali pada tahun 1885 yang mengalami kejatuhan -32.4%. Kemerosotan dalam eksport hasil laut menjadikan hasil perlombongan ini sebagai komoditi eksport kedua terpenting. Selain dari arang batu tempatan, Labuan turut mengimport arang batu dari Muara untuk dieksport semula bagi menampung permintaan pasaran.

Sepanjang tempoh 1869-1881, sagu, arang batu, lilin lebah, sarang burung, gutta percha, kapur, rotan, kerang mutiara, mutiara dan trepang masih lagi merupakan jenis-jenis komoditi terpilih yang terpenting dan relevan dalam mempengaruhi nilai eksport Labuan. Sagu, sarang burung dan gutta percha merupakan jenis-jenis komoditi terpilih yang paling besar kompenannya dalam mempengaruhi nilai eksport Labuan. Selepas jangkamasa tersebut hingga 1889 komoditi laut mengikut jenis-jenis terpilih tidak lagi penting dalam mempengaruhi nilai eksport Labuan. Peranan kulit penyu dan mutiara serta trepang mula diganti dengan jenis-jenis komoditi terpilih lain yang semakin penting seperti damar, tekstil, kulit, beras dan pelbagai.

Lampiran jadual 3.3 dan 3.4 memberi gambaran bahawa sagu terus memainkan peranan penting dalam mempengaruhi keluk perdagangan eksport Labuan dari segi nilai. Dari tahun 1869 sehingga 1881 sagu terus menjadi penyumbang terbesar dengan peningkatan nilai sebenar yang paling tinggi dalam tahun 1879 (£51,128). Manakala sumbangan yang terkecil dari segi komposisi nilai berlaku pada 1873 (£16,141) yang juga merupakan kejatuhan terbesar (- 38.5%) disebabkan penurunan dari segi kuantiti sebanyak -37.4% berbanding dengan 1872. Penawaran yang semakin merosot kepada -20.9% dalam pasaran telah berjaya meningkatkan kembali nilai harga sagu dalam tahun 1874 (86.5%). Walaupun, dalam tahun 1880an, nilai sumbangan eksport sagu turun-naik tetapi ia masih penting sebagai salah satu eksport utama Labuan.

Tingkat penawaran yang berkurangan dalam pasaran menyebabkan harga sagu meningkat dan turut mempengaruhi nilai keseluruhan eksport sagu dalam tahun 1878. Secara umumnya boleh dikatakan nilai dagangan eksport sagu Labuan banyak dipengaruhi oleh kuantiti yang ditawarkan. Ketika penawaran berlebihan harga sagu menjunam seperti pada tahun 1886 dan sebaliknya ketika permintaan tinggi, kuantiti ditawarkan berkurangan yang menolong melonjakkan harga sagu di pasaran.

Kebanyakan sagu diperolehi dari Semenanjung Padas-Klias yang terletak bertentangan dengan Labuan. Pokok sagu hidup subur di Sungai Papar. Dalam menyediakan tepung sagu, sagu mentah atau “lamuntah” dibeli dari tanah besar melalui penduduk tempatan. Sagu merupakan industri utama bagi Labuan. Kilang memproses tepung sagu tidak mempunyai mesin tetapi mengupah kuli-kuli Cina untuk tujuan pemprosesan dan pembersihan sagu dengan menggunakan tangan. Sagu-sagu yang diproses dieksport semula dalam bentuk tepung ke Singapura. Pedagang-pedagang sagu di Labuan merupakan agen kepada firma perniagaan di Singapura.⁸ Bagi menjamin bekalan di pasaran, sagu-sagu diimport dari Brunei, Borneo Utara dan Sarawak. Labuan juga turut bertindak sebagai pelabuhan yang mengeksport sagu dari Limbang.⁹

Perusahaan sagu mula kukuh di Labuan pada tahun 1870an. Peningkatan berlaku dalam pengesportan sagu berikutan dengan kenaikan yang berlaku dalam perdagangan tepung sagu. Nilai tepung sagu meningkat bagi tujuan eksport iaitu dari £24,472 (1878) kepada £32,318 (1879).¹⁰ Kebakaran yang berlaku

dalam tempoh separuh pertama tahun 1879 telah meningkatkan jumlah sagu yang dibawa ke pasaran dalam tahun tersebut kerana kebanyakan pokok melecur atau mati telah ditebang dan sagu mentah diperah sebelum ia sempat menjadi reput atau busuk. Peningkatan kuantiti sagu mentah yang dibawa dalam pasaran semasa pada 1879 juga dipengaruhi oleh harga yang rendah pada masa tersebut.¹¹ Pembukaan Pelabuhan Gaya pada tahun 1882 telah menarik minat saudagar Cina dari Singapura yang membuka kilang-kilang sagu menyebabkan berlakunya persaingan kepada kuantiti perusahaan sagu yang dihantar ke Pelabuhan Labuan.¹²

Gutta percha dan sarang burung mengambil alih peranan arang batu mengikut keutamaan komoditi terpilih sebagai hasil kedua terpenting Labuan pada 1870an. Komposisi gutta percha sebagai jenis hasil hutan yang penting mula ketara pada 1867 dan menjadi penyumbang nilai eksport yang kedua tertinggi dari tahun 1869-1873 dan 1880-1881. Manakala dalam tahun 1874-1879 hasil ini menduduki tempat ketiga sebagai komponen terpenting dalam eksport Labuan. Sepanjang tempoh 1879-1881, nilai sebenar yang tertinggi dicatat pada tahun 1881 (£46,074). Peningkatan nilai ini dipengaruhi dengan tingkat harga gutta percha yang tinggi di pasaran antarabangsa. Selepas tahun 1882 peranan gutta percha silih berganti mengikut keutamaan dengan rotan dan arang batu.

Sarang burung berkongsi tempat dengan gutta percha mengikut peredaran masa. Secara umumnya kuantiti sarang burung mempengaruhi nilai eksport sarang burung yang ditawarkan di pasaran. Nilai eksport sarang burung

mengalami peningkatan mendadak iaitu kenaikan sebanyak 136.5% atau £13,555 pada tahun 1877 selaras dengan peningkatan kuantiti sebanyak 155.1% atau 33,700 kati pada tahun yang sama. Manakala nilai terendah dicatat pada 1871 iaitu £1,894 atau jatuh -73.1% disebabkan penawaran yang berkurangan sebanyak -93.5% atau 889 kati sahaja. Namun begitu, sumbangan sarang burung dalam eksport Labuan berkurangan dalam tahun 1880an.

Selepas tahun 1874 juga menyaksikan nilai eksport kerang mutiara dan mutiara, rotan, kapur dan trepang semakin penting. Namun begitu, eksport kerang mutiara, mutiara dan trepang mula merosot dan menjadi tidak penting dalam tahun 1880an. Lompang ini ditampung dengan peningkatan nilai eksport rotan (*canes*) dan gutta percha dalam tahun 1878-1889 yang mempunyai harga pasaran yang tinggi dalam tahun 1878-1889¹³

Usaha-usaha perlombongan arang batu merupakan perkara terpenting dalam perdagangan Labuan sebagai sumber ekonomi dan tarikan perkapalan. Kenaikan yang berlaku selama tujuh tahun yang berakhir pada tahun 1870 mempunyai perkaitan dengan peningkatan bilangan penduduk yang bekerja dalam sektor perlombongan. Dari tahun 1876-1881 jumlah arang batu yang dieksport adalah sebanyak £17,130 dan sagu sebanyak £211,433 atau melebihi 12 kali ganda nilai arang batu atau 1134.3%. Berbanding dengan jenis komoditi-komoditi terpilih yang lain, arang batu menunjukkan peningkatan nilai eksport yang membanggakan sepanjang tahun 1880an.

Selain dari itu, Labuan turut menjadi pelabuhan untuk mengeksport arang batu dari Muara, Brunei. Arang batu dari Muara diimport bagi menampung permintaan untuk sektor perkapalan di Pelabuhan Labuan. Walau bagaimanapun, mutu arang batu yang dikeluarkan dari lombong arang batu Muara lebih rendah berbanding arang batu Labuan.

Oriental Coal of London and Leith yang terbabit dalam kegiatan perlombongan arang batu pada masa tersebut terpaksa berhempas pulas untuk terus bertahan. Selepas tahun 1870, hanya terdapat 300 orang pekerja di lombong arang batu daripada 600 orang kesemuanya pada tahun 1868. Kawasan permukaan lombong mudah dibanjiri dengan air hujan yang menyebabkan kerja-kerja perlombongan sering terhenti.. Selepas itu keputusan dibuat untuk mendalamkan *shaft* ke 100 fathom. Kerja-kerja sebegini sukar dijalankan pada masa tersebut dan ia mengambil masa empat tahun untuk *shaft* sampai ke deposit arang batu yang utama. Malangnya, setelah kerja-kerja tersebut selesai dijalankan syarikat mula terkeluar dari dunia perniagaan kerana tidak mampu menanggung kos operasi yang meningkat. Selepas berusaha keras akhirnya kawasan perlombongan diambil alih oleh Central Borneo Co. pada tahun 1889.¹⁴

Kegagalan usaha perlombongan arang batu disebabkan oleh masalah kekurangan modal, pengurusan yang tidak cekap, purata hujan tahunan yang lebat sepanjang tahun dan masalah kekurangan buruh yang menyebabkan usaha perlombongan ke peringkat lebih dalam sukar dijalankan. Terdapat tiga peringkat deposit arang batu yang boleh diusahakan. Arang batu setebal 12 inci kualitinya

lebih rendah dari arang batu dari Welsh tetapi lebih baik daripada Australia. Ia digunakan oleh kebanyakan kapal wap ke timur jauh.

Lombong arang batu dipajakan oleh kerajaan kepada Oriental Coal of London and Leith dengan jumlah £1,000 setahun bagi hak perlombongan dan hak untuk menebang balak yang tidak dikenakan sebarang cukai. Sebanyak £50 dibayar secara tahunan bagi kemudahan dermaga dan penyimpanan di pelabuhan yang terletak sejauh 9 batu dari lombong. Dalam tahun 1876 hanya sebanyak 5,824 tan sahaja dihasilkan tetapi kerja-kerja lebih kuat dijalankan untuk mempertingkatkan pengeluaran oleh pengurus iaitu A. Boosie.¹⁵ Hak kapal perang di-raja British untuk mendapatkan bekalan arang batu dengan kadar harga £1. 0s. 6d. se tan dianggap sebagai membebankan operasi syarikat. Bagi menampung kos operasi, harga yang lebih tinggi iaitu tiga kali ganda daripada kadar yang dikenakan ke atas kapal perang di-Raja British dibayar oleh kapal-kapal perdagangan.¹⁶

3.2.3 Rakan Dagangan

Dalam tempoh 20 tahun (1869-1889), Labuan menjalankan perdagangan dengan 10 buah kawasan iaitu Singapura, Hong Kong, Pantai Borneo, Kepulauan Sulu, United Kingdom, Amerika Syarikat, Sarawak, China, Brunei dan Vietnam. (Sila rujuk lampiran jadual 3.7 dan 3.8) Berlaku perubahan menarik dalam perkongsian rakan dagangan di Labuan apabila Pantai Borneo dan Laut Sulu mula memecah monopoli Singapura sebagai rakan dagangan terpenting

terutama dalam penguasaan pengimportan barangan dagangan. Sepanjang tempoh ini Singapura menguasai 32.6% hingga 56.2 peratus perdagangan import Labuan. Manakala Pantai Borneo dan Laut Sulu menguasai 37.1% hingga 53.0% dalam sektor yang sama. Namun begitu, peratusan ini tidak mengambil kira perdagangan *native* antara Labuan dengan Pantai Borneo dan Laut Sulu yang hampir keseluruhan dikuasai oleh kawasan ini. Sekiranya anggaran perdagangan *native* diambil kira nilai dagangan kawasan ini akan hampir atau melebihi sekali ganda daripada perdagangan Singapura dengan Labuan mengikut perubahan tahun.

Tanpa mengambilkira perdagangan *native*, peranan kawasan-kawasan berkenaan sebagai rakan dagangan import utama Labuan silih berganti dalam tahun-tahun tertentu. Namun begitu, kedua-duanya menunjukkan pola perdagangan yang sama dalam kenaikan dan kejatuhan nilai dagangan dengan Labuan. Umpamanya berlaku kejatuhan yang ketara dalam tahun 1873 dan meningkat kembali selepas tahun tersebut. Selepas berlaku peningkatan nilai tertinggi iaitu \$464,562 (Singapura) dan \$396,141 (Pantai Borneo Dan Laut Sulu) dalam tahun 1881, kedua-duanya mengalami kejatuhan mendadak secara berterusan selama dua tahun. Keadaan turun naik perdagangan Singapura dan Pantai Borneo serta Kepulauan Sulu banyak bergantung kepada turun naik perdagangan yang dijalankan di pelabuhan. Labuan mengimport banyak kelas C dari Singapura. Manakala kelas A dan B merupakan import utama Labuan dengan Pantai Borneo dan Kepulauan Sulu.

Hong Kong dan Brunei bukannya merupakan rakan dagangan yang penting bagi Labuan. Hong Kong hanya menguasai 0.37% hingga 5.2% yang terdiri daripada barangan pembuatan dan separa siap dan Brunei pula 5.5% hingga 14.5% yang kebanyakannya melibatkan pengimportan arang batu dari Muara. Dalam pada itu, hubungan dagangan secara rasmi antara Labuan dan Manila terhenti dalam tempoh ini kerana tindakan sekatan yang dijalankan oleh Sepanyol. Amerika Syarikat pula buat pertama kali dilihat menjalankan perdagangan dengan Labuan dalam tahun 1870.

Pada dasarnya rakan dagangan eksport Labuan adalah lebih kecil dari rakan dagangan importnya. Pada 1869-1877, Labuan mengeksport barangan dagangannya ke Singapura, Hong Kong, Vietnam, Pantai Borneo dan Laut Sulu serta Sarawak. Manakala, bermula tahun 1878-1889 Labuan hanya menjalankan perdagangan eksport dengan tiga kawasan iaitu Singapura, pantai Borneo dan Laut Sulu serta Hong Kong. Sehingga tahun 1889, catatan secara terperinci mengenai perdagangan *native* tidak dibuat oleh syahbandar menyebabkan Pantai Borneo dan Laut Sulu menjadi tidak relevan dalam rekod-rekod rasmi dagangan eksport Labuan. Justeru itu, Singapura mendominasi dari 83.6% hingga 100.0% dagangan eksport Labuan sehingga menenggelamkan kepentingan rakan-rakan dagangan yang lain. Selaras dengan kejatuhan import, nilai eksport Labuan dengan Singapura juga menunjukkan arah aliran yang sama iaitu berlaku kejatuhan yang mendadak selepas tahun 1881 dan mengalami tingkat turun-naik yang normal dalam ekonomi selepas tahun 1884.

Suatu yang menarik dalam tempoh 20 tahun ini ialah perkembangan yang berlaku dalam perdagangan *native* yang melonjakkan kepentingan Pantai Borneo dan Laut Sulu sebagai rakan dagangan yang penting bagi Labuan. Di sebalik kemelut persaingan diplomatik antara kuasa-kuasa kolonial barat dan pembukaan banyak pelabuhan-pelabuhan baru di Laut Sulu dan Borneo Utara yang ketara pada tahun 1870an sehingga 1880an, peningkatan tetap berlaku dari segi nilai dagangan import dan eksport secara keseluruhannya. Walaupun berlaku kenaikan dan kejatuhan peratusan yang ketara tetapi nilai anggaran perdagangan *native* dalam tempoh 1871-1889 adalah lebih besar berbanding tempoh 20 tahun sebelumnya. Labuan mampu menarik perhatian pedagang-pedagang *native* untuk menjalankan kegiatan mereka di pulau ini ketika menghadapi tekanan dari banyak pihak kolonial dan persaingan sengit dari pelabuhan-pelabuhan yang baru dibuka terutama di Teluk Marudu dengan nilai anggaran tertinggi pada tahun 1881 iaitu \$371,061.00.¹⁷

Labuan hanya menjalankan kegiatan perdagangan import dan eksport *native* di Pantai Borneo dan Laut Sulu terutama di sebelah pantai timur laut Borneo dan Kepulauan Sulu seperti di Palawan dan Balabac. Pihak pentadbiran kolonial cenderung untuk mengabaikan perdagangan *native* kerana ia dijalankan secara sistem barter sehingga sukar dibuat penilaian dagangan sebenar. Seperti yang dijelaskan dalam bab sebelum ini, hampir kesemua hasil dagangan *native* yang melibatkan hasil hutan dan hasil laut dieksport ke Singapura. Dalam tempoh ini, hasil hutan seperti gutta percha, sarang burung, kapur dan rotan adalah lebih

penting berbanding dengan hasil laut. Sementara itu sebagai tukaran mereka akan membawa pulang barangan pembuatan seperti pakaian, manik, barangan makanan dan minuman berproses, senjata api, peluru dan sebagainya.

Penjualan senjata api antara Labuan dan Sulu berkait dengan peralihan import dan eksport Sulu dalam tahun 1860an dan 1870an daripada trepang kepada gutta percha yang diperolehi dari Mindanao dan Palawan yang menjadi lebih penting berbanding pasaran China. Pada 1876 Sultan dan pembesar-pembesar Sulu membenarkan orang kulit putih berdagang di Pelabuhan Parang sekiranya mereka datang dari Labuan atau Singapura dan disokong oleh pedagang-pedagang Labuan yang menentang sikap monopoli Sepanyol.¹⁸

Perdagangan Labuan dengan Palawan dan pantai timur Borneo turut meningkat dalam tempoh ini. Beberapa pedagang Cina di Labuan menggunakan perahu *schooner* untuk membawa barangan dagangan ke Bengkoka di Teluk Marudu dan Sugut di utara pantai timur Borneo serta Palawan. Pedagang-pedagang Palawan yang sebelum ini lebih terarah ke Filipina mula beralih ke Labuan.¹⁹ Dalam tahun 1885, semasa hak kedaulatan Sepanyol hampir diakui di Palawan berlaku peningkatan yang menggalakkan dalam perdagangan hasil hutan seperti damar dan rotan antara Palawan dan Labuan yang diperolehi dari selatan pulau tersebut²⁰ yang dikuasai oleh pedagang-pedagang British dan Jerman.²¹

Sebelum itu, pada awal tahun 1869, Ricketts yang merupakan Konsul British di Manila mengemukakan persoalan Sulu yang menjadi topik perbincangan di Manila yang akhirnya dirujuk kepada Madrid. Beliau yang

mempunyai pandangan berbeza berpendapat masalah ini timbul kerana sikap prejudis Manila terhadap perdagangan Labuan dan Singapura dengan Sulu. Inggeris menekankan bahawa duti levi tidak boleh dikenakan ke atas barangan perdagangan mereka yang diimport dan dieksport ke Kepulauan Sulu.²² Ia bagi memastikan keistimewaan perdagangan yang diberikan kepada pedagang-pedagang British dari Labuan dan Singapura dengan Sulu tidak disekat kerana kos akan meningkat berkali-kali ganda sekiranya perdagangan Sulu dikendalikan oleh Manila.

Schuck, seorang pedagang Jerman telah mendapat hak konsesi daripada Sultan Sulu di Teluk Marudu. Sultan memberi geran monopoli perdagangan rotan di timur laut Borneo Utara kepada beliau. Sekiranya Chuck mendapat monopoli lain ia akan memberi ancaman kepada Labuan. Namun begitu masalah lanun dan ketakutan pada *cruiser* Sepanyol telah menyebabkan pedagang-pedagang Cina mengambil keputusan untuk tidak berdagang ke bahagian pantai timur.²³ Barangan dagangan dibawa ke Labuan oleh pedagang-pedagang Sulu. Namun begitu jaringan ini diganggu oleh Chuck dengan pembentukan penempatan tersebut. Walau bagaimanapun, pihak Inggeris tidak boleh mencegah pembentukan stesyen perdagangan di pantai timur Borneo kerana tidak begitu menghiraukan kawasan tersebut sebelum ini.

Pada 1870an pihak Jerman menjalankan sekatan (*blockade*) perdagangan ketika Sepanyol mencegah hubungan perdagangan antara Labuan dengan Sulu. Pedagang-pedagang Labuan mengalami kerugian akibat sekatan dan persaingan

antara stesyen-stesyen perdagangan. Sementara itu pihak Jerman turut membuka ladang tembakau dan candu bagi meningkatkan pendapatan koloni ketika Sandakan mengalami masalah dengan Sulu dan Pantai Timur Laut. Harga komoditi dinaikkan dan strategi ini menolong Schuck membangunkan perdagangan Sandakan dengan “kos” teralih pada Labuan.

Walaupun sekatan ditamatkan Sandakan masih mampu menarik pedagang-pedagang Sulu dan pantai timur Borneo yang menjalankan perdagangan mereka dengan Labuan sebelum ini. Robert Meada, Penolong Setiausaha Pejabat Kolonial, mencadangkan supaya Pejabat Luar Negeri perlu diberitahu tentang situasi perdagangan Labuan yang tertekan. Manakala Bulwer berpendapat bahawa stesyen perdagangan di Sandakan lebih mengancam Labuan berbanding dengan sekatan yang dijalankan oleh Sepanyol di Sulu. Tambahan pula, John Dill Ross yang aktif menjalankan perdagangan antara Labuan dengan Singapura telah membuat satu rangka hubungan kerjasama dengan pihak Jerman.²⁴

Dalam tahun 1872, Jeneral Konsul British Henry Bulwer memberi ulasan mengenai kuasa-kuasa barat lain di kawasan perairan Kepulauan Sulu dan pantai timur Laut Borneo yang akan mengganggu perdagangan Labuan seperti Itali, Belanda, Sepanyol dan Jerman. Selain itu, Bulwer berpendapat penempatan baru di Gaya dan pelabuhan-pelabuhan lain di Teluk Marudu boleh memusnahkan perdagangan Labuan. Pembukaan Sandakan yang berada di kawasan strategik akan mengalih tumpuan perdagangan sarang burung dari Kinabatangan yang dieksport ke China melalui Labuan dan Singapura *via* Marudu.²⁵

Akhir tahun 1873 Sepanyol telah melaksanakan polisi mereka, yang dipakaikan di Jolo pada tahun 1871 di selatan Palawan. Salah satu objektifnya untuk menduduki Balabac yang dituntut oleh Brunei adalah untuk menyekat pertumbuhan perdagangan Labuan dan mengembangkan sayap penguasaan mereka ke tanah besar Borneo.²⁶ Sepanyol berusaha untuk memusnahkan kepentingan penempatan British di bahagian pantai barat daya Borneo ini. Namun begitu, usaha Sepanyol terhalang dengan termeterainya Protokol 1877 antara Sepanyol, British dan Jerman yang membenarkan dua kuasa Eropah ini menjalankan perdagangan di Kepulauan Sulu.

3.3 Perkapalan

Pembukaan Terusan Suez mempengaruhi jumlah kapal-kapal yang memasuki Pelabuhan Labuan. Seperti yang diterangkan dalam bab sebelum ini peningkatan dan penurunan bilangan keseluruhan dan tanan kapal dipengaruhi anggaran oleh *native crafts* dan perahu di pelabuhan. Berdasarkan jadual 3.6 peningkatan yang ketara dalam bilangan kapal yang berlabuh berlaku dalam tahun 1870 (5431%), 1874 (172.7%) dan 1880 (1404.1%). Selaras dengan peningkatan tersebut, jumlah tanan kapal juga turut meningkat dalam tahun-tahun tersebut iaitu 544.0%, 115.3% dan 221.9% bagi tahun 1870, 1874 dan 1880 masing-masing. Manakala kejatuhan yang besar berlaku dalam tahun 1869(-32.1%), 1873 (-66.3%), 1879 (-95.6%) dan 1881 (-92.7%). Manakala kejatuhan jumlah tanan yang ketara terjadi pada tahun 1873 (-56.9%), 1879 (-77.2%) dan 1881 (-92.7%).

Jadual 3.6. Bilangan Dan Tanan Kapal Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1869-1889

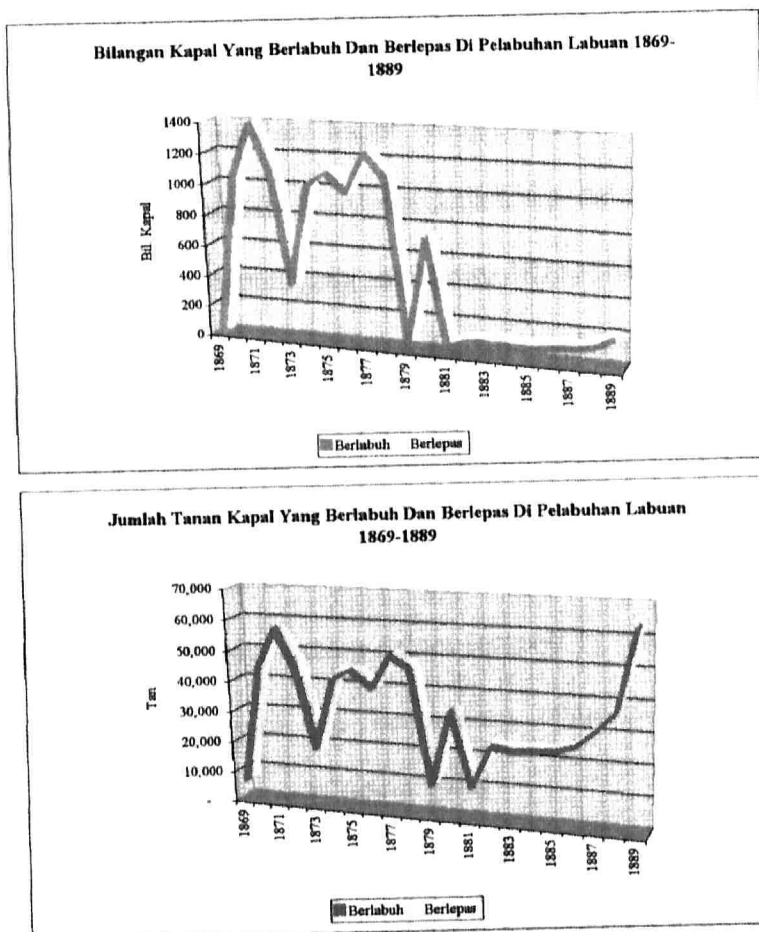
Tahun	Berlabuh				Berlepas			
	Kapal	Tan	Kapal (-/+)	Tan (-/+)	Kapal	Tan	Kapal (-/+)	Tan (-/+)
1869	19	8,972	-32.1%	-10.0%	18	8,929	-33.3%	-2.1%
1870	1051	44,897	5431.6%	544.0%	1053	45,728	5750.0%	580.0%
1871	1395	57,731	32.7%	28.6%	1394	56,133	32.4%	22.8%
1872	1119	45,718	-18.8%	-20.6%	1119	45,818	-19.7%	-18.4%
1873	377	19,719	-68.3%	-58.9%	375	19,121	-66.5%	-58.3%
1874	1028	42,448	172.7%	115.3%	1031	43,853	174.9%	128.3%
1875	1109	45,871	7.9%	7.6%	1109	45,888	7.6%	4.7%
1876	993	40,280	-10.5%	-11.8%	993	40,013	-10.5%	-12.4%
1877	1243	51,091	25.2%	26.6%	1242	51,090	25.1%	27.7%
1878	1096	47,382	-11.8%	-7.3%	1096	47,053	-11.8%	-7.9%
1879	49	10,787	-95.5%	-77.2%	51	11,365	-95.3%	-75.8%
1880	737	34,722	1404.1%	221.9%	735	34,337	1341.2%	202.4%
1881	54	11,050	-92.7%	-68.2%	57	11,385	-92.2%	-66.8%
1882	98	24,416	81.5%	121.0%	98	24,378	71.9%	114.1%
1883	99	23,408	1.0%	-4.1%	99	23,408	1.0%	-4.0%
1884	95	23,959	-4.0%	2.4%	95	23,959	-4.0%	2.4%
1885	89	24,118	-8.3%	0.7%	87	23,763	-8.4%	-0.8%
1886	107	26,139	20.2%	6.4%	107	26,139	23.0%	10.0%
1887	115	31,380	7.5%	20.1%	116	31,879	8.4%	21.2%
1888	130	37,768	13.0%	20.4%	127	37,495	8.5%	18.4%
1889	192	63,860	47.7%	69.1%	191	62,685	50.4%	67.7%

Sumber: disusun dari LMBBS 1869-1889.

Nota:

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

Graf 3.4. Bilangan dan Tanan Kapal Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1869-1889



Sumber: disusun dari LMBBS 1869-1889.

Nota:

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

Sementara itu, kenaikan yang besar dalam bilangan kapal yang berlepas dicatat dalam tahun yang sama seperti bilangan yang berlabuh iaitu 1870 (5750.0%), 1874 (174.9%) dan 1880 (1341.2%). Fenomena yang sama juga ditunjukkan bagi jumlah tanan kapal iaitu peningkatan 560% (1870), 128.3% (1874) dan 202.4% (1880). Tahun 1869, 1873, 1879 dan 1881 menyaksikan kejatuhan yang ketara dalam jumlah kapal yang berlepas selaras dengan penurunan jumlah kapal yang berlabuh. Aliran kejatuhan dalam jumlah tanan yang ketara berlaku dalam tahun-tahun yang sama iaitu 1873, 1879 dan 1881.

Sekiranya tidak mengambilkira *native crafts* dan perahu serta kapal perang berlaku peningkatan yang menggalakkan dalam bilangan kapal dan jumlah tanan yang berlabuh dan berlepas di Pelabuhan Labuan. Selepas tahun 1869, kejatuhan yang normal dalam perkapalan bagi bilangan berlabuh dan berlepas hanya berlaku selama 3 tahun dan 5 tahun masing-masing dalam tempoh 19 tahun. Peningkatan yang menggalakkan dalam tempoh ini berbanding tahun-tahun sebelumnya berikutan pembukaan Terusan Suez pada tahun 1869.

Pembukaan Terusan Suez dan perkembangan teknologi perkapalan wap menyebabkan bilangan kapal-kapal wap yang berlabuh dan berlepas menunjukkan peningkatan. Dari tahun 1875 hingga 1889 kapal-kapal wap mewakili 75.0% hingga 100.0% bilangan kapal yang singgah di pelabuhan Labuan sekiranya tidak mengambilkira *native crafts* dan perahu. Tempoh 14 tahun ini juga memperlihatkan kejatuhan bilangan dan tanan kapal layar yang singgah di Labuan

yang selari dengan peningkatan dalam bilangan dan tanan kapal wap. (Sila rujuk lampiran jadual 3.9, 3.10 dan 3.11)

Kenaikan dan kejatuhan dalam bilangan dan tanan kapal barangkali boleh dianggap sebagai satu tingkat yang normal dengan turun-naik yang tidak begitu ketara. Semenjak tahun 1875 sehingga tahun 1889 jumlah kapal wap terus meningkat dan mengambil tempat kapal-kapal layar. Kapal-kapal wap juga turut memberi saingan kepada *native crafts* yang terbabit dalam perdagangan pesisir. Kapal-kapal wap mula mengambil tempat *native crafts* yang mengendalikan perdagangan dengan Sandakan, Sulu dan Pahlawan. Selepas perkembangan pelabuhan di BNBC berlaku peningkatan dalam penggunaan kapal-kapal wap bagi pengendalian perdagangan pesisir.²⁷ Pengenalan dan penggunaan kapal wap secara lebih meluas di Borneo Utara, Sarawak dan Brunei menyebabkan Labuan menjadi subsidiari dan tidak begitu penting sebagai sebuah stesyen pengumpulan kerana kawasan-kawasan tersebut yang bergantung kepada Labuan sebelum ini menjalankan perdagangan secara langsung dengan Singapura.

Selain dari itu, Labuan juga turut disinggahi oleh kapal-kapal perang British, Amerika, Austria, Belanda, Itali, Jerman, Perancis, Portugis, Rusia, Sarawak, Sepanyol dan Sweden. Sebagai tanah jajahan Inggeris, kapal-kapal perang British merupakan kapal perang yang paling banyak berlepas dan berlabuh di Pelabuhan Labuan. Kapal-kapal perang singgah di Labuan bertujuan mendapatkan bekalan arang batu sebagai bahan bakar untuk menggerakkan kapal.

Dalam tempoh 20 tahun, kebanyakan kapal yang singgah di Labuan membawa muatan kargo dengan peningkatan yang menggalakkan berlaku dalam tahun 1880-1889. Bilangan kapal dan jumlah tanan dengan kargo yang berlabuh menguasai 92.1% hingga 100% (1880-1889) bagi keseluruhan kapal dan tanan yang berlabuh. Arah aliran yang sama juga ditunjukkan bagi bilangan kapal dan jumlah tanan dengan kargo yang berlepas dengan penguasaan sebanyak 92.2% hingga 100% daripada jumlah keseluruhannya. (Sila rujuk jadual 3.7)

Kebanyakan kapal-kapal British yang memasuki pelabuhan dalam ballast adalah kepunyaan firma Singapura yang membawa barangan dagangan ke pelabuhan-pelabuhan di pantai timur Borneo. Dalam pelayaran ke sana, kapal-kapal berkenaan singgah di Labuan untuk mengisi muatan kargo sebelum dihantar ke sana.

Terdapat 17 destinasi yang menjadi tumpuan kapal-kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan iaitu Borneo Utara, Kepulauan Sulu, Brunei, Hindia Timur Belanda, Manila, Sarawak, Singapura, Hong Kong, United Kingdom, Jepun, China, Amerika Syarikat, Vietnam, Siam, Amboyna Cay dan Pulau Coroline. Tidak berlaku perubahan yang ketara dari segi destinasi kapal-kapal yang singgah dengan tumpuan lebih kepada negara-negara di Asia Tenggara yang berkait secara langsung dengan perkembangan perdagangan pesisir di rantau ini pada masa tersebut. Selain daripada Singapura, kawasan-kawasan di Pulau Borneo seperti Borneo Utara, Kepulauan Sulu, Brunei dan Sarawak merupakan destinasi kebanyakan kapal yang singgah di Labuan.

Jadual 3.7. Bilangan Dan Tanan Kapal Dengan Kargo Dan Dalam Ballast Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1869-1889

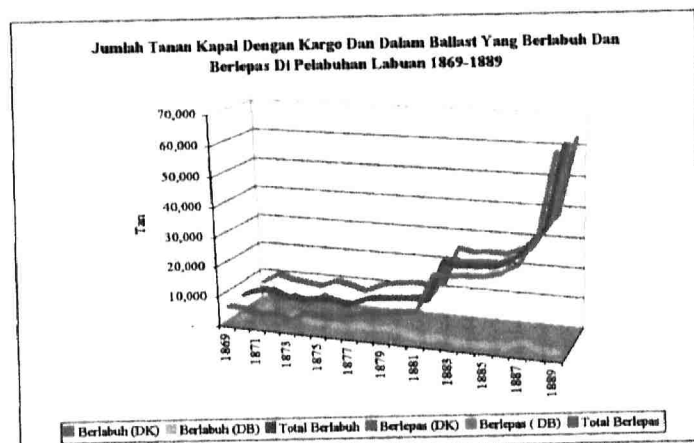
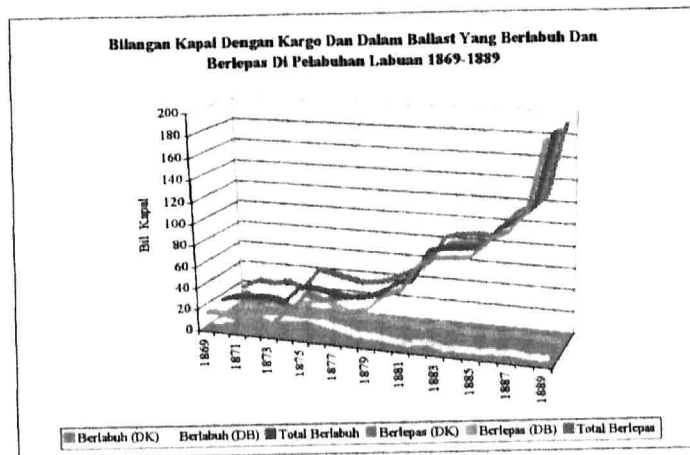
Tahun	Berlabuh						Berlepas					
	Dengan Kargo			Dalam Ballast			Dengan Kargo			Dalam Ballast		
	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan
1869	17	89.5%	6,840	2	10.5%	332	16	88.9%	6,907	2	11.1%	532
1870	17	73.9%	6,118	6	26.1%	2,789	22	88.0%	6,047	3	12.0%	1,701
1871	14	53.3%	4,721	10	41.7%	5,235	14	60.9%	4,581	9	39.1%	3,777
1872	18	61.5%	5,668	10	38.5%	2,150	20	78.9%	6,950	6	23.1%	1,158
1873	11	50.0%	3,381	11	50.0%	4,293	11	55.0%	3,978	9	45.0%	3,070
1874	24	63.2%	6,843	14	36.8%	1,505	27	65.9%	7,842	14	34.1%	1,511
1875	23	60.5%	6,073	15	39.5%	2,393	22	57.9%	5,765	16	42.1%	2,727
1876	24	66.6%	5,864	11	31.4%	1,206	26	71.4%	6,713	10	28.6%	1,120
1878	25	75.8%	7,239	8	24.2%	1,992	28	87.5%	8,044	4	12.5%	1,186
1877	30	88.2%	8,633	4	11.8%	1,954	30	88.2%	8,534	4	11.8%	1,954
1879	34	89.5%	8,353	4	10.5%	2,434	37	92.9%	9,569	3	7.1%	1,798
1880	48	96.0%	10,282	2	4.0%	1,090	46	96.9%	9,897	2	4.2%	1,060
1881	54	100%	11,050	-	-	-	57	100%	11,385	-	-	-
1882	78	95.1%	23,358	4	4.9%	1,058	77	93.9%	22,748	5	6.1%	1,630
1883	86	100%	23,408	-	-	-	86	100%	23,408	-	-	-
1884	87	100%	23,959	-	-	-	87	100%	23,959	-	-	-
1885	89	100%	24,116	-	-	-	89	100%	24,116	-	-	-
1886	106	99.1%	25,789	1	0.9%	350	106	99.1%	25,789	1	0.9%	350
1887	113	98.3%	28,910	2	1.7%	2,470	114	98.3%	28,209	2	1.7%	2,470
1888	130	100%	37,788	-	-	-	127	100%	37,485	-	-	-
1889	192	100%	63,860	-	-	-	191	100%	62,885	-	-	-

Sumber: dataun dari LMBSS 1869-1889.

Nota:

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

Graf 3.5. Bilangan Dan Tanan Kapal Dengan Kargo Dan Dalam Ballast Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1869-1889



Sumber: disusun dari LMBBS 1869-1889.

Nota

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

2. DK, Dengan Kargo

3. DB, Dalam Ballast

Merujuk kepada lampiran jadual 3.12, selepas 20 tahun pembukaan Pelabuhan Labuan bagi aktiviti perdagangan komersial, berlaku perubahan yang menarik kerana destinasi kapal yang singgah di Labuan mula berubah ke Borneo Utara dan pulau-pulau di Laut Sulu berbanding dengan Singapura menjelang tahun 1882. Dalam tahun 1882-1889 Borneo Utara dan pulau-pulau di Laut Sulu menguasai 44.5% hingga 57.0% dan 44.1% hingga 54.0% bagi bilangan dan tanan kapal masing-masing kecuali dalam tahun 1884 sebagai destinasi kapal-kapal yang singgah di Labuan. Pada awal tahun 1880an Labuan banyak mengendalikan perkapalan bagi kawasan selatan pantai BNBC.²⁸

Singapura yang mendominasi sebagai destinasi pilihan kapal-kapal yang singgah di Labuan sebelum ini jatuh ke tangga kedua iaitu kira-kira 40.1% hingga 43.9% dan 43.8% hingga 51.2% bagi bilangan dan tanan kapal masing-masing. Kejatuhan ini berkaitan dengan peningkatan bilangan kapal dari Singapura yang berdagang secara langsung dengan Borneo Utara. Penggunaan lebih banyak kapal wap oleh CC turut membolehkan mereka menjalankan perdagangan secara terus dengan Singapura.²⁹

Pembukaan lebih banyak pelabuhan pada awal tahun 1880an di Borneo Utara mewujudkan laluan perkapalan baru terutama kapal-kapal wap yang berulang-alik antara Hong Kong dan Singapura. Pihak BNBC berharap pembukaan pelabuhan-pelabuhan baru di Borneo Utara boleh mewujudkan persaingan dan menggantikan peranan Labuan sebagai pelabuhan utama di wilayah tersebut.³⁰ Impian CC tercapai apabila Sandakan, Kudat dan Gaya mula

menjadi destinasi pilihan kapal-kapal Singapura dan Hong Kong selepas pembukaannya. Dalam masa yang sama ia turut menyebabkan berlakunya persaingan syarikat-syarikat perkapalan wap yang beroperasi di rantau ini.³¹

Dalam tempoh ini berlaku peningkatan jumlah bangsa kapal-kapal yang singgah di Labuan iaitu dari lapan buah negara sebelum 1869 menjadi 15 buah negara iaitu British, Amerika, Belanda, Borneo Utara, Brunei, Itali, Jepun, Jerman, Tanah Melayu, Norway, Perancis, Sarawak, Sepanyol, Siam dan Sweden. Kapal-kapal yang berdaftar di British terus menguasai bilangan kapal dan jumlah tanan yang singgah di Pelabuhan Labuan. Bermula tahun 1870, berlaku peningkatan ketara dalam bilangan kapal-kapal yang berdaftar di Eropah. Selain daripada British, Jerman mengepalai bilangan dan tanan kapal mengikut bangsa dari Eropah yang singgah di Labuan. Seterusnya diikuti dengan kuasa kolonial Eropah yang lain di Asia Tenggara iaitu Sepanyol dan Perancis. Selepas suku pertama tahun 1880an memperlihatkan kenaikan dalam bilangan dan tanan kapal yang berdaftar di Borneo Utara dan Sarawak yang berlabuh dan berlepas di Labuan. (sila rujuk lampiran jadual 3.13)

Berlaku pertambahan yang besar dalam jumlah anak-anak kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan selaras dengan peningkatan dalam bilangan kapal-kapal dalam semua kelas. Peningkatan yang ketara berlaku dalam tahun 1880an dengan bilangan paling ramai dicatat pada tahun 1889 iaitu 7,711 orang atau 85.0% berbanding tahun 1888. (Jadual 3.8)

Jadual 3.8. Jumlah Keseluruhan Anak Kapal Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1869-1889

Tahun	Berlabuh	(-/+)	Berlepas	(-/+)
1869	469	-34.7%	459	-28.1%
1870	7,121	1418.3%	7,145	1456.6%
1871	9,271	30.2%	9,238	29.3%
1872	7,249	-21.8%	7,277	-21.2%
1873	4,825	-33.4%	4,791	-34.2%
1874	6,594	36.7%	6,652	38.8%
1875	7,142	8.3%	7,115	7.0%
1876	6,127	-14.2%	6,121	-14.0%
1877	7,959	29.9%	7,936	29.7%
1878	6,971	-12.4%	7,003	-11.8%
1879	873	-87.5%	907	-87.0%
1880	5,014	474.3%	4,975	448.5%
1881	1,379	-72.5%	1,427	-71.3%
1882	2,487	80.3%	2,499	75.1%
1883	3,048	22.6%	3,048	22.0%
1884	3,544	16.3%	3,544	16.3%
1885	3,284	-7.3%	3,211	-9.4%
1886	3,736	13.8%	3,736	16.4%
1887	4,010	7.3%	4,050	8.4%
1888	4,167	3.9%	4,087	0.9%
1889	7,711	85.0%	7,655	87.3%

Sumber: disusun dari LMBBS 1869-1889

Nota:

1. Termasuk anak kapal *native crafts* dan perahu 1869-1880 (anggaran)
2. Tidak termasuk anak kapal kapal perang.

Graf 3.6. Jumlah Anak Kapal Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1869-1889



Sumber: disusun dari LMBBS 1869-1889

Nota:

1. Termasuk anak kapal *native crafts* dan perahu 1869-1880 (anggaran).
2. Tidak termasuk anak kapal kapal perang.

3.4 Infrastruktur

Usaha-usaha pembangunan infrastruktur pelabuhan masih lagi diserahkan kepada pihak swasta. Pajak tanah diberikan kepada individu-individu yang berminat untuk membangunkan kawasan pelabuhan tersebut. Walau bagaimanapun, tidak terdapat satu bentuk pembangunan infrastuktur yang menyeluruh dan terancang bagi merangsangkan perkembangan pelabuhan dalam tempoh ini. Kemudahan infrastruktur yang disediakan di pelabuhan masih lagi terhad menyebabkan kapasiti Labuan untuk mengendalikan lebih banyak kapal dan perdagangan terbantut. Selain daripada dermaga dengan jeti kayu dan gudang-gudang kecil, Pelabuhan Labuan masih tidak dilengkapi dengan alat panduan pelayaran.

Namun demikian, kegiatan perlombongan arang batu telah menyediakan satu pembangunan yang ketara di Labuan. Sebuah dermaga kayu dibina di Pelabuhan Labuan yang dihubungkan secara terus ke lombong arang batu dengan keretapi. Landasan keretapi dibina dalam tahun 1870 dari Tanjung Kubong ke Pelabuhan Labuan bagi tujuan pengangkutan arang batu. Pengenalan kepada sistem keretapi menyebabkan fungsi Pelabuhan Raffles di Tanjung Kubong sebagai sebuah pangkalan untuk mengisi arang batu ke kapal-kapal wap hilang. Hampir semua aktiviti pemunggahan arang batu dijalankan di Pelabuhan Labuan.

Pada awal tahun 1880an, terdapat sebuah jeti sepanjang 30 ela yang menganjur ke laut bagi mengendalikan perkapalan di Pelabuhan Labuan.³² Cowie yang mendapat pajak selama 99 tahun bagi kawasan garis pantai sepanjang 230

kaki di kawasan pelabuhan sudah hampir menyiapkan sebuah jeti setinggi 16 kaki dari paras pasang surut dalam tahun 1885.³³

Pemilihan Labuan sebagai pusat stesyen telegraf di Borneo membuktikan nilai strategik yang ada di Koloni British yang terkecil di Asia ini yang menghubungkan Singapura dengan Hong Kong *via* Labuan. Stesyen telegraf tersebut turut menghubungkan Labuan dengan Sandakan, Brunei dan Sarawak.³⁴ Kewujudan perkhidmatan telegraf banyak mempengaruhi kepantasan dalam mendapatkan maklumat di kalangan pedagang-pedagang yang menjalankan aktiviti mereka di Labuan.

Dalam tahun 1888 berlaku peningkatan dalam kapal wap yang singgah di Pelabuhan Labuan menyebabkan pihak berkuasa merasakan bahawa dius tanan perlu dikenakan levi. Cadangan ini timbul kerana pihak kerajaan berpendapat bahawa perkapalan tidak menyumbangkan apa-apa kepada pendapatan Labuan. Dalam laporan mengenai dius pelabuhan pihak kerajaan bercadang untuk membina sebuah rumah api di Pulau Papan. Pihak pentadbiran juga bercadang untuk memasang tanda arah suar (*beacon*) dan buyo di pintu masuk pelabuhan yang akan membolehkan kapal keluar-masuk di pelabuhan pada waktu malam. Pada masa tersebut, kapal-kapal terpaksa menunggu sehingga siang untuk berlabuh dan berlepas di kawasan pelabuhan.³⁵

3.5 Kewangan

Dalam ucapan pembukaan Majlis Perundangan Labuan dalam tahun 1869, Hennessy menekankan,

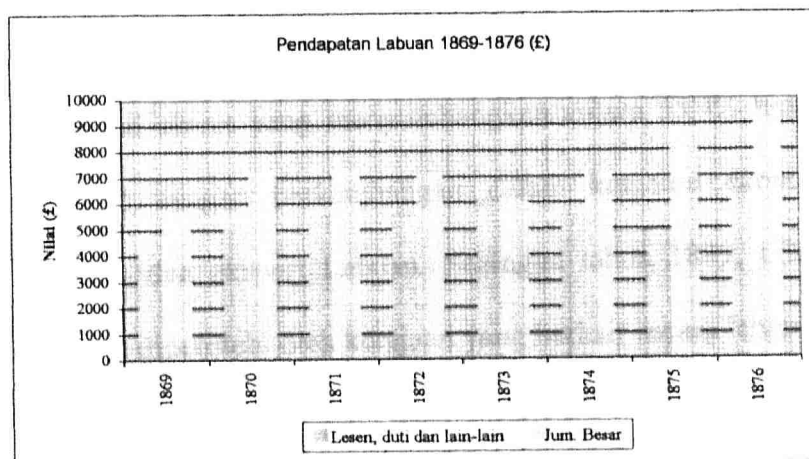
Though the finances of this colony must appear very insignificant to those whose attention is directed to the great colonies of the East, yet we need not be ashamed of our position when we remember that the proportion between our surplus and our small revenue is greater than the proportion between the surplus and the revenue in any of our gigantic neighbours.³⁶

3.5.1 Pendapatan

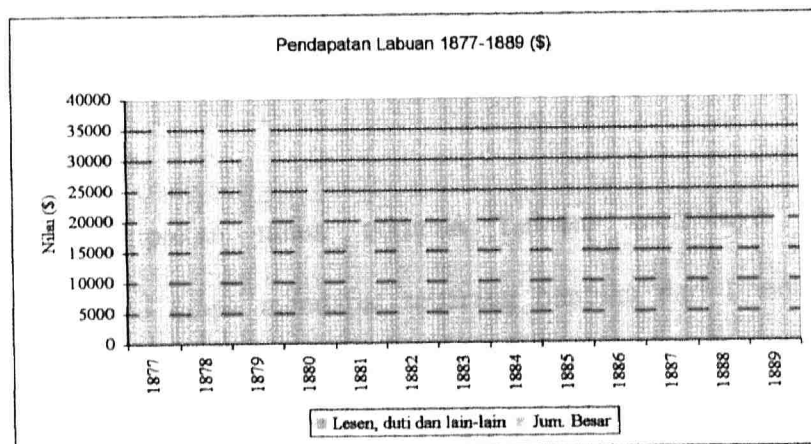
Labuan terpaksa berusaha keras untuk meningkatkan punca pendapatan setelah tidak mendapat sebarang bantuan dari pihak Perbendaharaan Imperial. Perkembangan perdagangan di Labuan berjaya meningkatkan punca pendapatannya ke paras yang lebih baik apabila berjaya menghasil lebih dalam tahun-tahun tertentu. Terdapat undang-undang baru yang melibatkan perlesenan dan percukaian untuk menjalankan perniagaan dan perdagangan diperkenalkan bagi meningkatkan punca pendapatan. Umpamanya, pada tahun 1879 tembakau turut dikenakan cukai.

Pengeluaran tender secara bulanan untuk beberapa jenis barangan import dan eksport yang dikawal oleh undang-undang bagi meningkatkan pendapatan koloni seperti candu mentah atau diproses, minuman keras, pajak gadai dan perjudian diperkenalkan dalam tahun 1881. Hasil yang terbesar biasanya diperolehi dari lesen pelbagai dan cukai ke atas minuman keras dan tembakau.³⁷ Penghujung tahun 1888 merupakan masa kemakmuran bagi Labuan. Labuan

Graf 3.7. Pendapatan Labuan 1869-1889 (£) (\$)



Sumber: disusun dari LMBB 1869-1876



Sumber: disusun dari LMBBS 1877-1889

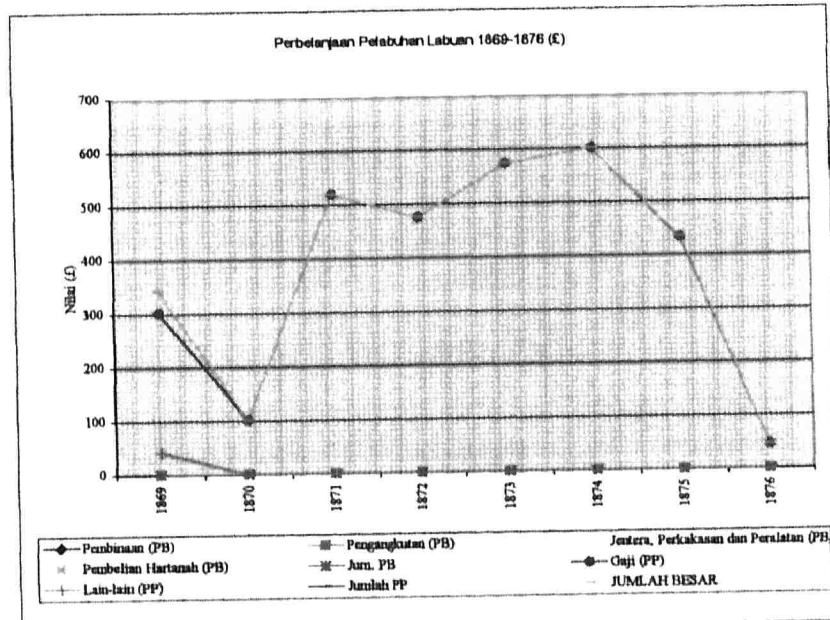
mempunyai lebih banyak wang dan menyediakan lebih banyak peluang pekerjaan. Pihak berkuasa juga tidak mempunyai banyak masalah dalam membuat pungutan sewa dan cukai.³⁸

Berdasarkan lampiran jadual 3.16 dan 3.17 seperti 20 tahun yang lalu, kelas dua merupakan punca pendapatan utama Labuan terutama dalam pungutan lesen, duti dan cukai eksais yang menyumbangkan antara 55.4% hingga 89.9% yang berkait rapat dengan perkembangan dalam kegiatan ekonomi akibat peningkatan import dan eksport Labuan. Sehingga tahun 1889, tidak terdapat sebarang hasil yang diperolehi oleh kerajaan yang berkait secara langsung dengan sektor perkapalan. Pihak pentadbiran tidak mengenakan sebarang duti ke atas kapal-kapal yang keluar masuk kerana pelabuhan masih tidak dilengkapi dengan sebarang alat bantuan pelayaran.

3.5.2 Perbelanjaan.

1889 merupakan tahun pertama Labuan membiayai sepenuhnya perbelanjaan koloni tanpa mendapat sebarang bantuan dari London. Merujuk kepada lampiran jadual 3.18, 3.19 dan 3.20, perbelanjaan pelabuhan melibatkan sejumlah 0.6% hingga 8.4% daripada jumlah keseluruhan perbelanjaan tahunan Labuan dalam tahun 1869 hingga 1876. Manakala antara tahun 1877 hingga 1889, sebanyak 0.8% hingga 2.8% dibelanjakan untuk pelabuhan berbanding dengan jumlah keseluruhan perbelanjaan tahunannya.

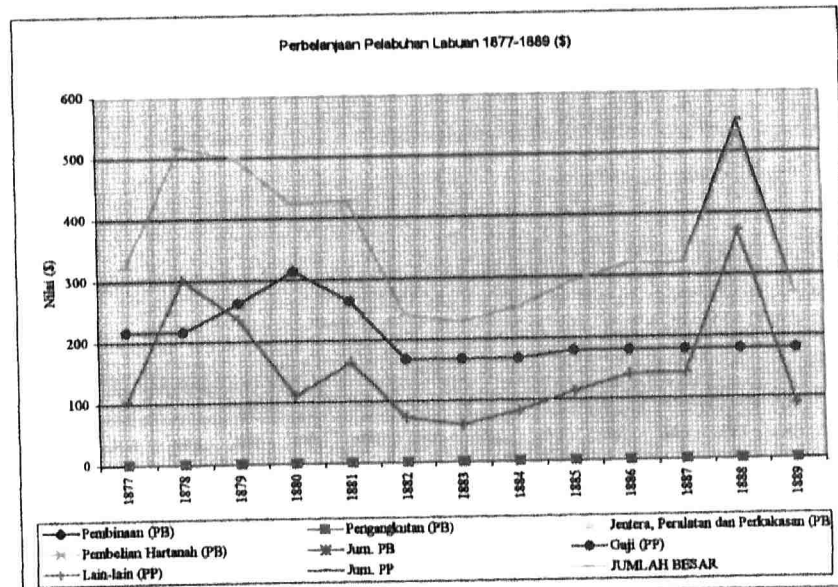
Graf 3.8. Perbelanjaan Pelabuan Labuan 1869-1889 (£) (\$)



Sumber: disusun dari LMBBS 1869-1876

Nota:

1. Tidak termasuk elaun dan pencen.
2. 1871-1875, jumlah gaji bagi syahbandar dan majistret polis dicantumkan bersama.

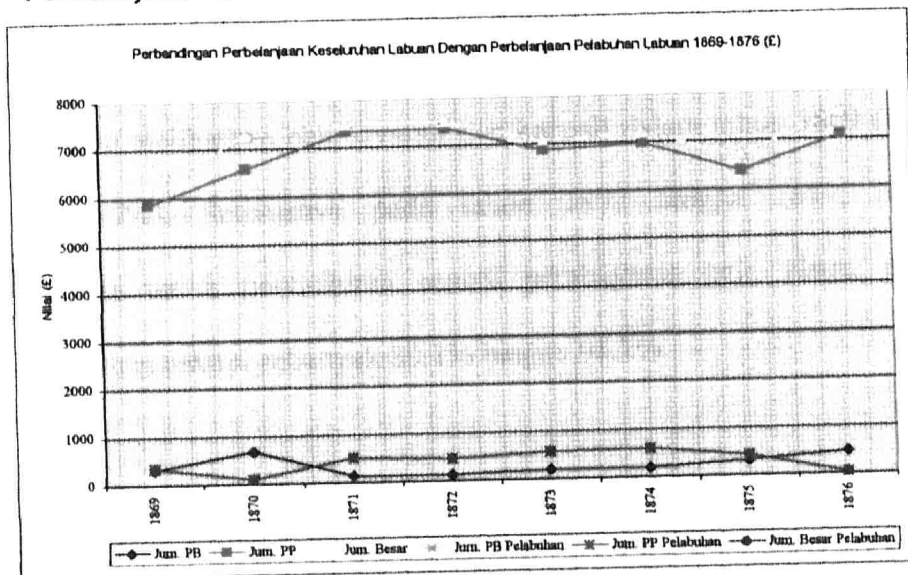


Sumber: disusun dari LMBBS 1877-1889

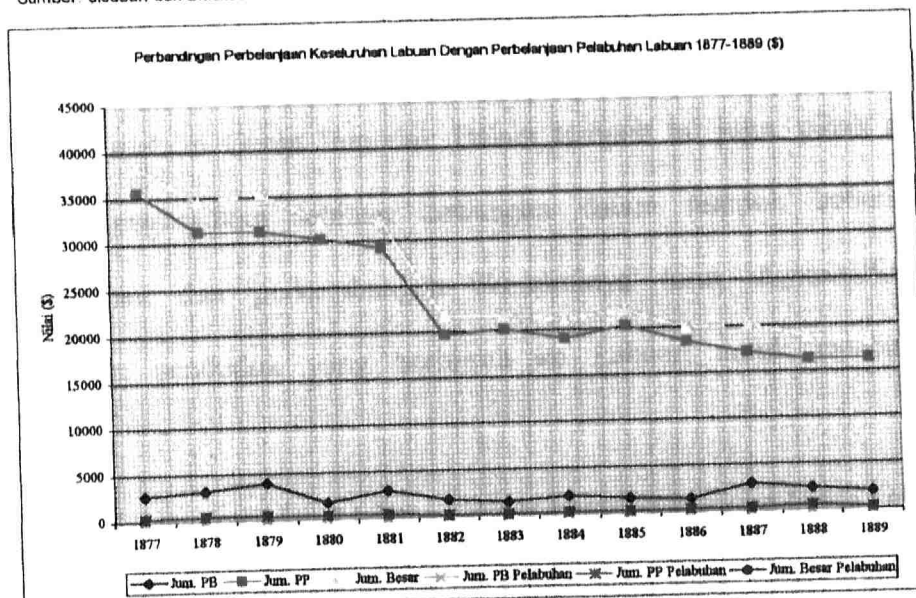
Nota:

1. Tidak termasuk kerja-kerja sub-induk.
2. Tidak termasuk elaun dan pencen.
3. PB; Perbelanjaan Pembangunan.
4. PP; Perbelanjaan Penggunaan.

Graf 3.9. Perbandingan Perbelanjaan Keseluruhan Labuan Dengan Perbelanjaan Pelabuhan Labuan 1869-1889 (£) (\$)



Sumber: disusun dan LMBBS 1869-1876



Sumber: disusun dari LMBBS 1877-1889

Nota:

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

Kesemua perbelanjaan tahunan pelabuhan digunakan untuk perbelanjaan penggunaan. Urusan pembangunan fizikal pelabuhan masih lagi diserahkan kepada pihak swasta. Dalam tempoh tujuh tahun pertama, kesemua perbelanjaan penggunaan melibatkan pembayaran gaji kecuali dalam tahun 1869 (87.8%) dan 1875 (99.7%). Seterusnya pada tahun 1877 hingga 1889, perbelanjaan penggunaan untuk pentadbiran seperti pembayaran gaji, elaun, pencen dan pampasan mencakupi sebanyak 80.1% hingga 91.2%.

3.6 Kesimpulan

Labuan berjaya membuktikan perkembangannya dalam perdagangan dan perkapalan dalam tempoh 20 tahun selepas berakhirnya bantuan kewangan yang disalurkan melalui Geran Imperial. Dalam tempoh ini juga, pihak pentadbiran berjaya menghasilkan lebihan kewangan dalam tempoh beberapa tahun. Pembangunan dan perkembangan ekonominya turut digambarkan melalui peningkatan penduduk yang berhijrah ke Labuan untuk mencari peluang pekerjaan.

Walaupun mendapat tekanan akibat persaingan kuasa-kuasa kolonial barat lain di sekitarnya dan pembukaan pelabuhan-pelabuhan baru di Borneo Utara, perdagangan di Labuan terus dihidupkan dengan peningkatan bilangan kapal-kapal di pelabuhan. Pembukaan Terusan Suez turut mempengaruhi kemakmuran Labuan apabila lebih banyak kapal-kapal wap yang berlabuh dan berlepas di pelabuhan.

Sungguhpun pembukaan pelabuhan-pelabuhan baru di pantai timur Borneo Utara terutama Sandakan mengancam dan menjejaskan peranan pulau ini sebagai pusat pengumpulan dan persinggahan kapal-kapal perdagangan di Borneo tetapi ia turut membuka jalan-jalan perdagangan baru yang turut memberi kebaikan kepada Labuan. Peningkatan lalu lintas perkapalan di kawasan ini menyebabkan wujudnya persaingan di kalangan syarikat-syarikat perkapalan wap yang turut singgah di Labuan sebagai pelabuhan transit dalam perjalanan ulang-alik di pantai timur Laut Borneo.

Nota Hujung

- ¹. CO434/1: Address by His Excellency the Governor to Members of the Legislative Council at a Meeting held on the 25 March, 1869, f.136.
- ².. LMBBS 1868, f. 12.
- ³. The British North Borneo Herald, 1 August, 1888.
- ⁴. The Overland Singapore Free Press, 1 March, 1850.
- ⁵. W.H. Treacher, **British Borneo: Sketches of Brunei, Sarawak, Labuan, and North Borneo**, Singapura, 1889-1890, hlm. 45.
- ⁶. CO434/1: LLC, 25 Mac, 1869, ff.138-9.
- ⁷. *LBB 1887*, hlm. 6 dlm. CO146/40 f.140.
- ⁸. North Borneo Herald, 1 March, 1883.
- ⁹. Straits Times, 21 March, 1883.
- ¹⁰. *LBBPRHMCP 1881*, hlm. 256.
- ¹¹. *Ibid.*, hlm. 260.
- ¹². Straits Times, 22 June, 1885.
- ¹³. *LBBPRHMCP 1881*, hlm. 258.
- ¹⁴. R.A.Wilson, **A Cargo of Spice or Exploring Borneo**, London, The Radcliffe Press, 1994, hlm. 107.
- ¹⁵. F.W. Burbidge, **The Gardens of the Sun: Or A Naturalist's Journal on the Mountain and in the forest and Swaps of Borneo and the Sulu Archipelago**, London, John Murray, 1880, hlm. 115.
- ¹⁶. *Ibid.*, hlm. 116.
- ¹⁷. LMBBS 1881, f. 96.
- ¹⁸. Nicholas Tarling, **Sulu and Sabah, A Study of British Policy Towards the Philippines and North Borneo from the Late Eighteen Century**, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1978, hlm.182.

-
- ¹⁹. CO144/27: Pope Hennessy to CO, 17 August, 1868, f.68.
- ²⁰. Sila rujuk LMBBS 1882-1885.
- ²¹. Book I (Toma I): Carta de la Comandacia GPM al GG de Filipinas, 4 de noviembre de 1875, f. 106-106 (b).
- ²². Book I (Toma I): Carta del Prefecto Apostolico Carlos Cuarteron al Gobernador General de Filipinas, 31 de julio de 1876, f. 168.
- ²³. Book I (Toma I): Carta de la Comandacia General de Marina de Filipina al Gobenardor General de Filipinas, 12 de diciembre de 1875, f. 143-143 (b). Lihat juga Book I (Toma I): Carta del Consulado de España en Singapur al Gobernador General de Filipinas, 15 de febrero de 1876, f. 149 (b).
- ²⁴. Nicholas Tarling, *op.cit.*, hlm. 121-137.
- ²⁵. *Ibid.*, hlm. 126.
- ²⁶. *Ibid.*
- ²⁷. *LBBPRHMCP 1881*, hlm. 262.
- ²⁸. Straits Times, 31 March, 1883.
- ²⁹. *Ibid.*
- ³⁰. Straits Times, 21 July, 1884.
- ³¹. Straits Times, 22 June, 1885.
- ³². Straits Times, 31 May, 1883.
- ³³. Straits Times, 8 April, 1885.
- ³⁴. Straits Times, 6 June, 1885.
- ³⁵. *LBB 1888*, hlm. 5-6, dlm. CO146/41, f.132.
- ³⁶. CO434/1: LLC 25 Mac, 1869, f. 138.
- ³⁷. CO874/219: Governor Labuan to Chairman of BNBC, 6 May, 1907, f.7.
- ³⁸. *LBB 1888*, hlm. 5-6, dlm. CO146/41, f.132.