

SISTEM PENGANGKUTAN TRADISIONAL DI BORNEO UTARA SEBELUM ABAD KE-19

Traditional Transportation System in North Borneo before the 19th Century

JUVIANA JIMA

Program Sejarah, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Malaysia Sabah, Kota Kinabalu, Sabah

E-mel: juvianajima@gmail.com

Tarikh Dihantar: Oktober 2020 / Tarikh Diterima: November 2020

Abstrak

Perkembangan sistem pengangkutan dan perhubungan di Borneo Utara dipengaruhi oleh kegiatan ekonomi masyarakat setempat sama ada dari segi perdagangan, pemungutan hasil hutan, laut, dan pertanian. Sistem pengangkutan di Borneo Utara sangat penting untuk pembangunan ekonomi rakyatnya. Keadaan ini mendorong masyarakat tempatan untuk membina sistem pengangkutan mereka sendiri untuk tujuan kelangsungan aktiviti ekonomi harian mereka. Objektif makalah ini adalah untuk menganalisis sejarah sistem pengangkutan tradisional di Borneo Utara sebelum abad ke-19. Kajian ini berdasarkan sumber utama seperti dokumen, surat khabar dan sumber sekunder. Makalah ini mendapati bahawa pengangkutan tradisional di Borneo Utara sebelum abad ke-19 terbahagi kepada dua, iaitu pengangkutan darat dan air. Setelah SBBU menjajah Borneo Utara mereka menukar sistem pengangkutan tradisional kepada sistem pengangkutan moden seperti kereta api, rangkaian jalan raya dan juga kapal wap. Usaha ini dilakukan bertujuan untuk mempercepat pembangunan ekonomi di Borneo Utara.

Kata kunci: Borneo Utara, sistem pengangkutan tradisional, ekonomi, sosial, sistem perhubungan.

Abstract

The development of the transportation and communication system in North Borneo was influenced by the economic activities of the local community in terms of trade, harvesting of forest products, sea and agriculture. The transportation system in North Borneo is very important for the economic development of its people. This situation encourages local communities to build their own transportation system for the purpose of continuing their daily economic activities. The objective of this paper is to analyze the history of the traditional transportation system in North Borneo before the 19th century. This study is based on primary sources, such as

documents, newspapers and secondary sources. This paper finds that traditional transportation in North Borneo before the 19th century was divided into two, namely land and water transport. After SBBU colonized North Borneo they changed the traditional transportation system to modern transportation systems such as trains, road networks and even steamships. These efforts are being made to accelerate economic development in North Borneo.

Keywords: *North Borneo, traditional transportation system, economic, social, communication system.*

PENDAHULUAN

Sebelum abad ke-19, Borneo Utara secara umumnya diketahui berada di bawah pemerintahan Kesultanan Sulu dan Kesultanan Brunei. Sejarah kegemilangan kedua-dua kesultanan ini sekitar abad ke-16 sehingga abad ke-18 tidak dapat dinafikan apabila kedua-dua Kesultanan ini telah menjalinkan hubungan diplomatik dengan beberapa buah negara seperti China, Indonesia, Filipina dan Melaka.¹ Hubungan yang terjalin di antara Borneo Utara dengan negara luar ini adalah disebabkan oleh sistem pengangkutan yang wujud. Sistem pengangkutan amat penting untuk pembangunan sosial dan juga ekonomi sesebuah masyarakat termasuklah di Borneo Utara.² Masyarakat di Borneo Utara mula mencipta pengangkutan mereka yang tersendiri untuk memasarkan hasil ekonomi mereka dan juga untuk memudahkan pergerakan mereka ke tempat lain. Sistem pengangkutan yang digunakan oleh masyarakat di Borneo Utara adalah bergantung dengan kawasan tempat tinggal mereka.³ Namun begitu, tidak dinafikan bahawa sebelum abad ke-19 sistem pengangkutan air dilihat lebih dominan digunakan oleh masyarakat di Borneo Utara.

HASIL PERBINCANGAN

Sistem pengangkutan di Borneo Utara sebelum abad ke-19 boleh dikategorikan kepada dua jenis, iaitu pengangkutan air dan pengangkutan darat. Kewujudan sistem pengangkutan tradisional sebelum abad ke-19 di Borneo Utara adalah ekoran daripada pengaruh sistem politik, ekonomi dan juga sosial masyarakat di sekitar Borneo Utara.⁴ Dari segi politik, perkembangan hubungan diplomatik Borneo Utara semasa di bawah pengaruh Kesultanan Brunei dan Kesultanan Sulu adalah disebabkan oleh kegiatan perdagangan yang berasaskan maritim.⁵ Kegiatan perdagangan di Borneo Utara tertumpu di kawasan pelabuhan pantai timur dan juga pelabuhan pantai barat. Perhubungan yang berasaskan maritim menyebabkan wujud sistem pengangkutan air untuk menghubungkan kuasa

politik yang wujud di Borneo Utara dengan kerajaan daripada luar. Daripada segi sosial, masyarakat di Borneo Utara mula mengadaptasi keadaan sekeliling mereka sehingga mereka mampu mencipta sistem pengangkutan sendiri untuk memudahkan pergerakan dari satu tempat ke tempat yang lain. Dari segi kegiatan ekonomi pula, masyarakat tempatan melakukan kegiatan ekonomi yang berasaskan sumber laut seperti penangkapan ikan, perdagangan dan pengumpulan hasil laut.⁶ Masyarakat tempatan telah mencipta sistem pengangkutan mereka sendiri untuk mengumpul hasil laut mereka sebelum dipasarkan.⁷ Selain itu, aktiviti perdagangan yang wujud di antara masyarakat Borneo Utara dengan masyarakat daripada luar juga memberi impak kepada kepelbagaian sistem pengangkutan tradisional yang wujud di Borneo Utara sebelum abad ke-19.⁸

Penggunaan pengangkutan air di kawasan sungai dan pesisiran pantai adalah berbeza. Keadaan ini adalah disebabkan oleh faktor persekitaran arus air sungai dan ombak laut yang tidak sama. Kebiasaannya, perahu yang digunakan di kawasan sungai lebih panjang dan sempit berbanding dengan perahu yang digunakan di kawasan pesisiran pantai yang lebih luas dan mempunyai dinding yang lebih tinggi.⁹ Antara jenis-jenis perahu yang digunakan di kawasan sungai ialah perahu Pakerangan, Gobanggibung, Dapang, Kompit, Prahu dan Rakit,¹⁰ manakala perahu yang digunakan di bahagian pesisiran pantai ialah Biduk dan Timbawan. Terdapat juga kapal laut yang singgah di pelabuhan untuk tujuan perdagangan dan kegiatan sosial harian masyarakat di persisiran pantai iaitu *lepa*, *pinas*, *sapit*, *jungkung* dan *bago lamak*.

Reka bentuk perahu yang digunakan di sungai ditentukan oleh deras arus sungai dan juga kedalaman sesebuah sungai. Perahu yang digunakan di kawasan sungai lebih ringkas pembuatannya sama ada dari segi bahan dan juga reka bentuk berbanding perahu yang digunakan di kawasan pesisiran pantai. Perahu sungai hanya berukuran sekitar lima hingga sembilan meter panjang dan bahan utama pembinaan perahu sungai ialah kayu balak dan pokok buluh yang mudah didapati di kawasan hutan. Bentuk fizikal perahu sungai yang kecil dan panjang adalah untuk memudahkan perahu ini bergerak bersama-sama dengan arus sungai. Selain itu, perahu sungai sengaja dibina dengan bentuk fizikal yang kecil tetapi panjang bertujuan memudahkan perahu ini menyeberangi sungai-sungai yang sempit.

Pengangkutan Air di Bahagian Pantai Timur

Aktiviti perdagangan sangat meluas dijalankan di kawasan pantai barat dan pantai timur Borneo Utara. Kedua-dua kawasan ini yang berada di bawah pemerintahan Kesultanan Sulu dan Kesultanan Brunei sangat mementingkan

kegiatan perdagangan mereka dengan negara lain. Sebab itulah, terdapat perahu dan kapal-kapal besar di kawasan pesisiran pantai di kedua-dua kawasan ini. Perahu dan kapal besar ini lebih banyak digunakan untuk tujuan ekonomi. Barang-barang dagangan dikumpul di kawasan pelabuhan sebelum dibawa untuk tujuan perdagangan. Situasi ini dapat dibuktikan dengan wujudnya hubungan perdagangan Kesultanan Sulu di bahagian pantai timur Borneo utara.¹¹

Sejarah pemerintahan Kesultanan Sulu di Borneo Utara bermula selepas Sultan Brunei menyerahkan sebahagian wilayah jajahannya kepada Kesultanan Sulu pada tahun 1704.¹² Wilayah jajahan ini merangkumi daerah Kimanis sehingga selatan Sungai Sibuku. Abad ke-17 telah memperlihatkan kemunculan Kesultanan Sulu sebagai sebuah kerajaan maritim yang cukup berpengaruh dalam hal ehwal kelautan terutamanya di Laut Sulu dan Laut Sulawesi.¹³ Kesultanan Sulu telah meluaskan pengaruh politiknya di pantai timur Borneo Utara dan juga untuk mendapatkan sumber-sumber hutan dan maritim termasuk hamba yang boleh diperdagangkan kepada pedagang tempatan dan antarabangsa.¹⁴ Penglibatan Kesultanan Sulu dalam industri maritim telah berjaya menghasilkan produk berasaskan perikanan dan berjaya memasarkan produk ini ke peringkat antarabangsa. Sekitar abad ke-18, Kesultanan Sulu telah menjadi sebuah kuasa politik dan ekonomi yang disegani di Kepulauan Filipina.

Berdasarkan kegiatan kegiatan perdagangan ini, Kesultanan Sulu telah mempengaruhi kewujudan perahu di kawasan Laut Sulu. Kawasan pantai timur yang berada di bawah pentadbiran Kesultanan Sulu menyebabkan wujud perahu kecil dan kapal laut yang menggambarkan identiti pembesar dan pemerintah dari Filipina.¹⁵ Aktiviti perdagangan yang begitu meluas sekitar abad ke-15 telah mempengaruhi penciptaan perahu-perahu besar di kawasan pelabuhan di sekitar pantai timur Borneo Utara. Salah satu perahu besar yang wujud semasa pemerintahan Kesultanan Sulu ialah perahu *sapit* yang dikatakan telah wujud sekitar tahun 1600 lagi.¹⁶ Penciptaan perahu *sapit* banyak dipengaruhi oleh budaya masyarakat Bajau Semporna jika dilihat daripada segi nama '*sapit*', bermaksud perahu besar dalam bahasa Bajau. Perahu *sapit* merupakan kebanggaan masyarakat Bajau dan hanya pembesar yang mempunyai gelaran 'Datu' dan 'Panglima' sahaja yang menggunakan perahu jenis ini.¹⁷ Perahu ini bukanlah dijadikan sebagai pengangkutan awam biasa sebaliknya, digunakan dalam urusan pentadbiran terutamanya di wilayah Magindora, Tirun (terletak di Kalimantan, Indonesia) dan juga Marudu.

Perahu *jungkung* banyak digunakan di bahagian pantai timur Borneo Utara seperti Sandakan, Lahad Datu, Kunak, Semporna dan Tawau.¹⁸ Perahu *jungkung* bukanlah kapal *jong* yang digunakan secara meluas oleh Kerajaan

Melayu, Jambi dan Sriwijaya oleh pelayar Melayu dan China. Kapal *jong* yang digunakan oleh pelayar Melayu dan China di Selat Melaka adalah lebih besar daripada perahu *jungkung* yang terdapat di Borneo Utara. Walaupun perkataan *jong* membawa maksud kapal, namun perahu *jungkung* masih merujuk kepada perahu. Masyarakat yang tinggal di kawasan pantai timur telah menggunakan perahu *jungkung* sebagai pengangkutan utama mereka, selain digunakan untuk tujuan menangkap ikan, membawa penumpang dan barangan harian mereka daripada kawasan pasar.

Perahu layar juga dikenali sebagai *bago lamak* oleh masyarakat Borneo Utara merupakan perahu jenis layar dan banyak dihasilkan oleh masyarakat Bajau yang tinggal di Borneo Utara sekitar abad ke-17 dan ke-18. Perahu layar ini terbahagi kepada beberapa jenis, iaitu *barangayan*, *prahu*, *lanong*, *garay* dan *kora-kora*.¹⁹ Melalui catatan yang dibuat oleh pelayar dari Eropah, Perahu jenis ini wujud di kebanyakan perairan di Laut Sulu dan Laut Sulawesi sekitar abad ke-17. Berukuran kira-kira 10 meter dan mempunyai keluasan yang agak sempit, perahu layar akan digunakan sebagai kapal perang dan perdagangan.²⁰ Kewujudan perahu layar semasa pemerintahan Kesultanan Sulu di Borneo Utara adalah ekoran daripada adaptasi kapal-kapal layar yang wujud di Kepulauan Laut Sulu dan Laut Sulawesi. Berbeza dengan penggunaan kapal layar di Laut Sulu dan Sulawesi, kapal layar di Borneo Utara adalah bertujuan untuk penangkapan ikan, pengangkutan dari pulau ke pulau dan mengangkut air bersih. Kapal layar yang wujud di Borneo Utara adalah bersifat lebih kecil dan hanya digunakan oleh penduduk di sekitar pantai timur untuk menjalankan aktiviti harian mereka. Berikut merupakan salah satu contoh *bago lamak* yang digunakan di sekitar pantai timur Borneo Utara Sekitar abad ke-17;

Foto 1 Kewujudan kapal layar di pesisiran pantai Borneo Utara abad ke-17



Sumber: Lim Pit Kent & Tan N. K. M., *Pre-War Images of North Borneo a Collection of Postcards Published from 1905–1930 by Philipe B. Funk of Sandakan*.

Pengaruh kuasa pemerintahan Kesultanan Sulu yang ingin mengembangkan dan mengukuhkan pengaruh mereka di perairan Laut Sulu dan Laut Celebes.²¹ Elopura yang dikenali sebagai Sandakan pada hari ini telah dijadikan sebagai pusat pelabuhan kerana kedudukannya yang strategik. Keadaan ini menjadikan Pelabuhan Elopura merupakan satu pelabuhan yang penting dan sering menerima kedatangan kapal laut asing yang datang untuk tujuan perdagangan dengan kerajaan Kesultanan Sulu. Perahu milik masyarakat tempatan yang terdapat di sekitar pelabuhan Elopura tidak sesuai digunakan di laut dalam. Oleh kerana itulah, kapal laut asing yang berasal daripada Eropah dan Kepulauan Indonesia singgah di pelabuhan Elopura untuk tujuan mengangkut hasil ekonomi sebelum dipasarkan di tempat lain.

Semasa era pemerintahan Kesultanan Sulu, *kapal pinas* digunakan oleh masyarakat tempatan untuk tujuan perdagangan dan juga kegiatan pelanunan. Perkataan '*pinas*' dipercayai berasal daripada perkataan '*pine*' iaitu sejenis pokok yang digunakan sebagai bahan utama dalam pembuatan kapal *pinas*. Kapal *pinas* merupakan kapal yang mempunyai layar dan dikatakan layar kapal *pinas* boleh menjangkau sehingga 100 kaki panjang.²² Untuk menggantung layar tersebut, dua batang tiang layar digunakan untuk menyokong layar tersebut. Salah satu tiang utama diletakkan di bahagian tengah kapal dan satu tiang lagi diletakkan di bahagian haluan kapal. Bahan yang digunakan untuk membuat layar ialah tinar dan juga buluh. Untuk mengemudi kapal *pinas* pula adalah dengan menggunakan roda stering yang bersambung terus dengan sistem takal kapal. Dikatakan bahawa kapal *pinas* sudah berada di perairan Nusantara dan Laut China Selatan sejak berabad dahulu untuk membawa barangan. Kapal *pinas* juga dikatakan mempunyai kaitan dengan kapal *pinisi* milik masyarakat Bugis di Sulawesi.²³ Suku kaum Bugis yang berasal dari Sulawesi Selatan telah mencipta kapal *pinisi* sebagai salah satu pengangkutan laut mereka. Penghijrahan masyarakat Bugis di Borneo Utara secara tidak langsung membawa bersama pembudayaan kapal masuk di Borneo Utara sekitar abad ke-15. Masyarakat Bugis telah menggunakan kapal ini sebelum tahun 1500 lagi.

Pengangkutan Air di Bahagian Pantai Barat dan Pedalaman Borneo Utara

Kawasan pantai barat Sabah dan Pedalaman juga mempunyai sistem pengangkutan air tetapi berbeza sedikit dengan kawasan pantai timur. Menurut laporan awal, kawasan pantai barat yang berada dibawah penguasaan Kesultanan Brunei juga ada menjalankan aktiviti perdagangan dengan kerajaan daripada luar. Kegiatan perdagangan Brunei mula berkembang pesat pada akhir abad ke-16. Hal ini terbukti apabila kapal-kapal dagang dari China, Cambodia, Siam, Patani, Jawa, Sumatera, Aceh, Minangkabau, Batak, Maluku, Mindanao sering berlabuh di kawasan pelabuhan Brunei.²⁴ Kapal dagang ini

telah datang ke pelabuhan Brunei untuk mendapatkan bekalan kapur barus yang dikatakan berkualiti tinggi. Pedagang ini kemudiannya memasarkan kapur barus tersebut di India.

Penggunaan perahu yang wujud di pantai barat dan pedalaman Borneo Utara lebih banyak digunakan di kawasan sungai.²⁵ Keadaan ini berbeza dengan perahu yang wujud di pantai timur yang lebih banyak digunakan di kawasan perairan pantai dan juga kawasan pelabuhan.²⁶ Penggunaan sistem pengangkutan air di bahagian pantai barat bukan sahaja tertumpu kepada aktiviti perdagangan tetapi juga untuk kegiatan ekonomi masyarakat setempat.²⁷ Perahu Timbawan merupakan salah satu perahu yang digunakan sebagai medium pengangkutan masyarakat tradisional sekitar abad ke-15. Perahu ini digunakan untuk membawa penumpang dari kampung ke kawasan pasar menggunakan jalan sungai.

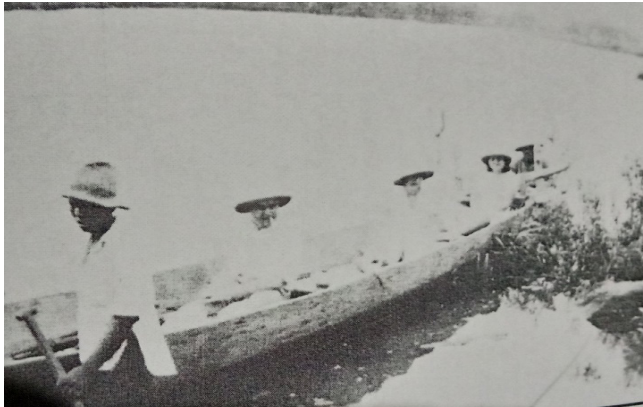
Foto 2 Perahu Tradisional yang digunakan di kawasan sungai



Sumber: Lim Pit Kent dan N. K. M., *Pre-War Images of North Borneo a Collection of Postcards Published from 1905-1930 by Philippe B. Funk of Sandakan*, Kota Kinabalu: Opus Publications Sdn. Bhd., 2013.

Selain itu, perahu ini juga digunakan oleh penduduk kampung yang tinggal di kawasan pedalaman untuk menangkap ikan untuk dijadikan sebagai makanan harian mereka. Perahu jenis ini digunakan oleh masyarakat Bajau yang tinggal di daerah Tuaran dan juga Kota Belud.²⁸ Perahu ini dibudayakan oleh moyang masyarakat Bajau dengan menggunakan batang kayu yang besar sebagai bahan utama membuat perahu jenis Timbawan.²⁹ Dari segi reka bentuk fizikal, perahu ini mempunyai bahagian muncung dan belakang perahu yang lebih kecil berbanding di bahagian tengah perahu.

Foto 3 Perahu *timbawan*



Sumber: Arkib Negeri Sabah

Perahu biduk juga tergolong dalam perahu jenis kecil yang digunakan oleh masyarakat Bajau sebagai pengangkutan utama mereka. Perahu jenis ini biasanya digunakan di kawasan yang tidak mempunyai pukulan ombak ataupun arus sungai yang deras kerana reka bentuknya yang begitu ringkas dan tidak mampu untuk menahan pukulan air yang kuat. Perahu ini berkonsepkan perahu lesung dan diperbuat daripada beberapa jenis pokok seperti pokok Kupang, Sangkuang dan Sadak. Di Semenanjung Tanah Melayu, perahu biduk lebih dikenali sebagai perahu jalur.³⁰ Perahu ini hanyalah sebuah perahu kecil yang digunakan untuk bergerak di sungai dan biasanya ia diperbuat daripada batang pokok yang telah ditarah.

Di Borneo Utara, perahu ini digunakan oleh kebanyakan masyarakat Bajau yang tinggal di kawasan pantai barat Sabah. Walaupun reka bentuknya ringkas, terdapat beberapa komponen penting yang digunakan untuk memastikan perahu ini bergerak antaranya ialah *busa'ie* (pendayung), *adan* (kemudi) dan jangkar (penambat). *Jangkar* kebiasaannya diperbuat daripada kayu dan batu. Berikut merupakan contoh perahu biduk ataupun perahu jalur yang digunakan untuk menyeberangi sungai oleh masyarakat tradisional;

Foto 4 Perahu biduk atau perahu jalur



Sumber: Hashim Musa, Rozita Che Rodi & Salmah Jan Noor Muhammad, "Sejarah Ringkas Warisan Perkapalan Tradisional Melayu", ...

Reka bentuk perahu yang digunakan di sungai akan ditentukan oleh deras arus sungai dan kedalaman sesebuah sungai. Perahu yang digunakan di kawasan sungai lebih ringkas pembuatannya daripada segi bahan dan reka bentuk, berbanding dengan perahu yang digunakan di kawasan pesisiran pantai. Perahu sungai hanya berukuran sekitar lima hingga sembilan meter panjang dan bahan utama pembinaan perahu sungai ialah kayu balak dan juga pokok buluh yang mudah didapati di kawasan hutan. Bentuk fizikal perahu sungai yang kecil dan panjang adalah untuk memudahkan perahu ini bergerak seiringan dengan arus sungai. Selain itu, perahu sungai sengaja dibina dengan bentuk fizikal yang kecil tetapi panjang bertujuan memudahkan perahu ini menyeberangi sungai-sungai yang sempit.

Pakerangan merupakan perahu yang berbentuk kanu berukuran sembilan meter panjang dan mempunyai pendayung untuk memudahkan pengguna mengemudi perahu ini ketika berada di arus sungai yang perlahan. *Gobangigubang* pula merupakan perahu yang berasal daripada kayu balak. Untuk membina perahu ini, kayu balak akan dikorek bahagian tengahnya sehingga membentuk sebuah ruang kecil untuk menempatkan pengemudi perahu tersebut.³¹ Perahu sungai ini hanya dapat digunakan di bahagian sungai yang mempunyai arus sungai yang perlahan ataupun sederhana. Bagi kawasan yang sungai yang mempunyai arus yang deras, masyarakat di kawasan pedalaman akan menggunakan rakit kerana penggunaan rakit dapat menstabilkan arus sungai yang deras berbanding perahu.³² Rakit diperbuat daripada batang buluh yang banyak tumbuh di kawasan pinggir sungai. Pembuatan rakit hanya mengambil masa selama satu jam setengah kerana batang buluh ini disusun secara melintang sebelum diikat menggunakan tali rotan.

Pengangkutan Darat

Pengangkutan tradisional darat di Borneo Utara mula diwujudkan apabila masyarakat tempatan yang tinggal di kawasan Pedalaman mula melibatkan diri dengan aktiviti perdagangan. Aktiviti perdagangan yang berkembang pesat menyebabkan permintaan terhadap barang dagangan tempatan seperti kapur barus, rotan dan sarang burung semakin meningkat. Disebabkan barang dagangan ini hanya terdapat di dalam kawasan pedalaman, maka penduduk terpaksa meredah hutan yang tebal dan jauh dari kawasan sungai. Keadaan ini memaksa mereka untuk mencipta sistem pengangkutan yang baharu agar dapat membawa barang dagangan ini dengan lebih banyak. Laluan jalanan di kawasan pedalaman terhasil secara semula jadi akibat daripada bekas-bekas laluan kerbau ataupun lembu yang digunakan untuk mengangkut hasil-hasil hutan.

Foto 5 Kerbau digunakan untuk tujuan pengangkutan



Sumber: Lim Pit Kent & Tan N. K. M., *Pre-War Images of North Borneo a Collection of Postcards Published from 1905–1930 by Philipe B. Funk of Sandakan, ...*

Berbeza dengan sistem pengangkutan air yang kompleks dan pelbagai, sistem pengangkutan darat tradisional masyarakat di Borneo Utara adalah lebih bersifat ringkas. Sebelum kewujudan sistem pengangkutan darat moden seperti kereta, kereta api dan kenderaan bermotor, penduduk di Borneo Utara gemar menggunakan binatang ternakan seperti kerbau dan kuda sebagai salah satu pengangkutan mereka. Binatang yang digunakan juga membantu mengangkut hasil ekonomi masyarakat dari kawasan pedalaman sehinggalah ke kawasan pasar mahupun pelabuhan. Masyarakat yang selalu menggunakan binatang sebagai pengangkutan utama mereka ialah masyarakat yang tinggal di kawasan pedalaman Borneo Utara.

Foto 6 Penggunaan kuda sebagai pengangkutan oleh masyarakat Bajau Kota Belud



Sumber: Lim Pit Kent & Tan N. K. M., *Pre-War Images of North Borneo a Collection of Postcards Published from 1905–1930 by Philippe B. Funk of Sandakan, ...*

Pengangkutan yang berasaskan binatang ini akan ditambah beberapa komponen lain seperti tali pemegang, pemijak dan juga kain pengalas tempat duduk. Kesemua komponen yang ditambah ini adalah untuk memudahkan masyarakat tempatan menunggang binatang tersebut. Misalnya, pemegang yang diikat di leher binatang adalah untuk mengelakkan penunggang tersebut jatuh. Pemijak yang terdapat disisi binatang tersebut bertujuan memudahkan penunggang untuk naik ke atas binatang yang ditunggangi. Pengalas tempat duduk pula bertujuan memberi keselesaan penunggang. Masyarakat Bajau yang tinggal di kawasan Kota Belud merupakan salah satu contoh masyarakat yang menggunakan pengangkutan haiwan. Masyarakat Bajau Kota Belud gemar menggunakan binatang, terutamanya kuda sebagai pengangkutan utama mereka untuk ke kawasan yang berhampiran. Disebabkan itulah, selain daripada menjalankan ekonomi pertanian mereka juga gemar memelihara kuda dan lembu untuk tujuan pemasaran. Masyarakat Kadazandusun juga dipercayai menggunakan binatang untuk tujuan pemasaran hasil ekonomi mereka.³³ Masyarakat Kadazandusun yang tinggal di kawasan berbukit akan menggunakan kerbau sebagai pengangkutan utama mereka untuk mengangkut hasil jualan ke kawasan pasar tamu.

KESIMPULAN

Pengangkutan tradisional masyarakat di Borneo Utara sebelum abad ke-19 terbahagi kepada dua, iaitu pengangkutan darat dan air. Sistem pengangkutan air terbahagi kepada tiga, iaitu perahu kecil yang digunakan di sungai, perahu besar yang digunakan di pesisiran pantai dan kapal laut. Pengangkutan darat pula hanya menggunakan haiwan seperti kerbau dan kuda. Pada 1 November 1881, sistem pentadbiran moden di Borneo Utara telah bermula apabila Syarikat Berpiagam Borneo Utara British (SBBUB) diberi kuasa mutlak ke atas semua bahagian di Sabah. Pentadbiran British juga telah membawa kepada perkembangan sistem pengangkutan tradisional Sabah kepada sistem pengangkutan yang lebih moden. Kewujudan sistem pengangkutan moden seperti kereta api, jaringan jalan raya dan kapal wap merupakan hasil dari usaha pihak SBBU dalam memajukan sistem ekonomi di Borneo Utara.

NOTA

- ¹ *Handbook of the State of North Borneo 1929*, hlm. 88-89. Lihat juga, K. G. Tregonning, *Home Port Singapore: A History of the Straits Steamship Company Limited 1890-1965*, Singapore: Oxford University Press, 1967, hlm. 99-121.
- ² Ho Hui Ling. Pembangunan Sosial di Sarawak 1841-1941 dan Sabah 1881-1940: Satu Kajian Awal. Vol. 1, *Seminar Sejarah Sosial Malaysia Peringkat Kebangsaan dan Serantau 07*, 2005.
- ³ Peirse Beresford & De La R.H. W. Settlement of a Tribal Dispute (North Borneo). *Sabah Society Journal*, Vol. 1, 1961, hlm. 48-51.
- ⁴ Owen Rutter, *British North Borneo: An Account of its History, Resources and Natives Tribes*, London: Constable, 1923, hlm. 344.
- ⁵ Sabihah Osman, D. J Jardine and Native Administration in Sabah 1934-1937. Dlm. *Sabah Society Journal*, Vol. VII. No. 2, 1981-1982, hlm. 127-129. Lihat juga, *Indirect Rules and the System of Administration of the Natives of North Borneo: File 735*, Jabatan Arkib Negeri Sabah.
- ⁶ *The British North Borneo Herald and Official Gazette 1887*, hlm. 124.
- ⁷ *Handbook of British North Borneo*, 1890, hlm. 94.
- ⁸ *Ibid.*
- ⁹ Amarjit Kaur, 'Hantu' dan Highway: Transport in Sabah 1881-1963. *Modern Asian Studies*, Vol. 28, No. 1, Feb 1994, hlm. 18-19.
- ¹⁰ *Handbook of the State of North Borneo 1929*, hlm. 88-89. Lihat juga, K. G. Tregonning, *Home Port Singapore: A History of the Straits Steamship Company Limited 1890-1965*, Singapore: Oxford University Press, 1967, hlm. 99-121.
- ¹¹ Ismail Ali, "Boggo: Warisan Perahu Komuniti Bajau Laut di Sabah, Malaysia", *Kajian Malaysia: Journal of Malaysian Studies*, 25, 1 Jun 2007, hlm. 61-70.
- ¹² Majul, Cesar Adib, "Political and Historical Notes on the Old Sulu Sultanate" dlm. *Journal of the Malaysian Branch Royal Asiatic Society*, 1965, hlm. 38.
- ¹³ J.F. Warren, *The Sulu Zone, 1786-1898: The Dynamics of the External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of Southeast Asian Maritime State*. Singapore: Singapore University Press, 1981, hlm. 79.
- ¹⁴ *Ibid.*
- ¹⁵ Ismail Ali, *Sejarah Pembudayaan Perahu Tradisi di Sabah*, Kota Kinabalu: Penerbit Universiti Malaysia Sabah, 2016, hlm. 64.

- ¹⁶ *The British North Borneo Herald and Official Gazette 1885*, hlm. 205.
- ¹⁷ J. F. Warren, *Iranun and Balangingi Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity*, Quezon City: New Day Publishers, 2002, hlm.198.
- ¹⁸ Ismail Ali, *Sejarah Pembudayaan Perahu Tradisi di Sabah ...*, hlm. 64-67.
- ¹⁹ *Ibid.*
- ²⁰ Hashim Musa, Rozita Che Rodi & Salmah Jan Noor Muhammad, "Sejarah Ringkas Warisan Perkapalan Tradisional Melayu", *International Journal of the Malay World and Civilisation* 2(3), Selangor: Universiti Putra Malaysia.2014, hlm. 31-42.
- ²¹ J. F. Warren, *The Sulu Zone, 1786-1898: The Dynamics of the External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of Southeast Asian Maritime State* 1981..., hlm. xix.
- ²² Ismail Ali, *Sejarah Pembudayaan Perahu Tradisi di Sabah ...*, hlm. 59-89.
- ²³ Hashim Musa, Rozita Che Rodi & Salmah Jan Noor Muhammad, "Sejarah Ringkas Warisan Perkapalan Tradisional Melayu" ..., hlm. 31-42.
- ²⁴ Thomas Forrest, *A Voyage to New Guinea and Moluccas 1774-1776*, London: Oxford University Press, 1969, hlm. 94. Lihat juga, Awang Abdul Karim bin Hj. Abdul Rahman, "Satu Cabaran dan Campur Tangan British", *Seminar Sejarah Brunei: Brunei Abad ke-19, Bandar Seri Begawan, Brunei*, 28-31 Ogos 1989, hlm. 1.
- ²⁵ *The British North Borneo Herald and Official Gazette*, 13 Ogos 1884.
- ²⁶ *British North Borneo Company, Handbook of British North Borneo*, London: W. Clowes, 1890, hlm. 55.
- ²⁷ Kratoska, Paul H., *South East Asia, Colonial History: High Imperialism (1890s-1930s)*. United Kingdom: Taylor & Francis, 2001, hlm. 43.
- ²⁸ Ranjit Singh, The Structure of the Indigenous Economy in Sabah in the 1860s and 1870s. Dlm. Muhammad Abu Bakar, Amarjit Kaur and Abdullah Zakaria Ghazili (eds.), *HISTORIA: Essays in Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History*, University of Malaya, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1984, hlm. 382-402.
- ²⁹ Ismail Ali, *Sejarah Pembudayaan Perahu Tradisi di Sabah...*, hlm. 59-89.
- ³⁰ Hashim Musa, Rozita Che Rodi & Salmah Jan Noor Muhammad, "Sejarah Ringkas Warisan Perkapalan Tradisional Melayu" ..., hlm. 31-42.
- ³¹ *Handbook of the State of North Borneo 1929*, hlm. 88-89. Lihat juga, K. G. Tregonning, *Home Port Singapore: A History of the Straits Steamship Company Limited 1890-1965*, Singapore: Oxford University Press, 1967, hlm. 99-121.
- ³² Amarjit Kaur, 'Hantu' dan Highway: Transport in Sabah 1881-1963 ..., hlm. 18-19.
- ³³ *Indirect Rules and the System of Administration of the Natives of North Borneo: File 735*, Jabatan Arkib Negeri Sabah.

RUJUKAN

Sumber Arkib

- British North Borneo Company, Handbook of British North Borneo 1890*. London: W. Clowes.
- Indirect Rules and the System of Administration of the Natives of North Borneo: File 735*, Jabatan Arkib Negeri Sabah.
- The British North Borneo Herald and Official Gazette*. 13 Ogos 1884.
- The British North Borneo Herald and Official Gazette*. 16 Mei 1885.
- The British North Borneo Herald and Official Gazette*. 22 Mac 1887.
- Handbook of the State of North Borneo 1929*.
- Handbook of British North Borneo 1890*.

Sumber Sekunder

- Amarjit Kaur. 1994. 'Hantu' dan Highway: Transport in Sabah 1881–1963, *Modern Asian Studies*, Vol. 28, No. 1, Feb 1994.
- Awang Abdul Karim bin Hj. Abdul Rahman. 28–31 Ogos 1989. Satu Cabaran dan Campur Tangan British. *Seminar Sejarah Brunei: Brunei Abad ke-19*. Bandar Seri Begawan, Brunei.
- Forrest, Thomas. 1969. *A Voyage to New Guinea and Moluccas 1774–1776*. London: Oxford University Press.
- Hashim Musa, Rozita Che Rodi & Salmah Jan Noor Muhammad. 2014. Sejarah Ringkas Warisan Perkapalan Tradisional Melayu. *International Journal of the Malay World and Civilisation*, 2(3). Selangor: Universiti Putra Malaysia.
- Ho Hui Ling. 2005. Pembangunan Sosial di Sarawak 1841–1941 dan Sabah 1881–1940: Satu Kajian Awal, Vol. 1, *Seminar Sejarah Sosial Malaysia Peringkat Kebangsaan dan Serantau 07*.
- Ismail Ali. 1 Jun 2007. Boggo: Warisan Perahu Komuniti Bajau Laut di Sabah, Malaysia". *Kajian Malaysia: Journal of Malaysian Studies* 25.
- Ismail Ali. 2016. *Sejarah Pembudayaan Perahu Tradisi di Sabah*. Kota Kinabalu: Penerbit Universiti Malaysia Sabah.
- Kratoska, Paul H. 2001. *South East Asia, Colonial History: High Imperialism (1890s–1930s)*. United Kingdom: Taylor & Francis.
- Majul, Cesar Adib. 1965. Political and Historical Notes on the Old Sulu Sultanate. *Journal of the Malaysian Branch Royal Asiatic Society*.
- Peirse Beresford & De La R.H. W. 1961. Settlement of a Tribal Dispute (North Borneo). *Sabah Society Journal*, Vol. 1.
- Ranjit Singh. 1984. The Structure of the Indigenous Economy in Sabah in the 1860s and 1870s. Dlm. Muhammad Abu Bakar, Amarjit Kaur and Abdullah Zakaria Ghazili (eds). *Historia: Essays in Commemoration of the 25th Anniversary of the Department of History*, University of Malaya. Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society.
- Rutter, Owen. 1923. *British North Borneo: An Account of its History, Resources and Natives Tribes*. London: Constable.
- Sabihah Osman. 1981–1982. D.J. Jardine and Native Administration in Sabah 1934–1937. *Sabah Society Journal*, Volume VII. No.2.
- Tregonning, K. G. 1967. *Home Port Singapore: A History of the Straits Steamship Company Limited 1890–1965*. Singapore: Oxford University Press.
- Warren, J.F. 1981. *The Sulu Zone, 1786–1898: The Dynamics of the External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of Southeast Asian Maritime State*. Singapore: Singapore University Press.
- Warren, J. F. 2002. *Iranun and Balangingi Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity*. Quezon City: New Day Publishers.