

Bab 4

Dari Tanah Jajahan Mahkota Ke BNBC 1890-1906

4.0 Pengenalan

Dalam tahun 1889 Pejabat Kolonial di London mengarahkan BNBC mengambil alih urusan pentadbiran Labuan. Labuan ditadbir selama 15 tahun oleh syarikat berpiagam tersebut dari tahun 1890 hingga 1905. Pada Januari, 1906, pentadbiran Labuan dikembalikan semula kepada Pejabat Kolonial dan ditadbir secara langsung dari London selama setahun. Pengembalian semula Labuan kepada London dilaksanakan setelah desakan dibuat oleh para pegawai, para pedagang dan orang awam yang tidak berpuashati dan merasakan pembangunan Labuan diabaikan oleh company yang lebih menitikberatkan Sandakan dalam usaha menghidupkan pelabuhan berkenaan.

Mereka tidak berpuashati dengan sistem percukaian yang meningkat, perbelanjaan pentadbiran yang boros dengan bilangan kakitangan BNBC yang berlebihan sistem perundangan Borneo Utara yang dikuatkuasa di koloni tanpa merujuk kepada London terlebih dahulu.¹ Keadaan menjadi meruncing kerana pertelingkahan seringkali terjadi di antara pegawai-pegawai BNBC dengan orang-orang Eropah dari syarikat perlombongan arang batu.

Pemindahan tampuk pentadbiran Labuan kepada BNBC bermula secara rasminya pada 1 Januari, 1890. Pihak Pejabat Kolonial memberi alasan masalah kewangan sebagai pokok utama kepada penyerahan pentadbiran Labuan kepada BNBC dengan andaian perbelanjaan boleh dijimatkan sekiranya pentadbiran

dicantumkan. Walaupun BNBC bertanggungjawab mentadbir pulau tersebut tetapi status Labuan sebagai Tanah Jajahan Mahkota terus dikekalkan.² Melalui Surat Kuasa Kerajaan, Pengerusi BNBC diberi kuasa untuk bertindak sebagai Gabenor Labuan tetapi status Labuan sebagai sebuah koloni tidak terjejas. Individu yang lahir di Labuan dalam tempoh tersebut masih lagi terikat dengan subjek-subjek British.³ *Common Law of Labuan* mengandungi *Common Law of England* kecuali peruntukan khas dibuat melalui Undang-undang Statut tempatan.⁴ Namun begitu, Majlis Perundangan Labuan telah dibubarkan oleh Pejabat Kolonial dengan alasan dalam tempoh beberapa tahun sebelum penyerahan dibuat ia hanya bersidang sekali dalam setahun.

Sungguhpun Labuan merupakan Tanah Jajahan Mahkota tetapi BNBC mentadbir pulau berkenaan sama seperti yang dijalankan di Borneo Utara. Sebagai sebuah syarikat yang berlandaskan keuntungan dan bergantung kepada pemegang-pemegang saham untuk mengembangkan modal, objektif utama BNBC merupakan persoalan “bagaimana untuk mentadbir dengan semurah mungkin.” Sebarang produktiviti yang tidak menguntungkan tidak mempunyai ruang dan bertentangan dengan prinsip syarikat.⁵

4.1 Populasi

Dalam tahun 1891, Labuan mempunyai penduduk seramai 5,853 orang dengan majoritinya orang Melayu (4,314 orang), Cina (1,357 orang), India (129 orang) dan lain-lain yang terdiri daripada Eropah, Eurasia, Jepun dan Afrika (53

orang).⁶ Berlaku penurunan yang kecil sebanyak 0.15% berbanding banci penduduk 1889. Banci penduduk bagi tahun 1892-1906 adalah berasaskan banci penduduk 1891.

4.2 Perdagangan

Nilai import dan eksport Labuan berkembang kira-kira 5 kali ganda dan 7 kali ganda masing-masing berbanding dengan tahun 1889. Jumlah ini tidak melibatkan anggaran perdagangan *native* yang tidak mempunyai sebarang catatan sepanjang tahun 1890 hingga 1906. Peningkatan ekonomi Labuan dapat dilihat apabila setiap kedai yang dibina di Bandar Victoria telah diduduki dan perdagangan berjalan dengan lancar.⁷

Berdasarkan jadual 4.1 sepanjang tempoh 1890-1906 nilai import menunjukkan turun-naik yang stabil kecuali dalam tahun 1894, 1900, 1903, 1904, 1905 dan 1906. Import mengalami peningkatan besar dalam tahun 1894 (64.5%), 1900 (57.1%) dan 1903 (34.9%) serta 1906 (65.0%). Manakala penurunan terbesar berlaku dalam tahun 1904 dan 1905 iaitu -31.7%, dan -39.4% masing-masing. Sementara itu, peningkatan dan penurunan nilai eksport lebih stabil berbanding dengan nilai import. Peningkatan terbesar eksport berlaku dalam tahun 1894 (95.2%), 1903 (56.5%) dengan kejatuhan yang agak ketara berlaku pada tahun 1893 (-32.3%) dan 1905 (-25.9%). Peningkatan besar yang berlaku dalam tahun 1903 disebabkan oleh import jentera bagi kegiatan perlombongan. Manakala kejatuhan eksport disebabkan oleh merebaknya wabak campak di

Jadual 4.1. Nilai Import Dan Eksport Labuan 1890-1906 (\$)

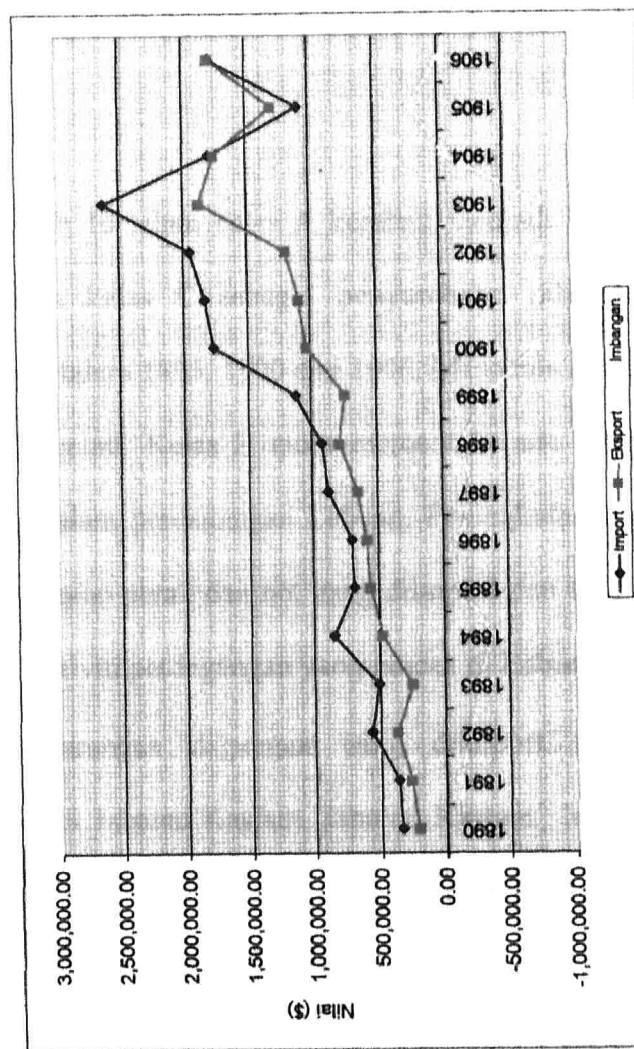
Tahun	Import	(-/+)	Eksport	(-/+)	Imbangan
1890	336,306.00		207,878.00		-128,428.00
1891	363,022.00	7.9%	265,107.00	27.5%	-97,915.00
1892	565,772.40	55.9%	365,555.65	37.9%	-200,216.75
1893	518,414.81	-8.4%	247,399.06	-32.3%	-271,015.75
1894	852,880.38	64.5%	482,820.97	95.2%	-370,059.41
1895	685,889.00	-19.6%	566,621.78	17.4%	-119,267.22
1896	707,749.77	3.2%	583,833.27	4.8%	-113,816.50
1897	884,833.15	25.0%	653,688.65	10.1%	-231,144.50
1898	928,829.00	5.0%	797,615.04	22.0%	-131,213.96
1899	1,122,284.94	20.8%	746,931.59	-8.4%	-375,353.35
1900	1,763,325.77	57.1%	1,035,266.47	38.6%	-728,059.30
1901	1,835,984.32	4.1%	1,092,974.61	5.6%	-743,009.71
1902	1,948,742.52	6.1%	1,198,945.25	9.7%	-749,797.27
1903	2,629,741.94	34.9%	1,875,993.82	56.5%	-753,748.12
1904	1,795,061.43	-31.7%	1,757,357.65	-6.3%	-37,703.78
1905	1,066,164.52	-39.4%	1,301,349.40	-25.9%	213,184.88
1906	1,795,061.43	65.0%	1,783,542.89	37.8%	-1,518.54

Sumber: disusun dari LMBBS 1890-1906

Nota:

1. Tiada rekod dibuat mengenai jumlah eksport dan import *native trade* yang dibawa dengan *native crafts* dan perahu.

Graf. 4.1. Nilai Import Dan Ekspor Labuan 1890-1906 (\$)



Sumber: Disusun dari LMBSS 1890-1906

Nota:

1. Tidak Termasuk native trade.

Labuan.⁸ Dalam tempoh ini Labuan masih terus mengalami defisit dalam perdagangannya. Peningkatan dan penurunan yang berlaku disebabkan oleh aktiviti perniagaan sagu. Perdagangan juga dipengaruhi oleh perdagangan gutta, kayu cendana, sarang burung, kapur dan lain-lain hasil hutan yang diimport dari Borneo Utara yang ditukar dengan pakaian dan bahan makanan dari Eropah.

4.2.1 Import

Sepanjang tempoh 16 tahun kelas A kembali menjadi import terpenting Labuan. Diikuti dengan kelas C sebagai penyumbang nilai import kedua terpenting kecuali dalam tahun 1895, 1900 dan 1906. Manakala nilai import kelas B dan kelas D silih berganti. Kelas B mula merosot kerana import hasil laut semakin tidak penting dalam perdagangan Labuan. Peningkatan kelas D kerana berlaku kenaikan dalam nilai perak dan not yang diimport dan terbitan draf yang turut dipengaruhi oleh aktiviti perdagangan yang rancak di Labuan.⁹

Tidak semua barangan dagangan yang diimport diperiksa kerana kekurangan kakitangan di Jabatan Kastam. Jabatan Kastam hanya mempunyai seorang pegawai kastam yang juga bertindak sebagai syahbandar dengan dibantu oleh *landing officer* dan empat orang pemandu bot. Di samping itu, kakitangan kastam juga merupakan kakitangan pelabuhan. Ini menyebabkan pemeriksaan tidak boleh dijalankan secara cepat, cekap, teliti dan tepat apabila dua atau tiga buah kapal wap berlabuh di berlainan dermaga dalam masa yang sama. Keadaan diburukkan lagi apabila pihak pengurusan dermaga memberi kebenaran secara

bebas bagi barangan yang diimport dibawa keluar ke jalan-jalan besar dan kedai-kedai tanpa sebarang sekatan sebelum pemeriksaan dijalankan di rumah kastam. Pelepasan dan penyeludupan sering berlaku disebabkan oleh bilangan kakitangan yang kecil.¹⁰

Berdasarkan jadual 4.2 kelas A mewakili sebanyak 38.1% hingga 56.4% daripada jumlah keseluruhan nilai import Labuan. Sepanjang tempoh 16 tahun nilai dagangan kelas A meningkat kira-kira 6 kali ganda dengan nilai tertinggi dicatat pada tahun 1903 iaitu \$1,300,635.26 yang dipengaruhi oleh pengimportan jentera.¹¹

Selepas mengalami kejatuhan dari segi keutamaan dalam tahun 1870an dan 1880an, kelas C kembali menjadi penyumbang kedua terbesar dalam nilai keseluruhan import Labuan kecuali dalam tahun 1891, 1892 dan 1900. Kelas C mengambil 18.4% hingga 29.1% daripada nilai import dengan berlaku peningkatan kira-kira tiga kali ganda antara tahun 1890 dengan 1906. Peningkatan import kelas C dipengaruhi oleh peningkatan pengimportan tekstil yang mewakili 9.4% hingga 15.5% dalam nilai dagangan import Labuan.

Kemerosotan nilai hasil laut banyak mempengaruhi kedudukan kelas B yang menurun dalam tempoh ini tetapi pernah mengatasi nilai kelas C pada awal tahun 1891 (32.8%), 1892 (22.9%) dan 1900 (21.0%) yang dipengaruhi oleh kenaikan harga gutta percha dan rotan dalam pasaran. Peningkatan dan penurunan dalam kelas C boleh dianggap sebagai stabil dalam sebuah ekonomi pasaran.

Ladiral 4.2. Nilai Import Dan Eksport Labuan Mengikut Kelas (\$)

Nilai Inport Labuan Mengikat kertas 1890-1906 (\$')

[illegible]

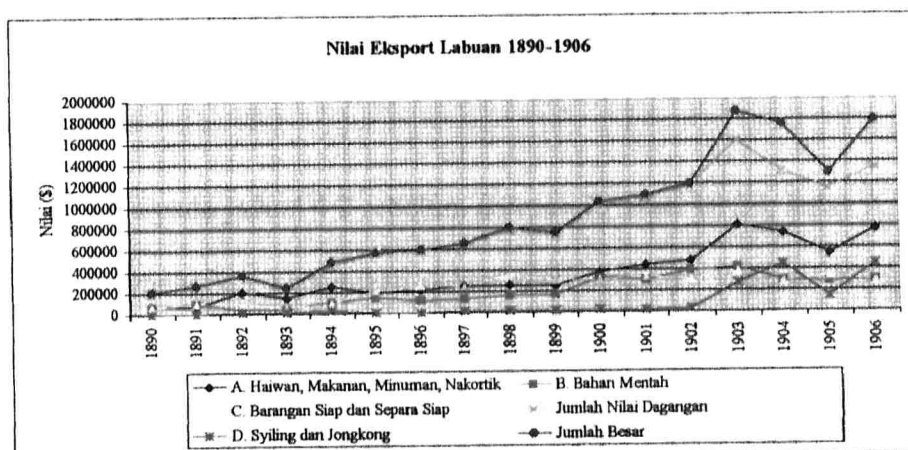
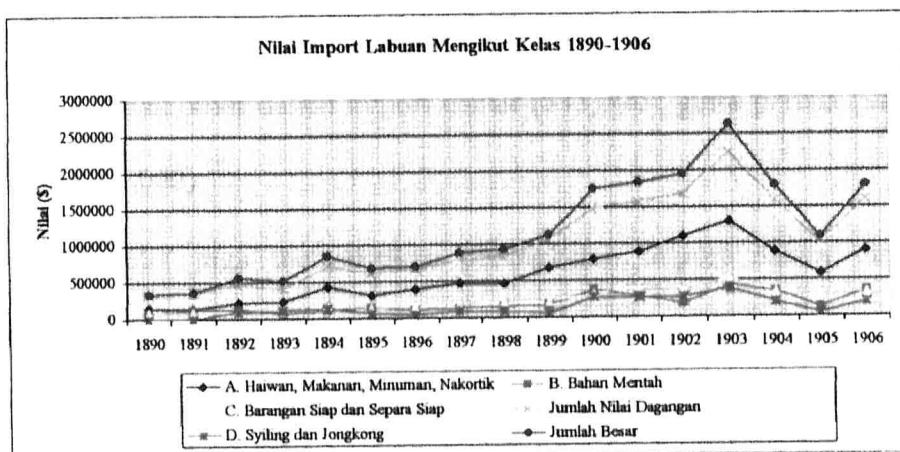
Misi Elsonor | Labuan Mendat Ketat

Mila Elmont | abun Mendut Kelas 1990-1998 (\$)

[illegible]

Sumber data dan LAMERS 1890-1906

Graf 4.2. Nilai Import Dan Eksport Labuan Mengikut Kelas 1890-1906 (\$)



Sumber: disusun dari LMBBS 1890-1906

Berlaku kejatuhan dalam nilai import dalam tahun 1895 berbanding dengan 1894 tetapi peningkatan terjadi dalam eksport. Kejatuhan besar berlaku dalam import makanan, minuman dan narkotik sebanyak \$116,403.32. Kejatuhan besar berlaku mengikut jenis ialah beras (\$13,000), sagu mentah (\$116,000) dan jentera (\$25,000), pelbagai (\$50,000), perbendaharaan (\$65,090.61). Manakala berlaku peningkatan besar dalam import damar (\$35,000), gutta percha (\$11,400) dan pakaian (\$10,000).¹²

Tahun 1897 juga menyaksikan peningkatan import dalam makanan, minuman dan narkotik. Peningkatan berlaku dalam pengimportan kayu balak, gutta percha, rotan dan lilin lebah serta sagu mentah dan diproses. Manakala penurunan berlaku dalam getah india, damar dan kulit.¹³

4.2.2 Eksport

Merujuk kepada jadual 4.2 sebelum memasuki abad ke 20, kelas A, B dan C silih berganti mengikut keutamaan dalam nilai eksport Labuan. Ketiga-tiga kelas ini menunjukkan peningkatan dan penurunan yang stabil. Peratusan peningkatan dan penurunan tertinggi dicatat pada tahun 1899 (46.7%) dan 1905 (-33.8%). Menjelang tahun 1900, kelas A mula menjadi penyumbang utama kepada nilai eksport Labuan sehingga tahun 1906. Dalam tempoh 1900 hingga 1906 kelas A mewakili sebanyak 53.3% hingga 65.5% daripada keseluruhan nilai dagangan. Sepanjang tempoh 16 tahun kelas A menunjukkan peningkatan kira-

kira 10 kali ganda. Nilai tertinggi dicatat dalam tahun 1903 iaitu \$808,334.80 disebabkan peningkatan besar sagu, beras, tembakau dan gula.

Selaras dengan peningkatan importnya, kelas C meningkat kira-kira empat kali ganda dari segi sumbangan nilai eksportnya. Kelas C mengatasi nilai kelas A selama empat tahun iaitu 1895 (37.9%), 1896 (42.4%) , 1898 (44.9%) dan 1899 (40.7%) tetapi lebih rendah dari kelas B pada awal abad ke 20 dalam tempoh kajian bab ini kecuali pada tahun 1901 dan 1905. Nilai tertinggi yang pernah dicatat ialah dalam tahun 1903 (\$381,627.69) dan nilai terendah pada tahun 1890 (\$65,648) dipengaruhi oleh pengimportan pelbagai bahan.

Manakala dalam tempoh 16 tahun, kelas B juga mengalami peningkatan hampir empat kali ganda. Kelas B mengalami peningkatan dan penurunan terbesar dalam tahun 1902 (89.9%) dan 1892 (-52.4%) dalam keseluruhan nilai dagangan eksport Labuan masing-masing kerana gutta percha, rotan, damar, gaharu dan getah india. Nilai tertinggi yang dicatat ialah pada tahun 1903 (\$416,857.06) disebabkan oleh peningkatan dalam nilai eksport jelutong dan gum gopal. Satu perkara yang menarik dalam tempoh ini apabila berlaku peningkatan dalam jumlah eksport perbendaharaan Labuan dengan peningkatan yang mendadak berlaku dalam tahun 1903 (14.3%) dan 1904 (25.4%) serta 1906 (24.8%) daripada jumlah keseluruhan nilai eksport Labuan yang hampir selaras dengan arah aliran importnya.

Perkara paling jelas dalam tempoh ini ialah hasil laut tidak lagi relevan secara keseluruhannya dalam eksport Labuan. Labuan bergantung pada dua

Jadual 4.3. Eksport Komoditi Utama Labuan 1890-1906 (\$)

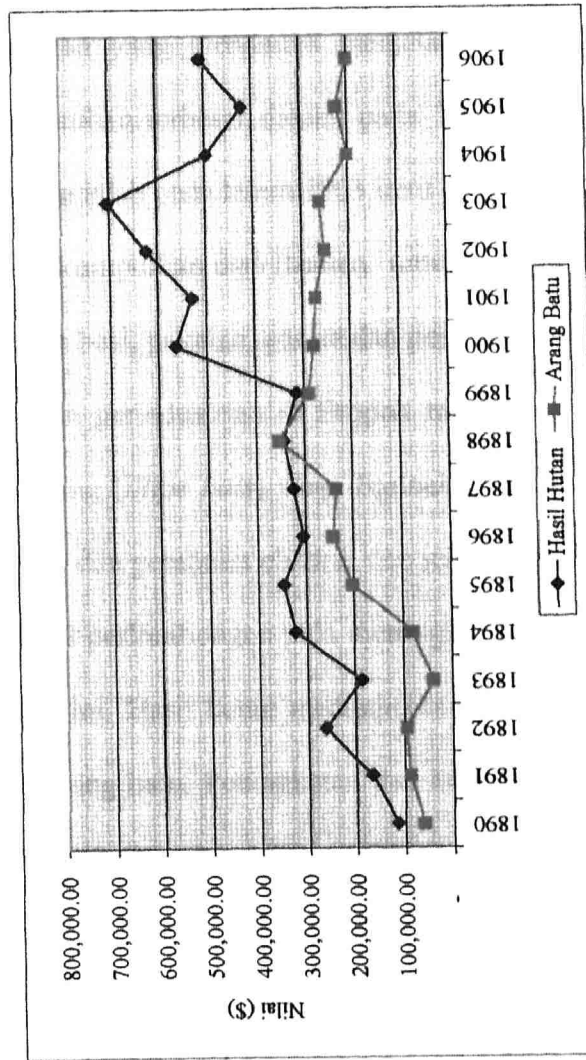
Tahun	Hasil Hutan	(-/+)	Arang Batu	(-/+)
1890	117,766.00		62,822.00	
1891	169,219.00	43.7%	91,643.00	45.9%
1892	263,748.15	55.9%	95,879.50	4.6%
1893	186,061.89	-29.5%	41,710.75	-56.5%
1894	325,988.52	75.2%	83,738.25	100.8%
1895	346,445.93	6.3%	203,187.50	142.6%
1896	306,911.00	-11.4%	243,384.45	19.8%
1897	324,638.15	5.8%	234,142.50	-3.8%
1898	342,432.55	5.5%	352,157.50	50.4%
1899	316,089.55	-7.7%	290,683.50	-17.5%
1900	565,015.03	78.8%	278,946.00	-4.0%
1901	530,342.13	-6.1%	273,577.50	-1.9%
1902	623,976.82	17.7%	252,321.12	-7.8%
1903	705,389.70	13.0%	263,033.49	4.2%
1904	497,073.04	-29.5%	200,730.99	-23.7%
1905	421,632.86	-15.2%	224,224.55	11.7%
1906	508,685.02	20.6%	200,730.99	-10.5%

Sumber: Disusun dari LMBBS 1890-1906

Nota:

1. Hasil hutan: sagu, ilin lebah, sarang burung, kapur, rotan, damar, gutta percha, getah india, balak, jelutong dll.

Graf 4.3. Ekspor Komoditi Utama Labuan 1890-1906 (\$)



Sumber: Disusun dari LMBBS 1890-1906

Nota:

1. Hasil hutan: sagu, lilin lebah, sarang burung, kapur, rotan, damar, gutta percha, getah india, balak, jelutong dll.

komoditi yang utama iaitu hasil hutan dan hasil perlombongan arang batu dalam menghidupkan aktiviti eksportnya. Berdasarkan jadual 4.3 hasil hutan mengalami peningkatan kira-kira empat kali ganda dari tahun 1890 hingga 1906. Hasil hutan mengalami peningkatan yang mendadak menjelang tahun 1900 (78.8%) atau \$565,015.03 dan kejatuhan terbesar dicatat pada 1893 dan 1904. Nilai tertinggi yang pernah dicatatkan ialah pada tahun 1903 iaitu sebanyak \$705,389.70.

Hasil hutan dikumpulkan dari Borneo untuk ditukarkan dengan barangan seperti manik, meriam besi, pakaian, garam dan perkakasan dapur dari dunia luar. Perluasan wilayah dan perindustrian di Eropah memerlukan lebih banyak hasil hutan seperti engkabang (*illipe nuts*) yang digunakan dalam coklat, gutta percha dalam gula-gula getah dan pembalut elektrik dan jelutong untuk pergigian.¹⁴

Manakala hasil perlombongan pula meningkat sebanyak kira-kira tiga kali ganda dalam tempoh ini. Hasil hutan menunjukkan arah aliran yang lebih stabil berbanding dengan arang batu. Peningkatan dan kejatuhan yang terbesar berlaku dalam tahun 1895 (142.6%) dan 1893 (-56.5%) masing-masing. Nilai eksport sebenar yang tertinggi pula dicatat dalam tahun 1898 iaitu sebanyak \$352,157.50 yang akan disentuh dengan lebih lanjut nanti.

Sepanjang tahun 1890 hingga 1906 menyaksikan perubahan-perubahan dalam jenis-jenis komoditi terpilih yang semakin penting dalam eksport Labuan. Damar, gaharu, candu, kulit, binatang ternakan, getah india, gum gopal, jelutong, beras, tembakau, udang kering, gula, tekstil, minyak masak, karosin, garam dan

minuman keras menjadi semakin penting terutama menjelang abad ke 20. Arang batu dan sagu terus memainkan peranan terpenting sebagai eksport utama Labuan.

Secara keseluruhan berdasarkan lampiran jadual 4.2 dalam tempoh 16 tahun arang batu menjadi penyumbang terpenting bagi nilai eksport Labuan dalam tahun 1895 hingga 1901 dan 1905 dengan nilai tertinggi dicatat pada tahun 1898 (\$352,157.50). Sekiranya dibuat perbandingan antara tahun 1890 dengan 1906 arang batu mengalami peningkatan kira-kira tiga kali ganda. Arang batu mula meningkat secara mendadak dari segi nilai dalam tahun 1895 (139%) kesan daripada pertambahan penawaran lebih daripada dua kali ganda dalam pasaran berbanding tahun sebelumnya.

Setelah Central Borneo Co. Ltd. of London mengambil alih lombong arang batu didapati banyak arang batu yang boleh diusahakan tanpa membenamkan *shaft*. Dengan keyakinan yang diberikan nilai saham mereka meningkat dari PS1 kepada PS4. Kajian berterusan membuktikan arang batu Labuan jauh lebih bermutu berbanding dengan arang batu Borneo atau Jepun. Kapal yang menggunakan arang batu Labuan yang diisi penuh dalam *bunker* boleh membuat pelayaran ulang-alik dari Singapura-Labuan-Kudat-Sandakan-Silam-Singapura berbanding dengan arang batu dari kawasan-kawasan lain yang perlu dibawa muatan simpanan.¹⁵ Awal 1890an pengeluaran arang batu Labuan tidak mampu menampung permintaan semasa yang semakin meningkat selaras dengan perkembangan sektor perkapalan dan kapal-kapal yang singgah di pelabuhannya. Bagi mengatasi masalah tersebut sebanyak 7,757 tan arang batu

diimport dari Brooketon (Muara) berbanding pengeluaran di Coal Point sebanyak 6,710 tan.¹⁶ Dalam tempoh tujuh tahun selepas pengambilalihan aktiviti-aktiviti perlombongan oleh Central Borneo Co. dari Oriental Coal of London, pengeluaran ditingkatkan sehingga 46,000 tan dalam tahun 1896.¹⁷

Shaft yang kedua telah disiapkan dan kerja-kerja sub-induk dan pemasangan alat jentera pada tahun 1892. Dengan pembukaan sepenuhnya keretapi dalam tahun 1893, bekalan arang batu yang berkualiti tinggi dapat dihantar ke pelabuhan dengan harga yang lebih berpatutan. Dalam tahun 1892, syarikat mempunyai sembilan orang Eropah dan 931 orang Melayu dan Cina sebagai kakitangan mereka yang bekerja di Coal Point dan Victoria serta keretapi.¹⁸ Selepas pertengahan tahun 1890an, bilangan kapal yang singgah untuk kegiatan *bunker* telah meningkat tetapi pengeluaran Central Borneo Co. telah menurun sedikit iaitu daripada 46,449 tan (1896) kepada 45,120 tan (1897).¹⁹ Dalam tahun 1904 bagi memenuhi permintaan, Central Borneo Co. memasang jentera baru bagi kerja-kerja pengeluaran arang batu dan output dijangka meningkat setelah urusan teknikal selesai dijalankan.²⁰

Manakala sagu menunjukkan tingkat turun-naik yang ketara dari segi nilai dengan kenaikan dan kejatuhan terbesar dicatat dalam tahun 1892 (204%) dan 1898 (-37%) masing-masing. Sagu merupakan penyumbang eksport terbesar Labuan dalam tahun 1890, 1892, 1893, 1894, 1902, 1903, 1904 dan 1906. Nilai terbesar yang pernah dicatat ialah dalam tahun 1903 iaitu sebanyak \$307,863.40.

Kenaikan dan kejatuhan nilai sagu banyak dipengaruhi oleh penawaran dalam pasaran.

Sagu merupakan eksport utama Labuan pada 1892 yang diimport dari Borneo Utara dan diproses menjadi tepung di kilang-kilang tempatan untuk pasaran Singapura. Terdapat tiga buah kilang sagu berhampiran Bandar Victoria yang dimiliki dan diusahakan oleh orang Cina. Peningkatan dalam industri sagu berikutan dengan permintaan yang tinggi bagi komoditi tersebut untuk pasaran Jerman dan Perancis. Permintaan yang tinggi juga disebabkan oleh kadar pertukaran matawang yang rendah pada masa tersebut.²¹

Selain daripada arang batu dan sagu, gutta percha dan rotan juga merupakan antara penyumbang penting kepada nilai eksport Labuan terutama selepas pertengahan tahun 1890an hingga ke tahun 1900. Bermula dari tahun 1900 juga menyaksikan peningkatan jenis-jenis komoditi baru yang semakin penting dalam perdagangan eksport Labuan seperti pelbagai, jelutong, tekstil dan beras. Kejatuhan eksport pada tahun 1892 dalam komoditi rotan, gutta percha, kapur dan arang batu dari Brooketon (Muara) kerana ia dieksport secara terus ke Singapura dari kawasan yang mengeluarkan hasil tersebut.²²

4.2.3 Rakan Dagangan

Perbincangan mengenai rakan dagangan dalam tempoh ini hanya mengambil kira rakan dagangan import Labuan sahaja. Masalah ini timbul kerana tidak terdapat sebarang data statistik yang dicatatkan oleh pihak penguasa

pelabuhan mengenai rakan dagangan eksport Labuan dalam rekod import dan eksport Labuan kecuali bagi 1891 dan 1882.²³ Pembukaan pelabuhan baru dan penggunaan lebih banyak kapal wap serta masalah diplomatik menyebabkan Labuan menjadi sebuah pusat perdagangan yang bersifat subsidiari kepada pelabuhan-pelabuhan lain di pantai Borneo dan Sulu. Secara umumnya, Labuan tidak lagi begitu penting sebagai pusat pengumpulan hasil dagangan kawasan Borneo terutama hasil hutan kerana persaingan dari pelabuhan-pelabuhan lain walaupun berlaku peningkatan dalam perdagangan komoditi ini. Selaras dengan itu, Labuan hanya menjalankan kegiatan pengimportan dari Borneo Utara, Singapura, Brunei, Sarawak dan Sulu iaitu satu bentuk perdagangan yang lebih bersifat pesisir. Pelbagai kawasan sebenarnya merujuk kepada kawasan yang sama seperti yang dinyatakan sebelum ini iaitu mewakili nilai bersama yang sukar untuk diasingkan secara tepat.

Berdasarkan jadual 4.4 Borneo Utara dan Singapura merupakan rakan dagangan import utama yang silih berganti mengikut tahun. Tanpa mengambil kira pelbagai kawasan nilai tertinggi yang dicatat oleh Singapura dan Borneo Utara ialah \$462,705.52 (1905) dan \$483,104.23 (1901) masing-masing. Dari tahun 1890 hingga 1905, perdagangan import Labuan dengan Singapura meningkat hampir tiga kali ganda. Manakala Borneo Utara pula meningkat hampir empat kali ganda dalam tempoh 11 tahun (1889-1901)

Antara tahun 1894 hingga 1900 perdagangan antara Labuan dengan BNBC turut terjejas berikutan pemberontakan Mat Salleh selama enam tahun di

Jadual 4.4. Nilai Import Labuan Dengan Semua Rakan Dagangan 1890-1906 (\$)

Tahun	Singapura	%	(+/-)	Borneo Utara	%	(+/-)	Brunei	%	(+/-)	Sarawak	%	(+/-)	Pelbagai Kawasan	%	(+/-)	Jumlah	%
1890	187,262.00	48.7%		121,717.00	36.2%		47,307.00	14.1%		-			-			356,308.00	100.0%
1891	184,018.00	45.2%	-2.0%	153,738.00	42.3%	26.3%	45,268.00	12.5%	-4.3%	-			-			363,022.00	100.0%
1892	294,959.15	52.1%	78.8%	230,528.75	40.7%	49.9%	40,284.50	7.1%	-11.0%	-			-			565,772.40	100.0%
1893	322,470.34	62.2%	9.3%	96,981.25	19.3%	-56.6%	18,236.25	3.5%	-54.7%	-			-			518,414.81	100.0%
1894	189,323.00	18.9%	-47.5%	218,395.40	25.6%	116.4%	107,438.67	12.6%	488.1%	15,990.00	1.8%		77,728.97	15.0%		852,880.38	100.0%
1895	186,520.21	24.3%	-1.7%	78,361.00	11.4%	-64.1%	-	-		15,815.00	2.3%	-0.3%	342,065.31	40.1%	340.1%	665,889.00	100.0%
1896	75,206.42	10.6%	-54.8%	41,970.00	5.9%	-46.4%	-	-		24,363.75	3.4%	56.0%	425,392.79	82.0%	24.4%	707,749.77	100.0%
1897	115,378.90	13.0%	53.4%	292,197.02	33.0%	596.2%	-	-		40,725.00	4.6%	87.2%	599,208.60	80.0%	33.1%	884,833.15	100.0%
1898	125,720.04	13.5%	8.0%	375,263.91	40.4%	28.4%	135,454.85	14.6%		56,945.50	6.1%	39.8%	498,531.23	49.3%	-22.9%	928,629.00	100.0%
1899	122,156.18	10.9%	-2.8%	248,529.82	22.1%	-33.6%	-	-		56,595.50	5.0%	-0.6%	695,013.34	81.9%	185.2%	1,122,284.84	100.0%
1900	414,922.77	23.5%	239.7%	-	-	-	-	-		35,184.00	2.0%	-37.8%	1,313,219.00	74.5%	88.9%	1,763,325.77	100.0%
1901	263,765.66	15.5%	-31.6%	483,104.23	28.3%		-	-		66,932.00	3.6%	90.2%	1,002,182.41	54.6%	-23.7%	1,835,884.32	100.0%
1902	234,806.24	12.1%	-17.2%	-	-		-	-		119,160.00	6.1%	78.0%	1,594,676.28	81.6%	59.1%	1,948,742.52	100.0%
1903	td.	td.		td.	td.		td.	td.		td.	td.		td.	td.		1,795,061.43	100.0%
1904	7,125.75	0.4%		-	-		18,941.32	0.2%		-			1,770,994.36	96.7%		1,068,164.52	100.0%
1905	462,705.52	42.5%	6393.4%	55,078.00	5.1%		49,395.00	4.5%	191.4%	90,225.00	8.3%		430,791.00	36.6%	-75.7%	1,795,061.43	100.0%
1906	185,298.00	10.3%	-60.0%	-	-		-	-		-			1,909,783.43	89.7%	273.7%	1,795,061.43	100.0%

Sumber: disusun dari LMBBS 1890-1906

Note:

1. Pelbagai Kawasan:

a) 1893, pecahan nilai mengikut kawasan tidak diberikan.

b) 1894, Singapura dan Borneo Utara (\$182,447.82), Palawan dan Borneo Utara (\$71,888.42), Brunei dan Borneo Utara (\$87,719.07).

c) 1895, Singapura dan Borneo Utara (\$174,566.72), Palawan dan Borneo Utara (\$87,756.24), Brunei dan Borneo Utara (\$163,069.83).

d) 1896, Singapura dan Borneo Utara (\$258,874.25), Palawan dan Borneo Utara (\$66,878.95), Brunei dan Borneo Utara (\$240,553.40).

e) 1897, Singapura dan Borneo Utara (\$296,063.93), Brunei dan Borneo Utara (\$141,487.30).

f) 1898, Singapura dan Borneo Utara (\$235,444.70).

g) 1899, Singapura dan Borneo Utara (\$358,849.20), Sarawak dan Borneo Utara (\$338,164.14).

h) 1900, Singapura dan Borneo Utara (\$789,678.05), Brunei dan Borneo Utara (\$244,298.61), Sarawak dan Borneo Utara (\$289,244.34).

i) 1901, Singapura dan Borneo Utara (\$473,138.78), Singapura dan Borneo Utara (\$454,882.12), Brunei and Sarawak (\$74,363.51).

j) 1902, Singapura dan Borneo Utara (\$1,030,817.02), Brunei dan Sarawak (\$563,859.28).

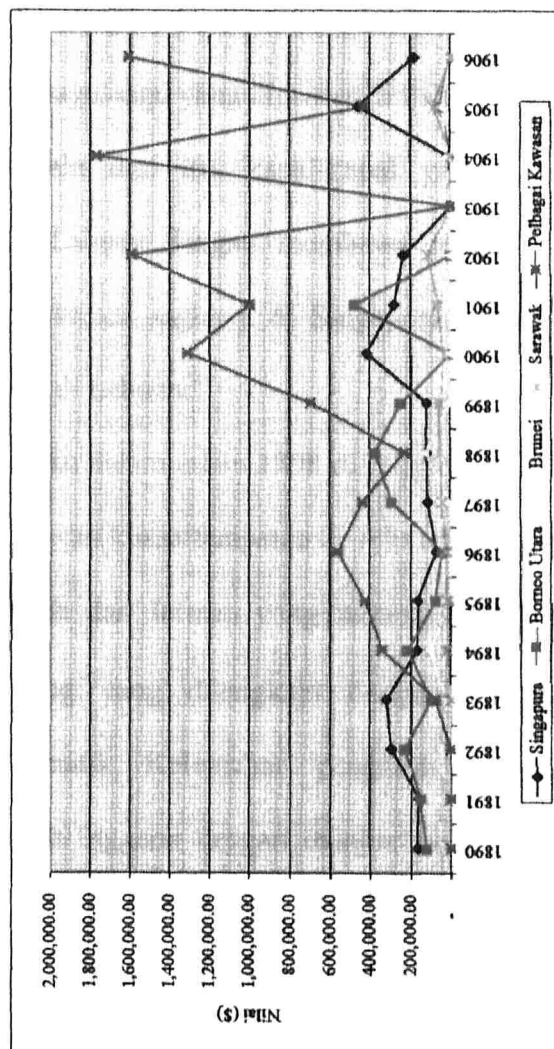
k) 1904, Singapura dan Borneo Utara (\$999,911.04), Brunei dan Sarawak (\$377,964.01), Brunei dan Borneo Utara (\$9,285.96), Brunei, Sarawak dan Borneo Utara (\$383,813.95).

l) 1905, Singapura dan Borneo Utara (\$349,364.96), Sarawak dan Borneo Utara (\$11,453.33), Sarawak dan Brunei (\$44,267.43), Brunei, Sarawak dan Borneo Utara (\$12,143.93).

m) 1906, Singapura dan Borneo Utara (\$281,623.25), Brunei, Sarawak dan Borneo Utara (\$588,873.33), Singapura, Sarawak dan Borneo Utara (\$739,286.65).

2. Tidak termasuk native trade yang dibawa dengan native crafts dan perahu.

Graf 4.4. Nilai Import Labuan Dengan Semua Rakan Dagangan 1890-1906 (\$)



Sumber: disusun dari LMBBS 1890-1906

Nota:

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

Borneo Utara. Pihak syarikat tidak boleh menumpukan sepenuh perhatian kepada pembangunan perdagangan di Borneo Utara. Keadaan ini turut menjejaskan perdagangan Labuan kerana Borneo Utara yang merupakan antara rakan dagangan terpentingnya.

Dalam tahun 1894 sagu-sagu yang diproses di Padas dan utara Papar tidak dihantar ke Labuan. Selain dari itu, kapal-kapal yang biasanya membuat perjalanan ulang-alik ke Labuan dengan membawa muatan sagu juga telah memunggahkan hampir kesemua sagunya di Singapura dan mengeksport sagu dalam kuantiti yang sedikit di Labuan.²⁴

Apabila krisis berlaku dalam tahun 1898 di Filipina, pihak Sepanyol tidak menjalankan rundingan dengan kuasa tempatan di Jolo tetapi dengan kuasa-kuasa barat iaitu Perancis, British dan Jerman yang menonjolkan kekuatan mereka dengan kapal-kapal perang yang dilengkapi dengan meriam dan melalui penggunaan kuasa diplomatik. Kelemahan pengaruh Sepanyol di Filipina digunakan sepenuhnya oleh Inggeris dengan menjual senjata api kepada pihak pemberontak di Filipina.²⁵ Fenomena ini berbeza sama sekali dengan sikap berkecuali British dalam Perang Turki-Greece yang membuat pengisytiharan mengenai larangan pengeksportan senjata api ke Belanda, India, Borneo Utara dan Brunei dalam tahun 1897 ekoran daripada perang tersebut.²⁶

Perhubungan Sepanyol-British berubah secara drastik semasa Perang Sepanyol-Amerika. British melihat ia sebagai satu peluang untuk merebut dan mengukuhkan kedudukan mereka di pasaran China apabila pengaruh Sepanyol di

Laut Sulu dan Filipina semakin lemah.²⁷ Peluang digunakan untuk menarik perhatian pedagang-pedagang dari kawasan tersebut untuk menjalankan kegiatan mereka di Labuan dan pelabuhan-pelabuhan British di Borneo serta Singapura. Namun begitu adalah sukar untuk mengesan secara jelas dan tepat mengenai perhubungan perdagangan antara Manila dengan negara jiran-jiran Asia yang direkodkan secara terperinci kerana kebanyakannya dijalankan secara haram menurut sistem perundangan Sepanyol di Manila.²⁸

Dalam tahun 1899 berlaku ketegangan hubungan antara British dan Amerika di Filipina. Pedagang-pedagang Inggeris telah menentang petisen yang dikeluarkan oleh pihak berkuasa Amerika yang melarang mereka berdagang di Kepulauan Sulu. Pihak Amerika melarang pedagang-pedagang British daripada berdagang di Kepulauan Sulu dan hanya membuka pasaran Filipina sekiranya mereka berdagang di Manila, Iloilo dan Cebu sahaja. Keadaan ini bertentangan dengan pernyataan yang dibuat dalam telegram New York yang disiarkan dalam "The Times" pada 29 Ogos, 1899,

"The United States Authorities although holding that the acquisition of the Sulu Archipelago by the United States has abrogated all treaties made between Spain and other countries relating to them have decided not to place any trading restrictions on citizens of any other country having commercial interest in the islands."²⁹

Pihak Amerika menganggap Protokol 1877-1885 mengenai hak berdagang secara bebas yang diberikan kepada Jerman dan British terbatal setelah hak kedaulatan pelabuhan-pelabuhan di Sulu diserahkan kepada mereka sehingga ke satu tarikh di mana peraturan-peraturan baru dibentuk.³⁰ Namun begitu, selepas

10 hari pihak Amerika di Manila telah membenarkan kembali perdagangan di semua pelabuhan Sulu, Palawan, dan Balabac kecuali yang berada di bawah kawalan pihak musuh.³¹

Dalam tahun 1902 cukai terhadap tembakau telah dinaikkan sebanyak 100% iaitu dari 20 hingga 40 sekati yang mempunyai kaitan dengan Polisi Fiskal yang diperkenalkan oleh BNBC. Peningkatan terhadap cukai tembakau yang dianggap membebankan peniaga telah menggalakkan kegiatan penyeludupan komoditi tersebut. Ekoran dari itu, para pedagang tempatan dari Borneo Utara, Sarawak dan Brunei tidak menjalankan urusan jual-beli tembakau di Labuan kerana harga yang ditawarkan di pasaran tempatan mereka jauh lebih kompetitif. Keadaan ini turut memberi kesan kepada perdagangan Labuan kerana tembakau merupakan salah satu komoditi yang penting bagi kegiatan pengeksportan semula di pulau tersebut.³²

4.3 Perkapalan

Perbincangan mengenai kapal tidak mengambil kira jumlah *native crafts* dan perahu yang tidak dibuat catatan anggaran oleh pihak penguasa pelabuhan. Jumlah keseluruhan bilangan dan tanan kapal Labuan menunjukkan peningkatan yang lebih baik berbanding dengan tahun-tahun sebelum 1885 sekiranya tidak mengambil kira *native crafts* dan perahu. Berdasarkan jadual 4.5 arah aliran pertumbuhan perkapalan hampir menyamai bilangan kapal dan jumlah tanan yang singgah di Pelabuhan Labuan pada lima tahun terakhir sebelum Labuan

Jadual 4.5. Bilangan Dan Tanan Kapal Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1890-1906

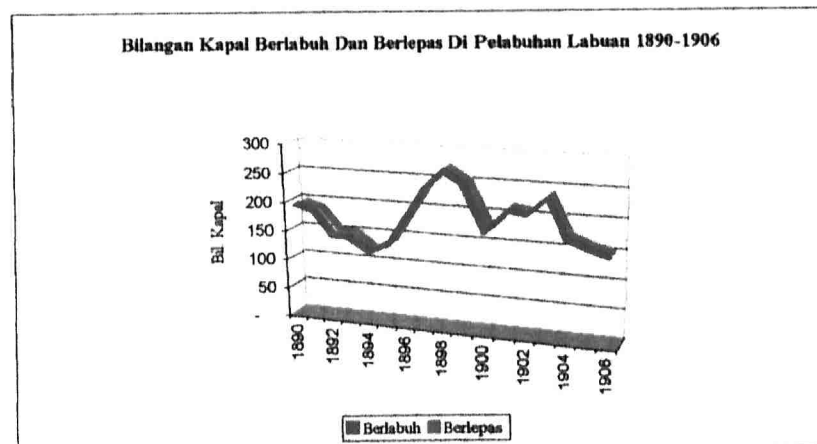
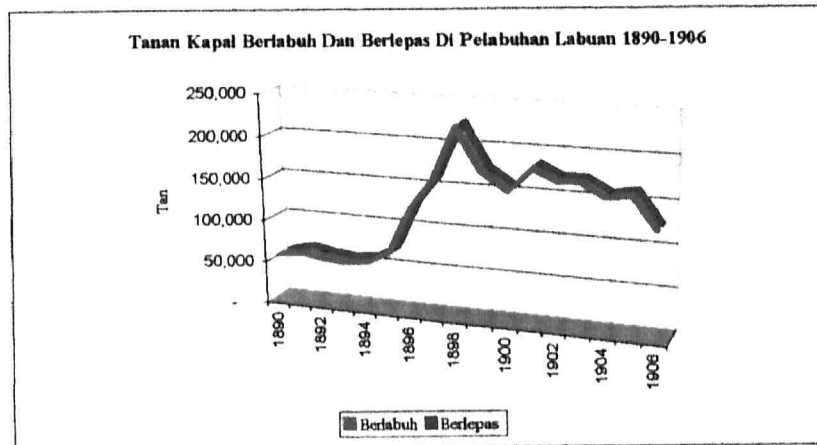
Tahun	Berlabuh			Berlepas		
	Kapal	Tan	Kapal (-/+)	Tan (-/+)	Kapal	Tan (-/+)
1890	196	57,856			183	56,894
1891	185	61,665	-5.6%	6.6%	185	62,469
1892	147	57,697	-20.5%	-6.4%	147	57,697
1893	144	54,571	-2.0%	-5.4%	144	54,571
1894	122	57,366	-15.3%	5.1%	122	57,105
1895	137	70,575	12.3%	23.0%	138	70,836
1896	190	128,873	38.7%	82.6%	190	128,873
1897	239	162,975	25.8%	26.5%	239	162,975
1898	270	224,129	13.0%	37.5%	270	224,510
1899	250	175,252	-7.4%	-21.8%	249	174,233
1900	173	154,572	-30.8%	-11.8%	173	154,572
1901	210	182,814	21.4%	18.3%	210	182,814
1902	208	170,413	-1.9%	-6.8%	208	170,413
1903	236	170,847	14.6%	0.3%	236	170,847
1904	170	155,872	-28.0%	-8.8%	170	155,872
1905	158	160,896	-7.1%	3.1%	157	160,896
1906	147	124,620	-7.0%	-22.4%	147	124,620

Sumber: disusun dari LMBBS 1890-1906

Nota:

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

Graf 4.5. Bilangan Dan Tanan Kapal Bertabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1890-1906



Sumber: disusun dari LMBBS 1890-1906

Nota:

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

diserahkan kepada BNBC. Bilangan kapal dan jumlah tanan tertinggi bagi kapal berlabuh dan berlepas dicatat pada tahun 1898 iaitu 270 buah dan 224,129 tan serta 270 buah dan 224,510 tan masing-masing.

Perkembangan teknologi perkapalan dan penggunaan lebih banyak kapal-kapal wap dalam perdagangan pesisir menyebabkan fungsi kapal layar semakin berkurang. Merujuk kepada lampiran jadual 4.3 sepanjang tempoh 16 tahun, Labuan hanya disinggahi oleh 13 buah kapal layar sahaja dengan tanan tertinggi dicatat dalam tahun 1899 (633 tan). Bilangan kapal dan jumlah tanan tertinggi kapal wap yang singgah di pelabuhan dicatat dalam tahun 1899 iaitu 270 buah dan 224,129 tan masing-masing. Manakala bilangan kapal dan tanan terendah dicatat pada 1906 (147 buah) dan 1893 (54,136 tan) masing-masing tetapi secara relatifnya lebih baik berbanding tahun 1869-1889.

Kebanyakan kapal yang singgah membawa muatan kargo yang mewakili antara 82.4% hingga 100.0% jumlah keseluruhan kapal singgah di Labuan. Bilangan kapal-kapal yang berlepas dengan kargo adalah lebih besar berbanding dengan bilangan kapal-kapal yang masuk ke pelabuhan. Bilangan kapal dan jumlah tanan tertinggi dicatat dalam tahun 1898 iaitu 258 buah dan 202,107 tan masing-masing bagi kapal berlabuh. Jumlah bilangan kapal yang sama juga dicatat dalam tahun 1898 dengan tanan sebanyak 202,488 tan bagi kapal berlepas. Jumlah tertinggi kapal yang memasuki dalam ballast dicatat pada tahun 1896 dan 1899 iaitu 20 buah bagi kedua-dua tahun. Manakala jumlah terbesar bilangan kapal yang keluar dalam ballast dicatat dalam tahun 1906 (19 buah). (Sila rujuk

jadual 4.6) Pertengahan tahun 1890an, berlaku kemerosotan dalam muatan kargo kapal-kapal wap Borneo yang menggunakan Pelabuhan Labuan ke Pelabuhan Singapura.³³ Kapal-kapal yang membawa muatan sebanyak 50 kati tidak dianggap sebagai kargo.³⁴

Selaras dengan peningkatan bilangan dan teknologi perkapalan, destinasi-destinasi kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan juga turut mengalami peningkatan. Terdapat 31 buah destinasi kapal-kapal yang singgah di pulau ini yang meliputi kesemua benua kecuali Amerika Selatan. Negara-negara Asia terus mengungguli sebagai destinasi utama kapal-kapal yang berlabuh dan berlepas dari Labuan iaitu Borneo Utara, Sulu, Sarawak, Singapura, Brunei, Hindia Timur Belanda, Manila, Vietnam, Burma, Pulau Christmas, Pulau Coroline, Pulau Pinang, Siam, Hong Kong, China, India, Ceylon dan Jepun dan Russia. Manakala dari negara-negara Eropah pula ialah United Kingdom, Portugal, Belgium, Perancis, Sepanyol dan Jerman. Amerika Syarikat dan Kanada yang terletak di Amerika Utara, Australia dan negara-negara Afrika seperti Afrika Selatan, Mesir, Algeria dan Madagascar turut menjadi destinasi kapal-kapal yang singgah di koloni ini.

Merujuk kepada lampiran jadual 4.4. negara-negara Asia Tenggara terus mengungguli sebagai destinasi utama kapal-kapal yang berlabuh dan berlepas dari Labuan. Borneo Utara dan Singapura terus menjadi destinasi popular bagi kapal-kapal yang singgah di sini. Sepanjang tempoh 16 tahun, Singapura hanya mengatasi Borneo Utara dan Laut Sulu selama enam tahun iaitu 1894-1895, 1901-

Jadual 4.6. Bilangan Dan Tanan Kapal Dengan Kargo Dan Dalam Ballast Yang Bertambah Dan Berlepas di Pelabuhan Labuan 1890-1906

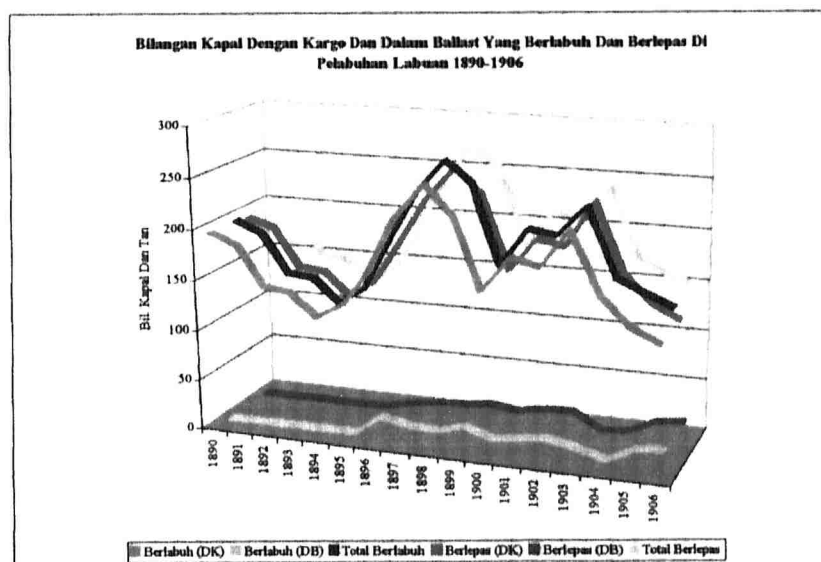
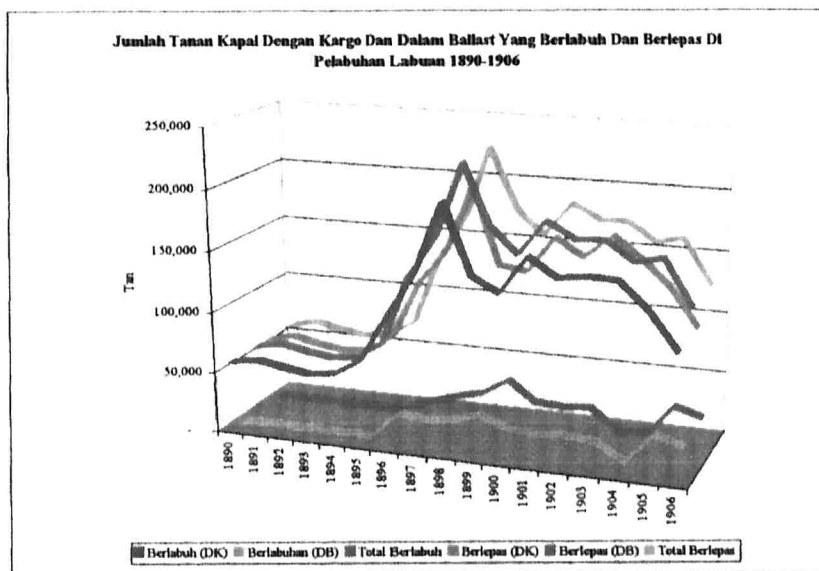
Tahun	Dengan Kargo						Dalam Ballast						Bertambah						Berlepas					
	Kapal			Tanan			Kapal			Tanan			Kapal			Tanan			Kapal			Tanan		
	%	Tan	%	%	Tan	%	%	Tan	%	%	Tan	%	%	Tan	%	%	Tan	%	%	Tan	%	%	Tan	%
1890	196	100.0%	57,856	100.0%	-	-	-	-	196	100.0%	57,856	100.0%	183	100.0%	56,884	100.0%	-	-	183	100.0%	56,884	100.0%	-	-
1891	185	100.0%	61,865	100.0%	-	-	-	-	185	100.0%	61,865	100.0%	185	100.0%	62,469	100.0%	-	-	185	100.0%	62,469	100.0%	-	-
1892	147	100.0%	57,897	100.0%	-	-	-	-	147	100.0%	57,897	100.0%	147	100.0%	57,897	100.0%	-	-	147	100.0%	57,897	100.0%	-	-
1893	144	100.0%	54,571	100.0%	-	-	-	-	144	100.0%	54,571	100.0%	144	100.0%	54,571	100.0%	-	-	144	100.0%	54,571	100.0%	-	-
1894	122	100.0%	57,366	100.0%	-	-	-	-	122	100.0%	57,366	100.0%	122	100.0%	57,105	100.0%	-	-	122	100.0%	57,105	100.0%	-	-
1895	136	99.3%	70,419	99.6%	-	-	-	-	137	100.0%	70,575	100.0%	137	99.3%	70,660	99.8%	-	-	138	100.0%	70,836	100.0%	-	-
1896	170	89.5%	107,242	83.2%	20	10.5%	21,831	16.8%	180	100.0%	128,873	100.0%	183	96.3%	119,047	92.4%	7	3.7%	190	100.0%	128,873	100.0%	-	-
1897	225	94.1%	144,314	88.5%	14	5.9%	18,061	11.6%	239	100.0%	162,975	100.0%	228	95.4%	146,001	89.6%	11	4.6%	239	100.0%	162,975	100.0%	-	-
1898	208	95.6%	202,107	90.2%	12	4.4%	22,022	9.8%	270	100.0%	224,129	100.0%	268	95.6%	202,488	90.2%	12	4.4%	270	100.0%	224,129	100.0%	-	-
1899	230	92.0%	146,782	83.6%	20	8.0%	28,470	16.2%	290	100.0%	175,252	100.0%	234	84.0%	138,398	76.4%	15	6.0%	290	100.0%	175,252	100.0%	-	-
1900	152	93.6%	135,209	87.6%	11	6.4%	18,363	12.5%	173	100.0%	154,572	100.0%	162	93.6%	136,209	87.5%	11	6.4%	173	100.0%	154,572	100.0%	-	-
1901	196	93.3%	165,592	90.6%	14	6.7%	17,222	9.4%	210	100.0%	182,814	100.0%	184	82.4%	164,796	90.1%	16	7.6%	210	100.0%	182,814	100.0%	-	-
1902	189	91.7%	150,877	88.5%	17	8.3%	19,538	11.5%	206	100.0%	170,413	100.0%	188	91.7%	150,877	88.5%	17	8.3%	206	100.0%	170,413	100.0%	-	-
1903	225	95.3%	183,789	90.0%	11	4.7%	17,078	10.0%	236	100.0%	170,847	100.0%	235	100%	170,080	100%	1	0.4%	236	100.0%	170,847	100.0%	-	-
1904	167	98.2%	152,550	87.9%	3	1.8%	3,322	2.1%	170	100.0%	155,872	100.0%	167	98.2%	152,550	87.9%	3	1.8%	170	100.0%	155,872	100.0%	-	-
1905	141	89.2%	132,360	82.4%	17	10.6%	28,336	17.6%	158	100.0%	160,666	100.0%	141	89.2%	132,360	82.4%	17	10.6%	157	100.0%	160,666	100.0%	-	-
1906	128	87.1%	102,929	82.6%	19	12.9%	21,891	17.4%	147	100.0%	124,520	100.0%	128	87.1%	102,929	82.6%	19	12.9%	147	100.0%	124,520	100.0%	-	-

Sumber: disalin dari LMBBS 1890-1906.

Nota:

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

Graf 4.6. Bilangan Dan Tanan Kapal Dengan Kargo Dan Dalam Ballast Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1890-1906



Sumber: disusun dari LMBBS 1890-1906.

Nota

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

1902 dan 1904. Satu perkara yang menarik apabila Manila sebagai satu destinasi kapal mula mengatasi Brunei dan Sarawak menjelang suku terakhir abad ke 19. Arah aliran yang sama ditunjukkan oleh Hindia Timur Belanda.

Sementara itu, peningkatan juga berlaku dalam jumlah kapal-kapal yang menjadikan Eropah sebagai destinasi mereka yang semakin konsisten terutama selepas pertengahan tahun 1890an. Arah aliran yang sama juga ditunjukkan bagi destinasi ke timur jauh yang meliputi Jepun, China dan Hong Kong dan Amerika Syarikat di bahagian barat. Labuan mula menjadi destinasi secara langsung dengan Afrika apabila terdapatnya kapal yang menuju ke Mesir pada tahun 1897.

Kebanyakan kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan terlibat dalam perdagangan di Borneo Utara. Kapal-kapal perdagangan antara Borneo Utara, Singapura dan Hong Kong menjadikan Labuan sebagai *port of call*.³⁵ Sebelum peralihan pentadbiran ke BNBC, Labuan merupakan pelabuhan perantaraan terpenting di wilayah tersebut. Produk tempatan dari semua jenis diimport dengan kapal-kapal kecil dari Kudat, Gaya, Sandakan, Teluk Darvel, Sulu dan Palawan. Pedagang-pedagang ini akan menunggu kapal-kapal wap yang berulang-alik dari Negeri-negeri Selat ke Labuan untuk urusan perdagangan. Walau bagaimanapun, pembukaan pelabuhan-pelabuhan di kawasan tersebut menyebabkan berlaku hubungan secara langsung antara mereka dengan Singapura. Dalam tahun 1892 terdapat enam kapal wap yang menjalankan kegiatan bagi arang batu, bahan makanan atau kargo dan produk tempatan dari pelabuhan-pelabuhan di kawasan utara yang sebelumnya menjalankan kegiatan di koloni bagi tujuan import dan

eksport terus ke Singapura tanpa singgah di Labuan.³⁶ Di samping itu, wabak penyakit seperti campak dan selsema yang menyerang Labuan secara serius turut mempengaruhi jumlah kapal-kapal yang singgah dalam tahun 1894.³⁷

Dalam tahun 1896, jumlah kapal yang menggunakan Pelabuhan Labuan bertambah berikutan berlakunya peningkatan dalam pengeluaran arang batu. Perkhidmatan pengangkutan penumpang juga turut berjalan seperti biasa antara Singapura dan Labuan yang menuju ke pelabuhan-pelabuhan Borneo Utara serta dua ke Celebes dan Sulu dan satu ke Brunei.³⁸ Dalam tahun 1897 bilangan kapal wap yang singgah di Pelabuhan Labuan meningkat tetapi pengeluaran arang batu dari lombong yang diusahakan oleh Central Borneo Co. menurun sedikit.³⁹

Kapal-kapal yang singgah di Labuan dalam tempoh ini berdaftar di 15 buah negara. 11 daripada 15 buah negara tersebut merupakan negara-negara Eropah iaitu British, Jerman, Austria, Belanda, Norway, Perancis, Belgium, Denmark, Hungary, Sepanyol dan Sweden. (Sila rujuk lampiran jadual 4.5) Sementara itu, bakinya pula ialah Borneo Utara, Brunei, Sarawak dan Amerika Syarikat. British terus menguasai bilangan kapal mengikut bangsa yang singgah di Pelabuhan Labuan. Peningkatan yang besar berlaku dalam kapal-kapal yang berdaftar di Borneo Utara bermula pada tahun 1889. Selain dari British, kapal-kapal yang berdaftar di Jerman turut menguasai bilangan kapal mengikut bangsa dari Eropah yang singgah di Labuan secara konsisten terutama selepas suku terakhir abad ke 19.

Jadual 4.7. Jumlah Anak Kapal Yang Berlabuh Dan Berlepas di Pelabuhan Labuan, 1890-1906

Tahun	Berlabuh			(-+)			Berlepas			(-+)		
	Kapal (DK)	%	Jumlah	Kapal (DB)	%	Jumlah	Kapal (DK)	%	Jumlah	Kapal (DB)	%	Jumlah
1890	7,765	100.0%	7,765	-	-	-	7,700	100.0%	7,700	-	-	7,700
1891	8,421	100.0%	8,421	-	-	-	8,441	100.0%	8,441	-	-	8,441
1892	6,747	100.0%	6,747	-	-	-	6,765	100.0%	6,765	-	-	6,765
1893	5,442	100.0%	5,442	-	-	-	5,442	100.0%	5,442	-	-	5,442
1894	5,931	100.0%	5,931	-	-	-	5,849	100.0%	5,849	-	-	5,849
1895	6,160	98.9%	6,160	9	0.1%	6,169	6,214	98.9%	6,214	9	0.1%	6,223
1896	7,668	92.1%	7,668	658	7.9%	8,356	8,149	87.5%	8,149	207	2.5%	8,356
1897	9,212	94.4%	9,212	543	5.6%	9,755	9,285	85.5%	9,285	438	4.5%	9,731
1898	10,729	95.9%	10,729	460	4.1%	11,189	10,741	96.0%	10,741	450	4.0%	11,191
1899	9,313	81.8%	9,313	829	8.2%	10,142	9,417	93.9%	9,417	611	6.1%	10,028
1900	7,111	65.1%	7,111	368	4.8%	7,480	7,228	95.2%	7,228	368	4.8%	7,596
1901	9,328	94.1%	9,328	564	5.9%	9,892	9,115	93.8%	9,115	603	6.2%	9,718
1902	10,488	96.7%	10,488	358	3.3%	10,846	10,787	98.6%	10,787	48	0.4%	10,835
1903	8,121	96.0%	8,121	82	1.0%	8,203	8,121	98.0%	8,121	82	1.0%	8,203
1904	7,198	92.7%	7,198	563	7.3%	7,761	7,188	92.8%	7,188	556	7.2%	7,754
1905	6,769	82.6%	6,769	538	7.4%	7,307	6,769	92.6%	6,769	538	7.4%	7,307

Sumber: disusun dari LMBGS 1890-1906

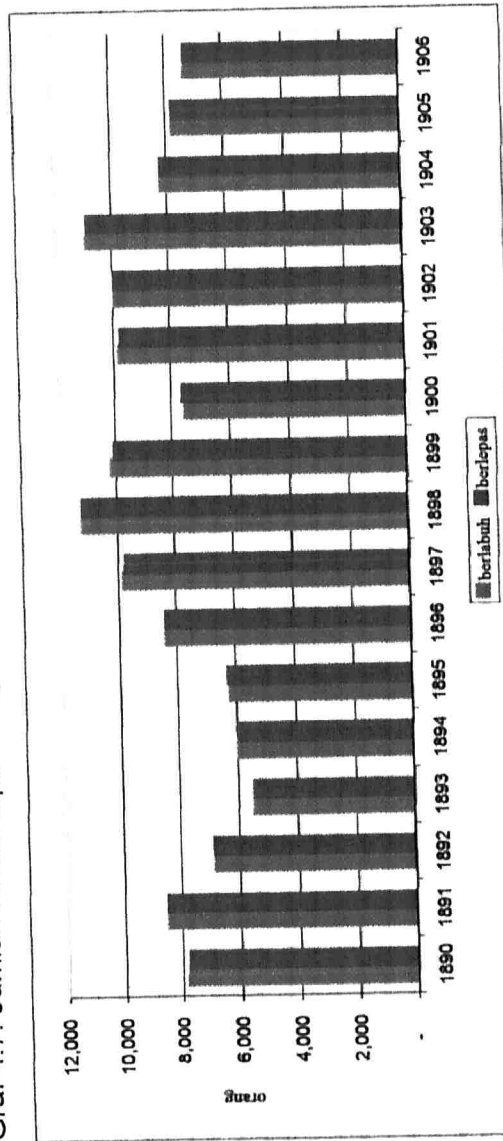
Nota:

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

2. (DK); dengan kargo

3. (DB); dalam ballast

Graf 4.7. Jumlah Anak Kapal Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1890-1906



Sumber: disusun dari LMBBS 1890-1906

Nota:

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

Jadual 4.7 menunjukkan berlaku peningkatan yang menggalakkan dalam jumlah anak kapal yang memasuki Labuan dalam tempoh 16 tahun yang menunjukkan arah aliran yang sama yang bermula pada tahun 1889. Penyusutan ketara berlaku dalam tahun 1893, 1894 dan 1895 disebabkan oleh masalah penyakit deman campak dan selesema yang menyerang Labuan seperti yang dinyatakan sebelum ini. Secara umumnya kejatuhan dan peningkatan jumlah anak kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan bergantung kepada bilangan kapal yang keluar-masuk. Bilangan anak kapal yang mengatasi jumlah populasi ini menerangkan tentang penggunaan bahan makanan dan minuman domestik yang tinggi di Labuan.

4.4 Infrastruktur

Setelah pentadbiran Labuan diserapkan ke dalam pentadbiran BNBC, sempadan pelabuhan diubah sekali lagi. Melalui peruntukan Ordinan No VII 1890, Pelabuhan Labuan dan Tanjung Kubong diisytiharkan sebagai pelabuhan. Sempadan Pelabuhan Labuan ditetapkan di bahagian timur melalui Tanjung Batu hingga ke buyo di Columbine Shoal. Dari sini ia menganjur ke barat laut di Pulau Kulin Papan. Dari bahagian selatan di Kulin Papan hingga ke bahagian paling utara di Pulau Enoe ke Tanjung Ranza dengan garisan lurus melalui kawasan tengah Pulau Musa Belulang (Button Islet). Di bahagian barat dan utara meliputi kawasan sepanjang garis pantai sehingga ke Tanjung Batu. Kawasan kapal berlabuh di Tanjung Kubong dianggap sebagai pelabuhan.⁴⁰ Kawasan Bandar

Victoria pula meliputi bahagian selatan dan barat Victoria Harbour; di bahagian utara Victoria Harbour, Sungai Saguking dan garisan lurus dari timur menghadap Sungai Saguking menghala ke North Road dan bahagian timur sebelah North Road.⁴¹ Dalam tahun 1903, sempadan Pelabuhan Labuan sekali lagi dibuat yang meliputi dari buyo Columbine Shoal hingga ke timur laut Pulau Papan bagi sebelah timur. Manakala di bahagian selatan dari kawasan paling utara Pulau Ino menuju ke Hamilton Point dengan garisan lurus merentas bahagian tengah Pulau Musa Belulang. Di barat dan utara pula bermula dari garis pantai hingga ke Columbine Shoal.⁴²

Di bawah pentadbiran William Cowie pada awal 1890an BNBC mengalami pembangunan yang menggalakkan dengan beberapa projek yang menguntungkan seperti peningkatan komunikasi antara Sandakan dan Labuan dengan dua buah pusat operasi yang utama. Kerja-kerja pemasangan telegraf dari Labuan ke Sandakan telah disiapkan pada tahun 1897. Pada masa itu Sandakan menjadi ibu negeri Borneo Utara. Selain itu, peningkatan lalu lintas menyebabkan kerja-kerja pembaikan perlu dijalankan dari Pelabuhan Labuan ke Coal Point. Pihak Central Borneo Company, Ltd. telah menampung sebahagian daripada kerja-kerja membaiki jalanraya dari Pelabuhan Labuan ke Coal Point. Kerja-kerja pembaikan sejauh lapan batu tersebut berjalan hingga ke tahun 1891.⁴³ Pihak Central Borneo Co. Ltd. menampung separuh daripada kos penaikan taraf jalan dan penyeliaan terhadap banduan yang menjalankan kerja-kerja tersebut. Pembaikan jalan di North Road perlahan disebabkan banduan-banduan juga

terlibat dalam menjalankan kerja-kerja lain. Selain dari itu masalah juga timbul untuk mendapatkan bekalan batu yang bermutu dalam usaha pembaikan jalanraya.⁴⁴

Selain dari itu, pihak Central Co. Ltd. juga turut memulakan pembinaan landasan keretapi kecil dalam tahun 1891 dari Pelabuhan Labuan yang menghala ke bahagian utara di Coal Point dan telaga minyak dengan jarak kira-kira 8 batu. Jarak sepanjang 3 batu telah berjaya disiapkan dalam tahun tersebut.⁴⁵ Dalam tahun 1892 landasan keretapi sepanjang 8 ½ batu yang menghubungkan lombong arang batu dengan Victoria siap dibina. Landasan ini dibuka pada bulan Oktober 1893 yang boleh mengurangkan kos penghantaran arang batu ke pelabuhan dan boleh mempengaruhi harga arang batu. Sebelum pembinaan landasan keretapi, arang batu dihantar dengan jalan laut dari Coal Point yang mengambil masa yang lebih lama dan mahal serta boleh merosakkan kualiti arang batu dalam kes-kes tertentu.⁴⁶

Pertengahan 1890an, sebuah rumah api di bina di Pulau Papan tetapi lampu yang digunakan tidak begitu berkesan dan penggunaannya tidak diberitahu kepada umum.⁴⁷ Bagi mempertingkatkan keupayaannya pada tahun 1902, sebuah lampu *dioptrie* baru untuk rumah api di Pulau Papan dipasang bagi menggantikan penggunaan cahaya berwarna merah kepada putih dengan jarak kenampakan sejauh 8 batu.⁴⁸ Sementara itu, laporan daripada kapal-kapal wap yang singgah di Pelabuhan Labuan menyatakan tidak pernah melihat isyarat cahaya dari *Rajah's Light* (Brooketon) yang dibina di atas bukit di pintu masuk bahagian barat ke

Teluk Brunei. Panduan api di Teluk Brunei sangat berguna terutama kepada nakhoda-nakhoda kapal pesisir yang menjalankan perdagangan antara Labuan dan Singapura. Dalam keadaan cuaca yang buruk, panduan tersebut hanya kelihatan apabila kapal-kapal sudah hampir dengan daratan. Justeru itu, nakhoda-nakhoda kapal tidak bergantung kepada *Rajah's Light* dan tidak mempercayai sepenuhnya kepada panduan api tersebut.⁴⁹

Menjelang abad ke 20, pegawai-pegawai tadbir di Labuan mula memberi perhatian yang serius mengenai kemudahan infrastruktur alat panduan pelayaran terutama rumah api sebagai panduan untuk memasuki Pelabuhan Labuan. Rumah api sangat diperlukan di Pulau Kuraman kerana ia dianggap kawasan yang paling bahaya kepada kapal-kapal untuk memasuki Labuan disebabkan oleh halangan terumbu karang dan benting pasir di bahagian utara dan barat pintu masuk keTeluk Brunei.⁵⁰

Labuan tidak mampu bersaing dan dapat berkembang sebagai sebuah pelabuhan yang baik disebabkan kekurangan infrastruktur penting bagi sesebuah pelabuhan seperti rumah api yang sempurna. Masalah ini merugikan Labuan dalam jangka panjang disebabkan kapal-kapal perdagangan tidak mahu menanggung sebarang risiko seperti kemalangan dan kelewatan ketika singgah di pelabuhan ini. Menurut Borneo Co. Ltd,

“The difficult approach of Labuan and the danger of entering this harbour by night seriously hinder the trade of this colony, and masters of ships complains that, although they get their coals cheaper at Labuan than elsewhere, the delays and anxiety in making a port without lights or landmarks counterbalance any advantage gained, so that it pays them

better to go to Singapore – although this latter place is usually overcrowded with shipping.”⁵¹

Dalam tahun 1900, Borneo Company Limited yang disokong oleh BNBC mencadangkan supaya Singapura menampung kos pembinaan dua buah rumah api di Pelabuhan Labuan memandangkan selepas di tolak hasil dius pelabuhan di Singapura dengan perbelanjaan masih terdapat lebihan yang agak besar. Cadangan ini dibuat berdasarkan kepada kejayaan perkongsian keuntungan dius pelabuhan oleh *French Concessionaries* di Empayar Turki. Walau bagaimanapun, Singapura bercadang untuk membina sebuah rumah api baru dan lebih baik di Fort Canning dan kemungkinan membina rumah api kelas pertama di Pulau Aur dengan lebihan tersebut yang lebih menguntungkan koloni tersebut berbanding pelaburan di Pelabuhan Labuan.⁵²

Walaupun pegawai-pegawai tadbir kolonial di Singapura mengakui Pelabuhan Labuan bukan merupakan pesaing kepada Pelabuhan Singapura dalam tempoh tersebut tetapi kebimbangan mereka jelas terbayang mengenai kemungkinan Labuan mengambil alih peranan Singapura terutama dalam perkhidmatan *bunkering* sekiranya rumah api yang lengkap dan sempurna didirikan di pelabuhan tersebut,

“...why the light dues of this colony should go to build a property for a rival port intended to make that port a formidable....”⁵³

Selepas membuat beberapa pertimbangan mengenai pelbagai skim untuk panduan api di Pelabuhan Labuan, skim Kepten E.J.W Slade yang dikemukakan

pada Mac, 1899 telah dipilih. Skim ini mencadangkan pembinaan rumah api yang terbaik dan paling ekonomi dengan pembinaan sebuah rumah api di Pulau Kuraman dan sebuah *lightship* di Abana Shoal. Tapak rumah api yang dibina di Kuraman tidak kurang daripada 130 kaki dari paras laut dengan ketinggian rumah api 100 kaki. Gabungan ini akan membolehkan pancaran api dapat dilihat dari pelbagai arah. Cadangan juga dibuat untuk memasang api di Pelong Rocks.⁵⁴

Pihak pentadbiran menyedari bahawa pembinaan rumah api di Pulau Kuraman merupakan satu agenda penting dalam pembangunan Pelabuhan Labuan yang akan memberi pulangan yang menguntungkan kepada perdagangan dan mempertingkatkan kemakmuran pulau tersebut. Kekurangan alat pandu arah dan bahaya yang wujud untuk masuk ke pelabuhan hanya akan memperlahankan pembangunan koloni,

“The erection of a lighthouse on Kuraman Island is of most pressing importance to the trade of Labuan. If Owing to the want of lights, accidents occur to vessels proceeding there to coal – of which there will soon be a greatly increased number – restrictions are not unlikely to be placed by underwriters and owners on its use as a coaling station, which would most seriously postpone the proper development of the colony.”⁵⁵

Pihak swasta bertanggungjawab dalam membiayai kemudahan infrastruktur. Umpamanya pembinaan dermaga oleh Labuan Coalfields Co. pada awal abad ke 20 telah membawa keuntungan besar dalam sektor perkapalan. Paip turut disambungkan ke pier batu dari tangki air yang besar. Namun begitu tangki air tidak mempunyai bekalan yang mencukupi untuk dibekalkan kepada kapal-kapal yang besar. Pier tersebut dibuka untuk kegiatan *coaling* bagi kapal-kapal

wap laut dalam. Kapal pertama yang menggunakan perkhidmatannya ialah *Abergeldie* seberat 2,438 tan milik British.⁵⁶

4.5 Kewangan

4.5.1 Pendapatan

Berdasarkan jadual 4.8, dalam tempoh 16 tahun Labuan mengalami peningkatan pendapatan sebanyak dua kali ganda dengan nilai tertinggi dicatat pada tahun 1903 (\$56,260.66). Peningkatan ini selaras dengan perkembangan yang berlaku dalam perdagangan Labuan. Peningkatan yang lebih baik dari segi pendapatan juga disumbangkan dengan pengenalan lebih banyak duti-duti baru tetapi dibantah oleh pedagang-pedagang Labuan.

Walaupun Labuan merupakan sebuah pelabuhan bebas tetapi pihak BNBC telah mengenakan duti kepada beberapa barangan dagangan yang diimport dan dieksport dari Labuan bagi meningkatkan pendapatan koloni. Keadaan ini telah menimbulkan kemarahan di kalangan pedagang-pedagang yang menjalankan kegiatan mereka di Labuan. Umpamanya, pihak kastam mempunyai hak sepenuhnya untuk mengutip semua duti import dan eksport. Duti eksport dikenakan bagi eksport rotan, gutta percha, lilin lebah, sarang burung, kayu balak dan semua hasil hutan serta hasil laut dari pantai timur dan pantai barat Borneo. Duti import dikenakan bagi tembakau, minuman keras, garam dan mancis dari pantai barat Borneo. Manakala, duti import dikenakan bagi import garam,

Jadual 4.8. Pendapatan Labuan 1890-1906 (\$)

Tahun	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
KELAS I										
1. Duit (duit) Pelembutan, Demaga dan Air (light)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Duit Pelembutan	-	442.01	1,002.13	864.07	977.53	1,201.34	1,717.86	1,870.30	2,551.28	1,897.48
3. Lesen, Ekspis dan Pendapatan Dalam Yag Tidak Dibayar/Hasil	1,118.62	1,644.47	1,813.78	3,120.84	2,537.45	2,459.87	2,505.89	-	2,087.00	2,393.85
4. Denda dan "forfeitures"	14,824.44	25,053.50	28,804.48	27,333.50	23,448.58	28,183.28	36,873.89	33,305.45	33,803.93	33,318.24
5. Lesen, daf dan lain-lain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KELAS II										
1. Yuran Mahkamah atau pejabat, berlesen perkhidmatan khas dan "reimbursements" In a	813.84	3,558.32	2,380.81	410.87	845.81	2,744.41	2,542.12	10,424.73	3,428.04	5,208.61
2. Pasa dan "fees"	1,009.22	3,819.69	1,174.88	1,852.59	4,488.42	8,199.45	8,824.01	7,059.86	5,715.07	3,895.85
KELAS III										
1. Perlesenan Hartanah Kerajaan	84.82	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Perlesenan Hartanah Kerajaan	355.81	1,571.53	2,832.89	3,147.70	3,880.88	4,178.81	4,550.18	-	4,487.89	5,022.62
3. Perlesenan Hartanah Kerajaan	120.00	458.97	172.88	180.84	731.22	485.21	395.00	882.81	728.68	485.00
KELAS IV										
1. Perlesenan Hartanah Kerajaan	3,000.00	5,178.95	2,827.13	3,213.02	22.84	3.50	-	2.00	4.87	9.20
KELAS V										
1. Perlesenan Hartanah Kerajaan	1,330.00	1,572.45	1,478.70	-	-	604.10	-	2,247.24	153.00	483.00
2. Perlesenan Hartanah Kerajaan	22,667.85	43,082.78	40,287.15	38,734.85	38,862.82	47,807.78	55,008.13	65,702.51	52,834.88	52,781.65
Jumlah Besar										
	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906			
KELAS I										
1. Duit (duit) Pelembutan, Demaga dan Air (light)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Duit Pelembutan	2,043.61	2,882.52	3,553.85	3,931.63	2,814.83	3,731.80	2,823.11	-	-	-
3. Lesen, Ekspis dan Pendapatan Dalam Yag Tidak Dibayar/Hasil	2,212.84	2,884.50	2,488.81	2,823.78	3,481.72	4,482.33	802.38	-	-	-
4. Denda dan "forfeitures"	34,110.80	27,138.70	38,433.42	35,781.60	37,286.45	33,777.25	37,881.80	-	-	-
5. Lesen, daf dan lain-lain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KELAS II										
1. Yuran Mahkamah atau pejabat, berlesen perkhidmatan khas dan "reimbursements" In a	4,887.87	2,581.33	3,028.73	1,887.08	2,034.83	1,415.84	3,418.17	-	-	-
2. Pasa dan "fees"	5,413.70	4,338.32	2,384.78	5,888.89	4,311.99	488.73	3,445.17	-	-	-
KELAS III										
1. Perlesenan Hartanah Kerajaan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Perlesenan Hartanah Kerajaan	5,870.88	5,472.59	3,300.80	3,368.92	2,210.90	2,818.18	2,887.19	-	-	-
3. Perlesenan Hartanah Kerajaan	428.04	584.88	708.38	840.72	2,830.50	89.45	55.88	-	-	-
KELAS IV										
1. Perlesenan Hartanah Kerajaan	7.10	6.81	-	-	-	-	1,522.12	-	-	-
KELAS V										
1. Perlesenan Hartanah Kerajaan	405.00	558.00	4,174.85	1,570.00	220.00	244.00	-	-	-	-
2. Perlesenan Hartanah Kerajaan	55,548.95	48,347.45	58,104.32	56,280.88	54,884.22	47,055.38	53,307.82	-	-	-
Jumlah Besar										

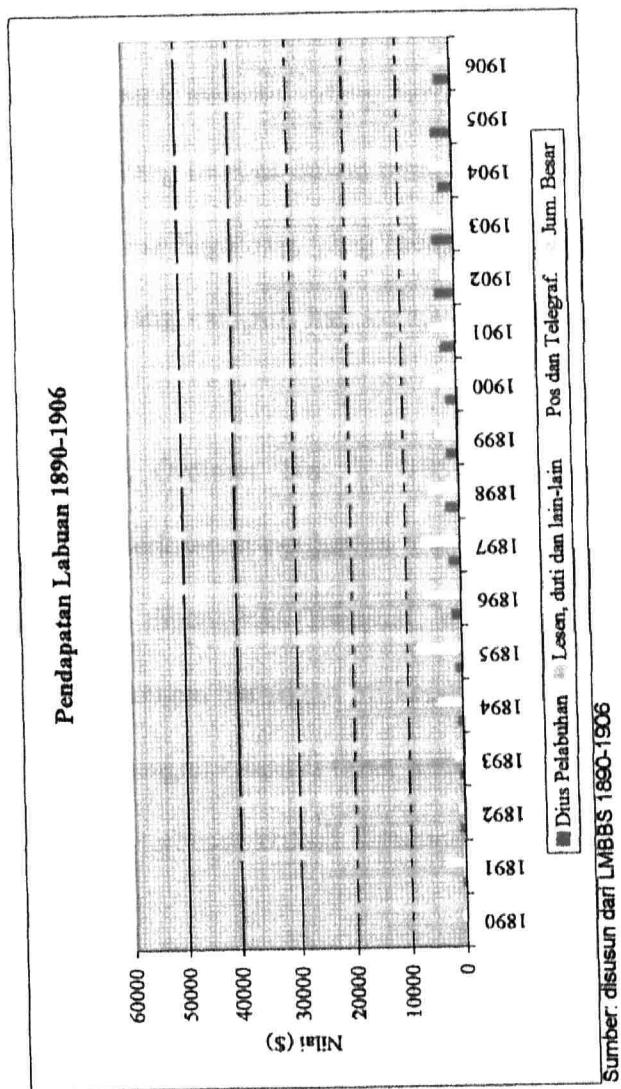
Sumber: data dari LMBSS 1890-1906

Sambungan

Pendapatan Labuan 1890-1906 (%)		1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Tahun																		
KELAS I																		
1. Dua (dua) Pelembuan, Demaga dan Asl (dgt)			1.0%	2.5%	1.7%	2.8%	2.5%	3.1%	3.5%	4.8%	3.8%	3.7%	5.7%	6.4%	7.0%	4.8%	7.9%	5.8%
2. Dua Pelembuan			3.8%	3.8%	7.8%	8.8%	5.1%	4.8%		3.9%	4.8%	4.0%	8.4%	4.4%	5.2%	8.3%	8.5%	1.7%
3. Denda, Basis dan Pendapatan Dalam Yang Tidak Dibayar		4.8%																
a. Denda dan "Fortelure"		64.8%	58.1%	89.8%	89.8%	83.4%	84.8%	89.7%	89.8%	83.8%	83.1%	81.4%	84.8%	84.8%	83.8%	87.8%	71.8%	71.2%
b. Lesen, ad dan lain-lain																		
KELAS II																		
3. Yugo Makamah atau pelabai, bayaran perkhidmatan khas dan "reimbursaments in aid"		4.0%	8.3%	5.9%	1.0%	2.4%	5.7%	4.8%	18.7%	8.5%	9.8%	8.8%	5.8%	8.4%	3.3%	3.7%	3.0%	8.4%
KELAS III																		
4. Pua dan Teigrat		4.4%	8.4%	2.9%	4.2%	12.1%	17.1%	12.0%	12.7%	10.8%	7.5%	9.7%	8.4%	4.3%	10.8%	7.8%	1.0%	8.8%
KELAS IV																		
5. Perkhidmatan Kematian		0.4%																0.2%
6. Perkhidmatan Kematian		1.8%	3.8%	7.0%	7.6%	10.4%	8.7%	8.3%		8.5%	9.5%	10.7%	11.8%	8.8%	8.0%	4.0%	8.0%	8.8%
7. Kematian, Kematian Kematian		0.8%	1.1%	0.4%	0.6%	2.0%	1.0%	0.7%	1.2%	1.4%	0.8%	0.8%	1.3%	1.3%	1.7%	5.3%	0.2%	0.1%
KELAS V																		
8. Perkhidmatan		13.3%	12.0%	7.0%	8.1%	0.1%	0.01%		0.004%	0.01%	0.02%	0.01%	0.01%					2.8%
9. Perkhidmatan																		
10. Perkhidmatan		5.8%	3.8%	3.7%			1.1%		4.0%	0.3%	0.9%	0.7%	1.2%	7.4%	2.8%	0.4%	0.5%	
Jumlah Besar		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Pendapatan Labuan 1890-1906 (%)		1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Tahun																		
KELAS I																		
1. Dua (dua) Pelembuan, Demaga dan Asl (dgt)		72.4%	72.4%	8.4%	8.4%	8.4%	13.4%	28.4%	-13.7%	8.8%	-2.2%	2.1%	-14.5%	28.8%	0.3%	1.5%	-3.0%	-0.8%
2. Dua Pelembuan		288.1%	288.1%	-25.1%	-25.1%	118.0%	208.4%	-7.4%	310.1%	-87.1%	51.8%	-4.8%	-47.7%	18.8%	-28.4%	8.0%	-30.4%	-141.3%
3. Denda, Basis dan Pendapatan Dalam Yang Tidak Dibayar		280.8%	280.8%	-87.8%	-87.8%	171.7%	82.8%	-19.2%	8.8%	-18.1%	-50.8%	38.8%	-18.8%	-45.0%	148.8%	-28.8%	-88.7%	804.8%
a. Denda dan "Fortelure"		248.8%	248.8%	48.2%	10.1%	34.8%	1.1%	8.5%	-88.0%	882.5%	8.5%	18.0%	-5.2%	-33.8%	7.3%	18.8%	-43.3%	7.8%
b. Lesen, ad dan lain-lain																		
KELAS II																		
3. Yugo Makamah atau pelabai, bayaran perkhidmatan khas dan "reimbursaments in aid"																		
KELAS III																		
4. Pua dan Teigrat																		
KELAS IV																		
5. Perkhidmatan Kematian																		
6. Perkhidmatan Kematian																		
7. Kematian, Kematian Kematian																		
KELAS V																		
8. Perkhidmatan																		
9. Perkhidmatan																		
10. Perkhidmatan																		
Jumlah Besar		55.8%	55.8%	-38.2%	-25.4%	-48.3%	2142.0%			-43.0%	211.8%	-18.3%	37.0%	839.4%	-42.4%	-38.0%	10.8%	523.8%
Sumber: menurut dari UMBS 1890-1906		80.8%	80.8%	-8.5%	-1.4%	-7.0%	28.8%	14.8%	1.3%	-5.0%	-0.3%	5.3%	-18.8%	21.1%	0.3%	-2.3%	-14.4%	13.3%

Graf 4.8. Pendapatan Labuan 1890-1906 (\$)



minuman keras, tembakau, mancis, besi, tembaga dan pakaian dari pantai timur Borneo.⁵⁷

Pihak pentadbiran BNBC juga turut mewajibkan setiap pengusaha yang terlibat dalam pembuatan belacan mendapatkan lesen terlebih dahulu. Lesen yang dikeluarkan turut meliputi hak untuk merawa udang baring. Peraturan yang sama juga dikenakan kepada individu yang terlibat dalam pemungutan sarang burung di Teluk Darvel, Gua Madai dan Gua Segalong yang menjalankan perdagangan di Labuan juga memerlukan lesen yang meliputi hak kerajaan ke atas sarang burung sebanyak 10%.⁵⁸

Pada bulan Ogos 1890, Ordinan No. 1., 1851 diterima pakai yang berkaitan dengan peraturan dan perlesenan penjualan bhang atau ganja di Labuan. Tidak ada seseorang pun yang dibenarkan menjual, menjalankan barter atau peruncitan di Labuan berkaitan dengan barangan ini kecuali dengan mendapatkan lesen dari Gabenor untuk dijual dengan kuantiti tidak melebihi seberat 10 paun 16 aun (*avoirdupois*).⁵⁹ Pendapatan terbesar koloni dipunggut dari hasil duti eksais spirits, candu dan tembakau.⁶⁰

Di bawah Ordinan Pelabuhan dan Pangkalan No VII 1890, dius pelabuhan pada kadar 2 sen se tan perlu dibayar pada atau selepas 31 Oct. 1900 oleh kapal-kapal yang melebihi 10 tan berdaftar dengan 1 sen se tan dikenakan bagi perkhidmatan pemaliman.⁶¹ Walau bagaimanapun, bayaran ini mula dikenakan pada 31 Julai, 1891 tetapi dengan kadar yang lebih rendah iaitu 1 sen se tan bagi setiap kapal yang melebihi 10 tan berdaftar yang menggunakan Pelabuhan

Labuan. Kapal-kapal pesisir dan kapal-kapal perdagangan tempatan dikenakan bayaran separuh daripada kos tersebut bagi setiap tan. Kapal-kapal pesisir dan kapal-kapal perdagangan tempatan dibenarkan membuat bayaran pendahuluan dius pelabuhan sebanyak suku bayaran dengan mengemukakan sijil yang disahkan oleh Pengerusi Pegawai Daerah yang memperakui bahawa kapal tersebut berada dalam kelas berkenaan tetapi boleh dibatalkan oleh pegawai-pegawai bertugas sekiranya didapati kapal tersebut melanggar syarat-syarat yang dinyatakan.⁶²

Pertengahan tahun 1890an, berlaku peningkatan dalam cukai tanah (*quit rents*) yang berkait dengan pemberian geran tanah kepada New Central Borneo Company dengan keluasan 10 batu persegi. Peningkatan juga disebabkan pembayaran untuk *Ussher Market* dengan peningkatan besar sebanyak \$3,990 bagi penyewaan candu dan *farms* yang menunjukkan kemajuan. Manakala peningkatan dalam pos disebabkan oleh permintaan di kalangan pemungut setem.⁶³ Dalam tahun 1895 juga seluas 196 ekar tanah dijual bagi tujuan pembangunan pertanian berbanding dengan tahun 1894 di mana tidak terdapat satupun tanah milik kerajaan yang dijual.⁶⁴ BNBC mengenakan tarif spirit di Labuan lebih tinggi berbanding dengan Borneo Utara atau Sarawak dengan duti yang tinggi dikenakan ke atas wine.⁶⁵ Perdagangan minuman keras dan tembakau yang dimonopoli oleh kerajaan telah dibuka kepada pedagang-pedagang.

Melalui undang-undang baru, perdagangan terbuka dijalankan dengan duti import dikenakan ke atas spirit dan tembakau pada tahun 1897. Duti tembakau

dipunggut oleh kerajaan dan duti spirit dipajakkan. Sesiapa sahaja boleh mengimport dan menjual spirit atau tembakau yang sebelum ini hanya dibenarkan oleh seorang individu sahaja.⁶⁶ Candu dan spirit dikenakan bayaran penyewaan tahunan. Manakala tembakau dikenakan duti yang dipunggut oleh kerajaan. Hampir keseluruhan kuantiti tembakau diimport dari Jawa, Borneo dan Eropah.⁶⁷

Dalam tahun 1902, berlaku peningkatan yang besar dalam hasil perlesenan. Kenaikan penyewaan dalam *farms* candu, spirit, pajak gadai dan tembakau merupakan penyumbang utama kepada peningkatan tersebut. Manakala kenaikan yang berlaku dalam faedah dan komisen disebabkan oleh penjualan draf secara meluas di Singapura dan Hong Kong serta pembayaran balik terhadap dua kotak candu yang dikreditkan dalam vot tersebut. Sementara itu, kejatuhan kadar penyewaan yang tidak melibat tanah disebabkan oleh penurunan sewa di Pasaran Awam. Penurunan ini juga turut dipengaruhi oleh kejatuhan dalam pengeluaran arang batu disebabkan syarikat yang terlibat dalam perusahaan ini berada dalam proses penyusunan semula syarikat.⁶⁸ Secara keseluruhannya, peningkatan pendapatan berlaku pada tahun 1902 disebabkan kenaikan dalam penyewaan *farms* dan semakin terhadap beberapa kadar bayaran, duti dan yuran yang tidak dinaikkan beberapa tahun sebelum ini berikutan dengan kejatuhan nilai dollar. Peningkatan ini juga dipengaruhi oleh sentimen perdagangan yang memberangsangkan di Labuan.⁶⁹

Dalam tahun yang sama penduduk Labuan telah menghantar memo kepada Setiausaha Negeri Koloni mendesak supaya penyusunan semula

pentadbiran koloni dilakukan terutama berkaitan dengan pengasimilasian terhadap Polisi Fiskal berkaitan dengan komoditi candu, tembakau dan alkohol (spirit) yang perlu diberi perlindungan oleh syarikat tersebut. Komoditi ini memainkan peranan penting dalam sumber pendapatan Labuan bagi memastikan pentadbiran dapat dijalankan dengan sempurna.⁷⁰

4.5.2 Perbelanjaan

Berdasarkan jadual 4.9 perbelanjaan pelabuhan Labuan meningkat sebanyak 10 kali ganda dalam tempoh 16 tahun dengan nilai tertinggi dicatatkan pada tahun 1902 iaitu sebanyak \$3,973.82. Perbelanjaan pelabuhan mengambil 0.4% hingga 5.9% daripada nilai keseluruhan perbelanjaan Labuan dalam tempoh ini.

Sepanjang tempoh ini juga menyaksikan kerajaan membuat pelaburan perbelanjaan pembangunan dalam tahun-tahun tertentu dengan membeli bot-bot untuk kegunaan kakitangan pelabuhan dan menyediakan boya di kawasan pelabuhan. Nilai tertinggi dalam perbelanjaan pembangunan dicatat dalam tahun 1902 iaitu \$2,061.04 atau 51.9% daripada jumlah keseluruhan perbelanjaan pelabuhan. Dalam jangka masa ini kerajaan masih lagi menyerahkan urusan pembangunan infrastruktur pelabuhan kepada pihak swasta.

Pihak kerajaan BNBC tidak begitu memberi penekanan terhadap peruntukan perbelanjaan pembangunan sebaliknya belajawan lebih tertumpu

Jadual 4.9: Perbelanjaan Pelabuan Labuan 1890-1906 (\$)

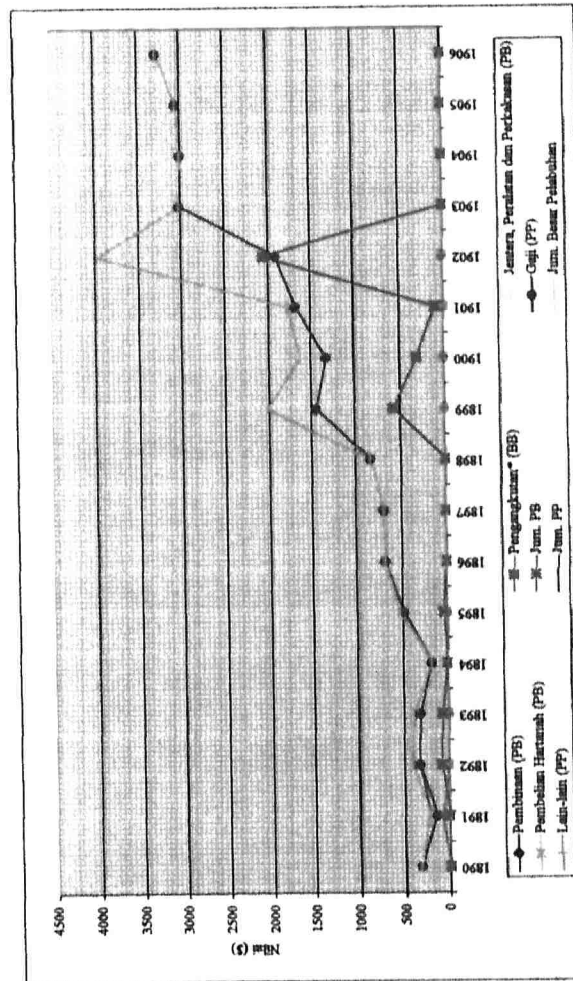
Perbelanjaan											
Tahun	1890	%	1891	%	1892	%	1893	%	1894	%	1895
Pembinaan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pengangkutan*	-	-	-	-	80.00	100.0%	75.00	100.0%	-	-	48.00
Jenara, Perlatan dan Perakasan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pembelian Hartanah	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah	-	-	-	-	80.00	100.0%	75.00	100.0%	-	-	48.00
1896											
Pembinaan	1890	%	1891	%	1892	%	1893	%	1894	%	1895
Gai	325.01	100.0%	150.00	84.6%	333.11	100.0%	323.90	100.0%	186.18	100.0%	481.10
Lain-lain	-	-	82.28	35.4%	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah	325.01	100.0%	232.28	100.0%	333.11	100.0%	323.90	100.0%	186.18	100.0%	481.10
Jumlah BESAR	325.01	100.0%	232.28	100.0%	413.11	100.0%	398.90	100.0%	186.18	100.0%	537.10
1896											
Pembinaan	1899	%	1900	%	1901	%	1902	%	1903	%	1904
Pengangkutan*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenara, Perlatan dan Perakasan	548.41	100.0%	313.28	100.0%	100.00	100.0%	2,081.04	100.0%	-	-	-
Pembelian Hartanah	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah	548.41	100.0%	313.28	100.0%	100.00	100.0%	2,081.04	100.0%	-	-	-
Hekman	112	-	110	-	112	-	113	-	-	-	-
1905											
Pembinaan	1899	%	1900	%	1901	%	1902	%	1903	%	1904
Gai	1,438.24	100.0%	1,318.51	100.0%	1,850.39	100.0%	1,812.78	100.0%	3,024.40	100.0%	3,008.27
Lain-lain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah	1,438.24	100.0%	1,318.51	100.0%	1,850.39	100.0%	1,812.78	100.0%	3,024.40	100.0%	3,008.27
Jumlah BESAR	2,022.65	100.0%	1,631.80	100.0%	1,790.39	100.0%	3,873.82	100.0%	3,024.40	100.0%	3,008.27

Sumber: data dari LMBSS 1890-1906

Note:

1. Tidak termasuk kerja-kerja sub-induk.
2. Tidak termasuk elur dan pencen.
3. Termasuk jumlah bersama dengan boyo.

Graf 4.9. Perbelanjaan Pelabuan Labuan 1890-1906 (\$)

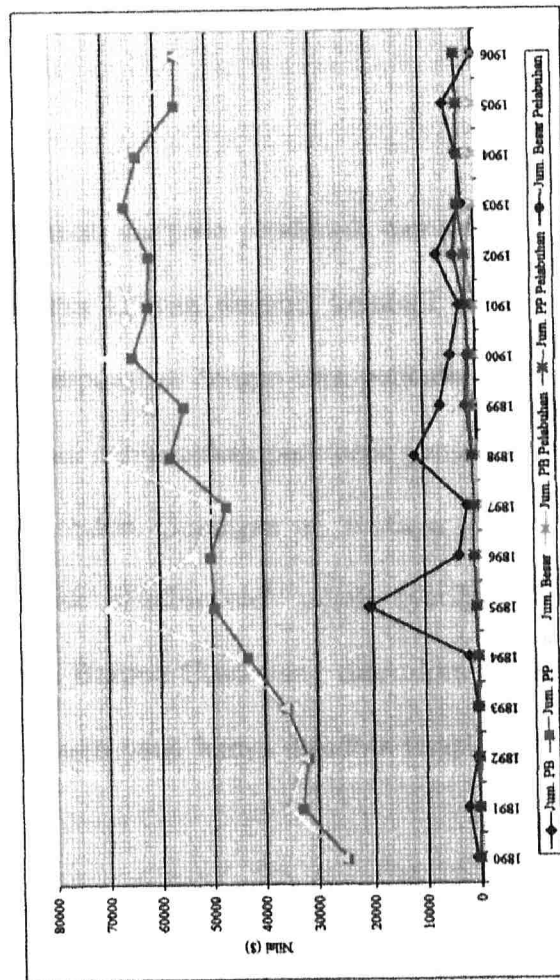


Sumber: disusun dari LMBBS 1890-1906

Nota:

1. Tidak termasuk kerja-kerja sub-induk
2. Tidak termasuk elaun dan pencen
3. *Termasuk jumlah bersama dengan buyo
4. PB: Perbelanjaan Pembangunan
5. PP: Perbelanjaan Penggunaan

Graf 4.10 Perbandingan Perbelanjaan Keseluruhan Labuan Dengan Perbelanjaan Pelabuan Labuan 1890-1906 (\$)



Sumber disusun dari LMBBS 1890-1906

Nota:

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

kepada pembiayaan pembayaran gaji, elaun dan pencen kakitangan yang merupakan kompenan terbesar dalam perbelanjaan penggunaan. Perbelanjaan penggunaan untuk pentadbiran biasanya melebihi 90% sepanjang tempoh 16 tahun berkenaan kecuali dalam tahun 1898 (82.9%), 1899 (89%) dan 1902 (89.4%).

4.6 Kesimpulan

Bantahan berterusan daripada penduduk dan pedagang-pedagang Labuan menyebabkan pentadbiran Labuan diambil kembali oleh London dalam tahun 1906. Penduduk tidak berpuashati dengan cara pentadbiran BNBC yang dianggap mengabaikan mereka dan menjalankan peraturan yang bertentangan dengan apa yang digariskan oleh London. Golongan ini percaya potensi Labuan akan lebih terserlah sekiranya tidak ditadbir oleh pihak syarikat. BNBC lebih banyak memberi tumpuan pada Borneo Utara yang diuruskan berlandaskan keuntungan berbanding dengan Labuan yang hanya ditadbir tetapi hak terus dipegang oleh London.

Walaupun berlaku peningkatan dari segi perdagangan dan perkapalan tetapi Labuan terpaksa bersaing dengan kewujudan banyak pelabuhan-pelabuhan baru di bawah pengawalan BNBC. Dalam usaha menarik perhatian pedagang-pedagang dan kapal-kapal terus menuju ke pelabuhan-pelabuhan di Borneo Utara, pihak syarikat telah mengenakan cukai-cukai dan duti-duti yang bertentangan dengan konsep Labuan sebagai sebuah pelabuhan bebas. Usaha ini berjaya

dilakukan apabila pedagang-pedagang tidak menjalankan perdagangan dengan Labuan sekiranya item yang diperdagangkan dikenakan cukai yang lebih tinggi daripada tanah besar Borneo. Perkembangan semula sektor perlombongan arang batu menyelamatkan Labuan dalam usaha menghidupkan pelabuhannya. Pengeluaran arang batu menjadi lebih cekap di bawah pengurusan syarikat baru. Selain dari itu, bagi memastikan permintaan mencukupi arang batu juga turut diimport bagi pengeksportan semula ke pasaran luar.

Tempoh ini juga memperlihatkan peningkatan infrastruktur yang lebih baik di Labuan yang mempunyai pertalian yang rapat dengan perkembangan aktiviti perlombongan dan perdagangan. Pihak swasta lebih bersungguh-sungguh untuk membangunkan infrastruktur bagi mempertingkatkan kecekapan operasi mereka. Desakan syarikat-syarikat yang beroperasi di Labuan menyebabkan pihak pentadbir mula memberi perhatian yang lebih serius dalam usaha membangunkan kemudahan infrastruktur di kawasan pelabuhan.

Secara relatifnya pengurusan kewangan Labuan adalah lebih baik sebelum diserahkan kepada pihak BNBC. Pihak syarikat gagal membaiki imbalan kewangan Labuan dalam tempoh pemerintahannya selama 15 tahun walaupun pelbagai peraturan baru diperkenalkan bagi tujuan meningkatkan pendapatan.

Nota Hujung

¹. CO874/317: Chairman Court of Directors BNBC to Governor of Labuan, 4 July, 1902, f.437-40, lihat juga Singapore Free Press, 11 February, 1896.

². CO874/150: Report on Petroleum on Borneo 1898, f.7.

³. Resident's Office to Governor Secretary British North Borneo, 8 August, 1939, f.14 (*Pink File*, Koleksi Fail Arkib Sabah)

⁴. CO874/259: Labuan, 16 May, 1897, f.796.

⁵. V.Gabriel William, 'The general state administration of Sabah 1881-1981' dlm. Anwar Sullivan, Cecilia Leong (Ed.), **Commemorative History of Sabah 1881-1981**, The Sabah State Government Centenary Publications Committee, Kuala Lumpur, 1981, hlm. 3.

⁶. *ARL 1891*, hlm.6 dlm. CO146/44, f.6.

⁷. *LOG 1 September, 1892*, hlm.75.

⁸. *LOG, 12 November, 1904*, hlm.68.

⁹. *LOG 1 December, 1903*, hlm.107-8.

¹⁰. *LOG 2 November, 1904*, hlm.65.

¹¹. *Ibid.*, hlm.68.

¹². *ARL 1895*, hlm.5, dlm. CO146/48, f.178.

¹³. *ARL 1897*, hlm. 5 dlm CO146/50 f.165.

¹⁴. Vernon L. Porrit, **British Colonial Rule in Sarawak, 1846-1903**, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1997, hlm.211-2.

¹⁵. British North Borneo Herald, 1 April, 1890.

¹⁶. *ARL 1891*, hlm.8 dlm. CO146/44, f.129.

¹⁷. R.M.A. Wilson, **A Cargo of Spice or Exploring Borneo**, London, The Radcliffe Press, 1994, hlm. 107.

¹⁸. The British North Borneo Herald, 1 April, 1894.

-
- ¹⁹. *ARL 1897*, hlm.5 dlm. CO146/50, f.165.
- ²⁰. *LOG 2 November, 1904*, hlm.68.
- ²¹. *The British North Borneo Herald*, 1 April, 1894.
- ²². *LOG, 1 September, 1892*, hlm.75.
- ²³. 1891 (Singapura, \$265,107.00) dan 1892 (Borneo Utara, \$135,790.75 dan Pelbagai Kawasan, \$229,764.90). Sila rujuk LMBBS 1891-1892.
- ²⁴. *British North Borneo Herald*, 3 May, 1894.
- ²⁵. Rosario de la Torre del Río, "Filipinas y el reporto de Extremo Oriente en la crisis de 1898", **Cuardenos de Historia**, (numero uno), Insituto de Cervantes, Manila, 1998, hlm. 55-6.
- ²⁶. *ARL 1897*, hlm.4, dlm. CO146/50, f.164.
- ²⁷. Rosario de la Torre del Río, **op. cit.**, hlm. 61.
- ²⁸. Pedro Pérez Herrero, "El galeón de Manila, Recaciones Comerciales Entre el Extremo Oriente y America", **Cuardenos de Historia**, (numero uno), Instituto Cervantes, Manila, 1998, hlm.24-5.
- ²⁹. CO273/249: The Secretary Chamber of Commerce to the Colonial Secretary, 6 November, 1899, f.300.
- ³⁰. CO273/249: Telegram received by the United States Consul General, 16 November, 1899, f.307.
- ³¹. CO273/249: The United States Consul General to the Colonial Secretary, 26 November, 1899, f.399. Lihat juga CO373/249 The United States Consul General to Colonial Secretary, 30 November, 1899, f.402.
- ³². CO874/219: Governor of Labuan to Chairman of BNBC, 6 May, 1902, ff.8-10.
- ³³. *Straits Times*, 11 November, 1896.
- ³⁴. *LOG, 1 January, 1892*, hlm. 4.
- ³⁵. *Ibid.*
- ³⁶. *British North Borneo Herald*, I April, 1894.

-
- ³⁷. CO874/255: Governor diary of Labuan, August, 1894, f.365.
- ³⁸. *ARL 1895* hlm. 7 dlm. CO146/48, f.179.
- ³⁹. *ARL 1897*, hlm. 5 dlm. CO146/48, f.165.
- ⁴⁰. *LOG, 1 October, 1890*, hlm.43.
- ⁴¹. *LOG, 1 January, 1892*, hlm.11-2
- ⁴². CO874/141: Governor of Labuan to Chairman of BNBC, 9 February, 1903, f.375.
- ⁴³. *ARL 1891*, hlm.3, dlm. CO146/44, f.127.
- ⁴⁴. *LOG 1 October, 1891*, hlm.90.
- ⁴⁵. *ARL 1891*, hlm.8, dlm. CO146/44, f.129.
- ⁴⁶. *The British North Borneo Herald*, 1 April, 1894.
- ⁴⁷. *ARL 1895*, hlm.7 dlm. CO146/48, f.179.
- ⁴⁸. *LOG 1 December, 1903*, hlm.108 dan CO874/141 governor of Labuan to Chairman of BNBC, 9 February, 1903, f.374.
- ⁴⁹. CO874/141: John K. Webster to A. Vanscoline, 4 October, 1903, f.459.
- ⁵⁰. Ibid.
- ⁵¹. CO273/256: Government House of Penang to CO 24 February, 1900, f.309.
- ⁵². CO273/256: J.A. Swettenham to Joseph Chamberlain, 24 February, 1900, ff.308-10.
- ⁵³. Ibid.
- ⁵⁴. CO874/141: Secretary The Labuan Coalfields Company Ltd. to the Court of Directors, BNBC, 20 November, 1903, f.508.
- ⁵⁵. Ibid.
- ⁵⁶. *LOG 2 November, 1904*, hlm.65-6.

⁵⁷. *LOG 1 November, 1890*, hlm.52.

⁵⁸. *Ibid.*

⁵⁹. *LOG 1 August, 1890*, hlm.31.

⁶⁰. *British North Borneo Herald*, 1 April, 1894.

⁶¹. *LOG 1 October, 1900*, hlm.48.

⁶². *LOG 1 July, 1891*, hlm.49.

⁶³. *ARL 1895*, hlm.1 dlm. CO146/48, f.177.

⁶⁴. *Ibid.*

⁶⁵. CO874/255: Governor diary of Labuan, August 1894, f.368.

⁶⁶. *ARL 1897*, hlm.5 dlm. CO146/50, f.165.

⁶⁷. *LOG 2 November, 1904*, hlm. 65.

⁶⁸. *LOG 1 October, 1903*, hlm.69.

⁶⁹. *LOG 1 December, 1903*, hlm.107.

⁷⁰. CO874/219: Governor of Labuan to Chairman of BNBC, 6 May, 1902, f.2