

**SEJARAH PERKEMBANGAN SISTEM JALAN RAYA
DI SABAH, 1946–1975**

**SITTI ASMAH AMMITUH
AGB120043**

**DISERTASI INI DISERAHKAN UNTUK MEMENUHI
SYARAT KEPERLUAN IJAZAH SARJANA SASTERA**

**JABATAN SEJARAH
FAKULTI SASTERA DAN SAINS SOSIAL
UNIVERSITI MALAYA
KUALA LUMPUR
2016**

ABSTRAK

Pembangunan sosial merangkumi pembinaan dan penambahbaikan jalan penting untuk kegiatan ekonomi di Sabah. Tambahan pula, kegiatan harian penduduk di Sabah juga mempunyai kaitan secara langsung dengan sistem pengangkutan khususnya jalan raya. Selepas penguasaan British di Sabah pada tahun 1946, jalan raya mula diberi perhatian malah pembinaannya dijalankan dengan lebih kerap ketika Sabah di bawah Rancangan Malaysia pada tahun 1963 sehingga 1975. Keperluan terhadap kegiatan ekonomi dan sosial telah mendorong pentadbir untuk meningkatkan perkhidmatan jalan raya. Pembinaan jalan raya merupakan kayu ukur terhadap pembangunan di Sabah. Kajian ini akan membincangkan sejauh mana perkembangan jalan raya ketika di bawah pentadbiran kolonial British dan Sabah dalam Malaysia bermula pada tahun 1946 sehingga tahun 1975. Dengan itu, kajian ini juga bertujuan menjelaskan sama ada pembinaan jalan raya di Sabah hanya melibatkan pembinaan jalan baru atau sekadar projek menaik taraf jalan. Selaras itu, kajian ini turut meneliti perubahan sosioekonomi di Sabah kesan daripada pembinaan jalan raya. Kajian dijalankan berdasarkan kaedah perpustakaan melalui penelitian beberapa sumber primer seperti rekod *Colonial Office*, rekod *Dominion Office*, fail jabatan dan kementerian, laporan tahunan serta akhbar. Di samping itu, kajian juga menggunakan bahan sekunder seperti buku, artikel dan majalah. Hasil kajian mendapati pembangunan di Sabah telah ada sejak pentadbiran British dan kemudian meningkat secara perlahan namun berterusan ketika Sabah berada di bawah Malaysia. Hal ini dilihat melalui penelitian terhadap pembinaan jalan raya di Sabah. Jajaran jalan telah bertambah dan semakin maju berdasarkan pelaksanaan pembinaan jalan baru dan projek menaik taraf jalan oleh kerajaan Negeri dengan kerjasama kerajaan Persekutuan. Sehubungan itu, pembinaan jalan raya di Sabah jelas lebih maju di bawah pentadbiran Malaysia berbanding ketika di bawah British. Hal ini kerana di bawah Malaysia, pembinaan jalan berjaya menghubungkan sebahagian besar

kawasan Sabah merangkumi Pantai Barat, Pantai Timur dan kawasan Pedalaman. Malah perkembangan jalan telah menyumbang kepada perubahan sosioekonomi di Sabah seperti pertambahan produktiviti pertanian dan peningkatan sektor industri. Pembinaan jalan turut menyumbang kepada peningkatan ekonomi seperti pembukaan kawasan penempatan baru, peningkatan peluang pekerjaan dan perubahan demografi penduduk Sabah.

ABSTRACT

Social development in Sabah includes the construction and upgrading of roads and is important for the state's economic activities. Further, the daily activities of the people of Sabah has direct relationship with the system of transportation, especially roads. After the British gained control of Sabah in 1946 roads were given much attention, and this was particularly evident under the Malaysia plan starts from 1963 until 1975. The economic and social needs prompted the administrators to improve the roads facilities. This study will discuss the development of roads in Sabah under the British colonial administration and after the state joined the federation of Malaysia in the period between 1946 and 1975. This study seeks to explain if the roads in Sabah involves the building of new roads or merely the upgrading of existing roads. This study is based on the examination of primary sources such as the Colonial Office record, Dominion Office record, ministry and department Files, Annual Reports and newspapers. The study also examines secondary source such a books, magazine and journals. This dissertation has found that the road development is evident under the British colonial government and then rose slowly but continuously when Sabah joined the federation. This is obvious from an examination of the building of roads in the state. The length of roads increased considerably based on the construction of new roads and the upgrading of others by the state in cooperation with the federal government. The study shows that construction of roads was more progressive when Sabah was part of the Malaysia federation than when the state was under the British. This is because the road construction linked a large part of Sabah, including the West Coast, East Coast and the Interior areas. The development of roads contributed to socioeconomic change in Sabah which was visible in the increased agricultural productivity and improvements in the industrial sector. The building of roads also contributed towards economic growth as

evident in the increase in new settlement areas, employment opportunities and demographic change in Sabah.

University Of Malaya

PENGHARGAAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Segala puji bagai Allah ﷺ tuhan yang menciptakan, selawat dan salam atas junjungan Nabi Muhammad ﷺ. Alhamdulillah dengan izin dan kurniaNya saya dapat menyiapkan disertasi ini dengan jayanya. Ucapan terima kasih tidak terhingga kepada penyelia saya Dr. Ho Hui Ling atas sumbangan idea dan nasihat sepanjang penulisan disertasi. Ucapan terima kasih saya tujuhan kepada Dr. Suffian Mansur (mantan penyelia saya) atas teguran membina dan cadangan penyelidikan, juga kepada semua pensyarah terutamanya Prof. Datuk Dr. Abdullah Zakaria Ghazali, Dr. Noraini Mohamed Hassan, Prof. Dr. Sivachandralingam Sundara Raja, Prof. Dr. Joseph Milton Fernando, Puan Salina Zainol dan Prof. Dr. Shakila Parween Yacob, terima kasih atas kritikan dan tunjuk ajar kalian sepanjang saya berada di Jabatan Sejarah.

Terima kasih kepada kakitangan Perpustakaan Utama Universiti Malaya, Perpustakaan Peringatan Za’ba Universiti Malaya, Perpustakaan Negeri Sabah, Pusat Penyelidikan Tun Stephens Negeri Sabah, Arkib Negara Malaysia, Akrib Negeri Sabah serta kakitangan Arkib Negara Cawangan Negeri atas kerjasama sepanjang proses mendapatkan maklumat kajian. Terima kasih juga ditujukan kepada kakitangan jabatan kerajaan yang terlibat seperti Jabatan Keretapi Negeri Sabah dan Jabatan Kerja Raya. Tidak lupa kepada penaja atas pembiayaan sepanjang dua tahun pengajian. Akhir sekali, ucapan terima kasih ditujukan kepada keluarga tersayang yang banyak menyokong tanpa mengenal erti penat dan juga kepada rakan-rakan atas sokongan moral sepanjang pengajian di Universiti Malaya.

~Jazakumullahu Khairan Kathira~
Terima kasih

Istimewa untuk:

Tn. Hj. Ammituh Bin Hj. Pangiran (Ayah)

Pn. Hjh. Zainab Binti Hj. Albaris (Ibu)

Syamsudin Ammituh

Marlina Ammituh

Dzulkifli Ammituh

Dhalan Ammituh

Hasnah Ammituh

Mohd Paijan Ammituh

Azlina Ammituh

Norliah Ammituh

Rajis Ammituh

Nurul Hapikah Ammituh

Rosde Ammituh

KANDUNGAN

	Halaman
Abstrak	i
Abstract	iii
Penghargaan	v
Kandungan	vii
Senarai Peta	x
Senarai Rajah	xi
Senarai Jadual	xii
Senarai Gambar	xiv
Senarai Lampiran	xv
Senarai Singkatan	xvi
Peta Jajaran Jalan Raya Sabah	xviii

PENDAHULUAN

Pengenalan	1
Persoalan Kajian	6
Objektif Kajian	7
Skop Kajian	8
Kepentingan Kajian	9
Kaedah dan Sumber Kajian	10
Kajian Literatur	10
Permasalahan Kajian	18
Pembahagian Bab	19

BAB 1: LATAR BELAKANG DAN PERKEMBANGAN PENGANGKUTAN SABAH

Pengenalan	21
Sejarah Pentadbiran di Sabah	22
Kedudukan Geografi	30
Penduduk dan Kegiatan Ekonomi	33
Jenis Pengangkutan	
Pengangkutan Air	41
Pengangkutan Udara	51
Pengangkutan Darat	55

Kesimpulan	64
------------	----

**BAB 2: PEMBANGUNAN JALAN RAYA DI BAWAH
PENTADBIRAN BRITISH, 1946–1962**

Pengenalan	66
Pelan Pembangunan Sabah di bawah Kolonial British	66
Pelaksanaan Projek Pembinaan dan Penambahbaikan Jalan Raya	72
Pembangunan Jalan, 1946–1955	86
Pembangunan Jalan, 1956–1960	93
Pembangunan Jalan, 1959–1964	97
Perkhidmatan Pengangkutan Jalan Raya	108
Kesimpulan	113

**BAB 3: PEMBANGUNAN JALAN RAYA DI BAWAH
PENTADBIRAN MALAYSIA, 1963–1975**

Pengenalan	115
Rancangan Pembangunan Sabah dalam Persekutuan Malaysia	116
Pelaksanaan Projek Pembinaan dan Penambahbaikan Jalan Raya	122
Pembangunan Jalan, 1966–1970 (RMP)	139
Pembangunan Jalan, 1971–1975 (RMK-2)	155
Perkhidmatan Pengangkutan Jalan Raya	171
Kesimpulan	175

**BAB 4: KESAN PERKEMBANGAN JALAN RAYA TERHADAP
SOSIOEKONOMI**

Pengenalan	176
Kesan Pembangunan Jalan Raya	176
Kesan Sosial	
Pembukaan Kawasan Penempatan Baru	179
Pekan Berubah Menjadi Pusat Bandar	183
Meningkatkan Tahap Ketersampaian	185
Perubahan Demografi Penduduk	189
Peningkatan Kemudahan Awam	
<i>Peningkatan Taraf Kesihatan</i>	192
<i>Melancarkan Urusan Pentadbiran</i>	194
Kesan Ekonomi	
Pembukaan Tanah dan Peningkatan Produktiviti Pertanian	195

Perkembangan Pelbagai Sektor Ekonomi	
<i>Perdagangan</i>	200
<i>Perniagaan</i>	202
<i>Industri Perkhidmatan Pengangkutan</i>	203
Perubahan Profesion Pekerjaan	206
Pemilikan Tanah	212
Kesimpulan	215
KESIMPULAN	216
BIBLIOGRAFI	223
LAMPIRAN	239

SENARAI PETA

	Halaman
Peta 1.1: Lokasi setiap Daerah di Sabah, 1950–1996	32
Peta 1.2: Laluan Kapal di Sabah, 1963	47
Peta 1.3: Rangkaian Kereta api mengikut Seksyen, 1946–1975	57
Peta 2.1: Jajaran Jalan Raya di Sabah sehingga tahun 1962	104
Peta 2.2: Perubahan Jarak (batu) Jalan Raya, 1946–1963	107
Peta 3.1: Jajaran Jalan Raya di Sabah, 1965–1970	154
Peta 3.2: Jajaran Jalan Raya di Sabah, 1971–1976	169
Peta 3.3: Perubahan Jarak (batu) Jalan raya, 1964–1976	171

SENARAI RAJAH

	Halaman
Rajah 1.1: Jentera Pentadbiran Kolonial British di Sabah, 1946–1963	27
Rajah 2.1: Kakitangan <i>Road Construction Team</i> sehingga tahun 1964	81
Rajah 2.2: Jenis Pengangkutan Darat di Sabah	109
Rajah 3.1: Direktori Jabatan Kerja Raya Negeri Sabah	129
Rajah 3.2: Syarikat Pengurusan Projek Pembinaan Jalan	136

SENARAI JADUAL

	Halaman
Jadual 1.1: Residensi di Sabah, 1946 – 1977	31
Jadual 1.2: Kumpulan Etnik di Sabah, 1951–1975	35
Jadual 1.3: Penyelenggaraan Pelabuhan dan Perkapalan di Sabah pada tahun, 1948-1975	50
Jadual 1.4: Seksyen Kereta api dan Jenis Lokomotif	58
Jadual 1.5: Taburan Jalan (batu) mengikut Kelas, 1925–1927	61
Jadual 1.6: Jumlah Jalan di Sabah, 1927–1940	63
Jadual 2.1: Dana Pelan Pembangunan Pengangkutan, 1948–1964	71
Jadual 2.2: Geran <i>Colonial Development and Welfare</i> , 1947–1964	84
Jadual 2.3: kos (\$) Penyelenggaraan Jalan Raya, 1950–1963	85
Jadual 2.4: Projek Pembangunan Jalan di Sabah, 1948–1955	90
Jadual 2.5: Projek Pembangunan Jalan, 1956–1960	94
Jadual 2.6.: Skim Pembinaan Jalan, 1959–1964	97
Jadual 2.7: Jajaran Jalan (batu) di Residensi Pedalaman Sabah, 1960	100
Jadual 2.8: Jarak Jalan Raya (batu) di Sabah, 1940–1963	102
Jadual 2.9: Kenderaan Bermotor, 1950–1963	111
Jadual 2.10: Lesen yang dikeluarkan oleh Pesuruhjaya Pengangkutan Jalan Sabah, 1950-1962	113
Jadual 3.1: Perbelanjaan Membangun di Sabah, 1959–1975	122
Jadual 3.2: Dana (\$ juta) Pembinaan Sistem Pengangkutan, 1959–1975	125
Jadual 3.3: Perubahan Nama Kementerian dan Peranannya, 1956–1976	130
Jadual 3.4: Perbelanjaan (\$ juta) Pembangunan Jalan Raya di Sabah, 1959–1975	137
Jadual 3.6: Perbelanjaan Pembinaan Jalan dan Jambatan, 1966–1970	140
Jadual 3.7: Projek Pembinaan Jalan yang disiapkan sebelum tahun 1970	141
Jadual 3.8: Projek Pembangunan Jalan di bawah RMP, 1963–1970	146
Jadual 3.9: Projek Pembinaan Jalan di Sabah, 1968	152
Jadual 3.10: Perbelanjaan Pembinaan Jalan dan Jambatan, 1971–1975	157
Jadual 3.11: Projek Pembinaan Jalan, 1971–1975	158
Jadual 3.12: Projek Pembinaan Jalan Mengikut Daerah di Sabah, 1971–1975	167
Jadual 3.13: Jalan Raya (batu) di Sabah, 1963–1975	168
Jadual 3.14: Kenderaan (buah) di Sabah, 1963–1975	173
Jadual 4.1: Skim Penempatan Mengikut Daerah, 1976	181
Jadual 4.2: Skim Tanah (ekar) dan jenis Tanaman bagi setiap Daerah, 1976	182

Jadual 4.3: Ketersampaian Pengangkutan Darat di Sabah, 1946–1975	188
Jadual 4.4: Populasi di setiap Daerah di Sabah, 1951–1970	192
Jadual 4.5: Prestasi Import dan Eksport perdagangan negeri Sabah, 1940 –1975	201
Jadual 4.6: Pendapatan (\$ juta) Kereta api negeri Sabah, 1951–1964	204
Jadual 4.7: Jumlah Kenderaan Bermotor di Sabah, 1950–1975	206
Jadual 4.8: Perbandingan Jumlah Pekerja pelbagai Sektor, 1951 dan 1961	209
Jadual 4.9: Tenaga Kerja (orang) pelbagai Sektor, 1950–1975	210
Jadual 4.10: Tenaga Kerja (orang) semua Sektor, 1948–1975	211
Jadual 4.11: Pemilikan Tanah Penduduk Kg. Darau	214

SENARAI GAMBAR

	Halaman
Gambar 1:1: Kerja-kerja penggalian parit di Jalan Utara di Labuan, 1945	24
Gambar 1.2: Keadaan Tawanan Perang di Jesselton, 1945	25
Gambar 1.3: Jalan di Labuan, 11/12/1945	63
Gambar 2.1: Jambatan Ranau	76
Gambar 2.2: Jambatan Kota Belud, 1946	76
Gambar 2.3: Jalan di Tawau pada tahun 1950	93
Gambar 2.4: Jalan Kajang–Kepayan, 1957	96
Gambar 2.5: Motokar di Tanjung Aru, 1951	110
Gambar 3.1: Pasukan Teknikal dan Juruukur di Lapangan Terbang Singapura Paya Lebar Sekembalinya mereka dari Sabah pada 18/04/1964	151
Gambar 3.2: Jambatan Kalumpang sedang dalam Pembinaan, 1966	149
Gambar 3.3: Jurutera Australia Meninggalkan Sabah, 1966	155
Gambar 3.4: Stesen Bas dan Pelabuhan di Sandakan, 1963–1969	173
Gambar 4.1: Pandangan Udara Rumah Tradisional dan Kawasan Pertanian, 1954-1969	183

SENARAI LAMPIRAN

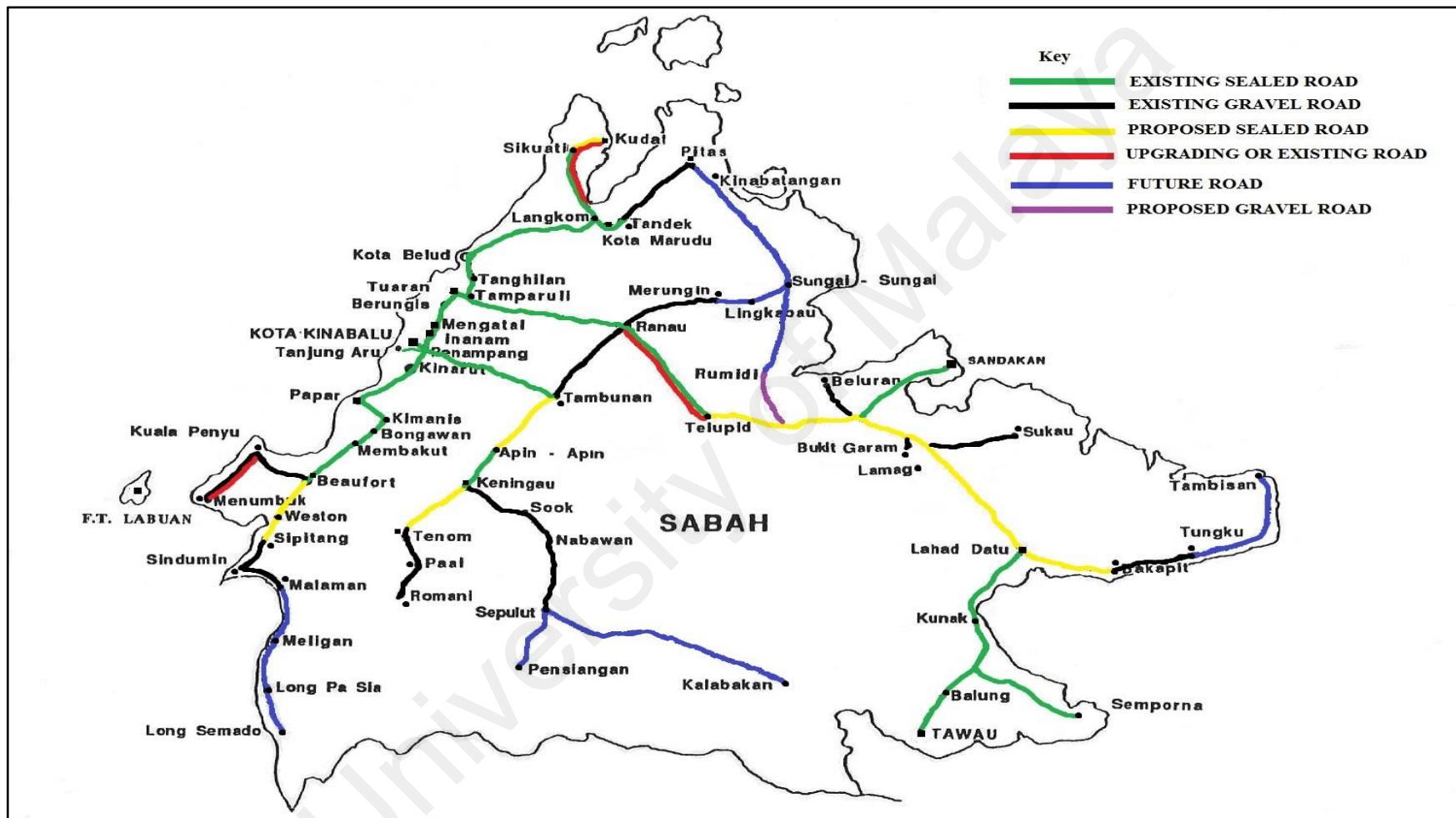
	Halaman
Lampiran 1: Jenis–Jenis Turapan Jalan	239
Lampiran 2: Koleksi Gambar	
Gambar 1: Suasana Pagi Berlatar Belakang Gunung Kinabau, 1960	240
Pengangkutan Air	
Gambar 2: Pengangkutan Air, 1950	240
Gambar 3: Perahu Panjang di Borneo, 1960-an	241
Gambar 4: Aktiviti di Pelabuhan Kota Kinabalu	241
Gambar 5: Pandangan udara Lembaga Pelabuhan dan Kastam di Jesselton, 1960	242
Gambar 6: Kapal pedagang kelapa kering yang berlabuh di salah satu jeti Pelabuhan Tawau, 1950	242
Gambar 7: H. M. S. 'Troquois' di Kudat, British North Borneo (Sabah), Jun 1931	243
Perkhidmatan Keretapi	
Gambar 8: Stesen Kereta api Kota Kinabalu, 1950	243
Gambar 9: <i>Tander Locomotive Hildyard</i>	244
Gambar 10: Relbas, di Pangi, 1951	244
Gambar 11: Relkar di North Borneo, 1945	245
Gambar 12: Reljip di Kinarut, 1945	245
Gambar 13: Keadaan Bengkel di Beaufort, 1955	246
Perkidmatan Udara	
Gambar 14: DH89 Dragon Rapide di Tawau, 1957	246
Gambar 15: Pesawat Dakota tentera Australia sebelum meninggalkan Pulau Labuan ke Singapura, 1945	247
Gambar 16: Pesawat Raaf Mustang, No. 84 Squadron di Labuan, Jun 1945	247

SENARAI SINGKATAN

ASEAN	: <i>Association of Southeast Asian Nations</i>
BBT	: <i>The British Borneo Timber Company Ltd</i>
BCIC	: <i>Commercial and Industrial Community</i>
BERJAYA	: Parti Bersatu Rakyat Jelata Sabah
BN-2 Islander	: <i>Britten-Norman's second original design</i>
C. D. & W	: <i>Colonial Development and Welfare</i>
CO	: <i>Colonial Office</i>
DEB	: Dasar Ekonomi Baru
DO	: <i>Dominion Office</i>
ECA	: <i>Export Credit Agency</i>
F27	: <i>Fokker Friendship</i>
Govt.	: <i>Government</i>
JKR	: Jabatan Kerja Raya
K.K.A	: Kementerian Kemudahan Awam
KKR	: Kementerian Kerja Raya
KOMPSAK	: Kampmann, Kierulff & Saxild A/S
KPKK	: Kementerian Komunikasi dan Multimedia Malaysia
KPNLB / KKLW	: Kementerian Pembangunan Negara dan Luar Bandar / Kementerian Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah Malaysia
MARA	: Majlis Amanah Rakyat
MARP	: <i>Malaysian–Australian Road Project</i>
MAS	: <i>Malaysia Airlines System</i>
MISC	: Syarikat Perkapalan Antarabangsa Malaysia
NGO	: <i>Non-Government Organization</i>
JPJ	: Jabatan Pengangkutan Jalan
PJJ	: Pesuruhjaya Pengangkutan Jalan
P.W.D	: <i>Public Work Department</i>
Pub. By	: Publication by
Pub. For	: Publication for
RAE	: <i>Royal Australian Engineers</i>
RMK-2	: Rancangan Malaysia Kedua
RMK-3	: Rancangan Malaysia Ketiga
RMP	: Rancangan Malaysia Pertama

RPLT	: Rancangan Pembangunan Lima Tahun Negara
SBBU	: Syarikat Berpiagam Borneo Utara
SCA	: <i>Sabah Chinese Association</i>
SEDCO	: <i>Sabah Economic Development Corporation</i>
S.M.H.E.A	: <i>Snowy Mountains Hydro-Electric Authority</i>
SPA	: <i>Sabah Port Authority</i>
SPK	: Syarikat Pengangkutan Kebangsaan
SSF	: <i>Selangor Secretariat File</i>
SSP	: Sepakat Setia Perunding
S.U.K.N.S	: Pejabat Setiausaha Kerajaan Negeri Sembilan
STATS	: <i>Department of Statistics Malaysia</i>
USNO	: <i>United Sabah National Organization</i>

PETA JAJARAN JALAN RAYA DI SABAH



Sumber: Dipetik daripada Pang Teck Wai, "Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence," dalam Jeffrey G. Kitingan & Maximus J. Ongkili (editor), Sabah 25 Years Later 1963–1988, Kota Kinabalu: Institute for Development Studies (Sabah), 1989, hlm. 103.

PENDAHULUAN

Pengenalan

Pengangkutan merupakan aspek penting dalam sesebuah proses pembangunan. Selain memudahkan pentadbiran, pengangkutan juga penting untuk keperluan pengurusan sosioekonomi sesebuah negara. Usaha ke arah pembangunan dalam konteks negeri Sabah pada peringkat awal tidak dapat dilaksanakan kerana sistem pengangkutan yang terdapat di antara kawasan Pantai Barat, Pantai Timur dan Pedalaman masih kurang.¹ Sehubungan itu, jalan merupakan satu keperluan yang perlu dibina sebagaimana kenyataan “*Transport is a common need of nearly all persons and nearly all goods*” untuk menyokong pembangunan di Sabah.² Kajian perkembangan jalan raya di Sabah merangkumi dua zaman pemerintahan iaitu ketika di bawah pentadbiran kolonial British (British), 1946–1962 dan pentadbiran Malaysia, 1963–1975. Di bawah pentadbiran Malaysia, pembinaan jalan dilaksanakan berdasarkan Rancangan Pembangunan Lima Tahun Negara (RPLT) iaitu Rancangan Malaysia Pertama 1966–1970 (RMP) dan Rancangan Malaysia Kedua 1971–1975 (RMK-2). Kajian bertujuan untuk melihat pembangunan di Sabah melalui pembinaan jalan raya bermula di bawah pentadbiran British sehingga Sabah di bawah Malaysia. Hal ini kerana, intipati pembangunan boleh dilihat melalui kemajuan yang berlangsung dalam jangka masa panjang melibatkan aspek pembangunan ekonomi dan sosial. Kajian perkembangan jalan raya dilakukan kerana pembinaannya dapat mengukur tahap pembangunan dan taraf hidup masyarakat di Sabah.

¹ Abdul Samad Hadi, “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986, hlm. 178.

² Alfred Marshall, *Industry and Trade Vol. III*, New York: Casimo Inc, 2006, hlm. 423.

Usaha memaju serta meningkatkan sistem pengangkutan mampu mengubah sesebuah kawasan menjadi lebih produktif. Oleh itu, melalui pembinaan jalan raya kualiti dan taraf hidup masyarakat akan meningkat. Jajaran jalan raya merupakan akses yang mampu menghubungkan kawasan produktif ekonomi dengan mudah, lebih cepat, murah serta menjimatkan masa berbanding perkhidmatan pengangkutan lain. Pada dasarnya tujuan pembinaan pengangkutan oleh pihak British adalah untuk keperluan ekonomi. Walau bagaimanapun, pengenalan teknologi pengangkutan ketika itu telah membawa kepada pembangunan sosioekonomi di Sabah. Perkara ini sebagaimana penelitian J. B. Michael dalam bukunya yang terjemahkan oleh Othman Che Puan dan Ahmad Hilmy Abd. Hamid (edisi ketiga) iaitu *Pengenalan Perancangan Pengangkutan* terbitan Penerbit Universiti Teknologi Malaysia Skudai, Johor, 1995 menyatakan “kemajuan pengangkutan memungkinkan perubahan dalam cara hidup dan penyusunan masyarakat serta telah mempengaruhi tamadun.” Dengan itu, perkhidmatan pengangkutan jalan raya juga penting untuk keperluan harian penduduk.

Pembinaan pengangkutan darat seperti jalan raya dan perkhidmatan kereta api pada asalnya wujud untuk merapatkan perhubungan dan penghijrahan penduduk di samping untuk memenuhi kehendak dan keperluan seperti mencari tempat tinggal serta mendapatkan sumber ekonomi. Pengangkutan darat di Sabah pula pada awalnya terbina berasaskan laluan semula jadi seperti denai iaitu laluan pejalan kaki yang sempit terhasil daripada aktiviti harian penduduk. Selain pengangkutan darat, pengangkutan air (sungai dan laluan laut) juga merupakan rangkaian yang sekian lama digunakan oleh penduduk sebagai medium perhubungan di Sabah.

Pengangkutan merupakan antara aspek pembangunan sosial yang diberi keutamaan oleh pentadbir di Sabah sejak awal masih sama ada melalui pengangkutan air, perkhidmatan udara mahupun pengangkutan darat. Pelaksanaan projek pembinaan pengangkutan darat di Sabah telah bermula sejak pentadbiran Syarikat British Borneo

Utara (SBBU) namun tidak dijalankan secara menyeluruh.³ Komitmen untuk melaksanakan projek pembinaan jalan darat yang terdiri daripada pembinaan landasan kereta api dan jalan raya yang merupakan antara usaha untuk meningkatkan ekonomi Sabah. Ini kerana, sistem pengangkutan dilihat sebagai satu keperluan untuk melancarkan kegiatan ekonomi pada ketika itu. Keadaan ini secara tidak langsung menyumbang kepada pembinaan rangkaian kereta api dan jalan raya di Sabah. Bagi projek pembinaan jalan, SBBU telah memulakan proses pembinaan sekitar tahun 1920-an.

Seterusnya, projek pembinaan jalan baharu dan menaiktaraf jalan sedia ada diteruskan oleh British. Projek ini merupakan strategi untuk memulihkan serta meningkatkan semula ekonomi Sabah selepas Perang Dunia Kedua. Projek pembinaan jalan di bawah British juga tidak dilaksanakan secara menyeluruh yang mana sebahagian besar jalan hanya dibina di bahagian Pantai Barat Sabah. Sekitar tahun 1955, jalan raya mula mendapat perhatian British, projek pembinaan jalan mula dilaksanakan untuk memenuhi keperluan ekonomi di Sabah. Projek pembinaan jalan raya di bawah British jelas bertujuan untuk mengeksplorasi hasil bumi Sabah. Jalan raya dibina untuk memudahkan urusan pentadbiran British termasuk mengangkut hasil yang diperoleh dari kawasan pertanian di pedalaman ke pelabuhan. Keutamaan untuk membina sistem pengangkutan di Sabah oleh British adalah sebagaimana yang telah dilakukan oleh pihak British di kawasan jajahan lain seperti di Persekutuan Tanah Melayu dan kawasan Afrika.⁴ Walau bagaimanapun, projek pembinaan jalan oleh British telah menyumbang kepada perkhidmatan pengangkutan yang lebih moden sekaligus menyumbang kepada transformasi pengangkutan di Sabah.

³ A.R. Lind, *My Sabah: Reminiscences of a Former State Secretary*, Sabah; Natural History Publications (Borneo), 2003, hlm. 2.

⁴ “In many colonial territories the development of communications was the first task of those who followed the earliest explorers, traders, and missionaries. The building of roads and railways brought, for instance, peace to warring tribes in Uganda, large scale farming in Kenya, a greatly increased trade in cocoa in the Gold Coast, and the planting of rubber on previously unused land in Malaya.” M. H. Baker, *North Borneo the first ten years, 1946-1956*, Singapore: Malaya Pub. House, 1962, hlm. 121.

Sebagaimana yang telah dilaksanakan oleh SBBU, British turut memperkenalkan rancangan pembinaan jalan melalui Skim Pembinaan Jalan. Skim dilaksanakan di bawah Pelan Pembangunan Sabah yang dimulakan pada tahun 1948 dan berakhir pada tahun 1964. Di bawah British, peruntukan kewangan untuk menampung kos pembinaan jalan diperolehi daripada pentadbiran pusat dan syarikat persendirian serta dana dari luar. Sumber kewangan untuk penyelenggaraan dan pembinaan antaranya diperoleh daripada *Colonial Development and Welfare* (C.D.&W), kewangan daripada negara-negara kolonial di bawah Rancangan Colombo, pinjaman dan geran daripada United Kingdom serta sumber daripada pertukaran aset Jepun.⁵ Sumber kewangan yang diperoleh antara lain memudahkan pihak pentadbir merangka rancangan pembinaan melibatkan penambahbaikan dan pembinaan jalan raya baharu di Sabah.⁶ Selain projek pembinaan jalan raya, British memperoleh bantuan kewangan daripada beberapa organisasi dan negara luar seperti Britain dan Amerika Syarikat untuk melaksanakan beberapa rancangan pembangunan sosial seperti peningkatan perkhidmatan udara dan pembinaan kemudahan awam.

Di bawah British, rancangan pembangunan yang dilaksanakan di Sabah terdiri daripada dua fasa utama. Pertama, fasa pemulihan ekonomi selepas perang yang bermula tahun 1946 sehingga tahun 1955. Sepanjang tempoh tersebut projek penerokaan kawasan baharu dan pembukaan tanah ditingkatkan untuk tujuan pembinaan jalan, pembukaan kawasan pertanian dan penempatan. Fasa kedua, sebagai fasa pengukuhan dan peningkatan aspek sosioekonomi bermula pada tahun 1956 sehingga tahun 1964. Pengukuhan dan pemulihan ekonomi serta penyelarasannya pentadbiran merupakan alasan British yang secara langsung telah mendorong pihak British membina

⁵ CO1022/333, Progress of The North Borneo Reconstruction and Development Plan, hlm. 3.

⁶ *Colonial Development and Welfare from British Government funds began before the inter-war period. British Aid – 5 Colonial Development*, England: The Overseas Development Institute Ltd. diperoleh pada 15/10/2013 daripada

<http://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/8077.pdf>

jalan raya dan meningkatkan mutu perkhidmatan pengangkutan lain seperti kereta api, perkhidmatan udara dan perkapalan.

Seterusnya, melalui RPLT Kerajaan Persekutuan telah memulakan projek pembinaan jalan raya di Sabah. Di bawah rancangan ini, projek pembinaan jalan dilaksanakan dengan lebih meluas merangkumi sebahagian besar daerah di Sabah. Projek pembinaan jalan antaranya melibatkan pembinaan jalan baharu dan menaiktaraf jalan sedia ada. Pembinaan jalan raya merupakan antara dasar yang telah dilaksanakan oleh Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri di Sabah kerana telah menyumbang kesan yang positif terhadap kegiatan sosioekonomi di Sabah. Jalan raya dibina bukan sahaja untuk meningkat dan mengukuhkan ekonomi malah dibina untuk kemudahan harian penduduk di Sabah seperti kenyataan berikut:

Each of these means of communication is important in its own way to Sabah's development. All the types of communication, land, sea, and air, are essential for the development of a prosperous Sabah and must be improved side by side.⁷

Di bawah Malaysia juga Kerajaan Negeri Sabah melalui kerjasama Kerajaan Persekutuan telah meneruskan pelaksanaan rancangan Pembangunan Negeri Sabah. Antara lain meneruskan baki projek pembinaan jalan oleh British. Selain, meneruskan beberapa projek pembinaan yang ditinggalkan oleh British, Kerajaan Persekutuan turut melaksanakan beberapa projek pembinaan jalan baharu sebagai langkah untuk mengintegrasikan penduduk di Sabah. Bagi Kerajaan Persekutuan, kemajuan di Sabah perlu diselaraskan antara aspek ekonomi dan sosial. Oleh sebab itu Kerajaan Persekutuan melalui Rancangan Malaysia Pertama (RMP) dan Rancangan Malaysia Kedua (RMK-2) telah melaksanakan dasar pembangunan yang mampu memberi manfaat kepada negeri dan penduduk Sabah. Selain jalan raya dan perkhidmatan kereta api, pengangkutan udara juga menjadi keutamaan Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan

⁷ A. G. Chatfield, *Sabah: A General Geography*, London: University of London Press, 1965, hlm. 82.

Negeri sebagaimana keutamaan pembinaan kereta api dan jalan raya oleh British. Projek pembinaan dan penambahbaikan jalan raya di bawah Malaysia memperoleh dana daripada Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri. Di samping itu, projek ini turut mendapat bantuan kewangan dan dana dari Australia, pinjaman dan geran daripada Amerika Syarikat serta sumbangan daripada pengusaha balak di Sabah.

Kajian “Sejarah Perkembangan Sistem Jalan Raya di Sabah, 1946–1975”, ini merupakan penelitian terhadap pembangunan di Sabah melalui pembinaan jalan raya sama ada ketika British mahupun di bawah Malaysia. Pembinaan jalan raya di Sabah dibina secara berperingkat yang mana perkembangan ini secara tidak langsung menyumbang kepada perubahan ekonomi Sabah termasuk perubahan landskap sosioekonomi penduduk di Sabah. Proses pembangunan di Sabah telah ada semenjak pentadbiran British. Tujuan utama pihak British melaksanakan projek pembangunan adalah untuk kepentingan ekonomi. Namun keadaan ini secara tidak langsung meletakkan Sabah dalam arus pembangunan. Oleh itu, kajian ini berusaha untuk mengenangkan bahawa Sabah mengalami proses pembangunan sebelum merdeka lagi dan pembangunan lebih pesat dikecapi selepas merdeka.

Persoalan Kajian

Pembangunan sesebuah negara atau kawasan dapat dilihat dari sudut perkembangan atau perubahan infrastrukturnya. Pengangkutan merupakan salah satu daripada infrastruktur yang dilihat sebagai kayu ukur perubahan tersebut. Definisi pembangunan yang difahami kebanyakan orang terhadap negeri Sabah adalah berdasarkan penyediaan kemudahan asas seperti jalan raya, hospital dan sekolah tanpa melihat kepada keluasan kawasan dan bilangan penduduknya. Hakikatnya, pembangunan merupakan sesuatu perkembangan atau proses untuk mencapai kemajuan dan Sabah merupakan sebuah wilayah mengalami proses tersebut. Projek pembinaan

dan penambahbaikan jalan raya yang bermula selepas Perang Dunia Kedua sehingga pentadbiran Malaysia jelas menunjukkan pembangunan di Sabah. Hal ini kerana, rangkaian jalan yang baik tentu sahaja menyumbang kepada perubahan sosioekonomi di Sabah. Bertepatan dengan tajuk “Sejarah Perkembangan Sistem Jalan Raya Di Sabah, 1946–1975,” dua persoalan kajian diberi perhatian. Persoalan pertama, sejauh manakah perkembangan jalan raya di Sabah sepanjang tempoh tahun 1946 sehingga tahun 1975? Persoalan kedua, sejauh manakah perkembangan jalan raya antara 1946-1975 telah mengubah sosioekonomi di Sabah?

Objektif Kajian

Pembinaan jalan raya sejak tahun 1946 sehingga tahun 1975 telah menyumbang kepada pembangunan sosioekonomi Sabah. Peningkatan mutu perkhidmatan pengangutan khususnya pembinaan jalan raya merupakan salah satu bentuk pembangunan yang wujud di Sabah. Walaupun pembinaan jalan raya di bawah pentadbiran British hanya untuk kepentingan ekonomi, namun ia membuka ruang kepada perubahan sosioekonomi seterusnya mempengaruhi proses pembangunan di Sabah. Perkembangan jalan raya juga dilihat lebih jelas ketika Sabah berada di bawah pentadbiran Malaysia berbanding ketika di bawah British. Kajian “Sejarah Perkembangan Sistem Jalan Raya di Sabah, 1946–1975,” ini bertujuan untuk mengkaji perkembangan jalan raya di Sabah sepanjang tempoh pentadbiran kolonial British pada tahun 1946 sehingga 1962. Kajian ini juga bertujuan untuk meneliti pembangunan jalan raya semasa Sabah di bawah pentadbiran Malaysia pada tahun 1963 sehingga 1975. Dalam tempoh tersebut kajian akan memberi tumpuan kepada pembinaan jalan baru dan projek menambah baik jalan sedia ada. Seterusnya, kajian akan membincangkan implikasi pembinaan jalan raya kepada perubahan sosioekonomi di Sabah.

Skop Kajian

Kajian ini dijalankan untuk melihat perkembangan jalan raya di Sabah berdasarkan projek pembinaan dan kegiatan menaiktaraf jalan yang dilaksanakan melalui rancangan pembangunan pengangkutan di Sabah bermula pada tahun 1946 sehingga tahun 1975. Jalan raya dipilih sebagai subjek kajian kerana kepentingannya sebagai medium perhubungan yang efisyen dan menjimatkan masa serta kos pembinaannya lebih rendah berbanding sistem pengangkutan lain. Walau bagaimanapun, tulisan ini bukan bertujuan untuk menafikan kepentingan sistem pengangkutan lain seperti kereta api dan perkhidmatan udara. Tulisan ini bermaksud menjelaskan bahawa jalan raya merupakan medium pengangkutan yang banyak menyumbang kepada pembangunan di Sabah. Perkembangan jalan raya merupakan isu yang diketengahkan bagi menyatakan wujudnya pembangunan di Sabah sebelum merdeka. Pertambahan jajaran dan lebar jalan serta keberkesanannya sebagai medium perkhidmatan pengangkutan di Sabah menyumbang kepada perubahan sosioekonomi. Di samping itu, pembinaan jalan raya merupakan ukuran tahap pembangunan yang ada di Sabah. Fokus kajian ini adalah mengenai projek pembinaan jalan raya berdasarkan dua Pelan Pembangunan Sabah di bawah British yang pada berakhir pada tahun 1964 dan di bawah rancangan Malaysia pada tahun 1965 sehingga tahun 1975. Tempoh masa kajian yang dipilih bertujuan untuk melihat perkembangan jalan raya, sepanjang tahun 1946 sehingga 1975.

Tahun 1946 dipilih sebagai permulaan kajian kerana Sabah ketika ini berada dalam proses pembangunan semula dan pemulihan sosioekonomi selepas Perang Dunia Kedua. Pada masa yang sama pembangunan semula juga melibatkan projek pembinaan jalan mula mendapat perhatian British. Tahun 1975 dipilih sebagai batasan kajian kerana sebahagian besar projek pembinaan jalan merangkumi bahagian Pantai Barat, Pantai Timur dan Pedalaman telah disiapkan. Pada masa ini juga berakhirnya

Rancangan Malaysia Kedua. Tempoh masa kajian adalah memadai untuk melihat pembinaan jalan terhadap isu pembangunan dan kesannya terhadap sosioekonomi di Sabah.

Kepentingan Kajian

Kajian ini dilakukan bertujuan untuk melihat pembangunan di Sabah melalui perkembangan jalan raya semenjak pentadbiran British sehingga di bawah Malaysia. Projek pembinaan jalan raya telah menyumbang kepada perubahan sosial dan tingkat kemajuan negeri Sabah. Projek pembinaan jalan baharu dan kegiatan menaiktaraf jalan telah dilaksanakan berdasarkan pelan pembangunan yang telah direncanakan sepanjang tempoh tahun 1946 sehingga tahun 1975 oleh pihak pentadbir sama ada British mahupun Malaysia. Pemilihan tajuk “Sejarah Perkembangan Sistem Jalan Raya Di Sabah, 1946–1975” adalah untuk manyatakan bahawa Sabah merupakan sebuah kawasan yang membangun dari sosioekonominya.

Pembangunan di Sabah juga telah ada sejak awal pentadbiran British walaupun perlahan dan tidak menyeluruh namun berterusan. Hal ini jelas melalui pelaksanaan beberapa projek pembinaan jalan raya yang dilaksanakan melalui pengenalan skim pembinaan jalan oleh British. Di bawah pentadbiran Malaysia, Sabah terus membangun lebih pesat, jalan lebih banyak dibina menggunakan bantuan kewangan daripada Kerajaan Persekutuan. Adalah diharapkan kajian ini dapat menambahkan lagi maklumat kepada pembaca mengenai perihal pembangunan di Sabah melalui penelitian terhadap perkembangan jalan raya. Selain itu, kajian ini juga diharapkan dapat menambah bahan rujukan untuk tujuan pembelajaran.

Kaedah Kajian dan Sumber

Kajian diteliti berdasarkan kaedah penyelidikan perpustakaan dan arkib. Sumber penting yang menjadi rujukan utama untuk kajian ini ialah laporan tahunan, warta kerajaan yang disediakan oleh kerajaan negeri Sabah dan kolonial British seperti *North Borneo Annual Report*, 1946–1962 dan *Sabah Annual Report*. Di samping itu, kajian juga menggunakan dokumen-dokumen kerajaan seperti *Colonial Office*, *Dominion Office*, fail setiausaha Kerajaan Negeri Sabah (*pink file*), fail rancangan pembangunan negeri, surat persendirian dan fail jabatan dan kementerian serta akhbar *Sabah Times*, *North Borneo News*, *The Straits Times* dan *The Singapore Free Press*. Sumber primer ini diperoleh dari Arkib Negeri Sabah Kota Kinabalu dan Arkib Negara Kuala Lumpur serta Pusat Penyelidikan Tun Fuad Stephens, Kota Kinabalu Sabah. Selain itu, sumber sekunder termasuk artikel, buku, majalah dan juga kajian ilmiah turut digunakan untuk menyokong dan melengkapkan kajian. Sumber ini diperoleh daripada Perpustakaan Za’ba Universiti Malaya, Perpustakaan Utama Universiti Malaya, Pusat Penyelidikan Tun Fuad Stephens dan Perpustakaan Negeri Sabah.

Kajian Literatur

Sehingga kini, tidak ada kajian khusus mengenai perkembangan jalan raya di Sabah bermula dari tahun 1946 sehingga tahun 1975. Malah perincian mengenai perkembangan pengangkutan seperti jalan raya dan pengangkutan lain termasuk kereta api, perkhidmatan udara dan pelabuhan serta perkapalan juga tidak diterangkan secara tuntas, melainkan hanya membincangkan peranan sistem pengangkutan terhadap perkembangan ekonomi semata-mata tanpa melihat implikasi pembinaan pengangkutan ke atas pembangunan sosioekonomi di Sabah. Sepanjang proses pengkajian terdapat sebahagian buku tidak menggunakan sumber primer sebagai rujukan utama dan jelas berbeza dengan disertasi ini, yang mana penyelidikan mengutamakan bahan daripada

sumber primer seperti *Colonial Office*, fail jabatan dan kementerian serta laporan kerajaan.

Namun, tidak dinafikan terdapat beberapa buah buku dan artikel mengandungi maklumat terbatas dan hanya menceritakan secara umum mengenai perkembangan pengangkutan di Sabah tanpa menyentuh khusus mengenai perkembangan jalan raya. Antaranya buku M. H. Baker yang bertajuk *Sabah, the First Ten Years as a Colony, 1946-1956*.⁸ Perbincangan mengenai pengangkutan dalam bukunya adalah sangat terbatas yang mana penulis hanya meletakkan perkembangan pengangkutan di dalam sub topik komunikasi dan membincangkan mengenai rangkaian kereta api dan jalan raya. Baker dalam kajiannya juga hanya melihat fasa 10 tahun pertama selepas pentadbiran British di Sabah iaitu fasa di mana Sabah masih dalam pembangunan semula selepas Perang Dunia Kedua. Hal ini jelas berbeza dengan skop disertasi yang mana kajian yang dijalankan dengan dua fasa pembangunan iaitu, fasa pembangunan di bawah pentadbiran British bermula pada tahun 1946 sehingga tahun 1962 dan fasa pembangunan di bawah pentadbiran Persekutuan Malaysia dari tahun 1963 sehingga 1975. Dari segi fokus kajian juga berbeza yang mana disertasi meletakkan isu pembangunan jalan raya sebagai aspek utama kajian. Selain itu, disertasi juga bertujuan melihat proses pembangunan di Sabah kesan pembinaan jalan raya. Amarjit Kaur dalam bukunya *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850* terbitan St. Martin's Press pula hanya tertumpu kepada perbincangan mengenai ekonomi di Sabah dan Sarawak.⁹ Tidak dinafikan tulisan dalam buku ini ada menyatakan mengenai topik pengangkutan merangkumi jenis pengangkutan antaranya pengangkutan air, perkhidmatan udara dan pengangkutan darat. Namun perbincangan mengenai jalan raya adalah terbatas dan sorotan mengenai pembangunan dan implikasi pengangkutan juga

⁸ M. H. Baker, *Sabah, the First Ten Years as a Colony, 1946-1956*, Singapore: Pub. by Malaysia Pub. House for the Dept. of History, University of Singapore, 1965.

⁹ Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, New York: St. Martin's Press, 1998.

tidak dinyatakan. Tumpuan buku juga lebih cenderung kepada keadaan ekonomi di Sabah dan Sarawak. Terdapat sedikit persamaan dari segi skop tahun disertasi dengan dihasilkan oleh Amarjit Kaur. Walau bagaimanapun, tumpuan kajian jelas berbeza kerana disertasi ini merupakan kajian perkembangan jalan raya di Sabah dan implikasi terhadap sosioekonomi kesan daripada perkembangan jalan raya.

Ishak Shari dalam bukunya *Pembangunan Mengejar Impian atau Harapan*¹⁰ tidak memberi fokus kepada kemajuan pengangkutan di Sabah. Isu pokok yang dibincangkan oleh Ishak dalam bukunya adalah berkenaan pembangunan di Sabah dan Sarawak. Beliau menyatakan bahawa pembangunan di Sabah dan Sarawak sebelum bergabung membentuk Persekutuan Malaysia jauh terkebelakang berbanding negeri di Semenanjung Tanah Melayu terutama dari segi kemajuan pengangkutan. Hasil tulisannya hanya memberi penekanan terhadap Rancangan Malaysia Ketiga (RMK-3) tanpa memberi penelitian terhadap Rancangan Malaysia Pertama (RMP) dan Rancangan Malaysia Kedua (RMK-2). Buku ini juga tidak membincangkan secara khusus berkenaan pengangkutan di Sabah. Malah penelitian mengenai perkembangan jalan raya juga tidak dibincangkan dengan lebih terperinci.

Buku *Sabah: Traces of Change* terbitan Universiti Kebangsaan Malaysia merupakan himpunan karya beberapa penulis oleh H.M. Dahlan.¹¹ Buku ini boleh dirumuskan sebagai himpunan penyelidikan dan analisis mengenai beberapa kawasan di Sabah menggunakan pendekatan kuantatif dan pengukuran kesejahteraan penduduk (antrososio). Isu yang diketengahkan dalam buku juga berkaitan modenisasi, keadaan sosioekonomi, perubahan sosial dan struktur penduduk khususnya di bahagian Pantai Barat Sabah tanpa melihat perkembangan jalan raya dengan lebih jelas. Tajuk bab buku “Road Development and Rural Change in Sabah” tulisan Sulong Mohamad yang terkandung dalam buku ini hanya menceritakan seimbas lalu berkenaan perubahan yang

¹⁰ Ishak Shari, *Pembangunan Mengejar Impian atau Harapan*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa Pustaka, 2008.

¹¹ H.M. Dahlan, *Sabah: Traces of Change*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 1983.

berlaku terhadap jalan raya. Selebihnya adalah mengenai peranan pembinaan jalan terhadap proses urbanisasi, penempatan, perumahan dan populasi di daerah Ranau tanpa melihat perkembangan jalan raya di Sabah secara keseluruhannya.

Antara tulisan lain yang juga berkait dengan kajian ini ialah buku tulisan Lee Yong Yeng bertajuk *North Borneo (Sabah): A Study in Settlement Geography*.¹² Sebagaimana buku yang lain, Lee hanya memberi gambaran secara umum mengenai keadaan di Sabah dari pelbagai sudut tanpa menyentuh khusus mengenai perkembangan jalan raya. Lee bukan sahaja menyatakan secara ringkas malah meletakkan sistem pengangkutan sebagai sub-topik tanpa memberi perincian terhadap pembangunan jalan raya. Tulisan Lee jelas berbeza dengan perbincangan disertasi kerana Lee hanya meneliti pengangkutan kereta api dan rangkaian jalan raya sepanjang tempoh pentadbiran British. Manakala skop disertasi pula tidak hanya membincangkan mengenai perkembangan jalan raya di bawah pentadbiran kolonial British malah turut menegaskan perkembangan di bawah pentadbiran Malaysia.

Edwin Lee dalam tulisannya “*The Towkays of Sabah: Chinese Leadership and Indigenous Challenge in the Last Phase of the British Rule*” pula adalah mengenai kegiatan ekonomi yang dijalankan oleh orang Cina di Sabah melibatkan aktiviti pembalakan.¹³ Kegiatan ekonomi yang melibatkan aktiviti pembalakan, getah dan perusahaan kelapa kering dilihat sebagai aktiviti yang banyak menyumbang kepada peningkatan pendapatan. Edwin dalam tulisannya menyatakan industri pembalakan semakin mendapat perhatian apabila terdapat empat buah firma yang menjadi pemaju dan tiga daripadanya merupakan firma British dan sebuah syarikat daripada Amerika. Buku ini secara jelas tidak merujuk khusus berkenaan tajuk kajian, malah skop kajian juga jauh berbeza namun Edwin menyentuh sedikit mengenai penyertaan firma balak

¹² Lee Yong Yeng, *North Borneo (Sabah): A Study In Settlement Geography*, Singapore: Eastern Universities Press, 1965.

¹³ Edwin Lee, *The Towkays of Sabah: Chinese Leadership and Indigenous Challenge in the Last Phase of the British Rule*, Singapore: Singapore University Press, 1976.

dalam projek pembinaan jalan raya. Edwin juga tidak melihat pengangkutan sebagai faktor yang menyumbang kepada perkembangan aktiviti pertanian melainkan hanya membincangkan mengenai implikasi sosioekonomi kesan daripada pembinaan jalan raya. Namun tidak melihat pengangkutan sebagai salah satu daripada pembangunan yang ada di Sabah.

K.G. Tregonning secara keseluruhannya membincangkan mengenai sejarah Sabah bermula pada tahun 1881 sehingga tahun 1963 dalam bukunya *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*.¹⁴ Penulisan berbentuk kronologi tanpa menghuraikan dengan lengkap mengenai pembangunan yang terhasil daripada pembinaan pengangkutan. Tregonning hanya meletakkan bab terakhir sebagai wadah untuk menghuraikan situasi Sabah di bawah pentadbiran kolonial British, perincian mengenai pembangunan, kemajuan dan seumpamanya hanya dinyatakan dengan ringkas dengan menyentuh sedikit pembinaan jalan raya. Buku ini berbeza jika dibandingkan dengan kajian yang mana disertasi mengetengahkan aspek keperluan dan kepentingan pengangkutan telah membawa kepada pembangunan sosioekonomi di Sabah. Penekanan terhadap aspek pembinaan jalan raya turut diutamakan sebagai fokus sepanjang tempoh kajian bermula pada tahun 1946 sehingga 1975. Tempoh tahun kajian disertasi jelas berbeza yang mana tulisan Tregonning. Tregonning dalam bukunya hanya memfokuskan ketika Sabah berada di bawah pentadbiran British tanpa melihat pembangunan pengangkutan di Sabah ketika berada dalam Persekutuan Malaysia.

A.G. Chatfield dalam buku *Sabah: A General Geography*¹⁵ menampilkan maklumat mengenai situasi di Sabah sebelum merdeka. Tulisan ini merangkumi keadaan geografi di Sabah melibatkan ciri-ciri kawasan, cuaca, keadaan masyarakat dan sosioekonominya. Aspek pengangkutan hanya dijelaskan secara ringkas tanpa membincangkan secara khusus berkenaan pembinaan jalan raya dan implikasi ke atas

¹⁴ K. G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, Kuala Lumpur: Pub. for the University of Malaya Press, 1965.

¹⁵ A.G. Chatfield, *Sabah: A General Geography*, London: University of London Press, 1965

terhadap pembangunan sosioekonomi. Chatfield hanya menjelaskan permasalahan pembinaan sistem komunikasi dan perhubungan serta halangan yang terpaksa dihadapi sepanjang projek membina sistem pengangkutan. Skop disertasi dengan buku ini juga berbeza. Chatfield tidak membincangkan situasi pembangunan Sabah ketika berada dalam Persekutuan Malaysia dan hanya melihat situasi di bawah pentadbiran British.

Buku biografi tulisan Abdullah Hussain bertajuk *Tun Datu Mustapha Bapa Kemerdekaan Sabah*,¹⁶ khusus membincangkan mengenai riwayat hidup Tun Datu Mustapha. Buku ini menerangkan mengenai pembangunan di Sabah di bawah pentadbiran Tun Mustapha. Penelitian terhadap perkembangan pengangkutan iaitu pembinaan jalan raya tidak dibincangkan dengan jelas melainkan hanya diletakkan sebagai salah satu isu yang terkandung dalam rancangan pembangunan negeri ketika zaman kekuasaannya. Perbincangan buku ini lebih tertumpu kepada peranan dan sumbangaan Tun Datu Mustapha yang dianggap sebagai Bapa Pembangunan negeri Sabah. Buku ini ada menyatakan berlaku pembangunan pesat dalam pembangunan sosial di Sabah. Namun perbincangan mengenai peranan pengangkutan sebagai agen pembangunan tersebut tidak dibahaskan secara mendalam terutama yang membabitkan pembinaan jalan.

Tulisan Abdul Samad Hadi dalam *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan* menekankan bahawa pelan pembangunan telah wujud sejak sebelum merdeka.¹⁷ Walau bagaimanapun, tulisan ini tidak menyatakan dengan jelas pembangunan jalan sebagai perbincangan utama. Tulisan ini tidak membincangkan secara kronologi mengenai perkembangan jalan raya di bawah pentadbiran British melainkan menyentuh hanya sepintas lalu dan juga tidak meneliti perkembangan jalan Sabah di bawah Malaysia sehingga 1975.

¹⁶ Abdullah Hussain, *Tun Datu Mustapha Bapa Kemerdekaan Sabah*, Kuala Lumpur: M.F.I, 1976.

¹⁷ Abdul Samad Hadi, “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986, hlm. 171.

Hanizah Hj Idris dalam bukunya *Perdagangan Pelabuhan Di Borneo*¹⁸ pula mengenengahkan mengenai penekanan terhadap kombinasi perdagangan, pelabuhan dan perkapalan bermula pada tahun 1800 sehingga 1963. Perbincangan yang diketengahkan adalah mengenai pelabuhan dan perkapalan di Sabah dan tidak menyentuh perkembangan pengangkutan darat walaupun hakikatnya item ini saling berkait rapat antara satu dengan yang lain. Dari segi penulisan buku ini agak lengkap membincangkan perkembangan pelabuhan dan perkapalan di kawasan Borneo meliputi kawasan Brunei, Sarawak dan Sabah. Hanizah hanya membicarakan pengangkutan darat di bahagian tertentu tanpa menghurai secara terperinci malah skop kajian jauh berbeza dengan kajian disertasi. Hasnizah menghuraikan tentang pelabuhan dan perkapalan di tiga kawasan di Borneo. Manakala, disertasi pula memberi tumpuan kepada perkembangan jalan raya di Sabah pada tahun 1946 sehingga tahun 1975. Hasnizah menulis berdasarkan sudut pandang pengajian Asia Tenggara manakala kajian ini dijalankan menurut perspektif sejarah.

Oscar Cook (*Late District Officer, North Borneo Civil Service*) dalam karyanya yang bertajuk *Borneo: The Stealer of Hearts*¹⁹ banyak mencatatkan tentang pengalamannya sejak pertama kali menjelak kaki di daerah-daerah yang terdapat di Sabah seperti Tenom, Keningau, Kota Kinabalu, Tawau dan daerah lain ketika sebagai bertugas sebagai Pegawai Daerah di Sabah. Buku ini tidak menceritakan mengenai perkembangan pengangkutan, namun hasil tulisannya secara tidak langsung menggambarkan situasi laluan dan kenderaan di Sabah berdasarkan catatan perjalanan oleh beliau sepanjang berada di Sabah. Buku ini lebih tertumpu kepada konsep pengisahan dan mengenengahkan situasi pengangkutan pada hari kejadian tanpa melihat lebih khusus tentang pembangunan jalan.

¹⁸ Hanizah Hj Idris , *Perdagangan Pelabuhan Di Borneo*, Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya, 2006.

¹⁹ Oscar Cook, *Borneo: The Stealer of Hearts*, Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: Borneo Pub, 1991.

Beberapa buah buku lain yang juga membincangkan mengenai perkembangan pengangkutan namun tidak membincangkan secara terperinci berkenaan perkembangan jalan raya dan implikasinya. Sebahagian buku meletakkan perbincangan kajian yang hanya tertumpu kepada pengangkutan tertentu seperti perkembangan kereta api, sebahagian yang lain pula membincangkan pengangkutan air sahaja. Malah perbincangan dalam beberapa buku ini tidak merujuk khusus terhadap pembangunan jalan raya di Sabah. Antara tulisan tersebut ialah buku T.R. Leinbach & Chia Lin Sien,²⁰ R.L. Wright, *British Policy in the South China Sea Area with Special Reference to Sarawak, Brunei and North Borneo*,²¹ R.J. Sargent, *A Report on Transport Requirements in the Light of Economic Development in British North Borneo*,²² dan Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi di Malaysia*.²³

Terdapat beberapa artikel yang mempunyai maklumat mengenai perkembangan pengangkutan di Sabah, antara artikel tersebut ialah “Hantu and Highways: Transport in Sabah 1881-1963” tulisan Amarjit Kaur.²⁴ Artikel ini mengenengahkan penilaian berkenaan hubung kait antara sistem pengangkutan dengan ekonomi pada peringkat awal pentadbiran SBBU sehingga pemerintahan British. Artikel ini merangkumi pembinaan rangkaian jalan kereta api dan jalan raya serta kesannya terhadap sosioekonomi penduduk tempatan. Perbincangan ini hanya dihuraikan secara sepintas lalu terutama mengenai rangkaian kereta api, jalan raya dan perkembangan pelabuhan dan tidak menyentuh berkenaan perkhidmatan udara. Seterusnya, artikel tulisan Ho Hui Ling yang bertajuk “Pembangunan Sosial Di Sarawak (1841-1941) dan Sabah (1881-1941): Satu Kajian Awal,” pula hanya menumpukan tentang perkembangan di Sabah

²⁰ T.R. Leinbach & Chia Lin Sien, *South-East Asian Transport: Issues in development*, Singapore: Oxford University Press, 1989.

²¹ R.L. Wright, *British Policy in the South China Sea Area with Special Reference to Sarawak, Brunei and North Borneo, 1860-1888*, London: University of London, 1963.

²² R.J. Sargent, *A Report on Transport Requirements in the Light of Economic Development in British North Borneo*, Jesselton: Govt. Print. off, 1960.

²³ Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi di Malaysia*, Kuala Lumpur: Keretapi Tanah Melayu, 1985.

²⁴ Amarjit Kaur, “Hantu’ and Highway: Transport in Sabah 1881-1963”, *Modern Asian Studies*, Vol. 28, No. 1, Feb 1994, hlm. 1-49.

merangkumi aspek pembangunan sosial, ekonomi dan politik.²⁵ Hasil tulisan mengemukakan tentang pembangunan sosial seperti perkembangan kesihatan, pendidikan dan prasarana. Perbincangan mengenai sistem pengangkutan khusus mengenai rangkaian jalan raya hanya dijelaskan secara ringkas malah skop perbincangan hanya meliputi pengangkutan di bawah zaman pentadbiran SBBU.

Artikel tulisan A. A. Walters yang bertajuk “Development Model of Transport”²⁶ mengenangkan pengaruh pengangkutan terhadap pembangunan negara, perbincangan turut menekankan model pengangkutan di Sabah. Walau bagaimanapun, tulisan ini tidak meletakkan pembinaan jalan raya sebagai skop perbincangan melainkan hanya membincangkan situasi yang berlaku selepas Persekutuan Malaysia sekitar tahun 1970-an. Artikel yang turut membahaskan sedikit berkenaan jalan raya dan adalah tulisan Frank Lucaratti yang bertajuk “The Railway in North Borneo,”²⁷ Yahya Hussin, “Infrastructure Development in Sabah: Issues, Challenges and Opportunities,”²⁸ B. S. Hoyle, “Economic Development of Sabah, Malaysia”²⁹ dan artikel tulisan Juhirin Kantis bertajuk “Trend Pembangunan Ekonomi Sabah dan Keadaan Ekonomi Masyarakat Bumiputera 1960-1970.”³⁰

Permasalahan Kajian

Sepanjang menyelesaikan penulisan, kajian berdepan pelbagai masalah. Antaranya, halangan dalam memperoleh fail kerajaan. Sebahagian fail seperti fail dari

²⁵ Ho Hui Ling, “Pembangunan Sosial Di Sarawak (1841-1941) dan Sabah (1881-1941): Satu Kajian Awal,” Seminar Sejarah Sosial Malaysia Peringkat Kebangsaan dan Serantau, Vol.1 Paper 7, Kuala Lumpur, 22-23 Jul 2005.

²⁶ A. A. Walters, “Development Model of Transport,” *Papers and Proceedings of the Eightieth Annual Meeting of the American Economic Association*, Vol. 58, No. 2, May, 1968, hlm. 360-377.

²⁷ Frank Lucaratti, “The Railway in North Borneo,” CORONA, March 1962, Stationery Office, hlm. 88-85.

²⁸ Yahya Hussin, “Infrastructure Development in Sabah: Issues, Challenges and Opportunities,” *New Sabah Conference-Entering an Era of Transformation*, Kota Kinabalu: kertas 6, 27-28 Oct 1997.

²⁹ B. S. Hoyle, “Economic Development of Sabah, Malaysia” *Geography*, Vol. 65, No. 4, November 1980, hlm. 284-296.

³⁰ Juhirin Kantis, “Trend Pembangunan Ekonomi Sabah dan Keadaan Ekonomi Masyarakat Bumiputera 1960-1970, *Jebat 16*, 1988, hlm. 81-112.

Jabatan Kerja Raya selepas merdeka adalah sulit dan tidak dapat dibuka, ini menyukarkan proses penyelidikan yang dijalankan. Sumber akhbar tempatan seperti *North Borneo News* dan *Sabah Times* juga tidak lengkap. *North Borneo News* yang ada dalam simpanan arkib negeri bermula pada tahun 1950–1954. Manakala, *Sabah Times*, merangkumi tempoh tahun 1963–1968. Selain itu, kajian berdepan masalah kekurangan sumber sekunder. Kebanyakan buku-buku dan artikel tidak mengenengahkan perbincangan mengenai pengangkutan jalan raya di Sabah.

Pembahagian Bab

Kajian ini mengandungi empat bab tidak termasuk bahagian pendahuluan dan kesimpulan. Bahagian pendahuluan merupakan gambaran awal merangkumi latar belakang kajian, persoalan kajian, objektif kajian, skop kajian, kepentingan kajian, Kaedah dan Sumber Kajian, Kajian Literatur, Masalah Kajian dan pembahagian bab.

Bab satu mengetengahkan latar belakang Sabah merangkumi sejarah ringkas setiap pentadbiran bermula daripada pentadbiran Kesultanan Brunei dan Kesultanan Sulu, Syarikat Borneo Utara (SBBU), diikuti penguasaan Jepun dan akhirnya pentadbiran kolonial British dan Sabah di bawah pentadbiran Malaysia. Bab ini juga akan memaparkan maklumat geografi, populasi dan perkembangan ekonomi awal penduduk Sabah. Penerangan secara ringkas mengenai perkembangan awal pengangkutan air, perkhidmatan udara dan pengangkutan darat.

Bab kedua akan membincangkan berkenaan pembangunan jalan raya di bawah pentadbiran British bermula pada tahun 1946 sehingga tahun 1962. Sekitar tahun 1955, pembinaan jalan raya semakin mendapat perhatian berbanding rangkaian keretapi. Perkembangan mengenai pembinaan dan penambahbaikan jalan raya dinilai berdasarkan permulaan dua fasa pembangunan yang telah dilaksanakan sepanjang tempoh 17 tahun iaitu fasa pemulihan pada tahun 1946 sehingga tahun 1955 dan fasa

pengukuhan bermula pada tahun 1956 sehingga tahun 1962. Jalan raya juga dilihat sebagai medium perhubungan yang secara tidak langsung telah mempengaruhi perkembangan sektor perkhidmatan pengangkutan di Sabah.

Bab tiga membahaskan pembangunan jalan raya di Sabah di bawah pentadbiran Persekutuan Malaysia sepanjang tempoh tahun 1963 sehingga tahun 1975. Sebagaimana kolonial British, kerajaan Persekutuan dan kerajaan Negeri juga mengutamakan pembinaan jalan raya. Jelasnya, di bawah pentadbiran Pesekutuan Malaysia pembinaan jalan baru dan kerja-kerja menaik taraf jalan raya dijalankan lebih giat. Sepanjang tahun tersebut kerajaan Persekutuan dan kerajaan Negeri telah berjaya membina jajaran jalan yang menghubungkan sebahagian besar negeri Sabah merangkumi kawasan Pantai Barat, Pantai Timur dan pedalaman Sabah.

Bab empat secara tuntasnya mengetengahkan perbincangan mengenai kesan perkembangan pengangkutan jalan raya ke atas sosioekonomi Sabah. Pembinaan dan penambahbaikan jalan raya dari tempoh tahun 1946 sehingga tahun 1975 telah mempengaruhi perkembangan perkhidmatan pengangkutan. Malah mempengaruhi perubahan kegiatan ekonomi dan sosial di Sabah. Penelitian bab ini berdasarkan kawasan yang terlibat dalam projek pembinaan jalan di bawah British sehingga pentadbiran Malaysia.

Akhir sekali ialah bab kesimpulan yang akan menyimpulkan secara jelas mengenai hasil kajian yang dijalankan.

BAB 1

LATAR BELAKANG DAN PERKEMBANGAN PENGANGKUTAN SABAH

Pengenalan

Kepelbagaiannya kaum, kedudukan geografi yang strategik dan kekayaan sumber alam merupakan keunikan yang dimiliki negeri Sabah (North Borneo). Sebahagian besar kelebihan ini juga telah menarik perhatian kuasa-kuasa besar seperti British dan Jepun untuk menguasai Sabah. Sistem pengangkutan merupakan aspek yang diberi keutamaan dalam setiap rancangan pembangunan ekonomi di Sabah sejak awal pentadbiran. Kegiatan sosioekonomi pula sebahagian besar memerlukan rangkaian jalan untuk memudahkan penduduk saling berhubung antara satu dengan yang lain di samping melancarkan kegiatan ekonomi. Interaksi tersebut telah direalisasikan melalui pengenalan sistem perhubungan awal seperti sungai dan laut, serta laluan pejalan kaki. Pembangunan sosioekonomi yang melibatkan pembinaan sistem pengangkutan seperti rangkaian kereta api, jalan raya, perkhidmatan udara dan pembinaan pelabuhan telah dilaksanakan sejak pentadbiran Syarikat British Borneo Utara (SBBU) sehingga ketika di bawah kolonial British serta Persekutuan Malaysia. Pembinaan tersebut antara lainnya adalah meningkatkan peranan perkhidmatan jalan raya bertujuan untuk memenuhi keperluan sosioekonomi di Sabah. Strategi pembangunan sosioekonomi yang dilaksanakan oleh tiap-tiap pentadbir juga secara tidak langsung telah menyumbang kepada perkembangan pengangkutan khususnya perkembangan jalan raya.

Sejarah pentadbiran Sabah

Pada awal abad ke-16, Sabah ditadbir oleh dua kesultanan iaitu Kesultanan Sulu dan Kesultanan Brunei. Sekitar tahun 1662 sehingga 1674, Sabah dibahagikan kepada tiga bahagian. Antaranya bahagian Kimanis sehingga Padasan di bawah kuasa Kesultanan Brunei. Seterusnya, bahagian Marudu sehingga Sungai Sibuku di bawah pengaruh Kesultanan Sulu. Manakala, kawasan pedalaman yang merupakan kawasan persendirian. Sebelum sistem politik kesultanan digunakan dalam proses pentadbiran manakala penduduk di bahagian pedalaman masih mengamalkan sistem pemerintahan berdasarkan kesukuan. Setiap pentadbir bahagian pada ketika ini tidak meletakkan dasar khusus untuk melaksanakan pembangunan di Sabah. Walau bagaimanapun, selepas SBBU mengambil alih pentadbiran, Sabah mula berubah dan tidak lagi terikat kepada pentadbiran tradisional. SBBU mula mentadbir pada tahun 1881 sehingga 1946.¹

Struktur pentadbiran berasaskan kesultanan turut diubah mengikut kaedah pentadbiran SBBU. Pentadbiran di Sabah telah dimulakan oleh Overbeck dan Alfred Dent. Pada awal pentadbiran, Sabah dibahagikan kepada dua bahagian utama iaitu bahagian Pantai Barat dan Pantai Timur. Setiap bahagian masing-masing diketuai oleh William Pretymen dan William B. Pryer. Pentadbiran pusat diketuai oleh Gabenor, diikuti oleh Residen, Pegawai Daerah, Penolong Pegawai Daerah kemudian Ketua Anak Negeri dan Mahkamah Anak Negeri. Sekitar tahun 1881, kawasan Sabah telah dibahagikan kepada lima residensi (wilayah), kemudian dibahagikan pula kepada 12 daerah dan 10 daerah kecil. Walaupun mula mengambil alih pentadbiran pada April tahun 1881, namun SBBU mentadbir secara rasmi pada 1 Julai 1882. W.H. Treacher telah dilantik menjadi Gabenor yang pertama di Sabah.² SBBU menggerakkan jentera pentadbirannya dengan memulakan projek pembangunan ekonomi untuk kepentingan

¹ Ismail Yusuff, *Politik dan Agama di Sabah*, Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 2004, hlm. 25.

² Eddie A. Julius, *Residensi Pedalaman Di Bawah Pentadbiran Kompeni Borneo Utara, 1881-1941*, Disertasi Sarjana, Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 2007, hlm. 21-22.

syarikat. Dalam usaha meningkatkan ekonomi, pihak British mengambil langkah memajukan sistem pengangkutan seperti membina rangkaian jalan dan membina pelabuhan untuk memenuhi keperluan tersebut.

Pentadbiran SBBU mula tergugat kesan kemaraan Jepun yang ingin meluaskan pengaruh dan kuasanya ke Asia Tenggara sekitar tahun 1941. Kepulauan Borneo antara yang berjaya dikuasai pada awal tahun 1943 termasuk Sabah. Serangan oleh pihak Jepun telah dirancang dengan teliti atas bantuan perisik yang telah lama menetap di Sabah. Serangan terancang menyebabkan Jepun berjaya menguasai sepenuhnya Pulau Borneo pada 17 Disember 1941. Melalui Brunei, tentera Jepun meluaskan kuasa ke Jesselton (Kota Kinabalu) dan berjaya menguasainya pada 8 Januari 1942,³ seterusnya menyusup masuk ke Weston.⁴ Di barat Sabah pula merangkumi Labuan dan Jesselton mula dikuasai oleh Jepun pada 3 Januari 1943. Ini diikuti oleh penaklukan Sandakan oleh tentera Jepun pada 19 Januari 1943.⁵ Setelah berkuasa, Jepun telah membahagikan Sabah kepada dua bahagian yang dikenali sebagai Seikai Shiu (Pantai Barat) dan Tokai Shiu (Pantai Timur).⁶ Jepun juga memulakan penguasaannya di kawasan pedalaman seperti Keningau, Pensiangan dan Ranau.⁷

Seterusnya, perluasan kuasa Jepun di kawasan pantai dengan strategi utama ialah menguasai pentadbiran pusat.⁸ Kelemahan pihak British jelas apabila Jepun berjaya menguasai keseluruhan Sabah pada tahun 1943. Tumpuan pembangunan oleh pihak SBBU di kawasan pantai merupakan satu kesilapan kerana telah membawa kekalahannya kepada Jepun. Keadaan ekonomi penduduk di Sabah selepas penguasaan Jepun berada pada tahap yang tidak memberangsangkan. Malah kehidupan rakyat

³ *Daily Express*, 19 Jun 2000.

⁴ Owen Rutter, *The State of North Borneo: South East Asia: Kolonial History*, New York: Rutledge, 2001, hlm. 286.

⁵ *Nostalgia Perang*, Jabatan Muzium Sabah, 13 April 2003.

⁶ R. E. Stephen, *Sabah (North Borneo) Under the Rising Sun Government*, Singapore: Tropical Press, 1991, hlm. 30.

⁷ Ismail Abas & K. Bali, *Peristiwa-peristiwa Berdarah di Sabah*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1985, hlm. 139.

⁸ K. G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, University of Malaya Press, 1965, hlm. 216.

semakin sukar dan menderita. Dari segi sosial, penguasaan Jepun telah menyebabkan kemusnahan yang teruk terhadap kemudahan awam dan telah menimbulkan sentimen kebencian dan trauma di kalangan penduduk Sabah terhadap tentera Jepun. Pelbagai jenayah kemanusiaan dan kekejaman dilakukan ke atas penduduk dan tawanan yang tidak bersalah oleh tentera Jepun. Antaranya seperti menyeksa, kerahan tenaga dan membunuh tanpa belas kasihan. Terdapat antara penduduk tempatan dan askar tawanan dikerah membina landasan kapal terbang dan jalan raya.⁹ Gambar 1.1 merupakan kerja-kerja penggalian parit yang dijalankan oleh tawanan pihak Jepun sekitar tahun 1945. Manakala, Gambar 1.2: merupakan keadaan tawanan tentera Jepun di Jesselton.

Gambar 1:1: Kerja-kerja penggalian parit di Jalan Utara di Labuan, 1945



Sumber: <https://www.awm.gov.au/collection/122824/>

⁹ *Sejarah Dalam Gambar 1881 -1981*, Vol II, hlm. 2.

Gambar 1.2: Keadaan Tawanan Perang di Jesselton, 1945



Sumber: <https://www.awm.gov.au/collection/121785/>

Dari segi ekonomi, pihak Jepun telah memperkenalkan pelbagai dasar yang menguntungkan pihak mereka. Dasar yang dilaksanakan tidak memberi kemudahan malah menyusahkan serta membebankan penduduk Sabah. Hasil tanaman yang diperoleh penduduk melalui aktiviti pertanian akan dirampas. Selain hasil tanaman, keperluan makanan dan pakaian turut dirampas oleh tentera Jepun. Mata wang baru yang dikenali sebagai “duit pisang” turut diperkenalkan oleh pihak Jepun bagi menggantikan duit British. Segala bentuk urusan sama ada dalam perniagaan mahupun perdagangan penduduk Sabah sebahagian besar telah dikuasai oleh Jepun. Manakala, perusahaan getah dan kayu balak yang beroperasi sepanjang pentadbiran SBBU telah dihentikan tanpa ada usaha untuk meneruskan semula kegiatan tersebut.

Ironinya, sebuah negara yang mengalami krisis perang akan berdepan kemasuhan sosioekonomi sama ada melibatkan kemasuhan kemudahan awam atau kejatuhan ekonomi. Penguasaan Jepun di Sabah telah mencetuskan pertempuran antara Jepun dengan Tentera Bersekutu yang akhirnya menjadi penyebab kemasuhan dan

kerosakan infrastruktur serta kemudahan awam di Sabah.¹⁰ Aktiviti pengeboman oleh kedua-dua belah pihak telah menyebabkan kemaslahatan yang teruk di bandar utama seperti Sandakan, Kota Kinabalu dan Labuan. Sebagaimana kenyataan R.M. Jasni dalam bukunya “Sandakan hancur musnah menjadi abu yang dibakar”.¹¹ Pertempuran telah menyebabkan kekalahan Jepun kepada Tentera Berikat pada 10 Jun 1945. Kekalahan Jepun akhirnya meletakkan semula Sabah di bawah pentadbiran British. Namun demikian, penguasaan tentera Jepun di kawasan pedalaman telah membuka kawasan tersebut menjadi sebuah kawasan penempatan. Pada tahun 1942, terdapat usaha untuk memperbaiki jalan oleh pihak Jepun di bahagian pedalaman menghubungkan kawasan Pensiangan, Tenom, Keningau, Ranau dan Beaufort untuk kepentingan pentadbiran dan keperluan ekonomi.¹²

Selepas Perang Dunia Kedua, British datang ke Asia Tenggara untuk mewujudkan semula empayar British, termasuklah penguasaan ke atas Sabah. Kepentingan ekonomi merupakan faktor yang menyebabkan British bertindak untuk menguasai semula Sabah. Pada 1 Januari 1945, iaitu sebelum pengisytiharan Sabah sebagai koloni British, Angkatan Tentera *Brigade of the Australian 9th Division* merupakan kumpulan yang bertanggungjawab mengembalikan ketenteraman di Sabah. Pada 15 Julai 1946, Sabah telah diberi status *Crown Colony* (Koloni Diraja) dan pada masa yang sama kolonial British (British) telah memulakan pentadbirannya sehingga tahun 1963.¹³ Di Bawah British pentadbiran diketuai oleh Gabenor diikuti oleh dua badan utama yang terdiri daripada Badan Eksekutif dan Badan Legislatif. Edward Twining merupakan Gabenor pertama yang dilantik selepas Sabah diistihar sebagai

¹⁰ Owen Rutter, “The State of North Borneo: South East Asia”, *Colonial History*, New York: Routledge, 2001, hlm. 286.

¹¹ R.M. *Memoir Anak Sisa Peperangan*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 2006. hlm. 98.

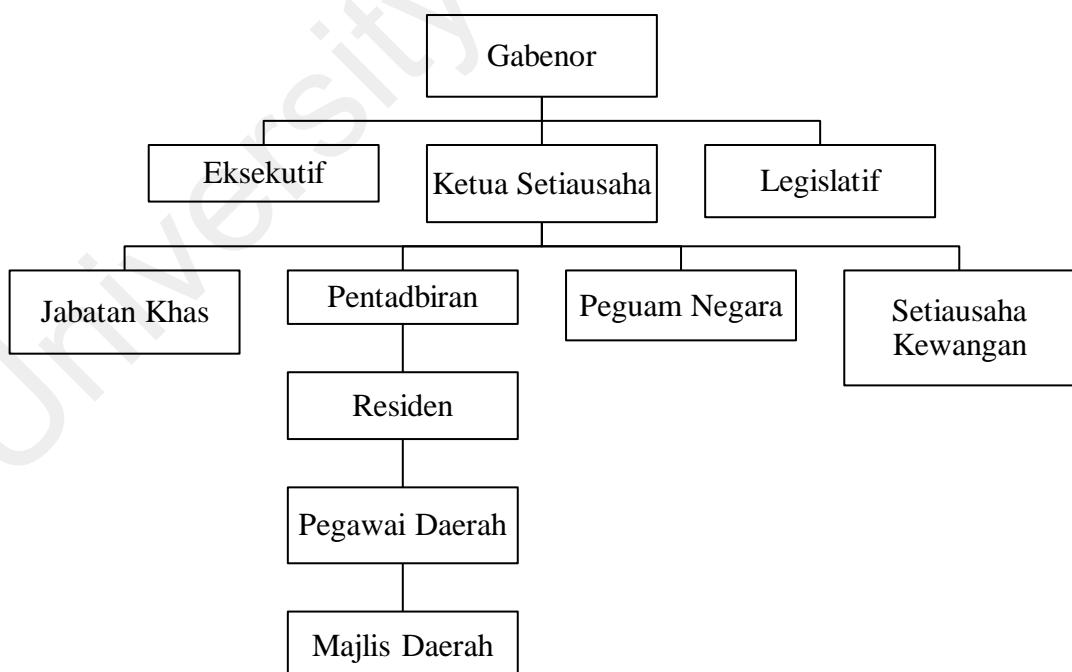
¹² Ibid.

¹³ Belcher Bala, “Pembentukan Dan Perkembangan Persempadanan North Borneo/Negeri Sabah Selepas Tahun 1881,” *Kumpulan Kertas Kerja: Bengkel Kajian Persempadanan Negeri Sabah*, Kuala Lumpur: Arkib Negara Malaysia, hlm. 92.

koloni diraja dan beliau dilantik bagi menggantikan James Caldre yang merupakan pentadbir sementara.

Badan Eksekutif terdiri daripada tiga orang ahli tetap iaitu Ketua Setiausaha, Ketua Peguam dan Setiausaha Kewangan di samping dua orang ahli rasmi dan empat orang ahli tidak rasmi. Manakala Badan Legislatif pula terdiri daripada Pengerusi, tiga orang ahli tetap dan 10 orang ahli tidak rasmi.¹⁴ Seterusnya, di bawah Ketua Setiausaha pula terdiri daripada empat bahagian iaitu Jabatan Pentadbiran, Peguam Negara, Setiausaha Kewangan dan Jabatan Khas. Residen dilantik sebagai ketua pentadbiran di setiap residensi yang dibentuk merangkumi Residensi Pantai Barat, Residensi Pedalaman, Residensi Sandakan dan Residensi Tawau. Diikuti Pegawai Daerah dan Majlis Daerah yang dilantik di setiap Residensi. Rajah 1.1 menunjukkan lebih jelas berkenaan jentera pentadbiran kolonial British di Sabah sepanjang tempoh 1946 sehingga 1963.

Rajah 1.1: Jentera Pentadbiran Kolonial British di Sabah, 1946–1963



Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada Jeffrey Kitingan, *Sabah 25 years later 1963-1988*, Kota Kinabalu: Institut for Development Studies, 1989, hlm. 155.

¹⁴ North Borneo Annual Report 1953, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1954, hlm. 146.

Sepanjang penguasaan selama hampir 17 tahun, British berusaha untuk meningkatkan ekonomi bagi kepentingan British. Pembinaan semula telah dilaksanakan untuk tujuan menambah baik infrastruktur yang sebahagian besar musnah dalam kejadian serangan Jepun pada tahun 1942. Kesan pengeboman telah mengakibatkan kerosakan bangunan pentadbiran, rumah kedai dan lain-lain bangunan. Peristiwa ini turut memberi kesan negatif bukan sahaja terhadap sosioekonomi bahkan turut memusnahkan sistem pengangkutan sedia ada di Sabah. Pihak British memulakan pentadbiran dengan merangka pelan pembangunan untuk memulihkan keadaan ekonomi yang hampir musnah keseluruhannya. Usaha untuk membangunkan sosioekonomi diteruskan selepas Sabah mendapat kemerdekaannya pada tahun 1963.

Sebelum bergabung membentuk persekutuan Malaysia, keadaan politik di Sabah dalam keadaan tidak stabil. Situasi ini pada akhirnya membawa kepada penggabungan beberapa buah negeri membentuk Persekutuan Malaysia. Pada tahun 1963, Persekutuan Malaysia secara rasmi telah terbentuk menggabungkan Sabah, Sarawak, Singapura dan Persekutuan Tanah Melayu.¹⁵ Penggabungan beberapa buah negeri bukan isu yang baru, cadangan untuk menyatukan Tanah Melayu dengan tanah jajahan British yang lain telah disuarakan oleh Lord Brassey yang merupakan pengarah kompeni pada tahun 1887 dan dikemukakan kepada kabinet pada tahun 1888.¹⁶ Cadangan penyatuan diikuti oleh Pesuruhjaya Agung British di Asia Tenggara, Malcolm MacDonald. Namun kedua-dua cadangan ini tidak dapat dilaksanakan. Cadangan seterusnya telah disuarakan oleh Tunku Abdul Rahman Putera Al-Haj yang juga merupakan Perdana Menteri di Persekutuan Tanah Melayu. Pada ketika itu pembentukan Malaysia mendapat reaksi

¹⁵ Perkongsian dirasakan perlu kerana pergantungan wilayah ini antara satu dengan lain terutama dari segi kebergantungan ekonomi dan politik. Setelah melalui pelbagai tahap yang sulit, tekanan dan tuntutan daripada Indonesia serta Filipina akhirnya Sabah dan Sarawak diistihar sebagai sebahagian daripada Persekutuan Malaysia pada 16 September 1963. Muhammad Noor Abdullah, *Kemasukan Sabah dan Sarawak ke dalam Persekutuan Malaysia (dari segi perlombagaan Malaysia)*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1979, hlm. 34.

¹⁶ Ho Hui Ling, “Gagasan Malaysia: Satu Kajian Mengenai Peranannya Terhadap Perkembangan Parti Politik Di Sabah, 1961-1963, Sabah Dalam Konteks Pembinaan Nation Malaysia,” *Prosiding Seminar Kebangsaan Pembinaan Nasion Malaysia* 2003, hlm 60.

yang positif daripada wilayah Sabah, Sarawak dan Singapura serta Brunei. Hal yang demikian, perkongsian dirasakan perlu kerana kebergantungan wilayah ini antara satu dengan lain terutama dari segi ekonomi dan politik. Setelah melalui pelbagai tahap dan berjaya melepassi tekanan serta tuntutan daripada Indonesia dan Filipina akhirnya Sabah dan Sarawak mengambil keputusan bergabung membentuk Persekutuan Malaysia pada 16 September 1963. Keputusan Sabah untuk berada di bawah pentadbiran Malaysia membawa perubahan pentadbiran di samping perubahan sosioekonomi di negeri itu. Rancangan pembangunan turut dilaksanakan secara menyeluruh dengan mengambil kira kebijakan rakyat di samping meningkatkan kegiatan ekonomi.

Gabungan ini pada akhirnya menyebabkan Sabah memperoleh kemerdekaannya pada 16 September 1963. Persekutuan Malaysia membuka peluang kepada penduduk Sabah untuk mentadbir negeri mereka sendiri. Kabinet Sabah telah dibentuk pada 1962, pembentukan kerajaan merupakan persetujuan yang dilakukan bersama oleh pihak British dan kerajaan Persekutuan. Sabah di bawah pentadbiran Malaysia diterajui pimpinan Ketua Menteri. Walaupun terdapat peralihan pentadbiran, namun pentadbiran tetap berlangsung dan rancangan pembangunan tetap diteruskan. Setelah beberapa tahun dalam pentadbiran Malaysia, Rancangan Pembangunan Lima Tahun (RPLT) dilaksanakan menggariskan rancangan yang merangkumi pembangunan sosioekonomi seperti pembinaan pengangkutan serta komunikasi. Projek pembangunan yang dijalankan oleh pihak British dihentikan buat sementara waktu bagi memberi ruang kepada penubuhan kerajaan Persekutuan Malaysia dan meneruskan semula pembangunan tersebut selepas Sabah mendapat kemerdekaannya. Namun pelan pembangunan di bawah pentadbiran British diteruskan semula sehingga Disember 1964. Pembangunan Sabah seterusnya adalah di bawah Rancangan Pembangunan Lima Tahun (RPLT) Malaysia sehingga tahun 1975.

Kedudukan Geografi

Dari sudut geografi, Sabah dahulunya dikenali sebagai *North Borneo* atau *British North Borneo*, negeri yang terletak di bahagian utara pulau Borneo.¹⁷ Sabah juga bersempadan dengan Sarawak, Brunei dan Kalimantan. Di samping itu, ia juga merupakan pulau ketiga terbesar selepas Greenland dan New Guinea.¹⁸ Keluasan Sabah merangkumi 7,371,100 batu persegi dan terdapat 494 buah pulau di sekitar kawasan maritim Sabah yang sebahagian besar masih tidak mempunyai sebarang nama.¹⁹ Penggunaan ‘Sabah’ bermula pada 29 Disember 1877, kemudiannya dikenali sebagai North Borneo (Borneo Utara) pada 2 Disember 1878. Panggilan ‘British North Borneo’ pula telah digunakan pada tahun 1881 kemudiannya digantikan semula dengan ‘North Borneo’ semasa pentadbiran kolonial British, pada tahun 1946. Penggunaan ‘Sabah’ telah dikekalkan selepas bergabung membentuk Persekutuan Malaysia.²⁰

Dari sudut persempadanan, Sabah sebelum SBBU dibahagikan kepada tiga Residensi iaitu Pantai Barat (*West Coast*), Pantai Timur (*East Coast*) dan Pedalaman (Interior). Namun, pada tahun 1949 dibahagikan pula kepada empat Residensi²¹ iaitu residensi Pantai Barat, Pedalaman, Sandakan dan Tawau.²² Selepas pembentukan Malaysia pada tahun 1963, sekali lagi residensi telah diubah daripada empat kepada lima bahagian merangkumi residensi Pantai Barat, Kudat, Pedalaman, Sandakan dan

¹⁷ Nordin Sakke, “Persempadanan Geografi dalam Pengesahan Fakta Sempadan Antarabangsa, tinjauan ke atas Sempadan Sabah-Kaltim-Filipina,” *Kumpulan Kertas Kerja Bengkel Kajian Persempadanan Negeri Sabah*, Kuala Lumpur: Arkib Negara Malaysia, hlm. 101.

¹⁸ T. R. Williams, *The Dusun: A North Borneo Society*, New York: Holt, Rinehart and Winston, 1965, hlm. 1.

¹⁹ *Kemajuan Negeri Sabah*, Kota Kinabalu: Jabatan Penerangan Malaysia Sabah, 1990, hlm. 3.

²⁰ D. S. Ranjit Singh, *The Making of Sabah 1865-1941: The Dynamics of Indigenous Society*, hlm. 4.

²¹ *North Borneo Annual Report 1962*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1962, hlm. 237.

²² North Borneo pada asalnya dibahagikan kepada dua Residensi iaitu, Residensi Pantai Barat dan Residensi Pantai Timur, dan Overback merupakan orang yang telah mengasaskan pembahagian pentadbiran ini iaitu selepas Kesultanan Sulu. Pada tahun 1878, Pantai Timur diketuai oleh William B. Pryer dan Pantai Barat pula diketuai oleh William Pretyman. Pada Julai 1882, secara rasminya SBBU telah mentadbir Sabah dan W.H. Treacher merupakan gabenor pertama. Eddie A. Julius, Residensi Pedalaman di bawah Pentadbiran Kompeni Borneo Utara, 1881-1941, Disertasi Sarjana, Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 2007, hlm. 24&32.

Tawau.²³ Residensi Pantai Barat terdiri daripada Kota Belud, Tuaran, Ranau, Papar, dan Penampang termasuk Kota Kinabalu berperanan sebagai pusat pentadbiran bagi residensi ini. Manakala, Residensi Kudat terdiri daripada tiga daerah antaranya Pitas, Kota dan Marudu termasuk Kudat. Residensi Pedalaman terdiri daripada Kuala Penyu, Beaufort, Tambunan, Keningau, Tenom, Nabawan dan Sipitang dengan Labuan sebagai pusat pentadbiran. Walau bagaimanapun, pada tahun 1955 pusat pentadbiran Residensi Pedalaman telah dipindahkan ke Keningau. Residensi Sandakan terdiri daripada Beluran, Kinabatangan dan Tongod. Residensi Tawau pula terdiri daripada Semporna, Kunak dan Lahad Datu.

Jadual 1.1: Residensi di Sabah, 1946–1977

Residensi	Pusat pentadbiran	Daerah
Pantai barat	Kota kinabalu (Jesselton)	Kota Belud Tuaran Ranau Papar Penampang
Kudat	Kudat	Pitas Kota Marudu Kudat
Pedalaman	Labuan	Kuala Penyu Beaufort Tambunan Keningau Tenom Nabawan Sipitang
Sandakan	Sandakan	Beluran Kinabatangan Tongod
Tawau	Tawau	Semporna Kunak Lahad Datu

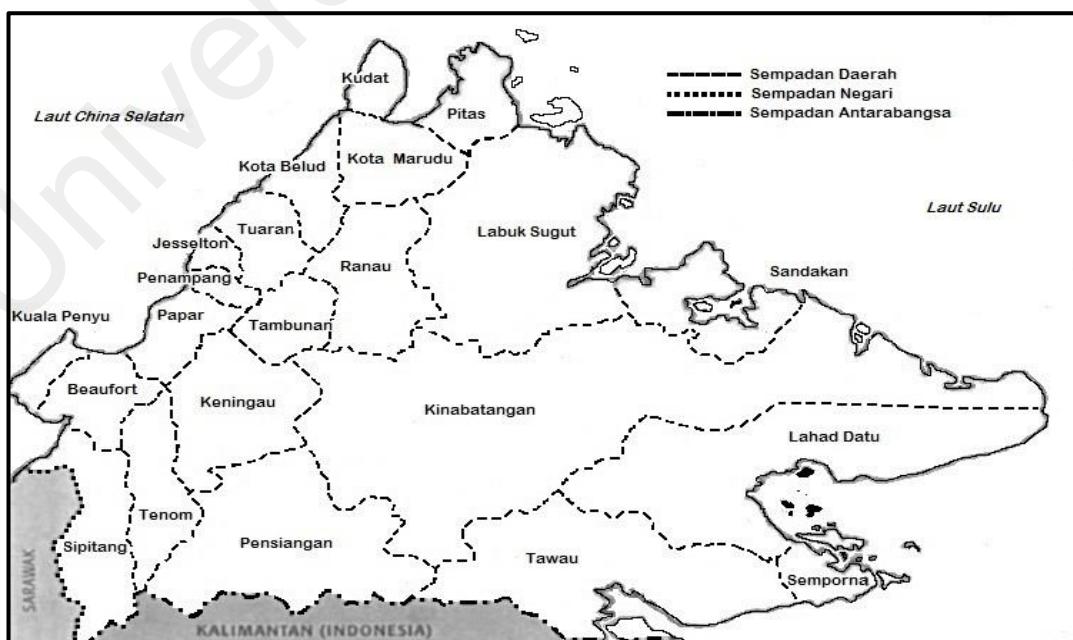
Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report*, North Borneo: Authority Government Printing Department 1962, hlm. 237; *Sabah Annual Report 1976–1977*, Sabah: Federal Department of Information Sabah, hlm. 149.

Jadual 1.1 menunjukkan kedudukan daerah mengikut lima residensi utama di Sabah sehingga tahun 1975. Secara jelas, terdapat 21 daerah dan lima daerah

²³ *Sabah Annual Report 1976–1977*, hlm. 149.

daripadanya berperanan sebagai pusat pentadbiran yang turut berkembang pesat menjadi sebuah pusat bandar bagi kawasan berhampiran. Pemilihan pusat bandar seperti Kota Kinabalu (Jesselton), Labuan, Sandakan dan Tawau disebabkan kedudukannya yang strategik. Di bawah penguasaan British, Kota Kinabalu merupakan pusat pentadbiran dan ibu negeri Sabah sehingga pada hari ini. Labuan merupakan sebuah pulau yang menjadi tarikan para pedagang kerana kesesuaianya sebagai kawasan berlabuh dan merupakan antara pelabuhan terawal yang ditemui. Sandakan pula merupakan daerah yang terletak di bahagian Timur Sabah menjadi tumpuan utama kerana kweujudannya sebagai pelabuhan semula jadi. Sandakan juga berkembang pesat sebagai sebuah bandar disebabkan komoditi eksport utamanya iaitu balak dan tembakau. Manakala, Tawau turut dikenali sebagai Teluk Cowie juga terletak di bahagian Timur Sabah juga menjadi tumpuan pedagang dari luar kerana kedudukannya yang strategik dan terlindung dari tiupan angin monsun. Peta 1.1 merupakan peta untuk melihat lebih jelas kedudukan dan lokasi persempadan daerah di Sabah pada tahun 1950–1996.

Peta 1.1: Lokasi setiap Daerah di Sabah, 1950–1996



Sumber: Dipetik daripada Amity A. Doolittle Source, "Village Land to "Native Reserve": Changes in Property Rights in Sabah, Malaysia, 1950-1996", *Human Ecology*, Vol. 29, No. 1, Mar., 2001, hlm. 69-98.

Penduduk dan Kegiatan Ekonomi

Sabah memiliki penduduk berbilang kaum yang terdiri daripada 32 etnik dan 60 subetnik.²⁴ KadazanDusun merupakan kaum terbesar diikuti Bajau, Murut, Melayu Brunei, Suluk, Orang Sungai, Bisaya, Kedayan, Tidong dan Rungus. Penduduk KadazanDusun sering dikaitkan dengan bangsa Tagalog dan Vissaya di Filipina walaupun kedua-dua etnik ini berbeza dari segi pertuturan. Etnik KadazanDusun juga menetap di kawasan pedalaman seperti Mengkabung dan Tempasuk.²⁵ Kawasan penempatan etnik KadazanDusun bersesuaian dengan kegiatan ekonomi harian yang dijalankan. Antaranya seperti memburu dan menanam padi. Dari sudut agama dan kepercayaan, masyarakat KadazanDusun di Sabah sebahagian besar beragama Kristian dan sebilangan kecil telah memeluk Islam.

Bajau pula merupakan etnik kedua terbesar di Sabah. Berdasarkan sejarah susur galur, etnik Bajau dikatakan berasal dari Kepulauan Sulu iaitu Mindanao dan Basilan. Etnik ini berhijrah dan menetap di Sandakan, Pulau Omadal, Marudu, Inanam dan Semporna dan Lahad Datu.²⁶ Etnik Bajau dibahagikan kepada dua kategori iaitu kategori yang menetap di daratan dan kategori yang masih hidup secara nomad dan tinggal di dalam *Boggo* (sejenis perahu). Kategori Bajau yang hidup secara nomad ini lebih dikenali sebagai (*sea gypsies*) atau *Pala'u*.²⁷ Namun, kajian terbaru oleh Datu Tigabelas Datu Z Abidin menyatakan Bajau yang juga dikenali sebagai “Sama” berasal dari Indonesia dan buka dari kepulauan Filipina. Bajau Pantai Barat dikatakan berasal

²⁴ Saidatul Nornis Hj. Mahali, *Dialek Melayu Sabah*, Sabah: Penerbit Universiti Malaysia Sabah, 2012, hlm. 5.

²⁵ Amarjit Kaur, “Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963,” *Modern Asian Studies*, Vol. 28, No. 1, Feb 1994, hlm. 5.

²⁶ D.S. Ranjit Singh, *The Making of Sabah 1865-1941: The Dynamics of Indigenous Society*, Kuala Lumpur: University Malaya Press, 2003, hlm. 14.

²⁷ Pala'u atau komuniti Bajau Laut yang terdapat di Sabah pada hari ini adalah berasal dari keluarga besar Bajau di kepulauan Filipina. Komuniti ini mula bermigrasi dan menetap di kawasan perairan pantai timur Sabah semasa era pemerintah Sulu lagi, iaitu sekitar abad pertama. Ismaili Ali, “Boggo: Warisan Perahu Komuniti Bajau Laut di Sabah, Malaysia,” *Kajian Malaysia*, 25.1, Jun 2007, hlm. 61-70.

dari Pulau Jawa dan Sumatera.²⁸ Hal ini dilihat berdasarkan persamaan dari sudut bahasa dan budaya yang hampir sama dengan penduduk Jawa di Indonesia. Manakala Bajau Pantai Timur pula berasal dari Jawa Timur dan Kalimantan.²⁹ Etnik Bajau majoritinya beragama Islam kecuali sebilangan kecil etnik *sea gypsies* yang masih berpegang kepada kepercayaan animisme.³⁰

Selain itu, Murut merupakan etnik ketiga terbesar selepas KadazanDusun dan Bajau. Tumpuan penempatan etnik Murut adalah di kawasan pedalaman seperti Keningau dan Tambunan. Selain menetap di kawasan pedalaman Sabah, terdapat sebahagian kecil etnik murut menetap di kawasan Kalimantan, Indonesia. Sebelum kedatangan British, Murut sebahagian besarnya menganut animisme. Namun golongan pendakwah British telah berjaya mempengaruhi ramai dalam kalangan etnik Murut untuk menganut agama Kristian. Walaupun demikian sebahagian yang lain masih mengekalkan kepercayaan animisme. Etnik lain yang terdapat di Sabah adalah seperti Bisaya, Kedayan, Orang Sungai, Tidong dan Iranun juga mempunyai sejarah susur galur dari Filipina dan Indonesia. Entik-entik ini sebahagian besar beragama Islam dan menetap di kawasan pedalaman.³¹ Etnik Suluk dan Melayu Brunei juga yang dikategorikan sebagai etnik yang majoritinya beragama Islam. Kedua-dua etnik Suluk dan Melayu Brunei menetap di kawasan pesisir pantai seperti di Kudat, Tawau, Semporna, Lahad Datu dan Kunak.³²

²⁸ Datu Tigabelas Datu Z Abidin, “Bajau Sama Sabah Dulu, Kini dan Masa Depan,” *Konvensyen Persatuan Sama Sabah, Arkib Negeri Sabah*, 2010, hlm. 20.

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid., hlm. 34.

³¹ D.S. Ranjit Singh, *The Making of Sabah 1865-1941: The Dynamics of Indigenous Society*, hlm. 14.

³² Yap Beng Liang, *Orang Bajau Pulau Omadal: Aspek-Aspek Budaya*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1993, hlm. 11.

Jadual 1.2: Kumpulan Etnik di Sabah, 1951–1975

Etnik	1951	1960	1970	1975
KadazanDusun	117,867	145,229	184,512	217,506
Bajau	10,724	59,710	77,217	95,484
Murut	44,728	22,138	31,299	36,173
*Lain-lain bumiputera	61,690	79,429	125,631	156,749
Cina	74,374	104,542	139,509	160,836
Melayu	-	-	18,365	44,962
Eropah	1,213	1,896	-	-
Lain-lain	15,545	41,485	76,677	125,809
Jumlah	334,141	454,421	653,264	837,519

*Termasuk Iranun, Suluk, Melayu Brunei, Sungai, Kedayan, Tidong dan Rungus

Sumber: Disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report 1962*, Authority Government Printing Department, 1963, hlm. 27; *Sabah Annual Report 1976–1977*, Sabah: Federal Department of Information Sabah, hlm. 21; Yahya Ismail, *BERJAYA di Tengah-Tengah Politik Malaysia*, Kuala Lumpur: Art Printing Works, 1978, hlm. 3.

Jadual 1.2 memaparkan jumlah penduduk mengikut kumpulan etnik pada tahun 1951 sehingga 1975. Jumlah penduduk KadazanDusun pada tahun 1951 ialah 117,867 orang telah bertambah kepada 217,506 orang pada tahun 1975. Etnik Bajau pula berjumlah 10,724 orang kemudian meningkat kepada 95,484 orang pada tahun 1975. Berbeza dengan etnik KadazanDusun dan Bajau, etnik Murut mencatat penurunan daripada 44,728 orang pada tahun 1951 kepada 36,173 orang pada tahun 1975. Lain-lain kaum Bumiputera seperti Iranun, Suluk, Melayu Brunei dan Sungai turut menunjukkan jumlah peningkatan, jumlah pada tahun 1951 adalah sebanyak 61,690 orang meningkat kepada 156,749 orang pada tahun 1975. Bagi etnik bukan Bumiputera seperti penduduk dari China dan Eropah turut mencatat peningkatan. Penduduk Cina adalah sebanyak 74,374 orang meningkat kepada 160,836 orang pada tahun 1975. Peningkatan jumlah kumpulan etnik bukan bumiputera disebabkan oleh dasar British yang membawa masuk pekerja dari luar. Tujuannya adalah untuk memenuhi kekurangan tenaga kerja dalam sektor pembinaan seperti pembinaan jalan raya.

Sebelum kedatangan British, penduduk di Sabah menjalankan kegiatan ekonomi tradisional berasaskan ekonomi sara diri seperti kegiatan bercucuk tanam, menternak

dan mengumpul hasil hutan dan laut. Dalam pada itu, penduduk masih lagi mempraktikkan sistem *Barter* dalam aktiviti jual beli.³³ Segala kegiatan jual beli diadakan di sebuah pusat aktiviti penduduk yang dikenali sebagai Tamu.³⁴ Tamu merupakan tapak perniagaan yang dibuka setiap hujung minggu menjadi tumpuan penduduk untuk menjalankan aktiviti jual beli. Antaranya menjual pelbagai hasil pertanian, hasil laut dan hasil hutan seperti rotan dan sarang burung.³⁵ Tamu atau pasar sehari merupakan kawasan terbuka yang pertama diwujudkan secara rasmi di Sabah. Antaranya, Tamu Tamapsuk di Kota Belud, Tamu di Pansiangan dan Sepulot.³⁶

Tamu ini diasas dan dirasmikan oleh William Pretyam sebagai residen pertama Tampasuk pada 13 Disember 1878. Pasar sehari atau Tamu mingguan diadakan setiap hari Jumaat atau hari ahad bertujuan untuk membolehkan penduduk di sekitar Tampasuk bertemu dengan residen British. Seramai hampir 300 hingga 400 orang berkunjung setiap kali Tamu diadakan.³⁷ Seterusnya, memberi peluang kepada rakyat khususnya etnik Bajau, Iranun dan Dusun berinteraksi dan bertemu bagi mewujudkan persefahaman dan perpaduan antara satu dengan yang lain. Tamu bukan sahaja dibuka untuk aktiviti perniagaan malah tamu juga merupakan kawasan untuk menjalankan aktiviti sosial seperti penyediaan gelenggang sabung ayam, pondok khas dan balai bicara untuk mendengar aduan atau masalah, membicarakan dan menyelesaikan kes perundungan.³⁸

Kegiatan ekonomi setiap etnik pada peringkat awal adalah mengikut kawasan penempatan dan juga dipengaruhi keadaan persekitaran. Etnik Bajau yang menetap di kawasan pantai barat seperti Kota Belud dan Tuaran menjalankan kegiatan menanam

³³ Sistem barter merupakan aktiviti jual beli berasaskan pertukaran barang atas persetujuan kedua-dua belah pihak. Johan M. Pandasian, “Cultural Progress and the Arts”, hlm. 533.

³⁴Datu Tigabelas Datu. Zainal Abidin, *Sejarah Tamu Kota Belud: Keunikan dan Kelainan Tamu Kota Belud*, Kota Kinabalu: Arkib Negeri Sabah, 2010.

³⁵Cyril Alliston, *In the Shadow of Kinabalu*, London: R. Hale, 1961, hlm. 177.

³⁶*Kinabalu Magazine*, Januari 1953.

³⁷*Kinabalu Magazine*, April 1952.

³⁸Datu Tigabelas Datu. Zainal Abidin, *Sejarah Tamu Kota Belud: Keunikan dan Kelainan Tamu Kota*, 2010.

padi dan menternak binatang di samping sebilangan kecil yang menjadi nelayan. Mereka juga terkenal dengan ketangkasan menunggang kuda. Penduduk Bajau yang menetap di bahagian Pantai Timur Sabah seperti di kawasan Sandakan, Semporna, Tawau dan Lahad Datu pula terkenal dengan kegiatan ekonomi yang berasaskan ‘kelautan’ seperti menangkap ikan dan memungut hasil laut serta menyelam mutiara.³⁹ Namun bermula selepas Perang Dunia Kedua, penduduk tidak lagi tertumpu kepada kegiatan ekonomi tradisional semata-mata kerana kegiatan ini sebahagiannya terjejas selepas pengenalan kegiatan ekonomi moden seperti kegiatan ekonomi komersial oleh pihak British. Malah semenjak kedatangan British, penduduk tempatan mula bergiat dalam sektor perkhidmatan dan perniagaan.

Dalam sektor pertanian, pihak British telah memperkenalkan tanaman komersial seperti tembakau, padi, getah, kelapa sawit, dan koko. Tanaman komersial ini telah menambahkan variasi tanaman sedia ada. Aset tanah yang luas dan subur telah mempengaruhi perkembangan aktiviti pertanian berdasarkan tanaman komersial tersebut. Hal ini memudahkan lagi pihak British untuk terus meningkatkan aktiviti pertanian di Sabah.⁴⁰ Tembakau juga merupakan tanaman komersial yang diperkenalkan oleh British sejak abad ke-19. Tembakau merupakan komoditi yang menjadi menyumbang kepada pendapatan British pada ketika itu. Lokasi penanaman tembakau pula terletak di pinggir sungai kerana kesesuaian tanahnya. Antaranya, ladang tembakau di Sungai Segama, Lahad Datu. Walaupun permintaan terhadap tembakau mengalami kemerosotan sekitar tahun 1930-an, namun hasil pendapatan daripada komoditi meningkat secara berterusan di bawah pentadbiran kolonial British sehingga akhir tahun 1960-an. Peningkatan jumlah hasil menjadikan tembakau merupakan salah satu komoditi yang popular dalam

³⁹ Yap Beng Liang, *Orang Bajau Pulau Omadal: Aspek-Aspek Budaya*, hlm. 15.

⁴⁰ Amarjit Kaur, “‘Hantu’ and Highway: Transport in Sabah 1881-1963,” hlm. 17.

kalangan pekebun kecil di kawasan Pantai Timur Sabah. Perkembangan ini juga merupakan pemangkin kepada pembangunan di bahagian Pantai Timur Sabah.⁴¹

Selepas kejatuhan nilai pasaran tembakau iaitu sekitar tahun 1930-an, industri pembalakan pula berkembang. Industri pembalakan telah mengekalkan aktiviti ekonomi di kawasan Pantai Timur. Industri pembalakan turut memberi nafas baru terhadap perkembangan beberapa pelabuhan seperti pelabuhan Sandakan, Lahad Datu dan Tawau.⁴² Sektor pembalakan yang juga merupakan industri utama turut menyumbang kepada peningkatan nilai pendapatan kolonial British di Sabah.⁴³ Industri pembalakan dimonopoli oleh beberapa buah syarikat antaranya *British Borneo Timber Company*, *North Borneo Trading Company* dan *China Borneo Company* dan *Harrisons & Crosfield and Chartered Company*. Walau bagaimanapun, sekitar tahun 1952 perjanjian telah dimeterai bagi kegiatan membalak dan hanya melibatkan beberapa buah peneraju utama syarikat pembalakan iaitu *British Borneo Timber Co. Ltd*, *Montague Meyer Ltd.*, *The North Borneo Timber Ltd*, *Bombay Burmah Trading Corporation Ltd* dan *Kennedy Boy Timber Company*.⁴⁴

Selepas Perang Dunia Kedua, British berusaha mengukuhkan ekonomi dengan cara melaksanakan penambahbaikan terhadap sumber ekonomi dan pelaburan dari negara luar.⁴⁵ Antara usaha yang telah dilakukan oleh British ialah meningkatkan hasil pengeluaran pertanian. Keserasian antara ciri geografi, cuaca dan suhu di Sabah menggalakkan aktiviti pertanian seperti penanaman padi, getah, kelapa, tembakau, koko, sagu, lada hitam, penghasilan kelapa kering dan manila hemp, kelapa sawit serta tanaman minor seperti kacang tanah, kacang soya, kopi, ubi kayu, buah-buahan

⁴¹ Amarjit Kaur, "Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963," hlm. 16.

⁴² Ibid.

⁴³ *North Borneo and Sarawak*, London: H.M.S.O, 1963, hlm. 7.

⁴⁴ K. G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, hlm. 91.

⁴⁵ Abdul Samad Hadi, "Pergantungan dan Penyatuan Ruang Ekonomi; Satu Penelitian Kembali Pengalaman Negeri Sabah", *Seminar Kebangsaan Integrasi dan Pembangunan Sabah*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 24-26 Februari 1986, hlm. 15.

tempatan dan jagung.⁴⁶ Kepelbagaiannya hasil pertanian juga diperoleh dari beberapa kawasan yang berbeza seperti kelapa dari Semporna, penanaman padi di kawasan pedalaman Sabah seperti Keningau dan Tuaran.

Perkembangan tanaman komersial ini jelas diberi perhatian apabila pihak British memperkenalkan beberapa skim yang khusus untuk aktiviti penanaman padi dan pembukaan ladang getah. Projek pembinaan jalan oleh British merupakan alternatif untuk meningkatkan pengeluaran hasil pertanian seperti pengeluaran padi, penanaman koko, pembalakan, penggalian sumber mineral serta meningkatkan pengeluaran minyak sawit.⁴⁷ Permintaan yang tinggi terhadap komoditi pertanian dan pembalakan di pasaran antarabangsa dan keadaan semulajadi menjadi faktor yang turut mempengaruhi peningkatan ekonomi di Sabah.⁴⁸ Pertanian merupakan sektor yang banyak menyumbang terhadap pendapatan negeri semasa pentadbiran British sehingga selepas merdeka di samping banyak menyumbang kepada perkembangan sosioekonomi di Sabah.

Di bawah pentadbiran Malaysia, kegiatan ekonomi berdasarkan pertanian telah diperluas merangkumi semua daerah. Melalui pengenalan Skim Pembangunan Tanah, kerajaan Persekutuan menyerahkan tanah kepada penduduk untuk diusahaikan. Setiap daerah tertumpu kepada kegiatan penanaman pertanian yang berbeza dan ianya bergantung kepada kesesuaian tanah, sebagaimana aktiviti pertanian di kawasan pedalaman seperti Kota Belud, Keningau dan Beaufort yang sesuai untuk penanaman padi dan getah. Sandakan merupakan kawasan penanaman kelapa, Ladang Tembakau Darvel di Segama, Lahad Datu, koko di Ladang Table, Tawau dan Central Experimental

⁴⁶ *North Borneo Annual Report 1947*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1948, hlm. 17.

⁴⁷ *North Borneo Annual Report 1962*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1963, hlm. 251.

⁴⁸ H.M. Baker, *Sabah, the First Ten Years as a Colony, 1946-1956*, Singapore: Pub. By University of Singapore, 1965, hlm. 22.

Station Tuaran. Pengeluaran lada hitam tertumpu di daerah Tuaran, Kudat dan Ranau. Manakala manila hemp pula berpusat di Semporna dan Tawau.⁴⁹

Selain kegiatan pertanian dan pembalakan, Sabah juga merupakan kawasan laluan perdagangan kerana kedudukan Sabah yang strategik dan terlindung daripada angin monsun. Aktiviti perdagangan telah berlangsung sejak sebelum kedatangan British sekitar awal abad ke-19 dan kekal sehingga di bawah Malaysia. Aktiviti ini sinonim dengan perkembangan perkhidmatan perkapalan dan pelabuhan di Sabah. Kewujudan pelabuhan semulajadi di Sabah seperti Sandakan dan Tawau di kawasan pantai timur, Labuan di kawasan barat dan Pulau Gaya dan Kudat (barat laut) menyumbang kepada peningkatan sektor perdagangan.⁵⁰ Kewujudan pelabuhan semula jadi ini telah menarik perhatian kapal pedagang dari pelbagai benua untuk singgah dan berlabuh. Aktiviti perdagangan di Sabah melibatkan kegiatan eksport dan import juga semakin berkembang. Permintaan terhadap komoditi pertanian seperti padi, getah dan tembakau dari luar negara semakin bertambah. Permintaan terhadap kenderaan, bahan pembinaan, barang makanan dan sumber hutan juga semakin mendapat perhatian penduduk. Melalui aktiviti perdagangan, hubungan dua hala antara Sabah dengan beberapa buah syarikat dari luar seperti Eropah, China, Filipina, dan Australia terjalin lebih erat.

Industri perikanan juga antara kegiatan yang penting melibatkan penduduk tempatan. Sebahagian besar penduduk tempatan terutama yang menetap di pinggir pantai seperti di Jesselton, Semporna dan Kudat menjalankan aktiviti perikanan. Pada tahun 1947, industri perikanan diselenggara di bawah Jabatan Pertanian kemudian diambil alih oleh Jabatan Perikanan yang baru ditubuhkan pada tahun 1948. Selain kegiatan berasaskan sumber asli (pertanian, perikanan dan perhutanan), sumber galian dan logam turut berkembang sebagai kegiatan ekonomi di Sabah. Perkembangan

⁴⁹ *Sabah Annual Report 1976–1977*, Sabah: Federal Department of Information Sabah, hlm. 147.

⁵⁰ K. G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, hlm. 8.

ekonomi berasaskan sumber galian (petroleum dan gas) dan logam (tembaga) bermula pada awal 1970-an.⁵¹ Melalui langkah meningkatkan perkhidmatan pengangkutan oleh British semasa pentadbirannya dan Sabah di bawah Malaysia merangkumi keretapi, perkhidmatan pelabuhan dan perkapalan serta perkhidmatan udara termasuk pembinaan jalan raya mewujudkan pembangunan di Sabah walaupun perlahan namun berterusan. Keadaan ini secara tidak langsung menyumbang kepada peningkatan sosioekonomi sekaligus pembangunan di Sabah dapat dicapai.⁵²

Jenis pengangkutan

Pengangkutan Air

Sabah merupakan kawasan bergunung-ganang yang berada di antara Laut China Selatan dan Laut Sulu. Selain mempunyai saliran sungai yang banyak, Sabah juga memiliki kekayaan flora dan fauna. Pengangkutan air (sungai dan laluan laut) pula merupakan antara laluan perhubungan utama sebelum pengenalan pengangkutan keretapi dan jalan raya. Antara sungai yang terdapat di Sabah dikelaskan kepada tiga kategori. Pertama, adalah sungai di sepanjang kawasan Pantai Timur yang menghala ke Laut Sulu. Diikuti sungai-sungai di kawasan Pantai Barat yang alirannya menghala ke Laut China Selatan dan ketiga, adalah sungai di kawasan tenggara yang mengalir terus ke Laut Sulawesi. Sungai Kinabatangan merupakan sungai terpanjang di Sabah. Di samping sungai-sungai utama, terdapat juga sungai-sungai kecil lain yang beroperasi sebagai alternatif laluan ke kawasan lain antaranya Sungai Segama, Sungai Lubuk, Sungai Sugut, Sungai Apas, Sungai Sipitang Sungai Tandik, Sibuko dan Sungai Ranau.⁵³

⁵¹ Zulkifly Hj. Mustapha, "Struktur Ekonomi Negeri Sabah: Perkembangan dan Perubahan," dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986, hlm. 307.

⁵² *Kemajuan Negeri Sabah*, Kota Kinabalu: Jabatan Penerangan Malaysia Sabah, 1990, hlm. 7.

⁵³ Amarjit Kaur, "Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963," hlm. 3.

Faktor semulajadi manusia yang memerlukannya bergerak ke tempat lain menyebabkan terbinanya rangkaian pengangkutan.⁵⁴ Sungai dan laut merupakan rangkaian semulajadi dan menjadi akses perhubungan yang terpenting pada ketika itu. Sebagaimana kenyataan “*For travellers in North Borneo are largely dependent on services of steamers as there are at present no trunk roads in the country.*”⁵⁵ Selepas British berjaya menguasai Sabah pada abad ke-19, sungai dan laluan laut merupakan rangkaian strategik yang penting untuk keperluan ekonomi di samping menjadi akses perhubungan dua hala dengan negara luar. Sistem sungai yang luas merupakan akses perhubungan khususnya bagi penduduk yang tinggal di bahagian Pedalaman di sekitar Kinabatangan dengan penduduk di bahagian Pantai Timur Sabah. Sungai juga merupakan jalan perhubungan awal yang kerap digunakan di bahagian pedalaman.⁵⁶ Selain digunakan sebagai medium perhubungan, sungai juga merupakan penentu perkembangan sosioekonomi di Sabah.⁵⁷ Antaranya, perkhidmatan pengangkutan sungai di Pansiangan. Kegiatan ekonomi di Pansiangan melibatkan aktiviti perniagaan penduduk antara daerah. Barang yang diniagakan seperti pakaian, sabun, gula, garam, susu segar dan sayur-sayuran dibawa masuk melalui Sungai Tawau.⁵⁸

Di samping menjadi laluan utama, sungai dan laut juga menjadi kawasan yang penting untuk mendapatkan sumber keperluan harian seperti air untuk diminum, mandi dan sumber untuk mendapatkan protein.⁵⁹ Sungai juga digunakan sebagai pembahagi dan penanda sempadan antara daerah.⁶⁰ Tanah di sekitar kawasan pinggir sungai sangat

⁵⁴ Amarjit Kaur, “‘Hantu’ and Highway: Transport in Sabah 1881-1963,” hlm. 3.

⁵⁵ Owen Rutter, *British North Borneo: An Account of its History, Resources and Natives Tribes*, London: Constable, 1923, hlm. 344.

⁵⁶ Ho Hui Ling, “Pembangunan sosial di Sarawak 1841-1941 dan Sabah 1881-194): satu kajian awal”, Vol.1, *Seminar Sejarah Sosial Malaysia Peringkat Kebangsaan dan Serantau 07*, 2005

⁵⁷ Amarjit Kaur, “‘Hantu’ and Highway: Transport in Sabah 1881-1963,” hlm. 8.

⁵⁸ *Kinabalu Magazine*, Januari, 1953.

⁵⁹ M. J. Bruton, penterjemah (Othman Che Puan, Ahmad Hilmy Abd. Hamid), *Pengenalan Perancangan Pengangkutan*, hlm. 3.

⁶⁰ Amarjit Kaur, *Bridge and Barrier: Transport and Communications in Kolonial Malaya, 1870-1957*, Singapore: Oxford University Press, 1985, hlm. xvii.

sesuai untuk pertanian sepetimana penanaman tembakau.⁶¹ Terdapat perbezaan antara bahagian Pantai Barat dan Pantai Timur Sabah. Di bahagian Pantai Timur merangkumi Sandakan, Tawau, Lahad Datu dan Semporna, sungai merupakan medium pengangkutan yang utama untuk mengangkut hasil dari kawasan pedalaman ke pelabuhan juga merupakan laluan perhubungan dengan kawasan di sekitarnya. Hal ini berbeza dengan bahagian Pantai Barat Sabah yang mana sungai bukan merupakan medium yang utama. Penggunaan sungai sebagai medium perhubungan di bahagian ini jarang digunakan kerana penggunaan jalan darat lebih kerap digunakan sebagaimana kenyataan “*The river were unsuitable for navigation and could not be use as highways for trade and communication.*”⁶² Kemudahan pengangkutan seperti kerbau dan kuda mendorong penduduk di bahagian ini lebih cenderung menggunakan jalan darat berbanding sungai.

Laluan air (*Ocean Route*) pula merupakan rangkaian semulajadi yang menghubungkan Sabah dengan negara luar seperti Hong Kong, Singapura, Australia, Jepun, Manila dan lain-lain. Aktiviti pelabuhan dan perkapalan dipengaruhi oleh kegiatan ekonomi, khususnya aktiviti perdagangan di samping keadaan geografi seperti kawasan teluk yang terlindung daripada angin monsun.⁶³ Laut menjadi laluan utama menghubungkan Sabah dengan negara luar manakala sungai pula menjadi ‘lebuhraya’ utama menghubungkan kawasan pesisir dengan kawasan pedalaman. Laluan air juga merupakan faktor penyumbang kepada perkembangan pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan. Kedua-dua sektor telah wujud sejak awal masih lagi kerana sebahagian besar kawasan di British Borneo merupakan pelabuhan semula jadi. Manakala, muara sungai berfungsi sebagai pelabuhan untuk persinggahan kapal-kapal dari luar negara selain menghubungkan kawasan-kawasan persekitaran sungai. Kapal pedagang yang

⁶¹ Amarjit Kaur, *Bridge and Barrier: Transport and Communications in Kolonial Malaya, 1870-1957*, hlm. 13.

⁶² D. S. Ranjit Singh, “The Structure on the Indigenous Economy in Sabah in the 1860 And 1870s,” dalam Abdullah Zakaria, *Historia*, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1984, hlm. 389.

⁶³ Ibid.

berlabuh di pelabuhan di Sabah datang dari pelbagai negara. Perkembangan awal pelabuhan di Sabah seiring dengan perkembangan pelabuhan-pelabuhan lain di Pulau Borneo termasuk Sarawak dan Brunei. Sehingga pentadbiran British pada tahun 1946, pelabuhan masih beroperasi malah selepas di bawah pentadbiran Malaysia pelabuhan di Sabah terus berkembang. Bentuk muka bumi dan ciri semulajadi Sabah yang bergunung-ganang, memiliki banyak sungai dan kawasan penempatan di pesisir pantai dan dikelilingi teluk, terlindung daripada tiupan angin Monsun menjadikan sebahagian besar kawasan di pesisir pantai Sabah sesuai untuk pembinaan pelabuhan.⁶⁴ Namun dalam konteks keperluan pengangkutan di negeri Sabah, jalan raya merupakan sistem pengangkutan yang diutamakan kerana kesesuaianya sebagai agen pembangunan ekonomi.

Laluan air menjadi lebih popular disebabkan adanya pelabuhan semulajadi seperti pelabuhan Kota Kinabalu, Kudat, Labuan, Sandakan dan Tawau. Kewujudan pelabuhan ini diperkuatkan lagi dengan peranannya sebagai tempat persinggahan. Berbeza dengan pengangkutan darat, laluan air (*Ocean route*) bagi kawasan rantau Asia Tenggara merupakan rangkaian yang tidak dapat dinafikan kepentingannya.⁶⁵ Melalui medium ini, perjalanan menjadi lebih mudah, lancar dan cepat sampai ke destinasi. Keadaan perjalanan menggunakan jalan laut lebih selamat dan tidak ada gangguan perjalanan seperti kesesakan lalu lintas.

Pelabuhan penting sebagai tempat pengumpulan dan memunggah barang di samping menjadi tempat untuk berlabuh. Pelabuhan yang baik dilengkapi dengan infrastruktur untuk memudahkan serta menyokong industri perkapalan dan perdagangan. Selain itu, pelabuhan juga dilengkapi dengan kemudahan dermaga, jeti, dan gudang untuk memudahkan aktiviti perdagangan. Pelabuhan pesisir pantai yang baru seperti Kudat, Sandakan, Kota Kinabalu dan Tawau memudahkan lagi aktiviti

⁶⁴ Hanizah Hj Idris, *Perdagangan Pelabuhan Di Borneo*, Kuala Lumpur: Universiti Malaya, hlm. 83.

⁶⁵ Chia Lin Sien, *The Development of Marine Transport: South-East Asian Transport: Issues in Development*, Singapore: Oxford University Press, 1989, hlm. 97.

eksport ke pasaran luar.⁶⁶ Kelima-lima pelabuhan ini menjadi tumpuan utama pedagang dan pengunjung dari luar. Sandakan menjadi pelabuhan utama bagi kawasan pantai Timur Sabah berperanan sebagai pusat industri pembalakan. Pelabuhan Kota Kinabalu, Sandakan, Kudat, Lahad Datu, Tenom, Ambong, Kuala Abai, Mempakul dan Wetson telah diisytihar sebagai kawasan pelabuhan sejak tahun 1902.⁶⁷ Sebahagian besar pelabuhan di Sabah lebih kepada bersifat entrepot yang mana pelabuhan ini penting untuk aktiviti perdagangan. Di bawah pentadbiran Malaysia sekitar tahun 1966, pelabuhan kecil telah dibangunkan di kawasan Kunak. Jeti dibina dengan keluasan 350 kaki panjang dan 10 kaki persegi. Jeti ini dikhususkan untuk kegunaan industri sawit di bawah *SPA Plam Oil*.⁶⁸ Pada tahun 1968, pelabuhan yang terdapat di Sabah diletakkan di bawah *Sabah Port Authority* (SPA).⁶⁹

Pelabuhan merupakan struktur pelengkap kepada sektor perkapalan dan perdagangan. Selain menyediakan kemudahan menyimpan barang, kargo, pelabuhan turut mengendalikan kargo kering dan basah, menawarkan perkhidmatan unit *loan*, dan operasi-operasi bantuan serta keselamatan. Perkembangan pelabuhan juga seiring dengan kegiatan perdagangan dan perkapalan antarabangsa.⁷⁰ Sepanjang pentadbiran British, aktiviti perdagangan menunjukkan nilai eksport dan import telah meningkat. Pelabuhan dibahagikan kepada beberapa kelas dan pembahagian ini adalah berdasarkan kategori keupayaan dan mampu menampung jumlah kapal dan komoditi dalam satu-satu masa. Sebilangan kecil pelabuhan ini telah wujud sejak awal masih dan terus beroperasi sehingga era pentadbiran British. Pelabuhan yang terdapat di Sabah dibahagikan kepada beberapa peringkat antaranya pelabuhan kelas pertama (I) dan kelas kedua (II) merupakan pelabuhan utama seperti pelabuhan Kudat, Sandakan dan Tawau.

⁶⁶ Hanizah Hj Idris, *Perdagangan Pelabuhan Di Borneo*, hlm. Xxii.

⁶⁷ Eva Wong Suk Kyun, “ Sejarah Perkembangan Bandar Jesselton sehingga 1946,” Latihan Ilmiah, Jabatan Sejarah, Universiti Malaya, Kuala Lumpur. 1995/1996, hlm. 29.

⁶⁸ *Sabah Annual Report 1976–1977*, hlm. 122.

⁶⁹ *Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82*, Kota Kinabalu: Sabah State Government, 1981, hlm. 84.

⁷⁰ Hanizah Hj Idris, *Perdagangan Pelabuhan Di Borneo*, hlm. Xxii.

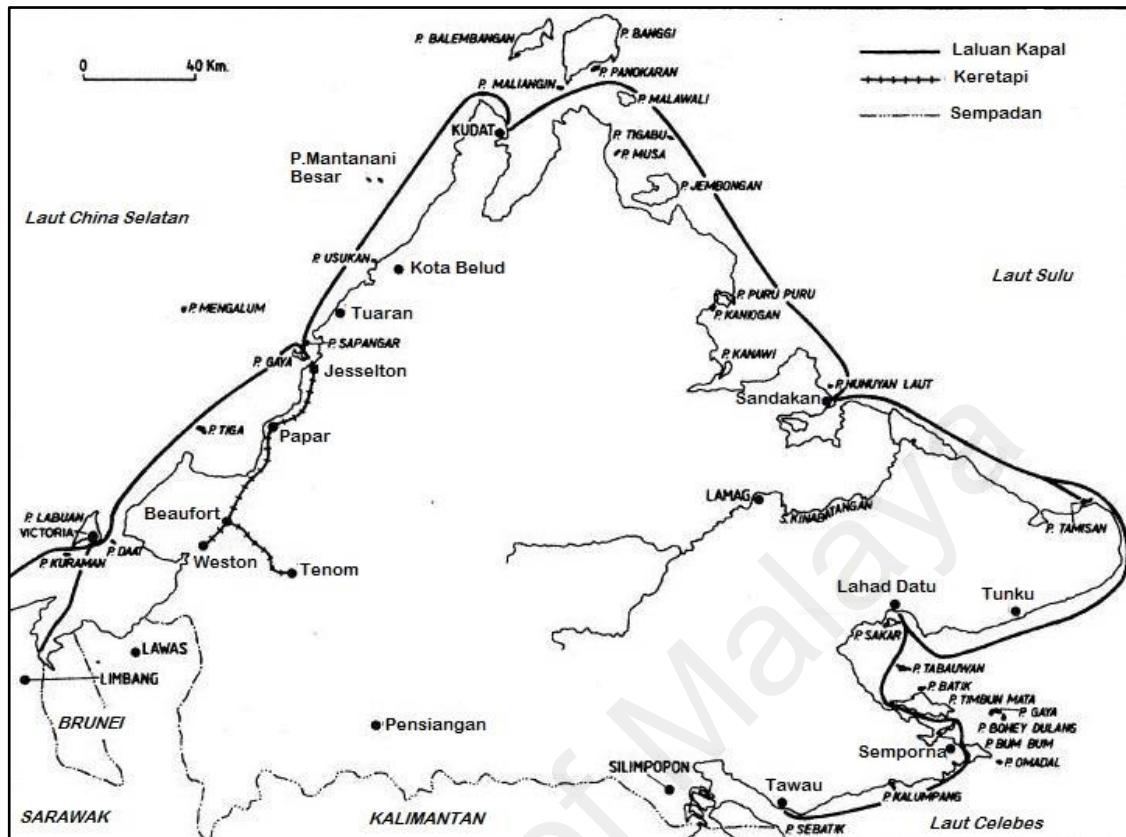
Manakala kelas ketiga (III) pula merupakan pelabuhan kecil seperti pelabuhan Semporna dan Kunak. Walau bagaimanapun, kedudukan ini telah berubah selepas pembentukan Malaysia. Di bawah pentadbiran Malaysia hanya terdapat tujuh buah pelabuhan yang kekal aktif antaranya pelabuhan utama yang terdiri daripada pelabuhan Kota Kinabalu, Sandakan dan Tawau. Diikuti pelabuhan kecil yang terdiri daripada Lahad Datu, Kudat, Semporna dan Kunak. Manakala, Labuan telah diiktiraf sebagai pelabuhan bebas cukai.⁷¹

Industri perkapalan menawarkan perkhidmatan penumpang dan perkhidmatan barang atau kargo. Industri perkapalan juga menawarkan *transhipment cargoes*, sebagai contoh perkhidmatan kargo dari Singapura ke Sabah.⁷² Perkembangan perkapalan dan perdagangan bertambah pesat sejak pentadbiran SBBU pada tahun 1881 sehingga pentadbiran British pada tahun 1946 sehingga 1962. Peningkatan aktiviti di pelabuhan dan perkapalan menyebabkan pihak British memperkenalkan *Shipping Ordinance*. Ordinan ini merupakan undang-undang yang diperkenalkan untuk mengawal aktiviti perkapalan dan memudahkan pentadbirannya. Peta 1.2 merupakan laluan kapal sehingga tahun 1963 dan masih digunakan sehingga selepas pembentukan Malaysia.

⁷¹ *Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82*, hlm. 84.

⁷² *The Straits Times*, 11 September 1951.

Peta 1.2: Laluan Kapal di Sabah, 1963



Sumber: Dipetik daripada Amarjit Kaur, “‘Hantu’ and Highway: Transport in Sabah 1881-1963,” *Modern Asian Studies*, Vol. 28, No. 1, Feb., 1994, hlm. 41.

Sekitar tahun 1949, selepas Perang Dunia Kedua, syarikat perkапalan *The Straits Steamship Company* kembali menawarkan perkhidmatan sebagaimana perkhidmatannya sebelum perang. Sektor perkапalan masih dimonopoli oleh syarikat British iaitu *The Straits Shipping Co.*⁷³ dan masih mengekalkan perkhidmatannya ketika Sabah berada di bawah pentadbiran Malaysia.⁷⁴ Laluan perkапalan yang ditawarkan merangkumi destinasi seperti Brunei, Labuan, Miri, Kuching dan Singapura. Perkhidmatannya melibatkan dari atau ke Singapura dan berlabuh di setiap pelabuhan di Sabah. Kawasan persinggahan *The Sabah Steamship Company* terdiri daripada Sandakan, Labuan, Tawau, Jesselton, Usukan, Kudat, Lahad Datu, Semporna dan memanjangkan perkhidmatan sehingga ke selatan Filipina. Pada akhir tahun 1976,

⁷³ *North Borneo Annual Report 1951*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1952, hlm. 123.

⁷⁴ *Sabah Annual Report 1976–1977*, hlm. 122.

syarikat ini telah melebarkan perkhidmatannya sehingga ke Miri dan Kuala Belait di Brunei.

Sementara itu, *Ryenell Transportation Company* pula beroperasi dengan menggerakkan perkhidmatan tiga kapal tangki antara Labuan, Kota Kinabalu, Brunei, Lutong, Sibu dan Kucing dan sebuah kapal tangki dari Sandakan ke Bahagian Pantai Timur Sabah.⁷⁵ Antara syarikat perkapalan yang kerap kali berlabuh di pelabuhan utama di Sabah adalah seperti *North German Lloyd line*, *Moller Line*, *China Steam Navigation Company Ltd*, *Jardine Matheson & Company Ltd*, *Dutch Royal Intercean Lines*, *Eastern & Australian Steamship Company*, *Swedish-flag Australia West Pacific Line*, *Indo-China S.N. Co.'s Australian China Line*, *The Ben & Blue Funnel Lines*. *North German Lloyd line* berlabuh di Hong Kong sebelum ke pelabuhan Sandakan, Kudat, Lahad Datu dan Jesselton.⁷⁶

Sebagai tanda sokongan terhadap industri perkapalan, pihak pentadbir telah menyediakan kemudahan memperbaiki kapal milik kerajaan yang dikendalikan oleh Jabatan Marin. Kemudahan ini merupakan sebahagian daripada kegiatan komersial yang diperkenalkan oleh pihak British yang berpusat di Labuan. Pada masa yang sama terdapat juga bengkel syarikat persendirian yang menawarkan perkhidmatan memperbaiki kapal. Perkhidmatan memperbaiki kapal oleh Jabatan Marin selalunya akan berhadapan dengan kelewatan kerana masalah kekurangan peralatan.⁷⁷ Oleh itu, pelanggan yang menggunakan perkhidmatan Jabatan Marin untuk memperbaiki kapal perlu berhadapan risiko kelewatan tersebut. Pada tahun 1955, penyelenggaraan kapal dikendalikan sepenuhnya oleh Jabatan Marin.⁷⁸ Pihak British mengambil inisiatif membaik pulih, menaiktaraf dan meningkatkan infrastruktur di pelabuhan bagi memenuhi keperluan sektor perkapalan dan perdagangan. Pihak British telah merangka

⁷⁵ *Sabah Annual Report 1976–1977*, hlm. 122.

⁷⁶ *North Borneo News*, 1 Jun 1949.

⁷⁷ *North Borneo Annual Report 1951*, hlm. 75.

⁷⁸ *North Borneo Annual Report 1955*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1956, hlm. 106.

pelan untuk memulihkan beberapa pelabuhan di Sabah yang mengalami kerosakan akibat perang. Sejumlah kos untuk tujuan projek pembangunan telah diperuntukkan bagi menambah baik semua jenis kemudahan awam termasuklah pelabuhan di Sabah.

Ketika Sabah di bawah pentadbiran kolonial British mahupun dalam Malaysia proses penyelenggaraan pelabuhan telah dilakukan mengikut keutamaan dan mengikut jumlah peruntukan yang disediakan.⁷⁹ Jabatan Marin bertanggungjawab melaksanakan proses penyelenggaraan pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan.⁸⁰ Jabatan Marin diketuai oleh Penguasa Marin, dibantu oleh Pembantu Penguasa Marin dan Jurutera Marin.⁸¹ Penyelenggaraan dan pembinaan infrastruktur di kawasan pelabuhan telah dinaik taraf untuk kemudahan dan keselesaan para pedagang dan pengunjung seperti menyediakan kemudahan penginapan dan tempat berlabuh untuk kemudahan para pedagang dan pengunjung.⁸²

Perkembangan pengangkutan darat dan perkhidmaan udara di Sabah menimbulkan persaingan dalam sektor pengangkutan yang akhirnya menyebabkan permintaan terhadap pengangkutan air berkurangan. Walau bagaimanapun, ia masih penting untuk mengendalikan eksport dan import di Sabah. Pembangunan pelabuhan dan penambahan kemudahan di pelabuhan utama dan pelabuhan kecil telah dipertingkat selepas merdeka.⁸³

⁷⁹ Hanizah binti Idris, Perkembangan perdagangan, Perkapalan dan Pelabuhan di British Borneo, 1800–1963, Disertasi Sarjana, Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 2004, hlm. 292.

⁸⁰ E.W. Ellison, Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948–1955, hlm. 16.

⁸¹ *North Borneo Annual Report 1956*, hlm. 117.

⁸² Ibid., hlm. 16 & 17

⁸³ Abdul Samad Hadi, “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, hlm. 184.

Jadual 1.3: Penyelenggaraan Pelabuhan dan Perkapalan di Sabah pada tahun 1948-1975

Tahun	Jumlah (\$)
1948–1955	900,832
1956–1958	-
1959–1964	7,760,000
1965–1970	6,690,000
1971–1975	60,260,000

Sumber: Disesuaikan daripada Randall, John. North Borneo: Reconstruction and Development for North Borneo 1948, hlm. 5-16; E.W. Ellison, Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948–1955, hlm. 16; Gudgeon, P.S., “Economic Development In Sabah 1881-1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881-1981*, hlm. 230.

Jadual 1.3 menunjukkan jumlah kos penyelenggaraan pelabuhan dan perkapalan di Sabah pada tahun 1948 hingga tahun 1975. Jumlah tersebut termasuklah kos untuk penambahbaikan alat bantu navigasi yang sepanjang pelan pembangunan oleh British sehinggalah Sabah di bawah pentadbiran Malaysia. Kos penyelenggaraan melibatkan beberapa kawasan pelabuhan antaranya Tawau, Kudat, Kunak, Lahad Datu, Semporna, Labuan, Sandakan dan Kota Kinabalu. Jadual jelas menunjukkan peningkatan setiap jumlah pembiayaan untuk projek penambahbaikan pelabuhan daripada \$900,832 di bawah Pelan Pembangunan Negeri Sabah pada tahun 1948 sehingga 1955 bertambah kepada \$60,260,000 ketika RMK-2 di bawah pentadbiran Malaysia. Peningkatan ini menunjukkan bahawa projek penambahbaikan di bawah Malaysia lebih kerap dilakukan berbanding ketika di bawah pentadbiran British.

Peralatan navigasi seperti pelampung-pelampung (*floating buoys*), lampu-lampu navigasi (*light*) pada dermaga, tempat bongkar muat, dolphin, disediakan di sekitar perairan dan dermaga khusus untuk menentukan batas-batas, rumah api dan pencawang penting untuk kegunaan pelayaran. penyediaan alat bantu navigasi (*Navigational Aids*) bertujuan utama panduan dan peringatan kepada kapal berkenaan arus deras dan ribut

tropika. Pada masa yang sama peralatan navigasi juga bertujuan untuk mengelakkan kerosakan pada terumbu karang di sekitar perairan Sabah.⁸⁴

Pengangkutan Udara

Dalam pada itu, perkhidmatan udara juga sangat penting bagi menghubungkan sebahagian kawasan pedalaman di samping menjadi alat perhubungan Sabah dengan negara luar. Keadaan geografi Sabah yang bergunung-ganang dan berhutan tebal menyukarkan perhubungan ke bahagian pedalaman Sabah. Oleh itu, perkhidmatan udara telah digunakan sebagai alternatif untuk menghubungkan kedua-dua kawasan pedalaman selain menggunakan pengangkutan air. Pengangkutan udara mula popular sekitar tahun 1948 iaitu ketika Sabah di bawah pentadbiran British. Pada tahun yang sama perhatian difokuskan kepada peningkatan kualiti perkhidmatan udara kerana pada masa ini jalan darat masih belum dimajukan.⁸⁵ Di peringkat awal, pengangkutan udara bukan keutamaan pihak British kerana kos pembinaannya yang tinggi. Walau bagaimanapun, dalam tempoh tersebut kolonial British dalam proses mengenal pasti kawasan yang sesuai untuk membina landasan kapal terbang. Antara kawasan yang dikenal pasti berpotensi dijadikan lapangan terbang ialah Kota Kinabalu, Kudat dan Sandakan. Namun pada akhirnya pembinaan landasan tidak dapat dilaksanakan akibat kekurangan sumber kewangan.

Pengenalan perkhidmatan udara pada era British bukanlah bertujuan untuk perkhidmatan penumpang atau perkhidmatan kargo sebaliknya adalah untuk memudahkan urusan pentadbiran dan untuk keperluan mendesak seperti menyalurkan perkhidmatan kesihatan kepada penduduk. Perkhidmatan udara yang ada pada ketika itu juga hanyalah sebuah helikopter dan *float plane* yang digunakan bagi kemudahan doktor untuk memberi perkhidmatan kesihatan kepada penduduk yang tinggal di

⁸⁴ E.W. Ellison, Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948–1955, hlm. 17.

⁸⁵ Abdul Samad Hadi, “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, hlm. 182.

kawasan pedalaman. Semasa pentadbiran pihak Jepun pula, perkhidmatan udara telah digunakan untuk memudahkan lagi penguasaan Jepun ke atas Sabah. Pihak Jepun membina *airfields* and *airstrips* bagi tujuan memudahkan pendaratan pesawat perangnya untuk melakukan serangan ke atas Tentera Bersekutu. Lapangan terbang Labuan pula mula beroperasi pada tahun 1947. Perkhidmatan udara yang menjadi penghubung utama semasa pentadbiran kolonial British adalah *Royal Air Force* dan *Sunderland Flying Boats*. Perkhidmatan udara ini beroperasi antara Singapura dan Kota Kinabalu, Kuching dan Labuan.⁸⁶

Kekerapan pergerakan pesawat menunjukkan Perkhidmatan udara sepanjang tahun 1946 sehingga tahun 1962 semakin berkembang pesat dan telah memudahkan urusan pentadbiran Sabah dengan pentadbiran pusat. Pentadbiran kolonial mempamerkan peningkatan kualiti perkhidmatan udara sedia ada.⁸⁷ Selepas tahun 1949, Kota Kinabalu, Sandakan dan Kuching dihubungkan dengan Tanah Melayu melalui *R.A.F Sunderland Flaying Boats*. Perkhidmatan penerbangan hanya disediakan oleh *Sabah Airways* awal tahun 1953 dengan kerjasama *Malayan Airways* dan *D.H. Rapide Aircraft*. Walau bagaimanapun, pada tahun 1955 perkhidmatan ini telah diambil alih oleh *Borneo Airways* dengan perkongsian tiga buah kerajaan iaitu Sabah, Sarawak dan Brunei.⁸⁸ Perkhidmatan bermula di Sandakan pada akhir September tahun 1955. Sementara itu, dari segi kekerapan penerbangan, perkhidmatan udara meningkat kepada tiga kali penerbangan untuk seminggu pada 1950, kemudian empat penerbangan dalam masa seminggu pada 1951 dan meningkat kepada lima penerbangan pada tahun 1952. Jumlah penerbangan pada tahun 1953 kekal dengan hanya empat kali penerbangan

⁸⁶ H. M. Baker, *North Borneo the First Ten Years, 1946-1956*, Singapore: Malaya Pub. House, 1962, hlm. 121.

⁸⁷ Abdul Samad Hadi, “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, hlm. 171.

⁸⁸ A.G. Chatfield, *Sabah: A General Geography*, London : University of London Press, 1965, hlm. 81.

dalam seminggu. Walau bagaimanapun, pada tahun 1954 jumlah penerbangan telah meningkat kepada enam kali seminggu.⁸⁹

Lapangan terbang juga telah dibina di beberapa bahagian yang berkepentingan seperti Kota Kinabalu, Sandakan dan Tawau. Pembinaan semula dan penyelenggaraan lapangan terbang serta perkhidmatan udara pada tahun 1951 melibatkan pembinaan lapangan terbang di Tawau, Lahad Datu, Kudat, Ranau dan Keningau yang dijangka beroperasi penghujung 1952.⁹⁰ Terdapat perkhidmatan penerbangan luar negara antaranya ialah *Cathay Pacific Airways*, *Trans Australian Airlines*, *British Overseas Airways Corporation*, *Qantas Empire Airways Limited*, *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij*, dan *Malayan Airways Limited*.⁹¹ Manakala *Garuda Indonesia Airways Services* pernah mendarat di Labuan.⁹² Antara lain turut melibatkan penerbangan dari *World Wide Helicopters Limited*, *Philipine Airlines*, dan *Air Servis*.⁹³ Pendaratan kapal terbang dan helikopter di Sabah menunjukkan adanya kemudahan yang menarik negera luar untuk melakukan persinggahan di Sabah.

Kedudukan yang strategik meletakkan Sabah sebagai stesen pertukaran oleh syarikat penerbangan dari luar.⁹⁴ *Malayan Airways* melakukan penerbangan lima kali seminggu melibatkan laluan Singapura, Kuching, Labuan, Jesselton dan Sandakan. Penerbangan dilakukan pada empat kali hari bekerja iaitu pada hari Isnin, Selasa, Rabu dan Jumaat menggunakan pesawat ML408.⁹⁵ Manakala *Qantas Empire Airways* melakukan sekali seminggu penerbangan ke Sabah melibatkan laluan Sydney, Darwin dan Labuan. *Cathay Pacific Airways* melakukan penerbangan dua kali dalam masa seminggu melibatkan laluan ke Hong Kong, Manila, Sandakan, dan Jesselton sebelum mendarat di Labuan. Seterusnya *Garuda Indonesian Airways* dan *Air France*

⁸⁹ H. M. Baker, *North Borneo, The First Ten Years, 1946-1956*, hlm. 122.

⁹⁰ *North Borneo Annual Report 1951*, hlm. 77.

⁹¹ *North Borneo Gazette*, 15 January to 31 December 1948, hlm. 53.

⁹² *North Borneo Annual Report 1955*, hlm. 112.

⁹³ *North Borneo Annual Report 1959*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1960, hlm. 228.

⁹⁴ E.W. Ellison, *Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948–1955*, hlm. 18 & 19.

⁹⁵ NO. 33/1951 (IV), Jabatan Perkhidmatan Pos: Air Services—1951 (Sarawak, North Borneo & Brunei).

melakukan penerbangan menghala ke Sabah seminggu sekali. Penerbangan Indonesia melakukan penerbangan melalui pertukaran laluan dari Jakarta, Kuching, Labuan dan Manila. *Air France* pula terbang melalui Saigon, Labuan, Darwin, Brisbane dan Noumea. *Mindanoa Air* pula terbang dari Zamboanga ke beberapa bandar utama di Sabah seperti Kota Kinabalu dan Labuan menggunakan pesawat F27.⁹⁶

Selepas merdeka Persekutuan Malaysia memperkenalkan perkhidmatan syarikat penerbangan *Malaysia Airlines System* (MAS). Di bawah rancangan pembangunan Malaysia perkhidmatan udara telah dipertingkatkan bagi mengatasi masalah kekurangan jalan darat dan laut.⁹⁷ Dengan menggunakan beberapa jenis pesawat seperti *Fokker Friendship* (F27), *Airbus 707, 737, 747* (DC10) dan *Britten-Norman's second original design* (BN-2 *Islander*),⁹⁸ MAS menawarkan perkhidmatan penerbangan dalam dan luar negara seperti Kota Kinabalu Ke Kuala Lumpur, Singapura, Hong Kong, Bandar Seri Bengawan, Seoul, Taipei, Manila, Jakarta.⁹⁹ Penerbangan dalam negeri pula melibatkan kawasan seperti Kota Kinabalu, Sandakan, Labuan Lahad Datu, Tawau, Semporna, Tomanggog, Pamol, Kudat, Keningau, dan Ranau. Selain MAS, Penerbangan tumpatan di bawah kendalian *Sabah Air* turut beroperasi menghubungkan kawasan terpencil di Sabah. Pesawat tentera dan helikopter di bawah seliaan *Sabah Air* hanya digunakan untuk menyalurkan perkhidmatan kesihatan kepada penduduk yang tinggal di kawasan Pedalaman Sabah.¹⁰⁰ Peningkatan jumlah syarikat penerbangan dan jumlah pergerakan pesawat semakin bertambah ketika berada di bawah pentadbiran Malaysia menunjukkan pembangunan terhadap pengangkutan. Perkhidmatan udara tidak hanya digunakan sebagai medium untuk menyalurkan perkhidmatan kesihatan

⁹⁶ *Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82*, hlm. 82.

⁹⁷ Abdul Samad Hadi, "Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)", hlm. 182.

⁹⁸ "The BN-2 Islander was Britten-Norman's second original design, work on which began during 1963. Developed as a Dragon Rapide replacement, the emphasis was on producing a rugged and durable aircraft that had good field performance, low operating costs and was easy to maintain. One unusual feature is that there is no centre aisle between seats in the main cabin, instead there are three doors along each side of the fuselage for passenger boarding. The prototype BN-2 Islander was powered by two 155kW (210hp) IO-360s and first flight was on June 13 1965." <http://www.airliners.net/aircraft-data/stats.main?id=131>

⁹⁹ *Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82*, hlm. 82.

¹⁰⁰Ibid.

kepada penduduk malah memudahkan urusan pentadbiran. Perkhidmatan udara turut diperluaskan lagi dengan pengenalan perkhidmatan kargo dan penumpang.

Pengangkutan Darat

Pengenalan pengangkutan darat yang berasaskan keretapi dibina terlebih dahulu sebelum jalan raya.¹⁰¹ Teknologi pengangkutan moden di Sabah seperti perkhidmatan keretapi ketika ini telah diperkenalkan sejak awal pentadbiran SBBU. Projek pembinaan landasan kereta api dicadang dan dikemukakan pada tahun 1891. Manakala kerja-kerja pembinaan telah dimulakan pada tahun 1896 menghubungkan beberapa kawasan seperti Wetson (Labuan) ke Beaufort (*Padas River*) sejauh 20 batu.¹⁰² Pada tahun 1891, William Clarke Cowie juga merupakan pengarah urusan SBBU mencadangkan pembinaan *Trans-Borneo line* yang menghubungkan beberapa kawasan di Borneo. Namun cadangan pembinaan beliau tidak dapat dipenuhi kerana kekurangan dana.¹⁰³ Pada masa yang sama iaitu sekitar 1900, jalan keretapi sepanjang 20 batu telah siap dibina pada menghubungkan Weston dengan Beaufort. Sekitar tahun 1912, pembinaan landasan kereta api telah diperluas menghubungkan Kota Kinabalu sebagai pusat pentadbiran sehingga ke Beaufort. Landasan kereta api yang dibina merupakan rangkaian utama yang menghubungkan Kota Kinabalu dengan kawasan sekitar seperti Tanjung Aru, Putatan, Tuaran dan kawasan yang berhampiran. Pada tahun 1924, keretapi pertama beroperasi sepenuhnya sehinggalah tahun 1941.

Perkhidmatan kereta api telah menyumbang kesan positif kepada sektor ekonomi di Sabah. Pembinaan landasan ini bertujuan untuk menghubungkan kawasan pertanian. Perkhidmatan kereta api pada ketika ini merupakan medium utama untuk mengangkut hasil pertanian. Malah selepas perang permintaan terhadap perkhidmatan

¹⁰¹ Hanizah Hj Idris, *Perdagangan Pelabuhan Di Borneo*, 2006, hlm. 92.

¹⁰² Abdul Samad Hadi, “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, hlm. 180.

¹⁰³ Frank lucaratti, “The Railway in North Borneo”, *CORONA*, March 1962, hlm. 88-85.

keretapi semakin meningkat. Perkhidmatan kereta api dikendalikan oleh *North Borneo Railways* (Kereta api Negeri Sabah) yang telah ditubuhkan untuk keperluan kawalan lalu lintas.¹⁰⁴ Penubuhannya didorong oleh perkembangan pesat sistem pengangkutan darat serta pertambahan jumlah pengguna. Di samping mengawal lalu lintas, penubuhan *North Borneo Railways* bertujuan menyediakan perkhidmatan penumpang untuk keperluan penduduk.¹⁰⁵

Di bawah pentadbiran SBBU, landasan kereta api telah dibina di bahagian Pantai Barat Sabah sejauh 116 batu (186.4 km) menghubungkan Kota Kinabalu sehingga ke Melalap. Hal tersebut sepertimana yang tertera dalam Peta 1.3. Sekitar tahun 1955, beberapa buah stesen melibatkan seksyen Beaufort–Weston telah ditutup untuk memberi ruang kepada pembinaan jalan raya. Penutupan seksyen utama turut dilaksanakan di akhir pentadbiran kolonial British sekitar tahun 1962 melibatkan seksyen Beaufort–Tenom–Melalap. Penutupan stesen tersebut telah menyebabkan jarak laluan keretapi berkurang kepada 92 batu. Jalur hitam dan kelabu dalam Peta 1.3 merupakan landasan yang digunakan semasa pentadbiran British. Di bawah pentadbiran Malaysia pula jarak landasan sejauh 92 batu dikekalkan dan landasan yang ditutup telah digantikan dengan jajaran jalan raya. Peta tersebut turut menunjukkan perkhidmatan keretapi di Sabah sejak tahun 1946 sehingga tahun 1975. Jalur kelabu merupakan seksyen yang telah ditutup pada akhir pentadbiran British. Manakala, jalur hitam merupakan seksyen yang masih beroperasi sehingga selepas pembentukan Malaysia.

¹⁰⁴ *North Borneo Railways* merupakan organisasi yang telah ditubuhkan sejak 1 Ogos 1914 dan masih dikekalkan di bawah pentadbiran kolonial British. Pada awal penubuhan iaitu sekitar tahun 1930, Chas F. Ashtor Pryke telah dilantik sebagai Pengurus Besar *North Borneo Railways* manakala J.G. Rowen pula berperanan sebagai Akauntan. Pada tahun 1931 lantikan baru telah dilakukan, Philip dilantik sebagai Pemangku Pengurus Besar, J. Beatty sebagai Jurutera ‘Permenent Way’ dan D.G. Logie sebagai Penolong Jurutera ‘Permenent Way’. Ketika berada di bawah SBBU, organisasi *North Borneo Railways* terdiri daripada lima unit antaranya ialah unit pentadbiran, akaun, lokomotif, stor dan jabatan lalu lintas. Organisasi ini dikendalikan di bawah Pejabat Pengurus Besar dan Penolong Pengurus Besar. Constance Carolyne Balanjiu, Keddy Sigutil, Johnson & et.al., “Perkembangan Keretapi Negeri Sabah,” hlm. 59.

¹⁰⁵ *Daily Express*, 12 Julai 1998.

Peta 1.3: Rangkaian Kereta api mengikut Seksyen, 1946 –1975



Sumber: Disesuaikan daripadah<http://railway.sabah.gov.my/index.php/info-jkns/perkhidmatanoperasi-keretapilaluan-stesen/> North Borneo Annual Report 1947 dan laporan Constance Carolyne Balanjiu, kddy sigutil, Johnson & et.al., "Perkembangan Keretapi Negeri Sabah", hlm. 69&70.

Lokomotif Wap merupakan antara gerabak yang terawal digunakan dalam operasi perkhidmatan kereta api di Sabah. Kereta api terawal yang digunakan ialah lokomotif dengan kuasa arang batu. Sekitar tahun 1956, telah diubah kepada lokomotif diesel dan petrol. Antara lokomotif yang digunakan di Sabah sejak tahun 1935 sehingga penadbiran British ialah Gaya, Kinabalu, Weston, Beaufort, Clark, Empire, Papar, Stoop, Hildyard, 290, Marudu, Maitland, dan Sentinel.¹⁰⁶ Sebahagian besar kereta api masih beroperasi semasa pentadbiran British.

¹⁰⁶ SEC 03994, Railways Department Annual Report, hlm. 100.

Jadual 1.4: Seksyen Kereta api dan Jenis Lokomotif

Seksyen	Laluan	Jenis lokomotif	Daya upaya	Muatan (tan)	Jarak (batu)
1	Kota Kinabalu – Beaufort	<i>Empire & S.B. Clark</i>	6,895 Ib	394	57
2	Beaufort – Melalap – Tenom	<i>Hildyard & Stoop</i>	5,921 Ib	108	39
		Lokomotif 250	3,536 Ib	250	
3	Beaufort – Weston	<i>Hildyard & Stoop</i>	5,921 Ib	399	20
		Lokomotif 290		200	

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada Inter-Service Topographical Department, British Borneo (Sarawak, Brunei, Labuan, British North Borneo), *Railways*, 1944, hlm. 6.

Jadual 1.4 merupakan seksyen kereta api yang terdapat di Sabah dan jenis lokomotif yang digunakan sejak pentadbiran SBBU sehingga kolonial British. Setiap lokomotif yang digunakan dibezakan melalui keupayaan mengangkut dan berdasarkan jumlah muatan yang dibawa serta keadaan fizikal landasan. Contohnya, laluan dari Kota Kinabalu ke Beaufort menggunakan lokomotif *Empire & S.B. Clark* dengan keupayaan 6,895 Ib dan mampu membawa muatan sehingga 394 tan.

Pembinaan rangkaian kereta api pada awal pentadbiran British bertujuan untuk membantu dan menyokong operasi pembukaan ladang di beberapa kawasan pertanian di Sabah.¹⁰⁷ Pembinaan kereta api secara langsung mempengaruhi peningkatan hasil tembakau sekitar tahun 1880-an sehingga 1890-an dan telah mempengaruhi pembukaan ladang dalam skala yang lebih luas. Kepentingannya tidak hanya terbatas dalam kegiatan ekonomi malah membantu menghubungkan penduduk yang berbeza kawasan penempatan. Pengangkutan kereta api melalui perkhidmatan penumpang semakin kurang mendapat sambutan terutama pada pertengahan pentadbiran kolonial British. Keadaan ini sekaligus menyumbang kepada pengurangan operasinya. Pembinaan jalan raya merupakan salah satu faktor kurangnya permintaan ke atas perkhidmatan keretapi. Walaupun kereta api bukan lagi menjadi tumpuan dalam kalangan pengguna namun

¹⁰⁷ Daily ekspress, 12 Julai 1998.

perkhidmatannya masih relevan untuk mengangkut komoditi ke kawasan pelabuhan. Pihak pentadbir turut melaksanakan projek penambahbaikan rangkaian kereta api untuk mengekalkan perkhidmatannya kerana rangkaian jalan keretapi merupakan akses penting untuk ke kawasan pedalaman.

Sekitar tahun 1963, selepas Persekutuan Malaysia projek penyelenggaraan dan penambahbaikan kereta api semakin berkurang dan perkembangannya juga agak perlahan kerana ketika ini tumpuan utama diberikan kepada projek pembinaan jalan raya. Berdasarkan kerangka Rancangan Pembangunan Lima Tahun (RLPT), pembinaan jalan raya disenaraikan sebagai pembangunan utama. Rancangan Malaysia Pertama 1966–1970 (RMP), penyelenggaraan landasan kereta api sejauh 96 batu kelihatan tidak relevan lagi kerana operasinya yang tidak memberangsangkan ditambah pula dengan terbinanya lebuh raya dan perkhidmatan pengangkutan lain. Walau bagaimanapun, jangkaan penggunaan pada masa hadapan telah mendorong Kerajaan Persekutuan melaksanakan projek penyelenggaraan dengan jumlah kos sebanyak \$1.3 juta untuk menambahbaik dan membeli *rolling stock* untuk memenuhi keperluan pengguna. Manakala, \$750,00 diserahkan untuk menaiktaraf landasan keretapi.¹⁰⁸

Di bawah RMP rangkaian kereta api dipermodenkan melalui peningkatan peranannya dalam mengendalikan perkhidmatan pengguna dan barang. Di samping meningkatkan kecekapan kereta api dengan cara menukar enjin sedia ada kepada enjin kuasa diesel.¹⁰⁹ Malah dalam Rancangan Malaysia Kedua (RMK-2) perkhidmatan kereta api masih menawarkan perkhidmatan penumpang dan mengangkut barang. Di bawah RMK-2, sebanyak lapan juta telah dibelanjakan untuk tujuan penambahbaikan dan meningkatkan kecekapan perkhidmatan serta menambah peralatan kereta api bagi

¹⁰⁸ *Sabah Times*, 22 Julai 1966.

¹⁰⁹ Abdul Samad Hadi, “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, hlm. 181.

mentransformasi keretapi menjadi lebih cekap. Pada tahun 1975, sebanyak enam buah gerabak telah ditambah untuk memenuhi keperluan perkidmatan kargo.¹¹⁰

Selain rangkaian kereta api, jalan raya turut dibina sebagai medium perhubungan di Sabah. Pengangkutan darat berdasarkan jalan raya adalah jalur-jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibentuk dan diukur berdasarkan beberapa jenis bahan binaan. Pembinaan tersebut adalah untuk kegunaan lalu lintas pengguna, binatang dan kenderaan yang mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah dan cepat. Di sebahagian kawasan Sabah, jalan terbentuk secara semula jadi akibat aktiviti harian penduduk. Laluan terawal dikesan melalui bekas roda yang berulang alik seperti jalan yang terbentuk dari Tenom ke Keningau.¹¹¹ Bermula dengan laluan kecil dan denai kemudiannya berkembang menjadi jalan raya yang berturap merupakan transformasi pengangkutan yang telah mengubah landskap sebahagian kawasan di Sabah. Ketika pentadbiran SBBU, jalan raya dibina di kawasan bandar utama seperti Kota Kinabalu, Sandakan dan Labuan. Taburan jalan yang dibina dibahagikan kepada tiga kelas iaitu kelas pertama, terdiri daripada jalan bitumen (berturap). Kelas kedua, merupakan jalan kerikil. Ketiga, adalah binaan jalan tanah.¹¹² Jalan raya yang dibina semasa SBBU merupakan salah satu alternatif untuk menghubungkan kawasan pertanian yang terletak jauh di kawasan pedalaman di Sabah.

¹¹⁰ *Rancangan Malaysia Pertama (1965–1970)*, Kuala Lumpur: Jabatan Cetak Kerajaan, 1965, hlm. 146.

¹¹¹ R.M. Jasni, *Memoir Anak Sisa Peperangan*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 2006, hlm. 98.

¹¹² SSF 2085/26, Road and Bridle Path Development Scheme for the Whole State, hlm. 3.

Jadual 1.5: Taburan Jalan (batu) mengikut Kelas, 1925 – 1927

Residensi	Bitumen	Kerikil	Tanah	Jumlah (batu)
Sandakan	4	5 ½	4	13 ½
Pantai timur	-	5 ½	10 ½	16
Kudat	-	8	17 ½	25 ½
Pantai barat	22	9	8	39
Pedalaman	1	-	4	5
Jumlah	27	28	44	99

Sumber: Disesuaikan daripada SSF 2085/26, Road and Bridle Path Development Scheme for the Whole State, hlm. 3.

Jadual 1.5 menjelaskan tentang taburan jalan yang telah dibina mengikut kelas di Residensi Sandakan, Pantai Timur, Kudat, Pantai Barat dan kawasan Pedalaman. Jarak jalan dibina sejauh 13 ½ batu di Residensi Sandakan merangkumi empat batu jalan berturap, 5 ½ batu jalan kerikil dan empat batu jalan tanah. Jalan Pantai Timur pula hanya melibatkan jalan kerikil dan jalan tanah masing-masing sejauh 5 ½ batu dan 10 ½ batu. Residensi Kudat mencatatkan jumlah jarak sejauh 25 ½, lapan batu daripadanya merupakan jalan kerikil dan 17 ½ batu jalan tanah. Bagi Pantai Barat jalan yang telah dibina adalah sejauh 39 batu merangkumi jalan berturap sejauh 22 batu, sembilan batu jalan kerikil dan lapan batu jalan tanah. Jalan di Residensi Pedalaman hanya dibina sejauh lima batu, empat batu daripada jumlah tersebut merupakan jalan tanah dan selebihnya merupakan jalan kerikil.

Rancangan untuk membina jalan kereta api dari Jesselton ke Tuaran telah dialihkan kepada pembinaan jalan raya sekitar tahun 1920-an. Projek pembinaan jalan raya berturap melibatkan laluan dari Jesselton ke Tuaran, Sandakan ke Lubuk River dan Melalap ke Keningau. Pembinaan jalan raya hanya bermula pada tahun 1920.¹¹³ Pembinaan ini melibatkan projek pembinaan jalan berturap di tiga buah kawasan berbeza antaranya jalan yang menghubungkan Jesselton–Tuaran, Sandakan–Lembah

¹¹³ M.H. Baker, *North Borneo the First Ten Years, 1946-1956*, hlm. 131.

Labuk dan Melalap–Keningau.¹¹⁴ Projek pembinaan jalan raya di Sabah pada tahun 1920 melibatkan pembinaan Jalan Malalap–Keningau dan siap dibina pada tahun 1921. Jalan raya turut dibina menghubungkan kawasan pantai barat Sabah dengan Sandakan yang melibatkan Jalan Tuaran–Jalan Labuk. Pembinaan jalan bertujuan untuk menghubungkan kawasan pertanian dengan pelabuhan yang terletak pesisir pantai dan muara sungai. Pada tahun 1925, proses pembinaan jalan raya terpaksa dihentikan seketika akibat kekurangan kos perbelanjaan.¹¹⁵ Usaha untuk membina jalan telah diteruskan pada tahun berikutnya menjadikan jumlah keseluruhan jalan pada tahun 1927 sehingga tahun 1940, masing masing sebanyak 99 batu dan 241 batu.¹¹⁶ Walau bagaimanapun, terdapat kegiatan membina jalan di bahagian barat namun inisiatif untuk membina jalan raya menghubungkan antara kawasan bandar dengan kawasan pedalaman serta bahagian Pantai Timur masih kurang.

Jarak keseluruhan jalan yang dibina pada tahun 1927 sehingga tahun 1940 ialah 241 batu (385.6 km). Peningkatan jumlah jarak jelas menunjukkan keperluan terhadap perkhidmatan jalan raya semakin diberi perhatian. Pada tahun 1927, jalan dibina sejauh 99 batu merangkumi 55 batu jalan bitumen (berturap) dan 44 batu jalan tanah. Pada tahun 1940 jumlah ini telah meningkat kepada 241 batu. Jalan yang dibina pada tahun 1940 merangkumi 140 batu jalan berturap dan 101 jalan tanah. Jumlah ini bagaimanapun tidak termasuk laluan kuda. Laluan kuda yang dibina hanya melibatkan Jalan Kota Kinabalu ke Kota Belud. Dari Kota Belud terus ke Langkon dan Kudat sejauh 115 batu.¹¹⁷ Sebelum Perang Dunia Kedua, jalan raya hanya dibina di kawasan tertentu melibatkan bandar-bandar utama seperti Kota Kinabalu, Sandakan, Kudat, Lahad Datu dan sebahagian besar di kawasan ladang di Sabah.¹¹⁸ Manakala, semasa

¹¹⁴ Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah” dalam H.M. Dahlan, *Sabah: Traces of Change*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 1983, hlm. 35.

¹¹⁵ *The Straits Times*, 3 Julai 1950.

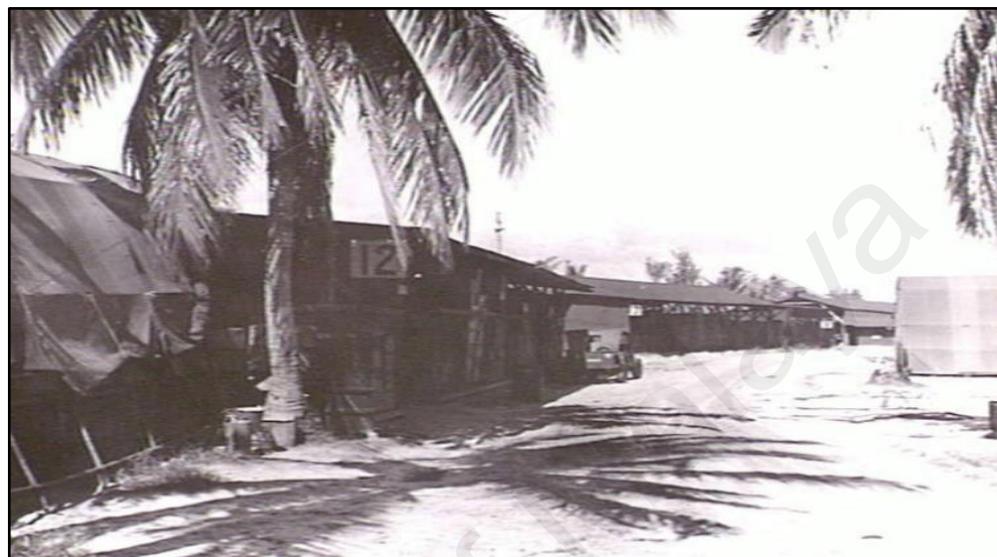
¹¹⁶ M. H. Baker, *North Borneo the First Ten Years, 1946-1956*, hlm. 131.

¹¹⁷ S. R. Evans, *Sabah (North Borneo) Under the Rising Sun Government*, hlm. 42.

¹¹⁸ *North Borneo Annual Report 1947*, hlm. 38.

penguasaan Jepun laluan kuda dibina sejauh 14 batu menghubungkan Keningau dengan kawasan Apin-Apin.¹¹⁹

Gambar 1.3: Jalan di Labuan, 11/12/1945



Sumber: <https://www.awm.gov.au/collection/122870/>

Jadual 1.6: Jumlah Jalan di Sabah, 1927–1940

Tahun	Jalan berturap	Tanah	Jarak (batu)
1927	55	44	99
1928	68	40	109
1929	75	52	128
1930	80	63	144
1931	120	51	172
1932	112	74	187
1933	102	103	205
1934	110	111	221
1935	124	100	224
1936	135	100	235
1937	136	100	236
1938	136	100	236
1939	138	98	236
1940	140	101	241

Sumber: Disesuaikan daripada Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, New York: St. Martin's Press, 1998, hlm. 92.

¹¹⁹ North Borneo Annual Report 1947, hlm. 38.

Jadual 1.6 memaparkan jarak jalan yang telah dibina di Sabah pada tahun 1927 sehingga tahun 1940. Secara keseluruhannya, jarak jalan menunjukkan peningkatan berterusan walaupun dalam jumlah yang sedikit. Hal yang demikian kerana SBBU ketika ini masih mengutamakan perkhidmatan rangkaian keretapi. Pembinaan jalan oleh SBBU turut menyumbang kepada peningkatan ekonomi Sabah.¹²⁰ Rangkaian jalan raya dibina secara berperingkat mengikut keutamaan dan keperluan ketika Sabah di bawah pentadbiran kolonial British dan dalam Malaysia. Pembinaan jalan raya bertujuan untuk meningkatkan ekonomi di Sabah. Di bawah British jalan dibina di kawasan tertentu sahaja dan menumpukan pembinaan di kawasan Pantai Barat Sabah. Namun demikian, selepas pentadbiran Malaysia usaha untuk menghubungkan Pantai Barat dan Pantai Timur melalui jalan darat telah dipertingkatkan. Kerajaan Persekutuan dengan kerjasama kerajaan negeri berkerjasama memajukan sistem pengangkutan terutama pembinaan jalan raya. Gambar 1.3 merupakan antara jalan yang terdapat di Labuan.

Kesimpulan

Keperluan untuk meningkatkan kemudahan asas seperti sistem pengangkutan menjadi fokus utama bagi setiap pihak yang telah mentadbir Sabah. Jika dilihat dengan teliti, sebelum SBBU terdapat usaha untuk membina jalan bagi menghubungkan daerah di Sabah melalui rangkaian perhubungan air. Namun, tidak dinafikan terdapat juga laluan melibatkan perhubungan darat seperti denai dan laluan kuda yang terhasil secara semulajadi ekoran daripada aktiviti harian penduduk. Melalui kegiatan ekonomi, pihak British telah memperkenalkan tanaman komersial seperti penanaman tembakau dan getah bertujuan untuk menambahkan jumlah pendapatan British sekaligus membawa kepada pembangunan pengangkutan. Penambahan infrastruktur di kawasan pelabuhan, pertambahan aktiviti perkапalan, peningkatan perkhidmatan perkапalan,

¹²⁰ Juhirin Kantis, "Trend Pembangunan Ekonomi Sabah dan Keadaan Ekonomi Masyarakat Bumiputera 1960-1970," *Jebat 16*, 1988, hlm. 81-112.

penambahbaikan landasan keretapi dan pembinaan jalan raya semakin berkembang walaupun perlahan. Walaupun fokus pembinaan bukan kepada jalan raya namun usaha ke arah peningkatan perkhidmatan jalan turut diberi perhatian oleh pihak SBBU. Projek pembinaan jalan raya telah diteruskan dan menjadi keutamaan dalam rancangan pembangunan yang dilaksanakan oleh British dan di bawah pentadbiran Persekutuan Malaysia kerana keberkesannya sebagai medium perkhidmatan pengangkutan.

BAB 2

PEMBANGUNAN JALAN RAYA DI BAWAH PENTADBIRAN KOLONIAL BRITISH, 1946–1962

Pengenalan

Pembinaan jalan raya dimulakan sekitar tahun 1920 ketika Sabah berada di bawah penguasaan Syarikat Berpiagam Borneo Utara (SBBU). Walau bagaimanpun, pembinaan jalan raya tidak dilaksanakan secara menyeluruh melainkan hanya di kawasan bandar-bandar utama di bahagian Pantai Barat Sabah seperti Jesselton (Kota Kinabalu) dan Labuan. Selepas Perang Dunia Kedua, ketika Sabah di bawah pentadbiran kolonial British rancangan pembangunan turut melibatkan projek menambah baik dan membina jalan baharu di samping projek menambah keluasan dan melebar jalan raya. Projek membina jalan raya semakin giat dijalankan bertujuan untuk menghubungkan kawasan Pantai Barat, pedalaman dan Pantai Timur Sabah yang mana sebelum ini sebahagian besar daerah di Sabah dihubungi dengan menggunakan laluan air. Malah sebelum kedatangan British tidak terdapat projek pembinaan jalan melainkan kewujudan laluan semulajadi yang terhasil daripada aktiviti harian penduduk seperti denai dan lorong kecil namun berkembang perlahan di bawah SBBU. Projek pembinaan jalan raya merupakan alternatif British untuk memulihkan semula ekonomi yang terjejas ketika Perang Dunia Kedua.

Pelan Pembangunan Sabah di bawah Kolonial British

Rancangan British untuk memulih dan meningkatkan semula ekonomi Sabah telah membawa kepada perkembangan pengangkutan dan perkembangan sektor lain seperti pendidikan dan kemudahan awam di samping mempengaruhi perkembangan jalan raya. Rancangan tersebut sekaligus membuktikan wujud pembangunan di Sabah.

British dalam melaksanakan rancangan pembangunan sentiasa memberi fokus kepada sistem pengangkutan bukan hanya di Sabah bahkan di setiap kawasan yang berada di bawah kekuasannya. Kenyataan “*The question of transport is usually important in any scheme of economic development*”¹ jelas menunjukkan pihak British mengutamakan kegiatan membina dan memperbanyak perkhidmatan pengangkutan untuk meningkatkan ekonomi di Sabah. Hal ini berdasarkan pelan pembangunan yang telah dilaksanakan yang dirancang dan diperuntukkan dalam Pelan Pembangunan Sabah, 1948–1955 dan Pelan Pembangunan Sabah 1956–1960.

Pelan Pembangunan 1948–1955 merupakan pelan pembangunan semula yang telah dipersetujui pada tahun 1948.² Pelan ini merupakan fasa di mana pihak British berusaha untuk memulihkan semula ekonomi Sabah selepas Perang Dunia Kedua.³ British ketika ini melihat pembinaan sistem perhubungan mampu meningkatkan ekonomi Sabah. Sehingga akhir tahun 1955 sebanyak \$16.5 juta telah dibelanjakan untuk projek penambahbaikan dan pembinaan sistem pengangkutan merangkumi kereta api, perkhidmatan udara, pelabuhan termasuklah pembinaan rangkaian pembinaan jalan raya.⁴ Rancangan Pembangunan 1956–1960 telah dilaksanakan sebagai meneruskan dasar pembangunan sebelumnya. Rancangan Pembangunan ini merupakan kesinambungan daripada Rancangan Pembangunan 1948–1955.⁵ Sebanyak \$47 juta dibelanjakan untuk projek membangun sepanjang tempoh tahun 1956 hingga tahun

¹ W. H. McLean, “Society Economic and Social Development in the Colonies,” *Journal of the Royal African Society*, Vol. 35, No. 139, April 1936, hlm. 199.

² *North Borneo News*, 1 Jun 1949.

³ Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, New York: St. Martin's Press, 1998, hlm. 153.

⁴ *North Borneo Annual Report 1956*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1957, hlm. 5.

⁵ P.S. Gudgeon, “Economic Development in Sabah 1881-1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 202.

1960.⁶ Daripada jumlah \$47 juta, sebanyak \$13.6 juta dibelanjakan untuk projek penambahbaikan dan pembinaan sistem pengangkutan di Sabah.⁷

Rancangan pembangunan 1956–1960 turut melibatkan peningkatan perkhidmatan sosial yang lain seperti pendidikan, kesihatan awam, perumahan dan perbandaran. Diikuti kemudahan awam seperti sistem elektrik dan sumber air. Jumlah tersebut termasuklah pembangunan komunikasi yang merangkumi pelabuhan dan perkapalan, kereta api, jalan raya, perkhidmatan udara, pos dan telekomunikasi.⁸ Pada akhir tahun 1956, Rancangan Pembangunan berdepan perubahan akibat masalah kekurangan dana. Hal yang demikian menyebabkan Rancangan Pembangunan 1957–1960 telah dicadangkan dengan peruntukan berjumlah \$38 juta untuk melaksanakan projek tersebut dengan harapan dapat menampung dana projek pembinaan. Walau bagaimanapun, Rancangan Pembangunan 1957–1960 ketika itu masih dalam proses untuk mendapatkan kelulusan pihak pentadbiran British.⁹ Pelan ini telah digubal pada penghujung tahun tahun 1956 dan bakal dilaksanakan pada tahun 1957 namun tidak dapat dilaksanakan.¹⁰

Sekitar tahun 1959, British sekali lagi telah memperkenalkan pelan pembangunan baru yang dikenali sebagai “*Sabah Development Plan 1959–1964*”. Pelan ini merupakan pelan jangka pendek yang diusulkan pada tahun 1958 dan diluluskan pada tahun 1959. Pelaksanaan pelan ini hanya bermula pada tahun 1960.¹¹ Pelan ini telah dilaksanakan sebelum Persekutuan Malaysia dibentuk dan diteruskan

⁶ *North Borneo Annual Report 1955*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1956, hlm. 6.

⁷ *North Borneo Annual Report 1956*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1957, hlm. 5.

⁸ *North Borneo Annual Report 1953*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1954, hlm. 10.

⁹ *North Borneo Annual Report 1956*, hlm. 5.

¹⁰ Ibid.

¹¹ “...1959–1964 development plan was cut short in this final year by the transfer of some state responsibilities to the Federal Government, it is of considerable interest to trace the original objectives and achievements of this plan since it guided the path of colonial government development effort during this critical period leading up to independence” P.S, Gudgeon, “Economic Development In Sabah 1881–1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881–1981*, hlm. 228.

pelaksanaannya sehingga Sabah bergabung membentuk Persekutuan Malaysia.¹² Pelan Pembangunan Sabah 1959–1964, memberi perhatian ke atas pembangunan ekonomi dan sosial masyarakat Sabah. Antara yang terkandung dalam pelan tersebut ialah mempromosi kemajuan ekonomi, meningkatkan pembangunan sumber manusia dengan memberi penekanan terhadap pendidikan, latihan serta mewujudkan lebih banyak peluang pekerjaan. Seterusnya, memperkenalkan struktur ekonomi moden, mewujudkan pelbagai perkhidmatan dan merapatkan jurang antara penduduk.

British memulakan rancangan untuk memulihkan ekonomi di Sabah dengan menjalankan projek menambah baik serta membina semula sistem pengangkutan. Projek pembinaan tersebut termasuk projek penambahbaikan dan pembinaan semula jalan raya. Projek pembinaan jalan mendapat pembiayaan dan pinjaman daripada beberapa organisasi bukan kerajaan (NGO) dan dana daripada pihak pentadbir tertinggi British. Antaranya, pembiayaan daripada Program Pembangunan Koloni, pinjaman dan geran daripada United Kingdom, pembiayaan di bawah Rancangan Colombo serta pertukaran aset dengan pihak Jepun.¹³ Sumber pembiayaan terbesar adalah daripada *Colonial Development Welfare* (C.D & W).¹⁴ Pada 31 Mac 1947, British telah meluluskan dana dalam bentuk geran dan pinjaman sebanyak \$35,002.74 (£8,700) bagi kerja-kerja pembinaan semula Sabah.¹⁵ Pembiayaan ini telah membantu memudahkan proses pembangunan semula Sabah selepas Perang Dunia Kedua.¹⁶ Sekitar Julai 1948, usaha menambah baik di bawah C.D & W dimulakan dengan membiayai kerja-kerja penyelidikan seorang ahli geologi dengan kos perbelanjaan sebanyak \$4,634.48 (£1,150) bagi memulakan kajian sumber antaranya projek pembinaan jalan sejauh 450

¹² *Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements in Development, 1963-1966*, Sabah: Dept. of Information, 1967, hlm. 33.

¹³ *The Straits Times*, 29 Mei 1961.

¹⁴ Colonial Development Fund diasaskan pada Julai 1940. *British Aid-5 Colonial Development A Factual Survey of the Origins and History of British Aid to Developing Countries*, England: The Overseas Development Institute Ltd., hlm. 19.

¹⁵ *The Straits Times*, 9 Julai 1948.

¹⁶ *British Aid-5 Colonial Development A Factual Survey of the Origins and History of British Aid to Developing Countries*, hlm. 19.

batu dan pembinaan semula lima buah bandar serta 28 buah kampung di Sabah termasuk pembinaan semula Sandakan dan Jesselton.¹⁷

Pembiayaan oleh pentadbir tertinggi British disalurkan hanya selepas meneliti pelan pembangunan yang dikemukakan oleh setiap pentadbir tanah jajahan. Pelaksanaan pelan pembangunan akan melalui pelbagai peringkat sebelum diluluskan. Pelan pembangunan akan diteliti terlebih dahulu oleh pihak pentadbiran pusat sebelum menyerahkan bantuan kewangan. Bagi pentadbiran di Sabah, pelan pembangunan disediakan oleh Setiausaha Negara kemudian dikemukakan kepada pusat pentadbiran yang terletak di Britain dan dikaji oleh Pejabat Tanah Jajahan sebelum dijalankan.

Dalam rangka pelaksanaan pelan pembangunan di Sabah, Setiausaha Negara mencadangkan agar pembangunan yang dilaksanakan perlu diselaraskan. Baginya adalah tidak wajar jika hanya menumpukan pembangunan semata-mata tanpa memberi perhatian terhadap isu kebijakan di tanah jajahan. Sungguhpun begitu, Setiausaha Negara tetap mengutamakan pembangunan ekonomi kerana pihaknya menganggap pembangunan ekonomi berkait secara langsung dengan perkembangan sosial. Hal ini jelas menunjukkan British tidak memberi fokus terhadap kebijakan penduduk akan tetapi pembangunan ekonomi yang dilaksanakan secara tidak langsung menyumbang kepada perubahan sosioekonomi Sabah. Menerusi usul yang disediakan oleh Setiausaha Negara, Sabah telah memperoleh peruntukan daripada Pembangunan Komanwel di bawah Pelan Pembangunan Asia Tenggara berjumlah \$16 ribu.

Seterusnya, melalui pembiayaan Rancangan Pembangunan Colombo, Sabah memperoleh peruntukan sebanyak \$44.6 juta untuk pembangunan sosial termasuk \$9,401,350 untuk membina jalan baharu, \$3,762,230 untuk pembinaan jalan bandar dan saliran serta \$5,287,690 untuk membina hospital di Jesselton, Sandakan, Kudat, Tenom dan Keningau.¹⁸ Melalui pembiayaan di bawah Rancangan Colombo yang dipersetujui

¹⁷ *The Straits Times*, 9 Julai 1948.

¹⁸ *The Straits Times*, 29 Mei 1961.

dana pembangunan turut melibatkan pelbagai aspek sosial antaranya kesihatan dan makanan, termasuk pembangunan komunikasi termasuk sistem pengangkutan.¹⁹ Di samping itu, Sabah turut memperoleh bantuan kewangan daripada Amerika Syarikat melalui *Export Credit Agency (ECA) Fund* sebanyak \$1,100,000 untuk pembinaan semula jalan raya di Sabah.²⁰

Fasa pembangunan semula di Sabah antara lain melibatkan pembinaan semula infrastruktur, mengutamakan penambahbaikan pengangkutan serta meningkatkan aktiviti perdagangan merangkumi industri pembalakan dan penanaman getah.²¹ Di bawah fasa tersebut, pembiayaan pembangunan diberikan melalui geran yang diluluskan oleh British.

Jadual 2.1: Dana Pelan Pembangunan Pengangkutan, 1948–1964

Dana	Perbelanjaan (\$ juta)
C.D.&W	63.5
Negara-negara Komanwel	16
Rancangan Pembangunan Colombo	44.6
ECA Fund (Amerika Syarikat)	1,100,000

Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements in Development, 1963-1966*, Sabah. Dept. of Information, 1967, hlm. 33; *The Straits Times*, 29 November 1950; 6 Julai 1952; *North Borneo Annual Report* 1956, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1957, hlm. 5.

Jadual 2.1 merupakan dana yang diperoleh untuk keperluan projek pembangunan semula di Sabah bermula pada tahun 1948 sehingga 1964. Pada tahun 1948 hingga tahun 1951, jumlah geran yang diberikan adalah sebanyak \$6.5 juta.²² Jumlah ini telah bertambah sebanyak \$8.1 juta pada akhir tahun 1955. Sebanyak \$5.7 juta daripada jumlah tersebut diperuntukkan untuk membiayai pembangunan ekonomi termasuk program pembangunan pembinaan semula pengangkutan keret api dan

¹⁹ *The Straits Times*, 29 November 1950.

²⁰ *The Straits Times*, 6 Julai 1952.

²¹ *Yayasan Sabah, Sabah and the Sabah Foundation*, Kota Kinabalu, 1974, hlm. 54.

²² *British Aid-5 Colonial Development A Factual Survey of the Origins and History of British Aid to Developing Countries*, hlm. 19.

membina jalan raya. Pelan pembangunan di bawah British melibatkan pembinaan jalan raya telah dilaksanakan sehingga akhir akhir tahun 1964.

Pelaksanaan Projek Pembinaan dan Penambahbaikan Jalan Raya

Perbincangan mengenai projek pembinaan dan penambahbaikan jalan raya antara lain akan mengenangkan mengenai pihak yang terlibat secara langsung atau tidak dan jumlah dana yang diperoleh sepanjang kegiatan pembangunan jalan oleh pihak British. Di samping itu, bahagian ini juga akan mengenangkan proses pembangunan jalan raya dan daerah yang terlibat sepanjang 1946 sehingga tahun 1964 di bawah *Sabah Development Plan*.

Jalan raya dibina secara berperingkat sejak SBBU sehingga pentadbiran kolonial British. Selepas Perang Dunia Kedua, kolonial British berusaha membina semula sistem pengangkutan sedia ada dan membina beberapa jalan raya yang baharu untuk memenuhi keperluan ekonomi British. Pembinaan semula jalan dikendalikan oleh *Public Work Department* (P.W.D) atau Jabatan Kerja Raya (JKR) sejak awal tahun 1947 yang melibatkan kerja membaik pulih dan menaik taraf jalan raya di Sabah.²³ Cadangan untuk menambah dan melebarkan jalan raya turut dikemukakan oleh Suruhanjaya Khas iaitu *Road Maintenance Working Party* yang bertanggungjawab mengkaji masalah penyelenggaraan jalan di Sabah. *Road Maintenance Working Party* merupakan suruhanjaya yang ditubuhkan untuk mencari penyelesaian yang efektif dan kaedah paling ekonomi (kos rendah) bagi melaksanakan projek penambahbaikan sekaligus membina jalan raya baharu.²⁴ Penyelidikan kawasan untuk keperluan pembinaan jalan dilaksanakan melalui skim PR.1009 *Colonial Economic Research* yang merupakan skim khusus untuk kajian pembangunan pengangkutan di Sabah.²⁵

²³ *North Borneo Annual Report 1947*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1948, hlm. 38.

²⁴ *North Borneo Annual Report 1955*, hlm. 109.

²⁵ *North Borneo Annual Report 1953*, hlm. 162

Usaha pembangunan semula dan membina infrastruktur oleh British di Sabah berhadapan cabaran terutama sepanjang proses pelaksanaan. Bagi merealisasikan projek pembinaan infrastruktur tersebut pihak British telah merangka pelan pembangunan untuk memastikan usaha membina infrastruktur seperti jalan raya akan berjaya. Selama hampir 17 tahun pentadbiran kolonial British bermula pada tahun 1946 sehingga tahun 1963, pihaknya telah berusaha meningkatkan sistem pengangkutan darat seperti jalan raya dan kereta api. Pada tahun 1951, British dan syarikat persendirian telah mengambil alih kerja-kerja pembinaan semula sosioekonomi di Sabah.²⁶

Walaupun pada awal pentadbiran British, penambahbaikan kereta api merupakan antara yang diutamakan namun pembinaan jalan raya telah mula diberi perhatian sekitar tahun 1955. Hal ini kerana British melihat pengangkutan darat merupakan komponen penting dalam menggerakkan peningkatan ekonomi di Sabah. Sepanjang tempoh pembangunan semula pengangkutan darat, P.W.D sebagai pengendali utama projek pembinaan berdepan dengan beberapa halangan dalam usaha untuk meningkatkan mutu perkhidmatan jalan.

Dana khas telah diperuntukkan bagi tujuan membina dan menambah baik jalan yang mengalami kerosakan selepas Perang Dunia Kedua. Sebagaimana rangkaian kereta api, penambahbaikan dan pembinaan semula jalan raya mendapat sokongan kewangan daripada kerajaan British juga dalam bentuk geran dan pinjaman. Pembinaan jalan dibiayai melalui peruntukan yang disediakan melalui Program Pembangunan Koloni, pinjaman daripada United Kingdom, perbelanjaan di bawah Rancangan Colombo dan pertukaran aset dengan Jepun. Sumber kewangan untuk pembinaan jalan juga diperoleh daripada koperasi ekonomi untuk membeli empat buah traktors bagi tujuan kerja-kerja pembinaan.²⁷

²⁶ *Kinabalu Magazine*, Disember 1951.

²⁷ *The Straits Times*, 11 Disember 1950.

Sekitar tahun 1954, usaha meningkatkan perkhidmatan pengangkutan darat turut melibatkan syarikat-syarikat balak persendirian seperti *Kennedy Bay's*, *Bombay Burmah* dan *The British Borneo Timber Company Ltd* (BBT). Usaha tersebut bertujuan untuk kegunaan mengangkut hasil komoditi balak. BBT telah membina jalan tanah sejauh enam batu di kawasan pedalaman dan syarikat *Bombay Burmah* pula telah mengendalikan projek menaiktaraf jalan untuk kegunaan kendaraan berat. Manakala, syarikat *Kennedy Bay*' telah membina beberapa jarak jalan menggantikan laluan kecil yang sedia ada di sekitar Sandakan.²⁸

Pembinaan jalan dan projek membaik pulih di kawasan pertanian dan penempatan baru merupakan salah satu cara untuk mengembalikkan ekonomi Sabah. Alternatif untuk meningkatkan pengangkutan darat terutama pembinaan jalan raya oleh British telah mempengaruhi peningkatan hasil pertanian seperti pengeluaran padi dan penanaman koko serta tembakau. Keadaan ini jelas apabila pihak British telah membina jalan menghubungkan Jesselton dan Sandakan pada tahun 1960-an. Di sepanjang laluan tersebut, British mengambil alternatif membuka kawasan baharu untuk tujuan pertanian.²⁹

Sepanjang tempoh pembangunan semula terutama yang melibatkan pembinaan jalan, British berdepan beberapa masalah antaranya keadaan semula jadi Sabah. Bentuk muka bumi yang bergunung ganang, hutan tebal dan halangan merentasi sungai merupakan salah satu halangan terbesar sepanjang pembinaan jalan dan pada masa yang sama turut melambatkan proses pembinaan jalan di Sabah.³⁰ Keadaan cuaca yang tidak menentu seperti hujan lebat yang turun berterusan sehingga menyebabkan banjir juga merupakan faktor yang turut mempengaruhi kelewatan pembinaan jalan raya.³¹

²⁸ Edwin Lee, *The Towkays of Sabah: Chinese Leadership and Indigenous Challenge in the Last Phase of the British Rule*, Singapore: Singapore University Press, 1976, hlm. 18.

²⁹ Edwin, Lee, *The Towkays of Sabah: Chinese Leadership and Indigenous Challenge in the Last Phase of the British Rule*, hlm. 49.

³⁰ A.G. Chatfield, *Sabah: A General Geography*, London: University of London Press, 1965, hlm. 77.

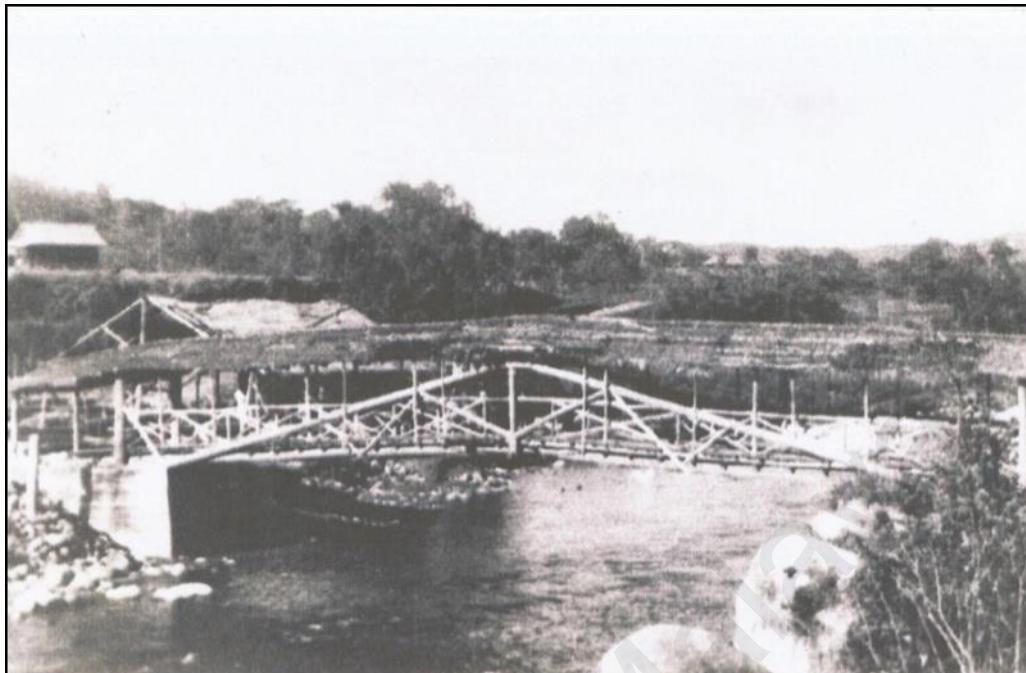
³¹ Khoo Kay Kim, *History and Society*, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1981, hlm. 93.

Kurangnya peralatan dan teknologi pembinaan juga melambatkan proses membina dan menyelenggara jalan di sekitar Sabah.³² Begitu juga keperluan membina jambatan untuk menghubungkan dua kawasan merentasi sungai merupakan antara cabaran besar kepada British dalam projek pembinaan jalan. Kekurangan teknologi menyukarkan proses membina jambatan, keadaan ini secara tidak langsung menjadi halangan kepada penggunaan laluan darat. Keadaan ini turut mengakibatkan pembinaan jalan raya dan usaha untuk menambahkan jarak laluan kereta api yang menghubungkan bahagian Pantai Barat dengan Pantai Timur serta kawasan Pedalaman Sabah tidak dapat dijaankan.³³ Gambar 2.1 dan 2.2 masing-masing menunjukkan jambatan di Ranau dan Kota Belud sekitar tahun 1946 yang dibina bagi memudahkan kenderaan melaluinya. Kedua-dua jambatan ini turut tersenarai dalam projek menaiktaraf melibatkan kegiatan menukar kayu kepada material tahan lama bagi menampung jumlah kenderaan dengan bebanan yang semakin bertambah.

³² "...The native, with his primitive technology, could not build bridges over these rivers and so communication by way of paths was not developed. The rivers were navigable for long distances and could be used as means of communication, but the river journey required more capital and organisation and therefore hindered easy travel." Ranjit Singh, "The Structure on the Indigenous Economy in Sabah in the 1860 and 1870s", *Historia*, dalam Mohd. Abu Bakar, Amarjit Kaur & Abdullah Zakaria Ghazali (editor), *Historia: Essays in Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History, University of Malaya, Esei-Esei Memperingati Ulangtahun Ke-25 Jabatan Sejarah, Universiti Malaya, Historia*, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1984. hlm. 389.

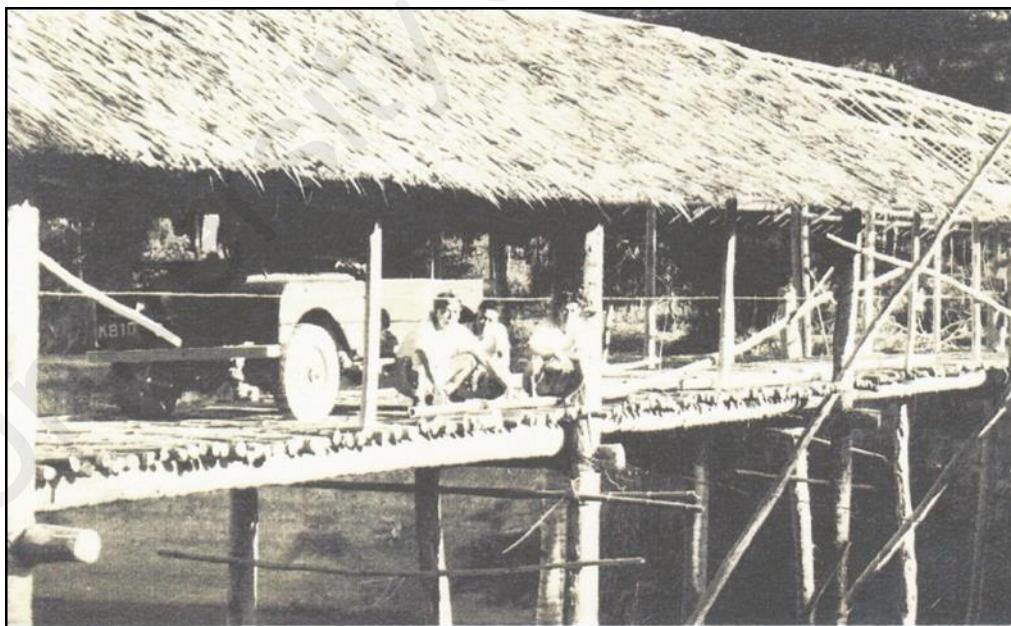
³³ D.S. Ranjit Singh, "The Structure on the Indigenous Economy in Sabah in the 1860 and 1870s", dalam Mohd. Abu Bakar, Amarjit Kaur & Abdullah Zakaria Ghazali (editor), *Historia: Essays in Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History, University of Malaya, Esei-Esei Memperingati Ulangtahun Ke-25 Jabatan Sejarah, Universiti Malaya*, hlm. 389.

Gambar 2.1: Jambatan Ranau



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah

Gambar 2.2: Jambatan Kota Belud, 1946



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah

Sementara itu, kekurangan sumber kewangan juga merupakan masalah utama yang dihadapi oleh British dalam usaha untuk membina dan menambah baik jalan yang

telah rosak.³⁴ Kos untuk penyelenggaraan jalan raya dianggarkan sebanyak \$596 sebatu setiap tahun sepanjang pentadbiran British.³⁵ Kos perbelanjaan penyelenggaraan jalan termasuk bayaran gaji kepada buruh binaan, pembelian alat gantian dan bahan binaan dari luar negara. British perlu mengimport alat gantian dan bahan serta jentera berat, antaranya traktor dari luar negara seperti dari Hong Kong, Jepun dan British.³⁶ Kekurangan tenaga kerja mahir turut menjadi kekangan dalam proses pembinaan dan penambahbaikan jalan di Sabah oleh British.³⁷ Pada umumnya, pekerja berskala besar diperlukan untuk melaksanakan pembinaan jalan raya.³⁸ Kekurangan tenaga buruh dan bahan binaan telah menimbulkan masalah kepada British untuk meneruskan kerja-kerja pembinaan jalan tersebut.³⁹ Projek pembinaan jalan memerlukan buruh dari luar, bahkan kos untuk membawa buruh dari luar termasuk penyediaan tempat tinggal dan upah telah menyumbang kepada peningkatan kos perbelanjaan projek pembinaan sehingga menjadi halangan kepada pihak British untuk membina jalan raya.

Sumber kewangan tidak mencukupi pastinya akan menyukarkan pihak British untuk menyelenggara jalan. Hal yang demikian, British mengambil langkah membina jalan di kawasan yang mempunyai nilai ekonomi dan mampu memberi nilai tambah kepada pendapatan British. Dalam usaha meminimumkan kos perbelanjaan membina dan menambah baik jalan, British bertindak melakukan penelitian terlebih dahulu dan membina jalan mengikut keperluan. Masalah kemalangan di kawasan pembinaan tidak dapat dielakkan sepanjang berlangsungnya proses pembinaan. Sebagaimana kes kemalangan yang berlaku sepanjang proses penyelenggaraan landasan kereta api sekitar tahun 1946 melibatkan tiga insiden yang telah mengakibatkan kehilangan nyawa dan kecederaan. Peristiwa ini berlaku semasa proses penyeleggaraan landasan seksyen

³⁴ A.G. Chatfield, *Sabah: A General Geography*, hlm. 77.

³⁵ E.W. Ellison, Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948–1955.

³⁶ Ibid.

³⁷ A.G. Chatfield, *Sabah: A General Geography*, hlm. 77.

³⁸ *North Borneo Annual Report 1951*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1952, hlm. 6.

³⁹ *North Borneo Annual Report 1956*, hlm. 122.

Beaufort–Melalap yang mengakibatkan seorang maut, dua orang cedera parah dan 12 orang mengalami cedera ringan.⁴⁰ Kejadian kemalangan seperti ini pastinya menyumbang kepada kekurangan buruh untuk meneruskan proses penyelenggaraan jalan raya.

Walaupun menghadapi pelbagai masalah namun demikian British konsisten untuk meneruskan projek penambahbaikan dan pembinaan jalan seperti yang telah direncanakan. Melalui penyelidikan yang dilakukan oleh *Road Maintenance Working Party*, British melihat potensi untuk membina jalan raya sebagai alternatif untuk menghubungkan kawasan yang produktif ekonomi di Sabah. Sebahagian besar penduduk bersetuju dan menyarankan agar jalan raya dibina bagi mengantikan landasan kereta api agar dapat menghubungkan sebahagian kawasan di Sabah. Persetujuan tersebut telah menggalakkan pihak British untuk menambah projek pembinaan jalan untuk mewujudkan kelancaran lalu lintas selain untuk meningkatkan ekonomi Sabah.⁴¹ Sebahagian besar pegawai pentadbir British telah bersetuju dan menyatakan bahawa pembinaan jalan raya perlu diperluaskan bagi memajukan kawasan-kawasan yang berpotensi untuk kegiatan ekonomi.⁴² Hasil penyelidikan suruhanjaya khas tersebut pada akhirnya telah membawa kepada pembinaan jalan raya untuk menghubungkan kawasan pertanian dan pembinaan jalan bagi mengantikan landasan kereta api yang mana sebahagian stesen yang telah ditutup.

Keadaan jalan raya selepas pentadbiran Jepun kelihatan sangat teruk, jalan berlopak-lopak, malah sebahagian laluan menjadi sempit. Pertempuran turut memusnahkan sebahagian besar landasan kereta api.⁴³ Serangan Jepun bukan sahaja menyebabkan kerosakan jalan malah turut mengakibatkan kemasuhan bangunan, rumah-rumah kedai, bangunan pentadbiran, harta benda dan menyebabkan kematian.

⁴⁰ Khoo Kay Kim, *History and Society*, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1981, hlm. 94.

⁴¹ Fawzi Basri, *Sejarah keretapi di Malaysia*, Kuala Lumpur: Keretapi Tanah Melayu, 1985, hlm. 148.

⁴² Ibid., hlm. 149.

⁴³ R.M. Jasni, *Memoir Anak Sisa Perang*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 2006, hlm. 98.

Penguasaan Jepun selama hampir empat tahun telah melumpuhkan sebahagian kegiatan sosioekonomi penduduk di Sabah. Pembangunan semula telah dilaksanakan selepas Sabah diisytiharkan sebagai *Crown Colony* pada tahun 1946. Pembangunan semula turut melibatkan kegiatan menambah baik dan menaiktaraf jalan sedia ada serta membina jalan baharu. Projek pembinaan jalan raya dan membaik pulih dijalankan bertujuan untuk menghubungkan beberapa kawasan produktif ekonomi khususnya di kawasan Pantai Barat Sabah.

Projek pembinaan jalan dilaksanakan di bawah seliaan Roland Trunbull yang merupakan gabenor baru dilantik selepas British mula mentadbir Sabah pada tahun 1946.⁴⁴ Kerja-kerja membaik pulih dan pembinaan jalan baharu turut dikendalikan oleh P.W.D.⁴⁵ *Road Construction Team* di bawah P.W.D bertanggungjawab ke atas proses penyelenggaraan jalan sepanjang tempoh pentadbiran British. Program pembangunan jalan dilaksanakan berdasarkan skim pembinaan dan penambahbaikan jalan raya di bandar-bandar utama dan jalan yang menghubungkan bahagian Pantai Barat dan Timur Sabah. Skim pembinaan jalan diluluskan oleh Setiausaha Negeri bagi kawasan yang berada di bawah kolonial British.⁴⁶ Sebanyak 75 peratus daripada sumber kewangan untuk projek pembinaan jalan disalurkan oleh C.D & W.⁴⁷

Sepanjang tempoh tahun 1948 sehingga 1962 pelaksanaan pembinaan semula jalan raya dijalankan oleh British. Terdapat tiga kategori pembinaan jalan yang dilancarkan, antaranya pembinaan jalan utama. Jawatankuasa khas telah ditubuhkan bertujuan untuk mengendalikan projek pembinaan jalan baharu dan menambah baik

⁴⁴ Roland Evelyn Turnbull dilahirkan sekitar tahun 1915 sehingga 23/12/1960, menamatkan pengajian di King's College dan St. John's College, Oxford. Beliau memulakan perkhidmatan sebagai kadet di Tanah Melayu pada tahun 1929, sebelum dilantik sebagai Gabenor di North Borneo pada 4 March 1954 sehingga 1959. Beliau juga pernah menjawat pelbagai jawatan dalam pentadbiran British. Untuk mengetahui maklumat selanjutnya rujuk akhbar "Malayan Given High Post in British, Honduras," *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser 1884-1942*, 5 April 1940.

⁴⁵ Owen Rutter, *British North Borneo: An Account of Its History, Resources and Natives Tribes*, London: Constable, 1922, hlm. 170.

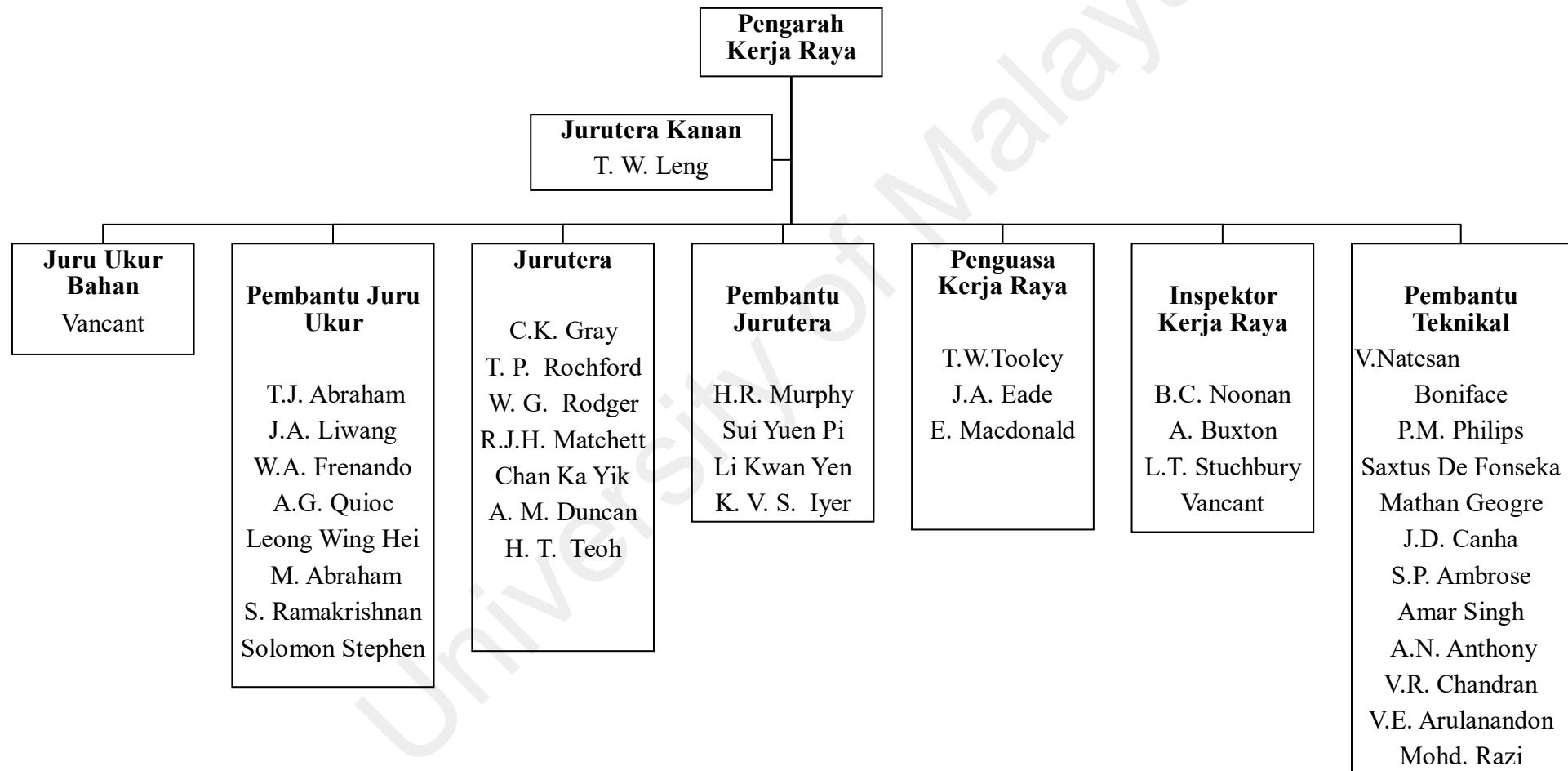
⁴⁶ *North Borneo Annual Report 1952*, hlm. 112.

⁴⁷ P.S. Gudgeon, "Economic Development in Sabah 1881–1981", dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881–1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981. hlm. 224.

jalan sedia ada.⁴⁸ Jawatankuasa ini ditubuhkan di bawah seliaan Jabatan Kerja Raya dan dikenali sebagai *Road Construction Team*. Pasukan ini terdiri daripada Jurutera Kanan, Jurutera Eksekutif, Juruukur Bahan, Pengguna Kerja Raya, Pembantu Jurutera, Jurutera Kerja Raya, Pembantu Juruukur, dan Pembantu Teknikal.⁴⁹ Kakitangan *Road Construction Team* dilantik sekitar tahun 1950 sehingga tahun 1959. Sebahagian besar daripada mereka bertugas sehingga tahun akhir pentadbiran kolonial British pada tahun 1963. Sebilangan kecil kakitangan telah ditawarkan lanjutan kerja. Secara keseluruhannya, kakitangan *Road Construction Team* dilantik secara kontrak dengan gaji antara \$330 sehingga \$1,610 sebulan. Manakala sebilangan kecil telah dilantik sebagai penjawat tetap. Rajah 2.1 menunjukkan kakitangan *Road Construction Team* yang berkhidmat di Sabah sehingga tahun 1964.

⁴⁸ *North Borneo Annual Report 1951*, hlm. 6.
⁴⁹ Public Work Department, Staff List 1961.

Rajah 2.1 Kakitangan *Road Construction Team* sehingga tahun 1964



Sumber: Disesuaikan daripada Public Work Department Establishment Head D 14/6—Raod Construction Road, staff list 1959.

Kakitangan *Road Construction Team* ditugaskan di setiap residensi. Sebahagian besar kakitangan ditugaskan di pusat pentadbiran di Jesselton, Sabah. *Road Construction Team* pernah diketuai oleh beberapa Pengarah. Antaranya Mr. Houston (1946–1948), Mr. P.O Connell (1949–1951), Mr. R.M Wood (1952–1957), Mr L. Jackson (1957–1964).⁵⁰ T. W. Leng telah dilantik sebagai Jurutera Kanan dibantu oleh 24 orang pekerja mengikut bidang tugas masing-masing. Seramai lima orang Eksekutif Jurutera ditempatkan di Residensi Pantai Barat termasuk dua orang masing-masing di Kota Belud dan seorang di Tuaran. Eksekutif Jurutera tersebut terdiri daripada C. K. Gray, T.P. Rochford, W.G. Rodger, R.J.H. Matchett dan Chan Ka Yik. Mereka turut dibantu oleh tiga Pembantu Jurutera yang terdiri daripada H.R. Murphy, Sui Yuen Pi dan Li Kwan Yen. Vancant pula sebagai Juruukur Bahan dibantu oleh lima orang Pembantu Juruukur antaranya ialah T.J. Abraham, J.A. Liwang, W.A. Frenando, A.G. Quioc dan Leong Wing Hei. Manakala, T. W. Tooley dan E. Macdonald dilantik sebagai Penguasa Kerja Raya. Seterusnya, dua orang Inspektor Kerja Raya B.C. Noonan dan A. Buxton. Diikuti seramai enam orang Pembantu Teknikal antaranya V.Natesan, Boniface, P.M. Philips, Saxtus De Fonseka, Mathan Geogre dan J.D. Canha.⁵¹

Di Residensi Pedalaman hanya tiga orang pekerja ditempatkan. Dua orang di Beaufort dan seorang Labuan. Jumlah ini terdiri daripada Solomon Stephen sebagai Pembantu Juruukur dibantu oleh dua orang Pembantu Teknikal V.R. Chandran dan A.N. Anthony. Manakala, dua orang Eksekutif Jurutera iaitu A. M. Duncan dan H.T. Teoh, dibantu oleh J.A. Eade sebagai Pembantu Jurutera, diikuti Vacant dan M. Abraham masing-masing sebagai Inspektor Kerja Raya dan Pembantu Juruukur serta dua orang Pembantu Teknikal yang terdiri daripada V.E. Arulanandon dan Mohd. Razi telah ditempatkan di Tawau. Jumlah keseluruhan kakitangan yang ditugaskan di

⁵⁰ Mantan Pengarah (Past Directors), Tarikh capaian 24 Ogos 2015, <http://www.jkr.sabah.gov.my/>

⁵¹ Public Work Department, Staff List 1961.

Residensi Tawau adalah seramai tujuh orang termasuk seorang di Lahad Datu.⁵²

Seramai tiga orang kakitangan *Road Construction Team* ditempatkan di Residensi Sandakan antaranya terdiri daripada E. MacDonald dan S. Ramakrishnan masing-masing sebagai Penguasa Kerja Raya dan Pembantu Juruukur. Jumlah keseluruhan kakitangan *Road Construction Team* di Sabah adalah seramai 36 orang.

Sepanjang pentadbiran British pembangunan jalan darat telah diberi keutamaan. Hal ini kerana keperluannya terhadap kegiatan ekonomi, sebagaimana kenyataan “*The Borneo state had been held back by lack of roads, and other communications—the provision of these communications therefore was accord priority*” dalam *Sabah Development Plan 1965-1970*.⁵³ Jalan telah dibina di Tenom, Keningau, Beaufort, Sipitang, Papar, Kudat, Jesselton, Tuaran, Kota Belud dan Ranau (kawasan Pantai Barat) yang merupakan tanah baru dibuka untuk tujuan pertanian seperti penanaman padi dan getah.⁵⁴ Di bahagian Pantai Timur, jalan telah dibina di kawasan Tawau, Sandakan, Semporna dan Lahad Datu yang sinonim sebagai kawasan pertanian melibatkan penanaman getah, padi dan manila hemp serta pengeluaran hasil balak.⁵⁵ Peruntukan untuk penyelenggaraan jalan ini diperoleh daripada pihak British melalui *Colonial Development and Welfare* dalam bentuk geran dan pinjaman. Ini dapat dilihat melalui kenyataan berikut:

Apart from British, financial assistance to state was provided through Colonial Development and Welfare Grants, and by the United States Government and from Canada, Australia, New Zealand and India under the Colombo Plan.⁵⁶

⁵² Public Work Department, Staff List 1961.

⁵³ State of Sabah Development Plan 1965–1970, Jabatan Kerja Raya Negeri Sabah, hlm. 16.

⁵⁴ J.R. Sargent, Randall. John, *Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo, 1960*, hlm. 15.

⁵⁵ Ibid., hlm .18.

⁵⁶ P.S. Gudgeon, “Economic Development in Sabah 1881–1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881–1981*, hlm. 210.

Jadual 2.2: Geran Colonial Development and Welfare, 1947–1964

Skim	Perkara
D. 1158 / D. 1158A	Pembinaan Jalan Raya
D. 1158B	Pembinaan Jalan Raya
D. 2733B	Pembinaan Jalan Raya Bandar-Bandar Utama
D.2870	Pembinaan dan Penambahbaikan Jalan Raya
D. 3917/ D.3917A	Tapak Pembinaan Jalan Raya
D. 4090/ D. 4090A	Jalan Sandakan-Telupid, 18 Batu
D. 4266	Kerja Penambahbaikan Jalan Raya
D. 4465	Program pembinaan jalan
D. 4589	Pembinaan Jalan Beaufort/Weston
D. 4850	Jalan Kota Kinabalu / Papar
D. 4928	Jalan bandar dan perparitan
D. 5052	Jalan Dari Bahagian Barat Ke Ranau

Sumber: Disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report 1953*, hlm. 162; *North Borneo Annual Report 1961*, hlm. 212; *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 248.

Jadual 2.2 menunjukkan skim pembangunan jalan raya yang dibiayai di bawah geran C.D & W, 1947–1964. Skim ini sebagaimana yang dipersetujui sepanjang pelan pembangunan pada tahun 1948 sehingga 1964.⁵⁷ Dana pembangunan disalurkan kepada Skim Pembangunan Jalan untuk melaksanakan projek penambahbaikan dan pembinaan jalan baharu. Sepanjang pentadbiran Britsih terdapat 12 skim telah diperkenalkan merangkumi skim penyelidikan, skim membina jalan baharu, pembinaan jalan di kawasan-kawasan bandar dan projek penambahbaikan. Diikuti projek pembinaan di kawasan jalan di kawasan penempatan dan pembangunan. Pelaksanaan skim ini bermula sekitar tahun 1948.

Pada peringkat awal pentadbiran British, kegiatan menambah baik kerosakan jalan dimulakan selepas Perang Dunia Kedua. Projek menambah baik jalan mendapat perhatian British untuk mengatasi masalah kerosakan infrastruktur dengan segera. Pihak British memberi tumpuan kepada kegiatan penambahbaikan dan pembinaan jalan darat

⁵⁷ *North Borneo News*, 1 Jun 1949.

terutama yang melibatkan jalan raya. Hal ini terbukti melalui pertambahan jumlah jarak jalan yang telah dibina sehingga penghujung pentadbiran British pada tahun 1963.

Jadual 2.3: Kos (\$) Penyelenggaraan Jalan Raya, 1950–1963

Tahun	Dana (\$)	Anggaran kos \$ (a)	Jumlah *(Batu)
1946	-	780,153	-
1947	-	355	
1948	-	378	
1949	-	225,884	379
1950	717,996	292,154	380
1951	622,604	344,526	385
1952	669,352	507,620	404
1953	632,924	407,937	412
1954	1,055,694	508,068	479
1955	1,181,316	614,424	648
1956	2,356,632	804,999	702
1957	7,76,970	972,625	710
1958	2,276,364	1,024,185	722
1959	9,93,108	1,299,930	763
1960	1,210,155	1,716,605	769
1961	2,098,907	2,317,735	928
1962	t.d	t.d	1,054
1963	t.d	t.d	1,158

*tidak termasuk *Bridle path*

t.d = tidak ada data

Sumber: Disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report 1948*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1947, hlm. 52; *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 176; Pang Teck Wai, “Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence,” dalam Jeffrey G. Kittingan dan Maximus J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Later 1963-1988*, hlm. 101; P.S. Gudgeon, “Economic Development In Sabah 1881-1981”, dalam Anwar Sullivan dan Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881-1981*, hlm. 225 & 269; Amarjit Kaur, “Hantu’ and Highway: Transport in Sabah 1881-1963”, *Modern Asian Studies*, Vol. 28, No. 1, hlm. 1-49; *The Straits Times*, 11 Disember 1950.

Jadual 2.3 menunjukkan dana yang dibiayai oleh C.D&W untuk penyelenggaraan jalan di Sabah bagi tahun 1950 sehingga tahun 1963. Secara keseluruhan, dana yang disediakan dan kos penyelenggaraan meningkat secara berterusan. Bagi mengekalkan kelancaran perkhidmatannya, British telah menyediakan dana untuk menampung kos penyelenggaraan untuk setiap tahun. Pertambahan jarak jalan raya menunjukkan perkhidmatan jalan semakin mendapat perhatian pengguna dan pentadbir. Projek penyelenggaraan merangkumi semua jenis jalan kecuali laluan kuda

(*Bridle Path*). Bermula pada tahun 1959, jumlah dana yang disediakan lebih rendah berbanding dengan anggaran kos yang diperlukan untuk tujuan penyelenggaraan jalan di Sabah. Peningkatan kos menunjukkan kekerapan penggunaan perkhidmatan jalan raya sebagai medium perhubungan dan mengangkut barang oleh pengguna. Di bawah dua pelan pembangunan yang dilaksanakan, pihak British menyediakan lebih banyak jumlah dana untuk menambahbaik dan membina jalan raya berbanding kemudahan awam yang lain.

Pembangunan Jalan, 1946–1955

Pelan ini dirancang semenjak awal pentadbiran British antara lain melibatkan projek membaik pulih dan membina jalan bagi menyokong kelancaran kegiatan ekonomi di Sabah. Sepanjang Pelan Pembangunan Sabah 1948–1955, jalan telah dibina menghubungkan kawasan bandar dengan pekan utama seperti Jesselton, Sandakan, Labuan, Tuaran, Ranau, Keningau dan Labuan. Rangkaian yang sedia ada pula telah dipanjangkan jaraknya dengan tujuan untuk menghubungkan kawasan-kawasan pertanian. Sebahagian jalan dalam proses pembinaan semula manakala sebahagian yang lain masih dalam proses penelitian.

Sekitar tahun 1949, anggaran peruntukan yang disalurkan untuk projek pembinaan semula dan penambahbaikan jalan raya adalah sebanyak \$2,016,016.⁵⁸ Sebanyak \$816,153 daripada jumlah tersebut digunakan untuk membaik puah, melaksanakan projek pelebaran jalan dan penambahan jarak jalan raya. Manakala, sebanyak \$1,199,174 diperuntukkan untuk membina jalan raya yang baharu.⁵⁹ Walaupun pada peringkat awal pentadbiran British, tumpuan adalah kepada penambahbaikan landasan kereta api namun terdapat usaha untuk menambah baik dan membina jalan raya bagi menggantikan landasan kereta api. Bermula dari tempoh

⁵⁸ *The Straits Times*, 12 Februari 1949.

⁵⁹ P.S. Gudgeon, “Economic Development In Sabah 1881–1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881–1981*, hlm. 204.

tersebut pihak British telah melakukan penyelidikan menyeluruh bagi mengenal pasti jumlah kos perbelanjaan pembinaan jalan. Pada masa yang sama, British turut mengenal pasti kesan pembinaan jalan yang bakal dibangunkan di bahagian kawasan yang terlibat. Pembinaan jalan raya dilihat menjadi keperluan yang akan memberi manfaat kepada perkembangan ekonomi tempatan dan penduduk di Sabah. Namun alasan tersebut bukan menjadi matlamat utama British kerana baginya proses menyediakan perkhidmatan pengangkutan perlu disertai nilai ekonomi.

Penutupan beberapa stesen kereta api seperti penutupan seksyen kereta api Weston-Beaufort berpunca kerana kawasan ini tidak lagi produktif dari segi pengeluaran pertanian. Jalan raya pula telah dibina di kawasan tertentu. Manakala projek menggantikan landasan dengan jalan raya adalah kerana ia merupakan laluan efektif yang mampu menghubungkan kawasan terpencil di Sabah. Selain itu, jalan raya juga dibina berdasarkan keperluannya sebagai medium yang menghubungkan kawasan pesisir dengan pedalaman seperti pembinaan jalan di Kinabatangan merangkumi jalan ke Pensiangan dan Jalan Labuk–Sugut.⁶⁰

Hal yang demikian, pada tahun 1946 sehingga tahun 1948, anggaran kos penyelenggaraan jalan raya adalah sebanyak \$576,054. Jumlah ini termasuk perbelanjaan bagi kerja-kerja menurap jalan sejauh 30 batu dan membina dua buah jambatan di Kota Kinabalu.⁶¹ Walau bagaimanapun, Jabatan Kerja Raya turut mengemukakan kos tambahan sebanyak \$204,099 untuk kerja-kerja penyelenggaraan termasuk kerja penukaran material jambatan dan penambahbaikan tiga batu jalan di Jesselton, dua batu jalan yang terdapat di Sandakan dan satu batu di Labuan.⁶² Sekitar akhir tahun 1949 sejauh 43 batu jalan telah ditambah baik. Manakala, jalan sejauh 152 batu masih lagi dalam proses cadangan penambahbaikan, kedua-dua projek

⁶⁰ Randall John. *Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo 1960*, hlm. 14.

⁶¹ Ibid.

⁶² Ibid.

dikendalikan menggunakan dana yang diperuntukkan oleh C. D &W.⁶³ Projek ini termasuk pembinaan jalan raya baharu sejauh 10 batu menghubungkan Sandakan dan Lembah Lubuk, jalan dari Papar terus ke Bukit Manggis sejauh 12 batu, dan jalan dari Jesselton ke Kota Belud sejauh 24 batu.⁶⁴

Pada akhir tahun 1951, peruntukan pembangunan untuk Sabah berjumlah \$6,342,684. Kos untuk projek penyelenggaraan jalan adalah sebanyak \$1,798,740 berbanding dengan penyelenggaraan jalan kereta api sebanyak \$1,329,736.⁶⁵ Jumlah kos yang diserahkan untuk membiayai projek penyelenggaraan jalan menunjukkan adanya usaha British untuk meningkatkan pembinaan jalan raya di Sabah. Projek penyelenggaraan jalan raya antaranya melibatkan kegiatan menaik taraf jalan kepada jalan bitumen dan batu kelikir. Setelah melalui projek pembinaan dan penyelenggaraan, jumlah jarak jalan di Sabah menunjukkan peningkatan yang ketara. Antaranya merangkumi jalan berturap, batu kelikir, tanah, dan laluan kuda. Walau bagaimanapun, pada tahun 1951 perkembangan pembinaan jalan sedikit terganggu sehingga mengakibatkan perkembangan jalan menjadi perlahan.⁶⁶ Hal ini disebabkan keadaan cuaca yang tidak menentu seperti hujan turun secara berterusan sepanjang tahun tersebut.⁶⁷ Pada tahun 1952 pula, jumlah anggaran kos untuk projek pembinaan jalan adalah sebanyak \$856,527 daripada \$992,331 jumlah keseluruhan pembangunan sosial di Sabah.

Pada tahun 1953, Roland Turnbull yang merupakan Gabenor British terakhir di Sabah telah mencadangkan pelan pembangunan melalui pembinaan jalan tanah dan laluan jip untuk menghubungkan pekan dan daerah di Sabah.⁶⁸ Pada akhir tahun 1920, jalan telah dibina sepanjang 99 batu namun meningkat kepada 241 batu tahun 1940 dan

⁶³ *The Straits Times*, 11 Disember 1950.

⁶⁴ *North Borneo Annual Report 1948*, hlm. 52.

⁶⁵ CO1022/333, Progress of The North Borneo Reconstruction and Development Plan, hlm. 21.

⁶⁶ *The Straits Times*, 20 Ogos 1952

⁶⁷ *North Borneo Annual Report 1948*, hlm. 35.

⁶⁸ Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, New York: St. Martin's Press, 1998, hlm. 154.

kemudian bertambah kepada 300 batu pada tahun 1954.⁶⁹ Pada tahun 1955, pembinaan jalan raya diperluaskan bagi menggantikan penutupan landasan kereta api melibatkan seksyen Weston–Melalap. Ini kerana sebilangan kecil stesen kereta api telah ditutup dan perkhidmatannya juga semakin berkurang. Isu pembinaan jalan raya semakin mendapat perhatian kerana terdapat cadangan agar penutupan sebahagian landasan kereta api digantikan dengan rangkaian jalan raya.⁷⁰ Walau bagaimanapun, terdapat perbezaan pandangan mengenai penggantian landasan kereta api kepada jalan raya sehingga akhirnya menimbulkan perdebatan dalam projek pembinaan jalan raya.

Pada tahun 1955, anggaran kos yang diperuntukkan bagi projek pembinaan pengangkutan di bawah Pelan Pembangunan Sabah 1948–1955 adalah sebanyak \$786,425 daripada \$1,745,918 peruntukan pembangunan sosial. Berdasarkan jumlah peruntukan pengangkutan sebanyak \$740,130 disalurkan untuk tujuan pembinaan jalan baru. Sehingga penghujung tahun 1955, sepanjang 103 batu jalan berturap (bitumen), 100 batu kerikil dan 600 batu laluan kuda (*bridle path*) telah dibina.⁷¹ Melalui skim D. 2733B, British telah membina jalan di kawasan bandar-bandar utama seperti Jesselton, Sandakan dan Labuan dengan anggaran kos sebanyak \$2,263,050.⁷² Melalui Skim D.2870 pula melibatkan Pembinaan dan Penambahbaikan Jalan Raya adalah antara skim yang dilaksanakan sepanjang tempoh tahun 1955 menggunakan perbelanjaan sebanyak \$4,166,396 berbanding \$4,653,900 pada tahun 1953.⁷³ Dalam tempoh tahun 1955 juga memaparkan pelaksanaan skim D.1158 dan D.1158A telah memperuntukkan anggaran kos sebanyak \$3,068,050 untuk tujuan pembinaan jalan baharu di samping skim D.1158B dengan anggaran kos sebanyak \$1,026,450.⁷⁴

⁶⁹ Pang Teck Wai, “Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence,” dalam Jeffrey, G. Kittingan dan Maximus, J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Later 1963-1988*, Kota Kinabalu: Institute for Development Studies (Sabah), 1989, hlm. 101.

⁷⁰ Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, hlm. 154.

⁷¹ *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 204.

⁷² *North Borneo Annual Report 1955*, hlm. 173.

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Ibid. hlm. 172.

Jadual 2.4: Projek Pembangunan Jalan di Sabah, 1948–1955

Jalan	Jarak (batu)	Jenis jalan
Pantai Barat		
Kota Kinabalu–Kota Belud	49	Bitumen/kerikil
Tuaran–Kota Belud	30	-
Kota Kinabalu–Tuaran	6	-
Kota Kinabalu–Papar	3	-
Papar/Bukit Manggis	1 ½	-
Pedalaman		
Sipitang–Pantai–Mesapol–Ulu Sipitang	10	-
Beaufort–Weston	8	
Tenom–Melalap	15	-
Papar–Keningau–Tambunyan–Banjaran Croker	96	Batu kerikil / tanah
Jalan Keningau	18½	-
Pantai Timur		
Beluran	20	Tanah
Sandakan–Labuk	10	Tanah
Sandakan–Telupid	18	Batu kerikil
Jalan Segama (Lahad Datu)	2	-
Tawau	3	-

Sumber: Disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report 1948*, hlm. 35; *The Straits Times*, 11 Disember 1950; 9 Mei 1952; J. R. Sargant, *Randall, John. Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo*, Jesselton: Govt. Print. off, 1960, hlm. 15; Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, New York: St. Martin's Press, 1998, hlm. 154.

Jadual 2.4 memaparkan sebahagian projek pembinaan jalan di Sabah sepanjang tempoh tahun 1948 hingga tahun 1955. Berdasarkan Jadual tersebut terdapat beberapa projek pembinaan jalan raya melibatkan penambahbaikan dan sebahagiannya pula merupakan pembinaan jalan baharu. Sebahagian besar projek pembinaan jalan dibiayai dengan menggunakan geran daripada pihak British. Projek pembinaan jalan turut dipercepatkan oleh Gabenor Trunbull.⁷⁵ Melalui jadual tersebut dapat dikenal pasti sebahagian besar jalan dibina di bahagian Pantai Barat Sabah merangkumi kawasan seperti Jesselton, dan Tuaran di samping pembinaan Jalan di sebilangan kecil kawasan pedalaman seperti pembinaan jalan Beaufort–Weston, Keningau, Tambunyan dan

⁷⁵ Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, hlm. 155.

Banjaran Crocker. Jalan di bahagian Pantai Timur Sabah masih kurang melainkan pembinaan jalan di beberapa kawasan tertentu di Sandakan, Tawau dan Lahad Datu.⁷⁶

Di bahagian Pantai Barat, jalan telah dibina menghubungkan Jesselton, Tuaran dan Kota Belud. Sepanjang 49 batu jalan dibina menghubungkan Kota Kinabalu dengan Kota Belud.⁷⁷ Di sekitar kawasan Kota Belud pula terdapat jajaran jalan turut dibina sepanjang 30 batu menghubungkan Kota Belud dengan kawasan sekitarnya. Pembinaan jalan baru Jalan Tuaran–Kota Belud dilaksanakan di bawah skim D.1158/D.1158A dan D. 1158B iaitu skim khusus untuk pembinaan jalan raya baru.⁷⁸ Anggaran kos yang diperuntukkan dalam Skim D.1158 bermula pada tahun 1947 hingga tahun 1950 adalah sebanyak \$540,442.⁷⁹ Pada tahun 1952 jumlah ini telah bertambah kepada \$2,622,000 untuk kerja-kerja menaik taraf dan membina jalan raya baharu di kawasan Pantai Barat antaranya pembinaan Jalan Jesselton ke Tuaran sejauh enam batu di samping untuk pembinaan jalan sejauh 1½ batu menghubungkan Papar dan Bukit Manggis.⁸⁰

Jalan raya turut dibina menghubungkan Beaufort–Weston di Pedalaman Sabah. Diikuti pembinaan jalan sejauh 15 batu menghubungkan Tenom dengan Melalap yang dibina antara tahun 1953 hingga tahun 1954.⁸¹ Kedua-dua jalan di kawasan ini dibina berhampiran landasan kereta api. Pada tahun yang sama cadangan pembinaan jalan telah dikemukakan dan dibina bagi menghubungkan bahagian Pantai Barat dengan kawasan Pedalaman Sabah. Antara lain melibatkan pembinaan jalan raya sepanjang 83 batu yang menghubungkan Papar–Keningau–Tambunan (Patau). Pembinaan jalan telah dipanjangkan sehingga ke Banjaran Croker sejauh 13 batu. Pembinaan ini juga melibatkan jalan bermula dari bahagian pantai barat menghala ke Ranau seterusnya ke bahagian Pantai Timur Sabah. Pembinaan Jalan Keningau pula merangkumi jalan

⁷⁶ Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, hlm. 154.

⁷⁷ *North Borneo Annual Report*, 1951, hlm. 70.

⁷⁸ *North Borneo Annual Report*, 1953, hlm. 204.

⁷⁹ *North Borneo Annual Report 1950*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1949, hlm.. 69.

⁸⁰ Ibid., hlm. 6.

⁸¹ J. R. Sargent, *John Randall, Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo*, hlm. 15.

sejauh 18½ batu melalui Jalan Liwan ke Ulu Partaking dan Jalan Ansip Ferry ke Tetagop. Pada akhir tahun 1953, jalan raya sebuah 10 batu telah dibina menghubungkan Sipitang, Pantai, Mesapol dan Ulu Sipitang di kawasan pedalaman Sabah.⁸²

Terdapat sebilangan kecil jalan berturap dibina di Kudat, Sandakan dan Tawau di Residensi Timur Sabah. Jalan yang dibina di kawasan ini sebahagian besar adalah jalan tanah dan kerikil manakala sebahagian yang lain masih dalam proses cadangan pembinaan. Pembinaan jalan raya di kawasan Pantai Timur Sabah bertujuan untuk menghubungkan kawasan pertanian bagi memudahkan mengangkut hasil komoditi pertanian. Jalan dibina sebuah 10 batu menghubungkan Sandakan–Labuk yang merupakan salah satu kawasan penanaman padi. Selain itu, jalan yang menghubungkan Sandakan dengan Telupid sebuah 18 batu telah dibina menggunakan dana daripada skim C.D & W. Jalan Segama–Lahad Datu telah dibina sepanjang dua batu merangkumi kawasan penanaman tembakau.⁸³ Manakala, Jalan Apas yang berada tiga batu dari bandar Tawau telah dibina bagi menghubungkan kawasan pertanian.⁸⁴ Tawau merupakan kawasan produktif tanaman kelapa dengan kluasan 1,489 ekar dan ladang getah seluas 80 ekar.⁸⁵ Gambar 2.3 merupakan antara jalan yang telah dibina di Tawau pada sekitar tahun 1950.

⁸² J. R. Sargent, *John. Randall, Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo*, hlm. 15.

⁸³ P.S. Gudgeon, “Economic Development In Sabah 1881–1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881–1981*, hlm. 204.

⁸⁴ *North Borneo Annual Report, 1962*, hlm. 284.

⁸⁵ *The Straits Times*, 9 Mei 1952.

Gambar 2.3: Jalan di Tawau pada tahun 1950



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah

Pembangunan Jalan, 1956–1960

Pembinaan jalan di bawah Pelan Pembangunan Sabah 1948–1955 yang tidak dapat disiapkan telah diteruskan pembinaannya di bawah Pelan Pembangunan Sabah 1956–1960. Sebahagian besar projek pembinaan jalan sepanjang tempoh ini juga dibiayai oleh C.D & W.⁸⁶ Berdasarkan rancangan pembangunan wilayah British, rancangan pembinaan jalan raya di Sabah berada dalam fasa peningkatan yang melibatkan jumlah dana yang sebanyak \$16,775,00.⁸⁷ Jumlah kos ini sebagaimana yang telah diluluskan dalam Pelan Pembangunan Sabah 1956–1960. Melalui skim D.3917/D.3917A penyelidikan telah dilaksanakan bagi mengenal pasti kawasan yang sesuai dibangunkan untuk pembinaan jalan raya.⁸⁸ Hasilnya beberapa kawasan baharu telah dibangunkan sebagai kawasan pembinaan jalan raya.

⁸⁶ Khoo Kay Kim, *History and Society*, hlm. 94.

⁸⁷ Pelan pembangunan Sabah 1959–1964 merupakan pelan yang dilaksanakan sebelum menyertai Malaysia. *Sabah since Malaysia: Progress and Achievements in Development, 1963-1966*, Sabah. Dept. of Information, Kuala Lumpur, 1967, hlm. 33.

⁸⁸ *North Borneo Annual Report 1962*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1963, hlm. 175.

Jadual 2.5: Projek Pembangunan Jalan, 1956–1960

Jalan	Jarak (batu)	
Pantai Barat		
Papar/Bukit Kimanis	Manggis/Sungai Kimanis	16 ½
Berkalau/Limbawang/Pimping		10 ½
Kota Kinabalu–Papar		3
Kajang–Kepayan		-
Kota Kinabalu		1.42
Kota Kinabalu–Kota Belud– Ranau		49
Jalan Barat–Ranau–Telupid		48 ½
Pedalaman		
Lingan–Gadong		2
Tenom–Melalap		15
Beaufort/Weston		8
Tenom–Keningau		30
Tenom–Kemabong		20 ½
Labuan		1 ½
Pantai Timur		
Jalan Beluran		20
Sandakan–Telupid		34
Tamparuli ke Ranau		50
Tawau		4½

Sumber: Disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report, 1962*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1963, hlm. 284; J. R. Sargant., *Randall, John. Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo*, hlm. 15; K. G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, Kuala Lumpur: The University of Malaya Press, 1965, hlm. 225; *The Straits Times*, 7 Mac 1961.

. Jadual 2.5 menunjukkan sebahagian projek pembinaan dan menaiktaraf jalan di Sabah 1956–1960. Berdasarkan Jadual, pihak British memperuntukkan dana khusus untuk pembinaan jalan baharu dan projek menaiktaraf jalan sedia ada diperkenalkan melalui pengenalan beberapa skim. Antaranya, skim D.2870 khusus untuk pembinaan dan penyelenggaraan jalan raya dengan dana sebanyak \$4,653,900.⁸⁹ Dana ini antara lain telah digunakan untuk projek pembinaan jalan di bahagian Pantai Barat seperti kegiatan penambahan jarak Jalan Papar–Bukit Manggis sejauh 1½ pada tahun 1952 telah dipanjangkan sehingga ke kawasan Sungai Kimanis sejauh 12 batu dan sepanjang

⁸⁹ *North Borneo Annual Report 1956*, hlm. 123.

dua batu jalan raya dibina menghubungkan kawasan Lingan dan Gadong.⁹⁰ Pada tahun 1956 sejauh 10½ batu jalan dibina menghubungkan Berkalau dengan Limbawang dan Pimping. Pada tahun 1960 dan 1961 geran di bawah C.D&W masing-masing sebanyak \$2,800,000 dan \$437,625 digunakan untuk menaiktaraf beberapa batang jalan sedia ada di kawasan Pantai Barat Sabah.⁹¹ Projek ini termasuk pembinaan jalan di sekitar Kota Kinabalu dengan jarak sejauh 1.42 batu.⁹² Melalui dana luar, sebanyak \$250,000 telah diperuntukkan bagi kerja menaiktaraf jalan Tamparuli ke Ranau sejauh 50 batu dan siap sepenuhnya pada tahun 1960.⁹³ Melalui skim D. 2733B, kerja-kerja penyelenggaraan jalan antara lain melibatkan laluan Jesselton ke Kota Belud dipanjangkan ke Ranau dengan jarak sejauh 49 batu menggunakan kos sebanyak \$3,112,500.⁹⁴

Pembinaan jalan di bahagian Pedalaman pula melibatkan Jalan Beaufort-Weston sejauh lapan batu kos sebanyak \$146,432 (£51,506). Jumlah ini sebagaimana terkandung dalam skim D. 4589 iaitu skim yang merangkumi kerja-kerja menaiktaraf jalan di kawasan pedalaman.⁹⁵ Di bawah skim D. 2733B melibatkan kerja membina jalan di Labuan, Kudat, Beaufort dan Keningau juga dimulakan.⁹⁶ Turut terlibat ialah pembinaan Jalan Tenom ke Keningau sejauh 30 batu, Jalan Tenom ke Kemabong sejauh 20½ batu dan Jalan Hamilton di Labuan sejauh 1½ batu. Sehingga akhir tahun 1960, pembinaan jalan di bahagian Pantai Barat dan Pedalaman masih diteruskan.⁹⁷ Jadual 2.6 memaparkan sebahagian projek pembinaan jalan raya di bahagian Pedalaman melibatkan Jalan Keningau, Tambunan dan Tenom melalui dua laluan utama iaitu Jalan Keningau-Kimanis dan Sinsuran pada tahun 1960.

⁹⁰ J.R. Sargent, *John. Randall, Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo*, hlm. 16.

⁹¹ *North Borneo Annual Report 1961*, hlm. 147.

⁹² *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 175.

⁹³ Ibid.

⁹⁴ J.R. Sargent. *John. Randall, Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo*, hlm. 17.

⁹⁵ *North Borneo Annual Report 1961*, hlm. 147.

⁹⁶ *North Borneo Annual Report 1956*, hlm. 123.

⁹⁷ *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 175.

Seperti yang terkandung dalam Pelan Pembangunan Sabah 1948–1955 projek pembangunan jalan raya dilakukan lebih kerap di bahagian Pantai Barat Sabah berbanding di Pantai Timur Sabah. Faktor kewangan antara masalah yang mengekang pembinaan jalan ke bahagian Pantai Timur Sabah. Pembinaan jalan raya di bandar-bandar utama di Pantai Timur Sabah hanya dimulakan pada tahun 1956 di bawah skim D. 2733B dengan anggaran kos sebanyak \$1,500,000. Projek pembinaan tersebut melibatkan jalan raya sejauh 1½ batu di Sandakan dan 4½ batu di Tawau.⁹⁸ Pada masa yang sama, kerajaan British memperuntukkan tambahan sebanyak \$1,300,000 untuk projek pembinaan Jalan North Darby di Sandakan.⁹⁹ Gambar 2.4 merupakan jalan raya yang menghubungkan kawasan Kajang dan Kepayan di kawasan Jesselton telah siap dibina pada Mei 1957.

Gambar 2.4: Jalan Kajang–Kepayan, 1957



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah

⁹⁸ *North Borneo Annual Report 1956*, hlm. 123.
⁹⁹ *Ibid.*

Pembangunan Jalan, 1959–1964

Walaupun Sabah telah bergabung membentuk Persekutuan Malaysia namun pelan pembangunan sedia ada yang telah dimulakan oleh pihak British tetap diteruskan.¹⁰⁰ Pelan Pembangunan Sabah 1959–1964 yang telah diluluskan dan dilaksanakan pada tahun 1960. Setelah melalui semakan semula jumlah pembiayaan sepanjang pelan pembangunan 1959–1964 adalah sebanyak \$123 juta. Peruntukan bagi sistem pengangkutan adalah sebanyak \$47.76 juta sebanyak \$35.96 juta daripada jumlah tersebut diserahkan kepada pembangunan jalan raya. Angka ini menunjukkan pembangunan jalan raya lebih diutamakan berbanding dengan pengangkutan yang lain. Sumber ini antara lain diperoleh daripada C.D. & W dan sumbangan daripada pemilik tanah dengan tambahan peruntukan oleh pihak British dan sumber dari luar.¹⁰¹ Berikut merupakan anggaran kos untuk pembinaan yang diperuntukkan di bawah C.D.&W dan Kerajaan Negeri Sabah bagi tahun 1959–1964.

Jadual 2.6: Skim Pembinaan Jalan, 1959–1964

Skim	Perkara	Anggaran kos (\$ juta)	Jumlah geran (\$juta)
D. 4859	Pembinaan Jalan Kota Kinabalu/Papar	1.02	1.36
D. 4465	Projek pembinaan jalan kecil	0.75	1.00
D. 2870	Pembinaan dan penambahbaikan jalan	4.65	6.21
D. 4266	Kerja menaik taraf jalan	2.10	2.80
D. 4090 dan A dan B	Jalan Sandakan/Telupid	2.37	3.17
D. 4928	Jalan Pekan dan Saliran	0.75	1.50
D. 5419	Jalan Pantai Barat/Ranau	7.00	6.90
D. 5481	Penyelidikan Jalan Raya	4.45	6.18

Sumber: Dissesuaikan daripada (50.16)202/5-1 State of Sabah: Estimates/Supply Bills—Development Estimates ‘Development Estimate—1964—Policy’; STATS. (1) 150/1/10/2 Development Estimates—Sabah 1964, hlm. 9; Sabah, Estimates of Revenue and Expenditure—1964, Sabah: Government Printer, 1963, hlm. 140.

¹⁰⁰ (50.16)202/5-1 State of Sabah: Estimates/Supply Bills—Development Estimates ‘Development Estimate—1964—Policy’.

¹⁰¹ Ibid.

Jadual 2.6 menunjukkan sebahagian geran yang disediakan dan anggaran kos untuk projek membina jalan di Sabah sepanjang pelan pembangunan 1959–1964. Berdasarkan jumlah geran yang disediakan sebanyak \$21.27 juta merupakan dana yang diperuntukkan di bawah C.D.&W dan selebihnya iaitu sebanyak \$6.73 juta disediakan oleh Kerajaan Negeri.¹⁰² Pembinaan Jalan Kota Kinabalu/Papar merupakan projek dibiayai oleh C.D.&W. Projek ini merupakan yang pertama melibatkan pembinaan jalan kerikil sejauh 24 batu dari Kota Kinabalu ke kawasan selatan (Papar) Sabah melalui pelaksanaan skim D.4859, di samping projek menaiktaraf jalan sebahagian jalan melalui skim D. 4266.

Melalui skim D.4456 projek pembinaan jalan kecil yang dibina bagi menghubungkan beberapa kawasan pekan. Skim ini melibatkan kerja-kerja membina jalan sejauh 128 batu untuk menghubungkan kawasan penempatan di setiap residensi yang terdapat di Sabah antaranya Residensi Pantai Barat, Pedalaman, Sandakan dan Labuan. Seterusnya, projek pembinaan jalan dengan anggaran kos sebanyak \$4.65 juta melibatkan skim D. 2870 merangkumi projek pembinaan dan penambahbaikan jalan raya di Sabah.¹⁰³ Peruntukan yang disediakan untuk membina jalan baru dan laluan jip adalah sebanyak \$4.26 juta daripada \$6.21 juta jumlah geran yang disediakan selebihnya digunakan untuk menambahbaik jalan di setiap residensi di Sabah. Laluan jip di Kg. Tanali dan jalan di Kg. Naudu, Timbou, Kirokot Garas dan Tobih di Tambunan merupakan projek baru yang dipersetujui pembinaannya pada Oktober 1966.¹⁰⁴

Selain kerajaan negeri, Kerajaan Persekutuan turut menyediakan dana untuk membina jalan dan jambatan dengan anggaran kos sebanyak \$0.21 juta dengan tambahan sebanyak \$13.92 juta telah diberikan oleh Kerajaan Persekutuan untuk

¹⁰² *Sabah, Estimates of Revenue and Expenditure—1964*, Sabah: Government Printer, 1963, hlm. 140.

¹⁰³ (50.16)202/5-1 State of Sabah: Estimates/Supply Bills—Development Estimates ‘Development Estimate—1964—Policy’.

¹⁰⁴ *Sabah Times*, 16 Oktober 1966.

pembinaan jalan raya di Sabah melalui skim D. 3917.¹⁰⁵ Selain itu, terdapat juga kegiatan menaiktaraf jalan dilaksanakan melalui skim D. 4266 menggunakan geran yang disediakan adalah sebanyak \$2.80 juta berbanding anggaran kos pembinaan sebanyak \$2.10 juta. Projek menaik taraf jalan dilaksanakan melalui skim D.4266 melibatkan pembinaan jalan-jalan utama di beberapa kawasan antaranya Jalan Utara, Jalan Leila dan Jalan Labuk di Sandakan, Jalan Apas yang terletak di daerah Tawau, Jalan Keningau dan Jalan Kemabong di kawasan Tenom. Ini diikuti Jalan Hamilton, Jalan Labuan, Jalan Racecourse dan Jalan Stesen di Kota Kinabalu.¹⁰⁶ Kerja-kerja penambahbaikan siap pada sekitar tahun 1964. Skim pembangunan jalan juga melibatkan pembinaan Jalan Sandakan/Telupid dengan anggaran kos sebanyak \$2.37 juta.

Projek pembinaan ini termasuk dalam cadangan pembinaan Jalan Sandakan/Kota Kinabalu, diikuti pembinaan Jalan Pantai Barat/Ranau melalui Tambunan dengan kos \$5.18 juta dan Jalan Beaufort/Selatan sebanyak \$0.58 juta. Bagi skim D. 4928 pula melibatkan pembinaan jalan pekan dan pembinaan saliran menggunakan kos sebanyak \$0.75 juta. Projek pembangunan turut melibatkan pembinaan jalan jip dari Tambunan ke Papar dan kegiatan menaiktaraf beberapa jalan seperti Jalan Kirokot.¹⁰⁷ Pada penghujung tahun 1964 sebahagian besar projek pembinaan jalan telah siap dibina. Walaupun demikian terdapat sebilangan kecil projek yang tidak siap sepenuhnya. Namun pembinaannya masih diteruskan di bawah rancangan Malaysia.

¹⁰⁵ STATS. (1) 150/1/10/2 Development Estimates—Sabah 1964, hlm. 9.

¹⁰⁶ Sabah, Estimates of Revenue and Expenditure—1964, hlm. 141.

¹⁰⁷ *Sabah Times*, 16 Oktober 1963.

Jadual 2.7: Jajaran Jalan (Batu) di Residensi Pedalaman Sabah, 1960

Laluan	Jalan Keningau – Kimanis	Jalan Sinsuran
Dari Keningau Ke Papar Ke Jesselton	52 77	(102) 85
Dari Tambunan Ke Papar Ke Jesselton	88 113	74 49
Dari Tenom Ke Papar Ke Jesselton	82 107	140 115

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada J. R. Sargent, *John Richard., A Report on Transport Requirements in the Light of Economic Development in British North Borneo*, Jesselton: Govt. Print. Off, 1960, hlm. 72.

Berdasarkan Jadual 2.7, jajaran jalan menunjukkan dua laluan utama iaitu Jalan Keningau-Kimanis dan Jalan Sinsuran. Kawasan-kawasan di sepanjang laluan ini merupakan kawasan yang produktif pertanian yang terkenal dengan penanaman padi dan getah. Seterusnya, melalui Skim D. 4589 kerja pembinaan jalan sejahtera 19 batu dan menaik taraf Jalan Sandakan ke Telupid dengan kerikil sejahtera 22 batu menggantikan jalan tanah telah dijalankan. Penyelidikan mengenai pembinaan Jalan Sandakan–Telupid merupakan sebahagian daripada projek Jalan Jesselton–Sandakan disiapkan oleh kakitangan P.W.D dengan bantuan kakitangan *United Nation* di kawasan Lembah Lubuk dan sukarelawan *United State Peace Crops*.¹⁰⁸ Di bawah skim yang sama terdapat juga pembinaan jalan dari Jesselton ke Papar sejahtera tiga batu.¹⁰⁹ Di samping itu, jalan tanah di Beluran sejahtera 20 batu dimulakan selepas tahun 1961.¹¹⁰

Pada akhir pentadbiran British, sebahagian besar kawasan Pantai Barat Sabah dapat dihubungkan dengan jajaran jalan raya.¹¹¹ Jalan dari bahagian Pantai Barat ke Ranau yang dibina menggunakan skim D.5052 dengan anggaran kos mencecah

¹⁰⁸ *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 174.

¹⁰⁹ *The Straits Times*, 7 Mac 1961.

¹¹⁰ *North Borneo Annual Report, 1962*, hlm. 284.

¹¹¹ Kasim Hj. Md. Mansur dan Dullah hj. Mulok, “40 Tahun Bersama Malaysia: Harapan Dan Cabaran Dalam Konteks Globalisasi”, *Sabah Dalam Konteks Pembinaan Nasion Malaysia*, Prosiding Seminar Kebangsaan Pembinaan Nasion Malaysia 2003, hlm. 42.

\$3,112,500. Projek ini antara lain melibatkan Jalan Barat–Ranau–Telupid dibina sejauh 48½ batu melalui kawasan-kawasan seperti Jalan Tuaran, Kiulu, Jalan Balong–Mengkabung, Jalan Telipok dan Jalan Tamparuli–Ranau.¹¹² Antara tahun 1954 sehingga tahun 1957, sepanjang 600 batu jalan telah dibina berbanding 300 batu pada tahun 1954.¹¹³ Manakala, sehingga tahun 1960 sebahagian besar Jalan Timur–Barat masih dalam proses pembinaan. Antaranya melibatkan Jalan Leila sejauh dua batu, tujuh Batu Jalan Utara dan 11 batu Jalan Labuk di Sandakan.

Jalan Beaufort/Weston melalui skim D.4589 melibatkan pembinaan jalan raya menggantikan penutupan landasan kereta api Beaufort–Weston dilaksanakan pada tahun 1962. Jumlah peruntukan di bawah Skim D.4090/D.4090A adalah sebanyak \$1,856,250 melibatkan pembinaan semula Jalan Sandakan-Telupid dengan jarak sejauh 25 batu.¹¹⁴ Di bawah skim yang sama sebanyak tiga skim untuk menambahbaik sistem jalan raya yang setiap satu skim melibatkan kos \$1,000,000 juta untuk jalan sepanjang 128 batu di beberapa bandar utama. Antaranya pembinaan jalan di Sandakan siap dibina pada tahun 1962 sepanjang 77 batu.¹¹⁵ Dua skim selebihnya melibatkan pembinaan jalan sepanjang 160 batu dengan kos sebanyak \$870,000. Sebanyak 40 peratus daripada jumlah keseluruhan skim pembinaan jalan yang dicadangkan pada tahun 1962 telah selesai dilaksanakan.¹¹⁶ Sehingga penghujung tahun 1963, jumlah keseluruhan jalan yang berjaya dibina di Sabah mencecah 1,158 batu tidak termasuk laluan berkuda.¹¹⁷

¹¹² *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 248.

¹¹³ K. G. Tregonning., *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, hlm. 225.

¹¹⁴ *ibid.*

¹¹⁵ *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 175.

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ P.S. Gudgeon, “Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence”, dalam Jeffrey G. Kitingan & Maximus J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Later 1963–1988*, hlm. 101.

Jadual 2.8: Jarak Jalan Raya (batu) di Sabah, 1940–1963

Tahun	Berturap (batumen)	*Lain-lain	Tanah/ Kekilir	Laluan kuda	Jumlah (Batu)
1940	103		101	600	804
1947	125	26	204	601	956
1948	130	23	225	578	956
1549	-	-	-	-	957
1950	139	91	150	578	958
1951	144	91	146	603	984
1952	162	50	192	572	976
1953	166	37	209	587	999
1954	190	58	249	560	1,057
1955	209	94	345	593	1,241
1956	225	118	359	492	1,194
1957	217	148	345	400	1,110
1958	217	78	427	389	1,111
1959	230	70	463	453	1,216
1960	233	80	456	471	1,240
1961	238	112	578	471	1,345
1962	243	221	590	471	1,525
1963	261	394	502	407	1,565

Sumber: Disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report 1962*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1963, hlm. 176; Pang Teck Wai, “Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence”, dalam Jeffrey G. Kitingan dan Maximus J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Later 1963-1988*, hlm. 101; P.S. Gudgeon, “Economic Development in Sabah 1881-1981”, dalam Anwar Sullivan dan Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 225 & 269.

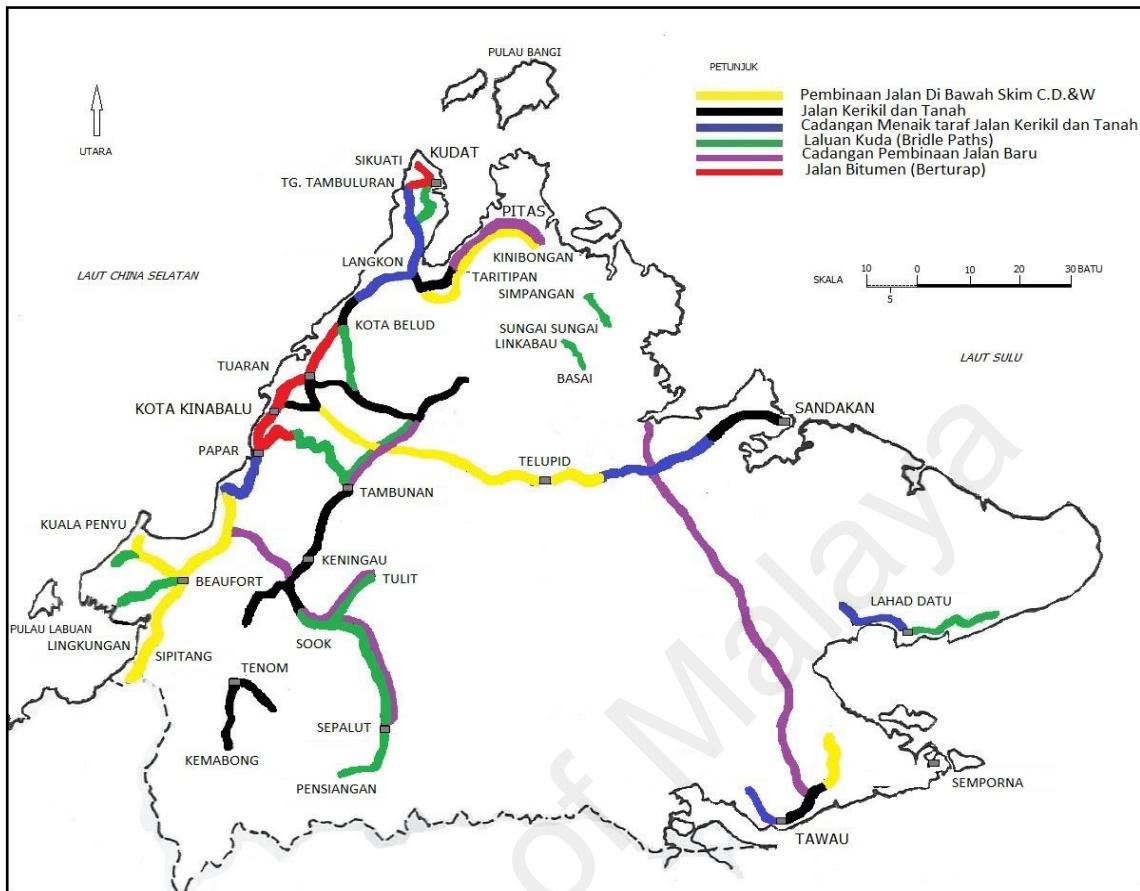
Jadual 2.8 memaparkan jarak jalan (batu) di Sabah pada tahun 1940 hingga tahun 1963. Jadual tersebut menunjukkan jumlah jarak jalan di Sabah sehingga akhir tahun 1963 adalah sejauh 1,565 batu merangkumi jalan berturap, jalan batu kelikir dan jalan tanah termasuk laluan kuda sejauh 407 batu. Komitmen British untuk membina jalan adalah berdasarkan skim pembangunan jalan yang dipersetujui dan ini telah mempengaruhi pertambahan jarak jalan di Sabah. Pembinaan jalan baru sepanjang tempoh tahun 1948 sehingga tahun 1960 berhasil menghubungkan jalan-jalan utama seperti Kota Kinabalu dengan Tambunan, jalan di kawasan selatan ke Papar dan jalan di antara Tuaran dan Kota Belud. Walaupun terdapat pembinaan Jalan Sandakan-Lembah Labuk, namun pembinaan ini tidak berjalan dengan lancar. Malah, berlaku kelewatan dan tidak dapat disiapkan dalam jangka masa yang ditetapkan. Kelewatan ini adalah

disebabkan kekurangan peralatan dan pekerja. Hanya selepas tahun 1960 jalan bitumen siap dibina di kawasan Sandakan.¹¹⁸

Pada tahun 1963, jalan bitumen yang telah dibina adalah sepanjang 261 batu berbanding 125 batu pada tahun 1947. Jalan daripada batu kelikir turut menunjukkan pertambahan jarak yang ketara daripada 26 batu pada tahun 1947 bertambah sebanyak 368 batu menjadikan jumlah keseluruhan jalan kelikir adalah sebanyak 394 batu pada tahun 1963. Projek pembinaan dan aktiviti menaiktaraf yang dilakukan British mempengaruhi pertambahan jarak jalan berturap di Sabah. Jalan tanah turut bertambah daripada 101 batu pada tahun 1940 bertambah sebanyak 401 batu dan menjadikan jarak jalan pada tahun 1963 adalah sejauh 502 batu. Namun laluan kuda menunjukkan penurunan yang ketara dari 600 batu pada tahun 1940 berkurang sebanyak 193 batu. Ini menjadikan jumlah keseluruhan laluan kuda pada tahun 1963 adalah sebanyak 407 batu.

¹¹⁸ P.S. Gudgeon, “Economic Development In Sabah 1881–1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881–1981*, hlm. 224.

Peta 2.1 Jajaran Jalan Raya di Sabah sehingga Tahun 1962



Sumber: Dipetik dan diolah daripada *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 177; Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, New York: St. Martin's Press, 1998, hlm. 156.

Peta 2.1 menunjukkan jajaran jalan di Sabah semenjak tahun 1946 sehingga 1962. Jalur merah merupakan jalan bitumen yang sedia ada, jalur hitam merupakan jalan yang telah siap dibina daripada kerikil dan tanah. Manakala, jalur hijau pula merupakan laluan kuda, jalur kuning pula mewakili jalan yang bakal dibina di bawah skim C.D. & W, jalur biru merupakan projek cadangan menaiktaraf jalan tanah dan kerikil. Diikuti, jalur ungu merupakan projek pembinaan jalan yang diusulkan bagi menghubungkan kawasan Pantai Barat dengan Pantai Timur Sabah seperti Lahad Datu, Tawau, Kunak dan Semporna.

Di bawah pentadbiran British, kegiatan membina jalan lebih kerap dimulakan sekitar tahun 1955. Jarak jalan raya semakin bertambah sehingga sebahagian besar kawasan di Sabah dapat dihubungi dengan jalan raya berbanding sebelumnya. Pelebaran

dan pembinaan jalan baharu yang dilaksanakan turut memberi kemudahan kepada kegiatan ekonomi penduduk di Sabah.¹¹⁹ Peta 2.2 menunjukkan perubahan jarak jalan bermula sebelum tahun 1946 sehingga 1960. Peta (I) menunjukkan taburan jalan yang telah ada sebelum tahun 1946. Pada peringkat awal, SBBU telah membuat jalan sejauh 103 batu merangkumi jalan di bandar-bandar utama seperti di Kota Kinabalu, Sandakan dan Kudat.¹²⁰ Ketika SBBU juga, kawasan Pantai Timur seperti Tawau, Semporna, Lahad Datu dan Sandakan hanya dapat dihubungi melalui laluan laut. Kekangan kewangan dan masalah geografi menyebabkan jalan raya tidak dibina bagi menghubungkan kawasan Pantai Timur dengan Pantai Barat. Sebagaimana kenyataan K. G. Tregonning di bawah:

...where were no roads connecting the main towns of the east coast. Construction was immediately undertaken for the system in the western part of the state and for a more ambitious highway through the mountains to provide a link between the two of parts of the state that before had only been made by sea or air.¹²¹

Peta (II) merupakan jajaran jalan sehingga tahun 1955. Jarak jalan adalah sejauh 1,241 batu. Jalan raya telah dibina menghubungkan Kota Kinabalu hingga ke Penampang kemudian dipanjangkan ke Beaufort, selain membina jalan berhampiran Sungai Padas sehingga ke Sipitang bagi menggantikan jalan kereta api di Pantai Barat Sabah.¹²² Sepanjang 437 batu jarak jalan telah bertambah melibatkan pembinaan jalan di kawasan Pantai Timur Sabah seperti Jalan Tawau dan Lahad Datu. Peta (III) merupakan jarak keseluruhan jalan yang telah dibina sehingga berakhirnya pentadbiran kolonial British. Sehingga tahun 1962 kawasan yang terlibat dalam projek pembinaan jalan telah dinaik taraf kepada jalan berturap. Malah British telah merancang untuk

¹¹⁹ J.R. Sargant, *John. Randall, Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo*,, hlm 72.

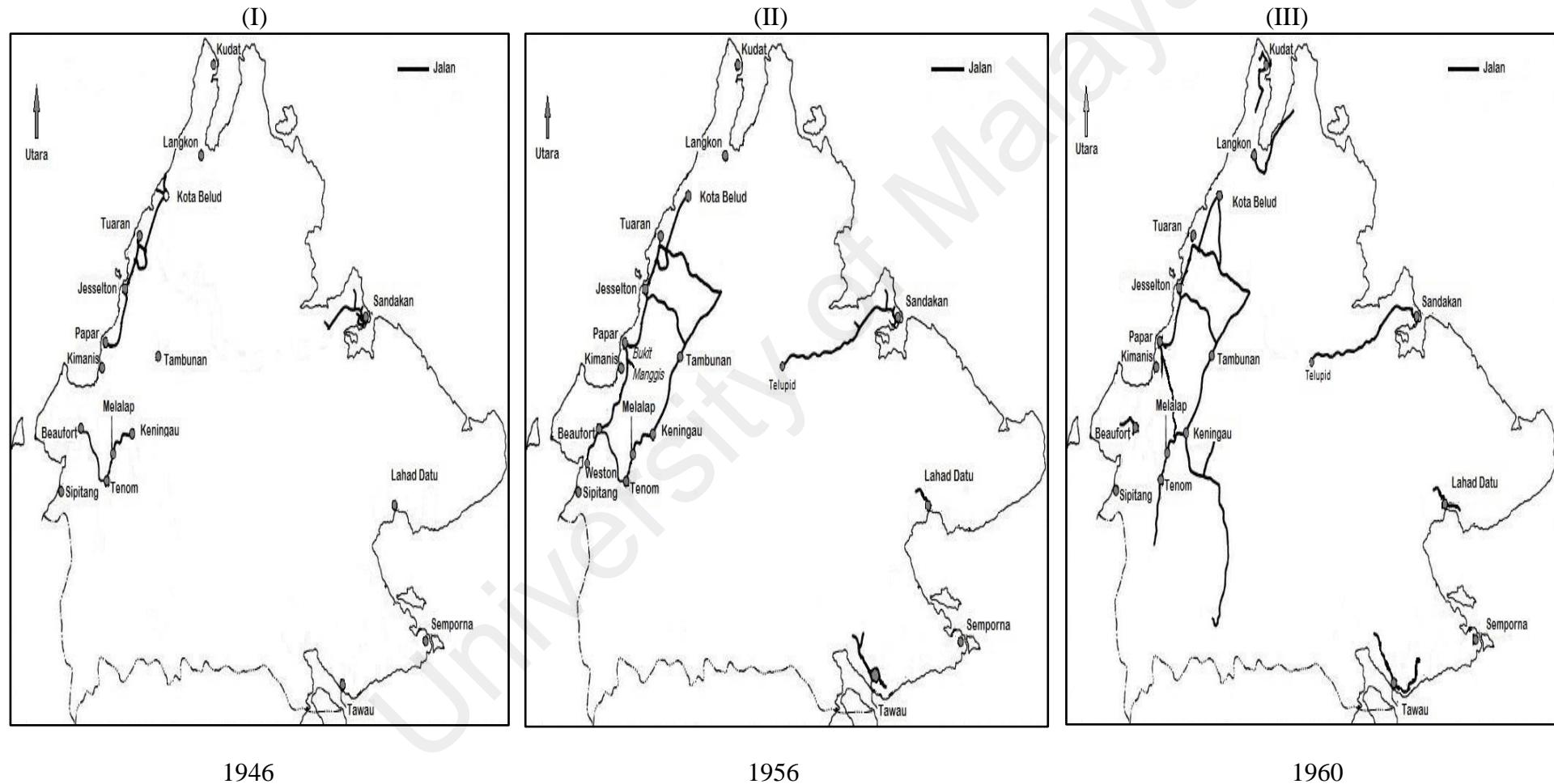
¹²⁰ Ho Hui Ling, “Pembangunan Sosial di Sarawak 1841-1941 dan Sabah 1881-1941): Satu Kajian Awal”, *Seminar Sejarah Sosial Malaysia Peringkat Kebangsaan dan Serantau 22-23 Jul 2005*: Kuala Lumpur, Vol.1, hlm. 8.

¹²¹ K. G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881–1963)*, Kuala Lumpur: Pub. For the University of Singapore by the University of Malaya Press, 1965, hlm. 58.

¹²² Ibid., hlm. 225.

melaksanakan projek pembinaan jalan baharu yang akan menghubungkan kawasan Pantai Barat dan Pantai Timur Sabah (lihat Peta 2.1, hlm. 104).

Peta 2.2: Perubahan Jarak (batu) Jalan Raya, 1946–1960



Sumber: Disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 176.

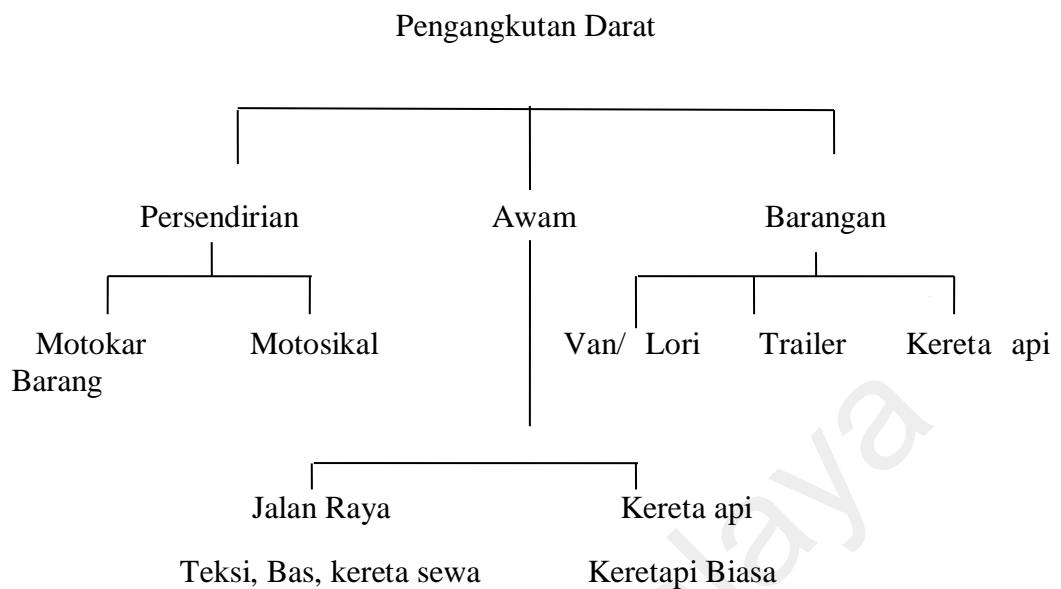
Perkhidmatan Pengangkutan Jalan Raya

Peningkatan jumlah kenderaan seperti bas, kereta sewa, teksi, motosikal dan jip realitinya dipengaruhi oleh pertambahan jarak jalan raya. Pertambahan jarak di Sabah melalui pembinaan dan pelebaran jalan turut mempengaruhi industri pengangkutan awam darat. Pengangkutan awam darat dikategorikan kepada dua bahagian iaitu pengangkutan awam berasaskan kereta api dan jalan raya di Sabah. Penambahbaikan dan pembinaan jalan raya turut menggalakkan kewujudan industri pengangkutan yang menyokong kegiatan ekonomi. Hal ini seperti yang telah dinyatakan oleh Alfred Marshall dalam bukunya *Industry and Trade* bahawa industri pengangkutan merupakan penglibatan pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat yang lain.¹²³ Pengangkutan awam merupakan kenderaan perkhidmatan awam yang digunakan untuk mengangkut penumpang sama ada dimiliki secara persendirian, dimiliki oleh organisasi mahupun kerajaan yang tujuannya adalah untuk memenuhi kemudahan sosial.¹²⁴ Selepas Perang Dunia Kedua, Pengangkutan awam berasaskan jalan raya merupakan industri yang semakin mendapat tempat dalam penduduk di Sabah kerana keberkesanan perkhidmatannya.

¹²³ Alfred Marshall, *Industry and Trade Vol. III*, New York: Casimo Inc, 2006, hlm. 427.

¹²⁴ Ibrahim Wahab, *Pengangkutan Bandar di Malaysia*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1991, hlm. 7.

Rajah 2.2: Jenis Pengangkutan Darat di Sabah



Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada Ibrahim Wahab, *Pengangkutan Bandar di Malaysia*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1991, hlm. 8; *North Borneo Annual Report 1952*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1953, hlm. 125.

Rajah 2.2, menunjukkan jenis pengangkutan awam darat di Sabah. Jenis pengangkutan tersebut terdiri daripada kenderaan milik persendirian, kenderaan awam dan kenderaan barang. Pengangkutan persendirian terdiri daripada motokar dan motosikal. Seterusnya pengangkutan awam berasaskan jalan raya terdiri daripada teksi, bas dan kereta sewa. Manakala pengangkutan berasaskan keretapi pula melibatkan perkhidmatan kereta api biasa. Bagi pengangkutan barang terdiri daripada van, lori, trailer dan kereta api barang. Sistem pengangkutan berasaskan kereta api (*tramways*) diperlukan khususnya untuk mengangkut balak di Sabah.¹²⁵

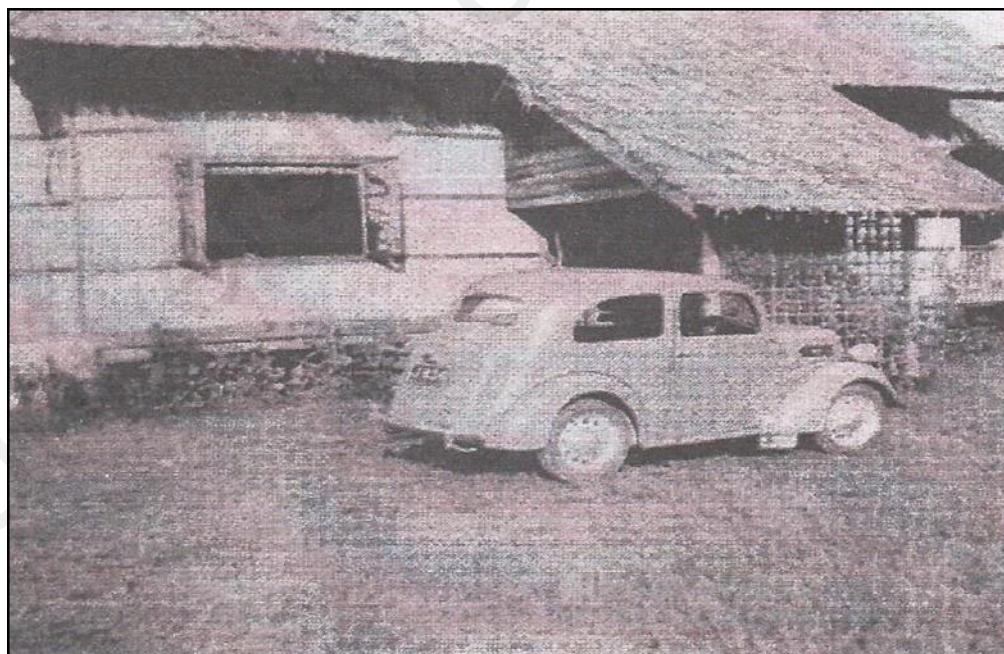
Sepanjang tempoh pentadbiran British, jumlah kenderaan meningkat secara berterusan. Antara kenderaan yang terlibat dan mengalami peningkatan adalah seperti kereta persendirian, kereta sewa, bas, teksi, jip, ambulans, lori, van dan motosikal.¹²⁶ Pada tahun 1952, terdapat 503 buah teksi beroperasi di dua buah pusat bandar Jesselton

¹²⁵ Edwin Lee, *The Towkays of Sabah: Chinese Leadership and Indigenous Challenge in the Last Phase of the British Rule*, hlm. 17.

¹²⁶ *North Borneo Annual Report 1948*, hlm. 52.

dan Sandakan, jumlah ini telah berkurang kepada 216 buah pada tahun 1953.¹²⁷ Pada tahun 1955, sebanyak 30 buah bas dengan kapasiti 21 orang setiap bas dan beberapa buah *Land Rovers* telah diimport dari United Kingdom.¹²⁸ Kenderaan jenis *Land Rover* merupakan treler tunda, sejenis kenderaan pelbagai guna. *Land Rover* menjadi pilihan kebanyakan penduduk di Sabah kerana sesuai digunakan untuk semua jenis jalan malah mampu bergerak sehingga ke kawasan pedalaman bersesuaian dengan bentuk muka bumi negeri Sabah. Kenderaan ini turut menawarkan perkhidmatan mengangkut barang dan penumpang.¹²⁹ Kereta *Ancient Baby Austin* merupakan antara kenderaan pertama yang dibawa masuk ke Sabah sekitar tahun 1939.¹³⁰ Gambar 2.5 merupakan antara kenderaan yang digunakan oleh pentadbir di Sabah sekitar tahun 1951. Gambar kereta tersebut dirakam di hadapan Saville's Kajang dan Atap Bungalow, Tanjung Aru yang terletak berhampiran jalan raya.

Gambar 2.5: Motokar di Tanjung Aru, 1951



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah

¹²⁷ North Borneo Annual Report 1953, hlm. 124.

¹²⁸ North Borneo Annual Report 1955, hlm. 111.

¹²⁹ North Borneo Annual Report 1958, hlm. 133.

¹³⁰ Kinabalu Magazine, Oktober 1952.

Jadual 2.9: Kenderaan Bermotor, 1950–1963

Tahun	Jenis kenderaan (buah)				
	Kereta persendirian dan kereta sewa		#Lain-lain	Basikal	Motosikal
1950	798		310	12,521	387
1951	1,187		351	16,202	640
1952	1,457		443	19,739	860
1953		*2,677		19,674	848
1954		*3,134		-	
1955		*3,532		-	
1956		*4,380		28,140	
1957		*5,019		28,898	
1958	2,319		1,698	26,469	1,708
1959	2,838		2,027	29,724	2,099
1960	3,471		2,219	27,325	2,464
1961	4,258		2,613	3,957	3,005
1962	5,159		3,327	2,887	3,964
1963		*11,191		-	-

#termasuk trailer, jip, ambulans, lori, dan van, bas, *Land Rover* dan teksi

*termasuk lain-lain motokar dan motosikal

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report 1953*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1952, hlm. 125; *North Borneo Annual Report 1961*, hlm 152; Amarjit Kaur, '*Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963*', hlm. 39; P.S. Gudgeon, "Economic Development in Sabah 1881-1981", hlm. 269; Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, New York: St. Martin's Press, 1998, hlm. 156.

Jadual 2.9 merupakan jumlah kenderaan yang digunakan di Sabah di antara 1950 sehingga tahun 1963. Secara keseluruhannya, bilangan kenderaan meningkat secara berterusan kecuali pengguna basikal. Perkembangan jalan raya telah menyumbang kepada pertambahan penggunaan kenderaan antaranya kereta persendirian, kereta sewa, teksi, jip, ambulans, lori, dan van dan motosikal. Jumlah keseluruhan kenderaan bermotor tidak termasuk motosikal telah meningkat daripada 1,108 buah pada tahun 1950 kepada 11,191 buah pada tahun 1963. Perkembangan perkhidmatan pengangutan jalan raya seperti perkhidmatan bas dan teksi mempengaruhi pengurangan pengguna basikal di Sabah. Bilangan pengguna basikal mengalami turun naik. Pada tahun 1950, bilangan pengguna basikal adalah sebanyak 12,521 buah. Dua tahun kemudiannya meningkat 19,739 buah. Walau bagaimanapun,

jumlah ini mengalami penurunan secara berterusan bermula pada tahun 1953 sehingga pada tahun 1962. Penurunan berterusan kepada 19,674 buah pada tahun 1953 dan 2,887 buah pada tahun 1962. Basikal telah ada di Sabah sejak awal tahun 1920-an. Di Semporna misalnya, basikal mula digunakan pada tahun 1924 oleh Orang Kaya Abu Bakar yang merupakan Pedagang dan Ketua Kontraktor di Semporna.¹³¹

Seiring dengan perkembangan jalan raya dan pertambahan kenderaan, Ordinan Lalu Lintas 1953 (*Road Traffic Ordinance 1953*) telah diperkenalkan untuk keperluan kawalan pertambahan pengguna dan jumlah kenderaan yang semakin meningkat.¹³² Ia juga bertujuan untuk mengurangkan kadar kemalangan. Ordinan Lalu Lintas 1953 berkuatkuasa selama 12 tahun sebelum digantikan dengan Ordinan Pengangkutan Jalan yang dikuatkuasakan pada 15 Mei 1964 di bawah pentadbiran Jabatan Pengangkutan Jalan yang telah ditubuhkan pada 1 September 1963.¹³³ Di bawah ordinan baru, Pesuruhjaya Pengangkutan Jalan (PPJ) yang juga berperanan sebagai Pesuruhjaya Polis berkuasa untuk mengawal operasi penumpang dan barang serta mengeluarkan lesen kenderaan kepada pengguna di Sabah.¹³⁴ Sehingga akhir tahun 1962, jumlah lesen yang dikeluarkan JPJ mencapai puluhan ribu orang.

¹³¹ *Kinabalu Magazine*, Oktober 1952.

¹³² *North Borneo Annual Report 1957*, hlm. 132.

¹³³ *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 178.

¹³⁴ Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, hlm. 155.

Jadual 2.10: Lesen yang dikeluarkan oleh Pesuruhjaya Pengangkutan Jalan Sabah, 1950-1962

Tahun	Jumlah pemandu (orang)
1950	2,931
1951	3,862
1952	4,458
1953	4,479
1954	5,225
1955	5,330
1956	7,126
1957	7,444
1958	8,985
1959	11,649
1960	13,019
1961	15,075
1962	18,434

Sumber: Disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report 1954*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1955, hlm. 117; *British Borneo Annual Report 1957*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1958, hlm. 132; *North Borneo Annual Report 1961*, hlm. 15; *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 179.

Jadual 2.10 menunjukkan jumlah lesen yang telah dikeluarkan oleh pihak Pesuruhjaya Pengangkutan Jalan di Sabah. Jumlah lesen yang dikeluarkan oleh PPJ semakin meningkat. Peningkatan ini jelas seiring dengan perkembangan jalan raya di Sabah. Jumlah lesen yang dikeluarkan adalah sebanyak 18,434 pada tahun 1962 berbanding 2,931 pada tahun 1950. Jumlah bertambah sebanyak 15,503. Peningkatan jumlah lesen menunjukkan bahawa semakin ramai penduduk di Sabah yang memiliki kenderaan dan semakin ramai yang mencebur industri perkhidmatan jalan raya sama ada sebagai pemandu bas atau teksi.

Kesimpulan

Pembangunan semula Sabah turut melibatkan peningkatan sistem pengangkutan termasuk jalan raya. Inisiatif untuk membina jalan semakin mendapat perhatian pada zaman pentadbiran British di Sabah. Pihak British komited untuk membina semula sistem pengangkutan walaupun kos pembinaan tinggi. Ini kerana British sedar sistem

pengangkutan khususnya jalan raya adalah penting untuk menyokong aktiviti ekonomi, seperti memudahkan mengangkut komoditi ke pelabuhan dan menghubungkan kawasan pertanian. Melalui pelan pembangunan Sabah, British telah menubuhkan *Road Construction Team* yang bertanggungjawab merancang dan memulakan projek pembinaan jalan baharu, menambah baik dan menaiktaraf jalan di bandar-bandar utama serta membina jalan menghubungkan bahagian Pantai Barat dan Pantai Timur Sabah. Dana untuk membiayai projek penyelenggaraan jalan diperoleh dari C.D.&W serta pembiayaan daripada syarikat balak di Sabah. Perkembangan jalan raya sepanjang British memperlihatkan perubahan pada jarak jalan walaupun pembinaan tidak dijalankan secara menyeluruh. Pada akhir pentadbiran British, jarak jalan yang terbina adalah sejauh 1,158 batu tidak termasuk laluan kuda. Pertambahan ini turut mempengaruhi perkhidmatan pengangkutan seterusnya mempengaruhi peningkatan jumlah kenderaan kepada 11,191 buah pada akhir 1963. Perkembangan jalan turut menyumbang kepada pembangunan sosioekonomi di Sabah. Selepas mencapai kemerdekaannya, projek pembinaan dan penyelenggaraan jalan raya diteruskan di bawah pentadbiran Sabah melalui rancangan pembangunan yang diusulkan oleh Kerajaan Persekutuan dan dilaksanakan dengan bersama kerajaan Negeri.

BAB 3

PEMBANGUNAN JALAN RAYA DI BAWAH PENTADBIRAN MALAYSIA, 1963–1975

Pengenalan

British telah menggerakkan projek pemulihan dan penambahbaikan serta pembinaan jalan di Sabah selepas perang demi kepentingan ekonomi. Usaha ini diteruskan dengan lebih giat di bawah pentadbiran Malaysia sekaligus menunjukkan Sabah di bawah pentadbiran Malaysia lebih maju dan membangun khususnya dalam pembinaan jalan. Sebahagian daripada projek pembinaan jalan di bawah pentadbiran British telah diteruskan di bawah pentadbiran Malaysia. Melengkapkan infrastruktur termasuk meningkatkan perkhidmatan pengangkutan merupakan usaha berterusan yang dilakukan oleh kerajaan Persekutuan dan kerajaan Negeri untuk menghubungkan setiap daerah di Sabah. Hal tersebut telah mendorong Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri melaksanakan pelan pembangunan pengangkutan dan komunikasi. Ini kerana pengangkutan dilihat sebagai medium yang mampu menyumbang kepada peningkatan dan kemajuan ekonomi. Di samping itu pembinaan jalan juga dapat menyumbang sesuatu yang positif kepada penduduk di Sabah. Rancangan Pembangunan Lima Tahun Negara (RPLT) mengutamakan kedua-dua aspek ekonomi serta sosial dengan menitikberatkan soal kebijakan yang berkepentingan kepada penduduk. RPLT melalui dua tahap iaitu Rancangan Malayia Pertama, 1966–1970 (RMP) dan Rancangan Malaysia Kedua, 1971–1975 (RMK-2). Rancangan pembangunan yang dijalankan masih meletakkan pengangkutan dan komunikasi sebagai keutamaan kerana kepentingannya ke atas pembangunan sosial dan ekonomi khususnya di Sabah.

Rancangan Pembangunan Sabah dalam Persekutuan Malaysia

Penambahbaikan jalan raya yang dijalankan di bawah pentadbiran Malaysia sebahagiannya merupakan kesinambungan aktiviti pembinaan jalan di bawah pentadbiran British. Walau bagaimanapun, di bawah pentadbiran Malaysia kegiatan membina jalan baharu dan penambahbaikan termasuk aktiviti melebar jalan, memanjangkan dan menaiktaraf jalan raya dilaksanakan dengan lebih banyak dan menyeluruh merangkumi semua residensi di Sabah. Di bawah pentadbiran Malaysia, pembinaan sistem pengangkutan telah ditingkatkan untuk tujuan mengukuhkan ekonomi selain untuk keperluan harian penduduk di Sabah. Menyedari kepentingan pengangkutan terhadap keperluan ekonomi, kerajaan telah meletakkan pembinaan pengangkutan dan perhubungan sebagai matlamat utama dalam setiap rancangan pembangunan yang diperkenalkan.¹ Keadaan ini jelas menunjukkan pembangunan sosial di Sabah di bawah pentadbiran Malaysia jauh lebih membangun berbanding di bawah pentadbiran British. Ini dapat dibuktikan berdasarkan kenyataan berikut:

Negeri Sabah pada suatu ketika dulu merupakan sebuah negeri yang mundur dan serba kekurangan. Kini telah bertukar menjadi sebuah negeri yang serba moden dan standing dengan pembangunan serta kemajuan negeri-negeri lain yang terdapat di Malaysia.²

Pelan Pembangunan Sabah 1959–1964 merupakan antara pelan yang dilaksanakan sebelum pengenalan RMP 1966–1970 Sabah di bawah Persekutuan Malaysia.³ Pelan ini menyasarkan pembangunan sosioekonomi termasuk peningkatan perkhidmatan pengangkutan di Sabah. Tujuannya adalah untuk menyokong pembangunan ekonomi dan dalam masa yang sama meningkatkan pembangunan sosial. Antara matlamat yang

¹ *Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements in Development, 1963-1966*, Sabah. Dept. of Information, Kuala Lumpur, 1967, hlm. 33.

² Kasim Hj. Md. Mansur dan Dullah Hj. Mulok, “40 Tahun Bersama Malaysia: Harapan dan Cabaran dalam Konteks Globlasasi, dalam Mohd Sarim Hj Mustajab & G. Anatha Raman (Editor), *Sabah dalam Konteks Pembinaan Nasion Malaysia Prosiding Seminar Kebangsaan Pembinaan Nasion Malaysia*, Kota Kinabalu: Universiti Malaysia Sabah: 2003, hlm. 37.

³ P.S. Gudgeon, “Economic Development in Sabah 1881-1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 253.

terkandung dalam rancangan pembangunan ialah mempromosi kemajuan ekonomi, meningkatkan pembangunan sumber manusia seperti penekanan ke atas pendidikan, latihan serta mewujudkan lebih banyak peluang pekerjaan. Perkembangan ekonomi menyumbang kepada pertambahan kemudahan awam termasuk pembinaan jalan raya. Seterusnya, matlamat rancangan pembangunan Sabah juga bertujuan untuk memperkenalkan struktur ekonomi moden dan pelbagai perkhidmatan serta akhir sekali untuk merapatkan jurang antara penduduk di Sabah.⁴

Pelaksanaan Pelan Pembangunaan Sabah 1959–1964 dimulakan pada tahun 1960 dan dijangka berakhir pada 31 Disember 1964 sebelum pelaksanaan RMP pada tahun 1966.⁵ Pelan Pembangunan Sabah 1965–1970 disatukan ke dalam Rancangan Pembangunan Lima Tahun Negara (RPLT).⁶ RMP merupakan rancangan pembangunan sosial dan ekonomi yang dirancang melalui RPLT, dilaksanakan untuk mewujudkan perubahan terhadap sosioekonomi Sabah.⁷ Kerajaan Persekutuan melalui pengenalan RMP merupakan rancangan yang turut melibatkan rancangan pembangunan tiga buah wilayah iaitu Persekutuan Tanah Melayu, Sabah dan Sarawak.⁸ Rombakan oleh kerajaan Negeri terhadap pelan pembangunan Sabah dilakukan untuk menambah dan meningkatkan pembangunan sosial Sabah. Tun Mustapha juga menyatakan bahawa kerajaan dalam proses ke arah kemajuan.⁹

Di bawah pentadbiran Malaysia, kepimpinan baru melalui kerjasama antara kerajaan Persekutuan dan kerajaan Negeri yang ditadbir oleh Parti Pakatan Sabah iaitu *United Sabah National Organization* (USNO) dan *Sabah Chinese Association* (SCA) berusaha membangunkan sosioekonomi Sabah untuk kepentingan rakyat dan keperluan

⁴ Norain Mod Asri, Md. Zyadi Md. Tahir & Wook Endut, “Komposisi perbelanjaan kerajaan dan pertumbuhan ekonomi kajian empirikal di Malaysia” *Jurnal Kemanusiaan* bil. 15 Jun 2010, hlm. 29.

⁵ (50.16)202/5-1, State of Sabah: Estimates/Supply Bills—Development Estimates ‘Development Estimate—1964—Policy’.

⁶ *Sabah Times*, 26 Julai 1967.

⁷ K.K.A 19, Development Planning Procedures for Sabah.

⁸ Lim. David, “East Malaysia in Malaysian Development Planning”, *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 17, No. 1, Mar, 1986, hlm. 156.

⁹ *Sabah Times*, 26 Julai 1967.

negeri.¹⁰ Dalam pada itu, Yayasan Sabah merupakan organisasi yang banyak menyumbang dalam projek pembangunan sosial di Sabah seperti menawarkan pendidikan, menyediakan perkhidmatan kesihatan melalui udara, membina sekolah dan bangunan asrama termasuk membina lebih banyak jalan raya.¹¹

RMP merupakan rancangan lima tahun bermula pada tahun 1966 sehingga tahun 1970 juga merupakan rancangan pertama selepas Sabah bergabung membentuk Persekutuan Malaysia. Matlamat utama RMP adalah untuk menyelesaikan masalah dan cuba untuk mengurangkan ketidakseimbangan dalam pembangunan sosial dan ekonomi.¹² Sementara itu, projek yang telah dilaksanakan sejak pentadbiran British dihentikan untuk sementara bagi memberi ruang kepada penubuhan Persekutuan Malaysia khusus dalam melaksanakan projek pembangunan. Sebagaimana pelan pembangunan British, RMP turut memberi keutamaan untuk memajukan pengangkutan dan komunikasi kerana kepentingannya sebagai wadah perkembangan sosioekonomi.¹³ Menurut Peter Lo, sektor pengangkutan merupakan antara masalah utama yang dihadapi dalam usaha untuk membangunkan Sabah. Peter Lo merupakan Ketua Menteri dilantik pada tahun 1965 sehingga 1967 menggantikan Donald Stepens yang telah berkhidmat sepanjang tempoh tahun 1963 sehingga 1965.¹⁴ Tambahnya lagi adalah tidak wajar keluasan tanah sebanyak 29,388 persegi hanya dihubungi jalan sepanjang 1400 batu merangkumi beberapa buah kawasan di Sabah.¹⁵

Jumlah perbelanjaan membangun Persekutuan Malaysia yang diperuntukkan di bawah RMP untuk Sabah adalah sebanyak \$381 juta termasuk \$19.14 juta pinjaman dan

¹⁰ *Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements In Development, 1963-1966*, hlm . 9.

¹¹ James P. Ongkili, “Political Development in Sabah”, 1963–1988, Dalam Jeffery, Kittingan & Maximus J. Ongkili, *Sabah 25 Years Latter 1946–1988*, Sabah: Institute For Development Studies, 1989, hlm. 72.

¹² *Sabah Times*, 31 Ogos 1966.

¹³ Pang Teck Wai, “Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence,” dalam Jeffrey G. Kittingan dan Maximus J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Later 1963-1988*, Kota Kinabalu: Institute for Development Studies (Sabah), 1989, hlm. 100.

¹⁴ ‘Donald Stephens dilantik sebagai Ketua Menteri melalui Pilihan raya kerajaan tempatan pada tahun 1962. Manakala, Peter Lo pula telah dilantik oleh Kerajaan Pusat.’ Eduardo Marusin, “Politik Sabah, 1967-1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS”, Disertasi Sarjana, Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 2008, hlm. 40.

¹⁵ *The Straits Times*, 23 Disember 1965.

geran dari luar. Daripada jumlah tersebut sebanyak \$298 juta diberikan kepada pembangunan negeri Sabah.¹⁶ \$650,000 daripada \$298 juta merupakan sejumlah wang geran yang diberikan oleh kerajaan Persekutuan untuk pelaksanaan pembangunan di Sabah.¹⁷ Peruntukan \$298 tersebut digunakan untuk menjayakan program pembangunan sosial merangkumi sektor ekonomi seperti pertanian dan pembalakan, perkhidmatan kesihatan, pendidikan, perkhidmatan sosial, pentadbiran awam, infrastruktur dan sistem pengangkutan dan komunikasi.¹⁸ RMP juga mengutamakan projek yang bermanfaat kepada masyarakat di negeri Sabah, seperti kenyataan yang berikut:

The first Malaysia plan is evidence of the government's intention to carry out project which will serve the country and the people here (in Sabah) well.¹⁹

Selepas RMP, kerajaan Persekutuan meneruskan projek pembangunan melalui RMK-2 sepanjang tempoh tahun 1971 sehingga 1975. Setelah melepas RMP, beberapa kemajuan telah tercapai. Di bawah RMK-2, pembangunan dipertingkatkan untuk memastikan Sabah menjadi sebuah negeri yang moden dan progresif.²⁰ Kerajaan Persekutuan turut memperkenalkan dasar pembangunan ekonomi yang baharu seperti meningkatkan penggunaan tanah, memperkenalkan aktiviti kemahiran dan menambah kemudahan infrastruktur termasuklah memajukan sektor pengangkutan. Di bawah RMK-2 juga ekonomi berdasarkan pertanian telah diperluas dengan membuka banyak kawasan baharu, di samping memperkenalkan tanaman komersial seperti kelapa sawit, koko dan getah.²¹

¹⁶ P.S. Gudgeon, , “Economic Development In Sabah 1881–1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881–1981*, hlm. 247.

¹⁷ *The Straits Times*, 18 Mei 1966.

¹⁸ Eduardo Marusin, “Politik Sabah, 1967-1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS”, hlm. 50.

¹⁹ *Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements in Development, 1963-1966*, hlm. 9.

²⁰ H-GN-19, Second Malaysia Plan, 1971, hlm. 10.

²¹ *Pembangunan dan Kemajuan Parti Berjaya dan Pencapaiannya dalam kerajaan*, Kota Kinabalu: Pejabat Parti Berjaya, 1978, hlm. 3.

Di bawah RMK-2, rangkaian jalan dianggap sebagai sektor yang kritikal dan perlu diberi perhatian. Selaras dengan matlamat untuk membina asas ekonomi negeri, kerajaan Persekutuan telah menambah baik dan memajukan sistem pengangkutan dan perhubungan terutama jalan raya.²² Tun Mustapha sebagai Ketua Menteri ketika itu dalam kenyataanya “...*plan will create great impact on people of Sabah*”²³ yakin bahawa rancangan pembangunan yang dilaksanakan mampu mengubah sosioekonomi Sabah.²⁴ RMK-2 berakhir pada Disember 1975 kemudiaannya diteruskan dengan pelaksanaan Rancangan Malaysia Ketiga 1976–1980 (RMK-3).

Sepanjang RMP dan RMK-2, kerajaan Negeri Sabah ditadbir oleh kerajaan Pakatan USNO-SCA.²⁵ Kerajaan Negeri pada ketika ini diterajui oleh Tun Datu Mustapha bin Datu Harun sebagai Ketua Menteri Sabah.²⁶ Pemilihan Tun Datu Mustapha sebagai Ketua Mentari Sabah yang baharu hasil kemenangan Parti Perikatan pada tahun 1967.²⁷ Kepimpinan kerajaan pakatan USNO-SCA (1967–1976) berjaya membawa pembangunan dan perubahan sosioekonomi masyarakat di Sabah. Tumpuan rancangan turut diberikan kepada pembangunan ekonomi luar bandar.²⁸ Sepanjang tempoh pentadbiran Kerajaan Pakatan USNO-SCA, Sabah telah mencapai tahap kemajuan pembangunan fizikal seperti pembinaan beberapa buah jalan, sekolah rendah, pembekalan air bersih, pusat kesihatan dan balai polis.²⁹ Kerjasama semua pihak termasuk kerajaan Negeri, kerajaan Persekutuan, organisasi bukan kerajaan, pihak persendirian dan penduduk adalah perlu untuk melancarkan rancangan pembangunan.³⁰ Sebagaimana kenyataan Tun Datu Mustapha dalam ucapannya seperti berikut:

²² H-GN-19, Second Malaysia Plan, 1971, hlm. 10.

²³ *The Straits Times*, 20 Disember 1965.

²⁴ *Sabah Times*, 31 Ogos 1966.

²⁵ Yahya Ismail, *Ke Mana USNO?*, Kuala Lumpur: Dinamika Kreatif, 1979, hlm. 1.

²⁶ Yahya Ismail, *BERJAYA di Tengah-Tengah Politik Malaysia*, Kuala Lumpur: Art Printing Works, 1978, hlm. 1.

²⁷ SAS 29/69, Tun Datu Hj. Mustapha Bin Datu Harun: Sabah.

²⁸ H-GN-19, Second Malaysia Plan, 1971, hlm. 15.

²⁹ Abdullah Hussain, *Tun Datu Mustapha Bapa Kemerdekaan Sabah*, Kuala Lumpur: M.F.I, 1976, hlm. 116.

³⁰ H-GN-19, Second Malaysia Plan, 1971, hlm. 16.

...perhubungan kerjasama yang rapat diantara kerajaan pusat dan kerajaan negeri, adalah sangat mustahak jika negara kita berkehendakan kemajuan. ...negara kita baru sahaja merdeka, dan sebagaimana juga negera-negara yang baru muncul, kemajuan negara mestilah dilaksanakan setapak demi setapak. Sungguhpun demikian segala kemajuan yang telah tercapai itu bolehlah kita banggakan.³¹

Pencapaian Dasar Ekonomi Baru (DEB) merupakan salah satu dasar yang diperkenalkan di peringkat Persekutuan berhasil meningkatkan ekonomi dan pertumbuhan penduduk di Malaysia. Seterusnya mempengaruhi pertumbuhan bandar termasuk perkembangan pengangkutan jalan raya di seluruh negeri dalam Malaysia termasuk negeri Sabah.³² Selaras dengan DEB yang diperkenalkan oleh kerajaan Persekutuan, kerajaan Negeri turut melaksanakan *Sabah Economic Development Corporation* (SEDCO)³³ bertujuan untuk merangsang kemajuan ekonomi dan menjana pendapatan negeri Sabah.³⁴ Antara matlamat yang diketengahkan dalam DEB ialah penyertaan penduduk bumiputera dalam sektor perindustrian dan perdagangan supaya dapat meningkatkan ekonomi bumiputera.³⁵ Kenyataan berikut merupakan matlamat DEB:

³¹ Teks Ucapan Tun Datu Hj. Mustapha Bin Datu Harun, Kota Kinabalu 17 Mac 1969, hlm. 4.

³² *Dasar Kerajaan: Dasar Ekonomi Baru*, tarikh capaian 15 oktober 2015, <http://www.pmo.gov.my/home.php?menu=page&page=1701>

³³ SEDCO ditubuhkan untuk membantu merangsang pembangunan perindustrian dan ekonomi negeri Sabah. antara objektif penubuhannya ialah memusatkan pembangunan perdagangan dan perindustrian serta meningkatkan penglibatan bumiputera dalam perdagangan dan perindustrian (BCIC). SEDCO diletakkan di bawah kawalan ketua menteri merupakan dasar kerajaan USNO-SCA untuk merangsang kemajuan ekonomi negeri. Eduardo Marusin, Politik Sabah, 1967-1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS, hlm. 60 & 61.

³⁴ DEB merupakan rancangan pembangunan lima tahun Malaysia yang dimulakan di bawah RMK-2 dan berakhir di bawah RMK-5. Antara matlamat dasar ini adalah menambahkan peluang pekerjaan, menggalakkan penyertaan bumiputera dalam sektor perindustrian dan perkhidmatan, memajukan daya pengeluaran dan meningkatkan taraf hidup penduduk khusunya yang berpendapatan rendah. Nazaruddin Haji Mohd. Jali, Ma'ruf Redzuan, (et. al.), *Pengajian Malaysia: Kenegaraan dan Kewarganegaraan*, Selangor: Prentice Hall, 2001, hlm. 283.

³⁵ Hamidah Ab Rahman, Muhammad Daud, Norlin Ahmad, "Pembangunan Ekonomi Dalam Hubungan Etnik" dalam H Abdul Rahman, M Daud, N Ahmad, & P Atoma, *Hubungan Etnik Di Malaysia: Perspektif Teori dan Praktik*, Universiti Teknologi Malaysia: Penerbit UTM Press, 2009 hlm. 195.

Matlamat dan strategi DEB ialah ‘serampang dua mata’ iaitu untuk mengurangkan dan membasmi kemiskinan, meningkatkan pendapatan dan memperbanyak lagi peluang pekerjaan tanpa mengira bangsa. Selain itu, ia juga bertujuan untuk mempercepatkan proses penyusunan semula masyarakat Malaysia bagi menyeimbangkan kedudukan ekonomi antara kaum.³⁶

Jadual 3.1: Perbelanjaan Membangun di Sabah, 1959–1975

Tahun	Rancangan Pembangunan	Jumlah (\$ Juta)
1959–1964	Pelan Pembangunan Negeri Sabah	132
1965		41.9
1966–1970	Rancangan Malaysia Pertama (RMP)	436
1971–1975	Rancangan Malaysia Kedua (RMK-2)	538.44

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada (50.16)202/5-1 State of Sabah: Estimates/Supply Bills—Development Estimates ‘Development Estimate—1964—Policy’; *Rancangan Malaysia Kedua*, hlm. 204; *Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements in Development, 1963-1966*, Sabah. Dept. of Information, Kuala Lumpur, 1967, hlm. 33; H-GN-19, Second Malaysia Plan, 1971, hlm. 11; *The Straits Times*, 20 Disember 1965; 11 November 1964; *Sabah Times*, 13 Disember 1966, 26 Julai 1967; *Sabah Times*, 26 Julai 1967; 13 Disember 1967.

Jadual 3.1 menunjukkan jumlah perbelanjaan membangun yang diberikan kepada Sabah di bawah rancangan Malaysia melalui dana daripada Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri. Jumlah dana diperuntukkan di bawah Pelan Pembangunan Sabah 1959–1964 adalah sebanyak \$132 juta bertujuan untuk membangunkan infrastruktur termasuk Pembinaan dan penyelenggaraan jalan raya. Manakala anggaran kos pada tahun 1965 adalah sebanyak \$41.9 juta.³⁷ RMP memperuntukkan perbelanjaan pembangunan sebanyak \$373.6 juta dengan tambahan sebanyak \$62.4 juta daripada jumlah tersebut menjadikan jumlah keseluruhan kos sepanjang RMP adalah \$436 juta dan sebanyak \$538.44 juta sepanjang RMK-2.³⁸

Pelaksanaan Projek Pembinaan dan Penambahbaikan Jalan Raya

Pada awal pentadbiran Persekutuan Malaysia, sistem pengangkutan di Malaysia Timur merangkumi Sabah dan Sarawak masih kurang maju. Hal yang demikian

³⁶ Hamidah Ab Rahman, Muhammad Daud, Norlin Ahmad, “Pembangunan Ekonomi Dalam Hubungan Etnik” hlm. 194.

³⁷ *Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements in Development, 1963-1966*, hlm .30.

³⁸ *The Straits Times*, 11 November 1964.

menyebabkan sistem pengangkutan menjadi aspek yang diutamakan dalam rancangan pembangunan yang telah direncanakan oleh kerajaan Persekutuan di Sabah mahupun Serawak.³⁹ Kerajaan Persekutuan telah menjalankan kajian berkenaan kemudahan pengangkutan di seluruh negara termasuk Sabah bagi mengenal pasti keperluan untuk meningkatkan perkhidmatan pengangkutan.⁴⁰ Penyelidik (*Transport Survey Team*) merupakan kumpulan penyelidik daripada tujuh kumpulan perunding dilantik untuk mengkaji perkhidmatan pengangkutan seperti lebuh raya, pelabuhan, kereta api dan perkhidmatan udara.⁴¹ Pada masa yang sama, kerajaan Negeri meletakkan rancangan pembangunan jalan raya sebagai keutamaan dalam dasar sosial yang bakal dilaksanakan.⁴²

Keutamaan untuk meningkatkan sistem pengangkutan di Sabah pula lebih ketara di bawah pentadbiran Malaysia bermula di bawah RMP dan diteruskan di semasa RMK-2 berbanding Sabah ketika di bawah pentadbiran British.⁴³ Seperti kenyataan mantan Perdana Menteri Tun Abdul Razak semasa mengadakan lawatan di Sandakan pada Mei 1965 iaitu “*top priority would be given to the building of roads in Sabah.*”⁴⁴ Keutamaan membina jalan merupakan asas utama dalam membangunkan ekonomi di Sabah di samping untuk keperluan penduduk seperti kenyataan Tun Mustapha dalam ucapan rumusan RMK-2. Kenyataan beliau adalah seperti yang berikut:

Membina asas ekonomi negeri untuk keseluruhan perkembangan ekonomi dengan cara mengadakan serta memperbaiki pengangkutan dan perhubungan dalam negeri dan antara negeri-negeri dalam Malaysia dan seterusnya dengan lain-lain bahagian di dunia ini.⁴⁵

³⁹ *Sabah Times*, 13 Disember 1967.

⁴⁰ *Sabah Times*, 3 November 1967.

⁴¹ Ibid.

⁴² Eduardo Marusin, “Politik Sabah, 1967-1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS”, hlm. 53.

⁴³ *The Straits Times*, 24 September 1964.

⁴⁴ *The Straits Times*, 3 Mei 1965.

⁴⁵ H-GN-19, Second Malaysia Plan1971, hlm. 10.

Kenyataan tersebut menegaskan bahawa keperluan untuk membina dan menyelenggara jalan raya bertujuan untuk meningkatkan ekonomi di Sabah. Di samping itu, ia juga dapat membuka ruang kerjasama ekonomi dan sosial secara dua hala antara Sabah dengan negeri lain dan negara luar. Usaha untuk meningkatkan dan membina jalan di Sabah lebih banyak dilakukan dalam Rancangan Malaysia Kedua.⁴⁶ Inisiatif untuk membina jalan raya lebih kerap dilaksanakan berbanding pengangutan lain kerana pengangutan darat seperti jalan raya merupakan agen pembangunan sosioekonomi di sebahagian besar negeri termasuk Sabah. Hal ini dibuktikan berdasarkan kenyataan berikut:

Langkah untuk mewujudkan infrastruktur merupakan keperluan untuk pembangunan ekonomi dan kehidupan harian. Kerajaan Sabah komited ke arah pembangunan infrastruktur sebagaimana yang terkandung dalam peruntukan dan dokumen perancangan. Antara yang menjadi perhatian ialah pembinaan jalan raya, pelabuhan, lapangan terbang, telefon, air dan elektrik.⁴⁷

Di bawah RMP dan RMK-2, keutamaan peruntukan disediakan untuk membina dan menambah baik jalan raya, jalan kereta api, perkhidmatan udara dan pelabuhan kerana kepentingannya terhadap ekonomi di Sabah.⁴⁸ Pembinaan jalan raya di Sabah berdepan masalah cuaca tidak menentu seperti hujan berterusan sehingga menyebabkan banjir dan tanah runtuh. Ancaman banjir menyebabkan kerosakan jalan seperti yang berlaku di Kota Kinabalu dan Tuaran pada tahun 1966.⁴⁹ Selain cuaca, masalah teknikal turut mempengaruhi pembinaan jalan raya. Masalah tersebut merangkumi kekurangan buruh, kepakaran dan jentera pembinaan. Masalah ini juga telah mempengaruhi kelewatan untuk menyiapkan projek pembinaan jalan. Di samping itu, kerajaan turut berdepan masalah kewangan untuk menampung kos untuk membiayai kos perbelanjaan untuk bayaran pekerja. Kerajaan turut berdepan masalah kewangan untuk menampung

⁴⁶ *Rancangan Malaysia Kedua (1971–1975)*, Kuala Lumpur: Jabatan Cetak Kerajaan, 1971, hlm. 204.

⁴⁷ Yahya Hussin, “Infrastructure Development in Sabah: Issues, Challenges and Opportunities”, *New Sabah Conference-Entering an Era of Transformation*, Kota Kinabalu: kertas 6, 27-28 Oct 1997, hlm. 1.

⁴⁸ *The Straits Times*, 11 Januari 1964.

⁴⁹ *Sabah Times*, 31 Ogos 1966.

kos menambah baik jalan yang rosak dan berlopak akibat banjir.⁵⁰ Seterusnya, keadaan politik yang tidak stabil juga merupakan halangan yang menyebabkan kelewatan untuk menyiapkan projek pembinaan jalan di Sabah.⁵¹ Walaupun, kestabilan politik pada tahun 1963–1976 tidak pernah wujud namun keadaan tersebut tidak mempengaruhi proses pembangunan sedia ada. Malah pembangunan tetap dilaksanakan untuk keperluan ekonomi Sabah.⁵² Kenyataan Tun Mustapha bahawa “politik tidak stabil bermakna keruntuhan perekonomian” menunjukkan bahawa politik akan mempengaruhi keadaan ekonomi negeri.⁵³ Namun demikian, masalah yang berlaku di bawah Kerajaan Perikatan tidak mempengaruhi projek pembangunan yang dilaksanakan di negeri Sabah. Malah pentadbiran Kerajaan Perikatan pada tahun 1967 hingga tahun 1976 banyak memberi manfaat kepada negeri. Keadaan politik yang semakin baik selepas 1967 juga menyumbang kepada kelancaran pembangunan negeri Sabah.⁵⁴

Jadual 3.2: Dana (\$ juta) Pembinaan sistem Pengangkutan, 1959–1975

Pengangkutan	Pelan Pembangunan Negeri Sabah	RMP (\$ juta)		RMK-2 (\$juta)	
		Kerj. Persekutuan	Kerj. Negeri	Kerj. Persekutuan	Kerj. Negeri
Jalan raya	41.44	79.8	6.39	128.4	
Perkhidmatan keretapi	1.0	3.9	-	8.02	
Perkhidmatan udara	2.58	14.3	-	46.6	
Pelabuhan dan alat bantu navigasi	8.22	5.8	5.24	60.3	
*Lain-lain	-	4.7	-	4.75	
		108.5	11.63	181.33	61.97
Jumlah	53.24	120.13#		243.30	

*termasuk alat-alat dan jentera JKR dan perkhidmatan-perkhidmatan laut.

Dana yang disalurkan kepada Sabah dalam RMP bertambah kepada setelah dana tambahan sebanyak 133.6 juta diberikan oleh Kerajaan Persekutuan.

⁵⁰ *Sabah Times*, 31 Ogos 1966.

⁵¹ Ketidakstabilan politik di bawah pentadbiran Tun Mustapha melibatkan ancaman luaran dan dalaman. Antaranya, konfrontasi oleh Presiden Soekarno dan tuntutan Filipina ke atas Sabah. Krisis dalaman melibatkan krisis yang ditimbulkan oleh kumpulan yang tidak bersetuju dengan pembentukan Malaysia. Ismail Yusuff, *Politik dan Agama Di Sabah*, Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 2004, hlm. 89.

⁵² Zulkifly Abdul Hamid, “Integrasi Politik Untuk Pembangunan” *Seminar Kebangsaan Integrasi dan Pembangunan Sabah*, 24-26 Februari 1986, sesi 17, hlm. 20.

⁵³ *Sabah Times*, 26 Januari 1967.

⁵⁴ Sabihah Osman, “Perkembangan Politik di Sabah”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, hlm. 114.

Sumber: Disesuaikan daripada (50.16)202/5-1, State of Sabah: Estimates/Supply Bills—Development Estimates ‘Development Estimate—1964—Policy’; *Sabah Development Plan: 1965–1970, Sabah*: Jabatan Cetak Kerajaan, 1965, hlm. 16; State of Sabah Development Plan 1965–1970; *Aspek-Aspek Penting Rancangan Malaysia Kedua*, Kota Kinabalu: Jabatan Penerangan Malaysia, 1971, hlm 12; H-GN-19, 1971 Second Malaysia Plan, hlm. 11; P.S. Gudgeon, “Economic Development In Sabah 1881–1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881–1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 281.

Jadual 3.2 menunjukkan jumlah peruntukan pembangunan pengangkutan pada tahun 1959 sehingga 1975. Secara keseluruhan, perbelanjaan rancangan pembangunan Sabah di bawah Malaysia lebih banyak berbanding ketika di bawah British. Dana pembangunan pengangkutan yang diluluskan meletakkan pembinaan jalan raya sebagai keutamaan berbanding pengangkutan lain. Menerusi Pelan Pembangunan Sabah 1959–1964, \$41.44 ringgit diberikan untuk melaksanakan projek pembinaan jalan raya. Di bawah RMP dan RMK2, dana sebanyak \$86.19 juta ringgit dan \$128.4 juta ringgit disediakan oleh kerajaan Persekutuan dan kerajaan Negeri untuk melaksanakan pembinaan jalan raya.

Di samping rancangan Malaysia yang disusun oleh kerajaan Persekutuan, kerajaan Negeri Sabah dalam masa yang sama turut memperkenalkan dasar pembangunan negeri.⁵⁵ Dasar pembangunan yang diperkenalkan kerajaan Persekutuan dan kerajaan Negeri termasuk pembinaan jalan raya. Kerajaan Persekutuan dalam RMP dan RMK-2 telah memperuntukkan sejumlah wang untuk tujuan tersebut. Sepanjang tempoh rancangan RMP dan RMK-2, projek pembinaan jalan raya yang dilaksanakan di Sabah melibatkan kegiatan menambah baik, melebar luas dan membina jalan raya baharu.⁵⁶ Mengetahui kepentingan pengangkutan terhadap kegiatan ekonomi di Sabah mendorong kerajaan memperuntukkan sebahagian besar dana pembangunan untuk pembinaan jalan raya.⁵⁷ Peruntukan pembangunan jalan raya disediakan oleh kerajaan Persekutuan dan kerajaan Negeri selain mendapat sokongan kewangan daripada

⁵⁵ Kasim hj. Md. Mansur dan Dullah hj. Mulok, “40 tahun bersama Malaysia: harapan dan cabaran dalam konteks globlasasi, Sabah dalam konteks pembinaan nasion Malaysia.” *prosiding Seminar Kebangsaan Pembinaan Nasion Malaysia 2003*, hlm. 37.

⁵⁶ *The Straits Times*, 23 Disember 1964.

⁵⁷ Pang Teck Wai, “Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence,” dalam Jeffrey G. Kitingan & Maximus J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Later 1963–1988*, hlm. 100.

pengusaha balak di Sabah. Sumbangan dalam bentuk kewangan dan material seperti penyediaan batuan untuk jalan disalurkan oleh pengusaha balak turut membantu memastikan kelancaran projek pembinaan jalan.⁵⁸ Pembinaan dan penambahbaikan jalan dapat memberikan kemudahan kepada penduduk.⁵⁹ Di samping itu, dana pembangunan jalan raya turut diperoleh daripada sumber kewangan luar seperti sumbangan Australia dengan jaminan Kerajaan Persekutuan.⁶⁰ Sabah turut memperoleh bantuan kewangan daripada British, Singapura, Amerika Syarikat, Jerman, Belgium dan Perancis.⁶¹ Sumber kewangan dari luar terutama untuk tujuan penyelenggaraan jalan diperoleh dalam bentuk pinjaman dan geran.⁶²

Selaras dengan matlamat pentadbiran, tanggungjawab menyediakan infrastruktur terletak di bawah kuasa kerajaan Negeri dan kerajaan Persekutuan seperti yang termaktub dalam Perlembagaan Malaysia.⁶³ Hal ini termasuk kerja-kerja membina dan menaiktaraf sistem pengangkutan seperti jalan raya.⁶⁴ Pembinaan jalan merupakan sebahagian daripada dasar pembangunan sosial yang diperkenalkan oleh Kerajaan Negeri Sabah.⁶⁵ Pembinaan dan penambahbaikan jalan diletakkan di bawah kendalian Jabatan Kerja Raya (JKR), yang juga bertanggungjawab terhadap kerja-kerja penambahbaikan, membina dan menaiktaraf jalan raya merangkumi hampir sebahagian besar kawasan di Sabah. Di samping bertanggungjawab terhadap pengangkutan jalan raya, JKR turut bertanggungjawab dalam hal-hal yang berkaitan dengan pembinaan bangunan, pelabuhan, telekomunikasi, Kereta api Negeri Sabah, dan Marin.

⁵⁸ Abdul Samad Hadi, “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi & Zulkifli Haji Mustapha *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986, hlm. 180.

⁵⁹ M.R.D. (D) 528, Development Planning–Sabah.

⁶⁰ State of Sabah Development Plan 1965–1970, Jabatan Kerja Raya Negeri Sabah.

⁶¹ *The Straits Times*, 11 Januari 1964.

⁶² *Sabah Times*, 13 Disember 1966.

⁶³ *Kemajuan Negeri Sabah 1986-1990*, Jabatan Penerangan Melayusia Sabah, hlm. 15.

⁶⁴ Abdul Razak Ahmad, “Sabah Dalam Malaysia Dari Presfektif Perlembagaan Persekutuan,” dalam Mohd Sarim Hj Mustajab & G. Anatha Raman (Editor), *Sabah dalam Konteks Pembinaan Nasional Malaysia Prosiding Seminar Kebangsaan Pembinaan Nasional Malaysia*, Kota Kinabalu: Universiti Malaysia Sabah: 2003, hlm. 21.

⁶⁵ Ibid., hlm. 20.

Dalam usaha untuk memajukan sistem pengangkutan, JKR merupakan organisasi yang bertanggungjawab ke atas projek menambah baik dan membina jalan. JKR negeri Sabah diketuai oleh Pengarah Kerja Raya diikuti empat bahagian yang terdiri daripada Bahagian Operasi dan Selenggara, Perancangan dan Pelaksanaan, Khidmat Teknikal serta Bahagian Perolehan dan Kawalan. Sepanjang tempoh tahun 1963 sehingga tahun 1976 seramai tiga orang telah dilantik sebagai Pengarah Kerja Raya. Antaranya, Mr L. Jackson (1957–1964), Mr. A. Bignell (1965–1966) dan Datuk Hugh H. Teoh (1969–1976).⁶⁶ Kerja-kerja membina dan menaiktaraf dikendalikan oleh jurutera tempatan serta jurutera dari luar seperti dari British dan Australia. Antara projek yang berjaya dilaksanakan oleh jurutera tempatan misalnya ialah pembinaan jalan raya di bahagian Pantai Barat Sabah yang bermula pada akhir tahun 1965 dan siap dibina pada tahun 1966.⁶⁷ Beberapa orang Jurutera Awam, Pesuruhjaya Kerja (Mekanikal) dan Pembantu Jurutera serta buruh binaan turut terlibat dalam proses pembinaan tersebut.⁶⁸

JKR Sabah yang bertanggungjawab ke atas pembinaan jalan terdiri daripada beberapa bahagian yang mana setiap bahagian mempunyai bidang kuasa masing-masing. Sekitar 1968, seramai 573 kakitangan yang bernaung di bawah JKR, antaranya menjawat jawatan sebagai Pengusaha Kerja Raya, Pembantu Pengusaha, Jurutera Pembinaan, Jurutera Mekanikal, Pembantu Jurutera, Pengurus Projek, Kerani termasuk Pelatih Teknikal.⁶⁹ Jumlah kakitangan yang bertugas dalam lapangan juga lebih ramai berbanding ketika Sabah di bawah pentadbiran British. Peningkatan jumlah kakitangan menunjukkan peningkatan terhadap perkhidmatan jalan raya di Sabah. Setiap kakitangan yang dilantik bertanggungjawab terhadap bidang masing-masing. Contohnya, kakitangan di bawah Cawangan Jurutera Awam yang diketuai oleh

⁶⁶ Mantan Pengarah (Past Directors), Tarikh capaian 24 Ogos 2015, <http://www.jkr.sabah.gov.my/>

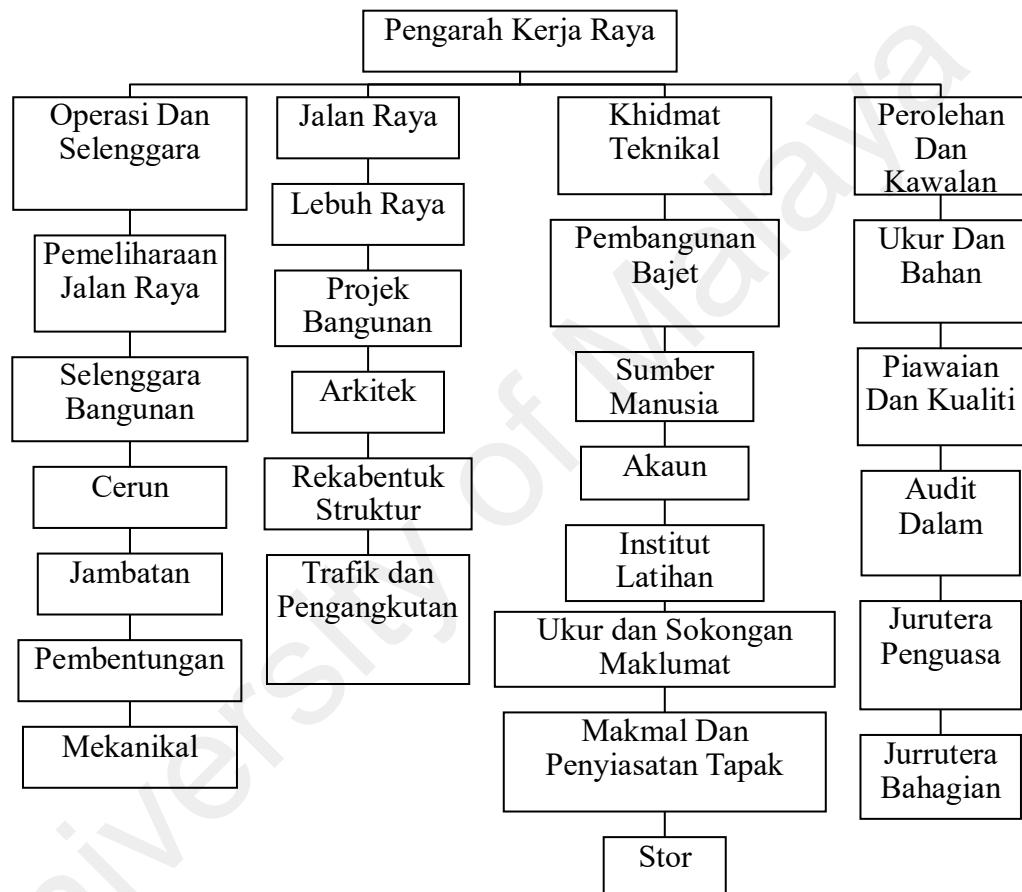
⁶⁷ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, Sabah: Jabatan Penerangan, hlm. 49.

⁶⁸ *Development Budget: A Review of Development Work*, Jabatan Penerangan Negeri Sabah, hlm. 18.

⁶⁹ 50033 VOL. III, Colombo Plan–Australia Jesselton/Sandakan Road.

Pembantu Pengarah Jalan bertanggungjawab merancang, mengawal, membuat plan, membina dan menambah baik jalan dan lapangan terbang, pelabuhan dan jeti.⁷⁰ Rajah 3.1 pula merupakan direktori JKR Sabah di bawah Kementerian Kerja Raya (KKR). JKR Sabah diketuai oleh Pengarah Kerja Raya dan setiap bahagian diketuai oleh Timbalan Pengarah.

Rajah 3.1: Direktori Jabatan Kerja Raya Negeri Sabah



Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada <http://www.jkr.sabah.gov.my/>

⁷⁰ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work, 1969*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1974, hlm. 10.

Jadual 3.3: Perubahan Nama Kementerian dan Peranannya, 1956–1976

Tahun	Kementerian	Peranan
1956 – 1972	Kementerian Kerja Raya, Pos dan Telekom	Bertanggungjawab ke atas: <ol style="list-style-type: none"> 1. Jabatan Kerja Raya (termasuk Jabatan Bekalan Air) 2. Jabatan Perkhidmatan Pos 3. Jabatan Telekom 4. Jabatan Pos dan Telegraf kawasan Borneo (Sabah dan Sarawak) 5. Seksyen Kerja Raya Angkatan Tentera (<i>Armed Forces Works Section</i>) 6. Seksyen Kerja Raya Pelajaran (<i>Educations Works Section</i>).
1973 – 1974	Kementerian Kerja Raya dan Tenaga	Bertanggungjawab ke atas: <ol style="list-style-type: none"> 1. Jabatan Kerja Raya Melaksanakan pembangunan Infrastruktur dan kemudahan awam seperti jalan raya, bekalan air, bangunan, lapangan terbang dan pengkalan. 2. Lembaga Letrik Negara Menyediakan sumber tenaga elektrik.
1974 – 1976	Kementerian Kerja Raya dan Pengangkutan	Bertanggungjawab ke atas: <ol style="list-style-type: none"> 1. Jabatan Kerja Raya 2. Jabatan Pengangkutan Jalan Raya menentukan sistem pengangkutan jalan raya yang teratur, mencukupi, mengawasi keselamatan pengguna di jalan raya 3. Memungut hasil Kerajaan melalui pelesenan kenderaan dan pemandu. 3. Lembaga Pelesenan Pengangkutan Jalan, Pelesenan Kereta-kereta Motor, Pemandu-pemandu Bahagian Undang-undang, Rayuan Pelesenan. 4. Majlis Keselamatan Jalan Raya

Sumber: Disesuaikan daripada Izamael Zamzuri Ismail, Sara Ali, Neil Arthur Edmonds, et al., *Buku Panduan Bidang Kuasa Menteri Kerja Raya dan Pegawai Pengawal Kementerian Kerja Raya*, Kuala Lumpur: Kementerian Kerja Raya Malaysia, 2008, hlm. 6–12.

Jadual 3.3 merupakan paparan peringkat perubahan nama kementerian dan peranannya sepanjang tahun 1956–1976. JKR atau sebelum ini dikenali sebagai *Public Work Department* (P.W.D.) berhubung kait secara langsung dengan KKR. Selepas pembentukan Malaysia, KKR dikenali dengan nama Kementerian Kerja Raya, Pos dan

Telekom.⁷¹ Pada 16 September 1963, selepas pembentukan Malaysia peranan dan tanggungjawab KKR telah berubah yang mana Kementerian ini turut bertanggungjawab ke atas Jabatan Pos dan Telegraf kawasan Borneo merangkumi Sabah dan Sarawak. Kementerian ini bertanggungjawab terhadap Seksyen Kerja Raya, Angkatan Tentera (*Armed Forces Works Section*) dan Seksyen Kerja Raya serta *Educations Works Section*.⁷² Pada 1 Januari 1972, penyusunan Jemaah Menteri di peringkat Persekutuan telah menyebabkan perubahan nama kementerian daripada Kementerian Kerja Raya, Pos dan Telekom kepada Kementerian Kerja Raya dan Tenaga (1973–1974). Sepanjang tempoh tahun 1973 hingga tahun 1974, KKR bertanggungjawab terhadap JKR seperti melaksanakan pembangunan infrastruktur dan kemudahan awam. Antaranya pembangunan jalan raya, bekalan air, bangunan, lapangan terbang dan pengkalan. Pada masa yang sama KKR bertanggungjawab ke atas Lembaga Lektrik Negara yang berperanan menyediakan sumber tenaga elektrik yang mencukupi untuk pembangunan negara.⁷³

Pada 24 Ogos 1974, selepas Pilihanraya Umum, nama kementerian berubah sekali lagi. Kementerian Kerja Raya dan Tenaga kini dikenali sebagai Kementerian Kerja Raya dan Pengangkutan (1974–1976) dan berkuatkuasa bermula pada 5 September 1974. KKR pada ketika ini bertanggungjawab secara langsung ke atas Jabatan Kerja Raya dan Jabatan Pengangkutan Jalan Raya sekaligus bertanggungjawab menentukan untuk memastikan sistem pengangkutan jalan raya yang teratur dan mencukupi di seluruh negeri termasuk di Sabah. KKR juga berperanan mengawasi keselamatan pengguna di jalan raya, memungut hasil kerajaan melalui pelesenan kenderaan dan pemandu. Seterusnya, KKR bertindak sebagai penasihat kepada

⁷¹ Izamael Zamzuri Ismail,Sara Ali, Neil Arthur Edmonds, (et al.), *Buku Panduan Bidang Kuasa Menteri Kerja Raya dan Pegawai Pengawal Kementerian Kerja Raya*, Kuala Lumpur: Kementerian Kerja Raya Malaysia, 2008, hlm. 6.

⁷² Ibid., hlm. 10.

⁷³ Ibid.

Lembaga Pelesenan Pengangkutan Jalan, Pelesenan Kereta-kereta Motor, Pemandu-pemandu Bahagian Undang-undang, Rayuan Perlesenan dan Majlis Keselamatan Jalan Raya.⁷⁴

Bagi menjayakan projek pembangunan jalan raya di Sabah, JKR turut mendapat bantuan kewangan dan peralatan dari negara luar seperti Australia, Britain dan Amerika Syarikat sebagaimana yang dinyatakan sebelum ini.⁷⁵ Sebanyak 40 peratus dana daripada jumlah yang dikemukakan dalam rancangan pembangunan pengangkutan dan perhubungan merupakan dana yang diperoleh dari luar negara. Jumlah ini termasuklah dana daripada Bank Dunia, Bank Pembangunan Asia dan bantuan-bantuan melalui perjanjian dua pihak.⁷⁶ Dana juga diperoleh melalui perjanjian dua pihak antaranya projek kerjasama *Malaysian–Australian Road Project* (MARP) di bawah Rancangan Colombo.⁷⁷

Australia sebelumnya telah menyatakan kesediaan untuk membantu Sabah. Perkara ini disuarakan oleh Ian Sinclair dalam lawatan ke Malaysia Timur (Sabah dan Sarawak) sekitar Julai 1966. Ian Sinclair pada ketika itu merupakan Ketua Delegasi Parlimen Australia merangkap Menteri Perkhidmatan Sosial Australia.⁷⁸ Hasil daripada perbincangan dengan Ketua Menteri Sabah, Peter Lo, seramai 200 orang tentera telah dihantar oleh pihak Australia untuk membantu dalam kerja-kerja pembinaan jalan di Sabah. Australia juga menghantar seramai 15 hingga 20 orang pegawai yang pakar dalam pembinaan jalan raya untuk menyelia dan melatih pegawai-pegawai tempatan di Sabah. Antara yang terlibat ialah A. Mac. Namara yang menggalas tugas sebagai Jurutera Projek pembinaan jalan.⁷⁹ Selain itu, juruukur dan jurutera tentera Australia

⁷⁴ Izamael Zamzuri Ismail,Sara Ali, Neil Arthur Edmonds, et al., *Buku Panduan Bidang Kuasa Menteri Kerja Raya dan Pegawai Pengawal Kementerian Kerja Raya*, hlm. 11.

⁷⁵ *Mid-Term Review, Sabah First Development Plan, 1966–1970*, Kota Kinabalu: Jabatan Penerangan, hlm. 15.

⁷⁶ *Rancangan Malaysia Kedua (1971–1975)*, Kuala Lumpur: Jabatan Cetak Kerajaan, 1971, hlm. 231.

⁷⁷ 50033 VOL. III Colombo Plan–Australia Jesselton/Sandakan Road.

⁷⁸ *The Straits Times*, 15 Julai 1966.

⁷⁹ *Sabah Times*, 18 Oktober 1967.

dan kakitangan *Snowy Mountains Hydro-Electric Authority* (S.M.H.E.A).⁸⁰ Kumpulan inilah yang bertanggungjawab melaksanakan pembinaan Jalan Timur–Barat menerusi pembinaan Jalan Sandakan–Kota Kinabalu. Projek pembinaan dijalankan di bawah penyeliaan G. Mcrae yang berperanan sebagai Penolong Jurutera pembinaan di S.M.H.E.A di samping bertanggungjawab dalam pra kajian kebolehlaksanaan pembinaan Jalan Timur/Barat.⁸¹

Selain bantuan dalam bentuk jentera, Australia turut menyumbang kewangan melalui geran sebanyak \$10.5 juta untuk pembinaan jalan baru di Sabah.⁸² Pembinaan jalan lain yang diletakkan di bawah tanggungjawab kumpulan ini termasuklah pembinaan Jalan Telupid–Ranau, jalan di kawasan pedalaman sekitar Banjaran Crocker ke Kota Kinabalu, Jalan Penampang di barat Sabah dan jalan di kawasan pedalaman dari Tambunan ke Ranau serta cadangan pembinaan Jalan Sandakan–Tawau di bahagian Timur Sabah. Selain kerja-kerja membina, *Royal Australian Engeneer* juga antara yang bertanggungjawab terhadap projek menaik taraf Jalan Sandakan–Telupid sepanjang 88 batu dengan kos sebanyak \$9.6 juta.⁸³ Di samping itu, jalan kerikil dibina menghubungkan Penampang ke Ranau menerusi dan Sensuran dan Patau yang terletak di bahagian Pantai Barat Sabah. Jalan dibina dari Pantai Barat ke bahagian Pantai Barat ke Pantai Timur melalui Jalan Telupid–Ranau dan Jalan Sandakan.⁸⁴ Penyertaan Australia dalam pembangunan jalan di Sabah seperti yang tertera dalam kenyataan keratan akhbar *The Straits Times* terbitan 7 June 1964 bertajuk “*Diggers are now in Sabah*” sekaligus membuktikan hubungan baik antara Australia dan Sabah. Ini menunjukkan kesungguhan Australia menghulurkan bantuan untuk projek pembangunan di Sabah sebagaimana kenyataan berikut:

⁸⁰ 50033 VOL. III Colombo Plan–Australia Jesselton/Sandakan Road.

⁸¹ 50033 VOL. III, Colombo Plan–Australia Jesselton/Sandakan Road.

⁸² *Sabah Times*, 8 Oktober 1967.

⁸³ *The Straits Times*, 22 Mei 1967

⁸⁴ *Mid-Term Review, Sabah First Development Plan, 1966–1970*, hlm. 15.

Two hundred men of the Australian army's 7th field Squadron of Engineers were scheduled to leave here for the interior on Monday to begin a campaign of road, bridge and airtrip building. The Australian are to spend six month building road, airtrips, bridge and other facilities in the jungle area of Sabah and Sarawak.⁸⁵

Sumbangan Australia kepada Sabah merupakan sebahagian daripada dasar luar negaranya dengan negara *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) lain seperti Indonesia, Filipina, Comodia termasuk Malaysia. Hubungan dua hala melalui kegiatan ekonomi sebagai rakan dagang dan kerjasama politik ini telah terjalin sejak sebelum merdeka lagi. Australia mengimport balak, getah, teh, sawit dan minyak dari Malaysia. Australia merupakan sebahagian daripada Asia (*Australian are white Asian*) walaupun dari segi rumpun, penduduk Australia dikategorikan sebagai rumpun Eropah namun tidak pada geografinya kerana Australia termasuk dalam kawasan ASEAN. Alasan inilah yang mendorong Australia menyumbang kepada pembangunan Asia Tenggara termasuk Sabah. Di samping memberi sumbangan kewangan pihak Australia turut menyertai Rancangan Colombo untuk Koperasi Pembangunan Ekonomi di Selatan dan Asia Tenggara.⁸⁶

Selain JKR negeri, Kerajaan Persekutuan di bawah KKR turut mencadangkan sekaligus melantik dua buah syarikat pengurusan untuk membantu melaksanakan pembinaan jalan merentasi bahagian Pantai Barat ke Pantai Timur Sabah. Sejak awal pentadbiran Malaysia terdapat cadangan untuk mengetengahkan kontraktor dari luar untuk membina jalan.⁸⁷ Syarikat yang terlibat dalam pembinaan tersebut ialah KAMPSAX dan Sepakat Setia Perunding (SSP). KAMPSAX merupakan syarikat luar negara yang ditubuhkan sekitar tahun 1971 oleh tiga orang pengasas iaitu Per Kampamann, Otto Keirulff dan Jorgen Saxild.⁸⁸ Syarikat ini diberi tanggungjawab

⁸⁵ *The Straits Times*, 7 Jun 1964.

⁸⁶ *New Nation*, 1 Februari 1973.

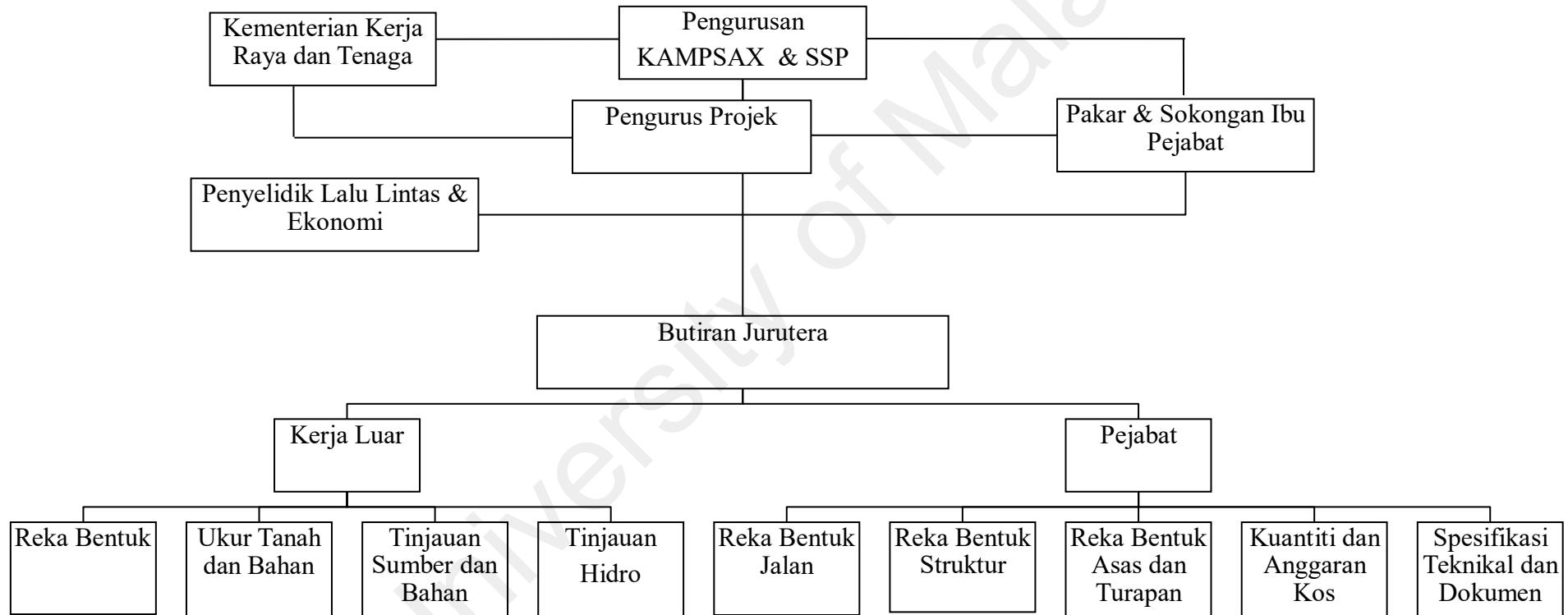
⁸⁷ M.R.D. (D) 528 Development Planning—Sabah.

⁸⁸ Proposal for Engineering of Section of the West Coast Road (South) and East Coast Road Sabah, August 1974, hlm. 1.

untuk menyiapkan projek pembinaan jalan sekitar tahun 1974. SSP (*Consulting Civil & Structural Engeineers*) pula telah merupakan syarikat tempatan yang beroperasi di Kuala Lumpur. SSP juga merupakan syarikat kerjasama yang dimulakan operasinya pada 1971, syarikat ini pada asalnya diasaskan pada tahun 1924 oleh Steen Sehested. Sekitar tahun 1971, SPP diterajui oleh Kund G. Sehested yang juga merupakan anak Steen Sehested.⁸⁹ Rajah 3.2 merupakan carta pengurusan projek pembinaan Jalan Timur–Barat di Sabah.

⁸⁹ Proposal for Engineering of Section of the West Coast Road (South) and East Coast Road Sabah, August 1974, hlm. 3.

Rajah 3.2: Syarikat Pengurusan Projek Pembinaan Jalan



Sumber: Dipetik daripada Proposal for Engineering of Section of the West Coast Road (South) and East Coast Road Sabah, August 1974.

Dalam pada itu, JKR telah melakukan kerja-kerja membina dan menaiktaraf jalan raya untuk menghubungkan bandar-bandar utama di Pantai Barat Sabah seperti jalan dari Kota Kinabalu dan Ranau ke Tambunan. Projek penyelenggaraan pula termasuk pembinaan jalan raya menghubungkan Sandakan, Lahad Datu dan kawasan Tawau.⁹⁰

Jadual 3.4: Perbelanjaan (\$ juta) Pembangunan Jalan Raya Di Sabah, 1959–1975

Rancangan Pembangunan Jalan	(\$ juta)		
	1959-1964	RMP 1966-1970	RMK2 1971-1975
Jalan raya baharu	50.3	26	85.8
Menaik taraf dan menambah baik jajaran jalan pekan		16	14.4
Jalan kecil dan jalan di sekitar kawasan pembangunan		5	22.3
Alatan dan jentera		2	4.7
*Lain-lain		5	1.2
Jumlah		54.2	128.4

*lain-lain termasuk projek penyelidikan jalan

Sumber: Disesuaikan daripada (50.16)202/5-1 State of Sabah: Estimates/Supply Bills—Development Estimates ‘Development Estimate—1964—Policy; *Rancangan Malaysia Pertama*, hlm. 151; *Rancangan Malaysia Kedua*, hlm. 225; P.S. Gudgeon, “Economic Development in Sabah 1881-1981”, hlm. 247.

Jadual 3.4 memaparkan peruntukan awal bagi setiap rancangan pembangunan jalan raya sepanjang tempoh 1959–1975. Dana yang disalurkan digunakan untuk kerja-kerja pembinaan jalan baharu, projek menaiktaraf, jalan di sekitar kawasan pembangunan yang terlibat dalam skim pertanian dan skim penempatan, kemudahan alatan dan jentera pembinaan serta lain-lain keperluan termasuk membiaya penyelidikan pembinaan jalan raya. Kos pembangunan jalan raya yang dipaparkan dalam jadual tersebut merupakan anggaran kos yang dikemukakan dalam RPLT.⁹¹ Anggaran kos pembinaan jalan yang diperuntukkan dalam Pelan Pembangunan Negeri Sabah, RMP

⁹⁰ Abdul Razak Ahmad, “Sabah dalam Malaysia dari Presfektif Perlembagaan Persekutuan, Sabah dalam Konteks Pembinaan Nasion Malaysia,” *Prosiding Seminar Kebangsaan Pembinaan Nasion Malaysia*, 2003, hlm. 145.

⁹¹ Anggaran kos yang dikemukakan untuk dana Pembangunan Negeri Sabah menunjukkan jumlah peruntukan bagi keseluruhan bahagian pembangunan jalan raya sepanjang pelan pembangunan 1959–1964 adalah sebanyak \$41,439,140. Manakala, peruntukan bagi RMP pula adalah sebanyak \$82,802,077 dan RMK-2 sebanyak \$123,488,000. *Sabah, Anggaran Hasil dan Perbelanjaang—1971*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1970, hlm. 210.

dan RMK-2 masing-masing sebanyak \$50.3 juta, \$54.2 juta dan \$128.4 juta.⁹² Jumlah tersebut digunakan untuk membina dan menaiktaraf jalan raya di Sabah. Pembangunan jalan di bawah RMP meletakkan \$26 juta membina jalan baru, \$16 juta bagi projek menaik taraf, \$5 juta pembinaan jalan kecil di kawasan pembangunan, \$2 juta untuk penyediaan alatan dan jentera serta \$5 juta bagi hal-hal lain yang berkait pembangunan jalan termasuk projek pembangunan jalan.⁹³ Pembinaan jalan lebih ketara dalam RMK-2 berbanding RMP. Demikian kerana jumlah dana sebanyak \$128.4 juta yang diperuntukkan dalam RMK-2 iaitu lebih dua kali ganda banyak daripada RMP.

RMK-2 memperuntukkan \$85.8 juta untuk pembinaan jalan baharu, \$14.4 juta bagi kerja menaiktaraf dan menambah baik, \$22.3 juta untuk membina jalan di kawasan pembangunan merangkumi kawasan pertanian dan penempatan penduduk, \$4.7 juta diberikan untuk menyediaan alatan dan jentera dan \$1.2 juta untuk lain-lain keperluan. Pembinaan jalan di kawasan pembangunan merangkumi kawasan pertanian dan kawasan penempatan penduduk antaranya di Tawau, Lahad Datu dan Sandakan.⁹⁴ Jalan raya dibina berdasarkan bilangan penduduk, anggaran pengeluaran dan jumlah kenderaan yang ada di setiap kawasan di Sabah. Keutamaan diberikan untuk kawasan yang memberikan keuntungan ekonomi seperti Kota Kinabalu dan Sandakan.

Antara kawasan yang terlibat dalam projek pembinaan jalan raya di bandar-bandar utama ialah Jalan Kota Kinabalu–Papar–Beaufort, Jalan Kota Belud–Sikut, Lembah Pegalan, Sandakan dan Tawau.⁹⁵ Selain itu, di bawah RMK-2 sebanyak 57 buah jambatan telah dibina antaranya melibatkan jambatan yang menghubungkan Padas dengan Tenom.⁹⁶ Pembinaan jalan raya antaranya melibatkan aktiviti seperti memecahkan batuan, penggerudian dan letupan, menurap, menyediakan pembetung,

⁹² *Rancangan Malaysia Pertama*, hlm. 151.

⁹³ Anggaran awal yang dikemukakan adalah sebanyak \$300 merangkumi pembinaan jalan raya utama seperti Jalan Beluran, Jalan Telupid, Jalan Utara, Jalan Utara dan Jalan Lapangan Terbang di Sandakan. *Sabah Times*, 19 Disember 1966.

⁹⁴ *Rancangan Malaysia Pertama*, Kuala Lumpur: Jabatan Cetak Kerajaan, 1965, hlm. 151.

⁹⁵ *Rancangan Malaysia Kedua*, Kuala Lumpur: Jabatan Cetak Kerajaan, 1971, hlm. 225.

⁹⁶ *Sabah Annual Report 1976–1977*, Sabah: Federal Department of Information Sabah, hlm. 134.

membina benteng, kerja-kerja saliran, struktur konkrit, pembinaan jambatan, penyelenggaraan semasa pembinaan dan pemuliharaan.⁹⁷ Projek pembinaan dibina melalui pelan pembangunan negeri yang telah dirancang oleh Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri. Projek pembinaan disertai pengusaha-pengusaha tempatan dan pasukan bersenjata dari dalam dan luar negara.⁹⁸

Pembangunan Jalan, 1966–1970 (RMP)

Sebahagian projek membina jalan baharu dan menambah baik jalan yang dilaksanakan dalam RMP merupakan projek yang telah berlangsung di akhir pentadbiran British. Pada pertengahan tahun 1963, sebahagian daripada laluan kereta api telah ditutup dan digantikan dengan jalan yang dibina daripada batu kerikil. Laluan Beaufort/Weston telah digantikan dengan jalan raya terus ke Mesapol dan Sipitang dari Beaufort.⁹⁹ Pelan pembangunan 1966–1970 dilaksanakan bermula lewat tahun 1965.¹⁰⁰ Jumlah peruntukan awal untuk pembangunan jalan raya termasuk projek menaiktaraf jalan adalah sebanyak \$50 juta. Namun selepas memulakan projek pembangunan jumlah perbelanjaan meningkat kepada \$54.2 juta.¹⁰¹ Sejak awal penubuhan Malaysia beberapa projek pembinaan jalan telah berjaya disiapkan dan sebahagian yang lain masih dalam proses pelaksanaan sehingga akhir 1970.

Pada tahun 1963 sehingga tahun 1970, Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri telah membina dan menaiktaraf jalan di samping melebar dan menambah jarak jalan yang sedia ada. Sepanjang tempoh tersebut sejauh 267 batu jalan telah disiapkan dengan kos sebanyak \$23 juta. Antaranya melibatkan beberapa buah jalan yang menghubungkan daerah di Pantai Barat, Pantai Timur dan bahagian Pedalaman. Pelaksanaan projek pembinaan jalan bukan sahaja melibatkan membina jalan baharu

⁹⁷ Malaysian–Australian Road Project: Cost Statement for the Month of October 1971.

⁹⁸ *Sabah Times*, 30 Jun 1966.

⁹⁹ State of Sabah Development Plan 1965–1970, Jabatan Kerja Raya Negeri Sabah, hlm. 3.

¹⁰⁰ M.R.D. (D) 528 Development Planning–Sabah.

¹⁰¹ State of Sabah Development Plan 1965–1970, Jabatan Kerja Raya Negeri Sabah, hlm. 3.

dan menaiktaraf jalan malah projek ini turut melibatkan kerja-kerja membina jambatan baru, menaiktaraf jambatan sedia ada menggunakan material besi bagi menggantikan jambatan kayu sebelumnya, membina tembok, jejantas dan *round about*. Sejauh 731 batu jalan telah dibina dan dinaik taraf termasuk jambatan untuk menyeberangi beberapa buah sungai seperti Sungai Padas dan Membakut dengan kos sebanyak \$60.3 juta.¹⁰²

Jadual 3.6: Perbelanjaan Pembinaan Jalan dan Jambatan, 1966–1970

Perkara	Kos (\$ juta)
Jalan raya baharu	33.59
Jalan bandar	6.05
Jalan Timur/Barat	27.41
Jalan raya dalam kawasan pembangunan dan jalan kecil	14.50

Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah, Anggaran Hasil dan Perbelanjaang–1971*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1970, hlm. 170; (50.16)202/5-67, Sabah: Anggaran Pembangunan 1971 Jalan Raya dan Jambatan; *Sabah Times*, 6 Jun 1967.

Jadual 3.6 merupakan anggaran kos yang digunakan untuk projek membina jalan dan jambatan merangkumi pembinaan jalan raya baharu, jalan bandar, Jalan Timur-Barat dan jalan raya dalam kawasan pembangunan dan jalan kecil. Jumlah dana yang telah digunakan adalah sebanyak \$81.55 juta ringgit dan jumlah ini melebihi jumlah asal yang disediakan sepanjang RMP. Pada tahun 1967, sebanyak \$8.8 juta ringgit diserahkan oleh kerajaan pusat untuk melaksanakan pembinaan jalan di Sabah.¹⁰³ Sebahagian besar projek pembinaan jalan tersebut telah dimulakan semenjak sebelum merdeka dan siap sepenuhnya sekitar akhir tahun 1969. Projek pembinaan jalan ini adalah melibatkan laluan utama yang telah menghubungkan bandar-bandar di Sabah dengan pekan-pekan utama serta kawasan berhampiran.

¹⁰² State of Sabah Development Plan 1965–1970, Jabatan Kerja Raya Negeri Sabah, hlm. 3.

¹⁰³ *Sabah Times*, 6 Jun 1967.

Jadual 3.7: Projek Pembinaan Jalan yang disiapkan sebelum tahun 1970

Jalan	Jarak (batu)	Anggaran Kos (\$ juta)	Jenis jalan
Jalan Pantai Barat			
Kota Kinabalu–Papar	36	1.7	kerikil
Kota Kinabalu–Tambunan–Ranau	88	0.8	kerikil
Kota Kinabalu/Putatan	6	0.5	
Penampang/Babagon	6.5	0.3	kerikil
Pedalaman			
Beaufort/Weston	35.5	14.6	kerikil/tanah
Keningau–Sepulot	27	-	tanah
Keningau–Sook	80	1.5	
Timur–Barat			
Sandakan/Telupid	93	3.0	kerikil
Sandakan – Beluran	22	1.2	
Pantai Timur			
Tawau/Kunak/Semporna	98	1.7	kerikil

Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, Sabah: Jabatan Penerangan, hlm. 52; *The Straits Times*, 9 Disember 1966; *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work, 1969*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1974, hlm. 10; *Sabah Times*, 18 Oktober 1967.

Jadual 3.7 merupakan sebahagian projek pembinaan jalan yang dibina sejak awal penubuhan Malaysia pada tahun 1963 dan disiapkan sebelum akhir tahun 1970. Projek pembinaan jalan tersebut siap sepenuhnya sebelum tahun 1970. Projek pembinaan jalan terdiri daripada empat kategori utama antaranya jalan yang dibina di Pantai Barat, jalan di Pedalaman, jalan yang menghubungkan kawasan Timur dan Barat serta jalan di bahagian Pantai Timur Sabah. Jalan yang dibina bertujuan untuk menghubungkan setiap kawasan pertanian dan kawasan petempatan penduduk di sekitarnya. Jalan dari Kota Kinabalu ke Papar merupakan sebahagian daripada projek pembinaan jalan di bahagian Pantai Barat. Kemudian dipanjangkan sehingga ke kawasan utara dan selatan Sabah. Cadangan awal pembinaan jalan yang dikemukakan pada tahun 1963 di kawasan ini adalah sejauh 36 batu. Sebahagian besar kerja-kerja membina Jalan Kota Kinabalu/Papar sejauh 21.75 batu turut dimulakan pada tahun

1963 sehingga dan pada pertengahan tahun 1964.¹⁰⁴ Sebanyak \$1.7 juta telah dibelanjakan untuk membina jalan daripada batu kerikil. Pembinaan jalan ke Papar ini menggantikan landasan kereta api yang telah ditutup.¹⁰⁵ Jalan Kota Kinabalu–Tambunan–Ranau pula melibatkan pembinaan jalan sepanjang 88 batu dengan kos sebanyak \$0.8 juta telah dimulakan pembinaannya pada tahun 1964.¹⁰⁶

Seterusnya, pembinaan Jalan Kota Kinabalu/Putatan yang juga melibatkan projek pembinaan jambatan menyeberangi Sungai Petagas telah dimulakan pembinaannya pada tahun 1966 dan siap sepenuhnya pada tahun 1967. Jalan ini dibina sejauh enam batu dengan kos sebanyak \$0.5 juta. Daripadanya sebanyak \$367,000 daripada jumlah kos tersebut adalah disumbangkan oleh Jabatan Penerbangan Awam. Pada tahun yang sama jalan ini turut dinaik taraf dan kemudian dipanjangkan sehingga ke Lok Kawi juga pada tahun 1966.¹⁰⁷ Pembinaan Jalan Kota Kinabalu–Tuaran mempengaruhi kawasan di sepanjang laluan jalan tersebut seperti pekan Inanam dan pekan Menggatal.¹⁰⁸ Manakala, Jalan Papar (Ulu Kimanis) ke Membakut/Beaufort di pedalaman Sabah ini telah siap dibina pada tahun 1964 sejauh 35.5 batu dengan kos \$14.6 juta.¹⁰⁹ Kerja-kerja pembinaan jalan menyumbang kepada pekembangan ekonomi seterusnya mempengaruhi perkembangan sebahagian kawasan di Sabah. Walau bagaimanapun, Seluruh jalan Pantai Barat masih dalam projek penambahbaikan sehingga akhir RMP.¹¹⁰

Jalan di bahagian Pedalaman pula melibatkan pembinaan Jalan Beaufort/Weston melibatkan binaan jalan kerikil sejauh 19 batu menghubungkan Beaufort dengan Sindumin yang terletak bersempadan dengan Sarawak. Jalan Beaufort/Weston telah siap

¹⁰⁴ State of Sabah Development Plan 1965–1970, hlm. 2- 3.

¹⁰⁵ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 48.

¹⁰⁶ *Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements in Development, 1963–1966*, Kuala Lumpur, 1967, hlm. 61.

¹⁰⁷ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963 –1968*, hlm. 50.

¹⁰⁸ Gusni Saat, *Peribumi Teluk Sepanggar*, Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 2004, hlm. 34.

¹⁰⁹ State of Sabah Development Plan 1965–1970, hlm. 2- 3.

¹¹⁰ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 49.

dibina pada akhir 1963 dengan kos perbelanjaan adalah sebanyak \$0.8 juta. Seterusnya, jalan dari Kudat ke Sindumin yang berada berhampiran sempadan Sarawak telah dibina sejauh 236 batu termasuk empat buah jambatan.¹¹¹ Manakala, projek lain melibatkan Jalan Keningau/Sepulot yang dibina menghubungkan Keningau dengan Sepulot melalui kawasan Sook. Cadangan pembinaan jalan Keningau/Sepulot adalah sepanjang 27 batu yang menghubungkan kawasan Bt. 8 ke Bt. 12, daripada jumlah tersebut sejauh empat batu telah disiapkan oleh *Royal Australian Engineers*.¹¹²

Pembinaan jalan yang dimulakan pada tahun 1964 ini telah diambil alih oleh JKR negeri Sabah pada pertengahan tahun yang sama. JKR telah meneruskan proses pembinaan sehingga ke kawasan Bt.39 dan siap sepenuhnya pada tahun 1966. Melalui projek yang sama, JKR telah meneruskan dan berjaya menyelesaikan dua projek pembinaan Jalan Sepulot/Agis sejauh 11 batu dan Jalan Sook/Tulid sejauh 17 batu.¹¹³ Manakala, projek pembinaan jalan kerikil Jalan Pantai Barat/Ranau sejauh 6.5 batu dengan melibatkan kos sebanyak \$0.3 juta menghubungkan Penampang/Babagon dipanjangkan terus ke Telupid yang terletak di bahagian Timur Sabah.¹¹⁴ Selain itu, projek menambak Kampung Ayer yang terletak di Kota Kinabalu telah dilaksanakan sebelum merdeka. Projek ini siap sepenuhnya pada pertengahan tahun 1967 turut melibatkan pembinaan jalan bandar, perparitan dan tebing dengan jumlah kos keseluruhannya adalah sebanyak \$0.4 juta.

Seterusnya, Jalan Timur–Barat melibatkan pembinaan Jalan Sandakan/Telupid melalui Bt. 18 yang terletak di Sandakan ke Telupid yang berada tidak jauh dari Lembah Labuk. Jalan ini telah siap pada penghujung tahun 1964.¹¹⁵ Pada tahun 1968,

¹¹¹ *Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements in Development, 1963-1966*, hlm. 19.

¹¹² Ibid.

¹¹³ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 50.

¹¹⁴ Ibid.

¹¹⁵ *Mid-Term Review, Sabah First Development Plan, 1966–1970*, Kota Kinabalu: Jabatan Penerangan, hlm. 3.

kerja-kerja menaiktaraf jalan ini mula dijalankan.¹¹⁶ Malah jarak jalan telah dipanjangkan dari Sandakan sehingga ke Ranau.¹¹⁷ Projek pembinaan laluan Telupid–Ranau dibina untuk menghubungkan Kota Kinabalu dan Sandakan di bawah projek pembangunan Jalan Lembah Labuk.¹¹⁸ Pembinaan Jalan Kota Kinabalu dan Sandakan melibatkan anggaran kos sebanyak \$10.5 juta.¹¹⁹ Pembinaan laluan Telupid–Ranau beberapa kali tertunda akibat kekangan kewangan yang dialami Kerajaan Negeri.

Walau bagaimanapun, pembinaan dapat diteruskan semula setelah projek diserahkan kepada *Malaysian-Australian Road Project* (MARP) dengan anggaran kos sebanyak \$6.5 juta untuk membina jalan sejauh 65 batu.¹²⁰ Jalan dari Kota Kinabalu ke Ranau telah dibuka untuk kendaraan pada Oktober 1969. Manakala, jalan dari Kota Kinabalu ke Sandakan pula dibuka untuk laluan umum pada November tahun yang sama.¹²¹ Pada pertengahan RMP, Kerajaan Persekutuan telah membelanjakan sehingga \$6.60 juta untuk menaiktaraf Jalan Sandakan/Telupid sepanjang 78 batu.¹²² Jalan kerikil ini juga merupakan jalan pertama yang menghubungkan Pantai Timur dengan Pantai Barat Sabah merupakan projek kerjasama MARP.¹²³ Projek pembinaan ini turut melibatkan pembinaan Jambatan Tempias di Sandakan.¹²⁴ Antara kakitangan Australia yang terlibat dalam projek MARP ini adalah I. McGregor yang berperanan sebagai Jurutera Awam bagi projek pembinaan tersebut.¹²⁵

Selain itu, jalan di kawasan Pantai Timur merangkumi Jalan Tawau/Kunak/Semporna telah dibina sepanjang 98 batu turut melibatkan pembinaan

¹¹⁶ *Sabah Times*, 18 Oct 1967.

¹¹⁷ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, 1969, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1974, hlm. 10.

¹¹⁸ *The Straits Times*, 9 Disember 1966.

¹¹⁹ *Sabah Times*, 18 Oktober 1967.

¹²⁰ *The Straits Times*, 11 Mei 1965.

¹²¹ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, 1969, hlm. 10.

¹²² *State of Sabah Development Plan 1965–1970*, hlm. 2–3.

¹²³ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963 – 1968*, hlm. 49.

¹²⁴ 50033 VOL. III, Colombo Plan–Australia Jesselton/Sandakan Road.

¹²⁵ *Ibid.*

sebuah jambatan untuk menyeberangi Sungai Kalumpang.¹²⁶ Jambatan dibina menghubungkan Tawau dengan kawasan pertanian di Semporna dan ladang sawit di Kunak. Kerja-kerja pembinaan dimulakan pada tahun 1968. Sejauh 25 batu daripada jumlah tersebut siap pada tahun 1971.¹²⁷ Cadangan pembinaan Jalan Tawau/Kunak/Semporna turut melibatkan beberapa pihak antaranya JKR negeri, jurutera Angkatan Tentera Malaysia dan dua firma balak seperti Segama Products Sdn. Bhd. dan Syarikat Pintasan Sdn. Bhd¹²⁸ telah membelanjakan kos sebanyak \$1.7 juta.¹²⁹ Sehingga akhir RMP Kerajaan Persekutuan telah membelanjakan sebanyak \$4.8 juta untuk membina jalan sepanjang 60 batu menghubungkan Tawau/Kunak/Lahad Datu. Kerajaan Persekutuan turut membelanjakan \$2.2 juta untuk membina 30 batu Jalan Tawau/Semporna.¹³⁰ Jalan telah siap dibina sepanjang 78 batu termasuk pembinaan Jambatan Kalumpang sepanjang 400 kaki menghubungkan Tawau/Semporna.¹³¹ Sebilangan kecil jalan raya tidak dapat disiapkan dalam tempoh yang ditetapkan di bawah RMP. Walau bagaimanapun, projek ini diteruskan pembinaannya di bawah RMK-2.

¹²⁶ *Sabah Times*, 30 Jun 1966.

¹²⁷ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, 1969, hlm. 11.

¹²⁸ Pengusaha balak pada ketika ini berkait rapat dengan parti politik yang memerintah. Wajarlah pada ketika ini sokongan daripada pengusaha balak sinonim dengan pemberian bantuan kewangan kepada pentadbiran untuk tujuan pembangunan. Antara syarikat balak yang terdapat di Sabah pada ketika itu adalah Segama Products Sdn. Bhd., Syarikat Pintasan Sdn. Bhd. dan Syarikat Pulau Bahayan Sdn. Bhd. Yahya Ismail, *Ke Mana USNO?*, Kuala Lumpur: Dinamika Kreatif, 1979, hlm. 106.

¹²⁹ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 49.

¹³⁰ State of Sabah Development Plan 1965–1970, Jabatan Kerja Raya Negeri Sabah, hlm. 5–6.

¹³¹ *Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements in Development*, 1963–1966, hlm. 61.

Jadual 3.8: Projek Pembangunan Jalan di bawah RMP, 1963–1970

Jalan	Jarak (batu)	Anggaran Kos (\$ juta)	Jenis jalan
Pantai Barat			
Kudat/Sindumin	236	14.7	Bitumen
Selatan-Tuaran-Kota Kinabalu		4.1	
Pedalaman			
Tenom/Keningau	10 ½	2.1	Bitumen
Keningau/Tambunan	36 ½	0.5	Kerikil
Timur-Barat			
Sandakan / Ranau	60	7.6	kerikil
Sandakan-Beluran	22	1.2	
Pantai Barat/ Ranau	94 ½	8.4	kerikil
Sandakan-Kota Kinabalu	50	6.5	
Pantai Timur			
Tawau, Kuhara, Utara dan Apas		1.5	
Lain-lain			
Pembangunan cabang-cabang jalan:	300	13.0	kerikil
1. Kawasan Penempatan 2. Pertanian		3.0	
Kerja-kerja tambahan		5.4	-

Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, Sabah: Jabatan Penerangan, hlm. 50.

Jadual 3.8 merupakan projek pembangunan jalan yang sebahagian tidak dapat disiapkan dalam tempoh tahun 1970 dan diteruskan pembinaannya di bawah RMK2. Sebahagian lain pula merupakan projek menaiktaraf jalan sedia ada di samping pembinaan jalan raya yang bhaaru. Projek membina dan menyiapkan baki kerja-kerja pembinaan jalan masih diteruskan dan di bawa masuk ke dalam RMK-2. Projek penyelenggaraan Jalan Pantai Barat melibatkan laluan Kudat/Sindumin sejauh 236 batu menggunakan anggaran kos sebanyak \$14.7 juta. Sebanyak \$10.8 juta daripada \$14.7 juta keseluruhan projek tersebut telah diperoleh daripada Kerajaan Persekutuan dan selebihnya adalah daripada Kerajaan Negeri.¹³² Walau bagaimanapun, laporan pertengahan RMP menunjukkan sebanyak \$0.44 juta telah dibelanjakan oleh Kerajaan

¹³² *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 49

Persekutuan dan sebanyak \$9.51 juta oleh Kerajaan Negeri dalam proses pembangunan jalan di Pantai Barat Sabah.¹³³

Penyelenggaraan Jalan Pantai Barat antara lain melibatkan projek menambah baik laluan Kudat/Sikuti sepanjang 18 batu, menaiktaraf Jalan Membakut/Beaufort membina jambatan untuk menyeberangi Sungai Bongawan, Pus, Membakut dan Padas. Di samping, menaiktaraf jalan tanah kepada jalan berbitmen dari Sindumin ke Sikuti juga membina jalan baharu dari Kota Kinabalu berhampiran Kepayan ke Lok Kawi.¹³⁴ Dana sebanyak \$8.6 telah dibelanjakan untuk projek menaiktaraf Jalan Sikuati/Sindumin dan Kota Belud–Tuaran sepanjang 224 batu. Manakala, jalan raya menghubungkan Kudat dan Kota Belud pula dibina sejauh 60 batu.¹³⁵ Penambahbaikan jalan turut melibatkan pembinaan sebuah jambatan menggunakan kos sebanyak \$0.6 juta bertujuan untuk menyeberangi Sungai Padas.¹³⁶

Penambahbaikan Jalan Selatan Sabah melibatkan projek pembinaan laluan kedua sepanjang Jalan Sembulan dan Tuaran ke Kota Kinabalu.¹³⁷ Projek Pembinaan bermula dari kawasan Bandaran di Kota Kinabalu ke Persimpangan Sembulan dan dari Karamunsing ke Jalan Harrington hingga Bt. 2½ di Tuaran. Penambahbaikan ini turut melibatkan pembinaan tiga buah jambatan baharu, jejantas, bulatan, dan jejantas keretapi. Projek pembinaan jambatan telah dimulakan pada akhir tahun 1965 dan siap pada tahun 1967 dengan menggunakan kos sebanyak \$4.1 juta.

Projek pembinaan jalan di kawasan Pedalaman seperti Jalan Tenom/Keningau melibatkan jarak sejauh 10.5 batu dibina dengan kos sebanyak \$2.1 juta. Projek ini mula dibina pada tahun 1966, 18 peratus (sejauh tujuh batu) daripada jumlah jarak tersebut siap dibina pada tahun 1969. Selain itu, peningkatan mutu jalan juga melibatkan projek menaiktaraf jalan tanah kepada jalan kerikil Jalan Keningau/Tambunan sepanjang 36.5

¹³³ *Mid-Term Review, Sabah First Development Plan, 1966–1970*, hlm. 3.

¹³⁴ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 52.

¹³⁵ Ibid., hlm. 2–3.

¹³⁶ State of Sabah Development Plan 1965–1970, hlm. 5–6.

¹³⁷ *Sabah Times*, 15 Oktober 1966.

batu dengan kos sebanyak \$0.5 juta. Jalan Tambunan/Keningau yang siap pada tahun 1969 merupakan kawasan di Pedalaman telah dibina untuk menghubungkan kawasan ini terus ke Pantai Barat dan Ranau.¹³⁸ Seterusnya, sebanyak 33 projek membina dan menaiktaraf cabang-cabang jalan di kawasan pembangunan pertanian dan penempatan. Antara lain melibatkan kawasan seperti Kudat dan Kota Belud turut dijalankan. Kerja-kerja pembinaan jalan tersebut melibatkan jarak sepanjang 300 batu dengan kos masing-masing berjumlah \$3.0 juta dan \$13.0 juta.¹³⁹

Sementara itu, terdapat cadangan awal pembinaan Jalan Timur–Barat melibatkan Jalan Sandakan/Ranau turut dibina sepanjang 153 batu yang menghubungkan kawasan Sandakan dengan pekan Ranau. Namun setelah melalui penelitian, pembinaan jalan melibatkan jalan sepanjang 60 batu melibatkan laluan Telupid di Bt. 39 sehingga ke Ranau. Projek pembinaan Jalan Sandakan/Ranau turut melibatkan penambahbaikan jalan di bahagian utara ke kawaan Labuk melalui Bt. 0 ke Bt. 18 dengan jumlah kos sebanyak \$7.6 juta. Projek pembinaan jalan di Sabah turut disertai oleh penyelidik dari Singapura. Seramai empat orang dari Singapura telah dihantar selama 10 hari ke kawasan pembinaan jalan di Sabah.¹⁴⁰ Gambar 3.1 memaparkan empat orang kakitangan dari Singapura merangkap pasukan teknikal dan juruukur yang telah dihantar ke Sabah untuk membantu menjalankan penyelidikan sumber di Sabah. Dari kiri Mr. Bhanu Kom yang merupakan Jurutera Jalan Raya di Singapura. Diikuti, H.A. J Fryer yang merupakan Ketua Juruukur dan Perancang dalam Lembaga Pengarah Pembangunan Ekonomi, Singapura. Dua dari kanan pula merupakan Mr. Ong Boon Ling juga bertugas sebagai Jurutera Jalan Raya di Singapura. Seterusnya, Mr. V. Fernandoz yang merupakan juruukur di bawah Lembaga Pengarah Pembangunan dan Perumahan, Singapura.¹⁴¹

¹³⁸ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 52.

¹³⁹ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, 1969, hlm. 13.

¹⁴⁰ *The Straits Times*, 24 Oktober 1964.

¹⁴¹ *The Straits Times*, 14 April 1964.

Gambar 3.1: Pasukan Teknikal dan Juruukur di Lapangan Terbang Singapura Paya Lebar Sekembalinya mereka dari Sabah pada 18/04/1964



Sumber: Diperoleh daripada <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/photographs/record-details/bf791850-1161-11e3-83d5-0050568939ad>

Kerja-kerja penambahbaikan di Sandakan telah dimulakan pada akhir 1965 melibatkan pembinaan jalan dua hala dari Bt. 0 ke Bt. 1½. Projek penambahbaikan jalan turut melibatkan kerja melebar dan menyambung semula jalan sedia ada sehingga ke Bt. 18 di Sandakan. Walau bagaimanapun, jarak Jalan Telupid/Ranau masih belum dipastikan jumlahnya. Ini kerana proses ukuran masih lagi dijalankan dengan menggunakan kos sebanyak \$20.6 juta. Sebanyak \$10.1 juta daripada jumlah tersebut merupakan sumbangan kewangan dari Australia. Jumlah pembiayaan termasuk untuk projek penambahbaikan Jalan Telupid bermula dari Bt. 32 ke Bt. 93 menghala ke Sandakan. Jarak jalan di kedua-dua Bt. 32 ke Bt. 93 turut dipanjangkan dengan kos berjumlah \$2.5 juta. Tujuannya adalah untuk memudahkan lalu lintas jentera berat ke kawasan pembinaan Jalan Telupid/Ranau. Kerja-kerja pembinaan Jalan Telupid/Ranau dilakukan oleh kontraktor tempatan dengan kerjasama JKR Sabah bermula pada akhir 1967 dan siap pada tahun 1973. Di samping itu, kerja menaiktaraf jalan sepanjang 50 batu Jalan Kota Kinabalu–Sandakan menggunakan kos sebanyak \$6.5 juta. Jalan yang

dibina merupakan jalan pertama yang menghubungkan Pantai Timur dan Pantai Barat yang pertama di Sabah.¹⁴²

Laluan yang merentasi Banjaran Crocker pula melibatkan pembinaan jalan baharu iaitu Jalan Pantai Barat/Ranau. Pembinaan jalan turut melibatkan laluan Penampang/Babagon ke Sinsuran. Dari Sinsuran terus ke Ranau melalui kawasan Tambunan. Jalan telah dibina sepanjang 94.5 batu dengan menggunakan kos sebanyak \$8.4 juta.¹⁴³ Pada masa yang sana, Kerajaan Persekutuan melaporkan projek membina Jalan Pantai Barat/Ranau di bawah RMP menelan belanja \$5.02 juta ringgit.¹⁴⁴ Kerja-kerja pembinaan bermula pada awal tahun 1964 dan sebahagian jalan siap dibina pada penghujung 1968 melibatkan laluan ke Bt. 34.

Selain itu, pembinaan jalan di bahagian Pantai Timur hanya melibatkan pembinaan jalan di beberapa kawasan antaranya daerah Tawau merangkumi kegiatan membina Jalan Ladang Koko, Jalan Tawau Lama dan Jalan Tanjung Batu Laut. Manakala aktiviti menaiktaraf jalan pula melibatkan Jalan Kuhara, Jalan Utara dan Jalan Apas telah dimulakan pada tahun 1965 menggunakan kos sebanyak \$1.5 juta ringgit.¹⁴⁵ Kerja-kerja penyelenggaraan turut melibatkan projek membina jalan dua hala dan beberapa buah jambatan yang telah siap sebanyak 67 peratus pada tahun 1965. Jambatan Kalumpang antara yang terlibat dalam projek pembinaan Jalan Tawau–Semporna, menelan belanja \$1/4 ringgit.¹⁴⁶ Mula dibina sekitar tahun 1965 dan dibuka kepada umum pada tahun 1966 setelah dirasmikan oleh Peter Lo.¹⁴⁷

Di samping itu, jalan sepanjang 0.78 batu dan 9.91 batu turut dibina masing-masing di Lahad Datu dan Semporna.¹⁴⁸ Kerja-kerja tambahan melibatkan pembinaan jalan di kawasan bandar dan kawasan luar bandar di Residensi Tawau dan Pedalaman

¹⁴² *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 50.

¹⁴³ State of Sabah Development Plan 1965–1970, hlm. 2–3.

¹⁴⁴ *Mid-Term Review, Sabah First Development Plan, 1966–1970*, .hlm. 3.

¹⁴⁵ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1968, hlm. 13.

¹⁴⁶ *Sabah Times*, 30 Jun 1966.

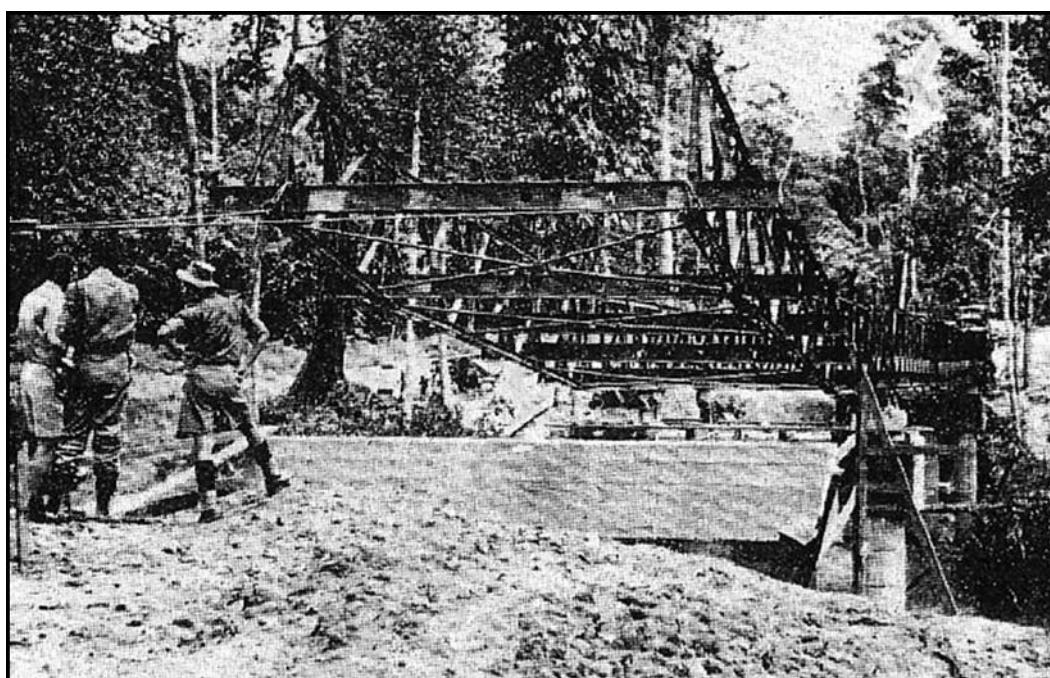
¹⁴⁷ Ibid.

¹⁴⁸ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, hlm. 15.

turut dibiayai oleh Tabung Kerajaan Negeri dengan jumlah sebanyak \$5.4 juta.¹⁴⁹

Gambar 3.2 menunjukkan Jambatan Kalumpang sedang dalam pembinaan pada tahun 1966. Jambatan Kalumpang dibina oleh jurutera daripada Briged Ke-3 Angkatan Tentera Malaysia diketuai oleh Mozlan bin Yunos. Pembinaan turut disertai oleh kakitangan JKR dan kontraktor tempatan.¹⁵⁰

Gambar 3.2: Jambatan Kalumpang Sedang dalam Pembinaan, 1966



Sumber: *Sabah Times*, 30 Jun 1966

Manakala, lain-lain pembinaan dan penambahbaikan turut melibatkan kos sebanyak \$4.4 juta.¹⁵¹ Sebanyak \$6.8 juta telah ditambah sepanjang RMP untuk keperluan perancangan projek jalan di Sabah. Sehingga penghujung 1968 terdapat 58 projek disenaraikan dengan jumlah dana sebanyak \$5.4 juta untuk lima residensi di Sabah. Antaranya, Residensi Pantai Barat \$1.4 juta, Sandakan \$1.7 juta, Tawau \$0.7 juta, Pedalaman \$0.5 juta, dan Labuan \$1.1 juta.¹⁵² Pelbagai projek pembangunan jalan telah dilaksanakan antaranya ialah projek kerjasama MARP, projek kerjasama JKR

¹⁴⁹ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 52.

¹⁵⁰ *Sabah Times*, 30 Jun 1966.

¹⁵¹ State of Sabah Development Plan 1965–1970, hlm. 5–6.

¹⁵² *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 52.

Kerajaan Negeri Sabah dengan beberapa pengusaha balak serta projek hasil sumbangan jabatan lain seperti sumbangan Jabatan Penerangan Malaysia. Selain laluan utama, pembinaan jalan merangkumi jalan di setiap daerah di Sabah.

Jadual 3.9: Projek Pembinaan Jalan Di Sabah, 1968

Residensi	Daerah	Jarak (batu)
Pantai Barat Sabah	Kota Kinabalu	24.47
	Ranau	7.8
	Tuaran	31.53
Kudat	Kudat	29.77
	Kota Belud	27.08
	Papar	10.98
Sandakan	Sandakan	24.89
Tawau	Lahad Datu	19.76
	Semporna	17.37
	Tawau	7.45
Pedalaman	Beaufort	14.25
	Sipitang	8.9
	Tambunan	4.75
	Tenom	56.86
	Labuan	16.1

Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work 1968*, hlm. 12–16; *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work, 1969*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1974, hlm. 10–13; *Sabah Times*, 15 Oktober 1966.

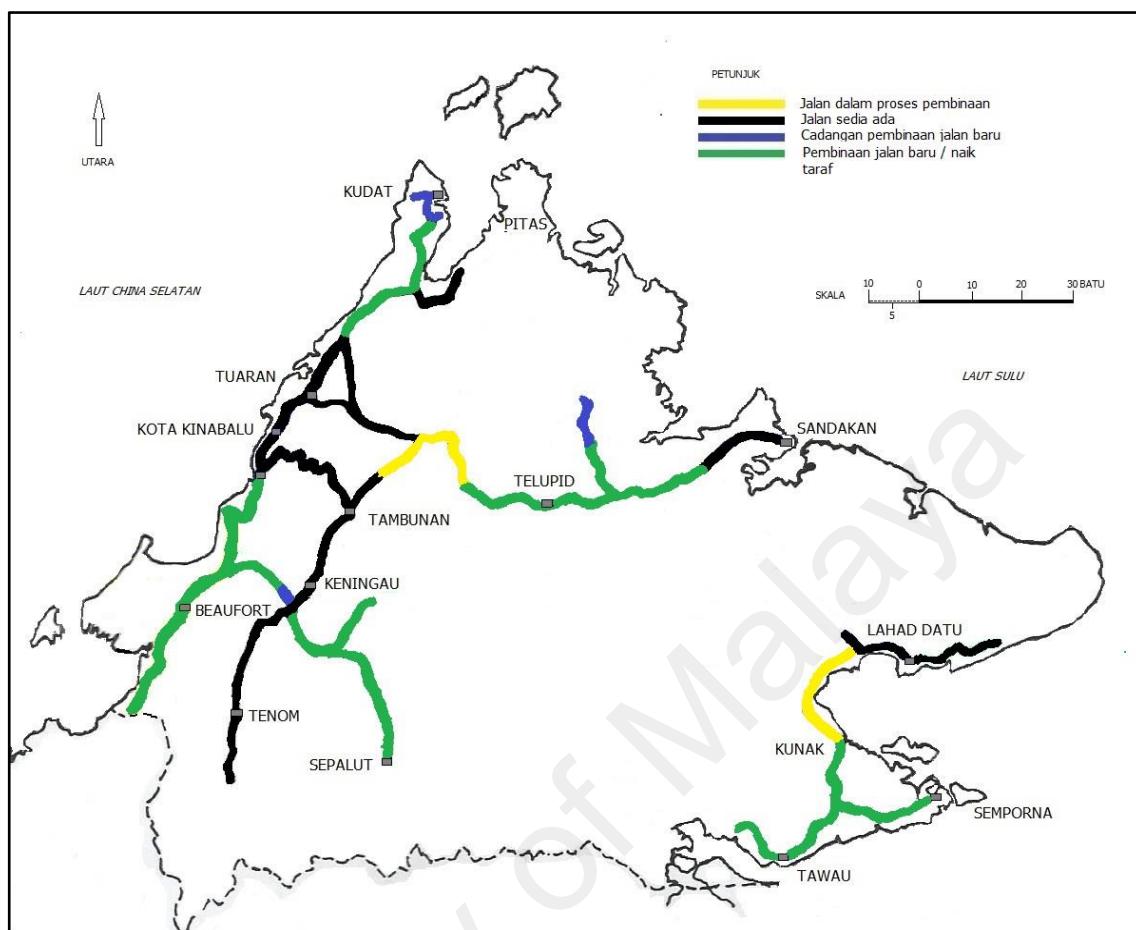
Jadual 3.9 menunjukkan jalan yang telah dibina di setiap daerah di Sabah sehingga akhir 1968. Antaranya, Residensi Pantai Barat yang terdiri daripada Kota Kinabalu, Tuaran dan Ranau. Seterusnya, jalan di Residensi Kudat dibina sepanjang 60.83 batu merangkumi Kudat, Papar dan Kota Belud. Kerja-kerja menurap jalan di daerah Papar dijalankan oleh Majlis Daerah diteruskan pada tahun 1969. Pembinaan jalan raya turut melibatkan laluan Tandik–Pitas di Jalan Indarasan yang siap dibina pada awal tahun 1970. Kerja-kerja menaiktaraf Jalan Kiulu melibatkan laluan Telipok ke Tamparuli termasuk pembinaan jambatan merentasi Sungai Tuaran berhampiran Kiulu, disamping projek penambahbaikan Jalan Kokol di Tamparuli.

Diikuti, pembinaan jalan di Sandakan melibatkan kerja menaiktaraf jalan yang bermula pada tahun 1969 melibatkan Jalan Buli Sim-Sim dan Jalan Lapangan Terbang. Manakala, pembinaan jalan baru melibatkan kawasan Peony Street dan Jalan Hibiscus serta laluan ke Lamag sepanjang 14 batu. Selain itu, Residensi Tawau turut terlibat dalam kerja-kerja menaiktaraf dan menurap jalan. Antaranya Jalan Bubul yang juga merupakan laluan utama Semporna/Tawau dan menaiktaraf Jalan Lahad Datu/Silam dan jalan di Bt. 5½ di Tawau.¹⁵³ Pada masa yang sama terdapat kerja menukar material jambatan siap pada akhir tahun 1969. Pembinaan jalan di Residensi Pedalaman pula merangkumi jalan di Beaufort, Sipitang, Tambunan, Tenom dan Labuan. Pembinaan jalan di Pedalaman melibatkan pembinaan Jalan Tenom/Entabuan/Paal yang siap sepenuhnya pada akhir tahun 1969. Projek pembinaan turut disertai pembinaan jambatan untuk merentasi Sungai Padas sepanjang 520 kaki.¹⁵⁴ Jumlah keseluruhan jalan yang dibina pada tahun 1965 sehingga 1970 adalah sepanjang 1,415 batu. Jajaran jalan sedia ada telah dinaik taraf dan sebahagian yang masih dalam proses pembinaan.

¹⁵³ *Sabah Times*, 6 Jun 1967.

¹⁵⁴ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, 1969, hlm. 12.

Peta 3.1: Jajaran Jalan Raya di Sabah, 1965–1970



Sumber: Disesuaikan daripada Public Work Department, Sabah 1st July, 1968, Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971–1975.

Peta 3.1 menunjukkan sebahagian projek pembangunan jalan sepanjang RMP. Jalur kuning merupakan antara jajaran jalan yang tidak dapat diselesaikan dalam masa RMP namun disambung proses pembinaannya dalam RMK-2.¹⁵⁵ Jalur hitam pula merujuk kepada jajaran jalan yang telah ada yang sebahagian besar telah dinaiktaraf kepada jalan berturap. Jalur hijau merujuk kepada jajaran jalan yang dibina oleh Kerajaan Persekutuan dengan kerjasama pihak Australia (MAR). Jajaran biru merupakan cadangan pembinaan di bawah projek Kerajaan Persekutuan. Projek pembinaan jalan masih menjadi keutamaan dalam RMK-2, malah projek menaiktaraf semakin kerap dijalankan. Gambar 3.3 menunjukkan kumpulan ke-22 pasukan keselamatan Australia bakal meninggalkan Sabah setelah menyelesaikan misi

¹⁵⁵ Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971 – 1975.

pembinaan jalan di Sabah. Seramai 80 orang berangkat pulang ke Australia pada 25 November 1966.

Gambar 3.3: Jurutera Australia Meninggalkan Sabah, 1966



Sumber: *Sabah Times*, 22 November 1966

Pembangunan Jalan, 1971–1975 (RMK-2)

Sistem pengangkutan di Malaysia Timur merangkumi Sabah dan Sarawak yang kurang maju berbanding Semenanjung Malaysia telah menarik perhatian Kerajaan Persekutuan. Hal yang demikian dalam RMK-2, kerajaan meningkatkan usaha untuk menambah baik dan membina sistem pengangkutan, malah kegiatan menaiktaraf jalan semakin diperluas berbanding RMP.¹⁵⁶ Pembinaan jalan berjalan lancar setelah beberapa siri kajian semula terhadap pelaksanaan rancangan pembangunan jalan raya dilakukan. Sumber kewangan disumbangkan oleh kerajaan Persekutuan untuk membina jalan yang menghubungkan kawasan Timur-Barat Sabah. Antaranya, pembiayaan terhadap projek pembinaan Jalan Sandakan dan Kota Kinabalu. Sebahagian lain

¹⁵⁶ *Rancangan Malaysia Kedua (1971–1975)*, hlm. 204.

merupakan sumbangan daripada kerajaan Australia dalam bentuk kewangan dan teknikal.¹⁵⁷

Di samping meningkatkan perkhidmatan pengangkutan, RMK-2 turut dirangka untuk keperluan sosioekonomi penduduk di Sabah. Ini termasuk meningkatkan taraf hidup melalui pembangunan sumber dalam negeri dan penubuhan pelbagai jabatan serta agensi kerajaan.¹⁵⁸ Dasar ini selaras dengan pendekatan DEB oleh Kerajaan Persekutuan yang dimulakan pelaksanaannya semasa RMK-2. Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri meneruskan projek pembangunan jalan di bawah RMP yang tidak siap. Di samping itu, membina lebih banyak jalan baru dan memperbanyak kegiatan menambah baik jalan di bawah RMK-2. Peruntukan asal daripada Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri untuk pembangunan jalan raya adalah sebanyak \$123.67 juta. Jumlah ini termasuk pembiayaan terhadap projek pembinaan Jalan Timur–Barat Sabah. Projek pembinaan ini turut melibatkan kerjasama Malaysia-Australia yang telah menyumbangkan dana sebanyak \$27.6 juta.¹⁵⁹ Projek lain yang terlibat ialah pembinaan jalan baru, projek menaiktaraf melibatkan jajaran jalan di Residensi Pedalaman seperti Tenom, Keningau dan Labuk. Di samping itu, pembinaan jalan baru turut dijalankan di bahagian Pantai Timur melibatkan Jalan Kunak dan Lahad Datu.¹⁶⁰

Di bawah RMK-2 juga projek pembangunan jalan memperlihatkan penyertaan Kerajaan Persekutuan dalam projek membina jalan raya baru, projek membina Jalan Timur–Barat dan projek menaiktaraf jalan yang sedia ada. Manakala, projek di bawah rancangan Kerajaan Negeri pula terdiri daripada pembinaan jalan raya utama, mengambil alih urusan pembinaan jalan daripada Majlis Daerah, membina jalan-jalan di bandar utama dan jalan di kawasan pedalaman serta projek menaiktaraf dan membina jambatan baharu. Anggaran kos untuk untuk membina jalan adalah sebanyak \$0.76 juta.

¹⁵⁷ *Rancangan Malaysia Kedua (1971–1975)*, hlm. 207.

¹⁵⁸ Eduardo Marusin, *Politik Sabah, 1967-1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS*, hlm. Xi.

¹⁵⁹ Malaysian–Australian Road Project: Cost Statement for the Month of October 1971.

¹⁶⁰ Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971–1975.

Manakala kos untuk membina jambatan sementara adalah sebanyak \$0.54 juta dan jambatan Sungai Labuk adalah sebanyak \$2,210.¹⁶¹ Kos untuk kajian termasuk kajian lokasi dan pembinaan jalan masing-masing sebanyak \$0.31 juta dan \$0.08 juta. Jumlah anggaran kos pembangunan Kerajaan Negari sepanjang RMK-2 adalah sebanyak \$16.62 juta.¹⁶² Sementara itu, terdapat juga projek yang dikendalikan dengan kerjasama Malaysia dan kerajaan Australia yang juga dikenali *Malaysia–Australia East–West Road Project* dimulakan sejak awal RMP.¹⁶³ Antara yang telah dilaksanakan ialah Projek *Trans–Sabah Road* melibatkan pembinaan Jalan Telupid/Ranau sepanjang 56 batu. Jumlah perbelanjaan sebenar untuk projek pembinaan jalan dan jambatan sepanjang tempoh RMK-2 adalah sebanyak \$123.49 juta merangkumi pembinaan jalan raya baharu, jalan bandar, Jalan Timur/Barat, jalan raya di kawasan pembangunan dan jalan kecil.¹⁶⁴

Jadual 3.10: Perbelanjaan Pembinaan Jalan dan Jambatan, 1971–1975

Perkara	Kos (\$)
Jalan raya baharu	60.0
Jalan bandar	13.75
Jalan Timur/Barat	13.34
Jalan raya dalam kawasan pembangunan dan jalan kecil	16.5
Lain-lain	4.5

Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah, Anggaran Hasil dan Perbelanjaan–1971*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1970, hlm. 170.

Jumlah perbelanjaan yang tertera dalam jadual 3.10 menunjukkan angka lebih tinggi berbanding jumlah peruntukan asal yang disediakan. Jumlah perbelanjaan tersebut telah diperuntukkan untuk projek menaiktaraf dan pembinaan laluan utama di Sabah. Antaranya melibatkan Jalan Pantai Barat, Jalan Pedalaman, Jalan Timur–Barat dan Jalan Pantai Timur. Peruntukan kewangan tersebut telah membiayai sebahagian

¹⁶¹ Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971–1975.

¹⁶² Malaysian–Australian Road Project: Cost Statement for the Month of October 1971.

¹⁶³ Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971–1975.

¹⁶⁴ *Sabah Annual Report 1966–1977*, hlm. 131.

besar projek pembinaan Jalan Pantai Barat, Pedalaman, Timur–Barat dan Pantai Timur Sabah.

Jadual 3.11: Projek Pembinaan Jalan, 1971–1975

Jalan	Jarak (batu)	Anggaran Kos (\$ juta)	Jenis jalan
Pantai Barat			
Jalan Pantai Barat	225	37.44	Bitumen/ kerikil
Kudat–Sindumin		4.12	
Pedalaman			
Keningau/Tambunan	67	7.00	Bitumen
Labuan	4	2.31	Tanah/bitumen
Keningau–Sepulot	80	7.20	Kerikil
Tenom/Keningau	60	7.76	Bitumen
Timur–Barat			
Telupid–Ranau	93	15.11	Kerikil/bitumen
Jalan Pantai Barat ke Ranau	94.5	7.17	Kerikil
Jalan Labuk	15	6.10	kerikil
Pantai Timur			
Kunak –Lahad Datu–Sandakan	71	11.70	kerikil
Tawau–Kunak–Semporna	-	13.87	Bitumen
		148.42	

Sumber: Disesuaikan daripada *Development Budget: A Review of Development Work*, Jabatan Penerangan Negeri Sabah, hlm. 18; *Sabah Annual Report 1976–1977*, Sabah: Federal Department of Information Sabah, hlm. 131; Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971–1975; *State of Sabah Government Gazzete*, 1971, hlm. 552; *Sabah Times*, 28 September 1966.

Jadual 3.11 memaparkan projek pembangunan jalan sepanjang tahun 1971 hingga tahun 1975. Merujuk jadual tersebut pembangunan Jalan Pantai Barat merangkumi aktiviti penambahbaikan jalan dan jambatan di beberapa buah daerah di Sabah. Antaranya ialah pembinaan Jalan Kudat–Kota Belud, Jalan Inanam/Kota Kinabalu, Jalan Kepayan, Jalan Lok Kawi/Papar dan Jalan Mesapol/Sipitang termasuk pembinaan jambatan yang menghubungkan Telipuk dan Inanam. Jalan Kudat–Kota Belud merupakan laluan yang menghubungkan Kota Belud di kawasan Barat dan Kudat yang terletak di barat daya Sabah telah dibina sepanjang 75 batu dengan kos pembinaan sebanyak \$37.44 juta.¹⁶⁵ Jalan dibina menghubungkan kawasan Bt. 65 ke Bt. 67 dan Bt.

¹⁶⁵ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 196 –1968*, hlm. 51.

71 di Kota Belud yang mana ketiga-tiga kawasan ini merupakan kawasan penanaman padi. Sebuah daripada tiga kawasan tersebut ditempatkan Jabatan Perhutanan. Cabang jalan ke Bt. 77 turut dibina menghubungkan Bandau dan Pitas, sekaligus memberi akses ke Paitan dan Sugut yang terletak di kawasan Pedalaman Sabah.¹⁶⁶

Antara projek pembinaan jalan yang siap dibina sehingga tahun 1972 ialah 13 batu jalan menghubungkan Sikuati dengan Kudat dan 1½ batu ke Pekan Kudat. Ini diikuti dengan kerja menaiktaraf jalan dari Bt. 54 ke Bt. 62 dan jalan dari Bt. 97 ke Sikuati. Kerja membina jalan sejauh lima batu di Bt. 54 serta di dua seksyen masing-masing sejauh lima batu jalan dari Bt. 104 ke Bt. 109 dan Jalan Sikuati. Selepas tahun 1972, terdapat kerja pembinaan dan penandaan jalan. Projek ini termasuk pembinaan dan penandaan jalan bermula dari Kota Kinabalu ke Bt. 54 serta pembinaan dua batu jalan dan jambatan untuk menyeberangi Sungai Sabai. Penandaan jalan di Bt. 59 ke Bt. 104 sepanjang 45 batu, projek menaiktaraf dan penandaan jalan dari Bt. 62 ke Bt. 97 sejauh 35 batu, menaiktaraf jalan sejauh 1½ di pekan Kudat dan membina jambatan termasuk dalam projek pembangunan Jalan Sikuati/Kudat.¹⁶⁷

Seterusnya, jalan di bahagian barat termasuk kerja-kerja membina dua buah jambatan di laluan antara Telipuk/Inanam dengan jumlah kos sebanyak \$0.43 juta. Jalan dua hala sepanjang lima batu melibatkan laluan Inanam/Kota Kinabalu termasuk Jalan Bt. 1½ di kawasan Tuaran dibina menggunakan kos sebanyak \$3.40 juta. Ini diikuti dengan Jalan Kepayan melibatkan laluan pusat bandar Kota Kinabalu ke lapangan terbang sejauh 2½ batu dengan kos sebanyak \$3.13 juta. Pembangunan Jalan Lok Kawi/Papar yang juga melibatkan laluan dari Kota Kinabalu ke Papar dibina dengan jarak 34 batu menggunakan kos sebanyak \$3.30 juta. Pembinaan jalan raya di kawasan Barat Sabah turut melibatkan Jalan Kudat–Sindumin.¹⁶⁸ Jalan Mesapol/Sipitang dibina melibatkan laluan Papar/Beaufort/Sindumin sepanjang empat batu menggunakan kos

¹⁶⁶ Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971 – 1975.

¹⁶⁷ Ibid.

¹⁶⁸ *The Straits Times*, 11 Mei 1965.

sebanyak \$1.36 juta.¹⁶⁹ Projek pembinaan jalan raya baharu di bahagian Pantai Barat Sabah pula melibatkan Jalan Sikuati–Kudat, Jalan Kota Kinabalu–Papar dan Jalan Kota Belud–Sikuati. Jumlah keseluruhan jalan di sepanjang barat Sabah dibina sepanjang 225 batu menghubungkan Sikuati, Kota Belud, Tuaran, Kota Kinabalu, Penampang, Lok Kawi, Papar, Beaufort dan Sipitang dan Sindumin.¹⁷⁰

Projek pembinaan jalan raya di bahagian Pedalaman antara lain melibatkan Jalan Keningau–Tambunan. Ia merupakan projek yang dikendalikan oleh Kerajaan Persekutuan. Selain melibatkan pembinaan jalan raya pembinaan turut melibatkan beberapa buah jambatan di bahagian Pedalaman sepanjang 67 batu menggunakan kos berjumlah \$7.00 juta.¹⁷¹ Jalan turut dibina menghubungkan Keningau dengan pusat pentadbiran di kawasan Pedalaman dipanjangkan ke Kampung Kepayan berhampiran Labuan. Projek pembinaan bermula pada tahun 1964 dan diteruskan pembinaannya pada RMK-2. Jalan Keningau merupakan satu-satunya jalan yang menghubungkan kawasan pedalaman dengan kawasan Pantai Barat Sabah. Jalan telah dibuka untuk tujuan lalu lintas pada tahun 1969. Pada masa yang sama pembinaan jambatan di Sabah turut dijalankan.¹⁷² Di Residensi Labuan terdapat projek pembinaan Jalan Ranch-Rancha sejauh 4.5 batu, 3.5 batu daripada jalan yang dibina merupakan jalan tanah selebihnya dibina dengan jalan kerikil menggunakan kos sebanyak \$2.31 juta.¹⁷³ Jalan ini dibina bertujuan untuk menghubungkan kawasan perindustrian yang baru melalui Jalan Tun Mustapha terus ke kawasan ladang berhampiran. Selain kawasan perindustrian, Labuan berperanan sebagai pos kawalan tentera dan pusat ekonomi penduduk. Kawasan tanah seluas 164 ekar telah dibuka di residensi ini yang

¹⁶⁹ Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971–1975

¹⁷⁰ *Focus on Sabah 1981/82*, hlm. 80.

¹⁷¹ Ibid.

¹⁷² Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971–1975.

¹⁷³ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1968, hlm. 11.

kemudiannya menggalakkan kemunculan industri baharu seperti pembinaan kapal, penapis minyak, eksport elektronik dan tekstil.¹⁷⁴

Manakala, jalan kerikil telah dibina menghubungkan Keningau dengan Sepalot di pedalaman Sabah.¹⁷⁵ Jalan Keningau/Sepalot melibatkan laluan yang menghubungkan beberapa kawasan antaranya Pensiangan.¹⁷⁶ Jalan turut dibina di pusat pentadbiran baru di pedalaman termasuk jalan ke Nabawan sepanjang 45 batu.¹⁷⁷ Kawasan pedalaman seperti Nabawan dan Sepulot merupakan kawasan penempatan baru yang diperkenalkan melalui Skim Penempatan Baru oleh Kerajaan Persekutuan yang dibiayai oleh Kementerian Pertahanan.¹⁷⁸ Projek Jalan Keningau/Sepalot turut melibatkan pembinaan jambatan untuk menyeberangi Sungai Pegalan dan Sungai Sook, merupakan projek strategik dalam konteks keselamatan untuk menghadapi sebarang kemungkinan semasa peristiwa Konfrontasi Indonesia–Malaysia.¹⁷⁹ Jalan berbitumen ini telah dibina dengan jarak tiga batu ke Keningau. Pada awal Januari 1973 pembinaan jambatan untuk menyeberangi Sungai Pegalan masih diteruskan. Kegiatan membina jalan turut dilaksanakan melibatkan jalan sepanjang tiga batu, jalan tanah dari Bt. 73 ke Bt. 80 sejauh tujuh batu, projek membina jalan kerikil dari Bt. 24 ke Bt. 80 dan aktiviti menambah baik jalan dari Bt. 24 ke Bt. 61. Projek pembangunan Jalan Keningau/Sepalot dikendalikan di bawah seorang jurutera Angkatan Tentera Malaysia, seorang Pesuruhjaya Kerja Raya (mekanikal) dan dua Pembantu Jurutera.¹⁸⁰ Di samping itu, Jalan Tenom/Keningau dan jalan dari Bt. 3 ke Bt. 27 turut dibina. Kedua-dua jalan

¹⁷⁴ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, hlm. 11.

¹⁷⁵ *Focus on Sabah 1981/82*, hlm. 80.

¹⁷⁶ *The Straits Times*, 26 November 1966.

¹⁷⁷ *The Straits Times*, 3 Disember 1966.

¹⁷⁸ *Sabah Times*, 26 Januari 1967.

¹⁷⁹ “Konfrontasi Indonesia dikaitkan dengan kegagalan negara berkenaan dalam melaksanakan impian untuk membentuk Indonesia Raya. Indonesia mendakwa bahawa Malaysia masih belum merdeka sepenuhnya melainkan ia hanya sebagai wajah baru bagi British. Konfrontasi Indonesia dan Malaysia bermula secara rasmi pada 16 September 1963 melibatkan aspek ekonomi, pencerobohan tentera, kegiatan subversive serta propaganda politik. Peristiwa konfrontasi berakhir pada 11 Ogos 1966.” Mohamad Rodzi Abdul Razak, “Sabah dalam Pentas Konfrontasi Indonesia–Malaysia: Cabaran awal ke arah Nasion,” hlm. 4.

¹⁸⁰ *The Straits Times*, 5 Disember 1966.

ini menghubungkan pusat pentadbiran masing-masing sepanjang 30 batu dengan kos sebanyak \$7.76 juta. Jalan Tenom/Keningau pada asalnya dibina sejauh 16.85 batu. Jalan sepanjang 2.10 batu daripada jalan tersebut telah diturap selebihnya merupakan jalan kerikil.¹⁸¹

Projek MARP terlibat secara langsung dalam projek menaiktaraf jajaran jalan dan beberapa buah jambatan di Jalan Timur–Barat. Pembinaan jalan di kawasan ini telah mempengaruhi pembukaan beberapa buah kawasan menjadi ‘pusat’ bandar. Antaranya, Jalan Leila dan Jalan Bokara serta empat batu Jalan Karamunting di Sandakan yang terletak berhampiran kawasan pelabuhan dengan menggunakan kos berjumlah \$5.82 juta telah mempengaruhi pembangunan kawasan baharu seperti bandar Tanah Merah dan bandar Berjaya.¹⁸² Jalan dibina melibatkan laluan dari bandar Sandakan ke Pavitt Point yang juga kawasan binaan pelabuhan baharu. Jalan Leila merupakan laluan dua hala yang terletak di bandar Sandakan dibina menghubungkan terus ke pusat komuniti di simpang Jalan Sibuga sejauh dua batu. Seterusnya, jalan sebatu ke Kampung Bokara. Jalan Karamunting melepas padang golf dan Jalan Bokara. Bahagian kanan Jalan Karamunting dan Bokara terdapat persimpangan menghala ke Jalan Batu Sapi. Di bahagian kiri pula merupakan kawasan industri minyak milik syarikat *Shell* dan *Esso* yang juga kawasan pemprosesan minyak sawit.

Seterusnya, kerja-kerja menaiktaraf jalan di bahagian utara Sandakan berhampiran hotel turut dijalankan dengan kos berjumlah \$0.55 juta. Projek ini melibatkan kerja-kerja menaiktaraf tujuh jambatan menggunakan material berkualiti. Di samping projek pelebaran jalan raya sepanjang 10 batu menggunakan kos sebanyak \$1.32 juta, kerja-kerja menaiktaraf di bahagian utara Sandakan termasuk Jalan Labuk dan jalan dari Bt. 7 sehingga Bt. 17 turut dilakukan. Ini diikuti dengan kerja-kerja

¹⁸¹ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1968, hlm. 16.

¹⁸² Abdul Samad Hadi, “Perubahan dalam Sistem Penempatan dan Proses Perbandaran Di Negeri Sabah”, hlm. 292.

membina jalan dari Bt. 7 ke Bt. 36 sejauh 19 batu menggunakan kos sebanyak \$6.40 juta dan menaiktaraf jalan Bt. 36 ke Bt. 93 dengan kos sebanyak \$3.23 juta.¹⁸³

Projek naiktaraf kepada jalan bitumen sepanjang 28.64 juga dilaksanakan di Jalan Timur–Barat Sabah dengan anggaran kos sebanyak \$85.5 juta. Antara lain melibatkan Jalan Ranau–Kirokot sejauh 22 batu menggunakan kos sebanyak \$6.06 juta. Jalan Kirokot–Moyog dan Jalan Kesigui dibina sepanjang 23½ batu menggunakan kos sebanyak \$4.45 juta. Kawasan Moyog terletak 18 batu dari Kota Kinabalu melalui Dongongan. Manakala, Jalan Kirokot terletak 22 batu dari Ranau di bahagian barat daya Sabah. Jalan Moyog ke Kirokot 5½ batu dari Moyog berhampiran Kota Kinabalu dibina melalui Jalan Sinsuran sepanjang 12½.¹⁸⁴ Melalui beberapa siri kajian pembangunan jalan sepanjang 11 batu di Jalan Kasigui ke Moyog.¹⁸⁵ Jalan Kesigui yang terletak tujuh batu dari pusat bandar Kota Kinabalu terlibat pembinaan jalan sejauh tujuh batu menggunakan kos berjumlah \$1.23 juta. Dari kasigui ke Bt. 3½ di Kota Kinabalu dinaik taraf sejauh lima batu dipanjangkan ke Dongongan dua batu dari pusat bandar Kota Kinabalu.¹⁸⁶

Jalan Telupid–Ranau melibatkan pembinaan Jalan Timur–Barat Sabah mula dibina pada tahun 1968.¹⁸⁷ Projek pembinaan jalan yang dikendalikan oleh *Australian Construction Company* dan kakitangan JKR ini siap sepenuhnya pada tahun 1972. Skim pembangunan jalan termasuk projek membina 11 buah jambatan dan jalan di beberapa bahagian lain di Sabah. Sebahagian kerja-kerja pembinaan jalan diambil alih sepenuhnya oleh JKR telah dimulakan pada tahun 1973 dan siap pada akhir tahun 1974.¹⁸⁸ Projek pembinaan jambatan tersebut termasuk tambahan jalan sejauh tiga batu yang menghubungkan Pekan Ranau dengan kawasan sekitarnya dan projek menaiktaraf

¹⁸³ Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971–1975.

¹⁸⁴ *Focus on Sabah 1981/82*, hlm. 80.

¹⁸⁵ Ibid.

¹⁸⁶ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1968, hlm. 8.

¹⁸⁷ *The Straits Times*, 28 Jun 1966.

¹⁸⁸ Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah” dalam H.M. Dahlan, *Sabah: Traces of Change*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 1983, hlm. 38.

jambatan kayu kepada material yang lebih tahan lama.¹⁸⁹ Kos yang dianggarkan bagi keseluruhan projek Jalan Telupid–Ranau adalah sebanyak \$15.11 juta. Dana diperoleh daripada Kerajaan Persekutuan dengan kos tambahan sebanyak \$22.28 juta pula adalah sumbangan dari pihak Australia.¹⁹⁰ Projek pembinaan Jalan Telupid-Ranau termasuk kerja menaiktaraf termasuk memanjangkan Jalan Telupid daripada 33 batu kepada 93 batu, membina jalan dari Kota Kinabalu ke Lok Kawi melalui Putatan, binaan jalan bitumen menghubungkan Kudat dan Sikuati serta projek pembinaan jambatan di Bongawan, Membakut dan Sungai Pus.¹⁹¹ Jalan kerikil turut dibina di bahagian utara Jalan Labuk sepanjang 15 batu menggunakan kos sebanyak \$6.10 juta. Jalan Labuk ini dibina untuk tujuan menghubungkan Labuk dan Sugut. Kawasan pembinaan bermula dari Bt. 68 di bahagian utara terus ke Kuala Lubuk di bahagian Barat kemudian dipanjangkan pula ke Ladang Sawit Rumidi, Kimanis dan Pamol yang terletak di kawasan hilir Sungai Labuk.

Selain itu, projek pembinaan jalan baharu di bahagian Pantai Timur turut melibatkan Jalan Kunak–Lahad Datu–Sandakan. Projek pembinaan jalan bermula dari Lamag di persimpangan Bt. 32 ke Bukit Garam berhampiran sempadan Sungai Kinabatangan. Dari Bukit Garam jalan telah dipanjangkan ke Lahad Datu, Tawau dan Kunak dengan anggaran kos pembinaan sebanyak \$20.73 juta. Projek ini juga melibatkan pembinaan beberapa buah jambatan seperti jambatan untuk menyeberangi Sungai Kinabatangan, Pin dan Segama. Projek pembinaan Jalan Sandakan–Lahad Datu bermula dari Sandakan ke Bukit Garam sejauh 21 batu. Manakala jalan raya sepanjang 49 batu siap dibina menghubungkan Lahad Datu–Kinabatangan.¹⁹²

Antara lain, projek pembinaan jalan di bahagian Pantai Timur Sabah turut melibatkan Jalan Tawau–Kunak–Semporna. Kegiatan membina jalan telah dimulakan

¹⁸⁹ 50033 VOL. III, Colombo Plan–Australia Jesselton/Sandakan Road.

¹⁹⁰ Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971–1975.

¹⁹¹ *Development Budget: A Review of Development Work*, Jabatan Penerangan Negeri Sabah, hlm. 18.

¹⁹² *Focus on Sabah 1981/82*, hlm. 80.

setelah beberapa siri kajian dilaksanakan melibatkan tiga projek jalan. Projek tersebut bermula di Bt. 38 yang terletak di laluan antara Tawau–Semporna kemudian jalan ke Kunak dipanjangkan ke Lahad Datu.¹⁹³ Projek ini melibatkan aktiviti menaiktaraf dan membina jalan di kawasan dari Bt. 8 ke Bt. 38 Jalan Semporna, jalan di antara Semporna dengan Sungai Pegagau dan laluan ke Kunak serta pembinaan jambatan untuk menyeberangi Sungai Pegagau. Pada tahun 1972, beberapa projek menaiktaraf dijalankan melibatkan jalan dari Bt. 7 ke Bt. 15 dan jalan dari Tawau ke Kunak dan Semporna. Kerja pembinaan jalan di sepanjang laluan tersebut telah mewujudkan akses ke kawasan pembangunan pertanian seperti kawasan tanaman koko di Quoin Hill dan ladang kelapa sawit di Apas–Balung serta Semporna dan di Kunak–Mostyn.

Pada tahun 1971, beberapa projek pembinaan jalan baharu telah dilaksanakan. Projek pembinaan jalan dilaksanakan di lima Residensi. Antaranya di Residensi Pantai Barat Sabah yang terdiri daripada Kota Kinabalu, Ranau dan Tuaran. Pembinaan jalan baru termasuk jalan yang dibina di Kota Kinabalu dan Inanam melibatkan kos sebanyak \$2,780. Manakala, di daerah Penampang projek pembinaan juga terdiri daripada pembinaan jambatan kayu, laluan jip, jalan raya dari Puluduk/ Kg. Koidupan/ Kg. Sindaanan dan Kg. Bahang serta pembinaan laluan kuda dari Ponombiran ke Kg. Binombon menggunakan kos sebanyak \$16,300. Di daerah Papar pula jalan dibina dari Kg. Lakut ke jambatan gantung Limputang serta projek menaiktaraf dan memanjangkan Jalan Limbahau dan Novung/Sungkadon dengan anggaran kos sebanyak \$9,986.¹⁹⁴ Seterusnya, di daerah Tuaran sebahagian besar terlibat pembinaan laluan jip antaranya pembinaan Jalan Dalid/Torong, Jalan Badak/Kuala Mengkabung, Berungis, Jalan Giling Rugading dan Jalan Bantayan Damat serta laluan pejalan kaki di Kg. Loknunak dengan anggaran kos sebanyak \$7,280.

¹⁹³ *Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82*, hlm. 80.

¹⁹⁴ M.R.D. (D) 489N/13 Penyata Perbelanjaan 1969 Sabah.

Bandau juga merupakan antara kawasan yang turut terlibat dalam pembinaan jalan baru di Residensi Pedalaman. Antaranya, laluan kuda di beberapa buah kampung seperti Kg. Tingkalnon Laut, Saniton Ulu, Kg. Bodoh ke Kg. Panikuan dengan kos sebanyak \$7,300. Selain laluan berkuda, laluan jip turut dibina melibatkan Kg. Bintangsan dan Kg. Tandak dengan anggaran kos sebanyak \$2,600. Di daerah Ranau, pembinaan jalan raya bermula dari Peranchangan ke Takutan dan tambahan jalan dari Bt. 4 ke Kg. Kaparingan dengan anggaran kos sebanyak \$7,760. Di Residensi Kudat jalan dibina di daerah Kudat, Kota Belud dan Papar masing-masing sejauh 220.50 batu, 63.19 batu dan 95.50 batu.¹⁹⁵

Beaufort di Residensi Pedalaman juga turut terlibat dengan kerja-kerja menaiktaraf terhadap jalan sedia di Bakau/Tamalong dan jalan Laungan/Sanginan turut dijalankan dengan kos sebanyak \$4,600. Pembinaan jalan raya dan laluan kuda di beberapa kawasan di Tambunan antaranya jalan di Kg Timbau dengan anggaran kos sebayak \$3,998. Manakala, laluan kuda di Kg. Rompan dan Kg. Tiyong dibina menggunakan kos sebanyak \$3,990 dan \$1,999.20. Di Kuala Penyu, laluan jip telah dibina dengan anggaran kos sebanyak \$8,000.¹⁹⁶ Jalan di Residensi Labuan telah dibina dengan jarak sepanjang 22.25 batu.

Seterusnya, pembinaan jalan di Residensi Sandakan dibina sepanjang 12.50 batu. Pembinaan jalan di Sandakan termasuk projek membina empat buah jambatan di Pulau Tambisan. Ini diikuti dengan empat batu jalan tanah di samping menaiktaraf jalan tanah sejauh empat batu dan menambah baik 10 batu laluan kuda di sekitar Tambisan, melibatkan Jalan Kampung Ayer dan jalan Lapangan Terbang Sandakan dengan menggunakan kos sebanyak \$4,311.¹⁹⁷ Projek pembinaan turut dibina di Residensi Tawau yang terdiri daripada Lahad Datu, Tawau dan Semporna. Di daerah Tawau, laluan jip di beberapa buah kampung antaranya laluan jip di Kg. Kalabakan, Kg. Jawa

¹⁹⁵ District Council Roads Sabah, 1971; District Council Roads Sabah, 1975.

¹⁹⁶ M.R.D. (D) 489N/13, Penyata Perbelanjaan 1969 Sabah.

¹⁹⁷ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work 1968*, hlm. 15.

dan jalan dari Sin On ke Hot Spring sejauh 0.47 batu dengan jumlah kos pembinaan sebanyak \$5,000. Di samping pembinaan jalan di Kg. Pasri Putih dan Kg. Bait menggunakan kos sebanyak \$3,800.¹⁹⁸

Jadual 3.12: Projek Pembinaan Jalan mengikut daerah di Sabah, 1971–1975

Residensi	Daerah	Jarak (batu)
Pantai Barat Sabah	Kota Kinabalu	108.25
	Ranau	118.00
	Tuaran	43.03
Kudat	Kudat	220.50
	Kota Belud	63.19
	Papar	95.50
Sandakan	Sandakan	12.50
Tawau	Lahad Datu	19.76
	Semporna	23.80
	Tawau	19.00
	Bandar Tawau	2.14
Pedalaman	Beaufort	88.00
	Keningau	60.25
	Pensiangan	148.50
	Sipitang	43.13
	Tambunan	37.50
	Tenom	117.50
Labuan	Labuan	22.25
Jumlah		1,285.80

Sumber: Disesuaikan daripada District Council Roads Sabah, 1971; District Council Roads Sabah, 1975; *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1968, hlm. 12–16.

Jadual 3.12 merupakan sebahagian projek pembinaan jalan raya bagi setiap kawasan pekan dan bandar utama di Sabah bermula pada tahun 1971 hingga 1975. Kerjasama Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri dalam usaha membina jalan raya di setiap kawasan di Sabah telah menyumbang kepada pertambahan jarak jalan yang sedia ada di Sabah. Jumlah keseluruhan sebahagian projek pembinaan jalan mengikut residensi adalah sejauh 1,285.80 batu dan jumlah ini tidak termasuk pembinaan jalan melibatkan laluan utama.

¹⁹⁸ *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work 1968*, hlm. 15.

Jadual 3.13: Jalan Raya (batu) di Sabah, 1963–1975

Tahun	Berbitumen	Batu kelikir	Tanah	Jumlah (Batu)
1963	261	394	502	1,157
1964	263	467	542	1,272
*1965	265	688	462	1,415
1970	322	1,112	362	1,796
*1975	664	1,428	289	2,381

*Abdul Samad Hadi dalam buku Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan* menyatakan jarak jajaran jalan pada tahun 1965 bersamaan dengan 2,122.5 batu (397.5 batu jalan berbatumen, 1,032 batu jalan kerikil dan 693 batu jalan tanah). Manakala, pada tahun 1975 jumlah jalan yang dikemukakan adalah sejauh 3,571.5 batu (996 batu berbitumen, 2,142 batu jalan kerikil, 433.5 batu jalan tanah).

Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah Annual Report 1966 – 1977*, hlm. 132; State of Sabah Development Plan 1965–1970, hlm 3; Focus on Sabah 1981/82, hlm. 80; P.S. Gudgeon, “Economic Development In Sabah 1881-1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 269 & 301; *Sabah Times*, 19 Disember 1966; *Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82*, Kota Kinabalu: Sabah State Government, 1981, hlm. 80.

Jadual 3.13 menunjukkan jumlah keseluruhan jarak jalan mengikut jenis (tidak termasuk laluan kuda) di Sabah bermula pada tahun 1963 sehingga tahun 1975. Secara keselurunannya, projek pembinaan dan menaiktaraf jalan yang berlangsung sehingga penghujung RMK-2 menunjukkan peningkatan berterusan. Projek pembinaan ini memperlihatkan pertambahan jarak jalan, daripada 1,157 batu kepada 2,381 batu tidak termasuk laluan kuda.¹⁹⁹ Dalam tempoh tersebut beberapa projek pembinaan dilaksanakan berdasarkan program pembangunan jalan raya dengan kos sebanyak \$19.0 juta.²⁰⁰ Sebanyak \$105.69 juta telah dibelanjakan khusus untuk pembinaan dan aktiviti menaiktaraf jalan raya yang menghubungkan bandar-bandar utama seperti Jalan Sandakan ke Kota Kinabalu. Jalan ini dibina dengan jarak sepanjang 240 batu.²⁰¹ Walaupun demikian terdapat perbezaan jumlah jarak yang dikemukakan. Abdul Samad Hadi melalui tulisannya bertajuk “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur

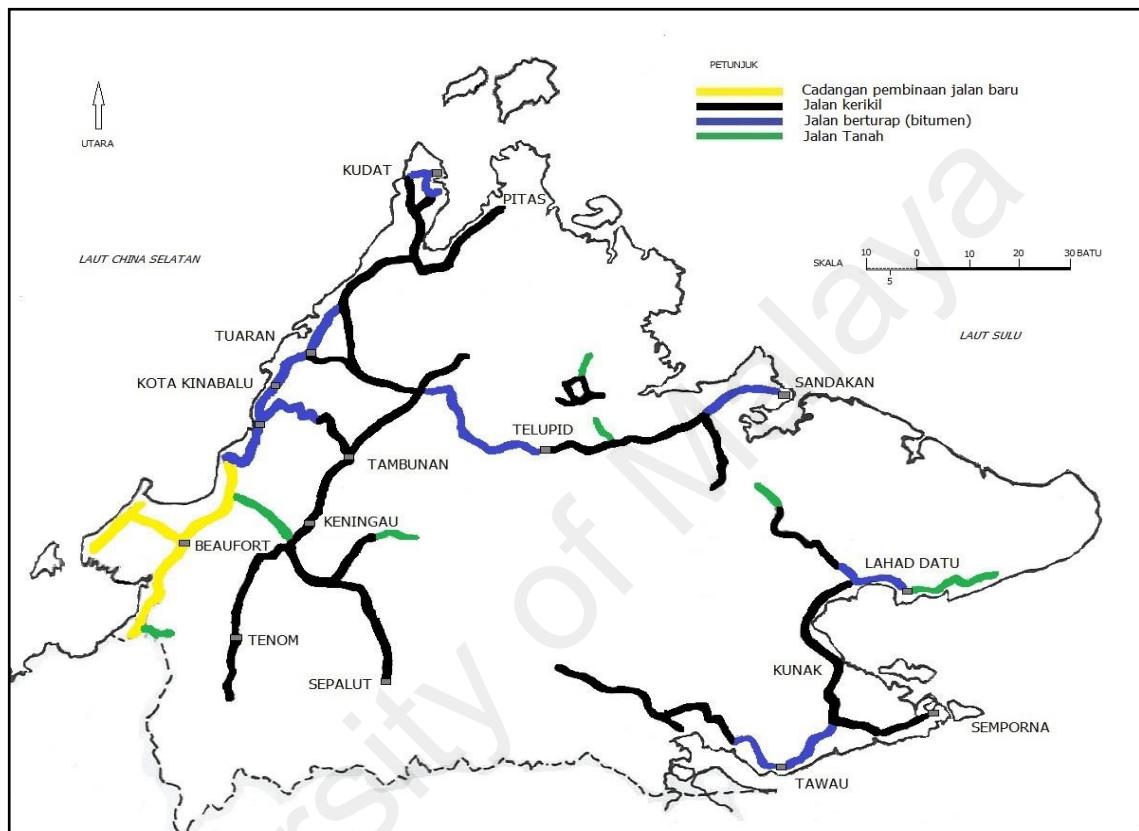
¹⁹⁹ B. S. Hoyle, “Economic Development of Sabah, Malaysia” *Geography*, Vol. 65, No. 4, November 1980, hlm. 286.

²⁰⁰ *Sabah Annual Report 1966–1977*, hlm. 132

²⁰¹ Eduardo Marusin, Politik Sabah, 1967-1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS, hlm. 53.

(Prasarana).”²⁰² Perbezaan ini berkemungkinan Abdul Samad meletakkan jumlah jarak jalan dan laluan kuda sekaligus menjadikan jumlah keseluruhan jarak pada tahun 1965 dan 1975 masing-masing sebanyak 2122.5 batu dan 3571.5 batu.

Peta 3.2: Jajaran Jalan Raya di Sabah, 1971–1976



Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah Annual Report 1966–1976*, hlm. 132.

Peta 3.2 memaparkan keseluruhan jajaran jalan yang sedia ada di Sabah pada tahun 1971 sehingga 1976. Pertambahan jarak jalan, peralatan pengangkutan dan peningkatan kapasiti trafik menunjukkan prestasi peningkatan pengangkutan di Sabah. Di bawah pentadbiran Malaysia sepanjang tempoh tahun 1963 sehingga tahun 1975 prestasi pengangkutan di Sabah jelas meningkat. Ini dapat dilihat melalui jajaran jalan dalam Peta 3.2. Jalur kuning mewakili cadangan projek pembinaan jalan, hitam pula merujuk kepada jalan kerikil yang sedia ada. Jalur biru dan hijau masing-masing mewakili jalan berturap dan jalan tanah. Hal ini jelas menunjukkan pembinaan jalan

²⁰² Abdul Samad Hadi, “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, hlm. 180.

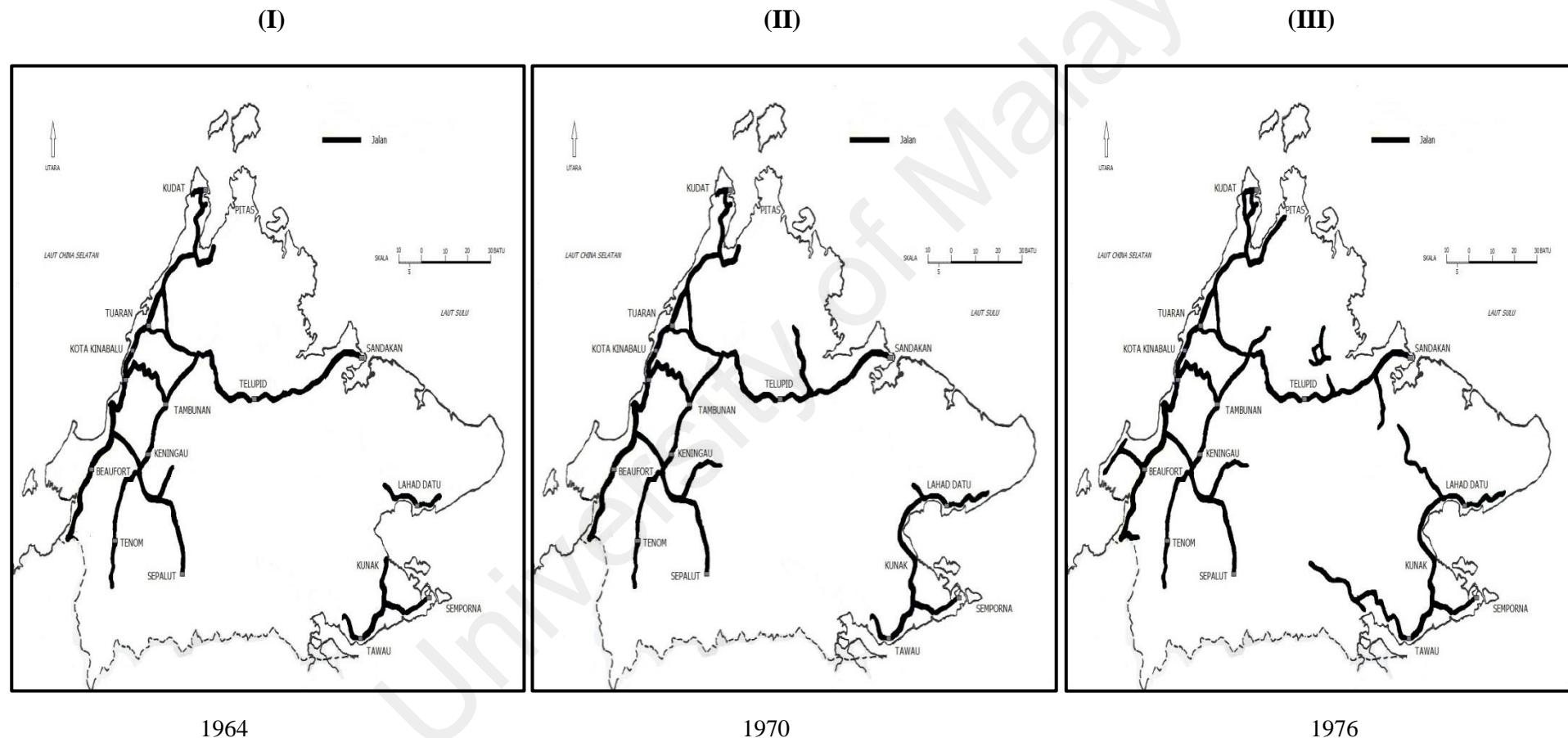
raya di bawah RMK-2 merangkumi sebahagian besar kawasan di Sabah antaranya kawasan Pantai Barat, pedalaman dan Pantai Timur.

Peta 3.3 menunjukkan perkembangan jalan raya di Sabah pada awal pentadbiran Malaysia dan perubahan jalan di akhir RMK-2. Peta di bahagian (I) menunjukkan jajaran jalan yang siap dibina pada akhir Skim Pembangunan Jalan oleh pihak British. Bahagian (II) pula memaparkan jajaran jalan sepanjang RMP melalui rancangan pembangunan jalan yang dipersetujui oleh Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri. Sebahagian projek yang tidak dapat disiapkan sehingga akhir RMP dibawa ke dalam RMK-2. Projek pembinaan jalan diteruskan di bawah RMK-2 memerusi pembinaan baru dan menaik taraf jajaran jalan. Akhirnya menyumbang kepada perubahan jarak jalan seperti yang tertera pada bahagian (III). Dasar pembangunan jalan berjaya menghubungkan sebahagian besar daerah di Sabah, ini dapat dibuktikan seperti mana kenyataan yang berikut:

...Sabah can claim to have achieve impressive progressive progress in term of infrastructural development. Currently, all the major towns are linked by major roads spreaded over Sabah.²⁰³

²⁰³ Pang Teck Wai, “Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence,” dalam Jeffrey G. Kitingan & Maximus J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Later 1963–1988*, Kota Kinabalu: Institute for Development Studies (Sabah), 1989, hlm. 102.

Peta 3.3: Perubahan Jarak (batu) Jalan raya, 1964–1976



Sumber: Disesuaikan daripada Public Work Department, Sabah 1st July, 1968, Federal Projects, Jabatan Kerja Raya, Review of Second Malaysia Plan 1971 – 1975; *Sabah Annual Report 1966–1976*, hlm. 132.

Perkhidmatan Pengangkutan Jalan Raya

Peningkatan prestasi jalan raya juga dinilai berdasarkan kapasiti kenderaan di sesebuah kawasan. Peningkatan jumlah kenderaan setiap tahun di Sabah menunjukkan prestasi positif perkhidmatan pengangkutan di Sabah. Pembinaan jalan mempengaruhi peningkatan industri pengangkutan komersial seperti perkhidmatan teksi dan bas henti-henti.²⁰⁴ Seiring dengan perkembangan jalan raya, Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) telah ditubuhkan pada Mei 1963. Jabatan ini bertanggungjawab memantau aktiviti pengangkutan jalan dan pergerakan kenderaan. Selain memantau aktiviti pengangkutan jalan, JPJ juga bertindak menjadi penasihat kepada semua residensi di Sabah terutama hal yang berhubung dengan kawalan pengangkutan. Seterusnya bertanggungjawab mengeluarkan surat kebenaran (permit) kepada pengusaha bas ekspress, bas henti-henti, dan teksi oleh pihak berkuasa melalui baru Akta Pengangkutan Jalan Raya No. 10/63. Akta ini diperkenalkan selepas penubuhan Malaysia menggantikan Akta Lalu Lintas Jalan Raya 1953 (128).²⁰⁵ Undang-undang jalan diperkenalkan juga bertujuan untuk mengawal kadar kemalangan maut dalam kalangan pengguna jalan.²⁰⁶

Di samping itu, JPJ turut menjadi penasihat syarikat perkhidmatan pengangkutan sesuai dengan matlamat penubuhan JPJ bagi memberikan perkhidmatan cekap dan jimat untuk kepentingan masyarakat. JPJ juga menjadi penasihat kepada pendaftar kenderaan bagi tujuh kawasan pendaftaran, terutama mengenai hal ehwal pendaftaran dan pelesenan kenderaan dan pemandu. Akhir sekali, tugas JPJ ialah menjalankan pemeriksaan kenderaan bermotor dan trailer serta menjadi panel penguji dalam ujian memandu. Namun demikian, pengguna perlu menghubungi balai polis berhampiran untuk urusan yang berkaitan dengan kerja pemeriksaan kenderaan bermotor, kerja khas yang melibatkan kes kemalangan dan lesen memandu. Sehingga

²⁰⁴ *State of Sabah Government Gazette*, 1973, hlm. 231.

²⁰⁵ *State of Sabah Government Gazette*, 1971, hlm. 552.

²⁰⁶ *Sabah Times*, 13 Oktober 1967.

penghujung tahun 1967, JPJ mempunyai seorang Pesuruhjaya Jalan Raya sebagai ketua dibantu oleh 22 kakitangan dan beribu pejabat di Jalan Kepayan, Kota Kinabalu.

Di bawah pentadbiran Malaysia, Mr. Edward merupakan pegawai khas yang telah dilantik sebagai Pesuruhjaya Pengangkutan Jalan.²⁰⁷ Peranan JPJ jelas berubah yang mana di bawah British, JPJ diletakkan di bawah kuasa Jabatan Polis dan Pesuruhjaya Polis juga bertindak sebagai Pesuruhjaya Pengangkutan Jalan Raya.²⁰⁸ Pelantikan pesurujaya juga adalah melalui Akta Pengangkutan Jalan Raya No. 10/63 yang berkuat kuasa pada 1 September 1963.²⁰⁹

Pada tahun 1967, kajian mengenai Pengangkutan di Malaysia dijalankan untuk mengenal pasti kaedah untuk menambah baik perkhidmatan pengangkutan di Semenanjung Malaysia termasuk Sabah dan Sarawak. Hasil kajian mencadangkan alternatif meningkatkan perkhidmatan pengangkutan adalah dengan membina jalan raya untuk menyokong perkembangan ekonomi perusahaan pengangkutan di Sabah. Antara yang dicadangkan ialah menaiktaraf jalan 100 batu di bahagian Pantai Barat Sabah. Selain itu, membina jalan raya baharu sepanjang 65 batu dan menaiktaraf laluan utama sepanjang 85 batu melibatkan jalan dari Kota Kinabalu ke Sandakan. Ini diikuti pembinaan jalan baru menghubungkan Tawau dan Lahad Datu melalui jalan raya utama Kota Kinabalu/Sandakan dengan jarak 150 batu.²¹⁰

Seiring dengan perkembangan perkhidmatan jalan raya, kerajaan atas inisiatif Kajian Pengangkutan Malaysia telah mengemukakan cadangan melibatkan dasar perlesenan, cukai jalan, dan langkah untuk menggalakkan bumiputera turut serta dalam perkhidmatan pengangkutan.²¹¹ Saranan untuk menggalakkan bumiputera menyertai perusahaan pengangkutan merupakan sebahagian daripada dasar DEB. Hal yang demikian maka kerajaan telah menujuhkan Syarikat Pengangkutan Kebangsaan (SPK)

²⁰⁷ 62/2/1-1 628, Perkhidmatan Jalan Raya.

²⁰⁸ *Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968*, hlm. 71.

²⁰⁹ *State of Sabah Government Gazzete*, 1968.

²¹⁰ Pejabat S.U.K.N.S. Bil: 3492, Kajian Pengangkutan Seluruh Malaysia, hlm. 10.

²¹¹ 62/2/1-1 628, Perkhidmatan Jalan Raya.

di bawah Majlis Amanah Rakyat (MARA). SPK merupakan syarikat yang mengendalikan latihan, memberi nasihat dan kemudahan pinjaman kepada penduduk yang terlibat dalam perusahaan pengangkutan.²¹² Gambar 3.4 menunjukkan antara stesen bas yang disediakan untuk keperluan penduduk di Sandakan.

Gambar 3.4: Stesen Bas dan Pelabuhan di Sandakan, 1963–1969



Sumber: Diperoleh daripada <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/photographs/record-details/9e813eec-1162-11e3-83d5-0050568939ad>, pada Mei 2015.

Jadual 3.14: Kenderaan (buah) di Sabah, 1963–1975

Tahun	Jenis kenderaan				
	Teksi dan kereta sewa	Bas	*Lain-lain	Motosikal	Jumlah
1963	6,118	167	4,906	4,833	16,024
1965	8,696	364	2,769	5,361	18,420
1970	22,147	462	7,756	5,205	34,992
1975	37,400	670	14,433	5,166	57,669

*termasuk trailer, kereta persendirian

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada *Rancangan Malaysia Kedua*, Kuala Lumpur: Jabatan Cetak Kerajaan, 1971, hlm. 204; P.S. Gudgeon, "Economic Development In Sabah 1881-1981: 25 years after independence , ' Sabah 25 years later 1963-1988", dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 269 & 301; *Sabah Times*, 19 Oktober 1967.

²¹² *Rancangan Malaysia Kedua (1971–1975)*, hlm. 231.

Jadual 3.14 menunjukkan jumlah kenderaan mengikut jenis bermula dari tahun 1963 sehingga 1975. Jenis kenderaan yang terlibat terdiri daripada teksi, kereta sewa, bas, trailer dan motosikal. Pada tahun 1963 jumlah keseluruhan kenderaan yang didaftarkan di Sabah adalah sebanyak 16,024 buah. Pertambahan jumlah kenderaan antaranya adalah disebabkan perkembangan jalan raya. Pada tahun 1963 jarak jajaran jalan yang telah dibina di Sabah adalah sejauh 1,157 batu dan jumlah kenderaan pada tahun ini adalah 16,024 buah. Pada tahun 1975 jalan telah dibina sejauh 2,381 batu dan jumlah kenderaan yang berdaftar telah meningkat kepada 34,992 buah.²¹³ Jumlah ini telah meningkat kepada 57,669 buah pada tahun 1975. Pada tahun 1963 pula jumlah kereta sewa dan teksi adalah sebanyak 6,118 buah, jumlah ini telah meningkat menjadi 37,400 buah pada tahun 1975.²¹⁴

Pertambahan jarak jalan dan peningkatan jumlah kenderaan menunjukkan pembangunan di Sabah lebih pesat berbanding di bawah British. Projek membina, melebar dan menaiktaraf jalan seiring dengan objektif pembangunan Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri yang sebahagian besar bermatlamat untuk pembangunan sosial telah tercapai. Keadaan sosioekonomi di negeri Sabah semakin meningkat walaupun perlahan. Justeru, tidak dinafikan keputusan Sabah untuk bergabung membentuk Persekutuan Malaysia memberi kesan yang positif terhadap pentadbiran dan pembangunan sosial di Sabah. Di bawah pentadbiran Malaysia, lebih banyak pembangunan diwujudkan antaranya ialah pembinaan jalan raya bahkan pembangunan pengangkutan menjadi keutamaan pentadbiran termasuk perkhidmatan udara, pelabuhan dan keretapi. Rancangan pembangunan yang dilaksanakan di bawah Malaysia menunjukkan kesungguhan Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri untuk meningkatkan sosioekonomi di Sabah.

²¹³ Pang Teck Wai, “Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence,” dalam Jeffrey G. Kitingan & Maximus J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Later 1963–1988*, Kota Kinabalu: Institute for Development Studies (Sabah), 1989, hlm. 269.

²¹⁴ P.S. Gudgeon, “Economic Development in Sabah 1881-1981”, hlm. 269.

Kesimpulan

Rancangan pembinaan jalan raya di Sabah dalam Malaysia selama lebih 10 tahun memperlihatkan pencapaian pembangunan di Sabah. Hal ini terbukti melalui pertambahan jarak jalan dan peningkatan perkhidmatan jalan raya. Perkembangan jalan raya di Sabah juga lebih ketara di bawah pentadbiran Malaysia berbanding ketika di bawah pentadbiran British. Situasi ini menunjukkan Sabah lebih maju di bawah pentadbiran Malaysia. Rancangan pembangunan seperti RMP dan RMK-2 meletakkan pembinaan jalan raya sebagai keutamaan dalam projek pembangunan yang dilaksanakan. Malah, selepas berakhirnya RMK-2, usaha untuk membina jalan masih diteruskan. Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri bekerjasama untuk merealisasikan pembangunan sektor pengangkutan khususnya jalan raya untuk manfaat kepada sosioekonomi dan memaksimumkan kebajikan penduduk di Sabah. Oleh itu, kerajaan telah melaksanakan projek pembinaan jalan baharu dan penambahbaikan jalan sedia ada dengan bantuan dan sumbangan kewangan daripada pelbagai pihak seperti pengusaha balak dan dari luar negara seperti Australia dan Amerika Syarikat. Projek pembinaan jalan di Sabah menggunakan khidmat luar dengan kerjasama kepakaran tempatan dalam menyiapkan projek pembinaan termasuk kegiatan menambah jarak jalan. Perubahan ketara kesan daripada aktiviti membina dan menaiktaraf jalan ialah tahap ketersampaian penduduk di Pantai Barat dan Pantai Timur Sabah serta pertambahan jalan berbitumen (berturap). Jumlah keseluruhan jajaran jalan di Sabah mencecah 2,381 batu termasuk 1,428 batu jalan kerikil dan 289 batu jalan tanah. Pembangunan jalan raya di bawah pentadbiran Malaysia mahupun ketika di bawah pentadbiran British telah mempengaruhi perubahan sosioekonomi Sabah.

BAB 4

KESAN PERKEMBANGAN JALAN RAYA TERHADAP SOSIOEKONOMI

Pengenalan

Kerja-kerja membina dan menaiktaraf jalan raya di Sabah telah dijalankan semenjak awal pentadbiran kolonial British pada tahun 1946, bahkan telah diperluas pembinaannya ketika berada di bawah Malaysia. Usaha untuk memperbaiki kerosakan jalan dilaksanakan oleh British bermula selepas Perang Dunia Kedua kemudian diteruskan di bawah Rancangan Malaysia berakhir pada Disember 1975. Tujuannya adalah untuk memulihkan semula kegiatan ekonomi dan memudahkan urusan pentadbiran serta untuk memenuhi keperluan penduduk di Sabah. Pembinaan jalan raya menyumbang kepada perkembangan jajaran jalan yang menghubungkan sebahagian besar kawasan di Sabah merangkumi Pantai Barat, Pantai Timur dan Pedalaman. Sungguhpun, matlamat pembinaan jalan raya antara British dan Malaysia adalah berbeza, namun perkembangan jalan telah menyumbang kepada perubahan sosioekonomi di Sabah.

Kesan Pembangunan Jalan Raya

Perkembangan pengangkutan merangkumi perkhidmatan kereta api, perkhidmatan udara, pelabuhan dan perkapalan termasuk jalan raya bukan sahaja memperlihatkan peradaban sesebuah masyarakat bertambah maju (semakin membangun)¹ malah menjadi kayu ukur terhadap kepesatan dan pembangunan sosioekonomi di Sabah yang wujud semenjak sebelum merdeka.² Namun kemajuan

¹ J. B. Michael, Penterjemah Othman Che Puan, Ahmad Hilmy Abd. Hamid, Pengenalan *Perancangan Pengangkutan*, hlm. 1.

² T. R. Leinbach & Chia Lin Sien, *South-East Asian Transport: Issues in Development*, Singapore: Oxford University Press, 1989, hlm. 3.

lebih pesat dicapai selepas Sabah berada di bawah pentadbiran Malaysia demikian kenyataan Pesuruhjaya Tinggi Singapura J.H Duclos selepas mengunjungi Malaysia.³ Malah sekitar tahun 1960-an dan 1970-an pertumbuhan dan pembangunan ekonomi negeri Sabah lebih pesat berbanding sebelumnya.⁴ Kedua-dua era pentadbiran British mahupun di bawah pentadbiran Malaysia meletakkan pembinaan sistem pengangkutan sebagai keutamaan di Sabah. Namun, pada peringkat awal British lebih memberi keutamaan kepada penyelenggaraan landasan kereta api berbanding jalan raya. Walau bagaimanapun, sekitar tahun 1955, British mula memberi perhatian terhadap pembinaan jalan raya atas faktor ekonomi.

Keadaan ini berbeza setelah Sabah berada di bawah pentadbiran Malaysia. Di bawah pentadbiran Malaysia, Kerajaan Persekutuan dengan kerjasama Kerajaan Negeri meletakkan matlamat untuk meningkatkan perkhidmatan pengangkutan jalan raya bagi memenuhi keperluan ekonomi dan sosioekonomi penduduk di Sabah. Malah pembinaan jalan raya menjadi keutamaan dalam setiap rancangan pembangunan yang dilaksanakan oleh kerajaan Persekutuan Malaysia. Walau bagaimanapun, pembinaan jalan raya semenjak British telah menyumbang kepada perkembangan perkhidmatan pengangkutan sekaligus meningkatkan ekonomi Sabah.⁵ Hal ini sebagaimana kenyataan dalam rancangan pembangunan yang dilaksanakan oleh kerajaan negeri Sabah seperti yang berikut:

Development is the life-blood of a young state such as Sabah. Development is in the forefront of the minds of all of us. The state government accords the highest possible priority to the development of Sabah within the first Malaysia plan. We move forward, with one accord, in an all-out bid to catch up with our west Malaysian brothers.⁶

³ *Sabah Times*, 2 Oktober 1967.

⁴ Zulkifly Hj. Mustapha, “Struktur Ekonomi Negeri Sabah: Perkembangan dan Perubahan,” dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986, hlm. 305.

⁵ T. R. Leinbach & Chia Lin Sien, *South-East Asian Transport: Issues in Development*, hlm. 21.

⁶ *Sabah Development Plan: 1965-1970*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1965, hlm. 16.

Tun Abdul Razak dalam kenyataannya “we want the people of Sabah to share the prosperity and benefits as in Western Malaysia”⁷ dalam akhbar *The Straits Times* terbitan 18 Mei 1966 menyatakan harapan beliau agar pelan pembangunan yang dilaksanakan bermanfaat kepada sosioekonomi Sabah. Tidak dapat dinafikan rancangan pembangunan yang dijalankan baik di bawah British mahupun Malaysia telah menyumbang kepada perubahan sosioekonomi Sabah. Namun, manfaat pembinaan jalan raya di bawah Malaysia menyumbang lebih banyak perubahan sosioekonomi berbanding ketika pentadbiran British. Kenyataan kajian *Road Research Laboratory* oleh Kerajaan Persekutuan mendapati bahawa pembinaan jalan raya mampu menyumbang kepada pembangunan di negeri Sabah.⁸ Demikian juga kenyataan A. Chaffield Godfrey dalam bukunya bertajuk *Sabah: A General Geography* seperti yang berikut:

...each of these means of communication is important in its own way to Sabah's development. All the types of communication, land, sea, and air, are essential for the development of a prosperous Sabah and must be improved side by side.⁹

Pembinaan jalan baharu dan aktiviti menaiktaraf jalan diperluas selaras dengan fungsinya dalam meningkatkan tahap ketersampaian kawasan di Sabah. Kenyataan Peter Lo “ada jaraya ada jalan” semasa ucapannya pada perasmian pembukaan jambatan Kalumpang pada Jun 1966, menunjukkan bahawa pembinaan jalan raya membuka ruang kepada perkembangan pelbagai sudut sosioekonomi di Sabah.¹⁰ Di samping itu, peranannya sebagai agen pengangkutan telah memudahkan kegiatan ekonomi serta melancarkan urusan pentadbiran di Sabah. Rancangan

⁷ *The Straits Times*, 18 Mei 1966.

⁸ Alan. A. Walters, “Development Model of Transport,” *Papers and Proceedings of the Eightieth Annual Meeting of the American Economic Association*, Vol. 58, No. 2, May, 1968, hlm. 374.

⁹ A. G. Chatfield. *Sabah: A General Geography*, hlm 82

¹⁰ “Jaraya” merupakan sebutan yang dituturkan oleh penduduk di Sabah bagi merujuk kepada jalan raya. *Sabah Times*, 30 Jun 1966.

pembangunan jalan yang dilaksanakan menyumbang kepada peningkatan produktiviti pertanian, pertambahan hasil perdagangan dan peningkatan taraf hidup penduduk.¹¹

Kesan Sosial

Pembukaan Kawasan Penempatan Baru

Pembukaan kawasan penempatan baru sinonim dengan tersedianya kemudahan jalan raya. Pembinaan jalan di sepanjang kawasan pertanian di bahagian Pantai Barat Sabah juga telah mempengaruhi pembukaan kawasan penempatan seperti Kudat, Tenom dan Papar.¹² Pengenalan pengangkutan melalui pembinaan jalan raya dan rangkaian kereta api bukan sahaja menggalakkan pembukaan kawasan pertanian sekaligus menjadikan kawasan tersebut menjadi tumpuan penduduk. Tanah dibuka di kawasan yang porduktif seperti Keningau dan Beaufort di kawasan pedalaman.¹³ Skim penempatan untuk petani yang mana tanah seluas 10,000 ekar telah disediakan untuk memenuhi keperluan penduduk di pedalaman awal tahun 1960-an.¹⁴ Skim Penempatan yang pertama dilaksanakan di Lahad Datu melibatkan tujuh skim untuk 500 keluarga. Di Kunak satu skim penempatan dilaksanakan melibatkan 33 buah keluarga. Kawasan penempatan yang dibina dilengkapi kemudahan seperti jalan raya.¹⁵

Kota Belud dan Papar merupakan kawasan pertanian yang telah berkembang sebagai kawasan penempatan baharu setelah beberapa jalan dibina.¹⁶ Pembinaan jalan turut menyumbang kepada perkembangan pekan-pekan baharu di pinggir bandar antaranya pekan Inanam, Menggatal, Telipuk, Tamparuli dan Tuaran serta Teluk

¹¹ Nazaruddin Haji Mohd. Jali, Ma'rof Redzuan, (et. al.), *Pengajian Malaysia: Kenegaraan dan Kewarganegaraan*, hlm. 272.

¹² J. R. Sargent, *A Report on Transport Requirements in the Light of Economic Development in British North Borneo*, Jesselton: Govt. Print. off, 1960, hlm. 18.

¹³ Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, New York: St. Martin's Press, 1998, hlm. 92.

¹⁴ Eduardo Marusin, Politik Sabah, 1967-1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS, hlm. 52.

¹⁵ *Sabah Times*, 11 Januari 1966.

¹⁶ J. R. Sargent ,*A Report on Transport Requirements in the Light of Economic Development in British North Borneo*, hlm. 18.

Sepanggar.¹⁷ Di bawah pentadbiran British, kawasan berhampiran laluan kereta api berkembang sebagai kawasan petempatan. Kawasan sepanjang laluan kereta api yang juga dihubungi dengan jajaran jalan raya seperti Kota Kinabalu, Karamunsing, Berek Victoria, Tanjung Aru, Putatan, Lok Kawi, Kinarut, Kawang, Papar, Kimanis, Mandahan, Bangawan, Membakut, Lumut Klias, dan Beaufort menjadi tumpuan penduduk untuk membina penempatan. Malah sebahagian kawasan di Sabah menjadi pusat pentadbiran dan pusat aktiviti ekonomi seperti Kunak, Semporna dan Lahad Datu.

Pembinaan jalan raya turut mempengaruhi pembukaan tanah untuk tujuan pembukaan kawasan pertanian dan kawasan petempatan. Menerusi Rancangan Malaysia Pertama, Kerajaan Negeri memberikan lima ekar tanah bagi setiap keluarga untuk keperluan bercucuk tanam. Sehingga penghujung tahun 1967, terdapat 287 rancangan telah diperkenalkan antaranya 15 buah penempatan baru yang dibina di seluruh Sabah. Rancangan lain melibatkan pemberian tanah untuk penempatan kepada nelayan di pesisir pantai dan pembukaan tanah untuk penanaman getah dan kelapa sawit. Di bawah rancangan itu, sebanyak 79 buah penempatan dibuka di kawasan pertanian untuk penduduk Sabah.

Secara keseluruhan, sehingga Disember 1976, sebanyak 95 skim penempatan telah dilaksanakan. Skim ini melibatkan beberapa buah keluarga di pelbagai daerah antaranya Sandakan, Ranau dan Tuaran. Pada masa yang sama Kerajaan Negeri juga membuka kawasan penempatan untuk rancangan pembinaan perumahan kos rendah dan rumah mampu milik melibatkan 100 unit rumah di Kuhara, Tawau, 12 unit di Lahad Datu di samping rumah pangsa sebanyak 33 unit dan 12 buah rumah kedai di Tanjung Aru.¹⁸ Sebahagian besar rumah dibina berhampiran jalan untuk kemudahan penduduk. Pembinaan rumah berhampiran jalan mengurangkan dan menghindar penyebaran penyakit Malaria dan sebagai langkah untuk mengelakkan penduduk terlibat dalam

¹⁷ Gusni Saat, *Peribumi Teluk Sepanggar*, hlm. 35.

¹⁸ Eduardo Marusin, Politik Sabah, 1967-1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS, hlm. 54.

bencana banjir. Sebanyak 10 hingga 15 ekar tanah diberikan kepada setiap keluarga bagi merealisasikan projek berkenaan walaupun sebahagian penduduk masih mengekalkan penempatan berhampiran sungai.¹⁹

Jadual 4.1: Skim Penempatan mengikut Daerah, 1976

Daerah	Skim	Anggaran Kapasiti		Jumlah Keluarga disetiap Daerah
		Keluarga	Ekar	
Kinabatangan	3	223	2,100	110
Sandakan	1	33	500	33
Kudat	27	2,010	29,714	1,820
Kota Belud	38	1,694	7,347	1,545
Ranau	7	544	3,130	604
Tuaran	3	80	240	80
Papar	10	297	1,763	366
Beaufort	4	222	1,616	178
Keningau	2	103	1,500	122
Jumlah	95	5,306	47,910	4,753

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada *Sabah Annual Report 1976–1977*, Sabah: Federal Department of Information Sabah, hlm. 148; *Sabah Times*, 6 Jun 1967; *Sabah Times*, 15 Oktober 1966.

Jadual 4.1 menunjukkan skim tanah yang disediakan oleh kerajaan untuk penduduk di beberapa daerah di Sabah pada tahun 1976. Sebanyak 95 skim penempatan disediakan melibatkan sembilan buah daerah iaitu Kinabatangan, Sandakan, Kudat, Kota Belud, Ranau, Tuaran, Papar, Beaufort dan Keningau. Kudat dan Kota Belud merupakan antara daerah yang banyak menerima skim penempatan. Jumlah skim masing-masing sebanyak 2,010 buah keluarga terlibat dengan kapasiti 29,714 ekar tanah dan 1,694 buah keluarga dengan kapasiti 7,347 ekar. Manakala, Sandakan merupakan daerah yang menerima skim paling rendah. Skim pembukaan tanah di Sandakan melibatkan 33 buah keluarga dengan kapasiti 500 ekar tanah. Sehingga Disember 1976, sebanyak 95 skim tanah yang diberikan kepada 5,306 buah keluarga dengan kapasiti 47,910 ekar tanah. Selain untuk tujuan penempatan, Skim Pembangunan Tanah juga dibuka untuk tujuan pembukaan kawasan pertanian.

¹⁹ Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah”, dalam H.M. Dahlan (editor), *Sabah: Traces of Change*, hlm. 42.

Jadual 4.2: Skim Tanah (Ekar) dan jenis Tanaman bagi setiap Daerah, 1976

Daerah	Jenis Tanaman						Jumlah (Ekar)
	Sawit	Getah	Kelapa	Padi	Koko	Lain-lain	
Kinabatangan	-	-	425	80	-	74	579
Sandakan	305	-	-	-	-	36	341
Kudat	-	-	14,330	333	572	485	15,720
Kota Belud	-	2,044	2,350	545	330	335	5,704
Ranau	-	44	66	232	793	486	1,621
Tuaran	-	-	124	30	-	165	319
Papar	-	-	971	564	-	36	1,571
Beaufort	-	-	867	10	-	-	877
Keningau	-	449	-	-	211	333	933
Jumlah	305	2,587	19,133	1,844	1,906	1,950	27,725

Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah Annual Report 1976–1977*, Sabah: Federal Department of Information Sabah, hlm. 148; *Sabah Times*, 6 Jun 1967.

Jadual 4.2 menunjukkan Skim Pembukaan Tanah bagi setiap daerah di Sabah sehingga tahun 1976. Rancangan pembangunan tanah dilaksanakan di bawah Lembaga Kemajuan Tanah Negeri. Pembukaan tanah untuk tujuan pertanian sepanjang Rancangan Malaysia Kedua adalah seluas 77,283 ekar berdasarkan 21 rancangan untuk tujuan pertanian melibatkan kegiatan penanaman kelapa sawit, kelapa, koko, getah, koko dan kelapa.²⁰ Kota Belud dan Ranau antara daerah yang banyak terlibat dalam skim pembukaan tanah untuk penanaman pelbagai jenis tanaman. Jumlah tersebut masing-masing melibatkan 5,704 ekar dan 1,621 ekar tanah. Manakala, Beaufort pula hanya melibatkan dua jenis tanaman dengan kapasiti 877 ekar tanah. Gambar 4.1 merupakan ilustrasi kawasan petempatan dan pertanian melalui pendangan udara di Kota Belud, Sabah.

²⁰ KPNLB (P) 639 N, Rancangan Pembukaan Tanah, RMK2–Sabah.

Gambar 4.1: Pandangan Udara Rumah Tradisional dan Kawasan Pertanian di Sabah, 1954-1969



Sumber: <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/photographs/record-details/272e92c2-1162-11e3-83d5-0050568939ad>

Pekan Berubah Menjadi Pusat Bandar

Pembangunan sistem pengangkutan menerusi pembinaan jalan raya dan jalan kereta api telah mempengaruhi perkembangan pekan dan bandar di Sabah. Menerusi pembinaan jalan raya, Kota Kinabalu, Labuan dan Sandakan merupakan antara kawasan yang telah berkembang menjadi pusat bandaraya utama.²¹ Ketiga-tiga kawasan ini juga menjadi tumpuan penduduk sama ada untuk mencari peluang pekerjaan maupun menjadi tumpuan penempatan.²² Pembinaan jalan raya juga turut mempengaruhi

²¹ K. G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, hlm. 109.

²² Lee Yong Yeng, *North Borneo (Sabah): A Study In Settlement Geography*, Singapore: Eastern Universities Press, 1965, hlm. 25.

pembukaan bandar-bandar baharu seperti Kota Belud dan Lahad Datu.²³ Pembinaan Jalan Kota Kinabalu–Tuaran di bahagian Pantai Barat Sabah misalnya telah membuka ruang kepada perkembangan pekan-pekan kecil di sepanjang laluan jalan tersebut seperti Pekan Inanam, Menggatal, Talipok dan Tamparuli.²⁴ Labuan juga merupakan salah satu kawasan yang telah mengalami perubahan dari sebuah kawasan kecil menjadi pusat pentadbiran dan berkembang menjadi sebuah pusat bandar yang lengkap dengan kemudahan awam kesan daripada pembinaan jalan.

Sementara itu, pertemuan jalan antara jalan kereta api dan jalan raya menyumbang kepada perkembangan Tanjung Aru sebagai pekan kecil yang asalnya merupakan kawasan bengkel kereta api dan Beaufort yang merupakan seksyen utama jalan kereta api. Kawasan yang terbina berhampiran pinggir bandar seperti Teluk Sepanggar di pinggir Kota Kinabalu merupakan kawasan yang menjadi sokongan pembangunan ekonomi.²⁵ Pembinaan jalan di bahagian Pantai Timur Sabah dalam sepanjang rancangan pembangunan Malaysia telah mengubah landskap kawasan yang terkenal dengan aktiviti pertanian seperti Semporna, Lahad Datu dan Kunak menjadi sebuah kawasan pekan. Manakala, Tawau pula telah menjadi sebuah pusat bandar. Begitu juga daerah Sandakan telah berkembang menjadi pusat bandar. Ini dapat dilihat sebagaimana pembinaan jalan di sekitar seperti pembinaan Jalan Leila–Karamunting telah mempengaruhi perkembangan beberapa ‘pusat’ bandar Tanah Merah dan bandar Berjaya di Sandakan. Pembukaan pelabuhan Sandakan telah mempertingkatkan lagi pembangunan di sekitar Karamunting. Begitu juga perkembangan industri di sekitar Pantai Sapi dan pengeluaran hasil ladang di sepanjang Jalan Sandakan–Kota Kinabalu dan Sandakan–Kinabatangan juga turut meningkatkan pertumbuhan bandar Sandakan.²⁶

²³ Yap Beng Liang, *Politik Dan Ekonomi Masyarakat Bajau Kota Belud, Sabah*, 2001, hlm. 109.

²⁴ Gusni Saat, *Peribumi Teluk Sepanggar*, hlm. 34.

²⁵ Lee Yong Yeng, *North Borneo (Sabah): A Study In Settlement Geography*, hlm. 25.

²⁶ Abdul Samad Hadi, “Perubahan dalam Sistem Penempatan dan Proses Perbandaran Di Negeri Sabah”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986, hlm. 292.

Selain itu, daerah Ranau berkembang dari sebuah perkampungan kecil kepada sebuah pekan kerana pembinaan jalan. Pembinaan Jalan Tamparuli–Ranau menyebabkan kawasan ini berkembang dan menjadi perhatian penduduk. Pada tahun 1960 jumlah populasi di pekan Ranau telah meningkat malah semakin bertambah setelah pembinaan Jalan Kota Kinabalu–Ranau. Sebagaimana pekan Ranau, Telupid juga merupakan kawasan yang berkembang setelah terlibat dengan projek pembinaan Jalan Ranau–Telupid. Pekan Telupid dibina pada tahun 1968 oleh *Australian Construction Company* untuk keperluan pejabat, bengkel dan penempatan kakitangan. Pembinaan Jalan Ranau–Telupid telah diambil alih oleh JKR negeri dan siap sepenuhnya pada tahun 1972. Di bawah kerajaan negeri Pekan Telupid disediakan dengan kemudahan asas seperti bengkel, kedai, pejabat dan perumahan untuk kakitangan.²⁷

Meningkatkan Tahap Ketersampaian

Sebagaimana rangkaian kereta api, perkhidmatan udara dan pelabuhan, pembinaan jalan raya telah mempengaruhi tahap ketersampaian dalam kalangan penduduk tempatan. Pembinaan jalan raya menjadi akses utama penduduk di Sabah. Pembinaan jalan-jalan baharu serta merapatkan jurang jarak antara masyarakat, memudahkan pentadbiran serta meningkatkan pertahanan negeri.²⁸ Pembinaan jalan merupakan akses kemudahan penduduk untuk mengembangkan kegiatan ekonomi dan memudahkan urusan harian mereka di samping merapatkan jurang antara kawasan penempatan di Sabah.²⁹ Di bawah pentadbiran British, jalan raya dibina di sebahagian besar Pantai Barat Sabah. Tahap ketersampaian tidak mencapai tahap maksimum kerana pembinaan jalan masih kurang khususnya yang menghubungkan kawasan Pantai Barat dan Pantai Timur. Di bahagian Pantai Timur tidak ada jalan yang dibina melainkan

²⁷ Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah” dalam H.M. Dahlan, *Sabah: Traces of Change*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 1983, hlm. 38.

²⁸ *Sabah Development Plan: 1965-1970*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1965, hlm. 16.

²⁹ Amarjit Kaur, “Hantu’ And Highway: Transport in Sabah 1881-1963,” hlm. 40.

beberapa jarak jalan di bahagian tertentu di Tawau dan Lahad Datu. Di bahagian Pantai Barat pula sebahagian besar masih menggunakan kereta api sebagai akses utama. Kepentingan kereta api sebagai wadah perhubungan untuk keperluan sosioekonomi adalah jelas sebagaimana kenyataan dalam *North Borneo Annual Report 1962* iaitu “*Many of Jesselton’s worker live in Papar and a daily commuter train services in operated to convey the Papar residents to and from their places of employment.*”³⁰ Landasan keretapi dibina dengan jarak sejauh 116 batu menghubungkan kawasan di Pantai Barat sahaja. Sehingga tahun 1955, tahap ketersampaian melalui kereta api telah berkurang dengan penutupan seksyen Beaufort–Tenom–Melalap sejauh 39 batu. Pada tahun 1962 rangkaian jalan kereta api semakin berkurang dengan penutupan laluan Beaufort–Weston sejauh 20 batu. Menjelang pentadbiran Malaysia pada tahun 1963 sehinggalah 1975 hanya seksyen Jesselton–Beaufort sahaja yang kekal beroperasi merangkumi jarak sejauh 57 batu. Seksyen keretapi yang ditutup telah digantikan dengan pembinaan jalan raya untuk memenuhi keperluan penduduk di sekitarnya.

Peningkatan tahap ketersampaian memudahkan urusan penduduk dan pentadbir. Bagi British keputusan pihaknya untuk membina dan menambah baik perkhidmatan jalan raya. Keadaan ini bertepatan dengan matlamat mereka untuk menyelaraskan dan mempercepatkan urusan pentadbiran. Walaupun pada umumnya, penggunaan jalan darat masih kurang kerana urusan pentadbiran adalah melalui perkhidmatan udara atau laluan air. Sebagai contoh dalam hal-hal pentadbiran pihak British memiliki 14 buah kapal dan tujuh daripadanya digunakan oleh Gabenor, tiga buah untuk kegunaan Residen dan tiga buah kegunaan Pegawai Daerah.³¹ Walau bagaimanapun, pihak British tetap berusaha ke arah meningkatkan sistem perkhidmatan darat untuk memenuhi keperluan tersebut.

³⁰ *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 169.

³¹ E.W. Ellison Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948–1955, hlm. 17.

Bagi penduduk, pembinaan dan penambahbaikan jalan memberi kemudahan dalam urusan harian mereka sama ada pergi ke tempat kerja maupun menziarahi keluarga. Pembinaan jalan juga membuka ruang kepada penduduk memiliki kenderaan untuk keperluan harian. Maah peningkatan jumlah pengeluaran lesen kenderaan menunjukkan semakin ramai yang mampu memiliki kenderaan. Di penghujung pentadbiran British pada tahun 1963, jumlah keseluruhan jarak jalan raya yang telah dibina di Sabah adalah sejauh 1,564 batu (1,863 km) termasuk laluan kuda dengan jumlah kenderaan yang didaftarkan sebanyak 15,071 buah.³² Pada tahun itu, pihak British telah mengeluarkan 21,830 lesen kenderaan kepada pengguna jalan.³³

Walaupun pada peringkat awal Sabah sinonim dengan pengangkutan air untuk membantu meningkatkan kegiatan pertanian dan perdagangan. Keadaan ini mula berubah selepas kepesatan pembinaan pengangkutan darat selepas merdeka.³⁴ Jalan raya menjadi akses utama dan telah mempengaruhi peningkatan tahap ketersampaian di kalangan penduduk tempatan. Pembinaan jalan baharu juga dapat merapatkan jurang di antara masyarakat di Sabah. Selain memudahkan pentadbiran serta mengukuhkan pertahanan negeri jalan raya turut melancarkan kegiatan ekonomi dan urusan harian penduduk di Sabah.³⁵

³² Pang Teck Wai, “Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence”, dalam Jeffrey G. Kitingan & Maximus J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Later 1963–1988*, hlm. 101.

³³ *North Borneo Annual Report 1961*, hlm. 152.

³⁴ Laluan air seperti laut dan sungai merupakan rangkaian semulajadi yang turut digunakan. Sejak abad ke-19, perdagangan telah berlangsung antara pihak Kesultanan Sulu dengan pedagang dari luar dengan menggunakan laluan air kerana sebahagian sistem sungai dikuasai oleh Kesultanan Sulu. Sungai Kinabatangan merupakan salah satu sungai yang menjadi laluan perdagangan. Mohd. Abu Bakar, Amarjit Kaur & Abdullah Zakaria Ghazali, *Historia: Essays in Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History*, University of Malaya, Esei-Esei Memperingati Ulangtahun Ke-25 Jabatan Sejarah, Universiti Malaya, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1984, hlm. 400.

³⁵ *Sabah development plan: 1965-1970*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1965, hlm. 16.

Jadual 4.3: Ketersampaian Pengangkutan Darat di Sabah, 1946–1976

Kereta api			Jalan raya (Laluan Utama)		
Seksyen	Stesen	Jarak (batu)	Bahagian	Jajaran	Jarak (batu)
Jesselton–Beaufort	Dermaga Jesselton–Jesselton–Karamunsing – Berek Victoria–Tanjung Aru–Putatan–Lok Kawi – Kinarut–Kawang–Papar –Kimanis–Mandahan–Bangawan–Membakut–Lumat–Klias–Beaufort	57	Pantai Barat	Kudat–Sikuati–Kota Belud–Kota Kinabalu–Penampang–Lok Kawi–Papar–Beaufort–Sipitang–Sindumin	244.82
			Timur–Barat	Kota Kinabalu–Tamparuli–Ranau–Telupid–Sandakan	238.61
Beaufort–Tenom–Melalap	Beaufort – Jimrangah –Saliwangan – Halogiat–Royah–Pangi–Tenom – Melalap	9	Pedalaman	Ranau–Tambunan–Keningau–Tenom–Toman– Pensiangan	178.96
Beaufort – Weston	Beaufort–Api–Api–Lumadan – Bukau –Lembah Tunac–Annuman – Lingkungan–Wetson	20	Pantai Timur	Tawau–Semporna–Lahad Datu–Bt. Garam–Bt. 32	180.82

Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah, Annual Report of the Department of Public Work, 1969*, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1974, hlm. 10–13; Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah” dalam H.M. Dahlan, *Sabah: Traces of Change*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 1983, hlm. 36; P.S. Gudgeon, “Economic Development In Sabah 1881-1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 269 & 301; Frank Lucaratti, “The Railway in North Borneo”, *CORONA*, March 1962, Stationery Office, hlm. 88-85.

Jadual 4.3 menunjukkan tahap ketersampaian bagi sistem pengangkutan darat melibatkan jalan kereta api dan jalan raya. Sehingga akhir tahun 1975, jalan raya utama telah dibina dengan jarak 843.21 batu merangkumi empat laluan utama antaranya laluan Pantai Barat, Timur–Barat, Pedalaman dan Pantai Timur. Walau bagaimanapun, jumlah yang dinyatakan tidak termasuk laluan kuda dan jalan sekitar pekan yang terdapat di Sabah. Pada tahun 1975 juga sebahagian besar jalan di Sabah masih dalam keadaan tidak berturap (jalan tanah dan kerikil) melainkan Jalan Pantai Barat yang berturap sepenuhnya.³⁶

Walaupun berlaku perkembangan terhadap perkhidmatan jalan raya namun bukan bagi perkhidmatan kereta api. Perkhidmatan kereta api semakin berkurang. Pada awal pentadbiran British, perkhidmatan kereta api masih beroperasi di semua seksyen. Namun sekitar tahun 1955 sehingga tahun 1960 dua seksyen telah ditutup. Seksyen yang terlibat ialah seksyen Beaufort–Tenom–Melalap dan Beaufort–Weston. Sehingga tahun 1975, hanya satu seksyen sepanjang 57 batu yang beroperasi melibatkan beberapa stesen antaranya stesen Jesselton, Karamunsing, Berek Victoria, Tanjung Aru, Putatan, Lok Kawi, Kinarut, Kawang, Papar, Kimanis, Mandahan, Bangawan, Membakut, Lumat, Klias dan Beaufort. Walaupun, sebahagian landasan kereta api telah ditutup namun ia tidak mempengaruhi tahap ketersampaian penduduk kerana landasan tersebut telah digantikan dengan jalan raya.

Perubahan Demografi Penduduk

Perkembangan jalan raya dan pengangkutan lain telah mempengaruhi komposisi penduduk di beberapa kawasan di Sabah.³⁷ Antara ciri-ciri demografi tersebut adalah seperti saiz penduduk, struktur penduduk mengikut usia dan jantina serta saiz isi rumah. Perkembangan jalan raya menggalakkan pembinaan kemudahan awam seperti

³⁶ Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah”, dalam H.M. Dahlan (editor), *Sabah: Traces of Change*, hlm. 36.

³⁷ Ibid., hlm. 46.

perkhidmatan kesihatan, pembinaan sekolah, bangunan kerajaan, hospital, rumah kedai³⁸ dan peningkatan perkhidmatan pengangkutan lain seperti rangkaian kereta api dan pelabuhan. Perkembangan sistem pengangkutan turut mengubah komposisi penduduk di beberapa kawasan di Sabah.³⁹

Di bawah pentadbiran British, keperluan tenaga buruh untuk pembinaan menggalakkan migrasi dari China dan Jawa.⁴⁰ Dasar British yang membawa masuk imigran dari luar adalah untuk memenuhi keperluan buruh terutama dalam sektor perladangan dan pembinaan. Kehadiran imigran dari luar ini turut mempengaruhi komposisi penduduk di Sabah.⁴¹ Bilangan penduduk di Sabah juga semakin bertambah akibat kehadiran pendatang.⁴² Kesedaran terhadap ekonomi wang untuk keperluan hidup mendorong sebahagian penduduk luar bandar berhijrah ke bandar untuk mencari peluang pekerjaan. Hal ini turut didorong oleh pembinaan jalan raya yang memudahkan lagi proses migrasi penduduk ke kawasan bandar. Migrasi penduduk di Sabah telah berlaku sejak pentadbiran British sehingga di bawah pentadbiran Malaysia. Perkembangan ini secara tidak langsung menyebabkan jumlah penduduk di bandar utama seperti Kota Kinabalu dan Sandakan lebih ramai berbanding bandar dan pekan kecil yang lain. Hal ini sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual 4.4.

Skim pertanian telah diperkenalkan semasa RMP di bawah pentadbiran Malaysia untuk dijadikan kawasan pertanian dan penempatan. Skim ini telah menarik perhatian penduduk untuk menetap di kawasan terbabit skim berkenaan. Selain peluang pekerjaan yang ditawarkan melalui sektor pembinaan, perkhidmatan dan perkilangan turut menarik perhatian penduduk untuk berhijrah dari luar bandar ke bandar.

³⁸ T. R. Leinbach & Chia Lin Sien, *South-East Asian Transport: Issues in Development*, hlm. 75.

³⁹ Sulong Mohamad, "Road Development and Rural Change in Sabah", dalam H.M. Dahlan (editor), *Sabah: Traces of Change*, hlm. 46.

⁴⁰ Amarjit Kaur, "Hantu' And Highway: Transport in Sabah 1881-1963," hlm. 14.

⁴¹Ibid., hlm. 19.

⁴² Azmah Abdul Manaf, *Sejarah Sosial Masyarakat Malaysia*, hlm. 16.

Penglibatan penduduk luar bandar dalam sektor industri telah mempengaruhi penghijrahan ke bandar dan kawasan perindustrian.⁴³

Di samping itu, pembangunan jalan raya juga mempengaruhi saiz dan struktur tenaga buruh dan jumlah kenderaan serta status sosioekonomi masyarakat.⁴⁴ Pembinaan jalan di bandar dan pekan telah menggalakkan pembinaan pelbagai kemudahan awam seperti hospital dan sekolah. Penyediaan kemudahan kesihatan mempengaruhi peningkatan tahap kesihatan dan hayat hidup penduduk di Sabah. Keadaan ini secara tidak langsung telah menyumbang kepada pertambahan penduduk. Perkembangan pusat bandar dan pekan kecil pula membuka peluang pekerjaan pelbagai sektor seperti pembinaan, perkhidmatan dan perkilangan menarik perhatian sebahagian penduduk untuk berhijrah dari kampung ke bandar. Keadaan ini telah meningkatkan populasi di bandar-bandar utama di Sabah.⁴⁵

⁴³ Zulkifly Hj. Mustapha, “Struktur Ekonomi Negeri Sabah: Perkembangan dan Perubahan,” dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986, hlm. 311.

⁴⁴ M. J. Bruton, penterjemah Othman Che Puan, Ahmad Hilmy Abd. Hamid, *Pengenalan Perancangan Pengangkutan*, Skudai, Johor: Penerbit Universiti Teknologi Malaysia, 1995, hlm. 5.

⁴⁵ Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah”, dalam H.M. Dahlan (editor), *Sabah: Traces of Change*, hlm. 45.

Jadual 4.4: Populasi di setiap Daerah di Sabah, 1951–1970

	1951	1960	1970
Jumlah Populasi	334,141	454,421	653,264
Kota Kinabalu	11,704	21,719	40,939
Sandakan	14,449	28,806	424,13
Tawau	4,282	10,276	24,247
Labuan	2,526	3,213	7,247
Lahad Datu	811	1,300	7,216
Kudat	1,895	3,660	5,169
Semporna	1,087	1,300	3,371
Tuaran	1,188	1,950	3,358
Tenom	785	2,750	3,284
Beaufort	1,576	1,950	2,709
Kota Belud	733	1,300	2,211
Keningau	301	1,300	2,037
Ranau	252	1,000	2,024
Papar	1,772	1,950	1,855
Jumlah populasi 14 buah bandar	43,411	82,474	145,922

Sumber: Disesuaikan daripada *Sabah Annual Report 1976–1977*, Sabah: Federal Department of Information Sabah, hlm. 21; Yahya Ismail, *BERJAYA di Tengah-Tengah Politik Malaysia*, Kuala Lumpur: Art Printing Works, 1978, hlm. 3. Hairi Abdullah, “Penduduk: Sumber Utama untuk Pembangunan,” hlm. 195.

Jadual 4.4 menunjukkan jumlah populasi yang di Sabah pada tahun 1951 sehingga tahun 1970. Secara keseluruhannya, jumlah penduduk di Sabah bertambah secara berterusan bermula dari tahun 1951 sehingga tahun 1970. Pada tahun 1957, jumlah populasi di Sabah adaah seramai 334,141 orang meningkat kepada 653,264 orang pada tahun 1970. Populasi di kawasan bandar turut meningkat mencecah 145,922 berbanding 43,411 orang pada tahun 1970.

Peningkatan Kemudahan Awam

Peningkatan Perkhidmatan Kesihatan

Menurut William Hughes, perkhidmatan kesihatan lebih kerap disediakan dengan terbinanya pengangkutan darat dan peningkatan perkhidmatan pengangkutan air dan udara.⁴⁶ Pembinaan jalan raya telah menggalakkan pertambahan jumlah pusat

⁴⁶ T.R. Leinbach & Chia Lin Sien, *South-East Asian Transport: Issues in Development*, hlm. 75.

perubatan, hospital dan klinik di Sabah.⁴⁷ Keadaan ini telah menyumbang kepada peningkatan taraf kesihatan penduduk. Pembinaan jalan memudahkan penyaluran perkhidmatan kesihatan kepada penduduk di Sabah.⁴⁸ Perkhidmatan kesihatan dapat dihulurkan dengan mudah ke kawasan pedalaman dan kawasan lain melalui jalan raya. Melalui perkhidmatan kesihatan yang diberikan secara tidak langsung akan meningkatkan taraf kesihatan penduduk.⁴⁹ Penyediaan perkhidmatan bukan lagi tertumpu kepada dispensari bergerak kerana sebahagian besar hospital telah dibina berhampiran jalan raya. Contohnya, penyediaan perkhidmatan kesihatan turut disalurkan melalui perkhidmatan udara bagi menyokong pergerakan pemberian perkhidmatan kesihatan ke kawasan Pedalaman yang sukar untuk dihubungi melalui jalan darat.

Semasa British, perkhidmatan kesihatan disalurkan melalui perkhidmatan udara dan melalui dispensari bergerak dengan menggunakan perkhidmatan kereta api. Melalui perkhidmatan kereta api, British menyediakan sebuah gerabak khas sebagai pusat kesihatan bergerak. Perkhidmatan ini mula diperkenalkan pada September tahun 1955. Pada tahun 1955, seramai 1,400 orang pesakit yang menerima rawatan dalam sebulan dari pelbagai stesen kereta api.⁵⁰ Melalui perkhidmatan kesihatan, penyebaran penyakit berjangkit dapat dikurangkan. Penyakit berjangkit seperti Malaria dan Taun sedikit sebanyak dapat dielakkan daripada merebak dalam kalangan penduduk melalui penyaluran perkhidmatan kesihatan yang disediakan.⁵¹ Sehubungan itu, kadar kematian akan dapat dikurangkan.

Dispensari bergerak melalui jalan raya selepas penubuhan Malaysia diusahakan oleh Kerajaan Negeri melalui program kesihatan. Melalui program kesihatan, terdapat

⁴⁷ Sheila Virdi & Mechiel K.C. Chan Health 1881–1981, Dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (Editor), *Commemorative History of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 380.

⁴⁸ *Sabah Times*, 30 Jun 1966.

⁴⁹ K. G. Tregonning., A *History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, hlm. 233.

⁵⁰ *North Borneo Annual Report 1955*, hlm. 108.

⁵¹ McLean, W. H., “Society Economic and Social Development in the Colonies”, *Journal of the Royal African Society*, Vol. 35, No. 139, Apr 1936, hlm. 199.

empat buah dispensari bergerak. Di samping dispensari bergerak, terdapat dua buah hospital utama yang terletak di Kota Kinabalu dan Sandakan, tujuh buah hospital, 32 dispensari, empat buah pusat kesihatan dan 128 klinik kesihatan di seluruh Sabah. Jalan raya yang dibina mempengaruhi pertambahan jumlah pusat perubatan, hospital dan klinik di Sabah.⁵² Jumlah penduduk semakin bertambah dan jumlah kematian semakin berkurang. Keadaan ini adalah hasil daripada peningkatan perkhidmatan kesihatan. Perkhidmatan udara masih digunakan untuk menyokong gerakan menyalurkan perkhidmatan kesihatan ke kawasan Pedalaman yang sukar untuk dihubungi melalui jalan darat seperti Keningau dan Tambunan. Jumlah hospital dan klinik kesihatan semakin bertambah di bawah pentadbiran Malaysia seiring dengan pembangunan jalan raya.⁵³ Penyediaan perkhidmatan kesihatan telah menyumbang kepada pertambahan jumlah penduduk dan berjaya mengurangkan angka kematian di Sabah.

Melancarkan Urusan Pentadbiran

Penambahbaikan jalan raya bukan sahaja memberi manfaat kepada peningkatan perkhidmatan kesihatan malah telah memudahkan urusan pentadbiran. Sebelum pembinaan jalan, berlaku kesukaran untuk menghubungi kawasan yang terletak di kawasan pedalaman Sabah. Ketiadaan laluan menyukarkan pengurusan pentadbiran ditambah pula dengan kemusnahan sebahagian rangkaian jalan akibat Perang Dunia Kedua turut menyukarkan proses ini. Keputusan British untuk membina dan menambah baik perkhidmatan pengangkutan bertepatan dengan matlamat mereka untuk menyeragamkan dan menyelaraskan serta mempercepatkan urusan pentadbiran. Dalam urusan pentadbiran misalnya pihak British memiliki beberapa buah kapal. Terdapat 14 buah kapal dan tujuh daripadanya digunakan oleh Gabenor, tiga buah untuk kegunaan

⁵² Sheila Virdi & Mechiel K.C. Chan Health 1881–1981, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (Editor), *Commemorative History of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 380.

⁵³ *Sabah Times*, 26 Januari 1967.

Residen dan tiga buah kegunaan Pegawai Daerah.⁵⁴ Dari sudut sejarah sekalipun jelas menunjukkan pengangkutan laut penting sebagai sebuah medium kawalan politik dan pentadbiran malah untuk tujuan komunikasi.⁵⁵ Di bawah Malaysia, pembinaan jalan mempengaruhi perkembangan di Sabah melalui keseragaman pentadbiran di setiap daerah. Melalui pembinaan jalan juga memudahkan kawalan keselamatan di kawasan persempadanan. Pembangunan jalan bukan sahaja menyumbang kepada perkembangan sosial malah memberi kesan kepada perkembangan ekonomi di Sabah.

Kesan Ekonomi

Pembukaan Tanah dan Peningkatan Produktiviti Pertanian

Kenyataan K.G. Trogonning, “*Development in transport communications was major factor in the growth of the economy*” membuktikan pembangunan pengangkutan telah menyumbang kepada perkembangan ekonomi di Sabah.⁵⁶ Ketika di bawah pentadbiran British, pembinaan prasarana hanya untuk kepentingan ekonomi mereka. Walau bagaimanapun, pembinaan ini menjadi faktor yang turut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi Sabah sebagaimana kenyataan berikut:

Pembinaan prasarana pembangunan seperti jalan raya, keretapi, lapangan terbang dan pelabuhan dalam tempoh ranncangan pemulihan dan pembangunan oleh pihak British (1948-1962) memainkan peranan dalam pertubuhan ekonomi negeri Sabah.⁵⁷

Pembinaan jalan raya menyumbang kepada pembukaan kawasan pertanian dan peningkatan produktiviti pertanian.⁵⁸ Usaha membina jalan baharu secara tidak

⁵⁴ E.W. Ellison Reconstruction and Development Plan For North Borneo 1948–1955, hlm. 17.

⁵⁵ Chia Lin Sien, *The Development of Marine Transport: South-East Asian Transport: Issues in Development*, Singapore: Oxford University Press, 1989, hlm. 97.

⁵⁶ K. G. Tregonning., *A History of Modern Sabah North Borneo, 1881-1963*, Kuala Lumpur: University of Malaya Press, 1965, hlm. 226.

⁵⁷ Juhirin Kantis, “Trend Pembangunan Ekonomi Sabah dan Keadaan Ekonomi Masyarakat Bumiputera 1960-1970, *Jebat 16*, 1988, hlm. 81.

⁵⁸ Amarjit Kaur, *Bridge and Barrier: Transport and Communications in Colonial Malaya, 1870-1957*, Singapore: Oxford University Press, 1985, hlm. 16 & 17.

langsung telah membuka kawasan-kawasan baru untuk keperluan pertanian.⁵⁹ Jalan telah dibina melalui kawasan komersial seperti ladang getah dan padi. Pengenalan pertanian komersial secara tidak langsung telah membuka peluang kepada penduduk tempatan untuk meningkatkan sumber pendapatan mereka.⁶⁰ Beberapa ekar tanah telah dibuka untuk penanaman padi sawah dan sagu di sekitar Tambunan, Keningau, Tuaran dan Tenom. Di kawasan tanah rendah seperti Kota Belud dan Kudat pula, terdapat aktiviti penanaman padi bukit, kelapa serta pengeluaran hasil hutan.⁶¹ Pada masa yang sama terdapat juga kegiatan membuka kawasan baru untuk tujuan pembukaan ladang.⁶²

Pihak British juga telah memperkenalkan skim untuk tujuan penanaman padi dan pembukaan ladang getah di beberapa kawasan di Pedalaman dan Pantai Barat Sabah seperti Kota Belud, Lembah Labuk dan Sandakan. Dengan adanya kemudahan jalan darat seperti perkhidmatan keretapi dan jalan raya proses mengangkut hasil pertanian dari kawasan pedalaman ke kawasan pesisir pantai menjadi lebih mudah dan pantas. Pembinaan jalan membuka ruang perkembangan penanaman getah, sebagaimana kenyataan ini “*It did have the effect of opening new lands for the settlements and rubber planting.*”⁶³ Antaranya, ladang getah dibuka di Menggatal yang dimiliki oleh *Tenom Rubber Company*.⁶⁴

Jalan baharu yang telah dibina bukan sahaja di kawasan Pantai Barat dan Pedalaman malah turut dibina di kawasan Pantai Timur Sabah. Walaupun pada peringkat awal Pantai Timur sinonim dengan pengangkutan air terutama untuk membantu meningkatkan kegiatan pertanian dan perdagangan, tetapi keadaan ini mula berubah selepas kepesatan pembinaan pengangkutan darat selepas merdeka.⁶⁵

⁵⁹ State of Sabah Development Plan 1965–1970, hlm. 5.

⁶⁰ Azmah Abdul Manaf, *Sejarah Sosial Masyarakat Malaysia*, Kuala Lumpur: Utusan Publications, 2001, hlm. 41.

⁶¹ A. G. Chatfield. *Sabah: A General Geography*, hlm. 5.

⁶² Frank Lucaratti, “The Railway in North Borneo”, *CORONA*, March 1962, hlm. 88-85.

⁶³ Yayasan Sabah, *Sabah and the Sabah Foundation*, Kota Kinabalu. 1974, hlm. 54.

⁶⁴ *Kinabalu Magazine*, April 1952.

⁶⁵ Laluan air seperti laut dan sungai merupakan rangkaian semulajadi yang turut Sejak abad ke-19, perdagangan telah berlangsung antara pihak Kesultanan Sulu dengan pedagang dari luar dengan

Pembinaan jalan telah menggalakkan kegiatan pertanian di Pantai Timur Sabah seperti tanaman campuran seperti getah dan tembakau di Sandakan, kelapa dan getah di Tawau dan Semporna serta ladang tembakau Segama di Lahad Datu.⁶⁶ Namun demikian, pengangkutan air masih menjadi medium penting di Pantai Barat.⁶⁷ Malah selepas merdeka, laluan air di Sabah masih digunakan untuk industri tembakau dan balak. Kedua-dua komoditi ini juga signifikan dengan pembukaan penempatan di bahagian Pantai Timur Sabah. Selain kedua-dua komoditi tembakau dan balak, kawasan Pantai Timur Sabah turut terkenal dengan pengeluaran arang milik *The Bakau and Kenya Extract Company* yang terletak di Sandakan. Syarikat ini telah beroperasi sejak tahun 1906 juga merupakan antara industri terbesar ketika awal penglibatannya di Sabah.⁶⁸

Peningkatan pengeluaran hasil pertanian turut dipengaruhi oleh pembinaan jalan.⁶⁹ Peningkatan perkhidmatan jalan raya mempengaruhi peningkatan jumlah eksport balak, tembakau, getah, arang dah hasil hutan sekaligus menyumbang kepada kekerapan eksport dan import melalui aktiviti perdagangan. Di bawah pentadbiran British, hasil perdagangan melibatkan semua sektor telah meningkat sehingga mencapai \$70 juta berbanding \$16 juta sebelum Perang Dunia Kedua. Peningkatan harga getah menyumbang kepada pertambahan hasil perdagangan di Sabah.⁷⁰ Sepanjang tahun 1946 sehingga tahun 1962, hasil padi dan getah merupakan penyumbang terbesar pendapatan

menggunakan laluan air kerana sebahagian sistem sungai dikuasai oleh Kesultanan Sulu. Sungai Kinabatangan merupakan salah satu sungai yang menjadi laluan perdagangan. Mohd. Abu Bakar, *Historia: Essays in Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History, University of Malay, Esei-Esei Memperingati Ulangtahun Ke-25 Jabatan Sejarah, Universiti Malaya*, 1984, hlm. 400.

⁶⁶ *Kinabalu Magazine*, Oktober 1952.

⁶⁷ Mohd. Abu Bakar, *Historia: Essays In Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History, University of Malay, Esei-Esei Memperingati Ulangtahun Ke-25 Jabatan Sejarah, Universiti Malaya*, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1984, hlm. 400.

⁶⁸ *Anak Sabah*, November 1956.

⁶⁹ John Randall, *Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo, 1960*, hlm. 14.

⁷⁰ *North Borneo News*, 1 Jun 1949.

British.⁷¹ Manakala, arang mengeluarkan hampir 6,000 tan setiap tahun untuk dieksport ke beberapa negara seperti Amerika Syarikat, Bratain, Eropah, Hong Kong dan Jepun.⁷²

Melalui aktiviti pertanian, sumber pendapatan negeri Sabah turut meningkat malah melalui sektor pertanian juga sebahagian besar penduduk dapat menambah pendapatan untuk keperluan masing-masing. Menerusi rancangan Malaysia, kegiatan ekonomi Sabah telah meningkat daripada empat sehingga lapan peratus setiap tahun sebahagian besar diperoleh melalui sektor pertanian. Pembinaan jalan raya merentasi kawasan yang produktif ekonomi seperti di Kinabatangan yang teretak di Pantai Timur Sabah telah menyumbang kepada peningkatan tersebut. Antara lain turut melibatkan pembinaan jalan raya sejauh 72 batu menghubungkan Kota Kinabalu ke Ranau melalui Tamparuli.⁷³ Melalui skim pembangunan tanah, pentadbiran kerajaan negeri telah membuka kawasan penanaman kelapa sawit di Nangoh yang berada di selatan Terusan Sapi. Pembinaan jalan di kawasan ini telah mempengaruhi pembukaan kawasan pertanian berhampiran Jalan Ranau dan Tambunan sekaligus meningkatkan taraf hidup penduduk di kawasan berhampiran. Di bawah RMP, pembukaan kawasan untuk penanaman padi turut dijalankan secara besar-besaran di Kota Belud, Papar dan Lembah Labuk. Bermula tahun 1968, kawasan pertanian di seluruh Sabah dibuka dengan keluasan 68,100 ekar kemudian bertambah kepada 81,334 ekar pada tahun 1971. Seterusnya, di bawah RMK-2, jumlah keluasan kawasan untuk penanaman padi adalah sebanyak 108,300 ekar.⁷⁴ Kemajuan jalan raya di bawah Malaysia ternyata menggalakkan peningkatan sektor pertanian.⁷⁵

⁷¹ R. A. Lind, *My Sabah: Reminiscences of a Former State Secretary*, Sabah; Natural History Publications (Borneo), 2003, hlm. 6.

⁷² ...cutch it is an extract from the mangrove bark used in tanning leather, preserving nets and cordage, dyeing and manufacturing certain medicines. Tulisan G.F. Whelan yang bertajuk *Cutch* dalam majalah *Anak Sabah*, November 1956.

⁷³ *The Straits Times*, 22 Mei 1967.

⁷⁴ Eduardo Marusin, Politik Sabah, 1967-1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS, Disertasi Sarjana, Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 2008, hlm. 52.

⁷⁵ B. S. Hoyle, "Economic Development of Sabah, Malaysia" *Geography*, Vol. 65, No. 4, November 1980, hlm. 295.

Sebahagian besar penduduk Sabah menyertai skim yang diperkenalkan oleh kerajaan Negeri. Hal ini secara tidak langsung menggalakkan penduduk bergiat dalam sektor pertanian. Sebahagian penduduk di Sabah bekerja di ladang getah selebihnya di ladang tembakau, kelapa sawit dan kelapa.⁷⁶ Pada tahun 1970, seramai 109,175 orang penduduk Sabah bekerja dalam sektor pertanian dan jumlah ini semakin meningkat sehingga mencecah 148,649 orang pada tahun 1975.⁷⁷ Situasi di bawah Malaysia berbeza dengan ketika Sabah ditadbir British. Sektor pertanian komersial yang diperkenalkan oleh British kurang mendapat sambutan daripada penduduk Sabah kerana kurangnya pendedahan mengenai konsep pertanian komersial dalam kalangan penduduk. Ini menyebabkan kurangnya penglibatan penduduk bumiputera dalam sektor pertanian. Sektor pertanian tidak mendapat perhatian penduduk bahkan penyertaan penduduk dalam sektor ini semakin menurun berbanding Sabah di bawah Malaysia. Pada tahun 1950, jumlah penduduk yang bergiat dalam sektor pertanian adalah sebanyak 5,795 orang berkurang kepada 5,420 orang pada tahun 1961 kemudian kepada 4,197 orang pada tahun 1962.⁷⁸

Malah, sepanjang tempoh RMP dan RMK-2 di Sabah, sebuah organisasi telah ditubuhkan yang dikenali sebagai Perbadanan Ekonomi Sabah atau *Sabah Economic Development Corporation* (SEDCO). Perbadanan ini diperkenalkan di bawah Kerajaan Pakatan USNO-SCA 1967–1975 ditubuhkan pada 21 disember 1971. SEDCO merupakan perbadanan yang berkait secara langsung dengan sektor pertanian dan pembangunan luar bandar termasuk pengkomersialan tanaman getah, padi dan pengeluaran kayu palpa di Sabah.⁷⁹ Melalui perkembangan sektor pertanian, pertumbuhan ekonomi Sabah turut meningkat. Peningkatan aktiviti pertanian

⁷⁶ *North Borneo Annual Report 1953*, hlm. 164.

⁷⁷ *Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82*, Kota Kinabalu: Sabah State Government, 1981, hlm. 58.

⁷⁸ *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 251.

⁷⁹ Eduardo Marusin, Politik Sabah, 1967-1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS, hlm. 61.

menyumbang kepada lebihan hasil sekaligus menggalakkan peningkatan aktiviti perdagangan.

Perkembangan Pelbagai sektor Ekonomi

Perdagangan

Peranan jalan raya sebagai medium perkhidmatan pengangkutan antara lain turut membawa kepada perkembangan kegiatan ekonomi Sabah.⁸⁰ Dalam masa yang sama membuka ruang kerjasama Sabah dengan negara serantau melalui bidang ekonomi terutama yang melibatkan sektor perdagangan.⁸¹ Hubungan antara perkembangan jalan dengan kegiatan ekonomi jelas sebagaimana kenyataan “*The relationship between road development and economic activity is interdependent...*”⁸² Selain untuk keperluan ekonomi tempatan jalan raya juga penting untuk menyokong aktiviti ekonomi antarabangsa. Jalan raya membantu menghubungkan kawasan pertanian dengan kawasan pelabuhan. Melalui jalan raya aktiviti mengangkut hasil komoditi dari kawasan pertanian yang terletak di kawasan pedalaman ke pelabuhan lebih mudah dan jimat masa.

Perkembangan pengangkutan telah mempengaruhi kemunculan pelabuhan pesisir pantai seperti Kudat, Sandakan, Jesselton dan Tawau yang turut menggalakkan aktiviti eksport ke pasaran luar.⁸³ Pembinaan jalan raya menyumbang kepada perkembangan pelabuhan dan aktiviti perkapalan kerana telah membuka ruang perhubungan dan kerjasama perdagangan antara Sabah dengan negara lain sama ada dari Asia, Eropah dan Australia.⁸⁴ Pelabuhan menyediakan tempat penyimpanan barang, menyediakan perkhidmatan penumpang dan perkhidmatan penghantaran

⁸⁰ *Sabah Times*, 30 Jun 1966.

⁸¹ Amarjit Kaur, “Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963,” hlm. 40.

⁸² Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah”, dalam H.M. Dahlan (editor), *Sabah: Traces of Change*, hlm. 36.

⁸³ Hanizah Hj Idris, *Perdagangan Pelabuhan Di Borneo*, Kuala Lumpur: Universiti Malaya, 2006, hlm. Xxiii.

⁸⁴ Amarjit Kaur, “Hantu' And Highway: Transport in Sabah 1881-1963,” hlm. 40.

komoditi. Bagi perkhidmatan pelabuhan pula, perkhidmatan kargo lebih mendapat perhatian berbanding perkhidmatan penumpang. Kemudahan yang disediakan di kawasan pelabuhan menarik perhatian kapal pedagang dari luar negara ke Sabah.

Jadual 4.5: Prestasi Import dan Eksport perdagangan negeri Sabah, 1940-1975

Tahun	Import \$ juta	Eksport \$ juta
1940	10.0	20.3
1947	20.5	17.0
1950	46.0	93.0
1955	87.6	104.8
1960	195.9	222.6
1963	304.7	274.8
1965	336.2	305.0
1968	344.0	433.1
1970	498.9	533.8
1973	704.9	1011.8
1975	1011.6	1011.2

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada Hanizah Hj Idris, *Perdagangan Pelabuhan Di Borneo*, hlm. 148 & 191; *North Borneo Annual Report*, 1948, hlm. 54; *North Borneo Annual Report 1951*, hlm. 73; *North Borneo Annual Report 1953*, hlm. 122; *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 173; Amarjit Kaur, “Hantu’ and Highway: Transport in Sabah 1881-1963,” hlm. 43; Fawzi Basri, *Sejarah keretapi di Malaysia*, hlm. 155. Zulkifly Hj. Mustapha, “Struktur Ekonomi Negeri Sabah: Perkembangan dan Perubahan,” dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986, hlm. 313.

Jadual 4.5 menunjukkan jumlah pendapatan melalui aktiviti perdagangan yang melibatkan eksport dan import di Sabah pada tahun 1947 sehingga 1975. Secara keseluruhannya, pendapatan aktiviti import dan eksport meningkat secara berterusan. Prestasi import meningkat daripada 10.0 juta pada tahun 1940 kepada 1011.6 juta pada tahun 1975. Manakala, eksport pula meningkat kepada 1011.2 juta pada tahun 1975 berbanding 20.3 juta pada tahun 1940. Komoditi terbanyak yang menyumbang kepada peningkatan eksport antara lain melibatkan komoditi balak, getah, kelapa kering, minyak sawit, biji koko, arang, rayon, udang dan ikan. Sekitar tahun 1967, jumlah eksport balak mencecah \$36 juta dan getah \$20 juta.⁸⁵ Pembinaan jalan raya antara lain telah membantu peningkatan aktiviti pelabuhan melalui kemudahan mengangkut barang

⁸⁵ *Sabah Times*, 26 Januari 1967 & 8 November 1967.

dari kawasan pedalaman ke pelabuhan. Aktiviti pelabuhan meningkat secara berterusan bermula dari tahun 1947 sehingga tahun 1975. Peningkatan perkhidmatan eksport antara lain disebabkan perkembangan pasaran komoditi getah. Selain itu, DEB yang diperkenalkan melalui rancangan Malaysia telah mempengaruhi peningkatan perkhidmatan penumpang dan kargo.

Perniagaan

Projek pembinaan jalan raya selepas Perang Dunia Kedua oleh British sehingga di bawah Malaysia telah membuka ruang kepada penduduk untuk menjalankan aktiviti perniagaan. Semasa pentadbiran British, urus niaga dijalankan secara sistem *barter* seperti menukar hasil laut dengan padi serta hasil hutan.⁸⁶ Kegiatan urus niaga bukan sahaja berlangsung antara etnik Bajau dan Dusun malah turut melibatkan kaum yang lain seperti Murut dan Iranun. Projek pembinaan jalan yang menghubungkan kawasan Pedalaman, Pantai Barat dan Pantai Timur Sabah telah mengubah corak urus niaga penduduk malah telah memudahkan interaksi antara penduduk. Pembukaan Tamu menjadi tumpuan penduduk di Sabah untuk menjalankan aktiviti perniagaan. Tamu dapat memberi peluang kepada masyarakat menjalankan aktiviti perniagaan masing-masing. Antara barang yang diniagakan ialah binatang ternakan, kuih muih tradisi dan hasil kraf tangan.

Kegiatan perniagaan mewujudkan interaksi penduduk di kawasan pedalaman dengan penduduk pesisir pantai melalui kegiatan jual beli. Jalan berkuda dari Langkon ke Pindasan yang dibina merupakan laluan penduduk ke Tamu Kota Belud dengan menaiki Jip, *Land Rover*, Kuda atau Kerbau.⁸⁷ Tuaran juga antara pusat Tamu yang popular dalam kalangan penduduk di Sabah. Seramai hampir 3,000 orang berkunjung ke Tamu terdiri daripada pelbagai etnik antaranya Dusun, Bajau, dan Cina. Sebahagian

⁸⁶ George Dalton, “Barter,” *Journal of Economic Issues*, vol. 16, no. 1 Mar 1982, hlm. 181-190, dan Caroline Humphrey, “Barter and Economic Disintegration,” *Man, New Series*, Vol. 20, No. 1 Mar 1985, hlm. 48-72.

⁸⁷ *Kinabalu Magazine*, April 1952.

besar penduduk yang berkunjung ke Tamu di Tuaran datang dengan berjalan kaki dan tidak kurang menaiki kereta lembu.⁸⁸ Hal ini sebagaimana kenyataan Tun Mustapha dalam ucapannya:

...dengan terbinanya jalan-jalan ini nanti maka orang dapat berpergian dari satu tempat ke tempat yang lain di Sabah melalui jalan darat, orang akan dapat menikmati pemandangan alam yang indah yang selama ini dapat dinikmati dari udara saja. Jalan-jalan ini akan merupakan integrasi penting dalam politik dan ekonomi. Semua ini kelak akan memudahkan urusan bagi mengeluarkan hasil kekayaan Sabah yang berupa minyak, kayu-kayu dan hasil bumi yang lain.⁸⁹

Industri Perkhidmatan Pengangkutan

Perkembangan pelbagai sektor ekonomi turut mendorong penduduk untuk tidak tertumpu kepada kegiatan tradisional.⁹⁰ Sebaliknya mereka mula menceburi sektor lain seperti sektor pembinaan, perkhidmatan, industri, perkilangan, pembalakan dan perikanan termasuk perkembangan industri pemprosesan.⁹¹ Kewujudan pelbagai sektor ekonomi membuka ruang kepada penduduk untuk meningkatkan taraf hidup melalui pendapatan tetap seperti kerja yang diperoleh melalui sektor perkhidmatan. Pembangunan jalan raya turut menyumbang kepada perkembangan industri pengangkutan. Antaranya, melalui penawaran perkhidmatan penumpang, komoditi dan pos serta perkhidmatan bungkusan. Seperti jalan raya, perkhidmatan kereta api turut menawarkan perkhidmatan yang sama.

Pada peringkat awal, perkhidmatan keretapi mendapat sambutan yang menggalakkan. Perkhidmatan barang antara yang mendapat perhatian kerana kereta api mampu membawa barang dengan kapasiti yang banyak. Perkhidmatan kereta api mendapat perhatian penduduk kerana ia bukan sahaja memudahkan penduduk ke tempat kerja malah perkhidmatan keretapi memudahkan penduduk menziarahi kaum keluarga.

⁸⁸ *The Straits Times*, 20 Jun 1952.

⁸⁹ Abdullah Hussain, *Tun Datu Mustapha Bapa Kemerdekaan Sabah*, Kuala Lumpur: M.F.I, 1976, hlm. 116.

⁹⁰ T.R. Leinbach & Chia Lin Sien, *South-East Asian Transport: Issues in Development*, hlm. 21.

⁹¹ KPKK 16 333/90, *Mid-Term Review, Sabah First Development Plan, 1966–1970*, Kota Kinabalu: Jabatan Penerangan.

Sebagai contoh, penduduk dari Papar menggunakan perkhidmatan kereta api untuk ke tempat kerja yang terletak di Jesselton. Perkhidmatan kereta api masih diperlukan untuk mengangkut komoditi balak sehingga hari ini.⁹² Akhir sekali, perkhidmatan ini turut digunakan untuk mengangkut kenderaan dan binatang ternakan. Namun demikian, perkhidmatan penumpang lebih mendapat perhatian berbanding perkhidmatan barang. Pertambahan bilangan penumpang dan barang melalui perkhidmatan kereta api menunjukkan peningkatan perkhidmatan kereta api di Sabah.

Jadual 4.6: Pendapatan (\$ juta) Kereta api Negeri Sabah, 1951-1964

Tahun	Pendapatan
1951	1.25
1956	1.57
1960	1.97
1961	2.20
1964	2.90
1965	54.0
1970	92.5
1971	82.2
1975	91.7

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada 8115/1, Economic Survey Sabah, Bahagian Pentadbiran Kementerian Pelajaran Malaysia, hlm. 14; *North Borneo Annual Report*, 1948, hlm. 54; *North Borneo Annual Report 1951*, hlm. 73; *North Borneo Annual Report 1953*, hlm. 122; *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 173; Amarjit Kaur, "Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963," hlm. 43; Fawzi Basri, *Sejarah keretapi di Malaysia*, hlm. 155; P.S. Gudgeon, "Economic Development In Sabah 1881-1981", dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 279 & 301.

Jumlah 4.6 memaparkan jumlah pendapatan perkhidmatan kereta api bermula pada tahun 1951 sehingga tahun 1975. Perkhidmatan kereta api juga menunjukkan peningkatan berterusan walaupun berlaku sedikit penurunan pada tahun 1971. Namun meningkat semula pada tahun 1975. Peningkatan secara berterusan bermula pada tahun 1951 sehingga tahun 1970 disebabkan kereta api merupakan satu-satunya medium pengangkutan yang popular di Sabah sebelum berlaku persaingan dengan perkhidmatan jalan raya. Malah, Kegiatan untuk meningkatkan mutu perkhidmatan pengangkutan

⁹² *Kemajuan Negeri Sabah*, Kota Kinabalu: Jabatan Penerangan Malaysia Sabah, 1990, hlm. 11.

darat merupakan alternatif British dan Kerajaan Persekutuan dalam usaha untuk memulih dan meningkatkan ekonomi Sabah.

Pada tahun 1951, jumlah pendapatan adalah sebanyak \$1.25 juta meningkat kepada \$91.7 juta pada tahun 1970. Pengaruhan perkhidmatan penumpang dan kargo pada tahun 1971 telah mempengaruhi penurunan nilai pendapatan kereta api. Hal ini disebabkan perkembangan pengangkutan lain seperti perkhidmatan jalan raya dan perkhidmatan udara. Penurunan ini juga disebabkan pembinaan jalan raya yang telah mewujudkan persaingan antara perkhidmatan kereta api dengan jalan raya.⁹³ Namun, usaha meningkatkan perkhidmatan kereta api dilaksanakan melalui penambahan jumlah gerabak dan menaiktaraf kecekapan enjin pada tahun 1960 telah menyumbang kepada peningkatan jumlah pendapatan kereta api.

Kegiatan ekonomi dengan lokasi pembinaan jalan raya mempunyai hubung kait secara tidak langsung. Dikukuhkan dengan kenyataan “*The economic activity had also determined the location of transportation routes or its development.*”⁹⁴ Projek pembinaan jalan yang direncanakan sama ada ketika British atau dalam Malaysia telah mempengaruhi perkembangan pelbagai sektor ekonomi di Sabah.⁹⁵ Antaranya menyumbang kepada perkembangan industri pengangkutan perkhidmatan jalan raya melalui penawaran perkhidmatan penumpang, komoditi dan pos serta perkhidmatan bungkus. Perkembangan perkhidmatan jalan raya dikenalpasti melalui pertambahan jumlah kenderaan dan bilangan lesen yang dikeluarkan JPJ di bawah Malaysia. Penyediaan perkhidmatan bas, kereta sewa dan teksi memberi pilihan kepada pengguna sekaligus menyebabkan pengguna tidak hanya tertumpu kepada kereta api. Pemilikan kenderaan persendirian, jip dan motosikal juga menyebabkan penurunan pengguna perkhidmatan kereta api.

⁹³ *Kemajuan Negeri Sabah 1990*, hlm. 11.

⁹⁴ Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah”, dalam H.M. Dahlan (editor), *Sabah: Traces of Change*, hlm. 36.

⁹⁵ K. G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, hlm. 226.

Jadual 4.7: Jumlah Kenderaan Bermotor di Sabah, 1950–1975

Tahun	Jumlah (buah)
1950	1,495
1955	3,532
1960	8,154
1963	16,024
1965	18,420
1970	34,992
1975	57,669

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada Amarjit Kaur, “'Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881- 1963,” hlm. 39. North Borneo Annual Report 1953, hlm. 125, P.S. Gudgeon, “Economic Development In Sabah 1881-1981”, dalam Anwar Sullivan dan Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881-1981*, hlm. 269.

Jadual 4.7 menunjukkan peningkatan ketara jumlah kenderaan bermotor di Sabah. Bilangan kenderaan di Sabah meningkat secara berterusan daripada 1,495 buah pada tahun 1950 kepada 57,669 buah pada tahun 1975. Pertambahan ini selaras dengan perkembangan perkhidmatan jalan raya yang semakin mendapat perhatian dalam kalangan penduduk di Sabah. Di samping itu, dasar kerajaan negeri untuk membina rangkaian jalan sehingga ke kawasan pedalaman bahkan ke kawasan Pantai Timur turut mempengaruhi pertambahan bilangan kenderaan di Sabah.

Perubahan Profesional Pekerjaan

Perkembangan pelbagai sektor ekonomi yang dipengaruhi pembinaan jalan turut menyumbang kepada perubahan profesion pekerjaan. Perkembangan jalan telah mewujudkan peluang pekerjaan di samping mempengaruhi peningkatan ekonomi di kawasan luar bandar.⁹⁶ Pembinaan jalan membuka pelbagai peluang pekerjaan yang mana penduduk tidak lagi tertumpu dalam kegiatan ekonomi tradisional sebaliknya mula menceburkan diri dalam pekerjaan yang lain dari kebiasaan mereka. Jalan kereta api, jalan raya, pelabuhan dan perkapalan membuka pelbagai peluang pekerjaan sama ada peluang kerja untuk profesional atau kakitangan sokongan. Perubahan profesion pekerjaan penduduk bumiputera berlaku sejak penguasaan British ke atas Sabah dan

⁹⁶ Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah”, dalam H.M. Dahlan (editor), *Sabah: Traces of Change*, hlm. 45.

semakin bertambah ketika berada di bawah pentadbiran Malaysia. Jika sebelum ini penduduk bumiputera hanya memberi tumpuan kepada ekonomi sara diri seperti bertani, mengumpul hasil laut (mutiara) dan darat, dan memburu berubah kepada kerja ‘makan gaji’ atau kerja yang memberikan perkhidmatan seperti menjadi pegawai dan bekerja sebagai buruh, peneroka dan peniaga. Perkara ini diperkuatkan lagi sebagaimana kenyataan Sulong Mohamad:

The construction of road has created new employment and economic opportunities in the rural area. This leads to the immigration of labour from other parts of Sabah and also outside Sabah to the rural area. Change in occupational structure and economic activity, new employment opportunities in the road constructions activity, opening up new land and mining.⁹⁷

Sejak awal pentadbiran British, tawaran peluang pekerjaan melalui sektor kerajaan dan swasta telah ada.⁹⁸ Walaupun sebahagian besar penduduk bumiputera hanya bekerja sebagai buruh kasar sahaja namun sudah ada penglibatan penduduk tempatan dalam ekonomi moden seperti perladangan, pembinaan dan perkhidmatan tetapi sangat terbatas. Namun pada ketika ini hanya lima peratus penduduk bumiputera terlibat dalam pekerjaan melibatkan jenis pekerjaan seperti buruh binaan, polis, pekerja am rendah di jabatan kerajaan, penoreh getah dan pemandu kenderaan.⁹⁹ Perkembangan perkhidmatan jalan raya memberi ruang kepada pembukaan pelbagai syarikat yang mampu menawarkan peluang pekerjaan kepada penduduk berhampiran. Antaranya, perkhidmatan memperbaiki kenderaan seperti *Jesselton Transport Company* di Tanjung Aru.¹⁰⁰ Peluang pekerjaan juga ditawarkan oleh *The Bakau and Kenya Extract Company* di Sandakan yang mana hampir 2,000 peluang kerja dibuka kepada penduduk sekitarnya.¹⁰¹

⁹⁷ Sulong Mohamad, “Road Development and Rural Change in Sabah”, dalam H.M. Dahlan (editor), *Sabah: Traces of Change*, hlm. 44 & 46.

⁹⁸ Khoo Kay Kim, *History and Society*, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1981, hlm. 83.

⁹⁹ Gusni Saat, *Pribumi Teluk Sepanggar*, hlm. 41.

¹⁰⁰ *Kinabalu Magazine*, Disember 1951.

¹⁰¹ *Anak Sabah*, November 1956.

Projek pembinaan jalan turut membuka peluang pekerjaan kepada penduduk di Sabah. Peluang ini mempengaruhi perubahan kegiatan penduduk daripada tertumpu kepada kegiatan perikanan dan pertanian kepada sektor perkhidmatan. Di bawah British sebilangan penduduk menceburi sektor pembinaan dan perkhidmatan sama ada sebagai buruh binaan, pegawai stesen dan kerani. Sebilangan penduduk mengambil upah sebagai buruh binaan walaupun dengan tawaran gaji yang sedikit. Sebelum kedatangan British, pekerjaan kaum Bajau hanya tertumpu kepada kegiatan ekonomi sara diri seperti bercucuk tanam dan mencari hasil laut, namun selepas British mula memerintah, sebahagian daripada mereka mula bekerja sebagai buruh binaan dan pekerja kontrak selama enam bulan atau setahun.¹⁰² Sebahagian daripada mereka berkerja di ladang getah, dan ladang tembakau seperti di Segama Estate (*Darvel Tobacoo Plantation Ltd*), Ladang Giram, Kunak dan Ladang Pamol di Sandakan.¹⁰³ Seperti kenyataan yang berikut:

...orang Bajau melakukan kerja-kerja tertentu dengan bayaran upah yang sedikit, seperti membina jambatan, jalan, khususnya jalan kuda (bridle tracks), dan megangkut barang.¹⁰⁴

Perkembangan perkhidmatan perkapalan juga secara tidak langsung menawarkan peluang pekerjaan dalam penambahbaikan kapal, pengendalian kargo, pengurusan pelabuhan, penyediaan bekalan makanan, bekalan minyak serta pelaut.¹⁰⁵ Dalam perkhidmatan kereta api pula menawarkan peluang pekerjaan seperti kerani, posmen, pemandu, tukang besi, tukang wang, penguasa, dan inspektor.¹⁰⁶ Pada tahun 1962, terdapat 719 orang kakitangan yang bertugas di bawah Jabatan Kereta api, sebahagian besar terdiri daripada pekerja tempatan iaitu seramai 706 orang.¹⁰⁷ Sektor

¹⁰² Yap Beng Liang, *Politik dan Ekonomi Masyarakat Bajau Kota Belud, Sabah*, Kuala Lumpur: Akademi Pengajian Melayu, Universiti Malaya, 2001, hlm. 101.

¹⁰³ Khoo Kay Kim, *History and Society*, hlm. 111.

¹⁰⁴ Yap Beng Liang, *Politik dan Ekonomi Masyarakat Bajau Kota Belud, Sabah*, hlm. 94.

¹⁰⁵ Sulong Mohamad, "Road Development and Rural Change in Sabah," hlm. 98.

¹⁰⁶ Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi di Malaysia*, Kuala Lumpur: Keretapi Tanah Melayu, 1985. hlm. 147.

¹⁰⁷ North Borneo Annual Report 1962, hlm. 172.

lain yang terlibat termasuklah sektor perladangan, industri & perdagangan dan sektor kerajaan.¹⁰⁸

Jadual 4.8: Perbandingan Jumlah Pekerja pelbagai Sektor, 1951 dan 1961

Industri	1951		1961		1975
	Jumlah	Peratus	Jumlah	Peratus	
Beras	74,040	52.6	77,681	44.0	148,649
Pembalakkan	3,637	2.6	9,301	5.3	
Perikanan	5,452	3.9	6,175	3.5	
Getah	20,331	14.4	25,738	14.4	
Kelapa dan kelapa kering	3,373	2.4	7,525	4.3	
Tembakau	816	0.6	2,376	1.3	
Hem	942	0.7	1,419	0.8	
Lain-lain pertanian	10,779	7.7	12,258	6.9	
	119,370	84.9	142,113	80.5	
Perdagangan	6,037	4.3	7,734	4.4	149,809
Pengangkutan	2,345	1.6	4,657	2.6	
Pembinaan	1,642	1.2	4,488	2.5	
Perkilangan	1,387	1.0	6,737	3.8	
Lain-lain industri	9,848	7.0	10,897	6.2	
Jumlah	140,629	100	176,626	100	298,458

Sumber: Dipetik daripada *North Borneo Annual Report 1961*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1962, hlm. 26; *Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82*, Kota Kinabalu: Sabah State Government, 1981, hlm. 58. Gudgeon, P.S, “Economic Development In Sabah 1881-1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 278.

Jadual 4.8 menunjukkan berlaku peningkatan jumlah pekerja antara tahun 1951 dan 1961. Peningkatan peratus perubahan pekerja lebih ketara dalam bahagian sektor perindustrian berbanding pertanian. Lebih 20 jenis peluang pekerjaan yang diceburi oleh penduduk di Sabah. Pada tahun 1951, jumlah pekerja pelbagai sektor ialah 140,629 orang meningkat kepada 176,626 orang pada tahun 1961. Jumlah Majikan mencecah 2,620, dengan bilangan pekerja adalah 60,581 orang. Manakala, jumlah penduduk yang berkerja sendiri dan milik keluarga adalah sebanyak 113,425 orang. Pada 31 Disember 1962, jumlah ini terus bertambah kepada 37,116 orang.¹⁰⁹ Jumlah ini semakin meningkat di bawah Malaysia.

¹⁰⁸ *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 172.

¹⁰⁹ Ibid, hlm. 33.

Perkembangan pelbagai sektor seperti pembinaan, perkhidmatan, perkilangan, pembalakan dan perikanan serta industri kesan pembinaan jalan raya telah memberi ruang kepada penduduk di Sabah untuk mempelbagaikan kegiatan ekonomi yang diceburi.¹¹⁰ Perkembangan tersebut juga memberi peluang kepada kaum bumiputera untuk bersama-sama bergiat dalam ekonomi komersial.¹¹¹ Selepas pelaksanaan rancangan Malaysia di Sabah terdapat lebih 80,000 peluang pekerjaan yang ditawarkan.¹¹² Selain perkembangan jalan raya, Penawaran pelbagai peluang pekerjaan membantu meningkatkan ekonomi dan pendapatan penduduk di Sabah. Di samping berjaya membenteras penganguran di kalangan belia. Penawaran pekerjaan turut dilaksanakan melalui beberapa skim seperti Skim Penempatan Belia, Skim Latihan Vokasional dan Skim Pembangunan Tanah.¹¹³

Jadual 4.9: Tenaga Kerja (orang) pelbagai Sektor, 1950-1975

Tahun	Perlادangan	Industri & komersial*
1950	5,795	3,301
1955	6,335	4,043
1960	14,861	14,010
1970	11,577	15,448
1975	148,649	149,809

*termasuk pembinaan, komunikasi dan perhubungan, perkhidmatan sosial, air & elektrik, kewangan & perniagan, perkilangan, perkhidmatan awam.

Sumber: Disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report 1950*, hlm. 71 & 72; *North Borneo Annual Report 1951*, hlm. 113; *North Borneo Annual Report 1952*, hlm. 154; *North Borneo Annual Report 1953*, hlm. 164; *North Borneo Annual Report 1954*, hlm. 160; *North Borneo Annual Report 1955*, hlm. 157; *North Borneo Annual Report 1956*, hlm. 176; *North Borneo Annual Report 1957*, hlm 185; *North Borneo Annual Report 1958*, hlm. 187; *North Borneo Annual Report 1961*, hlm. 215; *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 251; *Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82*, Kota Kinabalu: Sabah State Government, 1981, hlm. 58. Gudgeon, P.S, “Economic Development In Sabah 1881-1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 278.

¹¹⁰ T. R. Leinbach, *South-East Asian Transport: Issue in Development*, hlm. 21.

¹¹¹ Ishak Saat, *Sejarah Sosial Masyarakat Malaysia*, hlm. 42.

¹¹² *The Straits Times*, 16 Disember 1965.

¹¹³ *Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82*, Kota Kinabalu: Sabah State Government, 1981,hlm. 58.

Jadual 4.9 menunjukkan jumlah tenaga kerja pelbagai sektor di Sabah pada tahun 1950 sehingga tahun 1975. Perkembangan ekonomi melibatkan beberapa sektor antaranya sektor perladangan, industri dan komersial. Sektor industri dan komersial termasuk pembinaan, komunikasi dan perhubungan, perkhidmatan sosial, air & elektrik, kewangan & perniagan, perkilangan, perkhidmatan awam. Jumlah tenaga kerja menunjukkan peningkatan berterusan sama ada dalam sektor perladangan mahupun sektor industri dan komersial. Peningkatan bagi sektor perladangan adalah sebanyak 5,795 orang kepada 148,649 orang pada tahun 1975. Perkembangan pertanian secara perladangan menggalakkan penglibatan petani dalam guna tenaga ladang sekaligus membuka ruang untuk berpindah ke kawasan baharu.¹¹⁴ Manakala, bagi sektor industri dan komersial pula meningkat kepada 149,809 orang pada tahun 1975 berbanding 3,301 orang pada tahun 1950. Peluang pekerjaan tidak hanya diisi oleh penduduk bumiputera di Sabah. Penduduk bumiputera perlu bersaing dengan pendatang untuk mendapatkan peluang pekerjaan yang ditawarkan.

Jadual 4.10: Tenaga Kerja (orang) semua sektor di Sabah, 1948–1975

Tahun	Bumiputera	*Bukan Bumiputera
1948	8,980	6,438
1950	11,713	7,599
1955	13,679	10,703
1960	120,768	50,224
1970	132,684	64,360

*termasuk pekerja Cina, Indonesia dan Eropah.

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada *North Borneo Annual Report 1953*, hlm. 163; *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 250.

Jadual 4.10 menunjukkan bilangan pekerja bumiputera dan bukan bumiputera yang terlibat dalam pelbagai sektor di Sabah pada tahun 1948 sehingga tahun 1975. Selain penduduk bumiputera, penduduk yang bermaustatin di Sabah terdiri daripada

¹¹⁴ Zulkifly Hj. Mustapha, “Struktur Ekonomi Negeri Sabah: Perkembangan dan Perubahan,” dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986, hlm. 310.

rakyat dari China, Indonesia, Filipina dan Eropah. Penglibatan penduduk bumiputera dalam sektor perkhidmatan meningkat secara berterusan daripada 8,980 orang pada tahun 1948 meningkat kepada 132,684 orang pada tahun 1970. Pembukaan pelbagai peluang pekerjaan menyebabkan penduduk tidak lagi tertumpu kepada kegiatan tradisional di kampung. Sebaliknya, usaha untuk meningkatkan taraf hidup mendorong sebahagian penduduk berhijrah ke bandar.

Selepas Perang Dunia Kedua, penduduk bumiputera yang menceburi sektor perkhidmatan semakin meningkat. Malah selepas penubuhan Malaysia, semakin bertambah yang bekerja dalam sektor industri & perdagangan serta sektor awam dan hanya sebilangan sahaja yang masih tertumpu kepada sektor perladangan.¹¹⁵ Peluang pekerjaan dalam sektor perladangan dan industri menarik perhatian imigran dari Indonesia khususnya untuk menceburi bidang berkenaan. Pertambahan bilangan penduduk bukan bumiputera juga memaparkan peningkatan berterusan daripada 6,438 orang pada tahun 1948 kepada 64,360 orang pada tahun 1970. Ini selaras dengan dasar mengambil pekerja dari luar yang dilaksanakan oleh British telah menggalakkan pertambahan pendatang ke Sabah.¹¹⁶ Pada tahun 1960-an telah terdapat seramai 1000 orang Indonesia bekerja dalam sektor pembinaan jalan ditempatkan di kawasan pedalaman seperti Tenom.¹¹⁷

Pemilikan Tanah

Perkembangan jalan raya turut mempengaruhi kesedaran hak pemilikan tanah dalam kalangan penduduk di Sabah. Walaupun pada peringkat awal penduduk masih kurang kesedaran mengenai hak pemilikan tanah malah ramai penduduk menjual tanah kepada orang Eropah dan Cina. Sebelum ini, tanah tiada pemilik mutlak dan dianggap

¹¹⁵ North Borneo Annual Report 1962, hlm. 33.

¹¹⁶ Nazaruddin Haji Mohd. Jali, Ma'rof Redzuan, (et.al.,) *Pengajian Malaysia: Kenegaraan dan Kewarganegaraan*, Selangor: Prentice Hall, 2001, hlm. 274.

¹¹⁷ *The Straits Times*, 8 Mac 1966.

milik bersama. Masyarakat bebas mengusahakannya. Namun selepas penguasaan British, telah wujud kesedaran dalam kalangan penduduk Bumiputera khususnya perihal yang berkaitan dengan tanah yang mana tanah dilihat sebagai satu komoditi yang berharga. Aktiviti jual beli tanah menarik perhatian pemimpin yang berpendidikan lalu mengemukakan masalah ini kepada Majlis Penasihat Ketua Anak Negeri untuk mempertahankan tanah tersebut.

Sekitar tahun 1930-an, kekerapan aktiviti jual beli tanah telah menyebabkan tanah dimiliki oleh sebahagian besar pendatang yang datang ke Sabah. Hal ini menarik perhatian pemimpin yang berpendidikan lalu mengemukakan masalah ini kepada Majlis Penasihat Ketua Anak Negeri untuk mempertahankan tanah terbabit.¹¹⁸ SBBU telah memperkenalkan dasar hak pemilikan tanah kepada penduduk dengan meletakkan batu tanda sempadan. Ini melibatkan kawasan tanah milik Bumiputera juga dikenali sebagai *native title* (tidak termasuk rezab Bumiputera) sebanyak 245,125 ekar. Kesedaran terhadap kepentingan tanah sebagai komoditi terbukti apabila terdapat penduduk mula mempersoalkan masalah ini dalam mesyuarat penasihat ketua anak negeri.¹¹⁹ Sehingga pada satu tahap kesedaran ini telah mendorong penduduk Bumiputera mengemukakan masalah pemilikan kepada ahli lembaga mesyuarat bertujuan untuk memelihara dan mengembalikan hak pemilikan tanah tersebut. Sepanjang penguasaan British bermula dari pentadbiran SBBU sehingga British, hak pemilikan tanah merupakan hak mutlak negeri. Namun penduduk boleh memohon untuk memiliki tanah secara persendirian mengikut proses perundangan.¹²⁰ Permohonan pemilikan tanah secara persendirian dipengaruhi perkembangan ekonomi.¹²¹

¹¹⁸ Dayu Sansalu, *Kadazandusun Di Sabah: Pendidikan Dan Proses Pemodenan 1881–1967*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa Dan Pustaka, 2008, hlm. 203.

¹¹⁹ Yap Beng Liang, *Politik Dan Ekonomi Masyarakat Bajau Kota Belud, Sabah*, hlm. 107.

¹²⁰ Gusni Saat, *Peribumi Teluk Sepanggar*, hlm. 30.

¹²¹ Tanah bukan lagi sumber pengeluaran hasil pertanian semata-mata tetapi tanah juga menjadi aset. Sebagai aset, tanah boleh dijual beli di pasaran harta. Berasaskan tujuan ekonomi, tanah dikategorikan kepada beberapa jenis mengikut kegunaan seperti tanah bandar, tanah pinggir bandar dan tanah natif (Pribumi). Gusni Saat, *Peribumi Teluk Sepanggar*, hlm. 30.

Berbeza dengan pentadbiran British dan kemudian di bawah Malaysia, penduduk diberi peluang untuk memiliki tanah pesendirian melalui pelaksanaan skim penempatan dan skim pembangunan tanah. Pemberian tanah untuk tujuan pertanian dan penempatan oleh kerajaan membolehkan penduduk di Sabah memiliki tanah sendiri. Kesedaran untuk memiliki tanah semakin meningkat di bawah pentadbiran Malaysia. Bagi kaum Bajau pula kesedaran untuk memiliki tanah hanya wujud pada awal 1960-an.¹²² Selepas penguasaan British, tanah dilihat sebagai satu komoditi yang berharga. Tanah ini dimiliki melalui permohonan melalui proses perundangan di bawah kendalian Jabatan Tanah dan Ukur.

Jadual 4.11: Pemilikan Tanah Penduduk Kg. Darau

Tahun	Bil. Geran	Luas (ekar)	Pemilik (org)
1911	3	8.55	13
1912	1	3.5	3
1913	5	7.72	13
1914	5	9.01	9
1925	1	2.55	1
1964	2	6.2	2
1965	4	27.07	6

Sumber: Dipetik dan diubahsuai daripada Gusni Saat, *Peribumi Teluk Sepanggar*, hlm. 103.

Jadual 4.11 merupakan beberapa ekar tanah yang dimiliki oleh penduduk kampung Darau.¹²³ Tahun 1911 menunjukkan permohonan hak pemilikan tanah seluas 8.55 ekar oleh 13 orang penduduk Kampung Darau. Sebanyak tiga geran tiap satu dipohon masing-masing oleh tiga (5.2 ekar), satu (1.04 ekar) dan Sembilan (2.31 ekar) orang. Pada tahun 1912, permohonan tanah sebanyak 3.5 ekar telah dikemukakan oleh tiga orang pemilik. Pada tahun 1913, jumlah permohonan telah meningkat kepada 7.72 ekar melibatkan 13 orang penduduk dari Kg. Darau. Permohonan masing-masing sebanyak 3.5 ekar untuk tiga orang, 0.6 ekar untuk dua orang, 1.32 ekar untuk tiga

¹²² Gusni Saat, *Peribumi Teluk Sepanggar*, hlm. 57.

¹²³ Ibid.

orang, 1.3 untuk tiga orang dan seekor untuk dua orang. Tahun 1914, 9.01 ekar telah dipohon oleh Sembilan pemilik masing-masing seekor untuk lima pemilik, 4.01 ekar oleh seorang pemilik dan 2.0 oleh tiga orang. Selepas merdeka pada tahun 1964, 6.2 ekar telah dipohon 1.6 ekar dan 4.6 ekar tiap seorang. Pada tahun 1965, sebanyak 27.07 ekar 7.01 ekar, 4.5 ekar dan lapan ekar tanah masing-masing dipohon oleh seorang dan 7.5 ekar lagi oleh tiga orang pemilik. Jumlah pemilikan tanah dalam kalangan penduduk di Sabah semakin meningkat di bawah pentadbiran Malaysia kesan pengenalan skim petempatan dan pertanian.

Kesimpulan

Sabah ketika berada di bawah pentadbiran British dan kemudian di bawah pentadbiran Malaysia mengalami perubahan sosioekonomi akibat daripada pembinaan serta aktiviti memajukan jalan raya. Pembinaan jalan di bawah pentadbiran Malaysia lebih jelas dan menyeluruh serta dibina bukan hanya untuk keperluan ekonomi sahaja malah pembinaannya mengambil kira keperluan masyarakat. Keadaan ini jauh berbeza jika dibandingkan dengan Sabah ketika di bawah British yang menekankan kepada kepentingan ekonomi semata-mata. Walau bagaimanapun, pembinaan jalan di Sabah ketika pentadbiran British sehingga di bawah Malaysia telah memberikan impak terhadap perubahan sosioekonomi Sabah seperti peningkatan produktiviti pertanian, perdagangan, pertambahan dan peningkatan taraf hidup penduduk, pertambahan peluang pekerjaan, perubahan demografi dan perubahan profesion pekerjaan penduduk. Justeru, projek pembangunan jalan bukan sahaja mempengaruhi perkembangan sosial di Sabah namun ia ternyata memberi kesan yang lebih besar kepada perkembangan ekonomi di Sabah. Melalui pertambahan jalan raya dan perubahan sosioekonomi, kesan pembangunan jalan telah menunjukkan Sabah berada pada tahap pembangunan yang memberangsangkan terutamanya selepas merdeka.

KESIMPULAN

Kajian ini bukanlah bertujuan untuk melihat perbandingan pembangunan di bawah British dan Malaysia yang mana lebih berpotensi dan menyumbang kepada kemajuan negeri Sabah. Sebaliknya kajian ini membincangkan tentang perubahan kemajuan jalan dan kesannya ke atas sosioekonomi yang telah menyumbang kepada pembangunan di Sabah. Pembinaan jalan raya di Sabah merupakan agenda utama kedua-dua pentadbiran sama ada pentadbiran British (1946–1962) mahupun di bawah pentadbiran Malaysia (1963–1975). Walaupun, kedua-dua pentadbiran mempunyai matlamat yang berbeza, namun kaedah pembangunan yang dilaksanakan adalah sama. Bagi British membina semula dan menambah baik jalan raya merupakan salah satu cara untuk memulihkan dan meningkatkan ekonomi Sabah selepas mengalami kerosakan teruk akibat perang. Di bawah Malaysia pula, pembinaan dan aktiviti menaiktaraf jalan raya bukan semata-mata untuk kepentingan ekonomi tetapi juga untuk memberi kemudahan kepada penduduk di Sabah.

Pembinaan jalan raya bermula sejak sebelum merdeka iaitu sekitar tahun 1920 namun kurang diberi perhatian. Hal ini kerana laluan berasaskan pengangkutan laut dan perkhidmatan kereta api lebih mendapat perhatian Syarikat Berpiagan Borneo Utara (SBBU). Pada ketika itu usaha membina jalan untuk menghubungkan bahagian Pantai Barat, Pantai Timur dan Pedalaman Sabah juga sangat kurang. Hal ini jelas kerana pihak SBBU hanya memberi tumpuan terhadap pembinaan jalan di kawasan yang produktif ekonomi yang sebahagian besar terletak di bahagian Pantai Barat Sabah. Walau bagaimanapun, keadaan sedikit berubah ketika Sabah di bawah pentadbiran kolonial British yang mana terdapat usaha membina jalan raya untuk menghubungkan

sebilangan kawasan di Sabah. British turut memperkenalkan pelan pembangunan untuk menambah baik sistem pengangkutan yang musnah dalam Perang Dunia Kedua.

Pihak British membina jalan berdasarkan pelan pembangunan yang dipersetujui demi kepentingan ekonomi. Melalui Pelan Pembangunan 1948–1955 dan Pelan Pembangunan 1956–1960 pihak British komited melaksanakan pembangunan pengangkutan demi untuk meneruskan dan memulihkan kegiatan ekonomi selepas Perang Dunia Kedua. Dana perbelanjaan membangun oleh British juga sebahagian besar diperuntukkan khusus untuk projek pembangunan pengangkutan. Tujuan pihak British jelas kerana mereka telah mengenal pasti potensi untuk memulihkan semula ekonomi adalah tinggi melihat kepada kekayaan hasil bumi Sabah. Hasil tersebut mampu menyumbang kepada pendapatan pihak kolonial pada ketika itu. Sehubungan itu, British memulakan usaha membina dan menaiktaraf jalan raya bagi memastikan kelancaran kegiatan ekonomi seperti pertanian dan perladangan. Bagaimanapun, pembinaan jalan raya pada peringkat awal pentadbiran British masih kurang dan tidak menyeluruh. Projek pembinaan jalan hanya melibatkan di beberapa kawasan terutama Pantai Barat Sabah. Kekangan kewangan, masalah kekurangan buruh dan keterbatasan teknologi menyebabkan pihak British tidak menumpukan perhatian sepenuhnya terhadap pembinaan jalan raya.

Namun begitu, proses penambahan dan pembinaan pengangkutan giat dijalankan sepanjang pasca pemulihan ekonomi pada tahun 1946. Pembinaan jalan juga diperluas bertujuan untuk keperluan pentadbiran. Walaupun fokus utama lebih kepada penyelenggaraan rangkaian kereta api namun British ada usaha untuk membina jalan raya. Bukti ini beberapa stesen laluan kereta api telah ditutup dan digantikan pula dengan rangkaian jalan raya. Sekitar tahun 1955, pihak British mula memberi perhatian kepada pembinaan jalan raya berbanding kereta api. Projek pembinaan dilaksanakan

antaranya melibatkan pelebaran dan penambahan jarak jalan yang menghubungkan antara kawasan Pantai Barat, Pantai Timur sehingga kawasan Pedalaman Sabah.

Dengan menggunakan sumber kewangan daripada pelbagai pihak, British telah memulakan proses pembinaan dan aktiviti menaiktaraf jalan raya di Sabah. Sebanyak 75 peratus dana projek pembangunan jalan diperoleh daripada *Colonial Development and Welfare* (C.D&W) untuk penyelenggaraan pengangkutan darat merangkumi perkhidmatan kereta api dan jalan raya. Sumber ini diperoleh dalam bentuk geran dan pinjaman oleh pentadbiran tertinggi British. Pembinaan turut menerima biaya daripada pihak luar seperti *U.S.A Foreign Operation Admistration*, peruntukan kewangan di Rancangan Colombo, Syarikat persendirian dan sumber daripada pertukaran aset peperangan dengan pihak Jepun.

Jalan raya telah dibina di kawasan produktif ekonomi di Sabah. Penambahan jarak jalan turut dilaksanakan melibatkan pembinaan jalan melalui pusat bandar dan pekan di sekitar Sabah. Pembangunan jalan raya melibatkan kegiatan membina dan menaiktaraf dan melebarkan jalan untuk keperluan ekonomi. Selain itu sebuah organisasi yang dikenali sebagai *Road Construction Team* telah dibentuk di bawah kendalian Jabatan Kerja Raya untuk menguruskan projek membina jalan raya. Beberapa jawatan khusus dalam *Road Construction Team* telah diwujudkan untuk memudahkan proses tersebut. Melalui skim pembinaan jalan, pihak British telah menjalankan proses membina dan menambah baik jalan di beberapa kawasan. Dengan itu, jalan raya telah dibina sepanjang barat menghubungkan Kudat sehingga Sipitang, Tambunan, merentasi Ranau, Telupid terus ke Sandakan yang terletak di bahagian barat Sabah. Di bahagian Pantai Timur jalan dibina di sebilangan kecil kawasan Lahad Datu dan Tawau. Cadangan untuk membina jalan dari kawasan Sandakan merentasi kawasan Lahad Datu, Kunak, Semporna dan Tawau pada ketika itu masih dalam proses menunggu kelulusan.

Langkah pembangunan pengangkutan yang diperkenalkan oleh pihak British telah meningkatkan permintaan terhadap sektor perkhidmatan pengangkutan darat. Kejayaan pihak British dalam proses memulihkan ekonomi sepanjang pentadbirannya merupakan satu pencapaian yang boleh dibanggakan kerana strategi pembangunan yang diperkenalkan berhasil memulihkan kemelut kejatuhan ekonomi selepas Perang Dunia Kedua. Sehingga akhir pentadbiran kolonial British, proses menambah baik, menaiktaraf dan membina jalan raya tidak dihentikan malah diteruskan sehingga Sabah di bawah pentadbiran Malaysia.

Era peralihan pentadbiran kolonial British kepada Persekutuan Malaysia tidak mempengaruhi rancangan untuk meningkatkan mutu perkhidmatan pengangkutan. Pembinaan dan menaiktaraf jalan telah dilaksanakan berdasarkan Rancangan Malaysia Pertama, 1965–1970 (RMP) dan Rancangan Malaysia Kedua, 1971–1975 (RMK-2) di samping meneruskan pembinaan jalan dalam Pelan Pembangunan Sabah 1959–1964, rancangan sebelum bergabung membentuk Persekutuan Malaysia. Selain komunikasi serta perhubungan, aspek sosial seperti pendidikan, kemudahan awam turut terkandung dalam pelan pembangunan sosial yang diluluskan. Keutamaan diberikan terhadap pengangkutan khususnya jalan raya. Ini memandangkan memajukan sistem pengangkutan melalui pembinaan jalan raya bersesuaian dengan matlamat kerajaan untuk mengintegrasikan penduduk dalam arus perdana perkembangan politik dan ekonomi semasa.

Perkembangan jalan raya di bawah pentadbiran Malaysia dibina secara meluas merangkumi Pantai Barat, Pantai Timur dan Pedalaman. Pelaksanaan pembangunan di bawah Persekutuan Malaysia dilakukan secara kondusif bertujuan untuk meningkatkan ekonomi dan memaksimumkan sumber serta meningkatkan kebijakan dan kesejahteraan penduduk. Pembinaan dan menaiktaraf jalan diperluaskan dengan membina jalan raya menghubungkan bandar-bandar utama seperti Kota Kinabalu, Sandakan dan Tawau.

Jalan raya turut dibina menghubungkan bandar utama dengan kawasan pedalaman dan luar bandar seperti Keningau, Tambunan, Ranau dan Telupid, Semporna dan Kunak. Perbelanjaan pembinaan dan projek menaiktaraf telah diberikan oleh Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri di samping bantuan kewangan daripada syarikat perusahaan balak dan kewangan negara luar Australia dan Amerika Syarikat. Tanggungjawab mengendalikan pembinaan jalan raya pula diletakkan di bawah Kementerian Kerja Raya.

Selama hampir 30 tahun di bawah pentadbiran British (1946 –1962) dan di bawah rancangan Malaysia (RMP & RMK-2) sehingga tahun 1975, pembangunan sosioekonomi Sabah telah berkembang secara positif dan berterusan walaupun pada kadar yang perlahan. Pertambahan jarak jalan dan proses pelebaran serta projek menaiktaraf jalan jelas menunjukkan Sabah berada dalam keadaan membangun. Perubahan sosioekonomi jelas berlaku melalui kesan pembinaan jalan raya. Sepertimana kereta api, pelabuhan dan perkapalan, jalan raya turut menjadi akses peningkatan ekonomi terutama sektor pertanian komersial seperti getah dan tembakau di Sabah. Jalan raya dibina bertujuan untuk memudahkan aktiviti mengangkut komoditi seperti balak, padi, rotan, tembakau, dan getah dari kawasan pertanian terus ke pelabuhan utama yang terletak di muara sungai. Pelabuhan sebagai pusat pengumpulan dan penyimpanan barang pula telah mempengaruhi sektor perdagangan melalui aktiviti eksport komoditi pertanian dan pembalakan sekaligus membawa kepada perkembangan sektor perkapalan.

Pembinaan jalan raya bukan sahaja penting untuk kegiatan ekonomi bahkan perkembangannya secara tidak langsung telah mempengaruhi sosioekonomi penduduk tempatan. Pembinaan jalan raya mendekatkan jurang kawasan bandar dengan kawasan luar bandar dan telah memudahkan pergerakan penduduk dari satu kawasan ke kawasan lain. Pembinaan jalan raya turut menyumbang kepada peningkatan perkhidmatan

pengangkutan seperti kereta, teksi dan bas. Sungai dan laluan laut tidak lagi menjadi pilihan utama penduduk kerana sebahagian penduduk lebih selesa menggunakan laluan darat seperti jalan raya dan kereta api untuk menjalankan aktiviti harian. Perkembangan pekan kecil menjadi pusat bandar seperti Sandakan, Labuan dan Kota Kinabalu telah menyumbang kepada pertambahan peluang pekerjaan melalui pelbagai sektor sama ada dalam perkhidmatan atau industri.

Perkembangan ini mengubah profesion sebahagian penduduk kerana tidak lagi terikat dengan kegiatan ekonomi tradisional semata-mata sebaliknya mula mencaburi bidang perkhidmatan. Penawaran pelbagai peluang kerja di bandar dan pembukaan kawasan-kawasan pertanian menggalakkan penghijrahan penduduk sekaligus meningkatkan komposisi penduduk di Sabah. Penduduk lebih cenderung memilih kerja di kawasan bandar dan membina penempatan di kawasan yang mempunyai kemudahan seperti jalan raya, pusat kesihatan, sekolah, perkhidmatan tali air dan elektrik.

Meskipun pada awal pentadbiran British pembinaan jalan kurang diberi perhatian. Namun menjelang tahun 1955, British mula menjadikan pembinaan jalan sebagai satu keperluan. Projek pembinaan jalan baharu dan penambahbaikan hanya dijalankan di kawasan yang produktif ekonomi dan kawasan yang menjadi tumpuan penduduk seperti Kota Kinabalu, Tuaran dan Papar di bahagian Pantai Barat Sabah. Pada Tahun 1970-an, di bawah Malaysia, projek membina jalan baharu dan menaiktaraf jalan di Sabah dilaksanakan dengan lebih kerap merangkumi kawasan pekan, luar bandar dan pedalaman sama ada yang terletak di bahagian Pantai Barat, Pantai Timur mahupun bahagian Pedalaman Sabah. Projek pembinaan jalan di bawah Malaysia juga bertujuan untuk memenuhi keperluan ekonomi dan penduduk di Sabah. Walaupun mempunyai matlamat berbeza antara British dan di bawah pentadbiran Malaysia, namun pembinaan jalan ternyata telah mempengaruhi perubahan sosioekonomi dan mempengaruhi tahap pembangunan di Sabah.

Kesimpulannya, kajian mendapati jajaran jalan raya di Sabah semakin bertambah semenjak pentadbiran kolonial British. Kemudian berkembang pesat ketika Sabah berada dalam pentadbiran Malaysia. Projek penambahaikan dan pembinaan jalan baharu di Sabah yang dilaksanakan semenjak British sehingga pentadbiran Malaysia telah menyumbang kepada kepesatan dan pertambahan jarak jalan. Keadaan ini sekaligus menyumbang kepada perubahan positif sosial dan ekonomi Sabah. Di bawah pentadbiran Malaysia, Sabah jelas semakin membangun dan tidak disisihkan sebagaimana yang diwar-warkan. Ini dapat dilihat melalui pemberian sejumlah peruntukan oleh Kerajaan Persekutuan untuk tujuan pembangunan pengangkutan terutama pembinaan jalan baharu dan juga dibuktikan dengan adanya jalan raya yang menghubungkan hampir semua daerah di Sabah.

BIBLIOGRAFI

SUMBER PRIMER

Rekod Pejabat Tanah Jajahan (*Colonial Office*)

CO 648/4, Penyata Odit Mengenai Kira-Kira Negeri Sabah 1965.

CO648/43, Annual Report Department of Agriculture.

CO1022/309, Brunei Loan to North Borneo.

CO1022/333, Progress of the North Borneo Reconstruction and Development Plan.

CO1022/418, Report on Progress of C.D. & W Town Planning Scheme in North Borneo.

Dominion Office

DO 187/33, Brunei-Conational Matters.

DO 187/40, Settlement in Borneo.

DO 187/41, British Military Alliance in the Borneo.

DO 187/42, Defence of Malaysia.

DO 187/43, Employed by the British Government.

DO 187/47, Expatriate Problem in Malaysia.

DO 187/56, Political Party in Sabah.

Fail Jabatan dan Kementerian Kerajaan

Jabatan Kerja Raya (KPI/JKR)

KPI/JKR 16, Federal Project, Review of Second Malaysia Plan 1971–1975, Jabatan Kerja Raya.

J.R. Sargent, Randall, John. Report on Transport Requirement in the Light of Economic Development in North Borneo, 1960.

KPI/JKR 16/1676/92, Colombo Plan, Malaysian-Australian Road Project Sabah Monthly Progressno. 46, October 1971.

KPI/JKR 12 (BOX 6) 133/85, District Council Roads Sabah, 1971.

KPI/JKR 12 (BOX 6) 134/85, District Council Roads Sabah, 1972.

KPI/JKR 12 (BOX 6) 135/85, District Council Roads Sabah, 1973.

KPI/JKR 12 (BOX 6) 136/85, District Council Roads Sabah, 1974.

KPI/JKR 12 (BOX 6) 137/85, District Council Roads Sabah, 1975.

KPI/JKR 16/025/92, Laporan Kemajuan Pembangunan–RMK, Roads & Bridges.

KPI/JKR 16/107/92, Malaysian–Australian Road Project: Cost Statement for the Month of October 1971.

KPI/JKR 16 122/95, *On-The-Spot-Study of Roads in Sabah 1964–1970*, Jabatan Kerja Raya Negeri Sabah.

KPI/JKR 16/74/89, Proposal for Engineering of Section of the West Coast Road (South) and East Coast Road Sabah, August 1974.

KPI/JKR 17/137/95, Public Work Department Establishment Head D 14/6–Raod Construction Road, staff list 1959.

North Borneo Railways Departmental Staff List, 1961.

Railways Pioneer in Borneo, the North Borneo State Railways.

SEC 018/6, British North Borneo State Railways.

SEC 426/1, Propose Wharves at Labuan, Jesselton and Sandakan.

SP 309/27, West Coast Residency–Road Programme.

SSF 018/16 II, British North Borneo State Railways.

SSF 03994, Railways Department Annual Reports.

SSF 1241, Papers Respecting the Pioneer Light Railway From Sipitang to Tenom 1895.

SSF 2085/26, Road and Bridle Path Development Scheme for the Whole State.

North Borneo State Secretariat File (Pink File)–Arkib Negeri Sabah, Kota Kinabalu.

8115/1, Economic Survey Sabah, Bahagian Pentadbiran Kementerian Pelajaran Malaysia.

Constance Carolyne Balanjiu, Keddy Sigutil, Johnson & etl, “Perkembangan Keretapi Negeri Sabah”, Yayasan Sabah–Institut Teknologi Mara, 1996.

H–GN–19, Second Malaysia Plan 1971.

Inter-Service Topographical Department, British Borneo (Sarawak, Brunei, Labuan, British North Borneo), Railways, 1944.

MISC/RT/II/49/8, Report of the Transport Commission Colony of North Borneo, Jesselton, 1949.

NO. 33/1951, (IV) Jabatan Perkhidmatan Pos: Air Services–1951 (Sarawak, North Borneo & Brunei).

Sabah State Secretariat File–Arkib Negara, Kuala Lumpur

(50.16)202/5-1, State of Sabah: Estimates/Supply Bills–Development Estimates ‘Development Estimate–1964–Policy.’

(50.16)202/5-67, Sabah: Anggaran Pembangunan 1971 Jalan Raya dan Jambatan.

62/2/1-1 628, Perkhidmatan Jalan Raya.

29154, Colombo Plan, Proposed Highway Planning And Records Section: Highway Planning Officer.

50033 VOL. III, Colombo Plan–Australia Jesselton/Sandakan Road.

K.K.A 19, Development Planning Procedures for Sabah.

KPNLB (P) 639 N, Rancangan Pembukaan Tanah, RMK2–Sabah.

M.R.D. (D) 489N/13, Penyata Perbelanjaan Sabah 1969.

M.R.D. (D) 528, Development Planning–Sabah.

Pejabat S.U.K.N.S. Bil: 3492, Kajian Pengangkutan Seluruh Malaysia.

SAS 29/69, Tun Datu Hj. Mustapha Bin Datu Harun: Sabah.

Tun Datu Hj. Mustapha Bin Datu Harun: Sabah “Teks Ucapan Tun Datu Hj. Mustapha Bin Datu Harun”, Kota Kinabalu, 17 Mac 1969.

STATS. (1) 150/1/10/2, Development Estimates–Sabah 1964

Kementerian Kewangan

E.W. Ellison, Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948–1955.

Federally Financed Development Estimates Sabah–1966.

Memorandum Mengenai Anggaran Pembangunan Negeri Sabah–1972.

Randall, John, North Borneo: Reconstruction and Development for North Borneo, 1948.

Jabatan Penerangan

Preparation of Second Malaysia Plan (Sabah) 1971–1975.

Sejarah Dalam Gambar 1881 -1981, Vol II.

Federal Secretary's Office Jesselton, State of Sabah Development Plan 1965–1970.

Kementerian Komunikasi Dan Multimedia Malaysia

KPKK 16 333/90, *Mid-Term Review, Sabah First Development Plan, 1966–1970*.

KPKK 16 46/90, Review of the First Malaysia Plan 1966/1970.

KPKK 16 262/89, *State of Sabah Development Plan 1965–1970*, Jabatan Kerja Raya Negeri Sabah.

Terbitan Kerajaan

Annual Report (Department of Agriculture, Sabah), Sabah. Department of Agriculture, Jesselton: Government Printer Office, 1954.

Aspek-Aspek Penting Rancangan Malaysia Kedua, Kota Kinabalu: Jabatan Penerangan Malaysia, 1971.

British Aid-5 Colonial Development a factual survey of the origins and history of British aid to developing countries, England: The Overseas Development Institute Ltd.

British Borneo Herald (BNBH) 1896, Vol. XIV, Government Printing Office, 1896.

Development Budget: A Review of Development Work, Jabatan Penerangan Negeri Sabah.

Draf Anggaran Pembangunan Negeri Sabah–1971, Kota Kinabalu: Jabatan Cetak Kerajaan, 1970.

Johan M. Padawan, *Sejarah Sabah dalam Gambar, 1881-1981*, Sabah Government 1982.

Kemajuan Negeri Sabah, Kota Kinabalu: Jabatan Penerangan Malaysia Sabah, 1990.

North Borneo and Sarawak, London: H.M.S.O, 1963.

North Borneo Annual Report 1947, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1948.

North Borneo Annual Report 1948, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1949.

North Borneo Annual Report 1949, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1950.

North Borneo Annual Report 1950, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1951.

North Borneo Annual Report 1951, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1952.

North Borneo Annual Report 1952, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1953.

North Borneo Annual Report 1953, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1954.

North Borneo Annual Report 1954, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1955.

North Borneo Annual Report 1955, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1956.

North Borneo Annual Report 1956, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1957.

North Borneo Annual Report 1957, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1958.

North Borneo Annual Report 1958, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1959.

North Borneo Annual Report 1959, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1960.

North Borneo Annual Report 1960, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1961.

North Borneo Annual Report 1961, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1962.

North Borneo Annual Report 1962, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1963.

North Borneo To-Day, Jesselton: Dept. of Broadcasting and Information, 1962.

Pembangunan dan Kemajuan Parti Berjaya dan Pencapaiannya dalam Kerajaan, Kota Kinabalu: Pejabat Parti Berjaya, 1978.

Rancangan Malaysia Pertama (1965–1970), Kuala Lumpur: Jabatan Cetak Kerajaan, 1965.

Rancangan Malaysia Kedua (1971–1975), Kuala Lumpur: Jabatan Cetak Kerajaan, 1971.

Rancangan Malaysia Ketiga (1976–1980), Kuala Lumpur: Jabatan Cetak Kerajaan, 1976.

Sabah \$298 Million Plan, Sabah Development Plan: 1965-1970, Jabatan Cetak Kerajaan, 1965.

Sabah, Anggaran Hasil dan Perbelanjaang–1971, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1970.

Sabah, Anggaran Hasil dan Perbelanjaang–1972, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1971.

Sabah, Anggaran Hasil dan Perbelanjaang–1973, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1972.

Sabah, Anggaran Hasil dan Perbelanjaang–1974, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1973.

Sabah, Anggaran Hasil dan Perbelanjaang–1975, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan, 1974.

Sabah, Annual Report of the Department of Public Work, 1968, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1974.

Sabah, Annual Report of the Department of Public Work, 1969, Sabah: Jabatan Cetak Kerajaan 1974.

Sabah Annual Report 1976–1977, Sabah: Federal Department of Information Sabah.

Sabah, Estimates of Revenue and Expenditure–1964, Sabah: Government Printer, 1963.

Sabah, Estimates of Revenue and Expenditure–1965, Sabah: Government Printer, 1964.

Sabah, Estimates of Revenue and Expenditure–1966, Sabah: Government Printer, 1965.

Sabah, Estimates of Revenue and Expenditure—1967, Sabah: Government Printer, 1966.

Sabah, Estimates of Revenue and Expenditure—1968, Sabah: Government Printer, 1967.

Sabah, Estimates of Revenue and Expenditure—1969, Sabah: Government Printer, 1968.

Sabah, Estimates of Revenue and Expenditure—1970, Sabah: Government Printer, 1969.

Sabah Investment & Trade Directory: Focus on Sabah 1981/82, Kota Kinabalu: Sabah State Government, 1981.

Sabah Since Malaysia: Progress and Achievements in Development, 1963-1966, Kuala Lumpur, 1967.

Sabah Sejak Malaysia: Kemajuan dan Kejayaan dalam Usaha Pembangunan 1963–1968, Sabah: Jabatan Penerangan.

Sabah State Development Budget—1969, Kota Kinabalu: Government Office, 1968.

Warta Kerajaan

State of Sabah Government Gazzate, 1963, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1964, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1965, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1967, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1968, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1969, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1970, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1971, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1972, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1973, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1974, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1975, Published by Authority.

State of Sabah Government Gazzate, 1976, Published by Authority.

The Railway Gazette, Kota Kinabalu: Perpustakaan Negeri Sabah, (Cetakan Semula) 1931.

Akhbar

Daily Express 12 Julai 1998; 19 Jun 2000.

Kinabalu News Bulletin, 1 Julai 1951, September 1951.

North Borneo News, 1 Jun 1949, 16 Jun 1949, 23 April 1953, 24 September 1953.

New Nation, 1 Februari 1973.

Sabah Times, 16 September 1963, 16 Oktober 1963, 18 Disember 1963, 11 Januari 1966, 26 Mac 1966, 22 Julai 1966, 8 September 1966, 15 Oktober 1966, 23 September 1966, 25 November 1966, 13 Disember 1966, 30 Jun 1966, 5 Ogos 1966, 6 Ogos 1966, 12 Ogos 1966, 16 Ogos 1966, 17 Ogos 1966, 31 Ogos 1966, 9 September 1966, 28 September 1966, 8 November 1966, 10 November 1966, 11 November 1966, 25 November 1966, 28 November 1966, 26 Januari 1967, 27 Februari 1967, 17 Mac 1967, 29 Mac 1967, 8 Julai 1967, 12 Julai 1967, 14 Julai 1967, 18 Julai 1967, 19 Julai 1967, 25 Julai 1967, 26 Julai 1967, 28 Julai 1967, 6 Jun 1967, 16 Ogos 1967, 26 Ogos 1967, 28 Ogos 1967, 6 September 1967, 11 September 1967, 18 September 1967, 23 September 1967, 28 September 1967, 17 Oktober 1967, 2 Oktober 1967, 19 Oktober 1967, 20 Oktober 1967, 3 November 1967, 24 November 1967, 7 Disember 1967, 11 Disember 1967, 12 Disember 1967.

The Singapore Free Press 5 April 1940; 9 April 1952.

The Straits Times, 9 Julai 1948; 12 Februari 1949; 13 April 1950; 3 Julai 1950; 29 November 1950; 11 Disember 1950; 11 September 1951; 6 Julai 1952; 20 Ogos 1952; 9 Julai 1957; 7 Mac 1961; 29 Mei 1961; 20 Jun 1952; 11 Januari 1964; 14 April 1964; 30 Mei 1964; 7 Jun 1964; 24 September 1964; 24 Oktober 1964; 11 November 1964; 21 November 1964; 23 Disember 1964; 3 Mei 1965; 11 Mei 1965; 3 Oktober 1965; 17 September 1965; 16 Disember 1965; 20 Disember 1965; 23 Disember 1965; 8 Mac 1966; 18 Mei 1966; 28 Jun 1966; 15 Julai 1966; 26 November 1966; 3 Disember 1966; 5 Disember 1966; 9 Disember 1966; 22 Mei 1967.

The Times, 10 Julai 1941.

SUMBER SEKUNDER

Buku

Abdullah Hussain, *Tun Datu Mustapha Bapa Kemerdekaan Sabah*, Kuala Lumpur: M.F.I, 1976.

Alliston, Cyril, *In the Shadow of Kinabalu*, London: R. Hale. 1961.

Amarjit Kaur, *Bridge and Barrier: Transport and Communications in Colonial Malaya, 1870-1957*, Singapore: Oxford University Press, 1985.

Amarjit Kaur, *Economic change in East Malaysia: Sabah and Sarawak since 1850*, New York: St. Martin's Press, 1998.

Azmah Abdul Manaf, *Sejarah Sosial Masyarakat Malaysia*, Kuala Lumpur: Utusan Publications, 2001.

Baker, H. M., *North Borneo the First Ten Years, 1946-1956*, Singapore: Malaya Pub. House, 1962.

Baker, H. M., *Sabah, the First Ten Years as a Colony, 1946-1956*, Singapore: Pub. By Malaysia Pub. House for the Dept. of History, University of Singapore, 1965.

Brooks, J. R., *Under Five Flags*, Edinburgh: The Pent Land Press, 1995.

Bruton, Michael. J., penterjemah (Othman Che Puan, Ahmad Hilmy Abd. Hamid), *Pengenalan perancangan pengangkutan*, Skudai, Johor: Penerbit Universiti Teknologi Malaysia, 1995.

Chatfield, A. G., *Sabah: A General Geography*, London: University of London Press, 1965.

Cook, Oscar, *Borneo: The Stealer of Hearts, Kota Kinabalu, Sabah*, Malaysia: Borneo Pub, 1991.

Dayu Sansalu, *Kadazandusun Di Sabah: Pendidikan dan Proses Permodenan 1881–1967*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa Dan Pustaka, 2008.

Evans, Stephen. R., *Sabah (North Borneo) Under The Rising Sun Government*, Singapore: Tropical Press, 1991.

Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi di Malaysia*, Kuala Lumpur: Keretapi Tanah Melayu, 1985.

Gusni Saat, *Peribumi Teluk Sepanggar*, Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 2004.

Hanizah Hj Idris, *Perdagangan Pelabuhan Di Borneo*, Kuala Lumpur: Universiti Malaya, 2006.

Herman J. Luping, *Sabah Dilemma: The Political History of Sabah 1960–1994*, Kuala Lumpur: Magnus Books, 1994.

H.M. Dahlan, *Sabah: Traces of Change*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 1983.

Ibrahim Wahab, *Pengangkutan Bandar di Malaysia*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1991.

Ishak Saat, *Sejarah Sosial Masyarakat Malaysia*, Shah Alam, Selangor: Karisma Publications, 2005.

Ishak Shari, *Pembangunan Mengejar Impian atau Harapan*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa Pustaka, 2008.

Ismail Abas & K. Bali, *Peristiwa-Peristiwa Berdarah Di Sabah*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa Dan Pustaka, 1985.

Ismail Yusuff, *Politik dan Agama Di Sabah*, Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 2004.

Izamael Zamzuri Ismail,Sara Ali, Neil Arthur Edmonds, et al., *Buku Panduan Bidang Kuasa Menteri Kerja Raya dan Pegawai Pengawal Kementerian Kerja Raya*, Kuala Lumpur: Kementerian Kerja Raya Malaysia, 2008.

Jeffery, Kitingan & Maximus J. Ongkili, *Sabah 25 Years Latter 1946–1988*, Sabah: Institute For Development Studies, 1989.

Joyce, Challis, *Annotated Bibliography of Economic and Social Material in Sabah (North Borneo) and Sarawak: Government Publications*, Centre University of Singapore: Economic Research, 1969.

Keith, Agnes Newton, *Land below the Wind*, Boston: Little Brown and Company, 1939.

Khoo Kay Kim, *History and Society*, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1981.

Lee, Edwin, *The Towkays of Sabah: Chinese Leadership and Indigenous Challenge in the Last Phase of the British Rule*, Singapore: Singapore University Press, 1976.

Lee Yong Leng, *Sabah: Satu Kajian Geografi Petempatan*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa Dan Pustaka, 1982.

Lee Yong Yeng, *North Borneo (Sabah): A Study in Settlement Geography*, Singapore: Eastern Universities Press, 1965.

Leinbach, Thomas R., & Chia Lin Sien, *South-East Asian Transport: Issues in Development*, Singapore: Oxford University Press, 1989.

Leong, Cecilia, *Sabah: The First 100 Years*, Kuala Lumpur: Percetakan Nan Yang Muda, 1982.

Lim, Regina, *Federal-State Relations in Sabah, Malaysia: the Berjaya Administration, 1976-85*, Singapore: Institute Of Southeast Asian Studies, 2008.

Lind, A. R., *My Sabah: Reminiscences of a Former State Secretary*, Sabah; Natural History Publications (Borneo), 2003.

Marshall, Alfred, *Industry and Trade*, Vol. III, New York: Casimo Inc, 2006.

Mohd. Abu Bakar, Amarjit Kaur & Abdullah Zakaria Ghazali, *Historia: Essays in Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History, University of Malaya, Esei-Esei Memperingati Ulangtahun Ke-25 Jabatan Sejarah, Universiti Malaya*, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1984.

Muhammad Noor Abdullah, *Kemasukan Sabah dan Sarawak ke dalam Persekutuan Malaysia (dari segi perlembagaan Malaysia)*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1979.

Michael J. B., Othman Che Puan., & Ahmad Hilmy Abd. Hamid, eds. 3, *Pengenalan Perancangan Pengangkutan*, Skudai, Johor: Penerbit Universiti Teknologi Malaysia. 1995.

Mohd Yusuf Kasim & Sabihah Osman, *Sabah & Sarawak Dalam Arus Globalisasi*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 2002.

Nazaruddin Haji Mohd. Jali, Ma'ruf Redzuan, et. al., *Pengajian Malaysia: Kenegaraan dan Kewarganegaraan*, Selangor: Prentice Hall, 2001.

Ness, Gayl. D., *Bureaucracy and Rural Development in Malaysia: A Study of Complex Organisations in Stimulating Economic Development in New States*, Berkeley, Calif: University of California Press, 1967.

Ongkili, James. P., *Nation-Building in Malaysia 1946–1974*, Singapura: Oxford University Press 1985.

Paton, T. R., *A Reconnaissance Soil Survey of the Semporna Peninsula, North Borneo*, London: H.M.S.O, 1963.

Ranjit Singh, D.S, *The Making of Sabah 1865–1941: The Dynamics of Indigenous Society*, Kuala Lumpur: University Malaya Press, 2003.

R. M. Jasni, *Memoir Anak Sisa Peperangan*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 2006.

Rutter, Owen, *British North Borneo: An Account of its History, Resources and Natives Tribes*, London: Constable, 1923.

Sargent, R. J., *A Report on Transport Requirements in the Light of Economic Development in British North Borneo*, Jesselton: Govt. Print. off, 1960.

Siti Aidah Hj.Lokin, *Perubahan Sosioekonomi dan Pentadbiran Masyarakat Peribumi Sabah (1881-1963)*, Kota Kinabalu: University Malaysia Sabah, 2007.

Sullivan Anwar & Leong Cecilia, *Commemorative history of Sabah, 1881–1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981.

Thomas, Rhys Williams, *The Dusun: A North Borneo society*, New York: Holt, Rinehart and Winston, 1965.

Tregonning, K. G., *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881–1963)*, Kuala Lumpur: Pub. For the University of Singapore by the University of Malaya Press, 1965.

Tregonning, K. G., *Under Chartered Company Rule: North Borneo 1881–1946*, Kuala Lumpur: Synergy Media. 2007.

Whelan, F. G., *The History of Sabah, the Borneo Literature Bureau*, 1962.

Wong Tze-Ken Danny, *Sejarah Ringkas Tuan Yang Terutama Yang Di-Pertua Negeri Sabah dan Gabenor Borneo Utara*, Kota Kinabalu: Perpustakaan Negeri Sabah, 2005.

Wright, R. L., *British Policy in the South China Sea Area with Special Reference to Sarawak, Brunei and North Borneo, 1860-1888*, London: University of London, 1963.

Yahya Ismail, “Ke Mana USNO?” Kuala Lumpur: Dinamika Kreatif, 1979.

Yahya Ismail, “BERJAYA di Tengah-Tengah Politik Malaysia” Kuala Lumpur: Art Printing Works, 1978.

Yap Beng Liang, Orang Bajau Pulau Omadal: Aspek-Aspek Budaya, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1993.

Yap Beng Liang, *Politik dan Ekonomi Masyarakat Bajau Kota Belud, Sabah*, Kuala Lumpur: Akademi Pengajian Melayu, Universiti Malaya, 2001.

Yayasan Sabah: Peranannya dalam Kemajuan Di Sabah, Kota Kinabalu: Yayasan Sabah, 1991.

Bab dalam Buku

Abdul Samad Hadi, “Penyediaan dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986.

Azharudin Mohemad Dali, “Sejarah Perkembangan Sistem Telegraf Di Perak dan Selangor, 1874–1887”, dalam Mohamad Redzuan Othman, Muhammad Yusoff Hashim, Leong Sau Heng, et al. (editor), *Jendela Masa: kumpulan esei sempena persaraan Dato' Khoo Kay Kim*, Kuala Lumpur: Universiti Malaya, 2001.

Geogrge, K. M, “Historical Development of Education” dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative history of Sabah, 1881–1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981.

Gudgeon, P. S, “Economic Development in Sabah 1881–1981”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881–1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981.

Hamidah Ab Rahman, Muhammad Daud & Norlin Ahmad, “Pembangunan Ekonomi Dalam Hubungan Etnik” dalam H Abdul Rahman, M Daud, N Ahmad, & P Atoma (editor), *Hubungan Etnik Di Malaysia: Perspektif Teori dan Praktik*, Universiti Teknologi Malaysia: Penerbit UTM Press, 2009.

Hairi Abdullah, “Penduduk: Sumber Utama untuk Pembangunan”, dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986.

Ishak Shari, “Sabah dan Sarawak dalam Arus Pembangunan Malaysia: Pencapaian sehingga Kini dan Cabaran Masa Depan”, Dalam Yusof Kasim & Sabihah Osman (editor), *Sabah dan Sarawak Arus Globalisasi*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 2002.

Johan M. Pandasian, “Cultural Progress and the Arts”, dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881–1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981.

Ongkili. James. P, “Political Development in Sabah”, 1963–1988, dalam Jeffery, Kitingan & Maximus J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Latter 1946–1988*, Sabah: Institute for Development Studies, 1989.

Owen, Rutter, “The State of North Borneo: South East Asia”, *Colonial History*, New York: Routledge, 2001.

Pang Teck Wai, "Economic Growth and Development in Sabah: 25 Years after Independence", dalam Jeffrey G. Kitingan & Maximus J. Ongkili (editor), *Sabah 25 Years Later 1963–1988*, Kota Kinabalu: Institute for Development Studies (Sabah), 1989.

Ranjit Singh, D.S, "The Structure on the Indigenous Economy in Sabah in the 1860 and 1870s", dalam Mohd. Abu Bakar, Amarjit Kaur & Abdullah Zakaria Ghazali (editor), *Historia: Essays in Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History, University of Malaya, Esei-Esei Memperingati Ulangtahun Ke-25 Jabatan Sejarah, Universiti Malaya*, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1984.

Sabihah Osman, "Perkembangan Politik di Sabah", dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986.

Sheila Virdi & Mechiel K. C. Chan "Health 1881–1981", dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (editor), *Commemorative History of Sabah, 1881–1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981.

Sulong Mohamad, "Road Development and Rural Change in Sabah", dalam H.M. Dahlan (editor), *Sabah: Traces of Change*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 1983.

Zulkifly Hj. Mustapha, "Struktur Ekonomi Negeri Sabah: Perkembangan dan Perubahan", dalam Hairi Abdullah, Abdul Samad Hadi, Zulkifli Haji Mustapha (editor), *Sabah: Perubahan dalam Pembangunan*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah, 1986.

Artikel

Alan, A. Walters, "Development Model of Transport", *Papers and Proceedings of the Eightieth Annual Meeting of the American Economic Association*, Vol. 58, No. 2, Mei 1968, hlm 360-377.

Amarjit Kaur, "'Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881–1963", *Modern Asian Studies*, Vol. 28, No. 1, 1 Februari 1994, hlm. 1-49.

Amarjit Kaur, "Studies Economic Change in East Malaysia: Sabah and Sarawak Since 1850", *An Interdisciplinary Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 13, No. 2, 1999, hlm. 130-133.

Amity, A. Doolittle, "Village Land to "Native Reserve": Changes in Property Rights in Sabah, Malaysia, 1950-1996", *Human Ecology*, Vol. 29, No. 1, Mac 2001, hlm. 69-98.

Bradley, C. Paul, "Association Communal Politics in Malaysian Borneo", *The Western Political Quarterly*, Vol. 21, No. 1, Mac 1968, hlm. 123-140.

Caroline, Humphrey, "Barter and Economic Disintegration", *Anthropological Institute of Great Britain and Ireland Royal*, Vol. 20, No. 1, Mac 1985, hlm. 48-72.

Chinn, W. H., "Social Development in British Overseas Territories", *Journal of the*

Royal Society of Arts, Vol. 106, No. 5018, Januari 1958, hlm. 90-102.

David, W. John, “The Timber Industry and Forest Administration in Sabah under Chartered Company Rule”, *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 5, No. 1, Mac 1974, hlm. 55-81.

Frances, L. Starner, “Malaysia and the North Borneo Territories”, *Asian Survey*, Vol. 3, No. 11, November 1963, hlm. 519-534.

George, Dalton, “Barter”, *Journal of Economic Issues*, Vol. 16, No. 1, Mac 1982, hlm. 181-190.

Ginsberg, Morris, “The Theory of Progress, Ginsberg”, *Economica*, No. 6, Oktober 1922, hlm. 228-237.

Hanizah Idris, “Sabah dan Sarawak: Ke Arah Pembentukan Pelabuhan Moden Di Malaysia dalam Abad Ke-21”, *Borneo Research Journal 1*, 2007, hlm. 77-94.

Ho Hui Ling, “Sabah Di Bawah Pentadbiran BERJAYA, 1976-1985: Satu Tinjauan Sejarah”, No. 14, 2006, *Jurnal Jabatan Sejarah, Universiti Malaya*, hlm. 118-135.

Hoyle, B. S., “Economic Development of Sabah, Malaysia”, *Geography*, Vol. 65, No. 4, November 1980, hlm. 284-296.

Juhirin Kantis, “Trend Pembangunan Ekonomi Sabah dan Keadaan Ekonomi Masyarakat Bumiputera 1960-1970”, *Jebat 16*, 1988, hlm. 81-112.

Ismali Ali, “Boggo: Warisan Perahu Komuniti Bajau Laut di Sabah, Malaysia”, *Kajian Malaysia: Journal of Malaysian Studies 25*, 1 Jun 2007, hlm. 61-70.

Lim, David, “East Malaysia in Malaysian Development Planning”, *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 17, No. 1, Mac 1986, hlm. 156-170.

Lucaratti, Frank, “The Railway in North Borneo”, *CORONA*, Stationery Office, Mac 1962, hlm. 85-88.

McLean, W. H., “Economic and Social Development in the Colonies”, *Journal of the Royal African Society*, Vol. 35, No. 139, April 1936, hlm. 191-201.

Milne, R. S., “Political Parties in Sarawak and Sabah”, *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 6, No. 2, September 1965, hlm. 104-117.

Norain Mod Asri, Md. Zyadi Md. Tahir & Wook Endut, “Komposisi perbelanjaan kerajaan dan pertumbuhan ekonomi kajian empirikal di Malaysia”, *Jurnal Kemanusiaan* bil. 15, Jun 2010, hlm. 23-45.

Sabihah Osman, “Sabah State Elections: Implications for Malaysian Unity”, *Asian Survey*, Vol. 32, No. 4, April 1992, hlm. 380-391.

Tilman, Robert. O., “Mustapha's Sabah, 1968-1975: The Tun Steps Down”, *Asian Survey*, Vol. 16, No. 6, Jun 1976, hlm. 495-509.

Tregonning, K. G., “The Origin of the Straits Steamship Company in 1890”, *Malaysian*

Branch of the Royal Asiatic Society, Vol. 38, No. 2, 208, Disember 1965, hlm. 274–289.

Van der Kroef, Justus. M., “Indonesia, Malaya and the North Borneo Crisis”, *Asian Survey*, Vol. 3, No. 4, April 1963, hlm. 173-181.

Wong Tze-Ken, Danny, “Anti-Japanese Activities in North Borneo before World War Two, 1937-1941”, *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 32, No. 1, Februari 2001, hlm. 93-105.

Majalah

Kinabalu Magazine, Disember 1951, April 1952, Julai 1952, Oktober 1952, Januari 1953, Julai 1953.

Anak Sabah, September 1956, November 1956, Disember 1956.

Nostalgia Perang, Jabatan Muzium Sabah, 13 April 2003.

Kertas Persidangan

Abdul Razak Ahmad, “Sabah Dalam Malaysia Dari Presfektif Perlembagaan Persekutuan”, dalam Mohd Sarim Hj Mustajab & G. Anatha Raman (Editor), Sabah dalam Konteks Pembinaan Nasion Malaysia *Prosiding Seminar Kebangsaan Pembinaan Nasion Malaysia*, Kota Kinabalu: Universiti Malaysia Sabah, 2003.

Alan. A. Walters, “A Development Model of Transport”, *The American Economic Review*, Vol. 58, No. 2, Papers and Proceedings of the Eightieth Annual Meeting of the American Economic Association, May, 1968, hlm. 360-377.

Datu Tigabelas Datu. Z Abidin, “Bajau Sama Sabah Dulu, Kini dan Masa Depan”, *Konvensyen Persatuan Sama Sabah*, Arkib Negeri Sabah, 2010.

Datu Tigabelas Datu. Z Abidin, *Sejarah Tamu Kota Belud: Keunikan dan Kelainan Tamu Kota Belud*, Arkib Negeri Sabah 2010.

H. M. Dahlan, “Ucapan Dasar Beberapa Pandangan Terhadap Isu-Isu Pembangunan”, *Seminar Kebangsaan Integrasi dan Pembangunan Sabah*, 24-26 Februari 1986.

Ho Hui Ling, “Gagasan Malayisa: Satu Kajian Mengenai Peranannya Terhadap Perkembangan Parti Politik Di Sabah, 1961-1963”, dalam Mohd Sarim Hj Mustajab & G. Anatha Raman (Editor), Sabah dalam Konteks Pembinaan Nasion Malaysia *Prosiding Seminar Kebangsaan Pembinaan Nasion Malaysia*, Kota Kinabalu: Universiti Malaysia Sabah, 2003.

Ho Hui Ling, “Pembangunan Sosial Di Sarawak 1841-1941 dan Sabah 1881-1941: Satu Kajian Awal”, *Seminar Sejarah Sosial Malaysia Peringkat Kebangsaan dan Serantau* Vol.1 Paper 7, Kuala Lumpur, 22-23 Jul 2005.

Kasim Hj. Md. Mansur dan Dullah Hj. Mulok, “40 Tahun Bersama Malaysia: Harapan

dan Cabaran dalam Konteks Globlasasi”, dalam Mohd Sarim Hj Mustajab & G. Anatha Raman (Editor), Sabah dalam Konteks Pembinaan Nasion Malaysia *Prosiding Seminar Kebangsaan Pembinaan Nasion Malaysia*, Kota Kinabalu: Universiti Malaysia Sabah: 2003.

Mohamad Rodzi Abdul Razak, “Sabah dalam Pentas Konfrontasi Indonesia–Malaysia: Cabafran awal ke arah Nasion”, dalam Mohd Sarim Hj Mustajab & G. Anatha Raman (Editor), Sabah dalam Konteks Pembinaan Nasion Malaysia *Prosiding Seminar Kebangsaan Pembinaan Nasion Malaysia*, Kota Kinabalu: Universiti Malaysia Sabah, 2003.

Nordin Sakke, “Persempadan Geografi dalam Pengesahan Fakta Sempadan Antarabangsa, tinjauan ke atas Sempadan Sabah-Kaltim-Filipina”, *kumpulan kertas kerja bengkel kajian persempadan Negeri Sabah*, Kuala Lumpur: Arkib Negara Malaysia.

Yahya Hussin, “Infrastructure Development In Sabah: Issues, Challenges and Opportunities”, *New Sabah Conference-Entering an Era of Transformation*, Kota Kinabalu, Kertas 6, 27-28 Oktober 1997.

Zulkifly Abdul Hamid, “Integrasi Politik Untuk Pembangunan” Seminar Kebangsaan Integrasi dan Pembangunan Sabah, 24-26 Februari 1986.

Kajian Ilmiah

Aliakbar Gulasan, Keretapi Sebagai Satu Mod Pengangkutan Penting bagi Negeri Sabah, Latihan Ilmiah, Jabatan Geografi, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 1994/95.

Eddie A. Julius, Residensi Pedalaman Di Bawah Pentadbiran Kompeni Borneo Utara, 1881-1941, Disertasi Sarjana, Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 2007.

Eduardo Marusin, Politik Sabah, 1967–1994: Satu Kajian Perbandingan Dasar-Dasar Politik Kerajaan USNO-SCA, BERJAYA dan PBS, Disertasi Sarjana, Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 2008.

Hanizah binti Idris, Perkembangan perdagangan, Perkapalan dan Pelabuhan di British Borneo, 1800–1963, Disertasi Sarjana, Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 2004.

Jinel Noin, Proses Pembinaan Semula Sosio-Ekonomi Borneo Utara Selepas Perang Dunia Kedua (1945–1955), Disertasi Sarjana, Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 2012.

Taylor, R. S., The North Borneo Dispute: its Political and Legal Implications, Dissertation (M.A.), the American University, 1968.

Wong Suk Kyun, Eva, Sejarah Perkembangan Bandar Jesselton sehingga 1946, Latihan Ilmiah, Jabatan Sejarah, Universiti Malaya, Kuala Lumpur. 1995/1996.

Zarina Zainal Abidin, Sistem Pos dan Telegraf Di Borneo Utara 1881–1942, Latihan

Ilmiah, Jabatan Asia Tenggara, Fakulti Sastera dan Sains Sosial Universiti Malaya 1998/1999.

Sumber Internet

Australian War Memorial, tarikh capaian 20 Oktober 2014,

[https://www.awm.gov.au/search/all/?page=14&query=north%20borneo&op=Search&format=list&rows=20§ion\[0\]=collections&filter\[type\]=Photograph](https://www.awm.gov.au/search/all/?page=14&query=north%20borneo&op=Search&format=list&rows=20§ion[0]=collections&filter[type]=Photograph)

Dasar Kerajaan: Dasar Ekonomi Baru, tarikh capaian 15 oktober 2015,
<http://www.pmo.gov.my/home.php?menu=page&page=1701>

Foreign Currency Units per 1 U.S. Dollar, 1948-2014, PACIFIC Exchange Rate Service, tarikh capaian 24 Ogos 2015, <http://fx.sauder.ubc.ca/etc/USDpages.pdf>

Foreign Currency Units per 1 British Pound, 1948-2014, PACIFIC Exchange Rate Service, tarikh capaian 24 Ogos 2015, <http://fx.sauder.ubc.ca/etc/GBPages.pdf>

Mantan Pengarah (Past Directors), tarikh capaian 24 Ogos 2015,
<http://www.jkr.sabah.gov.my/>

Mohamad Azim Fitri Abd Aziz, tarikh capaian, 12/04/2013, Evolusi Bajau Laut, tarikh capaian Mei 2013, http://www.utusan.com.my/utusan/Sastera/20130412/sa_01/Evolusi-bajau-laut

National archive of Singapore, archive online, tarikh capaian Mei 2015,
<http://www.nas.gov.sg/archivesonline/photographs/>

Ooi Keat Gin, Covert operations before the re-occupation of Northwest Borneo, 1944-1945, *Journal of Australian War Memorial*, tarikh capaian 10 Mei 2014
<http://www.awm.gov.au/journal/j37/borneo.asp>

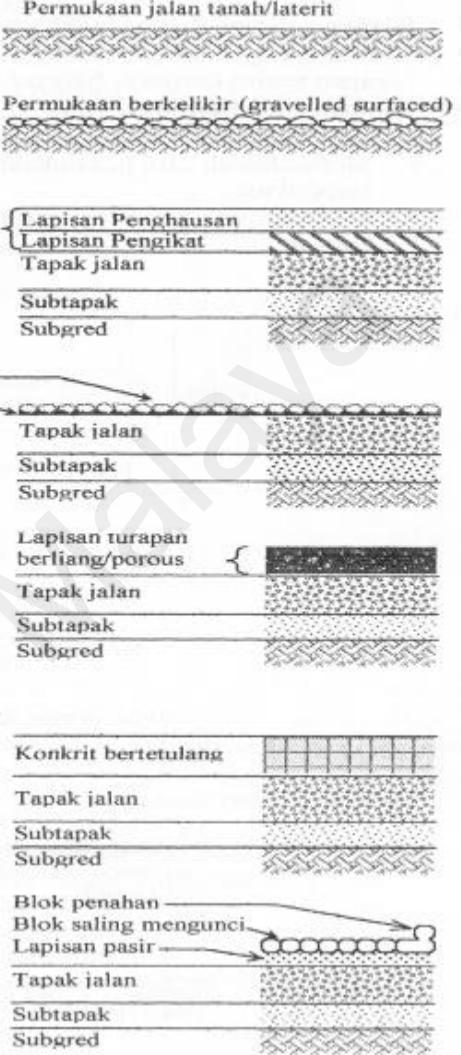
Sabah Adalah Sebuah Negara Yang Merdeka!, tarikh capaian Disember 2015,
<http://www.sabahsarawakmerdeka.com/2014/09/sabah-adalah-sebuah-negara-yang-merdeka.html>

Sejarah KNS, Jabatan Keretapi Negeri Sabah, tarikh capaian 10 Mei 2014,
<Http://Railway.Sabah.Gov.My/>

The Britten-Norman BN-2 Islander, tarikh capaian Januari 2016,
<http://www.airliners.net/aircraft-data/stats.main?id=131>

LAMPIRAN

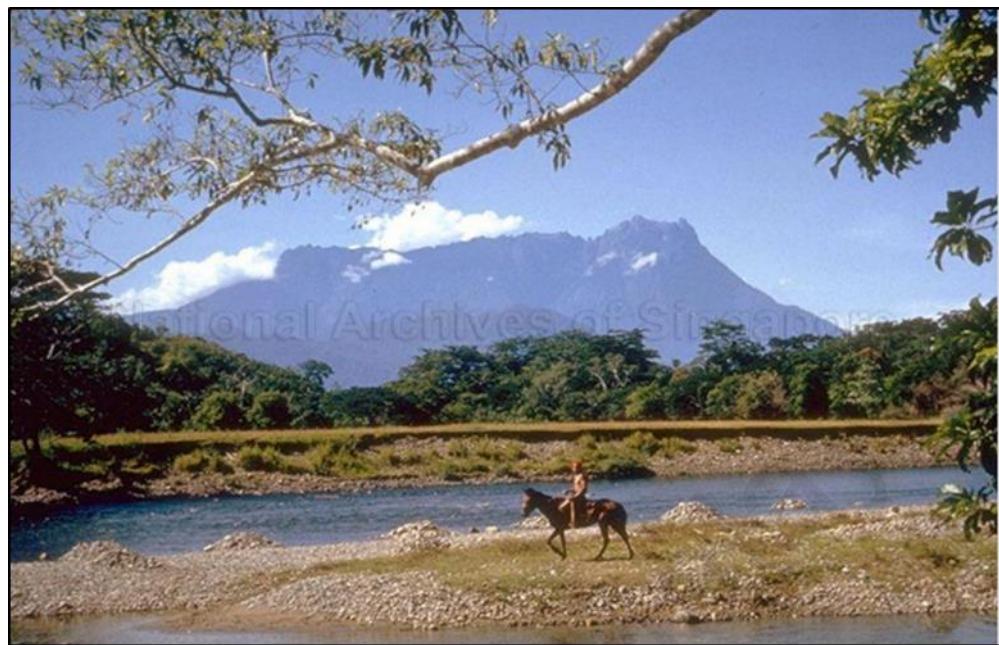
Lampiran 1: Jeins Turapan Jalan

JENIS-JENIS JALAN	
1.	Jalan Tanah
2.	Jalan Batu/Kelikir
3.	Jalan Berbitumen <ul style="list-style-type: none">• Konkrit berasfal (turapan anjal)• Dandanan Permukaan• Turapan berliang/porous
4.	Jalan konkrit (turapan tegar)
5.	Turapan blok saling mengunci
 <p>The diagram illustrates five types of roads with their respective cross-sections:</p> <ul style="list-style-type: none">Soil Road: Shows a single horizontal layer labeled "Permukaan jalan tanah/laterit".Gravelled Surface: Shows a single horizontal layer labeled "Permukaan berkelikir (gravelled surfaced)".Bitumen Coated Surface: Shows a cross-section with layers: "Lapisan permukaan" (top), "Lapisan Penghausan" and "Lapisan Pengikat" (highlighted in a box), "Tapak jalan", "Subtapak", and "Subgred".Paved Surface: Shows a cross-section with layers: "Aggregat-Bitumen" (top), "Tapak jalan", "Subtapak", and "Subgred".Porous Pavement: Shows a cross-section with layers: "Lapisan turapan berliang/porous" (highlighted in a box), "Tapak jalan", "Subtapak", and "Subgred".Concrete Surface: Shows a cross-section with layers: "Konkrit bertetulang", "Tapak jalan", "Subtapak", and "Subgred".Interlocking Block Surface: Shows a cross-section with layers: "Blok penahan", "Blok saling mengunci", "Lapisan pasir" (highlighted in a box), "Tapak jalan", "Subtapak", and "Subgred".	

Sumber: Rusdi Bin Ramli, Turapan Jalan diperoleh pada Mei 2015 daripada
[http://apps.polikk.edu.my/~awam/files/chapter3-1\(c3010\)3.pdf](http://apps.polikk.edu.my/~awam/files/chapter3-1(c3010)3.pdf)

Lampiran 2: Koleksi Gambar pengangkutan di Sabah

Gambar 1: Suasana Pagi Berlatar Belakang Gunung Kinabalu, 1960



Sumber: Diperoleh daripada <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/photographs/record-details/27119cfc-1162-11e3-83d5-0050568939ad>

Pengangkutan Air

Gambar 2: Pengangkutan Air, 1950



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah

Gambar 3: Perahu Panjang di Borneo, 1960-an



Sumber: <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/photographs/record-details/b92ac151-1161-11e3-83d5-0050568939ad>

Gambar 4: Aktiviti Di Pelabuhan Kota Kinabalu



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah

Gambar 5: Pandangan udara Lembaga Pelabuhan dan Kastam di Jesselton, 1960



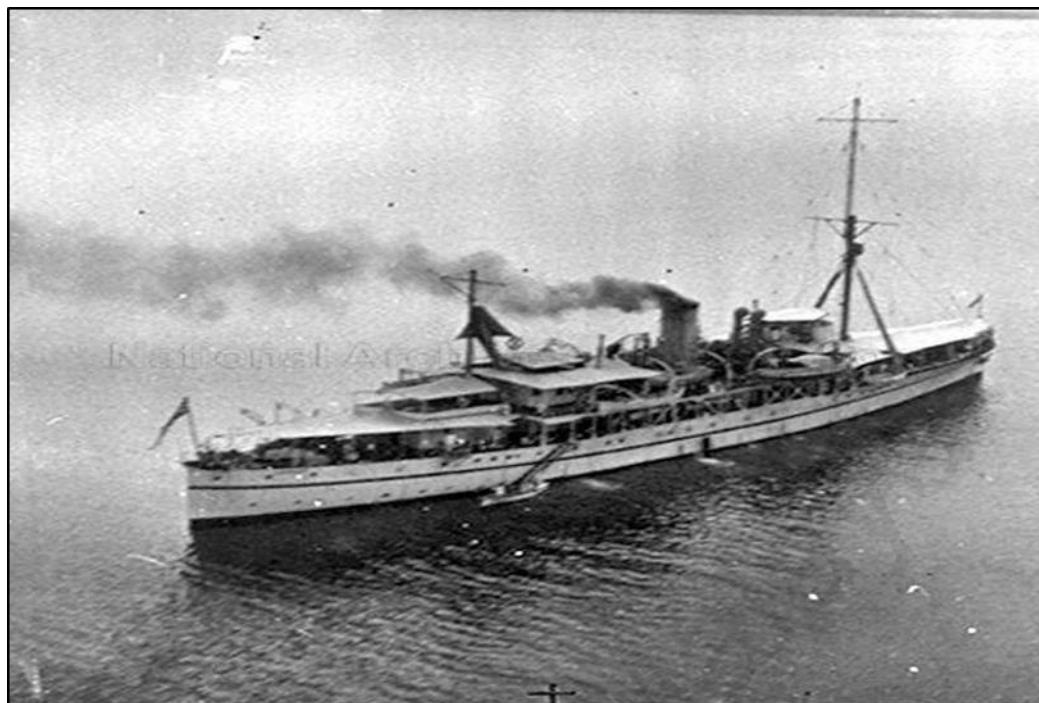
Sumber: Diperoleh daripada <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/photographs/record-details/b8742f6c-1161-11e3-83d5-0050568939ad>

Gambar 6: Kapal pedagang kelapa kering yang berlabuh di salah satu jeti Pelabuhan Tawau, 1950



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah

Gambar 7: H. M. S. 'Iroquois' di Kudat, British North Borneo (Sabah), Jun 1931.



Sumber: Diperoleh daripada <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/photographs/record-details/33483caf-1162-11e3-83d5-0050568939ad>

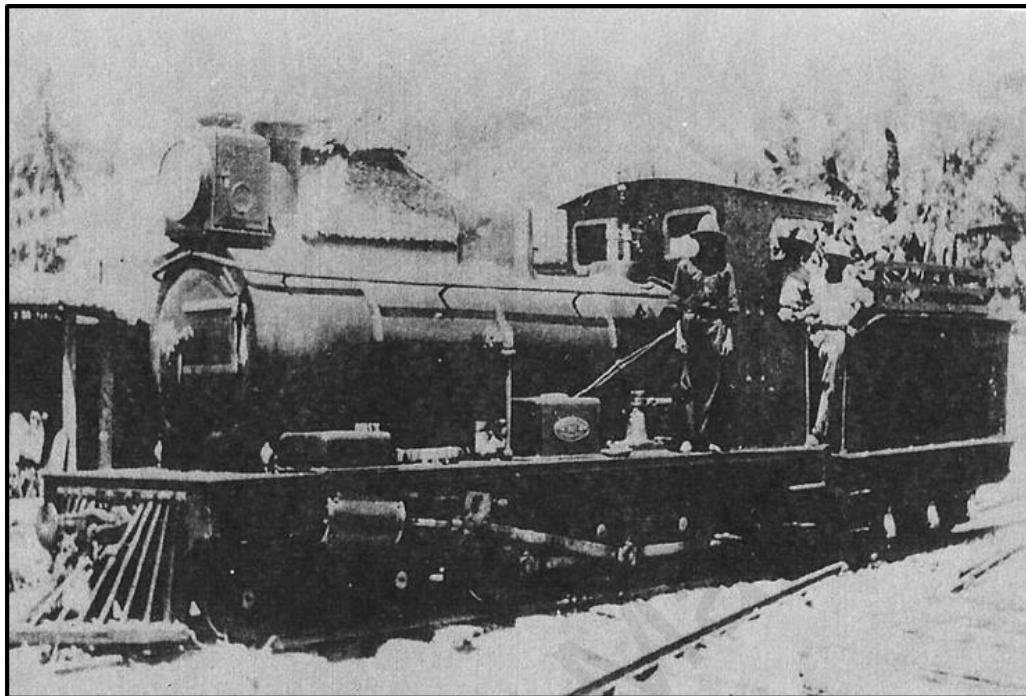
Perkhidmatan Keretapi

Gambar 8: Stesen Kereta api Kota Kinabalu, 1950



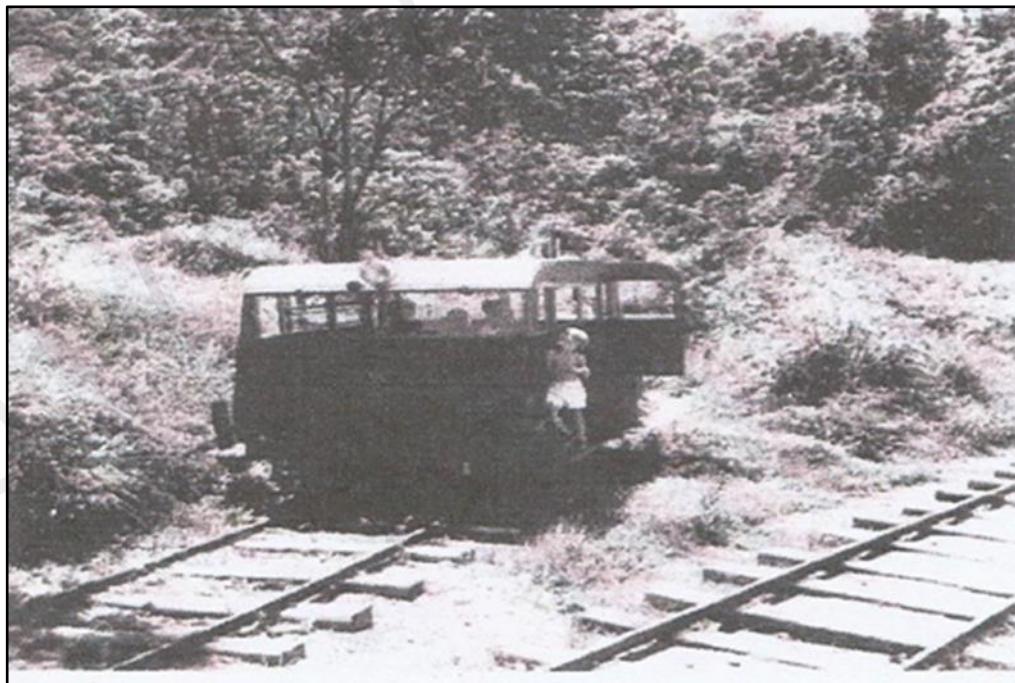
Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah

Gambar 9: *Tander Locomotive Hildyard*



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah.

Gambar 10: Relbas, Di Pangi, 1951



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah.

Gambar 11: Relkar di North Borneo, 1945



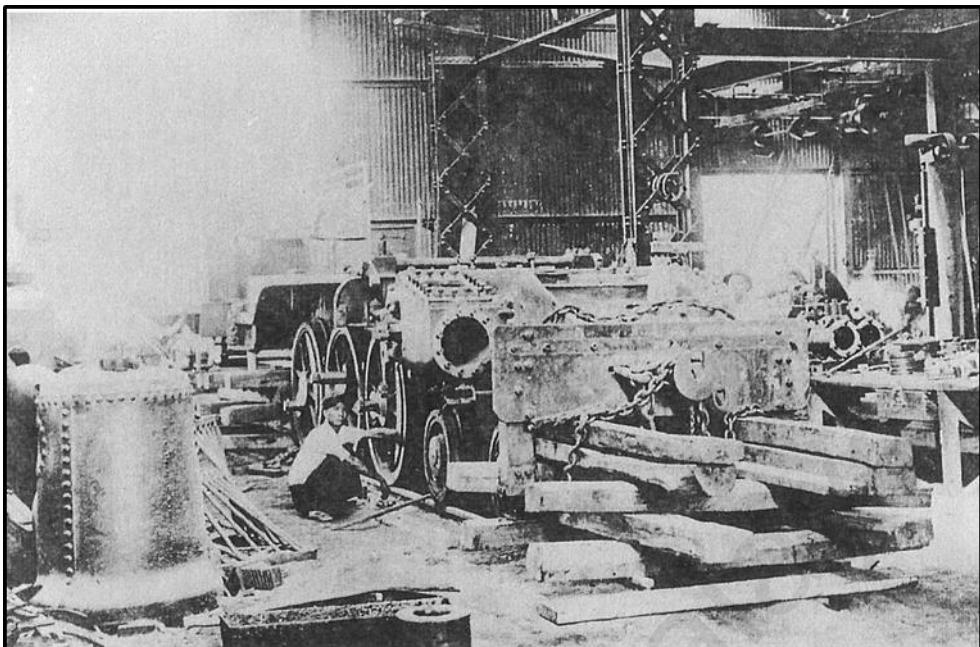
Sumber: <http://g503.com/forums/viewtopic>.

Gambar 12: Relkip Di Kinarut, 1945



Sumber: Diperoleh daripada Australian War Memorial, <https://www.awm.gov.au/collection/121629/>

Gambar 13: Keadaan Bengkel Di Beaufort, 1955



Sumber: Ihsan Arkib Negeri Sabah

Perkhidmatan Udara

Gambar 14: DH89 Dragon Rapide di Tawau, 1957



Sumber: Diperoleh daripada <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/photographs/record-details/b54c4aac-1161-11e3-83d5-0050568939ad>

Gambar 15: Pesawat Dakota tentera Australia sebelum meninggalkan Pulau Labuan ke Singapura, 1945



Sumber: Diperoleh daripada <http://www.nas.gov.sg/archivesonline/photographs/record-details/95640843-1162-11e3-83d5-0050568939ad>

Gambar 16: Pesawat Raaf Mustang, No. 84 Squadron di Labuan, Jun 1945.



Sumber: <https://www.awm.gov.au/collection/045060/>