

Bab 5

Dari BNBC Ke Negeri-negeri Selat 1907-1941

5.0 Pengenalan

Pertelingkahan antara syarikat perlombongan arang batu dengan BNBC mengenai isu pentadbiran Labuan telah menyebabkan pentadbirannya dipindahkan ke Negeri-negeri Selat.¹ London bersetuju setelah mengambil kira kedudukan Labuan sebagai stesyen arang batu dan stesyen telegraf di Borneo yang merupakan unsur penting dalam militari. Keputusan tersebut dicapai ketika Labuan berada dalam proses transisi pemerintahan secara langsung dari London pada tahun 1906 setelah diambil kembali daripada pentadbiran BNBC.

Melalui Surat Kurnia (*Letter Patern*) yang dikeluarkan pada akhir tahun 1906, provisi dilaksanakan bagi tujuan menyatukan Koloni Labuan sebagai sebahagian daripada Negeri-negeri Selat. Cadangan tersebut diutarakan oleh Gabenor Singapura yang juga merupakan Gabenor Labuan pada masa yang sama dan akhirnya dikuatkuasakan pada 1 Januari, 1907.² Pemakaian provisi tersebut menjadikan Labuan sebagai sebahagian daripada wilayah pentadbiran Singapura³ tetapi pengurusan kewangan dijalankan secara berasingan dari tahun 1907-1912.

Pada 1 Disember, 1912 melalui Ordinan Labuan 1911, Labuan diangkat menjadi sebuah koloni yang tersendiri dalam Negeri-negeri Selat. Pada masa yang sama sebuah Lembaga Luar Bandar ditubuhkan untuk mengawal hal ehwal berkaitan dengan pentadbiran dan pembangunan Labuan.⁴ Lembaga ini bertanggungjawab sepenuhnya dalam menguruskan hal-ehwal pentadbiran dan

pengurusan kewangan koloni. Labuan terus kekal sebagai salah sebuah entiti dalam Negeri-negeri Selat sehingga tahun 1946.

5.1 Populasi

Berdasarkan jadual 5.1 selepas Labuan diserapkan ke dalam pentadbiran Singapura pada tahun 1907 berlaku peningkatan penduduk sebanyak 41.8% atau pertambahan sebanyak 2,392 orang berbanding dengan tahun 1890.

Sepanjang tempoh 31 tahun berlaku peningkatan penduduk sebanyak 3.9%. Kemakmuran perdagangan dan pembangunan sosial yang lebih baik mempengaruhi penghijrahan penduduk luar ke Labuan. Banci tahun 1912-1920 berdasarkan kepada banci 1911. Dalam tahun 1911 berlaku kejatuhan sebanyak -20% disebabkan oleh penutupan lombong arang batu di Labuan. Berlaku kejatuhan yang berterusan di Labuan apabila banci dijalankan sekali lagi dalam tahun 1921 iaitu -10% tetapi meningkat kembali dalam tahun 1931 iaitu sebanyak 24%.

Banci dalam tahun 1920an adalah berdasarkan kepada banci tahun 1921. Kejatuhan dan peningkatan yang ketara berlaku dalam tempoh tersebut kerana perubahan sifat data yang dikumpul. Banci penduduk bagi tahun 1921 dan 1931 berasaskan kepada pertumbuhan semulajadi dan pertumbuhan sosial yang berlaku di Labuan.⁵ Kebanyakan penduduk terdiri daripada orang Melayu dan pribumi lain yang berasal dari Brunei dan orang Cina yang sebilangan besarnya melibatkan diri dalam perdagangan secara kecil-kecilan.

Jadual 5.1. Populasi Labuan 1907-1938

Tahun	Jumlah	(-/%)
1907	8,245	40.9%
1908	8,199	-0.6%
1909	8,231	0.4%
1910	8,199	-0.4%
1911	6,546	-20.2%
1912	6,546	0.0%
1913	6,546	0.0%
1914	6,546	0.0%
1915	6,546	0.0%
1916	6,546	0.0%
1917	6,546	0.0%
1918	6,546	0.0%
1919	6,546	0.0%
1920	6,546	0.0%
1921	5,909	-9.7%
1922	5,922	0.2%
1923	5,974	0.9%
1924	5,995	0.4%
1925	5,694	-5.0%
1926	5,641	-0.9%
1927	5,781	2.5%
1928	5,904	2.1%
1929	6,029	2.1%
1930	6,156	2.1%
1931	7,605	23.5%
1932	7,401	-2.7%
1933	7,405	0.1%
1934	7,497	1.2%
1935	7,552	0.7%
1936	7,807	3.4%
1937	8,111	3.9%
1938	8,567	5.6%

Sumber: disusun dari ARSS 1907; RBDSS 1908-1910, RLADRSS 1924, SSBB 1911-1923, 1925-1938

5.2 Perdagangan

Satu perubahan yang menarik dalam perdagangan Labuan apabila hasil pertanian mula memainkan peranan yang penting dalam mempengaruhi import dan eksportnya. Ketika Labuan berada di bawah pemerintahan Negeri-negeri Selat, terdapat dua bentuk rekod yang berasingan di buat oleh pihak pentadbiran mengenai perdagangan Labuan iaitu nilai import dan eksport Labuan dengan Empayar British (tidak termasuk Negeri-negeri Selat) dan negara-negara asing serta nilai import dan eksport perdagangan *inter-port* Labuan yakni perdagangan Labuan dengan Negeri-negeri Selat.

Namun begitu, Labuan hanya menjalankan perdagangan *inter-port* dengan Singapura sahaja. Bagi mendapat nilai sebenar perdagangan Labuan, kedua-dua bentuk perdagangan import-eksport ini telah dicampur sekali. Walau bagaimanapun, antara tahun 1928-1938 nilai import-eksport tidak melibatkan perdagangan *inter-port* kerana perubahan sifat data dalam rekod-rekod *Foreign Trade Malaya* yang tidak menyatakan nilai dagangan Labuan secara berasingan. Manakala dalam tahun 1939 dan 1941 tidak terdapat sebarang data yang boleh diperolehi.

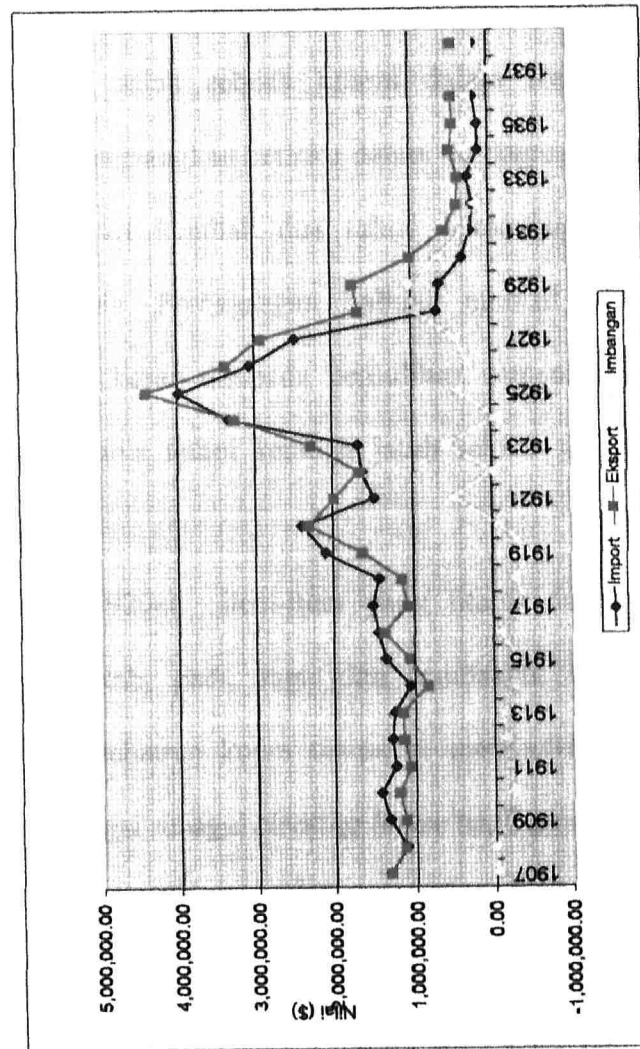
Berdasarkan jadual 5.2, sepanjang tempoh 31 tahun (1907-1938) nilai tertinggi import dan eksport yang dicatat ialah \$3,983,331.00 (1925) dan \$4,415,245 (1925). Kejatuhan nilai import dalam tahun 1907 disebabkan oleh pengurangan dalam beras, jelutong, arang batu, tepung sagu, bahan makanan dan candu tetapi berlaku peningkatan dalam item jentera dan spirit. Manakala dalam

Jadual 5.2. Nilai Import Dan Eksport Labuan 1907-1938 (\$)

Tahun	Import	(-/+)	Eksport	(-/+)	Imbangan
1907	1,329,031.00		1,320,333.00		-8,698.00
1908	1,129,278.00	-15.0%	1,146,327.00	-13.2%	17,049.00
1909	1,330,247.00	17.8%	1,128,844.00	-1.5%	-201,403.00
1910	1,437,390.00	8.1%	1,217,132.00	7.8%	-220,258.00
1911	1,258,887.00	-12.4%	1,075,235.00	-11.7%	-183,652.00
1912	1,286,713.00	2.2%	1,147,341.00	6.7%	-139,372.00
1913	1,264,405.00	-1.7%	1,166,903.00	1.7%	-97,502.00
1914	1,065,869.00	-15.7%	846,005.00	-27.5%	-219,864.00
1915	1,364,408.00	28.0%	1,065,770.00	26.0%	-298,638.00
1916	1,457,037.00	6.8%	1,383,321.00	29.8%	-73,716.00
1917	1,517,468.00	4.1%	1,091,836.00	-21.1%	-425,632.00
1918	1,436,802.00	-5.3%	1,162,159.00	6.4%	-274,643.00
1919	2,110,246.00	46.9%	1,639,314.00	41.1%	-470,932.00
1920	2,408,866.00	14.2%	2,325,882.00	41.9%	-82,984.00
1921	1,487,152.00	-38.3%	1,985,341.00	-14.6%	498,189.00
1922	1,634,016.00	9.9%	1,649,624.00	-16.9%	15,608.00
1923	1,674,369.00	2.5%	2,280,677.00	38.3%	606,308.00
1924	3,343,904.00	99.7%	3,281,957.00	43.9%	-61,947.00
1925	3,983,331.00	19.1%	4,415,242.00	34.5%	431,911.00
1926	3,073,244.00	-22.8%	3,391,119.00	-23.2%	317,875.00
1927	2,471,184.00	-19.6%	2,926,216.00	-13.7%	455,032.00
1928	685,669.00	-72.3%	1,650,065.00	-43.6%	964,396.00
1929	656,086.00	-4.3%	1,715,148.00	3.9%	1,059,062.00
1930	356,765.00	-45.6%	1,019,178.00	-40.6%	662,413.00
1931	246,745.00	-30.8%	575,990.00	-43.5%	329,245.00
1932	221,016.00	-10.4%	425,484.00	-26.1%	204,468.00
1933	284,386.00	28.7%	396,905.00	-6.7%	112,519.00
1934	140,151.00	-50.7%	498,947.00	25.7%	358,796.00
1935	147,670.00	5.4%	466,280.00	-6.5%	318,610.00
1936	195,185.00	32.2%	475,081.00	1.9%	279,896.00
1937					
1938	210,467.00		474,236.00		263,769.00

Sumber: disusun dari FTM 1928-1938, RTADRSS 1910-1916, 1920-1927; SSBB 1908, 1917-1919

Graf 5.1. Nilai Import Dan Eksport Labuan 1907-1938 (\$)



Sumber: disusun dari FTM 1928-1938, RTADRSS 1910-1916, 1920-1927, SSBB 1908, 1917-1919

eksport pula berlaku pengurangan dalam beras dan jelutong.⁶

Secara umumnya, ketika Labuan berada di bawah pentadbiran Singapura dalam tahun 1907-1912 berlaku penyusutan dalam import dan eksport Labuan. Keadaan ini berlarutan sehingga ke tahun 1918 setelah enam tahun Labuan diangkat menjadi salah sebuah koloni dalam Negeri-negeri Selat. Peningkatan yang memberangsangkan berlaku dalam perdagangan Labuan dalam tahun 1919 tetapi menyusut kembali dua tahun kemudian kerana masalah kemelesetan ekonomi dunia. Perdagangan Labuan muncul semula kira-kira pertengahan tahun 1920an kesan daripada pemulihan sementara yang berlaku dalam pasaran ekonomi dunia tetapi kembali jatuh sekitar tahun 1930 akibat kemelesetan besar.

Pada awal tahun 1920an item-item yang utama dalam perdagangan Labuan adalah kopra, getah, padi, sagu dan tembakau. Penghasilan yang menggalakkan dalam pengeluaran kopra tempatan membolehkan ia dieskport keluar. Labuan terus berfungsi sebagai *clearing house* bagi perdagangan jelutong dari Brunei yang dieksporth ke Singapura.⁷ Dalam tahun 1924, kargo bagi getah dan jelutong yang dihantar dari Lawas dan Brunei ke Labuan bernilai hampir \$1,000,000. 1924 boleh dianggap sebagai tahun kemajuan dan kemakmuran kepada Labuan. Perdagangan meningkat dalam tahun tersebut dengan amat pesat sekali. Getah, beras, sagu, gula, rokok dan kopra serta jelutong terus menjadi item dagangan utama Labuan sehingga lewat tahun 1920an.⁸

Selepas berlaku tempoh kemakmuran pada lewat tahun 1920an kemelesetan yang berlaku pada awal tahun 1930an tidak begitu memeranjatkan. Perdagangan Labuan turut terjejas berikutan getah yang merupakan salah satu hasil dagangan yang penting di koloni mendapat kesan teruk ketika berlaku kemelesetan besar. Pasaran getah yang terikat kuat dengan industri automobil di Amerika Syarikat mengalami kejatuhan mengejut di pasaran saham di New York yang secara langsung memberi kesan kepada industri getah Asia Tenggara.

Berbanding dengan getah, kopra yang semakin penting dalam perdagangan Labuan kurang mengalami kesan akibat kemelesetan. Walau bagaimanapun kejatuhan dalam perdagangan kopra Labuan berkait secara langsung dengan tindakan pihak pentadbiran yang menebang sejumlah besar pokok-pokok kelapa di Pulau Kuraman dalam tahun 1925 bagi tujuan meningkatkan isyarat cahaya dari rumah api yang dibina di pulau tersebut. Kesan kejatuhan ini begitu ketara selepas dua tahun apabila berlaku penurunan dalam pengeluaran kopra pada tahun 1927 yang mencatatkan jumlah terendah berbanding beberapa tahun sebelumnya.⁹

Perkembangan ekonomi dunia dari pertengahan hingga lewat 1920an turut mempengaruhi imbangan dagangan Labuan. Dalam tempoh 31 tahun Labuan mengalami imbangan dagangan positif selama 17 tahun dengan nilai tertinggi dicatatkan pada 1929 iaitu \$1,059,062.00 dengan tidak mengambil kira nilai dagangan *inter-port* antara tahun 1928-1938. Peningkatan ini juga disebabkan peningkatan dalam kemudahan infrastruktur yang disediakan di kawasan

pelabuhan. Ia membolehkan pengendalian perdagangan di pelabuhan dijalankan dengan lebih cepat dan cekap.

5.2.1 Import

Perbincangan mengenai import mengikut kelas hanya melibatkan tahun 1908 hingga 1927 bagi perdagangan Labuan dengan Empayar British dan negara-negara asing serta perdagangan *inter-port*. Manakala dalam tahun 1934 dan 1938 hanya melibatkan perbincangan perdagangan mengikut kelas dengan Empayar British dan negara asing sahaja. Masalah ini timbul kerana perubahan sifat data yang wujud dalam jangkamasa ini. (Sila rujuk lampiran jadual 5.2 dan 5.3)

Merujuk kepada jadual 5.3, kelas A dan kelas B saling berganti mengikut keutamaan sebagai import utama Labuan. Manakala kelas C merosot ke tempat ketiga dan kelas D ke tangga ke empat. Perdagangan import Labuan dipengaruhi oleh keadaan ekonomi dunia dan juga kecenderungan rakan-rakan dagangan Labuan yang menjalankan perdagangan di Pulau Borneo untuk berurusan secara langsung dengan Singapura tanpa menghantar hasil dagangan ke pulau ini.

Sepanjang tempoh 19 tahun kelas B merupakan import utama Labuan kecuali dalam tahun 1908, 1910, 1912, 1922, 1923, 1926 dan 1927. Nilai kelas B jatuh dengan teruk dalam tahun 1934 dan 1938 iaitu mewakili hanya 0.7% dan 1.6% daripada jumlah keseluruhan import masing-masing. Nilai kelas B mewakili antara 22.61% hingga 59.21% daripada nilai keseluruhan perdagangan import Labuan. Nilai maksima yang pernah dicatat ialah dalam tahun 1925 iaitu

Jadual 5.3: Nilai Import Labuan Mengikut Kelas 1907-1938 (\$)

	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
A. Makanan, Minuman, Nikotinik:-													
1. Tekstil	1,081,010.00	690,162.00	834,871.00	790,081.00	1,309,750.00	1,281,803.00	1,293,808.00	828,201.00	14	14	14	14	14
2. Logam	1,081,010.00	690,162.00	834,871.00	790,081.00	1,309,750.00	1,281,803.00	1,293,808.00	828,201.00	14	14	14	14	14
3. Lain-lain	1,107,846.00	603,810.00	584,208.00	702,091.00	1,338,917.00	1,814,130.00	798,820.00	717,287.00	14	14	14	14	14
Jumlah	1,108,507.00	604,888.00	584,488.00	702,501.00	1,433,178.00	1,828,822.00	804,789.00	731,317.00	14	14	14	14	14
B. Bahan Mentah:-													
1. Tekstil	861.00	778.00	280.00	410.00	98,387.00	14,482.00	7,989.00	14,030.00	14	14	14	14	14
2. Logam	1,107,846.00	603,810.00	584,208.00	702,091.00	1,338,917.00	1,814,130.00	798,820.00	717,287.00	14	14	14	14	14
3. Lain-lain	1,108,507.00	604,888.00	584,488.00	702,501.00	1,433,178.00	1,828,822.00	804,789.00	731,317.00	14	14	14	14	14
Jumlah	1,108,507.00	604,888.00	584,488.00	702,501.00	1,433,178.00	1,828,822.00	804,789.00	731,317.00	14	14	14	14	14
C. Barangan Siap dan Separa Siap:-													
1. Tekstil	148,174.00	134,088.00	146,336.00	113,159.00	359,880.00	608,481.00	589,816.00	350,421.00	14	14	14	14	14
2. Logam	10,827.00	11,860.00	10,228.00	14,884.00	37,834.00	111,781.00	108,328.00	4,353.00	14	14	14	14	14
3. Lain-lain	72,848.00	45,864.00	59,093.00	63,734.00	202,628.00	272,844.00	278,308.00	438,129.00	14	14	14	14	14
Jumlah	231,849.00	191,752.00	214,657.00	181,787.00	599,820.00	883,106.00	874,550.00	811,898.00	14	14	14	14	14
Jumlah Nilai Dagangan	2,401,368.00	1,488,552.00	1,834,018.00	1,874,369.00	3,342,748.00	3,983,331.00	3,073,244.00	2,471,184.00	885,889.00	885,889.00	358,785.00	248,746.00	221,016.00
D. Syiling dan Jongsong													
1. Tekstil	7,500.00	600.00			1,158.00	150.00	150.00						
2. Logam	7,500.00	600.00			1,158.00	150.00	150.00						
3. Lain-lain													
Jumlah	14,000.00	1,200.00			2,316.00	300.00	300.00						
Jumlah Besar	2,408,868.00	1,487,152.00	1,834,018.00	1,874,369.00	3,343,904.00	3,983,331.00	3,073,244.00	2,471,184.00	885,889.00	885,889.00	358,785.00	248,746.00	221,016.00

Sambungan

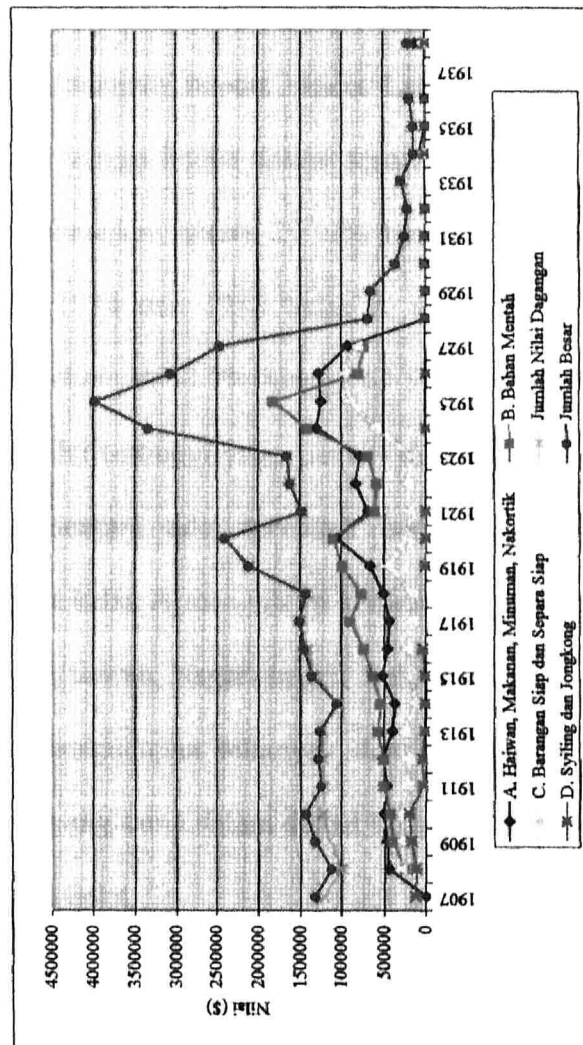
	1833	1834	1835	1836	1837	1838
A. Hewan, Makanan, Minuman, Narkotik:-						
Jumlah		72.505.00	td	td		133.871.00
		72.505.00				133.871.00
B. Bahan Mentah:-						
1. Tekstil		-	td	td		-
2. Logam		259.00	td	td		td
3. Lain-lain		23.080.00	td	td		34.484.00
Jumlah		24.239.00				34.484.00
C. Barang-baru Siap dan Segera Siap:-						
1. Tekstil		2.218.00	td	td		1.231.00
2. Logam		587.00	td	td		6.169.00
3. Lain-lain		40.802.00	td	td		35.832.00
Jumlah		43.407.00				42.332.00
Jumlah Nilai Dagangan	284.386.00	140.151.00	147.870.00	185.185.00		210.467.00
D. Syiling dan Jonglong						
Jumlah		-	-	-		-
Jumlah Besar	284.386.00	140.151.00	147.870.00	185.185.00		210.467.00

Sumber: data dari FTM 1825-1938, RTAORS 1910-1916, 1825-1927, SSBS 1906, 1917-1919

Nota:

1. Nilai Import Labuan Dengan Empayar British Dan Negara-negara Asing 1907-1938 + Nilai Import Perdagangan Antar-port Labuan 1907-1927.
2. 1825-1938, tidak termasuk nilai import perdagangan antar-port Labuan.
3. 1937, data tidak diperoleh

Graf 5.2. Nilai Import Labuan Mengikut Kelas 1907-1938 (\$)



Sumber: disusun dari FTM 1928-1938, RTADRSS 1910-1916, 1920-1927; SSBB 1908, 1917-1919

Nota:

1. Nilai Import Labuan Dengan Empayar British Dan Negara-negara Asing 1907-1938 + Nilai Import Perdagangan Inter-port Labuan 1907-1927.
2. 1928-1938, tidak termasuk nilai import perdagangan Inter-port Labuan.

sebanyak \$1,828,622.00. Manakala nilai paling minima dicatatkan pada tahun 1908 iaitu sebanyak \$255,372.00. Antara tahun 1908 dan 1925 nilai perdagangan kelas A meningkat sebanyak 7.2 kali ganda tetapi mengalami kemerosotan selepas tempoh tersebut.

Manakala kelas A menjadi import utama Labuan selama enam tahun ketika kelas B menduduki tangga kedua dalam senarai keutamaan nilai import Labuan. Kelas A menyumbangkan antara 29.31% hingga 51.09% antara tahun 1908-1927. Dalam tahun 1934 dan 1938 kelas A merupakan eksport utama Labuan dengan mewakili sebanyak 51.7% hingga 63.5% masing-masing. Antara tahun 1908 hingga 1927 nilai tertinggi yang pernah dibuat dalam kelas A ialah \$1,309,750.00 (1924) sementara nilai terendah berlaku dalam tahun 1914 (\$381,628.00). Nilai import kelas A mengalami kemerosotan dalam tempoh 10 tahun pertama Labuan di bawah Negeri-negeri Selat sekiranya dibandingkan dengan tahun 1906 iaitu pengucupan sebanyak dua kali ganda tetapi berlaku peningkatan dalam jumlah yang sama dalam dekad kedua ketika berada di bawah pemerintahan Negeri-negeri Selat.

Fenomena yang sama juga berlaku dalam kelas C apabila menunjukkan kemerosotan sebanyak 1.5 kali ganda dalam dekad pertamanya tetapi mengalami perkembangan sebanyak 4.6 kali ganda dalam dekad kedua ketika berada dalam Negeri-negeri Selat. Nilai maksima dan minima yang pernah dicatat dalam tahun 1926 (\$974,550.00) dan 1918 (\$160,909) masing-masing. Selaras dengan

kemerosotan perdagangan Labuan, nilai kelas D menjadi tidak begitu relevan dalam perdagangan Labuan terutama selepas tahun 1916.

5.2.2 Eksport

Seperti yang diterangkan dalam sub tajuk import, perkara yang sama juga timbul dalam usaha membincangkan nilai eksport keseluruhan Labuan mengikut kelas kerana berlaku perubahan sifat data. Berbanding dengan import, jumlah nilai eksport Labuan menunjukkan prestasi yang lebih baik ketika dalam jangkamasa ini. Eksport menunjukkan arah aliran yang lebih stabil berbanding dengan import dengan peningkatan yang agak ketara berlaku dalam tahun 1925. Berdasarkan jadual 5.4, arah aliran eksport hampir menyamai import Labuan . Kelas B mendominasi nilai eksport Labuan mengikut keutamaan. Seterusnya diikuti dengan kelas A dan kelas C serta kelas D. (Sila rujuk juga lampiran jadual 5.4 dan 5.5)

Sepanjang 19 tahun (1908-1927), kelas B merupakan penyumbang utama kepada eksport Labuan. Nilai kelas B mewakili antara 31.74% hingga 60.77% tetapi mengalami kejatuhan teruk dari segi komposisi kelas dalam tahun 1934 (0.7%) dan 1938 (1.6%) bagi nilai keseluruhan eksport Labuan. Nilai maksima dan nilai minima yang terbesar yang pernah dihasilkan ialah \$2,387,712 (1925) dan \$463,930 (1914) masing-masing. Nilai kelas B menunjukkan perkembangan sebanyak 4.7 kali ganda dalam tempoh 19 tahun dan secara relatifnya adalah lebih baik berbanding ketika Labuan berada di bawah pentadbiran BNBC.

Jadual 5.4. Nilai Eksport Labuan Mengikut Kelas 1907-1938 (\$)

	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
A. Haiwan, Makanan, Minuman, Nektarik~													
Jumlah	409,844.00	380,810.00	374,242.00	374,242.00	437,240.00	514,598.00	396,408.00	290,883.00	365,241.00	398,509.00	339,024.00	487,816.00	599,397.00
1. Tekstil													
2. Logam													
3. Lain-lain													
Jumlah	507,790.00	549,334.00	719,760.00	720,104.00	509,722.00	485,102.00	535,901.00	463,930.00	568,898.00	830,770.00	653,912.00	568,106.00	813,837.00
B. Bahan Mentah~													
1. Tekstil													
2. Logam													
3. Lain-lain													
Jumlah	507,891.00	549,573.00	720,104.00	720,104.00	509,722.00	485,231.00	535,901.00	463,930.00	568,898.00	830,770.00	653,912.00	568,106.00	813,837.00
C. Barangan Siap dan Separa Siap~													
1. Tekstil													
2. Logam													
3. Lain-lain													
Jumlah	138,829.00	107,816.00	86,896.00	86,896.00	89,538.00	124,478.00	224,218.00	82,862.00	108,931.00	154,048.00	89,292.00	131,121.00	224,799.00
Jumlah Nilai Dagangan	1,254,542.00	1,053,424.00	1,038,299.00	1,180,342.00	1,046,487.00	1,124,358.00	1,159,523.00	837,485.00	1,040,770.00	1,383,321.00	1,091,838.00	1,162,159.00	1,839,314.00
D. Syiling dan Janglong													
Jumlah	65,791.00	82,803.00	80,545.00	38,790.00	28,738.00	23,038.00	10,380.00	8,540.00	25,000.00				
Jumlah Besar	1,320,333.00	1,148,327.00	1,128,844.00	1,217,132.00	1,075,225.00	1,147,341.00	1,169,903.00	846,025.00	1,065,770.00	1,383,321.00	1,091,838.00	1,162,159.00	1,839,314.00
A. Haiwan, Makanan, Minuman, Nektarik~													
Jumlah	1,105,837.00	728,398.00	773,558.00	813,416.00	1,301,013.00	1,322,737.00	1,453,884.00	1,450,786.00	1,453,884.00	1,453,884.00	1,453,884.00	1,453,884.00	1,453,884.00
1. Tekstil													
2. Logam													
3. Lain-lain													
Jumlah	1,005,032.00	942,717.00	650,343.00	1,046,715.00	1,527,452.00	2,384,228.00	1,177,016.00	922,847.00	1,177,016.00	1,177,016.00	1,177,016.00	1,177,016.00	1,177,016.00
B. Bahan Mentah~													
1. Tekstil													
2. Logam													
3. Lain-lain													
Jumlah	1,005,032.00	942,717.00	650,343.00	1,046,715.00	1,527,452.00	2,384,228.00	1,177,016.00	922,847.00	1,177,016.00	1,177,016.00	1,177,016.00	1,177,016.00	1,177,016.00
C. Barangan Siap dan Separa Siap~													
1. Tekstil													
2. Logam													
3. Lain-lain													
Jumlah	152,722.00	171,765.00	100,009.00	141,615.00	202,439.00	311,150.00	328,882.00	200,854.00	1,171,148.00	1,171,148.00	1,171,148.00	1,171,148.00	1,171,148.00
Jumlah Nilai Dagangan	2,325,862.00	1,866,341.00	1,649,824.00	2,280,877.00	3,281,957.00	4,415,242.00	3,391,119.00	2,828,216.00	1,850,085.00	1,715,148.00	1,019,178.00	575,980.00	425,484.00
D. Syiling dan Janglong													
Jumlah	65,791.00	82,803.00	80,545.00	38,790.00	28,738.00	23,038.00	10,380.00	8,540.00	25,000.00				
Jumlah Besar	2,325,862.00	1,965,341.00	1,649,824.00	2,280,877.00	3,281,957.00	4,415,242.00	3,391,119.00	2,828,216.00	1,850,085.00	1,715,148.00	1,019,178.00	575,980.00	425,484.00

Sambungan

	1933	1934	1935	1936	1937	1938
A. <i>Hewan, Makanan, Minuman, Nakhrah.</i>						
Jumlah	310.160.00	310.160.00	td	td		308.597.00
						308.597.00
B. <i>Bahan Mentah.</i>						
1. Tekstil	-	-	td	td		565.00
2. Logam	3.377.00	td	td	td		7.274.00
3. Lain-lain	3.377.00					7.629.00
Jumlah						
C. <i>Barangan Siap dan Sapara Siap.</i>						
1. Tekstil	59.019.00	td	td	td		90.062.00
2. Logam	128.381.00	td	td	td		120.00
3. Lain-lain	185.410.00					107.838.00
Jumlah						188.010.00
Jumlah Nilai Dagangan	398.805.00	498.847.00	498.280.00	475.081.00		474.238.00
D. <i>Syiling dan Janghong</i>						
Jumlah						
Jumlah Besar	398.805.00	498.847.00	498.280.00	475.081.00		474.238.00

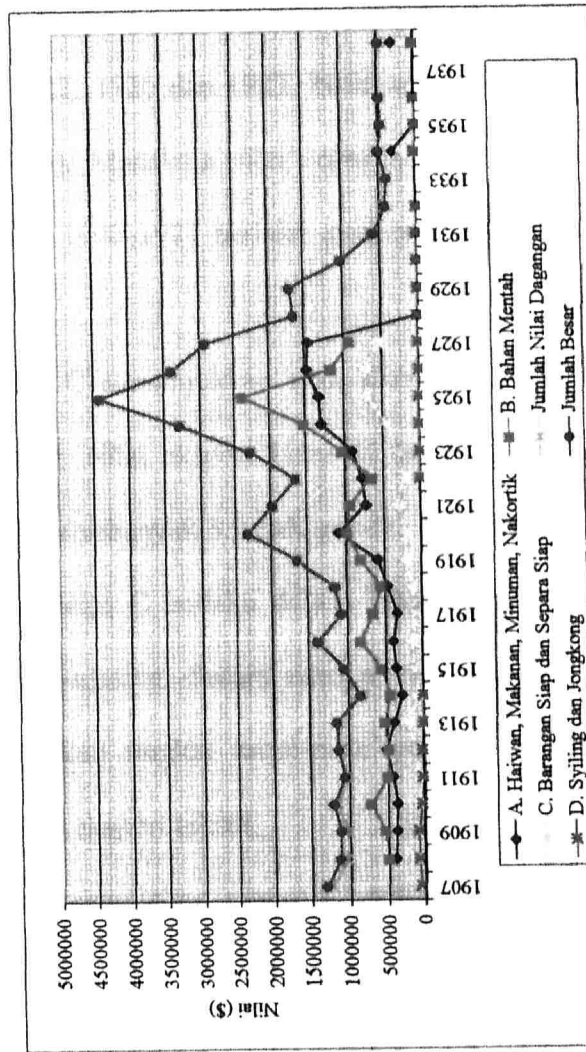
Sumber: *daurul FTM 1928-1938, RTADORS 1910-1916, 1920-1927, SSBS 1908, 1917-1919*

Note: 1. Nilai Eksport Labuan Dengan Empayar British Dan Negara-negara Aung 1907-1938 + Nilai Eksport Perdagangan Inter-port Labuan 1907-1927.

2. 1928-1938, tidak termasuk nilai eksport perdagangan inter-port Labuan.

3. 1937, data tidak diperoleh

Graf 5.3. Nilai Eksport Labuan Mengikut Kelas 1907-1938 (\$)



Sumber: disusun dari FTM 1928-1938, RTADRSS 1910-1916, 1920-1927, SSBB 1908, 1917-1919

Nota:

1. Nilai Eksport Labuan Dengan Empayar British Dan Negara-negara Asing 1907-1938 + Nilai Eksport Perdagangan Inter-port Labuan 1907-1927.
2. 1928-1938, tidak termasuk nilai eksport perdagangan inter-port Labuan.

Kelas A menunjukkan kemerosotan dari segi nilai sumbangan eksportnya. Kelas A mewakili antara 28.81% hingga 49.58% daripada nilai keseluruhan eksport antara tahun 1908-1927 tetapi melonjak kepada 62.25% (1934) dan 65.1% (1938). Kelas A hanya mengatasi kelas B selama empat tahun dalam tempoh 19 tahun iaitu pada 1920, 1922, 1926 dan 1927. Nilai terbesar yang pernah dicatat ialah \$1,463,884.00 (1926). Manakala nilai terendah dicatat pada tahun 1917 (\$339,024.00). Dari tahun 1908-1927 berlaku perkembangan sebanyak 2.5 kali ganda.

Nilai eksport kelas C menunjukkan arah aliran yang sama seperti enam tahun pertama abad ke 20. Nilai eksport kelas C berada di tahap yang ketiga dengan peningkatan berlaku sebanyak 3.9 kali ganda. Nilai tertinggi dan terendah yang pernah dicatat oleh kelas C berlaku dalam tahun 1926 (\$721,769.00) dan 1914 (\$82,852.00) masing-masing. Secara amnya, nilai eksport kelas C dalam jangkamasa ini menunjukkan tingkat turun-naik yang stabil dan dipengaruhi secara keseluruhannya oleh eksport tekstil.

Arang batu terus memainkan peranan penting dalam eksport Labuan. Peningkatan sebanyak 27% (1907) berlaku dalam pengeksportan arang batu dari lombong arang batu koloni berbanding dengan tahun 1906. Buat pertama kalinya dalam tempoh beberapa tahun eksport kargo sebanyak 7,600 tan dihantar terus ke Hong Kong, Saigon, dan Manila.¹⁰ Dalam tahun 1908 berlaku peningkatan sebanyak 4% pengeluaran arang batu iaitu sebanyak 33,458 tan berbanding tahun sebelumnya dengan Labuan terus mengimport arang batu dari Muara untuk tujuan

pengesksportan semula. Daripada jumlah keluaran tempatan dan dimport, sebanyak 31,373 tan dieksport dan 24,503 tan digunakan untuk kegiatan *bunkering*. Sebanyak empat buah kargo arang batu digunakan dalam tahun tersebut dengan dua ke Hong Kong, sebuah ke Saigon dan sebuah ke Swatow untuk tujuan pengesksportan.¹¹

Dalam tahun 1909, arang batu yang dieksport sebagai kargo meningkat sebanyak 20,578 tan dengan sebanyak 57,268 tanan kasar dijual dan kira-kira separuh daripadanya digunakan untuk *bunkering*. Berlaku permintaan yang stabil untuk arang batu dalam tahun 1909 dengan 15 kargo dieksport. Sebanyak 61,855 tan (1909) berbanding 33458 tan (1908) dikeluarkan dari lombong. Labuan Coalfields Company Limited turut menggunakan pelbagai jenis pengangkutan seperti kapal layar dan *native crafts*, keretapi dan jalanraya yang membolehkan arang batu diangkut dengan kadar 140 tan sejam.¹²

Peningkatan yang menggalakkan terus berlaku bagi arang batu Labuan dengan jumlah 30 kargo dieskport yang melibatkan 47,734 tan. Jumlah keseluruhan arang batu yang dieskport sebagai kargo dan dijual kepada *bunker* ialah 92,223 tan atau hampir 35,000 tan melebihi jumlah sebelumnya. Peningkatan ini dipengaruhi oleh tahap pengeluaran yang lebih tinggi yang dihasilkan oleh Labuan Coalfields Company Limited iaitu 86,689 tan berbanding sebanyak 61,855 tan pada tahun 1909.¹³

Pada 9 Mac, 1911 lombong arang batu di Coal Point ditutup menyebabkan 13 orang Eropah dan 800 orang Cina kehilangan kerja. Penutupan lombong arang

batu yang diusahakan oleh Labuan Coalfields Company Limited memberi kesan teruk kepada kemakmuran Labuan. Hanya 740 tan dieksport dalam tahun tersebut sebagai kargo arang batu. Manakala 17,748 tan dieksport sebagai kargo dan untuk tujuan *bunkering* iaitu berkurangan sebanyak 74,475 tan berbanding dengan tahun sebelumnya.¹⁴

Dalam tahun 1916 kerajaan membeli tanah seluas 10 batu persegi dari Labuan Coalfields Company, Ltd. melalui pembentukan anak syarikat¹⁵ yang dikenali sebagai Labuan Exploration Company yang ditubuhkan di London dengan tujuan mencarigali mineral di Labuan.¹⁶ Namun begitu, tindakan tersebut tidak menunjukkan sebarang kemajuan dalam usaha menghidupkan kembali lombong arang batu. Bagi memenuhi permintaan sektor perkapalan, Labuan mengimport arang batu dari Muara yang dikuasai oleh kerajaan Sarawak. Sebanyak 11,692 tan arang batu dieksport semula dalam bentuk kargo dan *bunker* pada tahun 1912.¹⁷

Ketika getah mengalami kejatuhan harga yang teruk, ramai pekebun kecil getah beralih kepada penanaman sayur-sayuran di Labuan disebabkan permintaan yang stabil dan semakin meningkat terutama di Miri.¹⁸ Kebanyakan hasil pertanian seperti buah-buahan, sayur-sayuran dan ternakan dieksport kerana permintaan dan penggunaan dalam negeri sangat kecil. Selepas penemuan medan minyak di Miri kebanyakan hasil pertanian tersebut yang diusahakan di Labuan dieksport ke Miri bagi menampung keperluan para pekerja yang ramai di kalangan orang Eropah, Cina dan lain-lain. Kebanyakan kegiatan pertanian dan

penternakan diusahakan oleh orang Cina dan Kedayan. Walau bagaimanapun, orang Cina biasanya lebih berjaya dalam usaha ini berbanding dengan suku Kedayan yang masih mengamalkan amalan tradisional pada masa tersebut.¹⁹

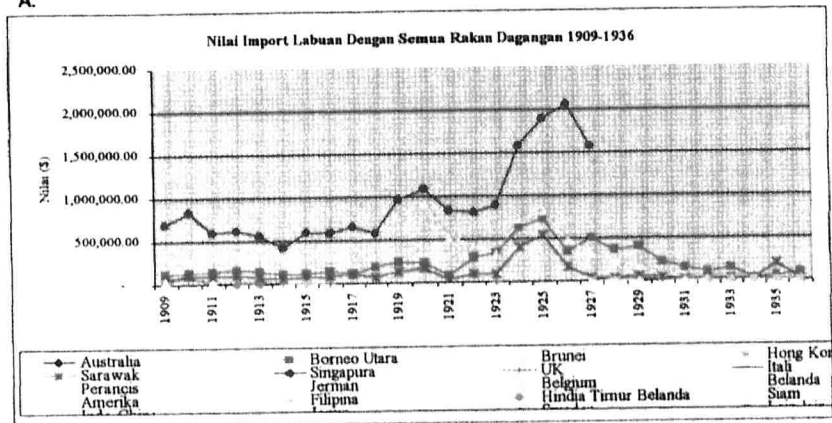
5.2.3 Rakan Dagangan

Labuan menjalinkan hubungan dengan 24 kawasan iaitu Singapura, Borneo Utara, Sarawak, Brunei, Australia, Hong Kong, United Kingdom, Itali, Perancis, Jerman, Belgium, Belanda, Amerika Syarikat, Filipina (termasuk Sulu), Hindia Timur Belanda, Indo-China, Jepun, Sweden, Burma, Ceylon, Mesir, Afrika Selatan, India, Siam dan Russia. Jumlah rakan dagangan ini menunjukkan berlakunya peningkatan dalam hubungan dagangan Labuan dengan kawasan-kawasan lain berbanding ketika berada di bawah pentadbiran BNBC yang meliputi semua benua kecuali Amerika Selatan. Negara-negara tersebut yang sebahagian besarnya hanya menjadi destinasi-destinasi kapal yang berlabuh dan berlepas di Pelabuhan Labuan ketika Labuan ditadbir oleh BNBC akhirnya turut menjadi rakan dagangan pulau ini.

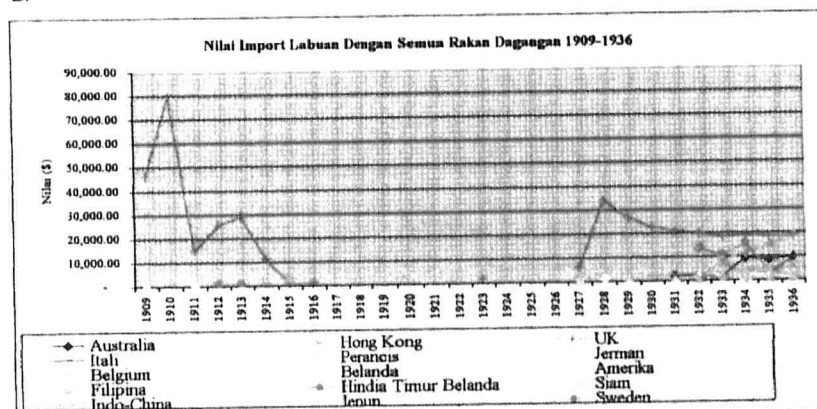
Berdasarkan lampiran jadual 5.7 dan 5.8 Singapura kembali menguasai perdagangan Labuan dan diikuti dengan Brunei, Borneo Utara dan Sarawak. Singapura terus mengungguli perdagangan Labuan dengan menguasai antara 43.9% hingga 100.0% dalam tahun 1907 hingga 1927. Secara umumnya, hampir dua dekad pertama dalam tempoh kajian bab ini, Brunei merupakan rakan dagangan kedua terpenting Labuan dan diikuti dengan Borneo Utara dan

Graf 5.4. Nilai Import Labuan Dengan Semua Rakan Dagangan 1909-1936 (\$)

A.



B.

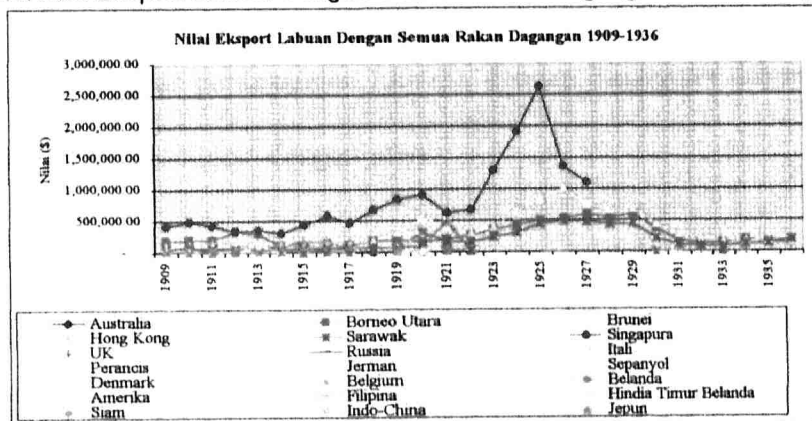


Sumber: disusun dari FTM 1929-1936, RLADRSS 1919-1928, RTADRSS 1920-1927, SSBB 1909-1919

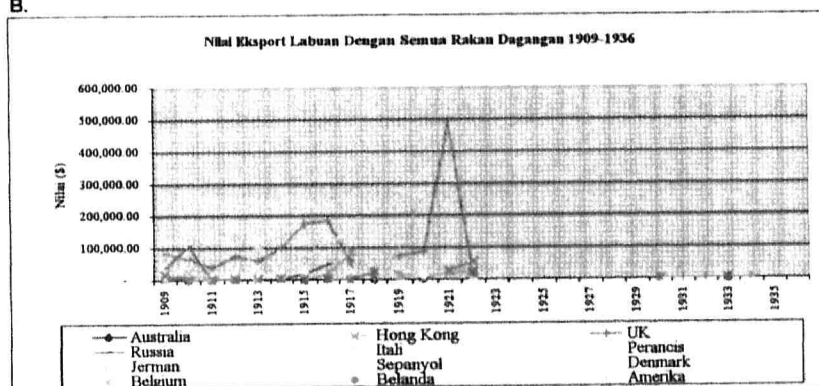
Nota

1. Terdapat perbezaan sebanyak \$2.00 (1911) antara nilai import Labuan mengikut kelas dengan nilai import Labuan dengan semua rakan dagangan.
Sila rujuk hal. T2, T12, T14-5 (SSBB 1911) untuk semakan terperinci.
2. Terdapat perbezaan sebanyak \$17,055.00 (1917) antara nilai import Labuan mengikut kelas dengan nilai import Labuan dengan semua rakan dagangan.
Sila rujuk hal. T2, T12, T14-5 (SSBB 1917) dan hal. App. F (RTADRSS 1917) untuk semakan terperinci.
3. Lain-lain: Burma, Ceylon, Mesir, Afrika Selatan, India.
4. 1928-1938, tidak termasuk nilai perdagangan *inter-port*.

Graf 5.5. Nilai Eksport Labuan Dengan Semua Rakan Dagangan 1909-1936 (\$)



B.



Sumber disusun dari FTM 1929-1936, RLADRSS 1919-1928, RTADRSS 1920-1927, SSBB 1908-1919

Nota

1 Terdapat perbezaan sebanyak \$1 00 (1911) antara nilai eksport Labuan mengikut kelas dengan nilai eksport Labuan dengan semua rakan dagangan

Sila rujuk hal. T3, T12, T16-7 (SSBB 1911) untuk semakan terperinci.

2 Lain-lain; Burma, Ceylon, Mesir, Afrika Selatan, India, Norway, Austria

3 1928-1938, tidak termasuk nilai perdagangan *inter-port*.

Sarawak. Menjelang suku terakhir 1920 Borneo Utara mula mengambil alih peranan Brunei dan diikuti dengan Sarawak dan Brunei. Perubahan sifat data menyebabkan nilai sebenar perdagangan Labuan dengan Singapura dalam tahun 1928-1938 tidak dapat ditentukan dengan jelas.

5.3 Perkapalan

Peningkatan terus berlaku dalam jumlah bilangan dan tanan kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan. Dalam tempoh ini sektor perkapalan Labuan direkodkan dengan dua cara iaitu kapal wap dan kapal layar yang dicantumkan sekali dengan *native crafts*. (Sila rujuk lampiran jadual 5.9) Kapal layar dan *native crafts* seberat 75 tan bersih berdaftar digunakan oleh pedagang-pedagang yang menjalankan perdagangan pesisir ketika itu.²⁰ Selain daripada itu, jumlah keseluruhan bilangan dan tanan kapal ini juga mengambil kira kapal perang dan *yacht* 1907-1916. Bilangan kapal-kapal yang singgah di pelabuhan banyak dipengaruhi oleh kapal layar dan *native crafts* tetapi jumlah tanan kapal lebih banyak dipengaruhi oleh kapal-kapal wap.

Dalam tahun 1907 berlaku kejatuhan dalam bilangan dan tanan kapal berbanding tahun 1906 berikutan tindakan syarikat-syarikat perkapalan yang biasanya menjalankan kegiatan perdagangan mereka antara Borneo Utara dengan Labuan terus membuat pelayaran ke Singapura tanpa singgah di koloni.²¹ Berdasarkan jadual 5.5 bilangan kapal yang tertinggi dicatatkan dalam tahun 1908 iaitu 1,745 buah dan 1,749 buah bagi kapal yang berlabuh dan berlepas masing-

Jadual 5.5. Bilangan Dan Tanan Kapal Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1907-1938

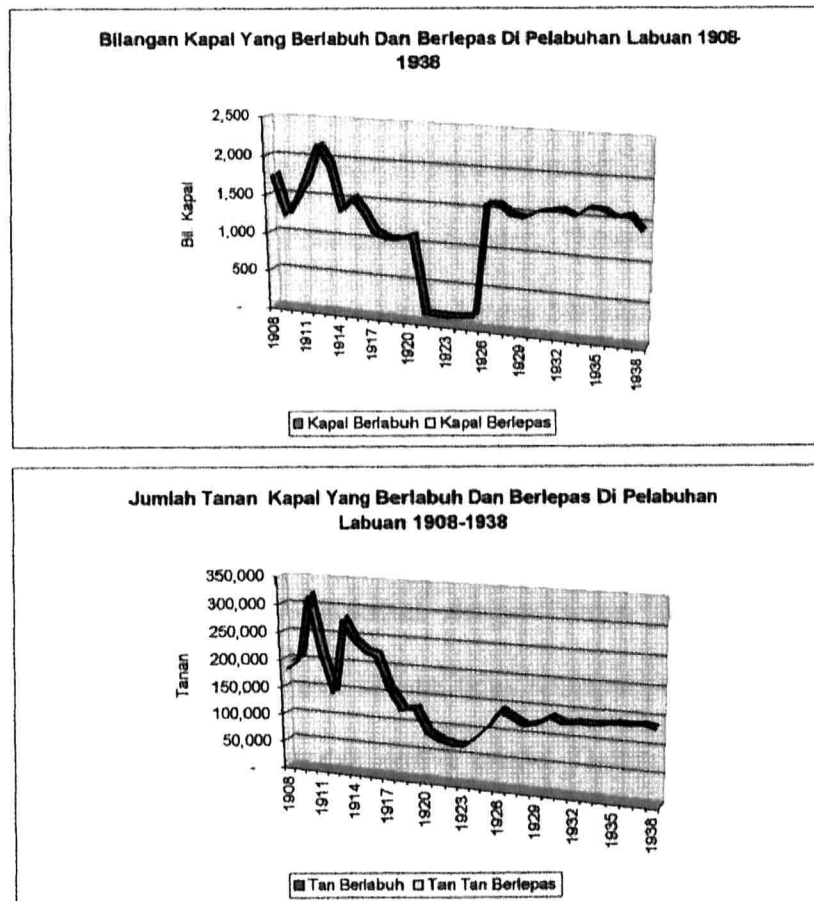
Tahun	Berlabuh				Berlepas			
	Kapal	(-/+)	Tan	(-/+)	Kapal	(-/+)	Tan	(-/+)
1907	td.		td.		td.		td.	
1908	1,745		183,161		162,890		1,749	193,852
1909	1,229	-30%	198,366	8.3%	185,288	13.8%	1,229	-29.7%
1910	1,443	17%	315,252	58.9%	308,472	66.5%	1,443	17.4%
1911	1,763	22%	212,430	-32.6%	186,804	-39.4%	1,717	19.0%
1912	2,174	23%	145,333	-31.6%	133,831	-28.4%	2,174	26.6%
1913	1,932	-11%	278,670	91.7%	261,342	95.3%	1,932	-11.1%
1914	1,347	-30%	243,509	-12.6%	224,210	-14.2%	1,347	-30.3%
1915	1,536	14%	225,085	-7.6%	200,746	-10.5%	1,535	14.0%
1916	1,350	-12%	218,061	-3.1%	198,114	-1.3%	1,355	-11.7%
1917	1,116	-17%	161,971	-25.7%	144,462	-27.1%	1,116	-17.6%
1918	1,051	-6%	126,055	-22.2%	111,092	-23.1%	1,051	-5.8%
1919	1,052	0%	130,577	3.6%	111,682	0.5%	1,052	0.1%
1920	1,110	6%	89,084	-31.8%	67,436	-39.6%	1,110	5.5%
1921	123	-89%	76,718	-13.9%	76,718	13.8%	123	-88.9%
1922	120	-2%	71,299	-7.1%	71,299	-7.1%	120	-2.4%
1923	111	-8%	71,668	0.5%	71,668	0.5%	111	-7.5%
1924	128	15%	89,150	24.4%	89,150	24.4%	128	15.3%
1925	159	24%	110,474	23.9%	110,474	23.9%	159	24.2%
1926	1,594	903%	141,561	28.1%	128,654	16.5%	1,594	902.5%
1927	1,602	1%	129,579	-8.5%	116,453	-9.5%	1,602	0.5%
1928	1,485	-7%	118,289	-8.7%	107,837	-7.4%	1,485	-7.3%
1929	1,454	-2%	124,387	5.2%	115,000	6.6%	1,454	-2.1%
1930	1,550	7%	137,883	10.9%	123,249	7.2%	1,529	5.2%
1931	1,579	2%	128,635	-6.7%	115,726	-6.1%	1,566	2.4%
1932	1,608	2%	132,278	2.8%	117,295	1.4%	1,593	1.7%
1933	1,535	-5%	132,196	-0.1%	117,558	0.2%	1,515	-4.9%
1934	1,650	7%	132,961	0.6%	119,119	1.3%	1,638	8.1%
1935	1,641	-1%	137,306	3.3%	121,133	1.7%	1,626	-0.7%
1936	1,560	-5%	136,333	-0.7%	118,229	-2.4%	1,537	-5.6%
1937	1,601	3%	139,571	2.4%	118,703	0.4%	1,591	3.5%
1938	1,421	-11%	134,658	-3.5%	114,855	-3.2%	1,422	-10.6%

Sumber: disusun dari SSBB 1907-1938

Nota:

1. Termasuk *native crafts* / kapal layar serta kapal perang.
2. 1913-1919, termasuk kapal yang berlabuh dan berlepas di Pulau Christmas.

Graf 5.6. Bilangan Dan Tanan Kapal Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1907-1938



Sumber disusun dari SSBB 1007-1938

Nota:

1. Termasuk *native crafts* / kapal layar serta kapal perang.
2. 1913-1919, termasuk kapal yang berlabuh dan berlepas di Pulau Christmas.

masing. Penutupan lombong arang batu dalam tahun 1911 juga menyebabkan berkurangnya bilangan kapal yang singgah untuk tujuan *bunkering* di Pelabuhan Labuan.²²

Peningkatan peratusan terbesar berlaku dalam tahun 1930 (60%) dan 1925 (24%) serta 1923 (15%). Peningkatan yang berlaku dalam tahun 1913 hingga 1919 kerana rekod kapal-kapal yang keluar-masuk telah dicantumkan dengan Pulau Christmas yang menyebabkan sukar ditentukan secara tepat jumlah sebenar bilangan kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan. Dengan tidak mengambil kira tahun 1913 hingga 1919, kejatuhan agak ketara berlaku dalam tahun 1913 iaitu (-41%) dan 1937 (-13%). Sementara itu, kejatuhan ketara dalam tahun 1921 hingga 1922 kerana tidak terdapat catatan bagi kapal layar dan *native crafts* dibuat oleh pihak pentadbiran.

Perbincangan mengenai kapal-kapal dengan kargo dan dalam ballast hanya mengambil kira kapal-kapal wap kerana tidak terdapat pecahan dibuat bagi kategori ini bagi kapal-kapal layar dan *native crafts*. Dalam jangkamasa 1909 hingga 1920, andaian dibuat iaitu semua kapal yang berlabuh dan berlepas adalah dengan kargo. Andaian dibuat kerana tidak terdapat sebarang catitan dalam rekod dibuat bagi tempoh berkenaan. Jumlah kapal dan tanan berlandaskan kepada jumlah kapal wap yang singgah di pelabuhan pada ketika itu.

Merujuk kepada jadual 5.6, seperti sebelumnya, kebanyakan kapal-kapal yang berlabuh dan berlepas membawa muatan kargo yang mewakili 94.7% hingga 100% kecuali dalam tahun 1921 (86.2%), daripada jumlah keseluruhan

Jadual 5.6. Bilangan Dan Tanan Kapal Dengan Kargo Dan Dalam Ballast Yang Berubah Dan Berlepas di Pelabuhan Labuan 1907-1938

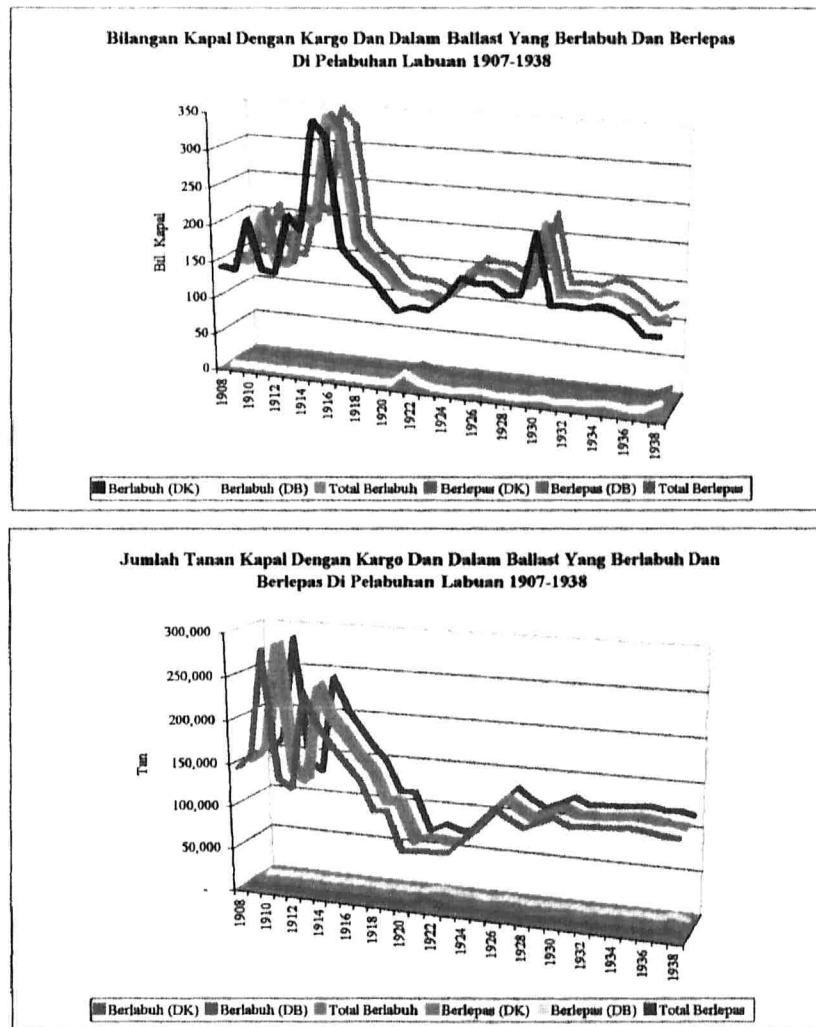
Tahun	Berubah						Berlepas					
	Dengan Kargo			Dalam Ballast			Dengan Kargo			Dalam Ballast		
	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan
1907	143	100%	145,704	-	-	-	143	100%	145,704	100%	-	-
1908	139	100%	164,026	-	-	-	139	100%	164,026	100%	-	-
1909	209	100%	282,742	-	-	-	209	100%	282,742	100%	-	-
1910	143	100%	136,884	-	-	-	143	100%	136,884	100%	-	-
1911	140	100%	126,411	-	-	-	140	100%	126,411	100%	-	-
1912	219	100%	293,146	-	-	-	219	100%	293,146	100%	-	-
1913	201	100%	263,208	-	-	-	201	100%	263,208	100%	-	-
1914	327	100%	422,373	-	-	-	327	100%	422,373	100%	-	-
1915	326	100%	418,614	-	-	-	326	100%	418,614	100%	-	-
1916	163	100%	144,462	-	-	-	163	100%	144,462	100%	-	-
1917	148	100%	111,062	-	-	-	148	100%	111,062	100%	-	-
1918	125	100%	87,436	-	-	-	125	100%	87,436	100%	-	-
1919	106	88.2%	69,483	80.5%	17	13.8%	123	100%	78,718	100%	-	-
1920	114	85.0%	69,719	87.8%	6	5.0%	120	100%	71,289	100%	-	-
1921	111	100%	71,868	100%	-	-	111	100%	71,868	100%	-	-
1922	128	100%	89,150	100%	-	-	128	100%	89,150	100%	-	-
1923	158	98.4%	109,537	98.2%	1	0.6%	158	98.4%	109,537	98.2%	1	0.6%
1924	153	98.7%	127,269	98.9%	2	1.3%	155	100%	128,854	100%	-	-
1925	154	100%	118,453	100%	-	-	154	100%	118,453	100%	-	-
1926	142	100.0%	107,837	100.0%	-	-	142	100.0%	107,837	100.0%	-	-
1927	143	100.0%	115,000	100.0%	-	-	143	100.0%	115,000	100.0%	-	-
1928	225	98.3%	123,045	99.8%	4	1.7%	229	100.0%	123,249	100.0%	2	0.9%
1929	134	99.3%	115,553	99.5%	1	0.7%	135	100.0%	115,729	100.0%	2	1.5%
1930	136	97.8%	118,383	99.2%	3	2.2%	139	100.0%	117,286	100.0%	3	2.2%
1931	134	97.8%	117,195	99.7%	3	2.2%	137	100.0%	117,568	100.0%	3	2.2%
1932	140	95.2%	118,042	99.1%	7	4.8%	147	100.0%	119,118	100.0%	7	4.8%
1933	137	95.8%	119,577	98.7%	6	4.2%	143	100.0%	121,133	100.0%	6	4.2%
1934	128	97.7%	117,778	100%	3	2.3%	131	100.0%	118,729	100.0%	3	2.3%
1935	108	84.7%	114,364	98.3%	8	5.3%	114	100.0%	118,703	100.0%	8	5.3%
1936	108	87.1%	113,438	98.8%	16	12.6%	124	100.0%	114,855	100.0%	16	12.6%

Sumber: disusun dari SSBB 1907-1938

Nota:

1. Tidak termasuk relative craft/Kapal Layar dan kapal perang.
2. 1908-1920: dengan andapan semua kapal yang berlabuh dan berlepas dengan kargo.
3. 1913-1918: termasuk bilangan dan jumlah tanan kapal yang berlabuh dan berlepas di Pulau Christmas.

Graf 5.7. Bilangan Dan Tanan Kapal Dengan Kargo Dan Dalam Ballast Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1907-1938



kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan. Secara keseluruhannya fenomena yang sama juga berlaku iaitu kapal-kapal yang berlepas dengan kargo adalah lebih besar berbanding dengan bilangan kapal-kapal yang berlabuh ke pelabuhan. Bilangan terbanyak kapal yang singgah dengan kargo dicatat pada tahun 1930 (225 buah). Manakala tanan dengan kargo terberat dicatatkan dalam tahun 1910 iaitu 282,742 dengan tidak mengambil kira anggaran bagi 1913-1919 yang melibatkan jumlah bersama dengan Pulau Christmas. Dalam tempoh 31 tahun hanya sejumlah 75 buah dan 69 buah dalam ballast berbanding dengan kargo iaitu 4,942 buah dan 4,949 buah bagi jumlah kapal yang berlabuh dan berlepas di Pelabuhan Labuan masing-masing.

Dalam tahun pertama Labuan di bawah pentadbiran Singapura, berlaku penyusutan dalam jumlah kapal-kapal dari Borneo Utara yang singgah di Pelabuhan Labuan kerana mereka menjalankan perdagangan secara langsung dengan Singapura. Kejatuhan juga disebabkan syarikat perkapalan utama yang menjalankan perdagangan pesisir antara Labuan dan Borneo iaitu Norddeutscher Lloyd Company turut mengurangkan kegiatan mereka di Labuan.²³ Tindakan syarikat perkapalan Jerman ini berlarutan sehingga ke tahun 1914 dan turut menjejaskan perdagangan Labuan-Singapura.²⁴

Dalam tahun 1912, barang dagangan dari Limbang, Temburong dan sungai-sungai lain di Sarawak tidak lagi menggunakan Pelabuhan Labuan sebaliknya menghantar terus ke Singapura via Kuching.²⁵ Tidak terdapat sebarang data statistik mengenai destinasi kapal-kapal di Labuan dalam tahun 1907-

1920 dan 1930-1941. Perbincangan mengenai destinasi-destinasi kapal dalam bab ini hanya mengambil kira tempoh 1921-1929. Dalam jangkamasa tersebut Borneo Utara, Brunei, Singapura, Hindia Timur Belanda, Filipina, Sarawak, Belanda, Jepun, China, Indo-China, Hong Kong, Siam dan New Guinea merupakan destinasi-destinasi pilihan kapal-kapal yang berlabuh dan berlepas dari Labuan.

Secara umumnya, Borneo Utara merupakan destinasi utama kapal-kapal yang singgah di Labuan dan diikuti dengan Singapura. Kedua-duanya menguasai kira-kira 90% dalam jumlah destinasi-destinasi pilihan kapal-kapal di Pelabuhan Labuan. (Sila rujuk Jadual 5.7) Dalam tahun 1930, perdagangan transit antara Labuan dengan Brunei dan Sarawak yang melibatkan medan minyak digiatkan terutama dalam urusan perdagangan hasil pertanian. Pengeluaran tempatan dan ternakan dihantar melalui kapal wap yang mengambil masa tiga jam setengah ke Miri dan empat hari ke Singapura.²⁶

Manakala perbincangan mengenai kapal-kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan mengikut bangsa hanya mengambil kira tempoh 28 tahun (1920-1938). Data-data sebelum tempoh tersebut tidak mencatatkan jumlah kapal keluar-masuk mengikut bangsa. Berlaku pengurangan mengikut bangsa bagi jumlah kapal-kapal yang singgah di Labuan iaitu dari 15 ketika pentadbiran BNBC kepada 11 buah negara berdaftar sahaja iaitu Amerika Syarikat, Belanda, Belgium, Borneo Utara, British, Brunei, China, Jepun, Jerman, Norway, Sarawak dan Siam. Monopoli dari segi kawasan pendaftaran kapal dari Eropah dalam tempoh ini mula dipecahkan apabila mereka hanya mewakili 5 dari 11 kawasan. Namun

Jadual 5.7. Bilangan Dan Tanan Kapal Dari Semua Negara Mengikut Destinasi Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1921-1929

Tahun	Borneo Utara						Borneo						Hulu Terengganu					
	Berlabuh			Berlepas			Berlabuh			Berlepas			Berlabuh			Berlepas		
	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan
1921	84	52.0%	38,622	62	50.4%	38,187	48.9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1922	83	52.8%	33,865	61	50.8%	32,855	48.2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1923	86	50.5%	38,374	65	54.8%	37,457	53.3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1924	85	53.5%	46,860	86	53.5%	66,607	50.3%	12	7.8%	1,860	1.4%	-	-	-	-	1	0.8%	11,804
1925	89	57.4%	67,783	89	54.8%	64,300	49.9%	3	1.8%	350	0.3%	-	-	-	-	-	-	-
1926	84	54.5%	65,781	88	57.1%	68,380	51.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1927	28	19.7%	2,660	28	19.7%	2,660	4.8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1928	77	53.8%	67,271	80	54.8%	68,285	51.8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1929	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

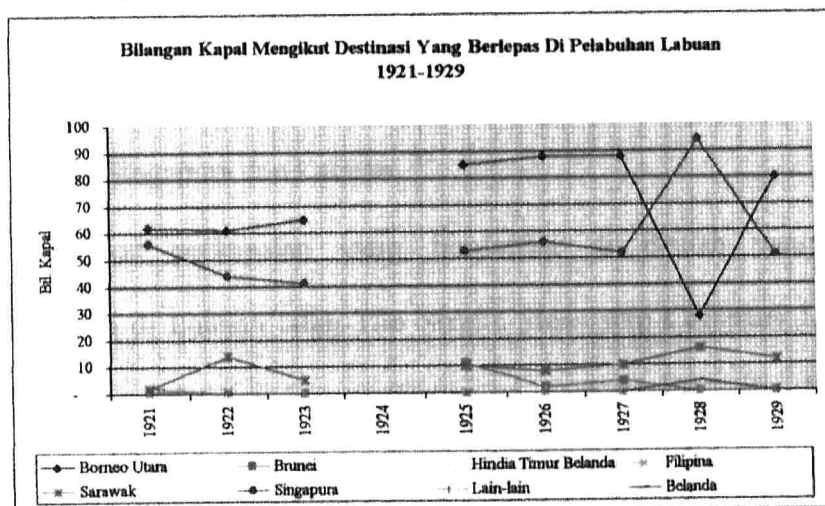
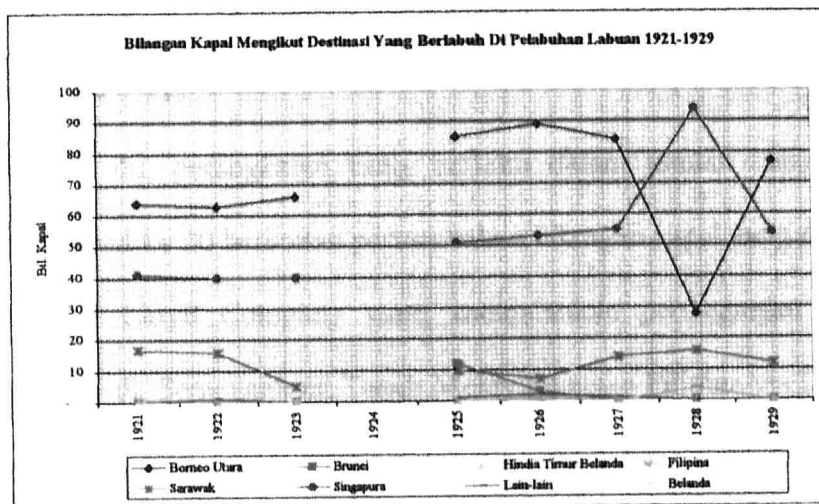
Tahun	Filipina						Siam						Siam					
	Berlabuh			Berlepas			Berlabuh			Berlepas			Berlabuh			Berlepas		
	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan
1921	1	0.8%	128	-	-	-	17	13.8%	7,704	10.0%	2	1.6%	848	1.1%	41	48.8%	38,481	51.4%
1922	-	-	-	-	-	-	18	13.3%	3,374	4.7%	14	11.7%	2,850	3.3%	40	38.7%	36,048	49.2%
1923	-	-	-	-	-	-	8	4.6%	488	0.7%	8	4.8%	488	0.7%	40	38.7%	36,048	49.2%
1924	-	-	-	-	-	-	10	8.3%	2,660	2.3%	10	8.3%	1,314	1.2%	61	32.1%	48,338	44.7%
1925	-	-	-	-	-	-	7	4.6%	888	0.3%	10	8.3%	1,314	1.2%	63	34.2%	53,284	41.4%
1926	-	-	-	-	-	-	14	8.1%	1,322	1.2%	10	8.3%	1,314	1.2%	66	34.2%	53,284	41.4%
1927	-	-	-	-	-	-	18	11.3%	1,322	1.2%	18	11.3%	1,314	1.2%	84	86.2%	100,152	82.8%
1928	-	-	-	-	-	-	12	8.4%	844	0.8%	12	8.4%	844	0.8%	64	37.8%	66,788	49.4%
1929	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tahun	Labuan						Jumlah						Jumlah					
	Berlabuh			Berlepas			Berlabuh			Berlepas			Berlabuh			Berlepas		
	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan	Kapal	%	Tan
1921	-	-	-	-	-	-	123	100%	78,718	100%	123	100%	123	100%	78,718	100%	123	100%
1922	1	0.8%	815	2	1.8%	701	120	100%	71,888	100%	120	100%	120	100%	71,888	100%	120	100%
1923	-	-	-	-	-	-	111	100%	68,152	100%	111	100%	111	100%	68,152	100%	111	100%
1924	1	0.8%	837	-	-	-	128	100%	119,474	100%	128	100%	128	100%	119,474	100%	128	100%
1925	2	1.3%	4,784	-	-	-	169	100%	128,864	100%	169	100%	169	100%	128,864	100%	169	100%
1926	1	0.8%	724	-	-	-	164	100%	116,463	100%	164	100%	164	100%	116,463	100%	164	100%
1927	1	0.8%	-	-	-	-	142	100%	107,837	100%	142	100%	142	100%	107,837	100%	142	100%
1928	-	-	-	-	-	-	143	100%	115,000	100%	143	100%	143	100%	115,000	100%	143	100%
1929	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Sumber: Catatan dari SSBB 1921-1929

Nota: 1. Tidak termasuk kapal layar, paku, yacht dan kapal perang.
2. Negara-negara Lain: Jepun, China, Indo-China, Hong Kong, Siam, New Guinea.

Graf 5.8. Bilangan Dan Tanan Kapal Mengikut Destinasi Yang Berlabuh Dan Berlepas Di Pelabuhan Labuan 1921-1929



Sumber: disusun dari SSBB 1921-1929

Nota:

1. Tidak termasuk *native crafts*/kapal layar, perahu, yacht dan kapal perang.
2. Negara-negara Lain: Jepun, China, Indo-China, Hong Kong, Siam, New Guinea.

begitu, secara keseluruhannya British terus memonopoli dari segi jumlah bilangan kapal berdaftar mengikut negara yang singgah di Pelabuhan Labuan pada masa tersebut. Buat pertama kalinya juga dalam sejarah Labuan apabila kapal-kapal yang berdaftar di Timur Jauh iaitu Jepun dan China turut singgah di Labuan. (Sila rujuk lampiran jadual 5.11)

Dalam pada itu, peningkatan yang berlaku dalam jumlah kapal-kapal Jerman pada awal abad ke 20 berikutan pertambahan bilangan kapal yang dimiliki oleh Norddeutscher Lloyd Company yang menjalankan perdagangan antara Negeri-negeri Selat di Semenanjung Tanah Melayu dengan Filipina via Labuan. Selain dari itu, terdapat juga perkhidmatan mingguan untuk penghantaran mel dan perkhidmatan penumpang yang disediakan oleh orang Jerman dari Singapura ke Labuan. Syarikat tersebut mempunyai empat buah kapal wap yang menjalankan perkhidmatan antara Singapura dan Labuan.²⁷

Antara syarikat perkapalan yang berdaftar di British yang aktif menjalankan kegiatan di Labuan ialah The Straits Steamship Company Limited yang menghubungkan pulau ini dengan Singapura, Borneo Utara dan Filipina dengan perkhidmatan setiap 10 hari sekali pada Januari hingga Ogos dan seminggu sekali selepas bulan-bulan berkenaan.²⁸ Kedudukan Straits Steamship Co. dikukuhkan lagi apabila perniagaan mereka dicantumkan dengan The East Asiatic Co. pada tahun 1935.²⁹

Sama seperti bilangan kapal mengikut destinasi, tidak terdapat catatan rekod dibuat mengenai jumlah anak kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan

dalam tahun 1907-1920 dan 1930-1941. Perbincangan hanya mengambilkira jangkamasa dari tahun 1921 hingga ke 1929 yang tidak mengambil kira jumlah anak kapal *native crafts* dan kapal layar yang tidak mempunyai sebarang catatan berkaitan perkara ini.

Merujuk kepada jadual 5.8 berlaku peningkatan sebanyak 1.4 kali ganda jumlah anak kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan dalam tempoh lapan tahun. Seperti yang dinyatakan sebelum ini, peningkatan dan kejatuhan anak kapal dipengaruhi oleh bilangan kapal yang berlabuh di Pelabuhan Labuan.

5.4 Infrastruktur

Bagi meningkatkan kecekapan pengendalian kargo di pelabuhan sebuah *landing pier* yang baru telah dibina dalam tahun 1907.³⁰ Seterusnya pemasangan alat pengangkut di Pelabuhan Labuan disiapkan pada bulan Mei, 1910 yang telah berjaya meningkatkan keberkesanan dalam menyediakan kemudahan untuk kerja-kerja pemungghahan dan *bunkering* untuk kapal-kapal.³¹ Dalam tahun 1920, terdapat sebuah stesyen arang batu dibina sepanjang 15 kaki di Pelabuhan Labuan bagi kegiatan *bunkering* kepada kapal-kapal yang singgah di situ.³²

Dalam pada itu, pembinaan rumah api yang baru di Pulau Papan telah berjaya disiapkan pada Disember, 1910 dengan struktur besi setinggi 39 kaki. Rumah api baru ini dijangka berfungsi pada Mac, 1911.³³ Rumah api di Pulau

Jadual 5.8. Jumlah Anak Kapal Yang Berlabuh Dan Berlepas di Pelabuhan Labuan, 1921-1929

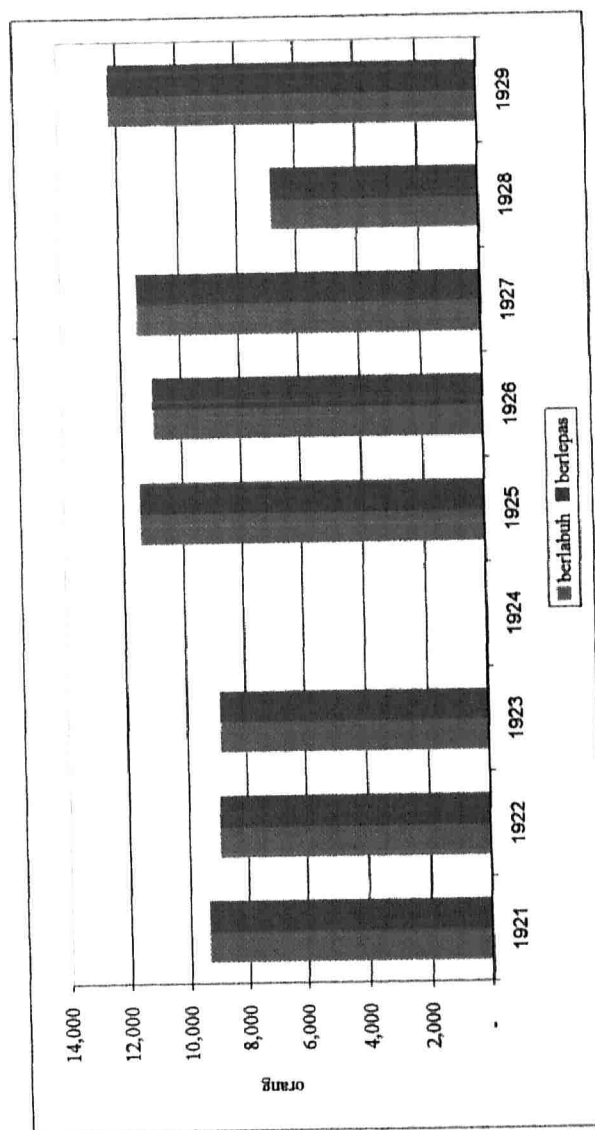
Tahun	Berlabuh				(-/+)	Berlepas				(-/+)
	Kapal (DK)	%	Kapal (DB)	%		Kapal (DK)	%	Kapal (DB)	%	
1921	8,614	92.2%	724	7.8%		8,872	95.0%	486	5.0%	
1922	8,789	98.1%	167	1.9%	-4.1%	8,852	98.8%	104	1.2%	-4%
1923	8,899	100.0%	-	-	-0.6%	8,899	100.0%	-	-	-1%
1924										
1925	11,374	99.4%	65	0.6%		11,406	99.7%	33		
1926	10,921	100.0%	-	-	-4.5%	10,934	99.6%	41		-4%
1927	11,436	100.0%	-	-	4.7%	11,436	100.0%	-		4%
1928	6,836	100.0%	-	-	-40.2%	6,836	100.0%	-		-40%
1929	12,269	100.0%	-	-	79.5%	12,269	100.0%	-		79%

Sumber: disusun dari SSBB 1921-1929

Nota:

1. Tidak termasuk native crafts /kapal layar, perahu, kapal stimp bawah 50 tan dan kapal perang.
2. (DK); dengan kargo
3. (DB); dalam ballast

Graf 5.9. Jumlah Anak Kapal Yang Berlubuh Dan Berlepas di Pelabuhan Labuan, 1921-1929



Sumber: disusun dari SSBB 1907-1929

Nota:

1. Tidak termasuk *native crafts*/kapal layar, perahu, kapal stim bawah 50 tan dan kapal perang.

Papan terletak di bahagian barat pulau tersebut pada kedudukan latitud $5^{\circ} 15'$ utara dan longitud $115^{\circ} 16'$ timur.³⁴ Kerja-kerja pemasangan *occulating light* yang berwarna merah dan putih dimulakan dalam tahun 1911. Penggunaan lampu ini telah meningkatkan jarak kenampakan dari daratan sejauh 14 batu.³⁵ Selain dari rumah api, kuaters dan stor minyak juga didirikan dengan kos kira-kira \$13,000. Dalam tahun 1910 juga kerja-kerja pemetaan semula Labuan dijalankan dengan anggaran belanja sebanyak \$22,000.³⁶

Dalam tahun 1911 juga anggaran peruntukan sebanyak \$27,000.00 disediakan bagi pembinaan rumah api dan *lantern* di Pulau Kuruman. Namun begitu hanya \$916.00 dibelanjakan memandangkan tapak sebenar pembinaan belum diputuskan oleh pihak pentadbiran.³⁷ Kerja-kerja asas pembinaan rumah api di Pulau Kuruman hanya dimulakan setahun kemudian.³⁸ Rumah api di Pulau Kuruman disiapkan dalam tahun 1913 yang terletak 215 kaki di atas paras laut dengan struktur besi setinggi 50 kaki yang terletak pada latitud $5^{\circ} 13'$ utara dan longitud $115^{\circ} 8'$ timur³⁹ dengan penggunaan minyak sebanyak 600 gelen setahun untuk penjanaannya.⁴⁰

Pembinaan rumah api di pulau ini memberi faedah besar kepada Pelabuhan Labuan kerana memudahkan perjalanan kapal keluar-masuk tanpa mengira siang atau malam. Dalam tahun 1924, seluas 27 ekar kawasan pertanian yang melibatkan 3,000 pokok kelapa dan 1,000 pokok buah-buahan telah ditebang kerana mengganggu jarak penglihatan isyarat cahaya rumah api Pulau Kuruman

bagi membolehkan jarak kenampakan dari daratan sejauh 21 batu dikesan oleh nakhoda-nakhoda kapal yang ingin menghampiri kawasan daratan.⁴¹

Dalam tahun 1917 pembinaan kolam air baru dibina di Labuan bagi menampung keperluan penduduk dan perdagangan.⁴² Kerja-kerja bekalan air di Bandar Victoria telah selesai pada 1924 yang meningkatkan keupayaan untuk membekalkan air kepada penduduk dan pelabuhan.⁴³ Dalam tahun 1929, paip air berukuran 5 inci dipasang oleh Jabatan Kerjaraya yang menyambungkannya dari kolam air ke Bandar Victoria dengan jarak 3,100 ela dan menelan belanja sebanyak \$8,999.00.⁴⁴

Dengan terbina sistem jalanraya dan jalan tanah yang lebih teratur membolehkan hasil pengeluaran dan ternakan diangkut dengan lebih pantas dan bersifat ekonomi ke Pelabuhan Labuan. Keuntungan daripada pembinaan kerja-kerja raya yang dijalankan di Pulau Labuan juga jelas kelihatan apabila wujudnya permintaan terutamanya daripada penduduk berbangsa Cina untuk mendapatkan tanah yang berhampiran jalanraya bagi penanaman kelapa sawit, getah, sayur-sayuran dan buah-buahan.⁴⁵ Pajak tanah jajahan telah diberikan kepada orang awam. Kebanyakan tanah dipajak selama 99 tahun. Minima bayaran yang dikenakan untuk pajak ialah sebanyak \$1.00 se ekar setahun.⁴⁶

5.5 Kewangan

Dari tahun 1907-1912, pendapatan dan perbelanjaan Labuan dipisahkan daripada koloni-koloni lain dalam Negeri-negeri Selat. Walau bagaimanapun,

Caruman Pertahanan Militari (*Military Defence Contribution*) perlu dibayar oleh Labuan sekiranya terdapat lebih bersih dalam imbalan kewangannya. Dalam tahun 1907, Labuan membayar caruman sebanyak \$3,991.75 kepada pihak pertahanan Imperial.⁴⁷ Dalam tempoh pentadbiran Negeri-negeri Selat Labuan masih mengalami defisit kewangan memandangkan banyak pelaburan yang dibuat oleh pihak kerajaan dalam usaha meningkatkan kemudahan infrastruktur.

5.5.1 Pendapatan

Status Labuan sebagai sebuah pelabuhan bebas terus dikekalkan ketika koloni berada di bawah pentadbiran Negeri-negeri Selat. Cukai hanya dikenakan ke atas minyak petrol, minuman keras dan tembakau serta candu yang merupakan antara penyumbang pendapatan yang utama kepada pihak pentadbiran koloni. Umpamanya, hasil dari pungutan lesen candu pada awal tahun 1920an banyak menolong meningkatkan hasil pendapatan koloni. Dalam tahun 1922 sejumlah \$65,178 dipungut dari hasil candu dan meningkat kepada \$75,456 pada tahun 1923⁴⁸. Manakala dalam tahun 1924 sejumlah \$73,012.50 diperolehi dari pungutan lesen candu.⁴⁹

Pendapatan Labuan yang berjumlah \$8,2926.44 dalam tahun 1910 tidak meliputi jumlah \$6,428.56 yang merupakan sumbangan dari Tabung Imperial bagi perbelanjaan Pejabat Konsul.⁵⁰ Penutupan lombong arang batu di Labuan dalam tahun 1911 turut menjejaskan kemakmuran koloni memandangkan Labuan Coalfields Company, Limited, membelanjakan kira-kira \$20,000 sebulan di pulau

Jadual 5.9: Pendapatan Labuan 1907-1938 (\$)

Tahun	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917
KELAS I											
1. Duit (uang) Perak, Duit, dan Duit (uang)	2,103.70	3,371.02	3,312.04	6,533.79	2,899.56	2,720.70	3,323.56	3,382.20	3,084.52	2,666.00	1,884.82
2. Duit Perak	629.86	784.28	2,118.78	843.86	848.51	280.31	680.41	348.34	666.73	608.80	183.48
3. Duit, Duit, dan Duit (uang) Perak	42,381.60	41,807.50	44,114.88	51,164.21	48,780.00	48,281.48	18,728.87	14,871.88	14,850.14	18,099.14	14,884.68
KELAS II											
1. Duit Perak	8,602.74	4,887.74	12,024.88	18,644.88	12,850.33	14,674.22	18,124.18	18,074.12	10,816.67	11,626.88	10,726.62
2. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	78,288.14	2,840.30	2,311.83	2,746.47	2,899.80	2,278.77	2,898.44	2,453.64	1,464.20	1,486.37	1,878.84
KELAS III											
1. Duit Perak	140.28	148.28	180.28	180.28	180.28	180.28	180.28	180.28	180.28	180.28	180.28
2. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	4,773.60	4,884.78	4,884.78	4,884.78	4,884.78	4,884.78	4,884.78	4,884.78	4,884.78	4,884.78	4,884.78
3. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	112.84	288.28	79.24	84.83	74.18	108.13	113.08	108.13	63.40	182.17	148.82
KELAS IV											
1. Duit Perak	18,844.18	10,373.64	8,881.87	117.88	60.80	824.63	76.44	1,084.38	168.00	626.78	978.62
2. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	3,782.84	3,844.31	3,888.78	384.00	12.80	2,064.40	1,242.80	137.00	312.84	417.28	488.82
3. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	124,888.83	72,313.03	78,877.78	88,888.00	78,880.44	78,108.40	48,848.21	41,784.14	38,348.18	37,078.18	34,087.34
Jumlah Keseluruhan											
1907	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
KELAS I											
1. Duit (uang) Perak, Duit, dan Duit (uang)	1,681.80	1,800.00	1,810.32	1,821.88	1,881.80	1,881.82	2,027.08	2,387.14	2,718.18	2,818.80	2,887.48
2. Duit Perak	148.40	811.88	288.88	288.88	188.47	378.88	488.78	222.00	2,188.28	818.88	333.80
3. Duit, Duit, dan Duit (uang) Perak	14,888.44	18,818.78	17,873.17	18,888.36	20,888.40	28,148.28	28,888.88	34,188.22	38,788.22	38,131.14	37,787.87
KELAS II											
1. Duit Perak	16,088.18	11,728.88	18,101.78	28,278.82	2,443.82	2,888.33	2,174.38	1,812.88	3,888.80	3,818.80	8,872.87
2. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	1,733.18	1,883.84	2,488.17	1,837.18	2,833.30	1,748.17	2,840.47	2,844.82	1,381.32	3,846.88	187.24
KELAS III											
1. Duit Perak	2,840.08	2,778.04	3,703.08	4,878.02	6,807.08	388.18	4,808.48	6,803.11	8,808.88	8,808.88	8,808.12
2. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	30.88	37.98	78.18	88.88	82.84	62.84	34.78	17.81	38.84	81.11	88.87
KELAS IV											
1. Duit Perak	648.18	148.82	488.32	1,788.38	4,812.83	1,841.10	4,878.78	288.31	388.74	284.80	88.78
2. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	58.78	38.80	888.34	428.80	118.78	48.40	288.20	217.20	184.78	1,880.80	1,203.60
3. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	31,701.84	34,338.81	48,087.88	87,078.34	37,808.81	33,303.78	44,088.88	47,108.18	63,487.78	84,088.02	88,188.40
Jumlah Keseluruhan											
1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938		
KELAS I											
1. Duit (uang) Perak, Duit, dan Duit (uang)	2,808.00	2,838.80	2,404.34	2,438.32	2,438.20	2,438.88	2,484.88	2,487.74	2,484.10	2,410.88	
2. Duit Perak	281.00	141.80	108.80	184.00	178.00	88.80	1,388.80	1,420.80	2,788.80	1,884.80	
3. Duit, Duit, dan Duit (uang) Perak	118,818.78	88,217.78	71,888.72	78,088.02	88,788.88	38,838.88	81,878.88	77,888.43	70,387.71	27,813.81	
KELAS II											
1. Duit Perak	7,882.20	4,818.88	6,088.78	6,017.88	4,788.88	8,882.37	4,188.88	3,888.74	1,138.80	1,884.00	
2. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	210.00	188.00	188.00	-	-	-	-	-	-	-	
KELAS III											
1. Duit Perak	10,712.84	12,337.31	8,747.83	10,446.77	8,817.87	8,860.48	8,860.48	8,860.48	8,860.48	8,860.48	
2. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	127.82	48.33	30.88	43.82	88.32	88.32	4.88	17.80	4.04	8.88	
KELAS IV											
1. Duit Perak	188.47	88.88	214.80	7,084.88	1,882.12	110.88	1,828.23	6,182.83	-	178.78	
2. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	1,274.60	288.36	288.36	-	128.00	638.78	18.28	-	-	8.00	
3. Duit Perak, Duit, dan Duit (uang) Perak	138,812.28	118,381.84	88,782.74	87,182.88	83,444.38	48,878.84	100,278.78	87,770.34	82,823.84	38,883.22	

Sumber: Jabatan dari SSB 1907-1938

Sambungan

Pendapatan Labuan 1907-1938 (%)

	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969																																																																																																																																				
1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937																																																																																																																																																																				

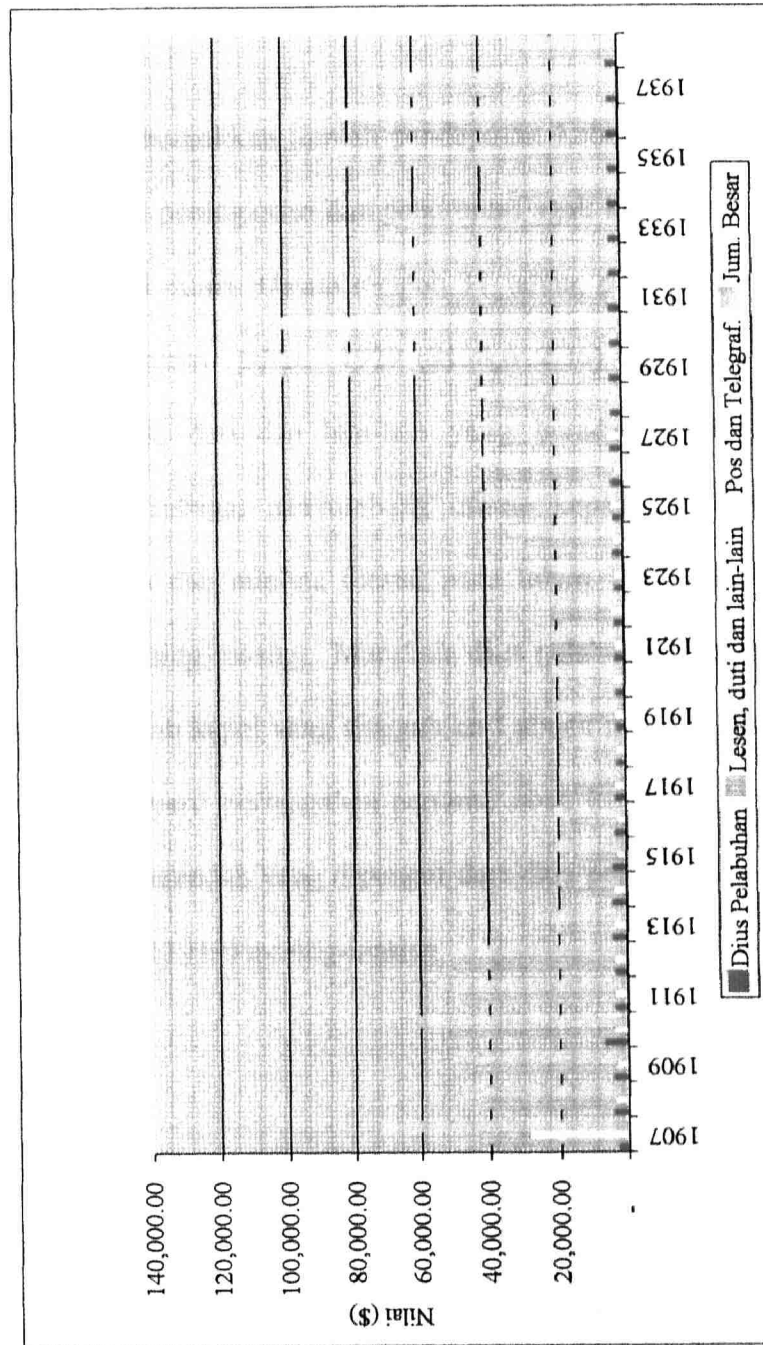
[illegible]

Pendapatan Labuan 1907-1938 (-/-)

[illegible]

JUMLAH BESAR
Sumber disusun dari SSBB 1907-1938

Graf 5.10. Pendapatan Labuan 1907-1938 (\$)



Sumber: disusun dari SSBB 1907-1938

tersebut dan menyediakan peluang pekerjaan yang besar kepada penduduk di Labuan.⁵¹

Jadual 5.9 menunjukkan jumlah pendapatan Labuan bagi tempoh 1907-1938 yang mengalami peningkatan dan penurunan agak ketara yang dipengaruhi oleh keadaan ekonomi dunia. Dalam tempoh 31 tahun, pendapatan tertinggi dan terendah dicatatkan dalam tahun 1929 (\$138,612.36) dan 1923 (\$33,303.78) masing-masing. Lesen, duti dan lain-lain yang berada dalam Kelas I terus memainkan peranan sebagai penyumbang utama kepada pendapatan Labuan dengan nilai maksima dan minima dicatat pada tahun 1929 (\$115,518.73) dan 1918 (\$14,465.59) masing-masing. Manakala dius pelabuhan yang berkait secara langsung dengan jumlah kapal yang singgah ke Labuan menunjukkan arah aliran yang hampir sama seperti pertengahan pertama abad ke 20. Dalam tempoh ini jumlah tertinggi dan terendah yang dipungut dari dius pelabuhan ialah \$5,933.79 (1910) dan \$1,500.00 (1919) masing-masing.

5.5.2 Perbelanjaan

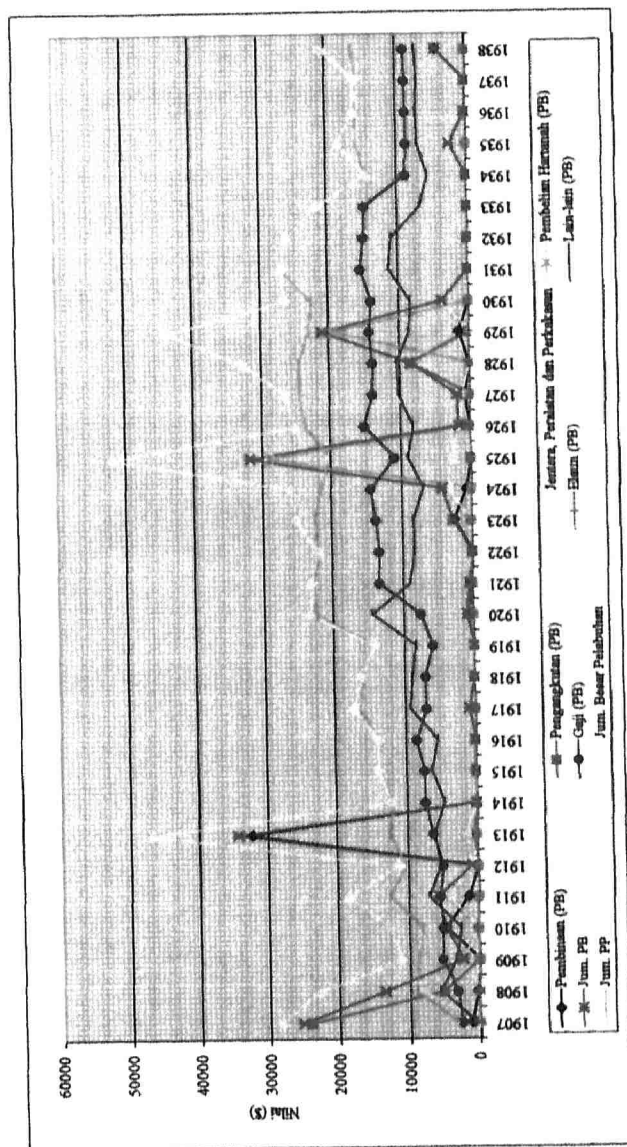
Berdasarkan jadual 5.10 dan lampiran 5.12, perbelanjaan Pelabuhan Labuan mengambil antara 11.7% hingga 31.8% daripada jumlah keseluruhan perbelanjaan Labuan sepanjang tempoh 31 tahun. Nilai tertinggi dan terendah yang pernah dibelanjakan untuk pelabuhan ialah \$52,077.31 (1925) dan \$14,421.00 (1934). Secara keseluruhannya perbelanjaan terbesar melibatkan perbelanjaan pentadbiran iaitu pembayaran gaji kepada kakitangan.

Jadual 5.10. Perbelanjaan Pelabuan Labuan 1907-1938 (\$)

Pembangunan		1907	%	1908	%	1909	%	1910	%	1911	%	1912	%	1913	%	1914	%	1915	%
Tahun		1,200.00	4.6%	247.00	1.8%	-	-	4,724.57	99.7%	1,418.10	24.4%	-	-	32,373.14	83.8%	-	-	-	-
Pembinaan		23,840.00	96.2%	6,170.00	37.8%	-	-	-	-	-	-	-	-	428.84	1.2%	-	-	-	-
Jumlah Perbelanjaan dan Perbelanjaan		-	-	8,227.83	60.3%	2,452.23	100.0%	15.32	0.3%	4,381.78	78.9%	600.00	100.0%	1,978.00	4.8%	174.02	100.0%	-	-
Jumlah		28,140.00	100.0%	13,844.83	100.0%	2,452.23	100.0%	4,748.89	100.0%	8,797.88	100.0%	600.00	100.0%	34,478.08	100.0%	174.02	100.0%	-	-
Pencapaian		1907	%	1908	%	1909	%	1910	%	1911	%	1912	%	1913	%	1914	%	1915	%
Tahun		2,840.00	81.3%	3,174.14	38.2%	6,389.08	60.8%	5,184.23	64.7%	8,478.09	43.3%	8,038.14	48.2%	8,269.80	60.8%	7,439.35	61.0%	7,439.44	63.2%
Gai		-	-	228.18	2.8%	-	-	184.89	3.4%	1,187.81	6.7%	1,187.81	6.7%	8,483.87	62.0%	4,743.84	39.0%	8,407.82	48.9%
Ewan		607.89	18.7%	8,603.47	62.2%	3,448.77	38.3%	2,622.61	32.8%	3,187.81	38.3%	3,187.81	38.3%	8,182.84	48.8%	4,743.84	39.0%	8,407.82	48.9%
Jumlah		3,447.89	100.0%	8,807.61	100.0%	8,737.85	100.0%	7,807.50	100.0%	11,665.69	100.0%	11,665.69	100.0%	12,481.44	100.0%	12,481.44	100.0%	13,888.78	100.0%
Jumlah-BESAR		28,387.89	100.0%	22,890.88	100.0%	11,180.08	100.0%	12,731.81	100.0%	18,443.88	100.0%	11,380.81	100.0%	48,869.82	100.0%	12,348.33	100.0%	13,888.78	100.0%
Pembangunan		1916	%	1917	%	1918	%	1919	%	1920	%	1921	%	1922	%	1923	%	1924	%
Tahun		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pembinaan		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pengeluaran		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Perbelanjaan dan Perbelanjaan		-	-	860.00	100.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah		-	-	860.00	100.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pencapaian		1916	%	1917	%	1918	%	1919	%	1920	%	1921	%	1922	%	1923	%	1924	%
Tahun		8,485.13	60.3%	7,133.87	43.2%	7,121.17	44.3%	8,010.89	41.8%	7,880.31	54.0%	13,418.47	69.7%	13,430.44	61.2%	13,603.12	61.2%	14,603.44	67.4%
Gai		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ewan		8,481.84	39.8%	8,398.88	64.8%	8,860.88	68.7%	8,479.28	68.8%	14,821.43	68.2%	8,080.72	40.3%	8,609.03	38.8%	8,603.28	38.1%	7,003.28	32.8%
Jumlah		14,024.87	100.0%	18,528.13	100.0%	18,072.05	100.0%	14,481.14	100.0%	22,911.74	100.0%	22,478.18	100.0%	21,839.47	100.0%	22,332.40	100.0%	21,006.70	100.0%
Jumlah-BESAR		42,812.86	100.0%	41,418.01	100.0%	39,252.13	100.0%	28,962.99	100.0%	41,355.19	100.0%	44,896.99	100.0%	64,708.39	100.0%	64,734.80	100.0%	64,895.48	100.0%
Pembangunan		1925	%	1926	%	1927	%	1928	%	1929	%	1930	%	1931	%	1932	%	1933	%
Tahun		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pembinaan		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pengeluaran		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Perbelanjaan dan Perbelanjaan		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pencapaian		1925	%	1926	%	1927	%	1928	%	1929	%	1930	%	1931	%	1932	%	1933	%
Tahun		11,013.84	84.8%	15,183.13	64.9%	13,888.80	67.4%	13,842.81	67.2%	14,844.48	62.3%	15,881.84	62.3%	15,355.43	67.4%	14,807.00	67.3%	14,717.13	68.2%
Gai		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ewan		1,148.80	45.4%	8,303.88	38.1%	10,403.33	42.8%	10,418.88	42.8%	8,628.29	37.7%	8,478.87	37.7%	11,383.33	42.8%	11,033.81	42.8%	8,817.88	31.7%
Jumlah		20,162.64	100.0%	23,487.01	100.0%	24,292.13	100.0%	24,261.69	100.0%	23,473.77	100.0%	24,360.71	100.0%	26,738.76	100.0%	25,840.81	100.0%	23,635.76	100.0%
Jumlah-BESAR		62,877.31	100.0%	64,905.02	100.0%	63,544.26	100.0%	63,224.68	100.0%	86,228.98	100.0%	89,257.70	100.0%	91,463.82	100.0%	90,575.61	100.0%	88,531.24	100.0%
Pembangunan		1934	%	1935	%	1936	%	1937	%	1938	%	1939	%	1940	%	1941	%	1942	%
Tahun		8,778.00	60.8%	8,714.18	56.1%	8,088.13	64.4%	8,771.16	66.4%	8,864.00	65.6%	-	-	-	-	-	-	-	-
Pembinaan		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pengeluaran		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah Perbelanjaan dan Perbelanjaan		-	-	2,844.00	100.0%	208.80	100.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah		-	-	2,844.00	100.0%	208.80	100.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pencapaian		1934	%	1935	%	1936	%	1937	%	1938	%	1939	%	1940	%	1941	%	1942	%
Tahun		8,778.00	60.8%	8,714.18	56.1%	8,088.13	64.4%	8,771.16	66.4%	8,864.00	65.6%	-	-	-	-	-	-	-	-
Gai		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ewan		8,843.89	38.1%	7,103.71	44.9%	7,224.78	48.4%	7,018.85	44.8%	7,315.21	44.8%	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah		14,421.89	100.0%	15,817.89	100.0%	15,312.91	100.0%	15,790.01	100.0%	16,179.21	100.0%	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah-BESAR		14,421.89	100.0%	15,817.89	100.0%	15,312.91	100.0%	15,790.01	100.0%	16,179.21	100.0%	-	-	-	-	-	-	-	-

Sumber: data dari SSG 1907-1938
 Nota:
 1. Tidak termasuk kerja-kerja sub-kecil.
 2. Tidak termasuk pinjaman dan pinjaman.

Graf 5.11. Perbelanjaan Pelabuan Labuan 1907-1938 (\$)

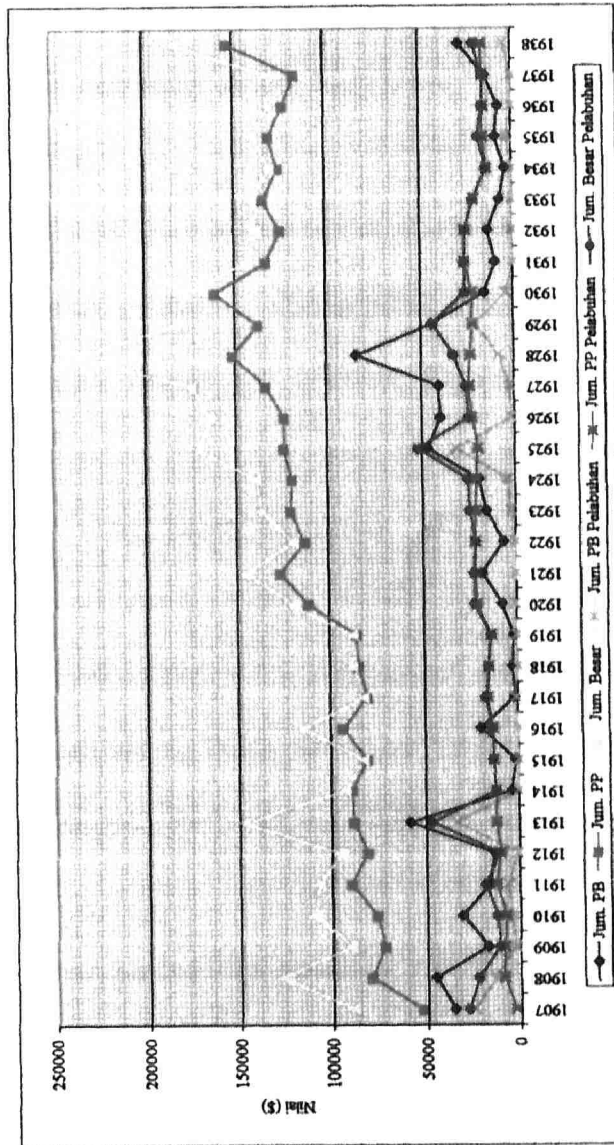


Sumber: disusun dari SSBB 1907-1938

Nota:

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

Graf 5.12. Perbandingan Perbelanjaan Keseluruhan Labuan Dengan Perbelanjaan Pelabuan Labuan 1907-1938 (\$)



Sumber: disusun dari SSBB 1907-1938

Nota:

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

Buat pertama kalinya selepas pembentukan Labuan kerajaan mula terlibat secara langsung dalam perbelanjaan pembangunan di kawasan pelabuhan terutama dalam usaha penyediaan dan meningkatkan kemudahan infrastruktur. Kebanyakan perbelanjaan pembangunan dibelanjakan bagi meningkatkan kemudahan alat panduan pelayaran seperti rumah api, buyo dan tanda arah suar serta kemudahan di dermaga.

Sebanyak \$34,478.08 dibelanjakan untuk pembangunan pelabuhan dalam tahun 1913 yang merupakan pelaburan terbesar pihak kerajaan dengan \$31,923.14 digunakan bagi pembinaan rumah api di Pulau Kuraman⁵² setelah 13 tahun cadangan tersebut diutarakan. Seterusnya pada tahun 1925 sekali lagi kerajaan membuat perbelanjaan yang besar berjumlah \$31,914.37 yang melibatkan pembelian hartanah dan alat panduan pelayaran di kawasan pelabuhan. Daripada jumlah tersebut sebanyak \$28,995.07 digunakan untuk pengambilan dan pembersihan tapak rumah api di Pulau Kuraman⁵³ dalam usaha meningkatkan jarak kenampakan daratannya kepada nakhoda-nakhoda kapal yang menggunakan Pelabuhan Labuan.

Kali terakhir pihak pentadbiran membuat pelaburan besar ketika Labuan berada di bawah Negeri-negeri Selat ialah pada tahun 1929. Sebanyak \$20,888.08 dibelanjakan bagi tujuan pembangunan yang sebahagian besarnya melibatkan pembayaran pembelian dua buah dermaga milik pihak swasta yang berjumlah \$19,400.00⁵⁴ dalam usaha kerajaan mengendalikan sepenuhnya urusan di

pelabuhan yang boleh memberi keuntungan kepada pihak pentadbiran koloni dalam jangka masa panjang.

5.6 Kesimpulan

Dalam tempoh ini kegiatan perdagangan dan perkapalan Labuan banyak bergantung kepada pertumbuhan ekonomi dunia. Arah aliran perdagangan Labuan bergantung kepada tingkat harga hasil pertanian yang menjadi komoditi penting Labuan pada masa tersebut. Selepas kemelesetan pada awal tahun 1920, pasaran dunia kembali pulih dengan peningkatan yang besar. Justeru itu berlaku peningkatan dalam komoditi perdagangan dan jumlah kapal yang singgah di pelabuhan.

Perkembangan yang menggalakkan mendorong pihak kerajaan membuat pelaburan dalam pembangunan infrastruktur yang banyak membantu mempertingkatkan perkembangan ekonomi di Labuan. Polisi penglibatan secara langsung pihak kerajaan yang dijalankan di Negeri-negeri Selat yang lain iaitu Singapura, Pulau Pinang dan Melaka yang berkaitan dengan pembangunan pelabuhan turut dilaksanakan di Labuan.

Peningkatan dalam kemudahan infrastruktur pelabuhan terutama dalam penggunaan alat bantuan pelayaran berjaya mempertingkatkan kecekapan pengendalian dan operasi pelabuhan. Fenomena ini turut menyumbang ke arah peningkatan dalam bilangan kapal dan jumlah tanan di pelabuhan dalam tempoh berkenaan.

Nota Hujung

- ¹. Peter Spence Gudgeon, "Economic development in 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.
- ². *ARSS 1924*, hlm.30.
- ³. *ARSS 1920*, hlm.6.
- ⁴. *ARSS 1912*, hlm.30.
- ⁵. Lihat *British Malaya Census 1921* dan *British Malaya Census 1931*.
- ⁶. *RTADRSS 1907*, hlm.282.
- ⁷. *RTADRSS 1923*, hlm.39.
- ⁸. *RLADRSS 1927*, hlm.106.
- ⁹. *Ibid.*, hlm.105.
- ¹⁰. *ARSS 1907*, hlm.43.
- ¹¹. *RLADRSS 1908*, hlm.148.
- ¹². *ARSS 1909*, hlm.31.
- ¹³. *ARSS 1910*, hlm.34.
- ¹⁴. *ARSS 1911*, hlm.32.
- ¹⁵. *ARSS 1916*, hlm.39.
- ¹⁶. *ARSS 1919*, hlm.43.
- ¹⁷. *RLADRSS 1912*, hlm.267.
- ¹⁸. *RLADRSS 1928*, hlm.73.
- ¹⁹. W.N. Sands, "Agriculture in Labuan", **MAJ**, Vol. XVIII, 1930, hlm.178.
- ²⁰. *SSBB 1931*, Sec.21, hlm.26.

-
- ²¹. *ARSS 1907*, hlm.43.
- ²². *RLADRSS 1912*, hlm.268.
- ²³. *ARSS 1907*, hlm.43.
- ²⁴. CO273/416: The Island Trading Company Ltd. to CO, 7 August, 1914, f.480.
- ²⁵. *ARSS 1912*, hlm.31.
- ²⁶. W.N. Sands, *op.cit.*, hlm.178.
- ²⁷. *ARSS1912*, hlm.31.
- ²⁸. *RLADRSS 1934*, hlm.140.
- ²⁹. D.F. Allen, **Report on the Minor Ports of Malaya**, Singapore, Government Printing Press, 1951, hlm.10.
- ³⁰. *Ibid.*
- ³¹. *ARSS 1910*, hlm.34-5.
- ³². *ARSS 1920*, hlm.6.
- ³³. *ARSS 1910*, hlm.34-5.
- ³⁴. *SSBB 1925*, Sec.34, hlm.8.
- ³⁵. *ARSS 1911*, hlm.33.
- ³⁶. *ARSS 1910*, hlm.34-5.
- ³⁷. *ARSS 1911*, hlm.33.
- ³⁸. *ARSS 1912*, hlm.32.
- ³⁹. *SSBB 1913*, hlm.V3.
- ⁴⁰. CO273/401: Trinity House to Crown Agents, 28 January, 1913, f.398.
- ⁴¹. *RLADSS 1924*, hlm.142.

-
- ⁴². *ARSS 1917*, hlm. 35.
- ⁴³. *RLADRSS 1924*, hlm. 142.
- ⁴⁴. *ARSS 1929*, hlm. 55.
- ⁴⁵. W.N. Sands, **op. cit.**, hlm. 178.
- ⁴⁶. **Ibid.**, hlm. 179.
- ⁴⁷. *ARSS 1907*, hlm. 42.
- ⁴⁸. *RLADSS 1923*, hlm. 39.
- ⁴⁹. *RLADSS 1924*, hlm. 139.
- ⁵⁰. *ARSS 1910*, hlm. 33.
- ⁵¹. *ARSS 1912*, hlm. 31.
- ⁵². *SSBB 1913*, hlm. C53.
- ⁵³. *SSBB 1925*, Sec. 3, hlm. 32.
- ⁵⁴. *SSBB 1929*, Sec. 3, hlm. 59.