

Bab 6

Dari Kemusnahan Kembali Ke Pelabuhan Bebas 1942-1963

6.0 Pengenalan

Kehancuran mutlak pelabuhan semasa perang mengakibatkan kegiatan perdagangan dan perkapalan terhenti. Dalam usaha menghidupkan perdagangan dan menarik balik sektor perkapalan, Kerajaan British Borneo merancang dan membina semula pelabuhan dan bandar dengan menaksir kembali peruntukan kewangan yang perlu dilaburkan bagi menyediakan kemudahan infrastruktur di Labuan. Pelaburan memainkan peranan penting dalam pembinaan semula dan pembangunan infrastruktur untuk menarik kapal-kapal perdagangan yang akan merangsangkan kembali aktiviti komersial di pelabuhan.

Justeru itu, tema-tema utama dalam bab ini disusun secara terbalik untuk mengkaji pembangunan dan perkembangan Pelabuhan Labuan selepas perang berbanding dengan bab-bab sebelumnya. Bab ini dimulakan dengan langkah-langkah yang diambil oleh British dalam usaha-usaha pembinaan dan pembangunan semula pelabuhan. Peruntukan dan sumber kewangan akan disentuh terlebih dahulu sebelum membincangkan tema infrastruktur dan demografi penduduk dan akhirnya beralih ke tema perkapalan dan perdagangan. Rebakan kemajuan ekonomi Labuan berkait rapat dengan aktiviti eksport-import di pelabuhan. “Kemajuan” dalam perkembangan perdagangan boleh dikesan dengan melihat peruntukan dan struktur kewangan, penjanaan infranstruktur,

perubahan demografi penduduk dan perkembangan sektor perkapalan di Labuan.

Bab ini menyentuh era Labuan berada di bawah pemerintahan Jepun (1942-1945) sehingga ia menjadi sebuah daerah pentadbiran di Sabah yang mencapai kemerdekaannya melalui Persekutuan Malaysia (1963) yang turut disertai oleh Singapura dan Sarawak. Penerusan dan proses evolusi yang berlaku dalam pentadbiran turut mempengaruhi tahap pembangunan, pertumbuhan dan perkembangan Labuan sebagai sebuah pelabuhan.

Tentera Jepun menduduki Labuan secara rasmi pada 3 Januari 1942 setelah mendarat di pulau tersebut dua hari sebelumnya. Jepun mengambil Labuan atas alasan yang sama seperti pihak Inggeris pada abad ke 19. Labuan dijadikan pengkalan tentera untuk pertahanan Jepun di bahagian selatan bagi laluan perkapalan dari Laut China Selatan ke Singapura. Setelah pihak Jepun menguasai Labuan nama pulau ini ditukar kepada *Maeda Jima*.¹ Jepun mengembalikan hak ketuanan pemerintahan Labuan kepada Sultan Brunei tetapi urusan pentadbiran dikendalikan oleh pihak Tentera Jepun.² Semasa pemerintahan tentera Jepun, Labuan telah dicantumkan pentadbirannya dalam kawasan *Seikai Shiu* (Residensi Pantai Barat dan Pedalaman).³

10 Jun 1945, Borneo Utara dibebaskan dari pendudukan Jepun setelah Tentera Australia dari Divisen Kesembilan mendarat di Labuan.⁴ Pada hari tersebut Labuan dicantumkan dengan Borneo Utara di bawah Pentadbiran Tentera British. Undang-undang Tentera diisytiharkan di Borneo British pada 1

September, 1945 oleh Leftenan General L.J. Morshead, Pegawai Pemerintah Kor Pertama Australia. Borneo British dalam konteks Undang-undang Tentera bermakna Borneo Utara, Labuan, Brunei dan Sarawak. Hampir keseluruhan jabatan dan pihak berkuasa kerajaan menyediakan perkhidmatan bagi keempat-empat wilayah berkenaan.⁵ Pada 15 Julai 1946 Borneo Utara dikembalikan kepada kerajaan awam.

Labuan terkeluar dari Negeri-negeri Selat di bawah *The Labuan Order in Council 1946* pada 15 Julai, 1946 setelah menjadi sebuah daerah di Borneo Utara yang ditukar statusnya menjadi Tanah Jajahan Mahkota British.⁶ Pada masa yang sama, Labuan turut kehilangan keistimewaannya sebagai sebuah pelabuhan bebas. Bagi tujuan melancarkan pentadbiran, Borneo Utara dibahagikan kepada beberapa buah residensi iaitu Residensi Pantai Timur, Residensi Pantai Barat dan Residensi Labuan dan Pedalaman. Residensi-residensi berkenaan dipecahkan pula pentadbirannya kepada daerah-daerah kecil.

Residensi Labuan dan Pedalaman meliputi keluasan 7,992 batu persegi yang terletak di bahagian barat daya koloni Borneo Utara. Residensi ini bersempadan dengan Residensi Pantai Barat di bahagian utara, Residensi Pantai Timur dan Indonesia di bahagian timur serta Lawas, Sarawak di bahagian selatan. Ibu pejabat residensi terletak di Labuan dengan Pegawai Daerah ditempatkan di Labuan, Beaufort, Tenom dan Keningau. Manakala Penolong Pegawai daerah ditempatkan di Sipitang dan Pemangku Penolong Pegawai

Daerah di Kuala Penyu, Beaufort, Tambunan dan Pensiangan.⁷ Menjelang tahun 1955 ibu pejabat residensi ini dipindahkan dari Labuan ke Keningau.

Sehingga 30 Ogos, 1963 pentadbiran Labuan tertakluk di bawah peruntukan-peruntukan Surat Kuasa Kerajaan Borneo Utara. Sungguhpun begitu, Labuan turut diberi sedikit keistimewaan dengan beberapa perkara yang berkaitan dengan undang-undang Negeri-negeri Selat terus diterimapakai dalam pentadbiran pulau tersebut. Umpamanya, Lembaga Luar Bandar yang ditubuhkan di bawah Ordinan Perbandaran Negeri-negeri Selat terus mempunyai kuasa untuk membuat peraturan-peraturan berkenaan hal-hal perbandaran. Lembaga ini juga mempunyai hak dalam menguruskan soal-soal kewangan yang melibatkan urusan pentadbirannya.⁸

Dengan berakhirnya pemakaian Peruntukan Surat Kuasa Kerajaan pada 31, Ogos 1963 Borneo Utara telah mewujudkan kerajaannya sendiri. Pada tanggal 16 September tahun yang sama wilayah ini menjadi salah satu daripada anggota Persekutuan Malaysia. Keanggotaan Borneo Utara dalam Persekutuan Malaysia turut mengubah namanya kepada Sabah.

6.1 Pembangunan Dan Pembinaan Semula Pelabuhan Labuan

*"The town of Sandakan and Labuan had been completely destroyed and other, including Jesselton, badly damaged."*⁹

Dalam tahun 1946 ketika Labuan menyambut ulang tahun seabad sebagai Koloni British, pulau ini memaparkan gambaran kemusnahan pembangunan

fizikal yang teruk akibat peperangan. Kemusnahan fizikal Labuan dianggap yang terburuk di empayar British. Perubahan yang ketara dalam fizikal, ekonomi dan politik akibat pendudukan Jepun pada awal tahun 1942 hanya dipulihkan semula selepas pemerintahan dikembalikan kepada kerajaan awam pada 1946.

Labuan dibedil dengan bom dari laut dan udara. Peperangan menyebabkan kematian, penyakit dan kemusnahan yang mengambil masa beberapa tahun untuk dipulihkan kembali. Borneo Utara merupakan jajahan Empayar British yang paling teruk musnah¹⁰ dengan Labuan dan Sandakan akhirnya menjadi seperti padang jarak padang tekukur.

Labuan menjadi objektif utama Pihak Bersekutu dalam usaha menawan semula Borneo. Labuan digunakan sebagai pengkalan operasi tentera semasa zaman perang untuk menentang tanah besar Borneo. Jalanraya dimusnahkan sehingga hampir tidak boleh digunakan lagi atau mengalami kerosakan disebabkan penggunaan kenderaan-kenderaan berat semasa perang dan memerlukan banyak kerja-kerja pembaikan. Selepas kemasukan Tentera Australia jalan-jalan pendek bersifat sementara telah dibina bagi tujuan pengangkutan dan perhubungan di Labuan. Jentera-jentera dipindahkan atau dirosakkan oleh Pasukan Bersekutu kerana bimbang ia akan digunakan oleh Pasukan Tentera Jepun. Rumah, kedai, pejabat, dermaga dan gudang merupakan sasaran bedilan dari laut dan darat semasa perang dari Pasukan Bersekutu.

Kawasan pelabuhan merupakan sasaran bedilan yang utama. Pelabuhan Labuan musnah sama sekali. Dermaga dan tambatan serta *launch* dan *light craft*

tenggelam di kawasan pelabuhan. Usaha-usaha membebaskan kawasan Teluk Brunei yang meliputi medan minyak Seria oleh Pasukan Bersekutu yang diketuai Mac Arthur menyaksikan kemusnahan pembangunan Labuan secara berterusan akibat serangan udara.¹¹

Sekiranya mengambil kira kemusnahan yang menimpa Pelabuhan Labuan yang dibiarkan oleh Pasukan Tentera Jepun lebih daripada tiga tahun pemerintahannya adalah suatu pencapaian yang membanggakan apabila fungsi pelabuhan dapat dikembalikan dalam masa kira-kira setahun selepas kemasukan Pasukan Tentera Australia di Labuan. Namun begitu, aktiviti-aktiviti komersial di pelabuhan tersebut masih terlalu jauh daripada pemulihan sepenuhnya seperti sedia kala sekiranya satu perbandingan perlu dibuat ketika zaman aman.

Dalam pada itu, aktiviti-aktiviti perdagangan dan perkapalan terus berjalan ketika usaha-usaha pembangunan dan pembinaan semula dirangka. Perubahan ketara berlaku dalam sejarah Pelabuhan Labuan apabila satu rancangan pembangunan dan pembinaan semula Pelabuhan Labuan dan Bandar Victoria secara komprehensif dilaksanakan oleh British di bawah Skim Perancangan Bandar dan Ordinan Perancangan Negara (No.14, 1950).¹² Agenda berkenaan terus berjalan di Labuan sehingga ke tahun 1960an yang melibatkan beberapa fasa pembangunan.

Pelan yang disediakan mengambil kira kepentingan Labuan dalam konteks serantau. Buat pertama kali pembangunan Pelabuhan Labuan tidak dilihat sebagai terpisah dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Borneo Utara.

Kepentingan Labuan sebagai sebuah pelabuhan mula diterjemahkan semula dengan perkembangan pesat industri petroleum di Brunei dan sebagai pusat perkhidmatan perdagangan untuk Sarawak dan pantai barat Borneo Utara. Usaha-usaha ini diterjemahkan melalui pembinaan dermaga-dermaga dengan kapasiti pengendalian kargo dan kapal laut dalam yang terbesar di Borneo Barat.

Keutamaan diberikan kepada Labuan berlandaskan peluang-peluang ekonomi yang boleh menjamin keuntungan kepada British di pantai barat Borneo. Pembangunan dan pembinaan pelabuhan mula digerakkan untuk disesuaikan dengan teknologi perkapalan dan jenis komoditi yang dikendalikan di pelabuhan seperti petroleum. Sekiranya Labuan tidak dibangunkan, alternatif lain perlu dicari tetapi usaha pembangunan pelabuhan baru melibatkan kos yang tinggi. Umpamanya, Muara di Brunei dan Utara Sarawak tidak boleh dimasuki oleh kapal-kapal besar laut dalam. Manakala Jesselton hanya merupakan pelabuhan kelas kedua yang memerlukan kerja-kerja pengorekan untuk dinaikkan tarafnya. Ini menunjukkan telah wujud satu perancangan jangka panjang kerajaan kolonial British pada masa tersebut.

Pembangunan dan pembinaan semula Pelabuhan Labuan dan Bandar Victoria merupakan sebahagian daripada rentetan sejarah Labuan yang tidak boleh dipisahkan dalam usaha membina pengetahuan dan memahami sejarah pelabuhannya. Usaha-usaha pembangunan semula selepas perang melibatkan satu belanjawan yang besar bagi menjana pembangunan infrastruktur. Pelan rancangan pembangunan dan pembinaan semula infrastruktur secara

menyeluruh di Labuan serta bandar-bandar utama lain di Borneo Utara dirangka dalam usaha-usaha pemulihan sosio-ekonomi yang boleh meningkatkan pendapatan kerajaan koloni. Menyedari kelebihan kawasan perairan Borneo Utara yang mempunyai pangkalan-pangkalan semulajadi yang baik dan berpotensi, pembangunan dan pembinaan semula bandar-bandar pelabuhan seperti Labuan, Sandakan, Jesselton, Tawau, Kudat, Kota Belut, Semporna, Sebatik dan Usukan diberi keutamaan.¹³

Di Labuan, pemuliharaan, pemulihan dan pembinaan semula kemudahan di kawasan pelabuhan diberikan keutamaan selaras dengan fungsi pelabuhan yang menjadi nadi pembangunan ekonomi koloni tetapi telah dibiarkan oleh pihak British selama seabad. Pasca Perang Dunia II memperlihatkan satu perubahan dalam orientasi pembangunan Pelabuhan Labuan. Pembangunan infrastruktur yang lebih teratur dan lengkap dilihat sebagai pemangkin kepada usaha-usaha menarik lebih banyak kapal-kapal komersial untuk singgah dan berlabuh di pelabuhan itu yang akan mempengaruhi pertumbuhan perdagangan dan seterusnya merangsangkan ekonomi setempat. Fenomena ini berbeza dengan tahun-tahun terdahulu kerana kemudahan-kemudahan yang disediakan di pelabuhan ketika zaman sebelum perang lebih cenderung kepada tuntutan semasa perkembangan perdagangan dan perkapalan yang berlaku di Labuan.

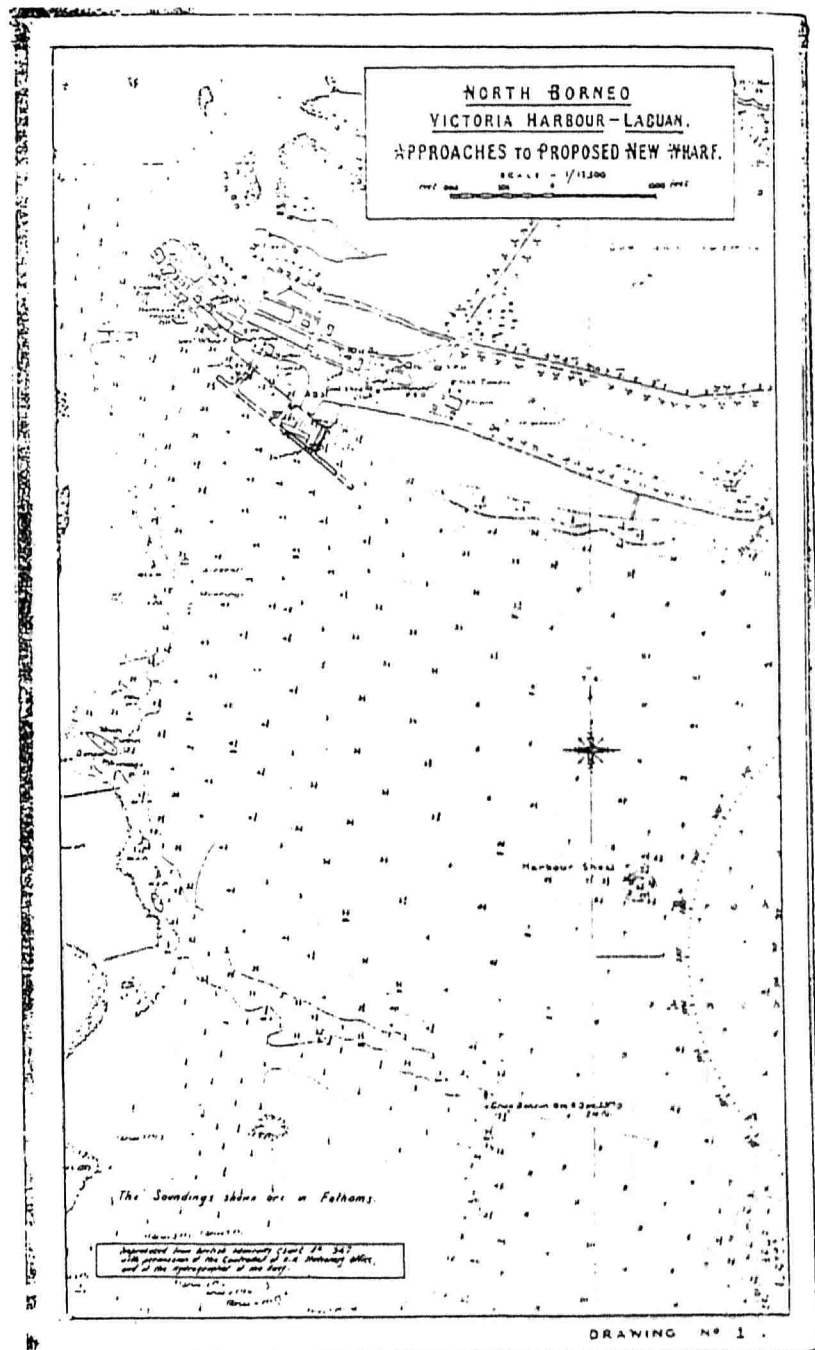
Pelan Pembinaan Semula dan Pembangunan Borneo Utara 1948-55 dirangka untuk pelabuhan-pelabuhan utama di Borneo Utara. Labuan dan Sandakan yang merupakan pelabuhan kelas pertama di Borneo Utara diberikan

keutamaan dengan satu skala pembangunan yang meluas. Pelan ini juga melibatkan pelabuhan-pelabuhan utama lain yang boleh dibahagikan kepada tiga kelas. Kelas pertama iaitu pelabuhan yang boleh mengendalikan kapal-kapal lautan seberat 8,000 tan atau lebih. Kelas kedua pula adalah pelabuhan yang boleh mengendalikan kapal-kapal Straits Steamship seberat 2,000 tan. Manakala kelas ketiga adalah pelabuhan-pelabuhan kecil yang memerlukan jeti atau *lighterage* untuk mengendalikan kapal-kapal pesisir yang kecil.

Bagi melancarkan usaha-usaha membangunkan kawasan Pelabuhan Labuan, sebidang tanah seluas 300,000 kaki persegi yang terletak di belakang dermaga milik persendirian perlu diambil oleh pihak kerajaan untuk memudahkan laluan antara dermaga dan bandar. Selain daripada tanah berkenaan seluruh kawasan persekitaran Pelabuhan Labuan adalah tanah milik jajahan yang tidak memerlukan sebarang rizab dibuat dalam usaha pembangunan dan pembinaan semula pelabuhan.¹⁴

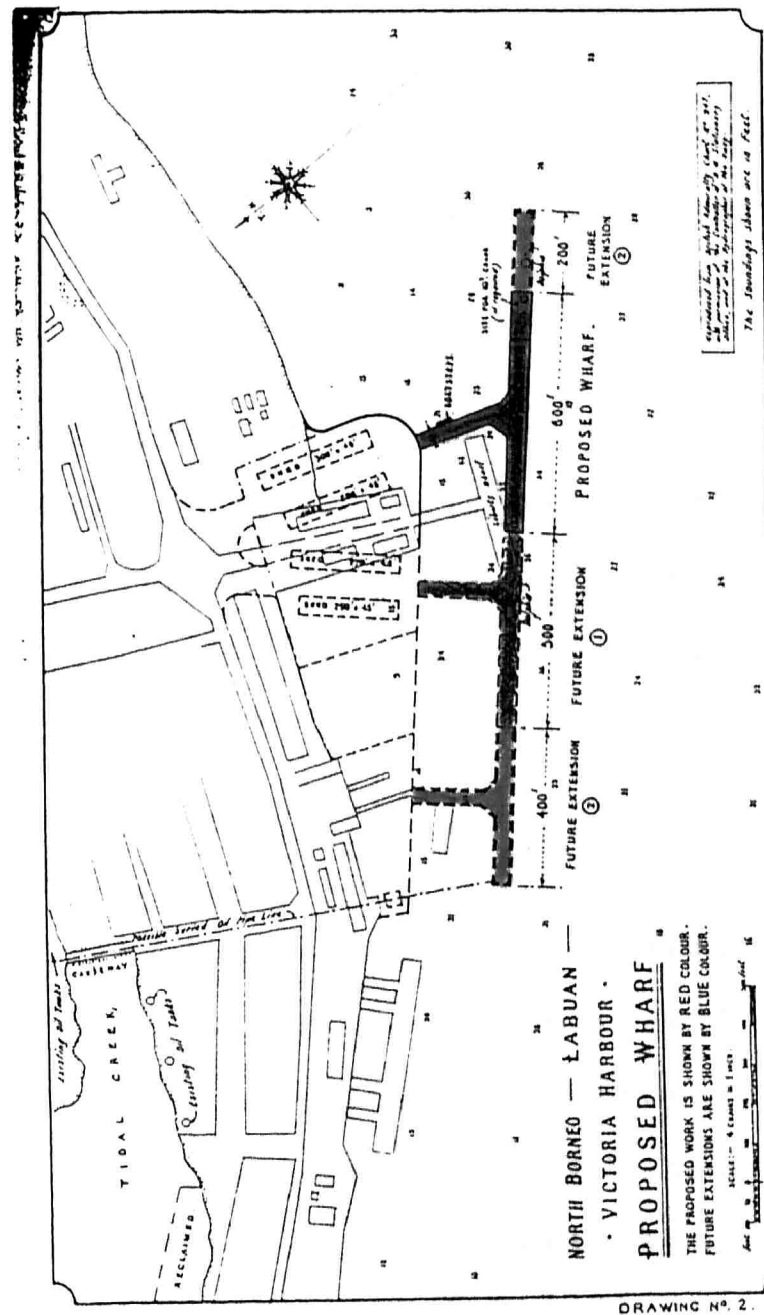
Messrs. Coode, Vaughan-Lee, Frank & Gwyther sebuah firma yang berpusat di United Kingdom telah dilantik sebagai konsultan untuk merangka kerja-kerja pembinaan semula dermaga dan kemudahan-kemudahan yang berkaitan di Pelabuhan Labuan. Peta 6.1 menunjukkan *alignment* yang berkait langsung dengan panduan-panduan kapal-kapal untuk memasuki pelabuhan. Manakala pelan 6.1 menunjukkan susun atur mengenai cadangan pembinaan dermaga dalam skala yang diperbesarkan. Cadangan yang diutarakan melibatkan dua fasa pembangunan. Fasa pertama ditunjukkan dalam pelan yang

Peta 6.1. Panduan Kapal-Kapal Untuk Memasuki Dermaga Baru 1949



Sumber: Messrs. Coode, Vaughan-Lee, Frank, & Gwyther, *The Reconstruction of the Wharves at Labuan, Jesselton, Sandakan, Kudat and Tawau, North Borneo*, 28th. July, 1949, hlm.22.

Pelan 6.1. Susun Atur Cadangan Pembinaan Dermaga Di Pelabuhan Labuan
1949



Sumber: Messrs. Coode, Vaughan-Lee, Frank, & Gwyther, *The Reconstruction of the Wharves at Labuan, Jesselton, Sandakan, Kudat and Tawau, North Borneo*, 28th. July, 1949, hlm.23.

diwarnakan merah manakala fasa kedua yang diwarnakan biru adalah kerja-kerja penyambungan dan pembesaran.

Fasa pertama melibatkan pembinaan dermaga utama sepanjang 600 kaki x 26 kaki lebar. Di setiap penjuru dermaga disediakan dua *dolphin* 80 kaki. Dermaga dibina di kawasan yang mempunyai kedalaman tidak kurang daripada 26 kaki ketika air surut bagi membolehkan kapal-kapal laut dalam dan kargo berlabuh. Struktur pembinaan meliputi pembinaan sebuah jeti 40 kaki lebar dengan kemudahan *boatsteps*. Selain dari itu, kerja-kerja penambakan melibatkan keluasan satu ekar dan sebuah setor berukuran 300 kaki x 45 kaki akan dibina di kawasan penambakan tersebut.¹⁵ Kerja-kerja pembinaan dijangka dimulakan pada tahun 1951¹⁶ dengan fasa kedua akan dijalankan pada awal 1961.¹⁷

6.2 Kewangan

Pada Oktober 1942, pengumuman telah dibuat bagi pihak kerajaan ratu dalam usaha membantu pembangunan semula Empayar British yang musnah akibat peperangan. Walau bagaimanapun, pihak kerajaan ratu tidak menyatakan persetujuan untuk membayar pampasan bagi hartanah tertentu yang musnah dalam peperangan. Namun begitu, sekiranya pihak berkuasa tempatan tidak mampu menampung bayaran pampasan, pihak kerajaan ratu akan berusaha menolong tanah jajahan baginda. Mana-mana sumbangan dan pembiayaan

melalui skim insurans kerajaan yang mungkin dipakai di wilayah Borneo British hanya menyediakan satu peruntukan dana yang kecil.¹⁸

Dalam tahun 1946, McFadzean, Penasihat Ekonomi kepada Malayan Union melawat Borneo Utara dan membuat cadangan berkenaan peruntukan yang perlu disalurkan oleh Tabung Kebajikan dan Pembangunan Kolonial. Peruntukan kewangan yang disarankan oleh beliau adalah sebanyak £625,000¹⁹ Cadangan tersebut kemudiannya disusuli dengan laporan oleh Prof. Benham iaitu Penasihat Ekonomi kepada Gabenor Jeneral. Pelan pembinaan dan pembangunan Borneo Utara yang turut melibatkan Labuan adalah berdasarkan kepada laporan kedua-dua penasihat ekonomi tersebut.

Pelan pembangunan dan pembinaan semula Borneo Utara ini dijalankan bagi meningkatkan produktiviti kawasan-kawasan yang dikenalpasti. Pembinaan semula tidak dapat dipisahkan dan merupakan asas dalam perancangan pelan pembangunan wilayah tersebut. Kos yang terlibat dalam kerja-kerja pengalihan bangunan-bangunan yang musnah dianggap sebahagian daripada kos pembinaan semula. Manakala kos bagi usaha pembaikan dianggap sebagai kos pembangunan.²⁰

Labuan yang mengalami kekurangan penduduk memerlukan usahasama yang padu daripada pihak swasta dan kolonial dalam penyediaan modal untuk pembangunan. Usaha-usaha pembangunan yang memerlukan kerjasama swasta dan individu hanya boleh dilaksanakan selepas pemansuhan undang-undang tentera di Borneo British yang antara lainnya turut mengawal aliran pusingan

modal dalam negeri. Selepas undang-undang tentera diisytiharkan, pihak pentadbiran telahewartakan Proklamasi Kawalan Bank 1945. Melalui proklamasi ini setiap syarikat, institusi, koperasi, bank simpanan pejabat pos, badan atau orang perseorangan di Borneo British yang terlibat dalam perniagaan yang berkaitan dengan penerimaan dan pembayaran seperti deposit, kemudahan atau pemindahan apa-apa bentuk perniagaan kewangan perlu digantung operasinya dan premis-premis perlu ditutup sehingga ke satu tarikh yang ditentukan kemudian. Manakala semua urusan saham adalah dilarang sama sekali kecuali dengan kebenaran Pengerusi Pegawai Perhubungan atau manamana pegawai yang telah diberi kuasa oleh beliau.²¹

Pembiayaan pembangunan dan pembinaan semula Labuan lebih bergantung kepada sumber kewangan yang diperuntukan oleh pihak kerajaan kolonial berbanding dengan pihak swasta. Labuan sama seperti residensi-residensi lain yang berada di bawah pentadbiran Borneo Utara tidak dapat dibangunkan semula tanpa peruntukan yang secukupnya daripada tabung bantuan kolonial. Masalah membangunkan semula koloni timbul dan begitu sukar kerana Borneo Utara hidup di atas biaya geran Pembendaharaan British dan langsung tidak mempunyai rizab simpanannya sendiri.²²

Selepas pertimbangan dibuat oleh United Kingdom, pihak kerajaan telah membuat tawaran untuk membiayai skim pampasan akibat kemusnahan peperangan di wilayah Borneo dengan memberi geran dan pinjaman tanpa faedah. Borneo Utara merupakan penerima dan peminjam terbesar di wilayah

Borneo British. Borneo Utara menerima geran sebanyak \$M5 juta dan membuat pinjaman sebanyak \$M6.4 juta. Namun demikian, bagi tempoh tiga tahun pertama bantuan tersebut terhad kepada \$M5 juta sahaja. Sarawak turut sama menerima tawaran tersebut tetapi telah ditolak oleh Brunei. Selepas dipindahkan aset Jepun kepada kerajaan Borneo Utara, bantuan sebenar yang diterima oleh koloni ini ialah sebanyak \$M4,700,006 yang berbentuk geran dan \$M1,397,208 dalam bentuk pinjaman.²³ Pembinaan semula beberapa kemudahan infrastruktur seperti dermaga di Pelabuhan Labuan turut dibiayai oleh kerajaan Amerika Syarikat melalui program bantuan kewangan yang disalurkan menerusi Operasi Pentadbiran Luar Negeri Amerika Syarikat.²⁴ Hampir separuh daripada perbelanjaan pembinaan semula dermaga di Labuan ditampung oleh operasi tersebut.

Penangguhan pelaksanaan terakhir terhadap pelan bandar di Borneo Utara telah melewati pembayaran terhadap usaha-usaha pemuliharaan bangunan-bangunan yang musnah dalam perang yang turut mencakupi Bandar Victoria. Pihak berkuasa tidak menganggap pembinaan bangunan-bangunan sementara sebagai satu usaha pemuliharaan sekiranya bangunan tersebut dibina di atas kawasan yang telah dikenalpasti sebagai kawasan pembinaan semula. Pembayaran akan ditangguhkan sehinggalah bangunan-bangunan yang terletak di kawasan pembinaan semula dibangunkan dengan menggunakan bahan-bahan kekal untuk pembinaan yang telah diluluskan dalam pelan bandar. Sekiranya

kemungkinan polisi yang diluluskan akan dikaji semula mengikut perubahan masa.

Walaupun pelan pembangunan dan pembinaan semula bagi tempoh 1948 - 1955 telah dirangka untuk Pelabuhan Labuan tetapi peruntukan yang disediakan terlalu jauh daripada mencukupi. Secara tidak langsung, peruntukan yang diluluskan oleh pihak kolonial telah membantutkan potensi Labuan untuk berkembang dan bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan terkemuka yang lain di rantau Asia Tenggara. Labuan hanya diberi peruntukan sebanyak £17,550²⁵ berbanding dengan Sandakan yang menerima peruntukan sepenuhnya mengikut anggaran perbelanjaan penggunaan iaitu sebanyak £87,650²⁶ bagi usaha-usaha pembangunan semula keseluruhan kawasan pelabuhan. Jumlah tersebut meliputi £15,000 bagi pembaikan Small Ship's Wharf dan bayaran pampasan, £1,000 untuk ruang penyimpanan, £1,500 dalam penyediaan kren dan £50 bagi peralatan mencegah kebakaran.²⁷

Peruntukan ini terlalu kecil sekiranya dibuat perbandingan dengan anggaran sebenar jumlah yang diperlukan untuk mempertingkatkan kepentingan dan potensi sebenar pelabuhan tersebut yang memerlukan sejumlah £90,000 yang hanya sekadar melibatkan usaha-usaha pemanjangan pembinaan Liberty Wharf dan tambakan kedua di pelabuhan itu.²⁸ Messrs. Coode, Vaughan-Lee, Frank & Gwyther yang dilantik sebagai konsultan untuk membuat pemantauan dan merancang pembangunan Pelabuhan Labuan pula menganggarkan sebanyak £191,000 diperlukan untuk pembangunan secara menyeluruh di kawasan

Pelabuhan Labuan. Jumlah tersebut meningkat kepada £212,000 sekiranya besi waja digunakan untuk pembinaan dermaga utama.²⁹

Menjelang tahun 1960 sebuah firma juruakaun yang bertaualiah menurut peraturan persatuan berpiagam di raja iaitu Messrs Turquand & Co. telah dilantik untuk menjalankan tinjauan kewangan bagi mengkaji jumlah aset kerajaan di kawasan Pelabuhan Labuan bersama-sama dengan pelabuhan-pelabuhan utama lain iaitu Sandakan, Jesselton dan Tawau. Kajian ini juga meliputi jumlah perbelanjaan yang terlibat dalam pengendalian operasi di pelabuhan-pelabuhan berkenaan. Firma ini turut dilantik untuk memberi cadangan perlaksanaan pembentukan satu sistem bebas bagi akaun pelabuhan. Selain dari itu, firma ini juga diberi kepercayaan bagi mengendalikan kajian kewangan mengenai perkhidmatan yang disediakan oleh kerajaan dalam pembentukan dan pengendalian operasi *Coastal Light Navigational Aids* dan membuat cadangan untuk pembentukan *Coastal and Harbour Navigation Fund*.³⁰

Dalam tahun yang sama permohonan telah dibuat oleh pihak pentadbiran Pelabuhan Labuan dari skim kewangan Tabung Kebajikan dan Pembangunan Kolonial untuk pembangunan alat-alat bantuan pelayaran dan kemudahan. Pihak pentadbiran pelabuhan telah membuat permohonan sebanyak \$1,050,000 sebagai anggaran kos untuk pancaran api di Wischester Shoals dan Deluar Shoals untuk membantu pelayaran di antara Labuan ke Jesselton.³¹ Pihak kerajaan telah meluluskan permohonan tersebut di bawah skim kewangan lima

tahun, 1960-1965 yang diselenggarakan oleh tabung berkenaan. Kelengkapan baru untuk peralatan pancaran api dan aksesori yang dikendalikan oleh agen mahkota dalam tahun 1961 telah sampai di Labuan pada awal tahun 1962.³² Pelan Pembangunan Lima Tahun (1960-1964) Pelabuhan Labuan turut ditanggung oleh tabung ini.³³ Kesan daripada pembangunan yang dijalankan pihak Jabatan Marin berjaya memungut hasil pendapatan Pelabuhan Labuan sebanyak \$743,399 dalam tahun 1962.³⁴

6.2.1 Imbangan Kewangan

Lembaga Luar Bandar Labuan yang bertindak mengatur pengurusan pentadbiran Labuan tidak mempunyai sumber kewangan yang mencukupi untuk menampung keperluan pembinaan semula dan pembangunan selepas perang. Pendapatan yang diperolehi hanya mampu menampung hal-ehwal pengurusan dan pembangunan yang berada di bawah pengawalan lembaga itu sahaja.

Selain daripada kegiatan pertanian yang lebih bersifat domestik, Labuan tidak mempunyai sumber semulajadi selepas penutupan lombong arang batu pada tahun 1911. Ekonomi Labuan bergantung hampir sepenuhnya kepada aktiviti-aktiviti perdagangan yang bermula di pelabuhan. Peningkatan dan kejatuhan dalam kegiatan perdagangan dan perniagaan di Labuan akan mempengaruhi sumber kewangan Lembaga Luar Bandar Labuan. Penyata kewangan lembaga merupakan antara indeks yang boleh digunakan untuk mengukur pertumbuhan dan kerancakan aktiviti perdagangan di Labuan.

Walaupun pihak lembaga tidak terlibat dalam pembiayaan pelan pembinaan semula dan pembangunan bandar dan pelabuhan tetapi ia tetap memainkan peranannya secara tidak langsung. Lembaga bertanggungjawab dalam menyediakan kemudahan sokongan kepada perkembangan pelabuhan melalui peruntukan yang dibelanjakan dalam belanjawan berulang (*recurrent*) seperti memperbaiki dan meningkatkan taraf jalanraya, bangunan, elektrik dan bekalan air dan perbelanjaan khas yang biasanya berkait secara langsung dengan perbelanjaan pembangunan bagi pembangunan fizikal Bandar Victoria yang akan memberi kesan secara tidak langsung kepada pelabuhan.

Berdasarkan kepada jadual 6.1, imbalan kewangan mengalami pertumbuhan positif dengan wujudnya lebih sepanjang tahun 1950an tetapi defisit mula terhasil menjelang tahun 1960an. Pendapatan dan perbelanjaan mencatatkan pertumbuhan yang hampir sama sepanjang 9 tahun iaitu 1.3 kali ganda atau 136.0% dan 136.8% masing-masing.

Pengurusan kewangan yang lebih sempurna dan berhati-hati selama hampir sedekad membolehkan lebih dihasilkan sebanyak \$5,215 setelah ditolak dengan jumlah keseluruhan defisit sebanyak \$59,510 selama 3 tahun dalam tempoh tersebut. Langkah berjimat cermat pihak Lembaga Luar Bandar Labuan dapat dilihat apabila perbelanjaan dalam tahun yang sama akan dikurangkan apabila berlaku kejatuhan dalam pungutan hasil pendapatan kecuali dalam tahun 1961. Belanjawan mencatatkan defisit pada 1960 apabila hasil pendapatan yang dipungut lebih rendah berbanding perbelanjaan iaitu

Jadual 6.1. Pendapatan Dan Perbelanjaan Labuan 1954-1963 (\$)

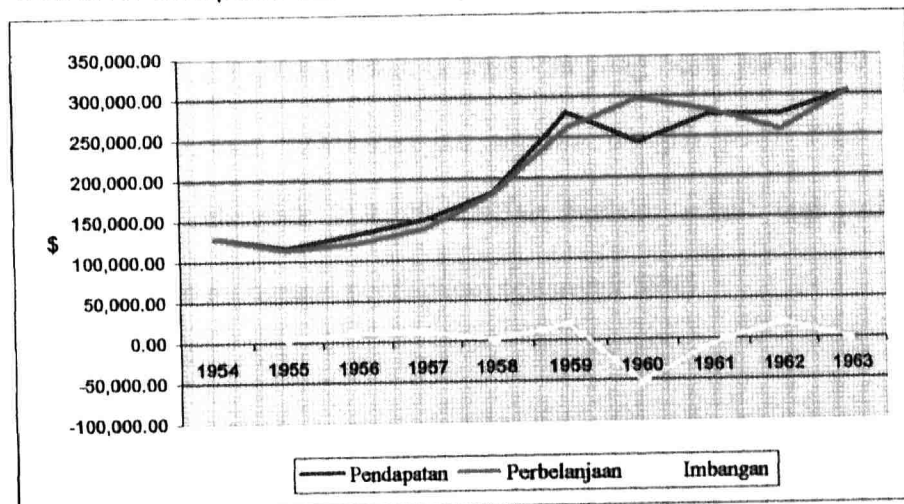
Tahun	Pendapatan	(-/+) %	Perbelanjaan	(-/+) %	Imbangan
1954	128,710.00		128,710.00		
1955	116,223.00	-9.7%	113,202.00	-12.0%	3,021.00
1956	132,242.00	13.8%	121,636.00	7.5%	10,606.00
1957	150,388.00	13.7%	138,637.00	14.0%	11,751.00
1958	182,225.00	21.2%	181,048.00	30.6%	1,177.00
1959	279,864.00	53.6%	260,993.00	44.2%	18,871.00
1960	243,224.00	-13.1%	296,504.00	13.6%	-53,280.00
1961	276,780.00	13.8%	282,067.00	-4.9%	-5,287.00
1962	276,306.00	-0.2%	257,007.00	-8.9%	19,299.00
1963	303,800.00	10.0%	304,743.00	18.6%	-943.00

Sumber: disusun dari ARC NB 1954-1963

Nota:

1. 1963; semakan.

Graf 6.1. Pendapatan dan Perbelanjaan Labuan 1954-1963 (\$)



Sumber: disusun dari ARCMB 1954-1963

Nota:

1. 1963: semakan

pengurangan sebanyak \$53,280 dan berterusan pada 1961 dengan defisit berjumlah \$5,287.

Dalam tempoh dua tahun, pengurangan perbelanjaan menunjukkan aliran progresif apabila semakin banyak jumlah perbelanjaan dipotong iaitu daripada \$14,437 (-4.9%) kepada \$25,060 (-8.9%) dibuat pada tahun 1961 dan 1962 masing-masing bagi mengatasi defisit belanjawan yang besar pada 1960. Ekoran langkah berjimat-cermat, keseimbangan semula dicapai pada 1962 dengan lebihan dihasilkan sebanyak \$19,299. Defisit berlaku sekali lagi pada 1963 apabila perbelanjaan mengatasi pendapatan sebanyak \$943.

6.2.2 Pendapatan

Kebanyakan hasil dipungut dari pelbagai bentuk perlesenan dan percukaian sebagai punca pendapatan utama seperti lesen kenderaan, narkotik, minuman keras, pajak gadai dan produk petroleum serta taksiran dan utiliti awam (*rates dan public utilities*) yang diperkenalkan semenjak Labuan berada dalam Negeri-Negeri Selat.

Merujuk kepada jadual 6.1, seperti yang dinyatakan sebelum ini, pendapatan Labuan meningkat sebanyak 1.3 kali ganda (136.0%) dalam tempoh 1954-1963. Pendapatan sebenar yang tertinggi dan terendah dicatat pada 1963 (\$303,800) dan 1955 (\$116,223) masing-masing.

Peningkatan jumlah pendapatan Labuan selepas tahun 1955 berbanding tahun-tahun sebelumnya banyak dipengaruhi oleh perkembangan perdagangan

dan perniagaan, sektor perkapalan dan pertambahan penduduk. Kenaikan eksport-import dan perkembangan sektor perkapalan akan mempengaruhi peningkatan dalam pengeluaran lesen dan percukaian kenderaan, perdagangan dan perniagaan.

Pengembalian status Labuan sebagai pelabuhan bebas pada suku terakhir tahun 1956 dan pertambahan bilangan penduduk telah meningkatkan permintaan terhadap kemudahan utiliti terutama bekalan air ke kapal-kapal serta kemudahan pembentungan dan bekalan elektrik kepada badan tertentu dan orang awam yang dicajkan dengan kadar tertentu. Fenomena ini turut merangsangkan peningkatan berterusan dalam pendapatan Labuan dalam tahun 1957, 1958 dan 1959.

Peningkatan terbesar pendapatan (1959) dihasilkan apabila sekatan terhadap pengimportan dan pengeksportan sebahagian besar barang dagangan yang menggunakan dollar Amerika dan yen Jepun telah ditarik balik oleh pihak kolonial dengan pengenalan Lesen Am Terbuka (*Open General Licences*) yang dikuatkuasa pada 1 Januari, 1959 yang bertujuan meliberalisasikan perdagangan Labuan.³⁵ Ekoran dari itu, ia telah berjaya meningkatkan lagi hasil pungutan lembaga melalui percukaian tarif, duti dan perlesenan.

6.2.3 Perbelanjaan

Data-data kolonial tidak banyak membantu dalam mengenal pasti perbezaan jumlah sebenar antara perbelanjaan penggunaan dan perbelanjaan pembangunan yang dibelanjakan oleh pihak lembaga. Masalah ini timbul kerana

data hanya merekodkan jumlah besar perbelanjaan selepas tahun 1954. Berdasarkan kepada rekod-rekod perbelanjaan sebelum perang andaian boleh dibuat iaitu sebahagian besar perbelanjaan melibatkan perbelanjaan penggunaan. Manakala sebahagian kecil digunakan untuk perbelanjaan pembangunan memandangkan program pelan pembinaan semula dan pembangunan Labuan tidak melibatkan dan menggunakan sumber kewangan lembaga. Tahun-tahun yang menunjukkan peningkatan yang tinggi dalam perbelanjaan diandaikan pihak lembaga membuat pelaburan bagi perbelanjaan pembangunan.

Perbelanjaan penggunaan yang merujuk kepada *recurrent* mencakupi urusan pentadbiran yang melibatkan pembayaran gaji, elaun dan pencen serta kerjaraya seperti pembaikan, penaikan taraf dan pemuliharaan bangunan, jalanraya, pembentungan, perbekalan, perparitan dan sebagainya. Manakala perbelanjaan pembangunan melibatkan perbelanjaan khas untuk pembinaan, pembelian tanah dan kenderaan dalam menyediakan perkhidmatan bagi keselesaan awam di Labuan yang menjadi tanggungjawab lembaga berkenaan.

Sepanjang tempoh 9 tahun (1954-1963) berlaku peningkatan sebanyak 1.3 kali ganda dalam perbelanjaan Labuan dengan nilai tertinggi dan terendah dicatatkan pada 1963 (\$304,743) dan 1955 (\$113,202) masing-masing. Penurunan sebanyak -12.0% atau \$15,508 (1955) merupakan pengurangan terbesar dalam perbelanjaan Labuan berbanding jumlah keseluruhan tahun 1954 (\$128,710). Pengurangan ini sejajar dengan pengucupan yang berlaku dalam hasil pendapatan Labuan pada tahun yang sama.

Arah aliran yang sama seperti pendapatan juga berlaku dalam jumlah perbelanjaan apabila peningkatan berterusan ditunjukkan pada 1957, 1958 dan 1959 atau \$17,001 (14.0%), \$42,411 (30.6%) dan \$79,945 (44.2%) masing-masing. 1959 mencatatkan peningkatan terbesar dalam perbelanjaan Labuan selepas perang hingga tamat tempoh kajian yang berikutan perbelanjaan pembangunan seperti pembentungan, perparitan dan perbekalan bagi meningkatkan perkhidmatan sosial dan kesihatan yang diselia oleh Organisasi Kesihatan Dunia (WHO).³⁶

Dalam tahun 1960 berlaku peningkatan sebanyak 13.6% atau \$35,511 berbanding tahun sebelumnya. Seterusnya, perbelanjaan menunjukkan aliran pengurangan progresif apabila semakin banyak jumlah perbelanjaan dipotong iaitu daripada \$14,437 (-4.9%) kepada \$25,060 (-8.9%) pada 1961 dan 1962 masing-masing bagi mengatasi defisit belanjawan yang besar pada 1960.

6.3 Infrastruktur

Kemajuan dalam usaha-usaha pemulihan kemudahan-kemudahan di bandar dan pelabuhan menjadi perlahan disebabkan kekurangan bahan-bahan pembinaan. Umpamanya, kerja-kerja konkrit sulit dijalankan memandangkan kekurangan batu-batan yang sesuai kerana kebanyakan kawasan pulau terdiri daripada jenis batu pasir. Namun begitu, usaha-usaha untuk mempertingkatkan jumlah bekalan batu diteruskan. Pada tahun 1960 seorang ahli perniagaan Cina

telah membuka kuari di Pulau Burung untuk membekalkan batu bagi pembinaan.³⁷

Sungguhpun dermaga merupakan struktur pembinaan yang diberi keutamaan dalam pelan pembangunan dan pembinaan semula Pelabuhan Labuan tetapi kerja-kerja utama yang berkaitan dengan pembinaan semula dermaga-dermaga di pelabuhan tersebut hanya dimulakan dalam tahun 1953.³⁸ Cadangan pelan asal telah diubah untuk disesuaikan dengan peruntukan yang diluluskan. Sebuah konsultan di Hong Kong telah dibayar untuk kerja-kerja rekabentuk dermaga dengan pengubahsuaian utama pada bahan-bahan yang digunakan untuk kerja-kerja cerucuk. Persetujuan telah dicapai untuk menggunakan balak dari jenis berlian (*Borneo ironwood*) sebagai cerucuk bersama-sama dengan dek konkrit. Balak ini dianggap paling sesuai kerana ia tahan dengan arus laut (*marine borers*) dan *toredo worms*.³⁹ Kontrak untuk pembekalan balak telah dikeluarkan bagi kerja-kerja pembinaan dermaga di Pelabuhan Labuan pada tahun 1952. Kerja-kerja pembinaan dermaga utama sepanjang 600 kaki telah disiapkan dalam tahun 1954.⁴⁰

Sebelum pembinaan semula dijalankan, terdapat dua buah dermaga yang beroperasi bagi mengendalikan aktiviti-aktiviti perkapalan di pelabuhan. Dermaga pertama dikenali sebagai Liberty Wharf yang dibina oleh askar Australia ketika mendarat di Labuan. Dermaga sepanjang 353 kaki x 45 kaki lebar membolehkan kapal dengan kedalaman 24 kaki membuat tambatan disepanjangnya. Walau bagaimanapun, dermaga di Liberty Wharf terlalu

pendek untuk mengendalikan kapal laut dalam. *Dolphin* diperlukan di setiap penjuru dermaga untuk membolehkan kapal laut dalam membuat tambatan disepanjangnya.⁴¹

Dermaga kedua yang terletak di sebelah barat laut Liberty Wharf adalah milik syarikat swasta. Dermaga yang dikenali sebagai Small Ship's Wharf atau Victoria Wharf mengalami kerosakan yang teruk semasa perang tetapi kerja-kerja pembaikan telah dilakukan oleh pihak Tentera Australia. Pembinaan yang dijalankan adalah sepanjang 375 kaki iaitu 150 kaki melibatkan dermaga baru yang dibina oleh pihak Autoriti Militari, 108 kaki merupakan struktur asal yang telah dibaiki serta 117 kaki hanya terdiri daripada cerucuk-cerucuk sahaja. Ia sesuai untuk kapal-kapal kecil membuat tambatan dengan kedalamannya kurang 5 kaki berbanding dengan Liberty Wharf tetapi dermaga ini berada di pangkalan yang arusnya lebih sesuai untuk kapal-kapal berlabuh.⁴²

Dalam tahun 1953 pembaikan dan peningkatan taraf untuk Small Ship's Wharf telah dijalankan. Pembinaan dermaga baru sepanjang 400 kaki yang melibatkan pembinaan dek konkrit di atas cerucuk-cerucuk balak⁴³ telah dimulakan dan dijangka siap pada tahun 1954.⁴⁴ Walau bagaimanapun, dermaga ini hanya berjaya disiapkan dalam tahun 1955 yang telah berupaya mempertingkatkan lagi kemudahan dan kecekapan dalam pengendalian perkapalan di Pelabuhan Labuan. Kesesakan di Pelabuhan Labuan telah dapat dikurangkan dengan wujudnya limbungan dermaga sepanjang 1,025 kaki hasil gabungan dari dua dermaga dengan kapasiti pengendalian sebuah kapal laut

dalam dengan kedalaman 26 kaki, sebuah kapal seberat 2,000 tan dengan kedalaman 18 kaki dan dua buah kapal pesisir dalam masa yang sama⁴⁵ yang sebahagian daripada kos pembiayaannya ditampung oleh Mutual Security Agency.⁴⁶

Kerja-kerja pembinaan semula dermaga-dermaga berkenaan perlu dijalankan segera kerana ia tidak lagi ekonomi untuk diselenggarakan walaupun sekiranya ia tidak dibom pada masa perang. Dalam kes Liberty Wharf keadaannya menjadi lebih kritikal kerana kadar kerosakan cerucuk-cerucuk semakin ketara disebabkan dermaga dibina secara tergesa-gesa dengan menggunakan balak yang tidak tahan dengan arus laut. Kerja-kerja cerucuk telah disiapkan dalam tempoh dua minggu. Ia dibina dari balak jenis casuarina dan sempilor dan ketika diserahkan kepada kerajaan awam dermaga berkenaan sudah berada pada tahap keuzuran yang kritikal.

Dalam pernyataan yang diterbitkan oleh Majlis Sains dan Penyelidikan Industri Australia yang berdasarkan kepada struktur pembinaan militari di New Guinea menyimpulkan bahawa balak *non-resistant* tidak dapat bertahan dalam air masin selepas 12 bulan. Walaupun perairan Labuan tidak semestinya mempunyai ciri-ciri yang sama secara langsung dengan New Guinea tetapi penemuan ini memberi idea berguna dalam memastikan jangka hayat sebenar struktur bangunan yang menggunakan balak dari jenis yang tidak tahan lama. Hasil daripada penelitian yang dijalankan di Liberty Wharf ketika air surut menunjukkan masalah yang sama mula kelihatan di dermaga tersebut. Pengarah

Kerjaraya telah diarah mengambil tindakan dalam program penyelenggaraan yang berkaitan dengan arus laut.⁴⁷

Sehingga berakhirnya kajian ini Labuan mempunyai tiga buah dermaga utama iaitu Liberty Wharf (400' panjang x 40' lebar) dengan kedalaman 25 kaki ke arah laut dan 18 kaki di tambatan, Victoria Wharf (275' panjang x 30' lebar) dengan kedalaman 20 kaki di sepanjang dermaga dan Shell Oil Installation Jetty (175' panjang x 25' lebar) dengan kedalaman 31 kaki di sepanjang dermaga.⁴⁸

Setelah kegiatan perkapalan semakin pulih, Pelabuhan Labuan mula disinggahi oleh kapal-kapal pesisir dan kapal-kapal laut dalam. Perkembangan pelayaran pesisir dan pelayaran lautan memerlukan alat bantuan pelayaran yang berbeza. Umpamanya, pelayaran lautan memerlukan alat pandu arah yang lengkap. Sementara itu, pelayaran pesisir lebih berpandukan kepada alat panduan luaran dan rujukan fizikal seperti banjaran, gunung, teluk atau apa-apa kenampakan di daratan. Namun demikian, alat panduan pelayaran yang sama diperlukan oleh kedua-dua jenis pelayaran apabila sesebuah kapal merapati pelabuhan atau terusan-terusan tertentu. Usaha-usaha pemulihan dan pembangunan alat-alat bantuan pelayaran terus dijalankan oleh pihak kolonial dalam beberapa peringkat. Semasa tempoh pembinaan semula, peluang diambil untuk memodenkan kelengkapan dan peralatan yang perlu diganti. Jenis *navigation lights* yang baru di pelabuhan dan sepanjang laluan masuk ke kawasan pelabuhan telah dipasang.

Kesemua rumah api yang didirikan di sekitar Pulau Labuan telah dimusnahkan semasa perang. Pada tahun 1946, bagi menjaga keselamatan dan mengelakkan kemalangan kapal, rumah api di Pulau Kuraman dan Pulau Papan telah dibaiki dengan menggunakan kuasa api yang rendah iaitu tujuh batu jarak kenampakan daratan. Peringkat kedua pemulihan rumah api dijalankan dengan kuasa 15 batu jarak kenampakan daratan dalam tahun 1948. Seterusnya pada tahun 1951 kuasa penuh 21 batu jarak kenampakan daratan dan 17 batu jarak kenampakan daratan masing-masing bagi rumah api tersebut telah dipasangkan.⁴⁹

Sehingga tahun 1948, tidak terdapat arah suar berapi (*light beacons*) dan pier berapi (*pier lights*) bagi kemudahan kapal-kapal yang ingin memasuki pelabuhan. Bagi mengatasi masalah ini penanda arah suar (*mark beacons*) sementara telah diletakkan sebagai penanda laluan. Dalam tempoh tersebut, hampir kesemua boya telah diletakkan semula kecuali di Tebing Barat yang masih belum dipasang. Tebing Barat memerlukan boya untuk membolehkan kapal memasuki pelabuhan pada waktu malam.

Kerja-kerja membaikpulih boya memakan masa selama tiga tahun untuk kembali kepada standard sebelum perang. Boya juga diperlukan bagi menggantikan arah suar berapi. Ini akan mengurangkan kos penyelenggaraan dan menyediakan penanda yang lebih jelas kepada kapal-kapal yang ingin memasuki Pelabuhan Labuan. Perkakasan untuk pembinaan boya di perairan Labuan diimport dari United Kingdom.⁵⁰

Sebagai tambahan *lights* diperlukan di Jahat Shoals bagi membolehkan kapal-kapal memasuki Labuan dari arah terusan timur semasa hari gelap. Menjelang tahun 1950 sebanyak 17,000 *candle power electric light* telah dipasang di Pulau Papan sebagai panduan untuk kapal-kapal memasuki Pelabuhan Labuan dengan dibantu oleh tiga penanda arah suar yang dipacak di Harbour Shoals.⁵¹

Awal tahun 1960an telah memperlihatkan beberapa pembinaan yang berkaitan dengan kemudahan alat bantuan pelayaran siap dibina. Kerja-kerja pembinaan alat-alat bantuan pelayaran seperti pembinaan *lights* di Wischester Shoals dan Deluar Shoals untuk membantu pelayaran kapal-kapal di antara Labuan dan Jesselton telah dijalankan.⁵² Manakala dalam tahun 1961 sebuah jeti boya telah siap dibina dengan sebahagian diperbuat daripada konkrit dan sebahagian menggunakan balak oleh pihak Jabatan Marin Labuan.⁵³ Bagi mempertingkatkan lagi keselamatan kapal-kapal yang berulang-alik dari Labuan ke Jesselton, arah suar berapi sepanjang 250 meter wallace dan *tiernan battery latern* telah diletakkan di Terusan Tega dalam bulan Februari 1962.⁵⁴

Sebelum perang, Pulau Labuan mempunyai sebuah kolam air dengan kapasiti sebanyak tiga juta gelen. Kolam air berkenaan meliputi kawasan tadahan seluas 50 ekar. Namun begitu, pembinaan padang terbang semasa pendudukan Jepun telah mengganggu ekologi kawasan tadahan dan menyebabkan ia tercemar. Keadaan diburukkan lagi apabila kolam tersebut digunakan oleh Pasukan Tentera Australia untuk membuang mayat askar-askar

Jepun. Bagi mendapatkan sumber air bersih pihak tentera Australia telah menggali sembilan lubang besar untuk mendapatkan bekalan air bersih. Walau bagaimanapun, penggunaan kaedah tersebut melibatkan kos yang tinggi kerana pam-pam yang berasingan diperlukan untuk setiap lubang yang dikorek. Justeru itu, sebagai alternatif, terdapat sebuah tasik kecil yang terletak di bahagian utara di hujung pulau dan penyelidikan telah mula dijalankan sama ada sumber ini sesuai untuk digunakan sebagai bekalan air bersih.

Alternatif baru perlu dilakukan segera bagi mengatasi masalah kekurangan sumber air terutama untuk menjamin bekalan air ke kapal-kapal di pelabuhan mencukupi.⁵⁵ Dalam tahun 1951 sebanyak 159 juta liter air telah dibekalkan kepada penduduk Labuan dan kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan. Pada masa tersebut air disalurkan ke dermaga pada kadar 35 tan sejam dan ia boleh ditingkatkan kepada 50 tan sejam apabila sistem pembekalan air yang baru dibina.⁵⁶

Apabila pihak tentera meninggalkan Labuan mereka telah menyerahkan sejumlah besar kapal-kapal pelbagai saiz kepada pihak autoriti awam untuk kegunaan mereka atau dimusnahkan. Sebuah *tug* 300 kuasa kuda digunakan pada masa tersebut untuk tujuan penundaan dan empat buah *lighters* bagi tujuan perkhidmatan pemunggaran barangan dari kapal-kapal. Selain dari itu, *slipway* juga turut diserahkan yang boleh mengendalikan kapal-kapal seberat 300 tan bersama-sama sebuah bengkel marin. *Slipway* dan bengkel berkenaan telah

digunakan sepenuhnya oleh pihak berkuasa untuk kegiatan pembaikan kapal-kapal yang diserahkan kepada mereka sebelum dijual oleh pihak kerajaan.

Daripada sejumlah kapal-kapal yang diserahkan oleh pihak tentera hanya 11 buah sahaja yang sesuai untuk dikekalkan bagi kegunaan rasmi. Pelabuhan Labuan menyediakan perkhidmatan membaiki kapal untuk kapal-kapal milik kerajaan dan perdagangan terutamanya kapal-kapal yang beroperasi di Teluk Brunei seperti Pelabuhan Weston dan daerah Pantai Barat Sandakan.⁵⁷ Sehingga berakhirnya tempoh kajian Pelabuhan Labuan terus memainkan peranannya sebagai pusat pembaikan kapal-kapal bagi Brunei, Sabah dan Sarawak yang dikendalikan oleh Jabatan Marin Labuan.⁵⁸

Pedagang-pedagang di Labuan diterajui oleh The Free Port Guild of Labuan. Pihak pentadbiran *guild* berusaha untuk meningkatkan kepentingan dan penggunaan Pulau Labuan sebagai tempat persinggahan kapal-kapal perdagangan antarabangsa sebagai sebuah pelabuhan entrepot. Kemudahan penyimpanan secara percuma disediakan kepada pedagang-pedagang dalam tempoh persinggahan selama 14 hari di pelabuhan melalui pengenalan *bil of landing* pada akhir tahun 1957.⁵⁹

British Malayan Petroleum Co. Ltd. terus menggunakan Labuan sebagai pelabuhan transit dan pusat operasi penyimpanannya. Dalam tahun 1952, firma ini telah memulakan pembinaan bangunan tetap untuk kem rehat dan transit di Membedai bagi kegunaan kakitangan-kakitangan medan minyak. Manakala Shell Company of Singapore Ltd. meneruskan penggunaan *ex-War Office Bulk*

Oil Installation di Labuan. Kedua-dua syarikat ini menyediakan perkhidmatan *bunkering* kepada kapal-kapal yang menggunakan Pelabuhan Labuan.

Dalam tahun 1955 sebuah pusat pukal penyimpanan minyak yang utama telah dibina oleh Shell Oil Co. Ltd. of Singapore. Pusat penyimpanan ini mempunyai setor pukal untuk 9,000 tan bagi produk am petroleum, termasuk stok khas untuk bunker yang menggunakan minyak bertapis yang diimport melalui kapal tangki laut dalam dan dieksport semula dalam dram oleh kapal-kapal pesisir untuk diagihkan kepada koloni. Pusat penyimpanan ini mempunyai sebuah jeti yang mempunyai limbungan dermaga sepanjang 170 kaki dengan dua *mooring dolphin*. Setiap penghujungnya menyediakan limbungan tambatan (*berthing frontange*) 700 kaki dengan kedalaman 31 kaki.⁶⁰

Sebuah gudang transit baru dengan keluasan 10,000 kaki persegi telah dibina dalam tahun 1957. Ia meningkatkan kapasiti gudang bagi kemudahan penyimpanan kepada 28,000 kaki persegi.⁶¹ Pertambahan ini perlu memandangkan pengendalian kargo di Pelabuhan Labuan yang semakin meningkat. Menjelang tahun 1960 sebuah gudang baru berbentuk payung dan *salvage of wrecks* dalam kawasan pelabuhan telah siap dibina bagi menampung keperluan terhadap kemudahan penyimpanan barangan di kawasan pelabuhan. Usaha-usaha penambak pantai di bahagian timur Liberty pier dalam tahun 1958 membolehkan gudang ini dibina memandangkan keluasan tanah kawasan pelabuhan yang terhad.⁶²

6.4 Populasi

Tidak terdapat statistik penduduk Labuan dijalankan ketika zaman perang⁶³ tetapi anggaran populasi yang dibuat dalam tahun 1941 ialah seramai 8,963 orang.⁶⁴ Perang membawa kepada pergerakan penduduk keluar dari bandar-bandar pinggir pantai menuju ke kawasan pedalaman.⁶⁵ Banci rasmi pertama yang dijalankan selepas perang ialah pada tahun 1951 dengan jumlah penduduk Labuan seramai 8,784 orang⁶⁶ dan 2,526 orang tinggal di Bandar Victoria.⁶⁷

Dalam tahun 1960, banci rasmi yang ketujuh Borneo Utara dan yang kedua bagi Labuan dalam pentadbiran koloni tersebut dijalankan dengan jumlah penduduk seramai 14,904 orang.⁶⁸ Peningkatan sebanyak 70% berlaku akibat aliran kemasukan penduduk dari luar selaras dengan perkembangan perdagangan Labuan. Orang Cina dari kaum Hokkien merupakan imigran terbesar yang membentuk sebahagian daripada populasi Labuan yang terlibat dalam kegiatan perdagangan, perniagaan dan pertanian. Kebanyakan pedagang-pedagang Hokkien lebih cenderung untuk menjalankan hubungan dagangan dengan Singapura.

6.5 Perkapalan

Selaras dengan keadaan politik serantau dan dunia yang tidak stabil, pihak Jepun telah menutup Pelabuhan Labuan dari aktiviti-aktiviti perkapalan komersial. Fungsi Labuan sebagai sebuah pelabuhan perdagangan hanya

kembali selepas ia dibuka semula kepada kapal-kapal perdagangan setelah kerajaan awam mengambil alih tampuk pentadbiran daripada pihak tentera. Walau bagaimanapun kondisi semasa pelabuhan pada peringkat awal selepas perang menyebabkan pengendalian tidak berjalan dengan lancar seperti sebelumnya.

Walaupun kemakmuran pelabuhan masih jauh di belakang berbanding dengan standard sebelum perang tetapi peningkatan jumlah kapal-kapal yang berlabuh membuktikan berlakunya pemulihan fungsi Labuan sebagai sebuah pelabuhan komersial. Sebelum membincangkan dengan lebih lanjut mengenai tema perkapalan perlu dinyatakan bahawa statistik perkapalan dan kargo di Labuan pada zaman dan tempoh awal selepas perang iaitu pada tahun 1942 sehingga 1947 tidak dapat diberikan. Masalah ini timbul kerana tidak terdapat rekod-rekod statistik perkapalan dan kargo dibuat oleh pihak berkuasa.⁶⁹

Bermula pada 1 Oktober, 1948, selain daripada dius pelabuhan dan api yang dibayar oleh kapal-kapal laut dalam dan kapal-kapal asing yang memasuki Pelabuhan Labuan, terdapat beberapa caj baru yang diperkenalkan oleh pihak autoriti. Kadar 10 sen se tan bagi tanan berdaftar dikenakan ke atas kapal-kapal berkenaan. Tambahan 10 sen se tan bagi tanan berdaftar sebulan akan dicajkan ke atas kapal-kapal yang terus berlabuh di pelabuhan melebihi sebulan atau mana-mana pangkalan di wilayah perairan tanpa memasuki pelabuhan. Manakala \$2.70 se tan bagi tanan berdaftar setahun yang dibayar dalam bentuk pendahuluan dikenakan ke atas semua kapal pesisir yang berdaftar dalam

wilayah tempatan yang memasuki Pelabuhan Labuan. Bagi kapal-kapal seberat 10 tan berdaftar atau kurang dan *native crafts* serta junk Cina yang tidak melebihi 40 tan berdaftar serta didaftarkan di Borneo Utara tidak dikenakan sebarang bentuk bayaran.⁷⁰ Selain dari itu, yuran sebanyak 3 sen se tan kasar dalam tempoh 24 jam dikenakan bagi setiap kapal dan bot yang berada di sepanjang dermaga.⁷¹

Walaupun kapal-kapal dikenakan tarif tertentu tetapi jumlah kasar tanan kapal berdaftar yang menggunakan Pelabuhan Labuan menunjukkan peningkatan secara berterusan dari tahun 1948 sehingga 1963. Tidak berlaku kenaikan dan kejatuhan yang begitu ketara dalam jumlah tanan kapal dan kargo di Pelabuhan Labuan sepanjang tempoh 15 tahun. Jumlah tanan kapal berdaftar yang singgah di Pelabuhan Labuan pada 1948 ialah 261,175 tan bersih⁷².

Berdasarkan jadual 6.2 berlaku peningkatan menggalakkan bagi tanan kapal (199.0%) iaitu kira-kira 2 kali ganda dan kargo (103.0%) kira-kira sekali ganda dicatat sepanjang 13 tahun (1950-1963). Kenaikan terbesar dan terkecil dicatat dalam tahun 1963 (1,804,65 tan kasar) dan 1950 (603,633 tan kasar) masing-masing. Manakala pengendalian kargo terbesar dan terkecil berlaku pada tahun 1962 (304,344 tan) dan 1951 (134,444 tan) masing-masing. Dalam jangkamasa tersebut, peningkatan peratusan tanan kapal lebih memberangsangkan sekiranya dibandingkan dengan jumlah kejatuhan yang kecil selama tiga tahun pada 1950 (-2.9%), 1959 (-4.1%) dan 1962 (-1.0%).

Fenomena yang sama juga ditunjukkan dalam pengendalian kargo dengan peningkatan peratusan adalah lebih besar berbanding dengan pengucupan selama lima tahun pada 1951 (-7.9%), 1954 (-0.6%), 1955 (-7.1%), 1958 (-8.7%) dan 1963 (-2.6%). Kejatuhan yang melebihi -7% banyak dipengaruhi oleh tindakan pedagang-pedagang di Singapura yang menjalankan perdagangan secara langsung dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Pantai Barat Borneo bagi mendapatkan komoditi-komoditi tertentu yang sebelumnya diimport melalui Pelabuhan Labuan.

Peningkatan dan penurunan yang berlaku dalam jumlah tanan kapal berdaftar tidak begitu mempengaruhi jumlah kargo yang dikendalikan di pelabuhan. Penurunan jumlah tanan kapal tidak bermakna berlakunya kejatuhan dalam jumlah pengendalian kargo dan sebaliknya. Kejatuhan pengendalian kargo di dermaga biasanya disebabkan masalah kesesakan di dermaga yang tidak membolehkan sesebuah kapal berlabuh di situ. Justeru itu, *lighters* digunakan untuk menjalankan kegiatan pemunggahan kargo dari kapal-kapal yang berlabuh di luar dermaga untuk didaratkan. Peningkatan dalam jumlah tanan kapal yang besar tanpa mempengaruhi jumlah kargo kerana sesetengah kapal yang singgah di Pelabuhan Labuan bagi tujuan *bunkering* atau untuk mendapatkan bantuan kecemasan seperti kerosakan kapal dalam masa pelayaran ke destinasi-destinasi tertentu.

Kenaikan besar dalam tanan kapal dan kargo pada 1952 dipengaruhi oleh peningkatan jumlah kapal-kapal yang membawa muatan pembinaan, perkakasan

Jadual 6.2. Statistik Perkapalan Dan Kargo Pelabuhan Labuan 1949-1963

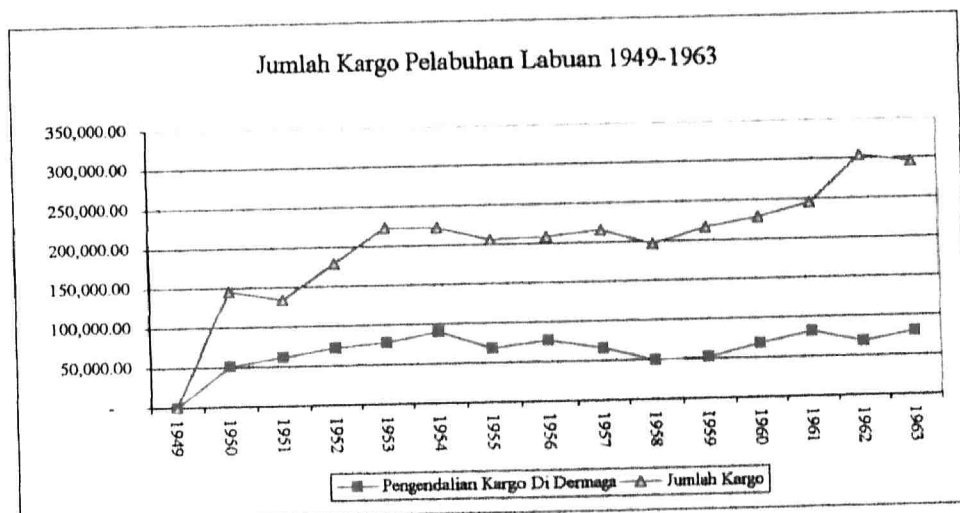
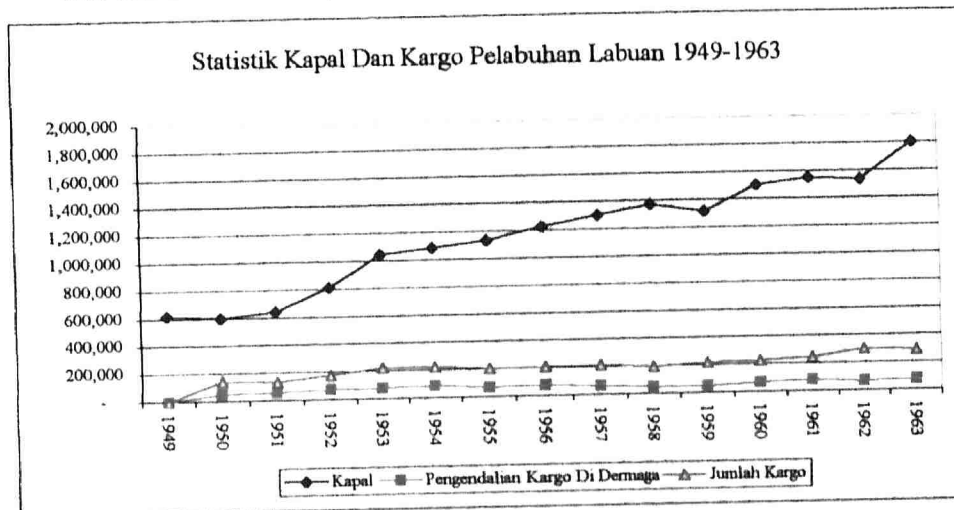
Tahun	Kapal (tan kasar)	Kargo (tan)			Kapal		Kargo	
		Pengendalian Di Dermaga	%	Jumlah Kargo	(-/+)	(-/+)		
1949	621,607	td.		td.				
1950	603,633	51,306	35.1%	146,036	-2.9%			
1951	646,050	61,722	45.9%	134,444	7.0%			-7.9%
1952	813,886	72,537	40.4%	179,440	26.0%			33.5%
1953	1,048,255	78,720	35.2%	223,780	28.8%			24.7%
1954	1,089,117	90,792	40.8%	222,546	3.9%			-0.6%
1955	1,136,960	68,148	33.0%	206,746	4.4%			-7.1%
1956	1,231,226	77,628	37.1%	208,966	8.3%			1.1%
1957	1,305,994	66,461	30.7%	216,535	6.1%			3.6%
1958	1,376,157	49,740	25.2%	197,713	5.4%			-8.7%
1959	1,319,943	51,963	23.9%	217,365	-4.1%			9.9%
1960	1,506,530	68,356	28.9%	228,826	14.1%			5.3%
1961	1,553,439	82,219	33.4%	245,830	3.1%			7.4%
1962	1,537,549	68,348	22.5%	304,344	-1.0%			23.8%
1963	1,804,695	80,727	27.2%	296,473	17.4%			-2.6%

Sumber: disusun dari ARC/NB 1949-1963

Nota:

1. Tidak termasuk *native crafts* dan perahu.

Graf 6.2. Statistik Perkapalan Dan Kargo Pelabuhan Labuan 1949-1963



Sumber: disusun dari ARCNB 1949-1963

Nota:

1. Tidak termasuk *native crafts* dan perahu.

dan peralatan untuk kegiatan pengerudian petroleum dan gas di Teluk Brunei dan medan minyak Seria kerana kapal-kapal laut dalam yang besar tidak boleh memasuki pelabuhan-pelabuhan kecil di Brunei.⁷³ Di samping itu, firma-firma utama yang terlibat dalam kegiatan perdagangan seperti The Borneo Co. Ltd. dan Harrison and Crossfield sebelum perang kembali menjalankan operasi mereka secara aktif.⁷⁴

Peningkatan jumlah kasar tanan kapal berdaftar berterusan pada 1953 dengan pertambahan sebanyak 234,369 tan kasar (28.8%) berbanding 1952 yang mencatatkan jumlah keseluruhan sebanyak 813,886 tan kasar. Manakala, jumlah kargo yang dikendalikan bertambah 44,340 tan (24.7%) dengan pengendalian di dermaga sebanyak 35.2%. Selain daripada penerusan faktor-faktor yang dibincangkan bagi tahun 1952, kenaikan lebih besar berlaku pada 1953 disebabkan kerja-kerja sebenar pembinaan dan pembangunan semula bandar dan pelabuhan bagi pantai barat Borneo Utara dan Teluk Brunei hanya bermula dalam tahun tersebut yang menyebabkan peningkatan dalam jumlah kapal yang berulang-alik dan pengendalian kargo bahan-bahan pembinaan.

Kapal-kapal kargo laut dalam lebih bertumpu di Labuan kerana kapasiti pengendalian di Pelabuhan Jesselton yang terhad. Arah aliran pertumbuhan positif dalam jumlah kasar tanan kapal berdaftar yang menggunakan Pelabuhan Labuan berterusan sehingga 1958 tetapi berlaku kenaikan dan penurunan dalam jumlah tan kargo.

Turun-naik yang berlaku dalam jumlah tanan kapal dan kargo di Pelabuhan Labuan pada penghujung dekad 1950an dan 1960an banyak dipengaruhi oleh permintaan balak dan kopra serta perkhidmatan *bunkering* yang diperlukan oleh kapal-kapal yang menggunakan perairan Laut China Selatan.⁷⁵ Kebolehan Labuan untuk bertindakbalas dengan perubahan teknologi perkapalan dan bahan mentah yang diusaha di kawasan persekitaran menyelamatkan pelabuhan ini dari mengalami kelumpuhan selepas penutupan lombong arang batu. Kepesatan industri minyak di Brunei dan utara Sarawak menjadikan Pelabuhan Labuan sebuah stesyen *refuelling* bagi kapal-kapal perdagangan di pantai barat Borneo. Kebanyakan kapal yang singgah bagi tujuan bunkering dengan bertumpu di kawasan lingkungan sebatu di Liberty Wharf bagi kapal-kapal laut dalam dengan kedalaman 5 1/2 fathom.⁷⁶

6.5.1 Pelabuhan Labuan Sebagai Pusat Kapal-kapal Transit

Sesebuah pelabuhan bergantung kepada sektor perkapalan sebagai salah satu unsur yang terpenting bagi membolehkan aktiviti-aktiviti pelabuhan berkembang dan terus berdaya saing. Labuan merupakan pelabuhan transit terpenting bagi kapal-kapal komersial di pantai barat Borneo. Perkembangan industri petroleum dan gas di Brunei menjadikan Labuan sebagai sebuah pelabuhan perantaraan utama bagi kapal-kapal yang menjalankan kegiatan perdagangan di kawasan Teluk Brunei yang meliputi medan minyak Seria

terutama bagi tujuan penghantaran bahan-bahan pembinaan, perkakasan dan peralatan untuk kegiatan pengerudian petroleum.⁷⁷

Pada awal tahun 1950an perkhidmatan kapal-kapal pesisir memainkan peranan penting dalam perkhidmatan perkapalan dan pengangkutan barangan di sekitar Teluk Brunei dan Sarawak. Namun begitu, selepas pengembalian status Labuan sebagai sebuah pelabuhan bebas, pelabuhan ini kembali menjadi tumpuan persinggahan kapal-kapal laut dalam yang menggunakan laluan perairan pantai barat Borneo sebelum berlepas ke pelabuhan-pelabuhan lain.

Dalam pengertian moden, pelayaran kapal-kapal laut dalam merujuk kepada pelayaran lautan yang melepasi had-had sesebuah negara atau melepasi had-had pelantar benua. Selain itu, pelayaran lautan juga merujuk kepada kapal-kapal yang membuat pelayaran melebihi 50 batu nautika dari daratan. Manakala pelayaran kapal-kapal pesisir merangkumi pelayaran di kawasan pelabuhan atau dijalankan di dalam lingkungan 50 batu nautika dari daratan atau di bahagian luar *shoals* luar pantai. Dalam istilah moden ia juga merujuk kepada perkapalan domestik.

Labuan menjadi tumpuan persinggahan kapal-kapal perdagangan di sebelah pantai barat Borneo Utara berbanding dengan Jesselton kerana ia dilengkapi dengan kapasiti kemudahan yang lebih besar bagi sebuah kapal laut dalam untuk berlabuh. Di samping itu, Labuan terus kekal bertindak sebagai pelabuhan transit yang utama bagi kawasan Teluk Brunei dan pelabuhan-pelabuhan sekitar hingga ke Kuala Baram. Kebanyakan kapal-kapal yang

memasuki Pelabuhan Labuan bagi tujuan *bunkering*⁷⁸ dan menjadi destinasi persinggahan bagi kargo import untuk medan minyak Brunei.⁷⁹

Terdapat beberapa buah syarikat perkapalan yang menyediakan perkhidmatan di Pelabuhan Labuan dari satu destinasi ke destinasi tertentu. Pertambahan syarikat-syarikat perkapalan yang menggunakan Pelabuhan Labuan sebagai salah satu destinasi tetap mereka selaras dengan pembangunan dan perkembangannya. Dalam tahun 1946 apabila Pelabuhan Labuan dibuka semula kepada kegiatan perdagangan hanya terdapat dua buah syarikat perkapalan yang menjalankan operasi di pelabuhan tersebut iaitu The Straits Steamship Co. dan The Blue Funnel Line.⁸⁰ Kedua-dua syarikat ini terlibat dalam kegiatan transit di kawasan perairan Borneo. Mereka mampu menjalankan operasinya di Pelabuhan Labuan dengan kemudahan alat-alat bantuan pelayaran terhad pada masa tersebut kerana mempunyai kemahiran dalam pemaliman kapal disebabkan sudah lama terlibat dalam kegiatan perdagangan di pelabuhan itu.

Dalam tahun 1950an terdapat enam buah kapal seberat 200 hingga 500 tan, dua buah *lighters* berkuasa tinggi dan tiga *dumb lighters* dengan *tugs* yang digunakan untuk kegiatan perantaraan di antara Pelabuhan Labuan dengan Teluk Brunei yang dikendalikan oleh The Straits Steamship Co.⁸¹ Syarikat ini juga mengendalikan empat buah kapal sebulan yang menyediakan perkhidmatan untuk penumpang dan kargo daripada Singapura dan singgah di Labuan sebelum berlepas ke Jesselton, Kudat dan Tawau. Ia turut menyediakan perkhidmatan

kiriman dari Singapura ke Labuan selain ke Kudat, Sandakan, Bakapit, Lahat Datu, Semporna dan Tawau. The Straits Steamship Co. terus mengungguli pendominasian dalam perkhidmatan transit di Pelabuhan Labuan dan merupakan syarikat perkapalan utama yang beroperasi di pulau tersebut sehingga berakhirnya tempoh kajian.

Dalam pada itu, British Malayan Petroleum Co. terus menjalankan kegiatannya di antara Pelabuhan Labuan dan medan minyak di Brunei dan Sarawak. Syarikat minyak ini juga meneruskan *storage lighter* seberat 5,000 tan di Labuan untuk *ocean going vessel cargo storage*. Anglo Saxon Petroleum Co. juga turut singgah bagi kegiatan *bulk* di pelabuhan itu. Manakala, Shell Tankers Co. of Singapore Ltd. membawa muatan petroleum secara pukal dari Indonesia ke Labuan sebelum ke Kudat, Sandakan, Bakapit, Lahat Datu, Semporna dan Tawau. Selain dari itu, syarikat perkapalan Norwegian Asia Line yang berpusat di Hong Kong turut singgah dan menyediakan perkhidmatan dua minggu sekali ke Labuan sebelum berlepas ke Bangkok.⁸²

Di samping itu, kegiatan pemungghahan balak di Pelabuhan Labuan dikendalikan oleh syarikat-syarikat perkapalan seperti The Eastern & Australia Steamship Co., The Hoegh-Knutsen Line, The Netherland Line Royal Dutch Mail, Messrs Liddell Bross & Co. juga turut menyediakan dua buah kapal yang membawa balak dari Sarawak ke Labuan. Manakala The Eastern Tradeship Ltd., The Blue Furnel Line, The Glen & Shire Line dan The Ben Line yang terlibat dalam perdagangan batu yang dibawa dari Hong Kong bagi tujuan pembinaan di

kawasan Teluk Brunei akan mengisi muatan balak dari Labuan sebelum berlepas ke destinasi lain.⁸³ Syarikat-syarikat perkapalan tersebut terus beroperasi di Labuan pada tahun 1960an dengan menjalankan operasi pelayaran utama dari Pelabuhan Labuan ke Brunei dan Sarawak seperti Bandar Seri Bagawan, Limbang, Lawas, Kuala Belait, Miri, Sibu dan Kuching. Pada 1962 terdapat perkhidmatan perkapalan secara langsung antara United Kingdom ke Borneo Utara yang dikendalikan oleh Ellerman Bucknall Steamship Co. Ltd. yang melancarkan perkhidmatan sulungnya pada 21 Mei, 1962 yang menjadikan Pelabuhan Labuan sebagai destinasi pertamanya ke Borneo Utara dengan kapal *City of Ely*.⁸⁴

6.6 Perdagangan

Penyesuaian Pelabuhan Labuan mengikut perubahan masa dicerminkan melalui kegiatan ekonomi yang dikendalikannya. Pertumbuhan ekonomi Labuan boleh dilihat melalui peningkatan dan penurunan kegiatan perdagangan yang dijalankan di pelabuhan. Sepanjang tempoh pemulihan aktiviti-aktiviti komersial selepas perang sehingga berakhirnya tempoh kajian memperlihatkan balak dan kopra serta getah merupakan komoditi utama yang dieksport oleh Labuan. Tidak terdapat komoditi-komoditi lain yang lebih menguntungkan dalam aktiviti perdagangan komersial selain daripada hasil-hasil berkenaan.

Dalam tempoh ini juga memperlihatkan kegiatan pengimportan dan pengeksportan semula hasil-hasil hutan dan laut yang eksotik tidak begitu

relevan dalam membantu perkembangan pelabuhan. Manakala import utama pulau ini ialah petroleum, jentera, bahan makanan dan bahan-bahan pembinaan. Petroleum yang diimport dari Brunei memainkan peranan penting dalam menghidupkan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Labuan bagi perkhidmatan *bunkering*.

Perdagangan Labuan belum dapat dipulihkan sepenuhnya dan mengalami pertumbuhan yang perlahan selepas zaman perang. Makanan dan tekstil yang merupakan barangan dagangan utama dalam perdagangan entrepot Labuan sebelum perang telah diletakkan di bawah pengawalan pengagihan antarabangsa.⁸⁵ Umpamanya, eksport minyak kelapa Borneo Utara yang berada di bawah kawalan badan antarabangsa hanya boleh dijual kepada Kementerian Pemakanan di United Kingdom.⁸⁶

Ketika pendudukan Jepun di Labuan tidak terdapat aktiviti-aktiviti perdagangan dijalankan. Pihak pentadbiran Jepun telah bertindak memutuskan perdagangan luar koloni dengan rakan-rakan dagangannya sebelum ini. Justeru itu, tidak terdapat kegiatan perdagangan komersial di Pelabuhan Labuan.

Ketika Borneo British berada di bawah pemerintahan tentera British, kegiatan perdagangan di Pelabuhan Labuan dikawal dengan ketat. Terdapat banyak proklomasi yang diwartakan oleh pihak kerajaan tentera. Kawalan perdagangan secara ekstensif diperkenalkan bagi memastikan barangan yang mengalami kekurangan penawaran dapat sampai dan disimpan di pasaran tempatan. Umpamanya, larangan pemindahan keluar sebarang bentuk

perniagaan dan perdagangan dari wilayah Borneo British kecuali dengan persetujuan dari pihak pengawal.⁸⁷ Terdapat beberapa undang-undang yang digantung di Labuan bagi mengawal kegiatan perdagangan seperti Ordinan Hasil Petroleum, Ordinan Duti Tembakau, Ordinan Hasil Minuman Keras dan Ordinan Perlindungan Hasil Awam⁸⁸ yang merupakan antara hasil pendapatan penting Labuan dalam bentuk pencukaian sebelum perang.

Selain dari itu, penetapan harga dibuat untuk kesemua bahan makanan dan komoditi sama ada dijual secara peruncitan atau borong serta kadar upah buruh dan perkhidmatan.⁸⁹ Bagi memastikan keberkesanan pengawasan dan pengawalan tersebut, Lembaga Kawalan Harga ditubuhkan yang bertujuan untuk membuat tinjauan dan pengawalan harga barangan di pasaran dalam tempoh berkenaan. Terdapat empat orang Pegawai Hubungan Awam dilantik di Labuan bagi tugas-tugas berkenaan iaitu Awang Besar bin Ongkiat, Fadzil bin Azmad, Foo Tong Chai dan Yeo Ee Lau.⁹⁰

Di bawah Proklamasi No. 13, 1945 pula, penetapan dibuat mengenai pengawalan import dan eksport bagi seluruh Borneo British yang meliputi Labuan. Mana-mana individu adalah dilarang sama sekali untuk mengimport dan mengeksport mana-mana barangan dari mana-mana negara, wilayah atau tempat yang berada di luar kawasan Borneo British tanpa mendapat sebarang persetujuan atau permit yang disahkan oleh pihak pengawal. Namun begitu, proklamasi ini tidak diterima pakai bagi tujuan eksport-import yang dimasukkan

dalam akaun tentera laut atau tentera udara kerana melibatkan kepentingan keselamatan dan pentadbiran British.⁹¹

Dalam tahun 1946, apabila Kerajaan Awam mengambil alih tampuk pemerintahan, pedagang-pedagang mula kembali ke Pelabuhan Labuan. Perdagangan di pelabuhan mula dihidupkan dengan aktiviti-aktivitinya yang sama seperti sebelum perang. Pada tahun pertama pengambilalihan pentadbiran oleh Kerajaan Awam Pelabuhan Labuan mengendalikan kargo sebanyak 60,000 tan yang dipunggah di dermaga.⁹² Tidak terdapat langsung data statistik import dan eksport Labuan yang direkodkan oleh pihak pentadbiran pelabuhan pada tahun 1941-1945.⁹³ Keadaan ini berterusan sehingga tamat tempoh kajian kerana data-data statistik disatukan menjadi rekod koloni. Namun begitu, rekod pengendalian kargo di pelabuhan boleh memberi gambaran umum mengenai statistik perdagangan Labuan. (Sila rujuk jadual 6.2). Sementara itu, pihak autoriti pelabuhan mengandaikan sejumlah besar perdagangan transit melibatkan hubungan dagangan dengan Singapura dan Hong Kong di peringkat awal.⁹⁴

Penggunaan mata wang Malaya di Borneo Utara dalam urusan jual-beli menyebabkan Labuan bergantung pada nilai pasaran kewangan di Singapura.⁹⁵ Keadaan dirumitkan lagi dalam usaha pemulihan perdagangan selepas perang kerana kebanyakan produk yang menuju ke United Kingdom di hantar ke Singapura terlebih dahulu. Prosedur ini telah merugikan pedagang-pedagang di Labuan kerana dalam kes-kes tertentu mereka kehilangan margin keuntungan sehingga 60% se tan. Selain itu, kerugian juga disebabkan oleh masalah

kehilangan dan kerosakan yang berlaku ketika aktiviti perantaraan yang dijalankan di antara Labuan ke Singapura sebelum dihantar ke United Kingdom. Dalam kes getah persetujuan telah dicapai dengan syarikat perkapalan iaitu kos pengangkutan (*freight costs*) dari pelabuhan-pelabuhan Borneo Utara ke United Kingdom tidak akan dinaikkan akibat tindakan mereka yang singgah di Singapura.

Tindakan ini bertujuan untuk memastikan getah yang dikeluarkan di Borneo Utara boleh bersaing di pasaran United Kingdom dan negara-negara lain dengan penghantaran secara terus ke destinasi pasaran. Ia juga bertujuan menarik kapal-kapal besar singgah di pelabuhan-pelabuhan utama di koloni ini. Masalah yang sama juga dihadapi dalam perdagangan kopra kerana komoditi ini dihantar ke Singapura terlebih dahulu sebelum ke United Kingdom. Perdagangan transit menyebabkan harga kopra yang ditawarkan oleh Labuan tidak kompetitif kerana Singapura mengenakan caj yang tinggi dalam pengendalian transit.⁹⁶

Perdagangan transit di antara pantai timur Borneo Utara dan kawasan Teluk Brunei yang meliputi Bahagian Kelima Sarawak serta medan minyak Seria dengan Pelabuhan Labuan dalam tahun 1950 mencatatkan jumlah dagangan yang sama seperti tahun sebelumnya dengan anggaran nilai keseluruhan kira-kira \$21,000,000.⁹⁷ Pihak pentadbiran pelabuhan sukar untuk mengesan dengan tepat negara asal barangan yang diimport dan destinasi sebenar eksport Labuan dihantar kerana perdagangan transit melibatkan banyak

destinasi pelabuhan. Kejatuhan harga getah Borneo pada suku pertama 1950an turut mempengaruhi jumlah perdagangan transit Labuan. Perdagangan transit Labuan semakin terjejas pada pertengahan 1950an berikutan tindakan pedagang-pedagang di Singapura yang menjalankan perdagangan transit secara terus dengan Brunei tanpa singgah terlebih dahulu di Pelabuhan Labuan.⁹⁸

Harrison and Crossfield (B) Ltd., North Borneo Trading Co. Ltd. dan The Borneo Co. Ltd merupakan firma utama yang terus menjalankan operasi perdagangan mereka di Labuan. Dalam tahun 1952 Harrison and Crossfield (B) Ltd. telah berpindah ke bangunan tetap yang baru dibina di Bandar Victoria.⁹⁹ Pengembalian semula operasi syarikat secara normal banyak mempengaruhi pembangunan sektor perdagangan di Labuan. Pada tahun 1956 iaitu selaras dengan perkembangan perdagangan di Labuan, Hongkong & Shanghai Banking Corporation dan Chartered Bank yang dikenali sebelumnya sebagai Chartered Bank of India, Australia and China telah mengubah status perkhidmatan agensi mereka kepada cawangan bank yang pertama di Labuan.¹⁰⁰

Kehilangan status Labuan sebagai sebuah pelabuhan bebas turut menjejaskan pertumbuhan kegiatan perdagangan yang dijalankan di pelabuhan tersebut. Oleh itu cadangan telah dibuat untuk mengembalikan kedudukan Pelabuhan Labuan seperti sebelum perang. Pada 1 September, 1956 Labuan diisytiharkan semula sebagai satu-satunya pelabuhan bebas cukai menurut ordinan di Borneo Utara.¹⁰¹ Pengembalian status entrepot bermakna kembalinya pergantungan Pelabuhan Labuan pada keadaan ekonomi dan politik serantau

untuk berkembang. Penyesuaian dan ketahanan sangat diperlukan dalam usaha untuk bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan entrepot serantau bagi menarik perhatian para pedagang.

Duti import dan eksport hanya dikenakan ke atas barangan petroleum, rokok, minuman keras, tembakau, cerut dan mancis.¹⁰² Duti kastam dan eksais tidak akan dikenakan ke atas barang-barang yang dibawa masuk ke Labuan dari negara-negara asing dan sebaliknya. Sungguhpun begitu, duti kastam dan eksais tetap dikenakan ke atas barang-barang yang dikenakan cukai yang dibawa masuk ke pulau ini dari residensi-residensi di Borneo Utara dan sebaliknya.

Ekoran dari pengisytiharannya sebagai sebuah pelabuhan bebas menyebabkan berlakunya peningkatan dalam pemungghaan balak untuk dieksport ke Eropah dan Australia di Pelabuhan Labuan. Balak-balak yang dieksport ke Labuan dibawa dari kawasan Teluk Brunei dan utara Sarawak. Selain daripada itu, ia turut menjadikan Pelabuhan Labuan sebagai tempat pengumpulan kopra yang penting di Borneo. Ketiadaan cukai yang dikenakan ke atas komoditi-komoditi tersebut menyebabkan penggunaan kaedah perniagaan sistem barter semakin berkurangan di kalangan pedagang-pedagang.¹⁰³

Labuan memainkan peranan yang penting sebagai pelabuhan transit kepada Brunei dan Sarawak terutama dalam industri petroleum di kawasan Teluk Brunei kerana kapal laut dalam tidak boleh memasuki Brunei atau menghampiri kawasan medan minyak di utara Sarawak. Sejajar dengan itu, Pelabuhan Labuan terus dijadikan sebagai tempat penyimpanan minyak oleh

Shell Company. Kewujudan minyak di Brunei telah mempertingkatkan kepentingan Pelabuhan Labuan sebagai sebuah pelabuhan *refuelling*. Eksport utama Labuan ke Brunei pada masa tersebut ialah barangan pembuatan, mesin dan makanan untuk industri petroleum.

Usaha-usaha pemulihan yang perlahan di negara-negara Eropah selepas perang menyebabkan Labuan tidak mempunyai banyak pilihan selain bergantung kepada negara-negara yang terletak di perairan Lautan Pasifik seperti Amerika Syarikat dan Jepun untuk mempertingkatkan perdagangan entrepotnya. Namun begitu, Labuan tidak boleh menjalankan kegiatan berdagangan secara langsung dengan kedua-dua negara dan mana-mana negara yang menggunakan dollar Amerika Syarikat sebagai matawang rasmi dalam urusan perdagangan yang kebanyakannya terletak di Lautan Pasifik. Secara jelas pihak Kolonial British telah mempraktikkan satu polisi perdagangan yang tidak adil ke atas Labuan sebagai sebuah pelabuhan entrepot kerana Singapura dan Hong Kong tidak dikenakan sekatan yang ketat untuk menjalankan perdagangan dengan negara-negara berkenaan.

Sekatan terhadap pengimportan secara langsung barangan daripada negara-negara yang menggunakan dollar Amerika Syarikat dan yen Jepun diteruskan sehingga 1958 terutama bagi pengimportan jentera dan mesin yang diperlukan untuk pembangunan koloni serta barangan yang boleh “memudaratkan” ekonomi dan taraf hidup masyarakat setempat. Pengharaman dikenakan ke atas pengeksportan komoditi yang mempunyai nilai strategik

seperti beras. Beras dilarang sama sekali dieksport keluar dari Borneo Utara dan pengimportannya dikawal oleh pihak Komisioner Perdagangan dan Kastam di bawah skim kuota yang dikendalikan oleh Pengawal Pemakanan.¹⁰⁴

Pada akhir tahun 1958, Lesen Am Terbuka dikeluarkan oleh pihak berkuasa yang akan dikuatkuasakan pada 1 Januari, 1959 bagi meliberalisasikan sebahagian besar barangan yang diimport dari negara-negara yang menggunakan dollar Amerika Syarikat dan Jepun. Namun begitu, terdapat barangan tertentu yang terus dikekalkan sekatannya dan dikenakan kuota bagi tujuan pengimportan. Labuan masih boleh mendapatkan barangan dari Amerika Syarikat dan Jepun tetapi pengimportan barangan tersebut mestilah dibuat oleh Singapura dan Hong Kong sebelum dihantar ke pulau tersebut. Singapura boleh mengimport barangan dari kawasan tersebut dengan bebas, manakala Hong Kong pula di bawah kawalan lesen pihak berkuasa.¹⁰⁵

Sementara itu, kuota yang dikenakan ke atas barangan Eropah telah ditarik balik semenjak tahun 1951 bagi membenarkan pengimportan secara bebas semua jenis barangan dari negara-negara *soft currency* di benua tersebut.¹⁰⁶ Usaha ini tidak banyak membantu dalam perkembangan perdagangan Labuan kerana masalah kemelesetan yang melanda negara-negara kaya di Eropah.

Perdagangan transit di sepanjang pantai koloni Borneo Utara pada 1960 berjumlah 89,161 tan berbanding dengan anggaran pada 1959 sebanyak 102,734 tan. Penurunan berlaku kerana perdagangan dihadkan di Pelabuhan Labuan dengan pengendalian yang utama meliputi bekalan dan peralatan medan

minyak untuk Brunei dan kawasan utara Sarawak. Perdagangan transit ini juga melibatkan sektor perkayuan dari Sarawak¹⁰⁷ yang merupakan eksport utama Labuan selepas pertengahan 1950an.

Pertambahan dalam eksport Labuan pada 1960 berbanding dengan tahun sebelumnya berlaku ekoran daripada peningkatan dalam pasaran komoditi dengan nilai eksport dan import sebanyak \$24,581,191 dan \$17,751,472 masing-masing.¹⁰⁸ Peningkatan dalam pengeluaran kuantiti kopra dari selatan Filipina, Kalimantan dan Celebes menyebabkan pengeluar-pengeluar berkenaan berusaha mencari jalan keluar bagi memasarkan komoditi tersebut. Pedagang-pedagang di Borneo Utara mengambil kesempatan dalam keadaan pasaran di kawasan-kawasan berkenaan yang mengalami lebih pengeluaran. Ketiadaan duti eksport-import menyebabkan pedagang-pedagang komoditi di Borneo Utara melonggokkan komoditi ini di Labuan dan bertindak menukar kaedah sistem perniagaan barter kepada sistem jual beli yang menggunakan matawang kerana ia lebih menguntungkan.¹⁰⁹

Tahun ini juga menyaksikan satu pergerakan progresif berlaku di kalangan pedagang-pedagang Filipina yang menjalankan sistem barter dengan mengubah haluan perdagangan mereka dari pantai timur Borneo Utara ke Labuan yang memberi kesan kepada Sandakan. Beberapa firma balak yang mengamalkan sistem barter membuka cawangan mereka di Pelabuhan Labuan untuk mengambil peluang ke atas keuntungan pasaran di Labuan.¹¹⁰

Kebanyakan muatan log dan balak dieksport ke Australia, Itali dan Jepun. Manakala Amerika Selatan menjadi rakan dagangan terbesar Labuan dalam pengimportan kopra.¹¹¹ Dalam tahun 1961 termeterai Perjanjian Kawasan Dagangan Bebas antara Borneo Utara dan Sarawak yang membolehkan berlakunya pergerakan barangan antara dua buah negeri tanpa dikenakan sebarang cukai kastam terhadap import dan eksport.¹¹² Dalam tahun yang sama, berlaku lambakan balak di Pelabuhan Labuan yang import dari Teluk Brunei dan Sarawak untuk dieksport ke Eropah dan Australia.¹¹³ Keadaan ini turut mempengaruhi jumlah eksport balak Labuan ke luar negara.

Jumlah kopra yang diimport dari Filipina ke Labuan berkurangan dalam tahun 1962 berbanding dengan tahun sebelumnya berikutan kesukaran untuk mendapatkan Peso Filipina. Ini menyebabkan jumlah kopra yang dibawa masuk ke pelabuhan berkurangan untuk dijual kembali di pasaran dunia. Kopra yang diimport oleh Labuan akan diperiksa dan dikeringkan sekali lagi sebelum dikarungkan dan dieksport semula bersama-sama kopra tempatan.¹¹⁴ Ekoran tindakan kerajaan Filipina menyusutkan nilai Peso turut menyebabkan pedagang-pedagang kopra di selatan Filipina berasa lebih menguntungkan sekiranya perdagangan dijalankan secara langsung berbanding dengan mengeksportnya ke Borneo Utara.

Pertengahan tahun 1962 Order Baru Kastam telah dijadikan undang-undang yang menghapuskan segala perundangan yang diterimapakai sebelum ini berkaitan dengan pengharaman atau perlesenan import. Di bawah Order Baru

Kastam, pengharaman import dikenakan ke atas semua barangan perkilangan siap dan separa siap dari negara-negara blok komunis; beras dari semua negara; tepung gandum dari semua negara kecuali Argentina, Amerika Syarikat, Australia, Kanada, Perancis, Itali, Mexico, Sepanyol dan Sweden.

Meskipun liberalisasi pengeluaran lesen diberikan kepada syarikat yang berminat, pengimportan barangan perkilangan siap dan separa siap dari Jepun masih terikat dengan kuota. Manakala pengimportan barangan dari Amerika Syarikat telah dijalankan dengan bebas menjelang pertengahan tahun 1962.¹¹⁵ Namun begitu, berlaku kejatuhan dalam perdagangan transit di Labuan iaitu 41,758 tan (1962) berbanding 51,083 tan (1961) kerana berlaku kejatuhan dalam pengimportan kelengkapan dan peralatan untuk pembangunan medan minyak Seria.¹¹⁶

Walaupun terdapat ketegangan hubungan diplomatik antara kerajaan Filipina dan Indonesia pada pertengahan tahun 1963 tetapi tidak terdapat sekatan dikenakan dalam perdagangan. Komoditi utama iaitu kopra yang diimport dari kedua-dua negara terus stabil. Nilai eksport dan import Labuan menunjukkan peningkatan yang positif iaitu \$31,269,285 (27.2%) dan \$20,386,4 (14.8%) masing-masing berbanding tahun sebelumnya.¹¹⁷

Perubahan jenis komoditi turut mengubah rakan dagangan Labuan. Bermula pada akhir tahun 1950an, kebanyakan komoditi yang dieksport semula oleh Labuan dihantar terus ke destinasi sasaran tanpa perlu ke Singapura terlebih dahulu seperti sebelumnya. Kebanyakan eksport balak Labuan menuju ke Itali,

Jepun dan Australia yang diperolehi dari kawasan Teluk Brunei dan Sarawak. Manakala Jepun, Amerika Selatan dan Singapura pula merupakan rakan dagangan Labuan yang terpenting dalam pengeksporan kopra yang kebanyakannya diimport dari Filipina dan Indonesia.

6.7 Kesimpulan

Usaha-usaha pembangunan semula pelabuhan secara bersepadu telah berjaya menyelamatkan dan menghidupkan semula Labuan sebagai sebuah pelabuhan yang penting di pantai barat Borneo. Sungguhpun melibatkan belajawan yang besar, pembinaan semula dan pembangunan terpaksa dijalankan di Pelabuhan Labuan kerana British mengakui kebolehan pelabuhan ini berkembang dan menarik kapal-kapal perdagangan berlabuh walaupun dengan kemudahan infrastruktur yang terhad sebelum zaman perang.

Menyedari potensinya, Pelabuhan Labuan telah diberi keutamaan dalam usaha pembinaan semula dan pembangunan secara tersusun selepas perang berbanding dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Borneo Utara. Justeru itu, buat pertama kalinya satu pelan pembangunan secara komprehensif dijalankan dalam usaha menarik kembali perdagangan dan perkapalan selepas perang. Usaha ini berjaya kerana Labuan tidak lagi terlalu bergantung kepada Singapura dengan terbinanya jalinan perdagangan baru yang lebih menghala ke rantau pasifik.

Nota hujung

- ¹. “Labuan The Gateway of North Borneo,” **Kinabalu Magazine**, January 1954.
- ². M.H.Baker, **North Borneo, The First Ten Years 1946-1956**, Singapore, Malaya Publishing House, 1962, hlm. 28.
- ³. V. Gabriel William, “The general state administration on of Sabah 1881-1981,” dalam Anwar Sullivan, Cecilia Leong (Ed.), **Commemorative History of Sabah 1881-1981**, The Sabah State Government Centenary Publications Committee, Kuala Lumpur, 1981, hlm. 16.
- ⁴. *ARCNB 1953*, hlm. 145.
- ⁵. *Ibid.*, hlm. 30.
- ⁶. *CNBGG*, Vol.1, July 15, 1946, hlm. 2-3.
- ⁷. *ARALIR 1952*, hlm.2
- ⁸. *ARCNB 1953*, hlm.147-50
- ⁹. *Ibid.*, hlm. 3
- ¹⁰. *ARCNB 1947*, hlm. 13.
- ¹¹. *Report of the War Damage Claims Commission from July 1947 to June 1952, Colony of North Borneo, State of Brunei*, hlm. 1.
- ¹². *ARCNB 1950*, hlm. 39.
- ¹³. E.W.Ellison, *Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948-55, Colony of North Borneo, February 18th.*, 1948, hlm. 6-16.
- ¹⁴. *Ibid.*, hlm. 9-10.
- ¹⁵. Messrs. Coode, Vaughan-Lee, Frank, & Gwyther, *The Reconstruction of the Wharves at Labuan, Jesselton, Sandakan, Kudat and Tawau, North Borneo*, 28th July, 1949, hlm. 1-22.
- ¹⁶. *ARCNB 1950*, hlm. 4-5
- ¹⁷. *ARCNB 1959*, hlm.131.
- ¹⁸. *Report of the War Damage claims Commission from July 1947 to June 1952, colony of Sarawak, Colony of North Borneo, State of Brunei*, hlm. 5.

-
- ¹⁹. E.W.Ellison, *Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948-55*, Colony of North Borneo, Jesselton, February 18th., 1948, hlm. 1.
- ²⁰. *Address by His Excellency The Governor at the opening of the New Session of the Advisory Council, Colony of North Borneo Government Gazette Extraordinary, Vol. II, 8th. December, 1947*, hlm. 327.
- ²¹. *BBMAG, 1st., September, 1945-15th. July, 1946*, hlm.8.
- ²². E.W.Elliot, *Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948-55*, Colony of North Borneo, Jesselton, February 18, 1948, hlm. 7.
- ²³. *Report of the War Damage Claims Commission from July 1947 to June 1952, Colony of Sarawak, Colony of North Borneo, State of Brunei*, hlm. 5.
- ²⁴. *ARCNCB 1953*, hlm. 116-7.
- ²⁵. E.W. Elliot, *Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948-55*, Colony of North Borneo, Jesselton, February 18, 1948, hlm. 11.
- ²⁶. *Ibid.*, hlm. 8.
- ²⁷. *Ibid.*, hlm. 11.
- ²⁸. *Ibid.*, hlm. 10.
- ²⁹. Messrs. Coode, Vaughan-Lee, Frank, & Gwyther, *The Reconstruction of the Wharves at Labuan, Jesselton, Sandakan, Kudat and Tawau, North Borneo*, 28th. July, 1949, hlm. 22.
- ³⁰. *ARCNCB 1960*, hlm. 133.
- ³¹. *Ibid.*, hlm. 139.
- ³². *ARCNCB 1962*, hlm. 167.
- ³³. *ARMDS 1964*, hlm. 11.
- ³⁴. *ARMDNB 1962, App.G*, hlm. 30.
- ³⁵. *ARCNCB 1958*, hlm. 44.
- ³⁶. *ARCNCB 1959*, hlm. 123-5.

³⁷. R.M.A. Wilson, **Cargo of Spice or Exploring Borneo**, London, The Radcliffe Press, 1994, hlm.15.

³⁸. *ARCNB 1953*, hlm.120.

³⁹. *ARCNB 1952*, hlm. 106.

⁴⁰. *ARCNB 1954*, hlm. 108-9.

⁴¹. Messrs. Coode, Vaughan-Lee, Frank, &Gwyther, *The Reconstruction of the Wharves at Labuan, Jesselton, Sandakan, Kudat and Tawau, North Borneo*, 28th. July, 1949, hlm.11.

⁴². E.W.Elliot, *Reconstruction and Development Plan for the North Borneo 1948-55, Colony of North Borneo*, hlm.10.

⁴³. *ARPWDNB 1962, App Q*, hlm.46.

⁴⁴. *ARCNB 1953*, hlm.117

⁴⁵. *ARCNB 1957*, hlm.119

⁴⁶. *ARCNB 1952*, hlm. 13.

⁴⁷. Messrs. Coode, Vaughan-Lee, Frank, &Gwyther, *The Reconstruction of the Wharves at Labuan, Jesselton, Sandakan, Kudat and Tawau, North Borneo*, 28th. July, 1949, hlm.9

⁴⁸. *ARMDS 1964*, hlm.7

⁴⁹. E.W.Elliot, *Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948-55, Colony of North Borneo, February, 18, 1948*, hlm.17.

⁵⁰. *Ibid.*

⁵¹. *ARCNB 1950*, hlm. 50.

⁵². *ARCNB 1960*, hlm.139

⁵³. *ARCNB 1961*, hlm.122.

⁵⁴. *ARCNB 1962*, hlm.167.

⁵⁵. E.W.Elliot, *Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948-55, Colony of North Bonreo, February 18, 1948*, hlm.117

-
- ⁵⁶. *Ibid.*, hlm.10.
- ⁵⁷. *ARCNB 1957*, hlm.123.
- ⁵⁸. *ARCNB 1963*, hlm. 158.
- ⁵⁹. *ARCNB 1957*, hlm. 43.
- ⁶⁰. *Ibid.*, hlm.120
- ⁶¹. *Ibid.*, hlm.119
- ⁶². *ARCNB 1958*, hlm.120.
- ⁶³. *ARCNB 1947*, hlm. 28.
- ⁶⁴. *ARCNB 1948*, hlm. 8.
- ⁶⁵. *Ibid.*, hlm. 9.
- ⁶⁶. *ARCNB 1951, App. III 1951 Census – Preliminary Returns*, hlm. 108.
- ⁶⁷. *Ibid.*, hlm. 9.
- ⁶⁸. *ARCNB 1960*, hlm. 19.
- ⁶⁹. Sila rujuk *ARCNB 1947*.
- ⁷⁰. *Colony of North Borneo Second Supplement to the Government Gazette, Vol.III, September 28, 1948*, hlm. 128.
- ⁷¹. *Ibid.*, hlm. 180.
- ⁷². *ARCNB 1948*, hlm. 51.
- ⁷³. *ARCNB 1953*, hlm.116.
- ⁷⁴. *AARLAIR 1952*, hlm. 8.
- ⁷⁵. *ARCNB 1963*, hlm. 151.
- ⁷⁶. *ARMDS 1964*, hlm.7.
- ⁷⁷. *ARCNB 1953*, hlm. 116.
- ⁷⁸. *ARCNB 1962*, hlm. 158.

-
- ⁷⁹. *ARCNB 1957*, hlm. 119.
- ⁸⁰. *ARCNB 1947*, hlm. 41
- ⁸¹. *ARCNB 1954*, hlm. 110.
- ⁸². *ARCNB 1957*, hlm. 162-3
- ⁸³. *ARCNB 1953*, hlm. 118.
- ⁸⁴. *ARMDNB 1962*, hlm. 5.
- ⁸⁵. T.N.Chiu, **The Port of Hong Kong, A Survey of its Development**, Hong Kong, Hong Kong University Press, 1973, hlm. 64.
- ⁸⁶. *CNBGGE, Vol. II, 8th, December, 1947*, hlm. 329.
- ⁸⁷. *BBMAG, April 1, 1946*, hlm. 99.
- ⁸⁸. *BBMAG, January 1, 1946*, hlm. 42.
- ⁸⁹. *BBMAG, 1st Sept., 1945-15th. July, 1946*, hlm. 8.
- ⁹⁰. *BBMAG, November 1, 1945*, hlm. 22.
- ⁹¹. *BBMAG, December 1, 1945*, hlm. 31.
- ⁹². E.W.Elliot, *Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948-55*, Colony North Borneo, February 18, 1948, hlm. 9.
- ⁹³. *ARNB 1949*, hlm. 22-3
- ⁹⁴. *ARCNB 1952*, hlm. 37.
- ⁹⁵. *ARCNB 1947*, hlm. 14.
- ⁹⁶. *Ibid.*, hlm. 5.
- ⁹⁷. *ARCNB 1950*, hlm. 18.
- ⁹⁸. *ARCNB 1955*, hlm. 33.
- ⁹⁹. *ARALIR 1952*, hlm. 8.
- ¹⁰⁰. *ARCNB 1956*, hlm. 32.

-
- ¹⁰¹. *ARCNB 1962*, hlm. 158.
- ¹⁰². *ARCNB 1963*, hlm.45.
- ¹⁰³. *ARCNB 1960*, hlm. 52
- ¹⁰⁴. *ARCNB 1956*, hlm. 39.
- ¹⁰⁵. *ARCNB 1958*, hlm. 44
- ¹⁰⁶. *ARCNB 1952*, hlm. 37.
- ¹⁰⁷. *ARCNB 1960*, hlm. 51.
- ¹⁰⁸. *ARTCDNB 1962*, App. II, hlm.30
- ¹⁰⁹. *Ibid.*, hlm. 45.
- ¹¹⁰. *ARTCDNB 1962*, hlm.14
- ¹¹¹. *Ibid.*
- ¹¹². *ARTCDNB 1963*, hlm.13.
- ¹¹³. *ARCNB 1961*, hlm. 122.
- ¹¹⁴. *ARCNB 1962*, hlm. 61.
- ¹¹⁵. *Ibid.*, hlm. 59.
- ¹¹⁶. *ARTCDNB 1962*, hlm.7.
- ¹¹⁷. *ARTCDNB 1963*, App.II, hlm.27.