

SEJARAH PEMBANGUNAN BANDARAYA KOTA KINABALU, 1881-1962 *History of Development City in Kota Kinabalu City: 1881-1962*

ZAINUDDIN BACO¹
BILCHER BALA²

*Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Malaysia Sabah
Jalan UMS, 88400 Kota Kinabalu, Sabah
E-mel: ¹Zainuddin@ums.edu.my, ²Bilcher@ums.edu.my
Dihantar: 18 Mei 2021 / Diterima: 20 Julai 2021*

Abstrak

Bandaraya Kota Kinabalu merupakan antara bandar awal terancang yang diwujudkan oleh British North Borneo Chartered Company (BNBCC) pada Julai 1889. Dari aspek sejarah, penubuhan bandar ini berkait rapat dengan langkah pembinaan sistem pengangkutan kereta api di kawasan pantai barat Borneo Utara. Walaupun sekitar tahun 1889 sehingga tahun 1942 telah memperlihatkan Bandar Jesselton berkembang dengan lebih perlahan berbanding Bandar Sandakan (Elopura), tetapi pasca Perang Dunia Kedua telah memperlihatkan Bandar Jesselton menjadi ibu negeri Borneo Utara. Keadaan ini secara tidak langsung menyebabkan tumpuan pembangunan dan ekonomi adalah ke arah wilayah ini. Justeru, untuk mengembalikan satu sistem pentadbiran yang tersusun di Borneo Utara, maka langkah pembinaan semula dan pembangunan infrastruktur kekal dilaksanakan dengan begitu pesat seperti pembinaan kekal bangunan pentadbiran, rumah penjawat awam, deretan kedai, landasan kapal terbang, hospital dan lain-lain. Langkah pembangunan infrastruktur dan ekonomi di wilayah ini telah menyebabkan Bandar Kota Kinabalu menjadi sebuah bandar raya pada tahun 2000. Oleh itu, artikel ini akan memperincikan sejarah pembangunan Bandaraya Kota Kinabalu dari tahun sebelum 1881 sehingga pembentukan Malaysia pada tahun 1963. Perincian sejarah pembangunan ini akan diteliti berdasarkan empat fasa penting, iaitu (i) Kota Kinabalu sebelum tahun 1899; (ii) Kota Kinabalu era pentadbiran BNBCC (1898-1942); (iii) Kota Kinabalu era pendudukan Jepun (1942-1945); (iv) Kota Kinabalu Pasca Perang Dunia Kedua (1945-1962).

Kata kunci: Kota Kinabalu, bandar raya, sejarah, warisan bina, pengurusan warisan.

Abstract

The city of Kota Kinabalu is one of the first planned cities created by the British North Borneo Chartered Company (BNBCC) in July 1889. Historically, the establishment of this city is closely related to the construction of the railway transportation system in the West Coast of North Borneo. Although around 1889 to 1942, the city of Jesselton grew more slowly than the city of Sandakan (Elopura) but after the Second World War which saw the city of Jesselton become the capital of North Borneo. This situation indirectly causes the focus of development and economy is towards this region. Thus, as to restore an organized administrative system in North Borneo, measures of reconstruction and development of permanent infrastructure are implemented so rapidly such as permanent construction of administrative buildings, civil servants' houses, rows of shops, runways, hospitals and others. Measures of infrastructure and economic development in the region have made Kota Kinabalu a city in 2000. Therefore, this article will detail the history of development of Kota Kinabalu from the year before 1881 until the formation of Malaysia in 1963. Details of the history of this development will be examined based on four important phases namely (i) Kota Kinabalu before 1899; (ii) Kota Kinabalu during BNBCC administration (1898-1942); (iii) Kota Kinabalu during the Japanese Occupation (1942-1945); (iv) Kota Kinabalu after the Second World War (1945-1962).

Keywords: Kota Kinabalu, city, history, built heritage, cultural heritage management.

Pengenalan

Sejarah merupakan sesuatu yang berkaitan dengan masa lepas dan diperoleh melalui bukti fizikal yang masih kekal. Kronologi dan sejarah perkembangan negara dapat dilihat dan dinilai menerusi bukti sejarah empirikal yang masih kekal hingga hari ini seperti peninggalan tapak sejarah, monumen, tugu dan bangunan lama. Oleh itu, artikel ini akan memerihalkan sejarah pembangunan bandar di Bandaraya Kota Kinabalu. Perincian dari segi sejarah pembangunan dan proses perbandaran Bandaraya Kota Kinabalu akan dilihat menerusi beberapa tahap kronologinya, iaitu dari tahun sebelum 1899 sehinggalah tahun 1962. Tahap tersebut meliputi;

- i. Kota Kinabalu sebelum tahun 1899.
- ii. Kota Kinabalu era pentadbiran BNBCC (1898-1942).
- iii. Kota Kinabalu era pendudukan Jepun (1942-1945).
- iv. Kota Kinabalu Pasca Perang Dunia Kedua (1945-1962).

Demografi Bandar Kota Kinabalu

Terdapat pelbagai nama yang digunakan bagi merujuk Kota Kinabalu sebelum nama ini digunakan secara rasmi pada tahun 1963. Antaranya, Jesselton, Api-Api, Deasoka dan Singgah Mata. Nama Jesselton mula digunakan pada tahun 1899 seperti yang dinyatakan dalam laporan *The British North Borneo Herald* pada tahun 1899. Nama ini diambil sempena nama pegawai Inggeris yang ditugaskan membuka dan memajukan bandar ini iaitu Sir Charles Jessel, naib pengerusi *British North Borneo Chartered Company* (BNBCC) pada tahun 1881 (*The British North Borneo Herald*, 16 November 1899).

Nama Api-Api atau Api pula dikaitkan dengan sebuah perkampungan nelayan masyarakat Bajau yang terletak bersebelahan dengan Tanjung Aru. Para nelayan tempatan akan menggunakan kawasan ini sebagai tempat persinggahan untuk berehat ketika dalam perjalanan antara Teluk Gaya dan Teluk Sepanggar. Nama Api-Api juga dikaitkan dengan peristiwa pembakaran pejabat pentadbiran British di Pulau Gaya oleh Mat Salleh (Black, I.D., 1983: 31; Stuart, W.L., 1993: 55). Demikian juga pandangan Tom dan Barbara Harrison yang mengaitkan nama Api-Api dengan panggilan oleh Orang Bukit Sarawak yang merujuk Borneo Utara sebagai Api-Api (Tom & Barbara Harrison, 1969-1970:8). Nama Deasoka pula merupakan nama yang digunakan oleh masyarakat Bajau yang bermaksud "di bawah pohon kelapa". Tempat ini dikatakan sebagai sebuah kawasan perkampungan yang hanya mempunyai tanaman pokok kelapa sahaja. Apabila kerja pembinaan Jesselton bermula, pada tahun 1899, terdapat sebuah kawasan di sebelah selatan dikenali sebagai Deasoka. Seterusnya, nama Singgah Mata pula merupakan nama yang digelar oleh masyarakat Bajau bagi merujuk kawasan Kota Kinabalu kerana dikatakan kawasan tersebut cantik sehinggakan sejuk mata memandangi (Macartney, J. H. 1976: 152-155).

Dari aspek fizikal, Kota Kinabalu berada pada latitud 5.983° dan longitud 116.067°, terletak di pantai barat Sabah dan mempunyai keluasan lebih kurang 351 kilometer persegi. Daripada keseluruhan keluasan Bandaraya Kota Kinabalu, 20 peratus digunakan untuk infrastruktur, 10 peratus untuk tujuan perumahan, tujuh peratus untuk kemudahan awam, 12 peratus untuk kegiatan perniagaan, satu peratus untuk kawasan perindustrian atau pembuatan dan 50 peratus dan selebihnya merupakan kawasan hutan dan tanah yang belum ditebus guna (*Ensiklopedia Dunia*, 2005: 456). Kedudukan pusat bandar di Pulau Borneo ini terletak di dataran yang sempit antara Banjaran Crocker di sebelah timur dan Laut China Selatan di sebelah barat. Kedudukan bandar ini umumnya terasing dari seluruh negara kerana terletak kira-kira 1,624 kilometer (1009 batu) dari Kuala Lumpur di Semenanjung Malaysia dan 804 kilometer (499 batu) dari Kuching di negeri jiran Sarawak (*Ensiklopedia Dunia*, 2005: 456).

Dari segi jumlah penduduk, Laporan Banci Penduduk Malaysia Tahun 2000 menunjukkan jumlah penduduk Kota Kinabalu dianggarkan seramai 371,000 orang dengan kadar peratusan pertambahan sebanyak 5.85 setahun (*Laporan Tahunan Dewan Bandaraya Kota Kinabalu 2000-2001*, 2002: 1-3).

Sejarah Pembangunan Kota Kinabalu Sebelum Tahun 1899

Borneo Utara sebelum tahun 1899 merupakan sebuah kawasan yang diletakkan di bawah kekuasaan Kesultanan Brunei¹ dan wilayah Kota Kinabalu (Api-Api) telah ditadbir oleh Pangiran Rauf menerusi sistem *Tulin*.

Penyerahan terawal wilayah *Tulin* milik Pengiran Rauf kepada pihak BNBCC² berlaku pada Julai 1883 yang melibatkan penyerahan wilayah Panglat Besar.³ Kemudian, tiada lagi penyerahan atau pemajakan yang direkodkan semasa pentadbiran Pengiran Rauf kepada mana-mana pihak. Pengiran Rauf kemudiannya telah digantikan oleh anaknya iaitu Pengiran Jallaludin.⁴

Semasa pentadbiran Pengiran Jallaludin, terdapat pelbagai pandangan tentang penyerahan wilayah pantai barat Borneo Utara kepada BNBCC. Misalnya, Ian D. Black menyatakan bahawa pada awal tahun 1898, Sultan Brunei telah memajakan hampir keseluruhan wilayah *Tulin* milik beliau dengan jumlah \$1200 setahun. Pangiran Jallaludin pula memajakan Mengkabong, Menggatal, Api-api, Sembulan dan wilayah lain dengan bayaran sebanyak \$2400 setahun (Black I. D., 1998,18: 157). Ranjit Singh D. S. pula menyatakan bahawa pada tahun 1888, wilayah Mengkabong, Inanam, Menggatal, Api-api, Sembulan dan Nafas Tambalang yang telah dipajakan oleh Pangiran Jallaludin (Ranjit Singh D. S., 2003: 154). Haji Abdul Karim menyatakan bahawa antara tahun 1889-1905, daerah Labu, Padas Damit dan Batu Apoi telah dipajak oleh BNBCC, manakala Mengkabong Bajau, Inanam, Menggatal, Api-api, Membakut, Mengkabong, Kuala Lama, Sipitang hingga Terusan, Mengalong dan Merintam telah dijual kepada pihak BNBCC. Haji Abdul Karim turut menyatakan bahawa kebanyakan penyerahan itu dilakukan oleh pembesar negeri yang mempunyai *Tulin* di daerah tersebut, kecuali Inanam, Sipitang hingga Terusan telah dijual oleh Sultan Hashim Jalilil Alam Aqamaddin kerana daerah tersebut adalah *Tulin* baginda (Abdul Karim Rahman, 1994: 153-173). Seterusnya, K. G. Tregonning dan Nicholas Tarling menyatakan bahawa Cowie telah berunding dengan sultan dan pembesar tempatan untuk mendapatkan beberapa wilayah di Borneo Utara. Hasil rundingan dengan sultan, Cowie telah berjaya mendapatkan pajakan di Mengkabong, Menggatal, Inanam, Api-Api dan Membakut dengan kadar bayaran \$1200 setahun (Tregonning K. G., 1965: 43; Tarling, N., 1971: 438). Tambah Nicholas Tarling, bayaran pajakan wilayah iaitu \$1200 bukan diberikan kepada pemilik *Tulin*, tetapi hanya untuk milik *Tulin* Sultan, manakala dengan

pembesar tempatan pula, Pangiran Jallaluddin menerima \$2500 untuk wilayah *Tulinnya* di Mengkabong, Api-Api, Sembulan dan Nafas Tamblang (Tarling, N., 1971: 438).

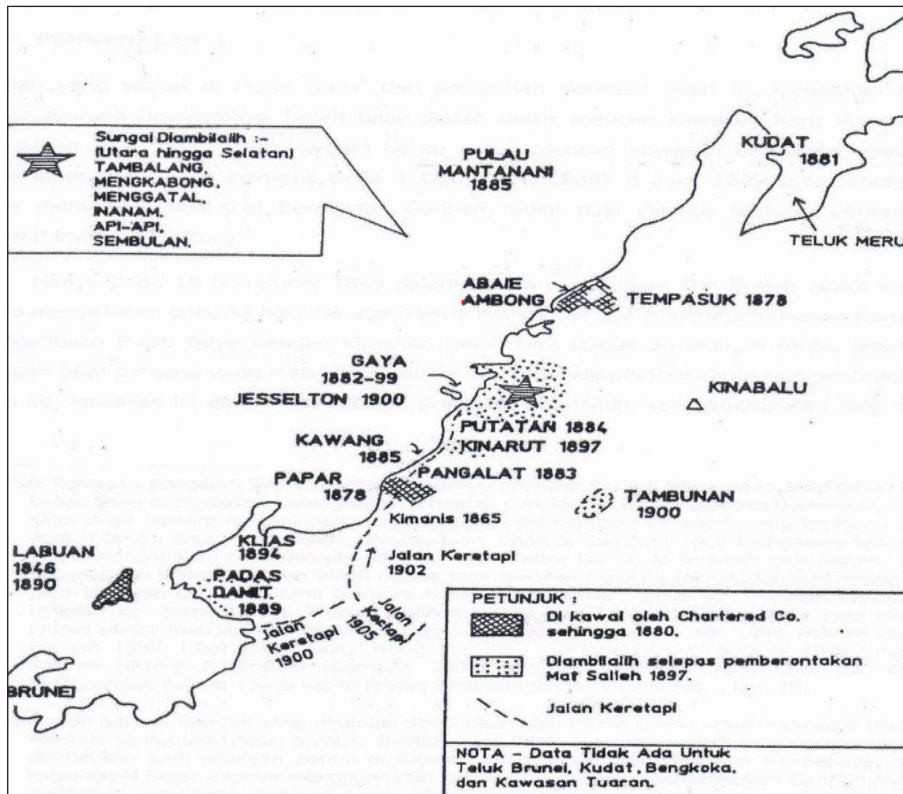


Foto 1 Penyebaran kuasa BNBCC di Bahagian Pantai Barat Utara Borneo
 Sumber: King Chui Aik (1992:77).

Tuntasnya, walaupun terdapat pelbagai pandangan tentang isu penyerahan wilayah Api-Api kepada BNBCC, dapat dirumuskan bahawa Api-Api telah dipajakkan secara rasmi pada tahun 1898. Pada tahun ini jugalah merupakan permulaan bagi pembangunan dan proses perbandaran secara tersusun di sekitar kawasan pantai barat Borneo Utara amnya dan Jesselton khususnya.

Dari aspek pembangunan, sebelum tahun 1899 tidak berlaku sebarang proses tersebut. Pada ketika itu, penempatan yang wujud merupakan petempatan kampung dan masyarakatnya tinggal dalam kelompok petempatan yang kecil. Kewujudan kampung tersebut memberikan tempat perlindungan utama dalam kehidupan masyarakat dan menjadi tapak kepada hierarki petempatan. Secara khususnya, terdapat dua kawasan petempatan kampung yang wujud sebelum tahun 1899, iaitu di kawasan pinggir pantai dan muara sungai serta kawasan pedalaman (Abdul Samad Hadi, 1986: 278). Di kawasan petempatan

kampung di pinggir pantai dan muara sungai, petempatan kampung dibentuk secara berjajar, disebabkan bentuk muka bumi yang beralun serta kemudahan air yang tersedia telah menggalakkan pembinaan rumah yang tersusun. Rumah pula dibina secara berdekatan untuk tujuan pengumpulan makanan dan keselamatan. Tambahan lagi, pemilikan tanah adalah secara berkelompok ketika itu memberi peluang kepada keluarga yang memerlukan perlindungan, membina rumah berhampiran dengan rumah yang tersedia ada. Sementara di petempatan kampung di kawasan pedalaman pula, rumah dibina secara berkelompok untuk masyarakat menjelajah hutan tropika yang tebal dan untuk memudahkan aktiviti kemasyarakatan. Susunan rumah yang berkelompok (termasuk rumah panjang) dalam sesebuah petempatan kampung di kawasan pedalaman dibentuk berdasarkan penyesuaian dengan keadaan persekitaran yang tidak pasti (Abdul Samad Hadi, 1986: 278).

Sejarah Pembangunan Kota Kinabalu Era Pentadbiran BNCC (1889-1942)

Sejarah awal Bandaraya Kota Kinabalu bermula dengan kewujudan petempatan awal BNCC di Pulau Gaya pada tahun 1881 (Foto 1).⁵ Tumpuan pembangunan infrastruktur di pulau tersebut adalah lebih ke arah menjadi sebuah pusat pentadbiran dan pengumpulan hasil bahan mentah di bahagian pantai barat Borneo Utara. Oleh itu, BNCC telah menyediakan kemudahan infrastruktur seperti bangunan pentadbiran, gudang jeti, deretan kedai dan kawasan perumahan berasaskan bahan yang tidak kekal seperti nibung, atap rumbia dan kajang. Perkara ini dibuktikan menerusi kenyataan yang terdapat dalam buku *The Exploration of Mount Kinabalu* yang mendeskripsikan penempatan Pulau Gaya iaitu;

Pulau Gaya pada 9 April 1885 mempunyai beberapa buah kedai Cina yang dibina dalam satu barisan menghadap laut di atas kawasan rata seluas beberapa ekar, tetapi residen Pulau Gaya ketika itu merasakan bahawa 'Lot Bandar' di pulau tersebut tidak akan mencapai kemajuan kerana setahun kemudiannya apabila ia melawat semula ke pulau tersebut mendapati kedai, rumah dan bangunan pentadbiran berada dalam keadaan yang usang dan tidak sesuai digunakan lagi kerana diperbuat daripada bahan biasa yang terdapat dalam pulau tersebut (Dinwiddie, J. M., 1962 (3): 25).

Walau bagaimanapun, petempatan BNCC di Pulau Gaya tidak bertahan lama ekoran pelbagai masalah yang dihadapinya. Antaranya, suhu yang terlalu panas, kawasan perairan yang cetek, kesukaran mendapatkan sumber air bersih dan pemberontakan Mat Salleh. Keadaan ini telah menyebabkan pihak BNCC mula mencari kawasan petempatan baharu bagi menggantikan peranan Pulau Gaya sebagai pusat pentadbiran dan pelabuhan di pantai barat Borneo Utara. Hasilnya, Pelabuhan Gantian ditemui pada tahun 1899. Walau bagaimanapun, Wiliam Cowie mendapati kedudukan Pelabuhan Gantian kurang strategik dan

tidak sesuai menjadi sebuah pelabuhan kerana kedudukan pantai yang terlalu terdedah serta kawasan persekitaran pantai yang terlalu cetek (*Borneo Mail*, 26 Februari 1995; Danny Wong Tze Ken, 2004: 5; King Chui Aik, 1992: 70).

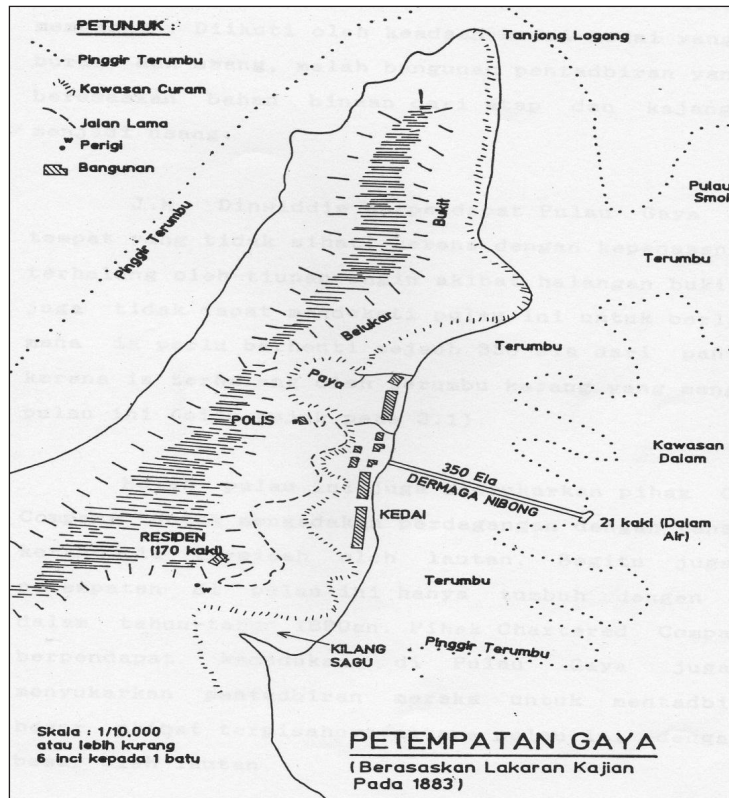


Foto 2 Petempatan BNCC di Pulau Gaya
Sumber: King Chui Aik (1992): 69.

Masalah di Pulau Gaya dan Pelabuhan Gantian telah menyebabkan Henry Walker seorang Pesuruhjaya Tanah diarahkan untuk mencari kawasan petempatan baharu bagi menggantikan Pulau Gaya dan Pelabuhan Gantian pada Julai 1899. Hasil lawatan beliau untuk mencari kawasan baharu telah disiarkan dalam laporan yang pertama pada 1 Ogos 1899. Namun, hanya pada 16 November 1899 dalam laporan akhbar *British North Borneo Herald*, menerusi hasil laporan Henry Walker, menyatakan beliau telah berjaya menemui Jesselton iaitu kawasan rata seluas 30 ekar, enam rantai lebar dan setengah batu panjang bagi menggantikan Pulau Gaya (*The British North Borneo Herald*, 16 November 1899: 344). Terdapat tiga sebab utama BNCC memilih Jesselton untuk menggantikan peranan Pulau Gaya dan Pelabuhan Gantian;

- i. Kedudukan Jesselton yang strategik, kerana terletak di laluan kapal yang berlayar antara Eropah dengan China, Filipina serta Jepun.
- ii. Kedudukan Jesselton yang sesuai menjadi pelabuhan bagi kawasan pedalaman. Kedua-dua kawasan ini boleh dihubungkan dengan pembinaan landasan kereta api.
- iii. Kedudukan Jesselton yang mempunyai kawasan persisiran laut yang teduh dan laut yang berhadapan dengan Pulau Gaya.⁶

Pada awal pembukaan kawasan Jesselton,⁷ ia telah diletakkan di bawah pentadbiran daerah Keppel dan Henry Stanhope Hayes telah dilantik sebagai pegawai daerah yang bertanggungjawab dalam mengawasi dan membangunkan bandar ini (Danny Wong Tze Ken, 2004: 20). Kemudian, Francis George Atkinson dilantik menjadi pegawai daerah Jesselton bagi menggantikan Henry Stanhope Hayes pada penghujung tahun 1900-an. Selain itu, terdapat juga wakil peribumi dalam pentadbiran Jesselton iaitu OKK Mohd. Hassan sebagai Ketua Gred 1. Beliau terlibat dalam Majlis Penasihat Ketua Anak Negeri (*Native Chiefs Advisory Council*).⁸ Dalam konteks sejarah pembangunan Jesselton, terdapat dua aspek penting yang dilaksanakan oleh BNBC pada fasa awal pembangunannya iaitu pembinaan bangunan dan kemudahan perhubungan (laluan kereta api dan pelabuhan). Bagi memastikan pelaksanaan pertumbuhan pembangunan Jesselton, BNBC telah merancang satu pelan susun guna tanah. Berdasarkan Laporan Perancangan Bandar kepada Gabenor Borneo Utara pada tahun 1927, tiga pelan Jesselton disediakan seperti yang berikut;

- i. Pelan A – Menunjukkan kawasan bandar dan cadangan peningkatan selanjutnya kawasan bandar sebagaimana yang ditentukan oleh Jawatankuasa Perancang Bandar.
- ii. Pelan B – Menunjukkan kawasan cadangan tersebut.
- iii. Pelan C – Menunjukkan arah aliran pembangunan dalaman bandar (Abdul Samad Hadi, 1990: 30-31).

Pelan tersebut akan menentukan arah pembangunan pada ketika itu. Pelan A dan B menggariskan keperluan bagi membina kawasan industri dengan kemudahan perhubungan, api, bekalan elektrik dan kemudahan gudang untuk menyimpan barang dan penggunaan tanah yang belum dijual dalam kawasan bandar. Kemudian, pelan tersebut telah dibentangkan kepada masyarakat umum bagi mendapatkan pandangan mereka (Abdul Samad Hadi, 1990: 30-31).

Pelaksanaan pembangunan infrastruktur bermula dengan pembinaan bangunan seperti rumah perniagaan, pentadbiran, kewangan dan perdagangan dan lain-lain menggunakan bahan-bahan tidak kekal seperti menggunakan kayu sebagai rangka atau tiang dan daun nipah atau daun rumbia sebagai

atap bagi memenuhi keperluan penduduk setempat.⁹ Namun, penemuan sebuah kawasan tanah liat yang sesuai digunakan untuk pemprosesan batu-bata oleh pengarah Jabatan Kerja Raya, En. T.R. Habback dan En. Ah Qui telah menyebabkan usaha pembinaan bangunan kekal mula dilaksanakan oleh BNCC.¹⁰ Seterusnya, bagi mempercepatkan pembangunan infrastruktur Jesselton, pegawai daerah iaitu Francis George Atkinson telah menawarkan beberapa kawasan dan lot tanah perniagaan kepada individu yang berminat untuk tujuan pembinaan rumah kedai dengan syarat semua pemilik lot kedai perlu membina rumah kedai yang sama bentuk dan tinggi dengan rumah kedai yang lain bagi mewujudkan keseragaman.¹¹



Foto 2 Petempatan Kampung Air, Jesselton pada tahun 1903
Sumber: Danny Wong Tze Ken (2004: Viii).



Foto 3 Bandar Jesselton 1903
Sumber: Danny Wong Tze Ken (2004: Viii).

BNBCC juga giat melaksanakan pembinaan bangunan untuk memudahkan sistem pentadbiran BNBCC di pantai barat Borneo Utara seperti bangunan pentadbiran pejabat perbendaharaan dan rumah Residen yang terletak di kawasan berhampiran Menara Atkinson. Pembinaan bangunan balai polis dan penjara giat dilaksanakan di kawasan tapak Perpustakaan Negeri (*The British North Borneo Herald*, 12 Mei 1904: 117). Di samping melakukan pembangunan infrastruktur, BNBCC juga giat melaksanakan proses tambakan laut di sekitar pantai Jesselton. Proses tambakan laut bermula pada tahun 1899 untuk pembinaan tapak untuk dermaga, gedung penyimpanan barang untuk diimport atau dieksport dan rumah kedai. Seramai 300 buruh telah dikerahkan oleh BNBCC untuk membinanya (Murjana @ Norjanam Yusof, 1994: 53). Proses tambakan laut kemudiannya telah dipergiatkan khususnya pada sekitar tahun 1920-an untuk membina jalan raya utama, jalan raya kecil dan pembinaan 60 lot rumah kedai.

Bagi memastikan perancangan Bandar Jesselton berjalan dengan lancar, pada tahun 1931, Bandar Jesselton telah diletakkan di bawah kuasa *Sanitary Board* yang diperuntukkan di bawah Ordinan No. 5 1931 (King Chui Aik, 1992: 75). Ordinan ini antara lain menyatakan bahawa mana-mana kawasan dalam Borneo Utara tertakluk dalam kawasan *Sanitary Board*. *Sanitary Board* telah ditubuhkan pada awal tahun 1902 di bawah Pengisytiharan *Sanitary Board* XXII pada tahun 1901. Antara bidang kuasa *Sanitary Board* adalah mengawal dan melakukan pengawasan terhadap tandas awam, takungan najis dan tong sampah, memastikan pemasangan sebuah sistem saluran yang sesuai, penanaman dan penjagaan pokok landskap dan hiasan dan kawalan terhadap tangki, perigi dan sumber air. Namun, bidang kuasa *Sanitary Board* lebih luas, termasuklah penyediaan dan pengurusan kubur awam, bahan buangan, pembersihan sungai dan pasar serta lain-lain tugas yang berkaitan dengan kebersihan. Bidang kuasa *Sanitary Board* digubal dari semasa ke semasa mengikut keadaan semasa (Danny Wong Tze Ken, 2004: 8).

Tujuan penggubalan ordinan No. 5 1931 ini adalah untuk memastikan perancangan Bandar Jesselton lebih teratur dan sistematik. Perkara 7 dalam ordinan ini telah menyatakan beberapa tujuan penubuhan *Sanitary Board*, antaranya;

- i. Meregulasi dan mengawal bangunan serta pembinaan bangunan dan melarang sebarang pemusnahan bangunan pada kelas tertentu, mereka bentuk atau kewujudan sebarang daerah, lokaliti atau dalam kawasan *Sanitary Board*.
- ii. Memusnahkan bangunan yang boleh membahayakan atau berada dalam keadaan yang bahaya.

- iii. Merizabkan kawasan bagi rekreasi atau tujuan lain seperti bangunan, penanaman dan pengekalan tumbuh-tumbuhan, pembinaan jalan-jalan baru, penyaluran air dan lain-lain.
- iv. Pengawasan dan penyeliaan yang berkenaan pendaftaran, meluluskan lesen dan lain-lain (King Chui Aik, 1992:79).

Pengaplikasian ordinan ini adalah disebabkan kesan Revolusi Perindustrian di bandar utama England yang tidak mempunyai perancangan dan pembangunan bandar yang baik telah menyebabkan bandar tersebut kelihatan kotor, tidak kemas, tidak selamat, tiada identiti tersendiri, tiada seni bina yang unik, jalan yang tidak terurus yang menyebabkan masalah kesesakan. Atas kesedaran ini, maka satu akta telah digubal iaitu Akta Kesihatan Awam pada tahun 1848 (King Chui Aik, 1992: 80). Walau bagaimanapun, pengawasan dan perancangan Bandar Jesselton sebenarnya berlaku lebih awal. Hal ini dapat dilihat menerusi peraturan baharu yang diperkenalkan berkaitan dengan bangunan di Karamuning pada tahun 1926;

Here after no building shall be erected within the Sanitary Board limit until the position of the building shall be made of such material case of temporary building. The following members of the board were appointed to visit and report on the are in question... the executive engineer, the District Surgeon, Mr. Chow Ah Qui (R.O.W.C.4/26, 1926:1).

Selain itu, BNBCB juga telah memperkenalkan Skim Perancangan Bandar Komprehensif yang dilaksanakan sekitar tahun 1934. Hasilnya, pembangunan dan perbandaran pesat telah dirasai oleh Bandar Jesselton. Penyediaan pelbagai kemudahan asas seperti jalan raya¹² dan jalan kereta api¹³, perkhidmatan perhubungan dan radio¹⁴, bekalan elektrik dan air, hospital dan lain-lain kemudahan (King Chui Aik, 1992: 80). Menjelang tahun 1935, Bandar Jesselton telah menjadi sebuah bandar yang sibuk dengan penduduknya dan struktur bangunan yang padat sehinggakan Bandar Jesselton yang luasnya hanya 30 ekar dipenuhi dengan bangunan perumahan, kedai dan pejabat.

Secara keseluruhannya, penelitian awal pembangunan bandar di Jesselton jelas memperlihatkan tumpuan BNBCB adalah untuk memaksimumkan keuntungan daripada perspektif pelaburan. Dalam hal ini, Bandar Jesselton diwujudkan untuk melaksanakan dua fungsi utama, iaitu sebagai pusat pentadbiran BNBCB di pantai barat Borneo Utara dan sebagai pusat pengumpulan hasil dan kemudahan import dan eksport. Kegiatan perdagangan yang dijalankan pula adalah mirip kepada pembekalan bahan makanan dan keperluan lain untuk keperluan pegawai BNBCB dan penduduk kampung. Justeru, pembangunan dan proses perbandaran yang diwujudkan adalah untuk memberi keselesaan di kawasan petempatan penduduk Eropah

dan membuka jalan dan kemudahan-kemudahan yang terbatas untuk memiliki sumber alam tertentu untuk diusahakan (Abdul Samad Hadi, 1990: 172).

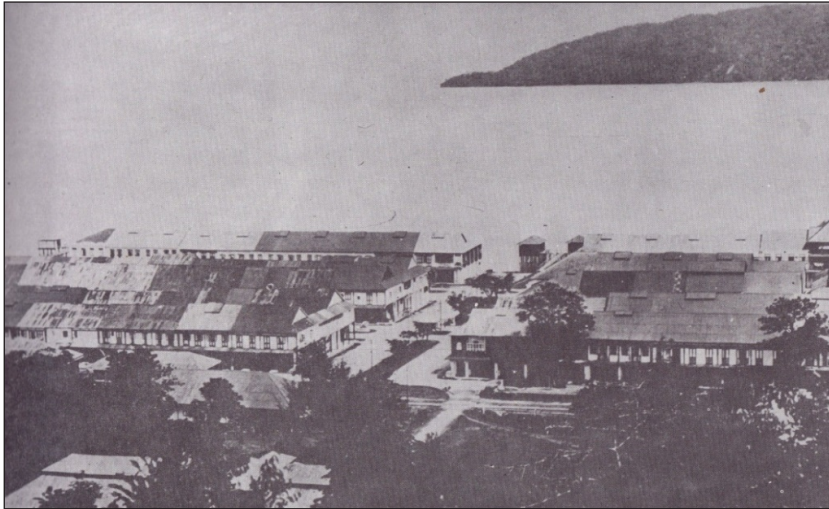


Foto 4 Bandar Jesselton 1937
Sumber: Johan M. Padasian (1981: 29).

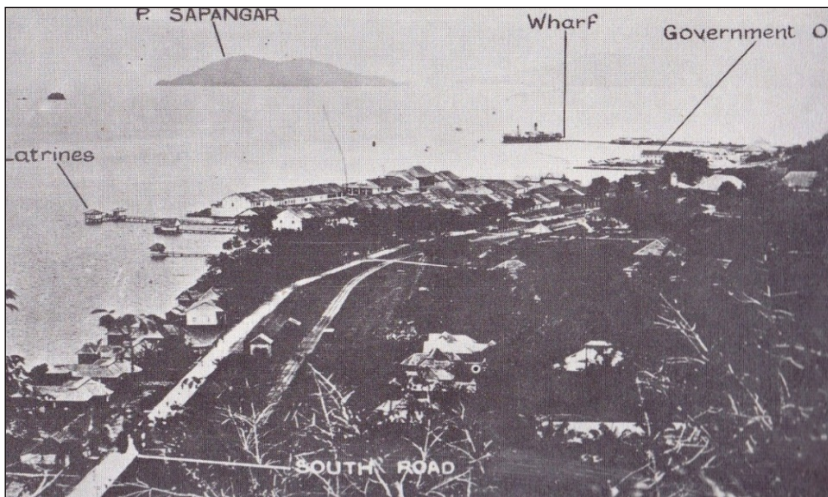


Foto 5 Pemandangan Bandar Jesselton 1930
Sumber: Johan M. Padasian (1981: 29).

Sejarah Pembangunan Kota Kinabalu Era Pendudukan Jepun (1942-1945)

Perang Dunia Kedua pada tahun 1941 juga membawa pendudukan Jepun di Borneo Utara. Kehadiran masyarakat Jepun ke Borneo Utara sebenarnya telah bermula lebih awal khususnya untuk memenuhi keperluan tenaga buruh mahir di Sandakan dan Tawau. Pendudukan Jepun di Borneo Utara bermula dengan pendaratan tentera Jepun dan seterusnya menyerang Pulau Labuan pada 1

Januari 1942 di bawah pimpinan Jeneral Masao Baba. Penawanan awal Pulau Labuan telah berjaya memudahkan lagi penaklukan Borneo Utara dengan cepat dan mudah kerana pulau ini telah dijadikan markas pertahanan Jepun. Bandar Jesselton telah berjaya ditawan pada 9 Januari 1942 dan Bandar Sandakan pada 19 Januari 1942 oleh Jepun. Secara keseluruhannya dalam tempoh sebulan sahaja Borneo Utara telah berjaya ditakluk oleh tentera Jepun pada 16 Mei 1942. Sepanjang tempoh pendudukan Jepun di Borneo Utara (Dalius Lucius Lobinjang, 1986: 125; Evans, S. R., 2007: 7-10) dari aspek pembangunan dan perancangan Bandaraya Kota Kinabalu, tidak berlaku sebarang pembangunan sosial mahupun infrastruktur seperti pembinaan bangunan pentadbiran, sekolah dan jalan raya. Hal ini demikian kerana tumpuan pentadbiran dan pembangunan infrastruktur Jepun adalah di kawasan pedalaman seperti Ranau dan Pensiangan.



Foto 6 Kemusnahan kawasan pentadbiran dan rumah kedai Bandar Jesselton
Sumber: Australia War Memorial (2011).



Foto 7 Kemusnahan Bandar Jesselton selepas Perang Dunia Kedua
Sumber: Australia War Memorial (2011).

Sejarah Pembangunan Kota Kinabalu Pasca Perang (1945-1963)

Pasca perang¹⁵ telah menyaksikan hampir keseluruhan infrastruktur yang merangkumi bangunan kerajaan, rumah kedai, pusat pentadbiran, pejabat polis dan lain-lain musnah. Hanya tiga sahaja bangunan yang terselamat dan dua bangunan telah diwartakan sebagai Warisan Budaya menerusi Enakmen Warisan Budaya 1997 iaitu Menara Jam Besar dan Bangunan Pejabat Pos Besar. Satu lagi bangunan yang terselamat adalah Bangunan Jabatan Kebajikan Masyarakat dan kini telah diwartakan sebagai Bangunan Bersejarah menerusi Enakmen Barang-barang Kuno dan Harta Karun 1977.

Impak pendudukan tentera Jepun dan usaha pembebasan Borneo Utara oleh Tentera Berikat telah menyebabkan bandar-bandar utama di Borneo Utara telah mengalami kemusnahan yang teruk. Menurut laporan yang dikemukakan, daripada lebih 890 buah jumlah bangunan kerajaan yang ada di Borneo Utara dan Labuan, 614 buah daripadanya telah musnah dan 266 buah lagi mengalami kerosakan yang teruk (Cecilia Leong, 1982: 187). Malah, proses pentadbiran turut kehilangan fungsi kerana banyak rekod dan fail penting telah musnah atau hilang, dan banyak kakitangan kerajaan yang hilang ataupun mati dalam peperangan. Semua masalah kerosakan dan kemusnahan yang dialami oleh Borneo Utara memerlukan pembinaan segera dengan kos yang besar.¹⁶ Hal ini tidak mampu dilaksanakan oleh BNBC. Oleh itu, Sir Neill Malcholm, Presiden Pengarah Mahkamah telah mengadakan perbincangan secara persendirian dengan Kerajaan Britain berkenaan masa depan Borneo Utara. Berdasarkan kepada perbincangan ini, Borneo Utara bersama-sama dengan Labuan telah dijadikan koloni Britain pada 15 Julai 1946 apabila kerajaan koloni British mengambil alih Borneo Utara daripada pentadbiran ketenteraan.¹⁷ Pengambilalihan pentadbiran oleh kerajaan awam Britain ini menyebabkan taraf ibu negeri telah dipindahkan dari Sandakan ke Jesselton.¹⁸

Dari segi sejarah pembangunan dan proses perbandaran, pasca Perang Dunia Kedua telah menyaksikan pembangunan infrastruktur Bandar Jesselton berjalan dengan lebih cepat melalui peruntukan dan pelan perancangan yang lebih baik. Langkah awal yang telah dilaksanakan untuk membangunkan semula Bandar Jesselton adalah menubuhkan Jawatankuasa Tabung Mangsa Perang (War Victims Funds Committee) pada bulan Disember 1947. Tujuan penubuhan jawatankuasa ini adalah untuk mengumpulkan dana menerusi derma dan mengutip cukai daripada badan atau agensi tertentu, pegawai kerajaan, pedagang dan rakyat (*North Borneo News Sandakan*, 1 Mei 1949: 4).

Pada peringkat awal, pentadbiran koloni telah melaksanakan dasar pembangunan dengan memberi tumpuan kepada pembinaan bangunan yang berbentuk sementara di tapak asal bangunan. Lesen untuk menduduki bangunan sementara tersebut hanya sah selama dua tahun sementara menunggu kedudukan pelan yang sesuai untuk Bandar Jesselton. Oleh itu, sehingga tahun 1949, Jabatan Kerja Raya (JKR) telah berjaya membina 299 buah rumah sementara¹⁹ untuk kakitangan dan pegawai kerajaan (Dayu Sansalu, 1981: 127). Selain daripada pembinaan rumah sementara, JKR turut membina beberapa bangunan lain seperti rumah rehat, bangunan pentadbiran, pelabuhan dan lain-lain. Hanya pada tahun 1949, rumah kekal untuk kakitangan dan pegawai kerajaan mula dilaksanakan.

Dalam memastikan pelan khusus dalam perancangan pembangunan Jesselton, pentadbiran koloni telah menubuhkan sebuah jawatankuasa khas yang dikenali sebagai Jawatankuasa Penasihat untuk melaksanakan tugas-tugas khusus dalam menasihati dan merancang pembangunan Bandar Jesselton. Jawatankuasa ini turut berperanan penting dalam meluluskan pelan perancangan bandar (King Chui Aik, 1992: 83). Kerajaan koloni turut menggubal Ordinan Perancangan Desa dan Bandar pada Jun 1950 dan General Surveyor telah dilantik sebagai Ketua Penasihat untuk memastikan pembangunan dan perancangan Bandar Jesselton yang lebih baik.²⁰ Dalam pelaksanaan ini, penumpuan dan penekanan diberikan kepada pembentukan pelan kawasan dalaman bandar. Oleh itu, satu draf pelan untuk kawasan perniagaan telah disediakan di Bandar Jesselton. Namun, disebabkan kawasan Bandar Jesselton yang terhad, maka satu pelan perancangan Bandar Jesselton yang lebih khusus telah dibentuk dengan membina dua jenis pembinaan petempatan, iaitu petempatan kelas satu dan kelas dua. Seterusnya, pada tahun 1952 satu pelan pengezonan yang lebih teliti telah diluluskan oleh Gabenor. Menerusi pelan pengezonan ini, pembangunan semula kawasan yang telah musnah semasa perang dapat dilakukan dengan syarat mendapat kelulusan daripada Jawatankuasa Perancangan Bandar. Keberkesanan pelan perancangan bandar pertama Jesselton dapat dilihat menerusi pembinaan blok rumah kedai dan beberapa bangunan lain yang menggunakan bahan binaan kekal (King Chui Aik, 1992: 85).

Pada tahun 1953, proses pembangunan Bandar Jesselton diteruskan menerusi pelaksanaan kerja pembinaan bangunan yang belum siap. Antaranya bangunan Borneo Motor Ltd., Bangunan Chartered Bank, Bangunan Hong Kong & Shanghai Bank, dua buah hotel moden dan satu blok rumah kedai tiga tingkat (King Chui Aik, 1992: 86). Pada tahun 1954 tidak banyak perancangan dan pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan. Selain itu, reklamasi tanah turut dilaksanakan di Jesselton pada tahun 1956 yang melibatkan kawasan seluas tujuh ekar untuk tujuan menempatkan gudang minyak dan gudang

di dermaga (Johan M. Padasian, 1981: 18).²¹ Seterusnya, pada tahun 1962 reklamasi tanah di Bandar Jesselton diteruskan dengan melibatkan kawasan seluas 33 ekar di utara Jesselton untuk tujuan pembangunan industri dan kemudahan pengangkutan dan melibatkan kawasan seluas 18 ekar untuk tujuan pembinaan kawasan perumahan. Pada tahun 1963, reklamasi tanah diteruskan yang melibatkan kawasan seluas 14.5 ekar untuk tujuan pembangunan swasta dan 7.5 ekar untuk pembangunan bangunan kerajaan (King Chui Aik, 1992: 88).

Menjelang tahun 1963, pelan pengenalan pengezonan jangka masa panjang telah dilaksanakan oleh Majlis Daerah Luar Bandar Jesselton. Pelan pengezonan ini melibatkan kawasan seluas 20 batu persegi, manakala dalam pelan skim guna tanah pula, Bandar Jesselton telah dibahagikan kepada 13 buah kawasan dan setiap kawasan pengawalan subbahagian swasta dan kepadatan bangunan telah dijalankan. Sejarah pembangunan Bandar Jesselton pasca perang jelas memperlihatkan penekanan kepada keteraturan dan keselarasan pembangunan struktur binaan di Jesselton. Walaupun pembangunan yang dilaksanakan berjalan dengan perlahan, tetapi menerusi peruntukan kewangan untuk pembangunan bandar khususnya menerusi skim pembangunan dan kebajikan kolonial (*Colonial Development and Welfare Scheme*) dan menerusi tindakan pihak koloni yang mengambil penasihat untuk menasihati pelaksanaan pembangunan bandar seperti mendapatkan bantuan dan perkhidmatan seorang profesor arkitek dari Hong Kong telah menyebabkan perancangan Bandar Jesselton menjadi lebih teratur.



Foto 8 Bandar Jesselton 28 November 1961
Sumber: (<http://www.penerangan.gov.my>, 13 Januari 2012).

Kesimpulan

Kewujudan Bandar Jesselton atau Kota Kinabalu yang bermula di Pulau Gaya telah melalui pelbagai transformasi penjajahan daripada pelbagai kuasa BNCC, British, Jepun kemudiannya mencapai kemerdekaan dan seterusnya penyertaan Sabah ke gagasan Malaysia. Walaupun semasa Perang Dunia Kedua sebahagian besar kawasan Kota Kinabalu telah musnah ekoran pengeboman oleh pihak Berikat dan pembakaran yang dilakukan oleh pihak Jepun, tetapi selepas perang kawasan ini telah berkembang dengan pantas khususnya setelah diangkat menjadi ibu negeri Sabah bagi menggantikan Sandakan. Kawasan ini telah menjadi tumpuan utama pembangunan ekonomi dan sosial dengan perkembangan pembangunan infrastruktur yang begitu pesat di kawasan sejak tahun 1950-an hingga 1960-an. Perkembangan infrastruktur yang begitu pesat di bandar raya ini sehingga tahun 2021 tidak menghalang kepada pengekalan ciri asal bandar dan kekal dengan kaleidoskopnya yang bercirikan gabungan lama dan baharu. Hal ini dibuktikan menerusi pengekalan beberapa kawasan dan tapak bersejarah yang penting di pusat bandar seperti Menara Attkinson, Padang Merdeka, Jalan Gaya, Monumen Perang Dunia Kedua dan lain-lain. Tuntasnya, dalam tempoh lebih dari 100 tahun sejarah penubuhannya, Bandaraya Kota Kinabalu telah membangun daripada sebuah perkampungan atas air kepada pusat perdagangan utama negeri Sabah.

Nota

- ¹ Pada abad ke-16, walaupun banyak pengkaji dan sarjana melihat Borneo Utara adalah di bawah kekuasaan Kesultanan Brunei sepenuhnya, tetapi Ranjit Singh menyatakan. Secara praktikalnya pemilikan Kesultanan Brunei ini tidak melibatkan keseluruhan Borneo Utara kerana sistem jajahan Kesultanan Brunei hanya wujud di sepanjang pesisiran pantai Brunei sehingga ke Sungai Sebuku. Konflik perebutan wilayah antara Kesultanan Brunei dan Kesultanan Sulu telah membawa pembahagian Borneo Utara kepada tiga bahagian, iaitu Bahagian pertama, antara Kimanis ke Padasan berada di bawah kekuasaan Kesultanan Brunei. Bahagian kedua, antara pesisiran pantai Marudu sehingga Sungai Sebuku di bawah Kesultanan Sulu. Bahagian ketiga pula bebas dan lazimnya dikuasai oleh pemerintah atau ketua kampung (Anwar Sullivan & Cecilia Leong, 1981: 81).
- ² British North Borneo Chartered Company (BNBCC) merupakan sebuah organisasi yang bertanggungjawab dalam mentadbir sebuah wilayah di utara Borneo yang mempunyai potensi ekonomi sejak hubungan ekonomi Kepulauan Borneo dan kepulauan serantau dengan China bermula pada abad ke-10. Penubuhan BNBCC bermula apabila Alfred Dent memohon Piagam Diraja dari Kerajaan British di London. Selepas Kerajaan British meluluskan permohonan tersebut, Alfred Dent telah menubuhkan BNBCC pada tahun 1881, dan mentadbir Borneo Utara berdasarkan kehendak Kerajaan British. William Hood Treacher telah dilantik sebagai Gabenor Pertama dan bertanggungjawab kepada Lembaga Pengarah di London (Lee Yong Leng, 1982: 25; Ranjit Singh D. S., 2003: 158; Anwar Sullivan & Cecelia Leong, 1981: 6).
- ³ Perjanjian yang dibuat antara Sultan Brunei dengan Baron Von Overbeck dan Alfred Dent pada tahun 1877 bukanlah penyerahan Borneo Utara secara keseluruhannya. Pada dasarnya beliau hanya menyerahkan kerajaan Tulin miliknya semasa beliau menjadi sultan. Wilayah lain yang masih Tulin masih lagi berada di bawah penguasaan pemilik Tulin. Penguasaan British North Borneo dalam meluaskan kawasan di Sabah telah menyebabkan sedikit demi sedikit wilayah Tulin di Borneo Utara kepada mereka (Ranjit Singh D. S., 2003: 152).

- ⁴ Pengiran Jallaludin merupakan seorang pemimpin yang turut berkaliber dan bijak menguruskan pentadbiran di wilayah Tulinnya, namun beliau merupakan seorang yang kurang berpengaruh. Keadaan dan situasi politik pada ketika itu seperti masalah kewangan, tekanan daripada pihak BNBBCC yang ingin meluaskan pengaruh dan wilayah dan kurang mendapat sokongan daripada penduduk tempatan telah menyebabkan beliau dilihat kurang menonjol berbanding bapanya. Hal ini dapat dilihat pada tahun 1986 apabila ejen untuk memungut cukai bagi Pangiran Jallaludin telah dihalau oleh penduduk tempatan (Black I. D., 1998,18: 157).
- ⁵ Pemilihan Pulau Gaya sebagai petempatan awal BNBBCC di pantai barat Borneo Utara adalah disebabkan faktor kedudukan strategiknya dan potensinya sebagai sebuah pelabuhan kerana terletak di tengah antara Timur dan Barat. Hal ini dibuktikan menerusi ungkapan Edward Belcher yang membuat lawatan ke Pulau Gaya pada tahun 1846 iaitu "one of the best and most completely land-locked harbours on this coast" (Dinwiddie, J. M., 1962: 25; Cassels, F.P., 1989: 56-57).
- ⁶ Secara umumnya, pemilihan bandar atau petempatan di Borneo Utara adalah berbeza-beza ciri dan secara perinciannya kesemua bandar yang wujud adalah untuk memenuhi keperluan asas dan ekonomi. Misalnya, keperluan tapak untuk menjalankan pertukaran barangan dagangan dalam dan luar negeri, pentadbiran untuk menjaga pelaburan, pengumpulan dan penjualan barangan tempatan dan barangan luar negeri (Abdul Samad Hadi & Zulkifly Haji Mustapha, 1986: 284).
- ⁷ Pembukaan awal Jesselton hanya tertumpu di kawasan Api-Api. Pada Ogos 1900, *British North Borneo Herald* melaporkan bahawa terdapat lebih kurang 30, 000 - 40, 000 penduduk peribumi yang menduduki Jesselton (Jones, L. W., 1951:3).
- ⁸ Majlis Penasihat Ketua Anak Negeri merupakan satu unit pentadbiran yang memberi peluang kepada ahli-ahlinya terlibat dalam pentadbiran khususnya yang berkaitan dengan masyarakat mereka (Sabihah Osman, 1985: 35).
- ⁹ Pejabat kerajaan BNBBCC telah digunakan secara rasmi pada pertengahan tahun 1900 dan 17 buah kedai telah berjaya disiapkan lalu diberikan kepada peniaga Cina yang berpindah dari Gantian ke Jesselton. Hampir keseluruhan kerja awal pembinaan Jesselton termasuk pembinaan hospital dan landasan kereta api dilaksanakan oleh Syarikat Messrs George Pauling & Co. (Danny Wong Tze Ken, 2004: 7).
- ¹⁰ En. Ah Qui merupakan seorang tukang batu-bata (*The British North Borneo Herald*, 16 November 1901: 366).
- ¹¹ BNBBCC telah menjual satu lot dengan harga \$105.00 dan setengah lot dengan harga \$77.00. Walau bagaimanapun, pada 21 Ogos 1901, hampir keseluruhan rumah kedai sementara telah terbakar. Oleh itu, bagi menggantikan rumah kedai sementara yang terbakar, Francis George Atkinson telah mengeluarkan satu lagi tawaran penjualan lot-lot kedai kepada orang ramai yang berminat (*The British North Borneo Herald*, 16 November 1901: 366).
- ¹² Proses pembinaan jalan raya yang menghubungkan kawasan bandar ke kawasan bandar termasuk ke kawasan pedalaman juga telah diperluaskan. Pada awal tahun 1910, semua jalan utama di Jesselton telah disambungkan ke Batu Tiga Victoria Barrack dan tempat padang lumba kuda di Tanjung Aru. Pembinaan jalan raya berturap dari Jesselton ke Tuaran pada tahun 1920-1924 juga telah berjaya disiapkan. Pada tahun 1933, di barat Borneo Utara jalan raya sepanjang 7.99 batu telah berjaya disiapkan iaitu Inanam-Kiansan (0.3 batu), Tuaran-Tenghilang (3.38 batu) dan Papar-Bukit Manggis (4.28 batu) (King Chui Aik, 1992: 81; O.C.A.C.19/34, 1933:1).
- ¹³ Pembinaan jalan kereta api juga telah diperluaskan atau diperpanjangkan. Jalan kereta api awal yang telah dirancang adalah sepanjang 20 km bermula dari Weston ke sungai yang bertentangan dengan Beaufort yang siap dibina pada tahun 1900. Jalan kereta api ini kemudian diteruskan dari Beaufort ke Jesselton sepanjang 59 km yang siap pada tahun 1902 diikuti dengan Beaufort ke Tenom sepanjang 30 km sehingga ke Padas yang siap pada tahun 1905 lalu diteruskan sehingga ke Melalap. Pembinaan jalan kereta api ini dikendalikan dan dilaksanakan oleh syarikat George Pauling & Company (Eillen Petra Francis, 1990: 34).
- ¹⁴ Penyediaan perkhidmatan perhubungan radio dan telegraf juga telah dibuat di Jesselton dan dikenali sebagai Projek Ridgeway. Projek ini diteruskan oleh Neill Malcolm, seorang pengasas Royal Institution of International Affair. Set radio yang mudah diuruskan dan mampu menghubungkan Sandakan dengan Jesselton, pada tahun 1914 dan dihubungkan ke Kudat, Tawau dan Lahad Datu pada tahun 1923 dan empat kawasan lain pada tahun 1934 (Tregonning, K.G., 1965: 69-70).

- ¹⁵ Dengan kekalahan pihak tentera Jepun pada Ogos 1945, British merasakan adalah perlu untuk mengambil langkah segera untuk menubuhkan kembali pentadbiran British di seluruh Pulau Borneo. Walaupun Perang Pasifik telah berakhir dengan penyerahan kalah oleh Maharaja Jepun tanpa syarat pada 15 Ogos 1945 kepada pihak Berikat, tetapi kebanyakan bahagian di Borneo Utara masih di bawah dominasi pihak Jepun, terutamanya di kawasan pedalaman yang sukar untuk dijejaki. Bagi memastikan kawalan pihak tentera Jepun berakhir dengan cepat, British merasakan adalah perlu untuk menjejak kumpulan ini di samping membebaskan semua tawanan perang Tentera Bersekutu dan masyarakat awam yang dikurung oleh pihak Jepun. Kerajaan British telah memberikan tugas ini kepada tentera pertahanan Australia untuk menduduki semula Kuching, Jesselton di pantai barat utara dan Sandakan di pantai timur. Hasilnya, Bandar Jesselton merupakan bandar pertama yang ditawan semula oleh Tentera Berikat pada 28 September 1945. Pasca Perang Dunia Kedua, hampir keseluruhan kawasan jajahan British telah mengalami keadaan huru-hara. Justeru, British telah merangka semula rancangan yang komprehensif dalam usahanya untuk menduduki semula Borneo. Tiga unit pentadbiran ketenteraan telah dirancang di London untuk dijalankan di Malaya, Hong Kong dan Borneo. Unit di Borneo ini meliputi Borneo Utara, Labuan, Brunei dan Kuching. Bentuk pentadbiran ketenteraan ini adalah berlandaskan undang-undang ketenteraan yang diumumkan pada hari Briged Australia Divisyen ke-9 mendarat di Labuan. Walau bagaimanapun, unit pentadbiran ketenteraan ini hanya bersifat sementara bagi melengkapkan transisi pengambilalihan kerajaan secara beransur-ansur oleh pentadbiran awam. Di Sandakan, pentadbiran ketenteraan ini telah ditubuhkan pada 19 Oktober 1945. Tumpuan utama pentadbiran ketenteraan ini meliputi aspek pentadbiran, perundangan dan aspek teknikal Borneo Utara. Proklamasi turut dirangka dan arahan penyediaan rancangan ini telah dikemukakan bagi meningkatkan keperluan makanan, pertanian, bekalan perubatan, pakaian dan lain-lain keperluan (Donnison, F. S. V., 1956: 183; Cecilia Leong, 1982: 185).
- ¹⁶ Selain daripada faktor kerosakan, terdapat faktor lain yang mendorong penyerahan Borneo Utara kepada pentadbiran kerajaan kolonial British. Pertama, sistem pentadbiran BNBC yang terlalu usang dan tidak relevan lagi pada ketika itu. Kedua, hubungan kerjasama yang erat antara Britain dengan BNBC. Dan ketiga adalah wang sagu hati yang diberikan kepada pelabur BNBC sebanyak \$2,260,000 (Mazlan Abdullah, 1958: 80-82).
- ¹⁷ Semasa di bawah pentadbiran kerajaan kolonial British, kakitangan kerajaan yang pernah berkhidmat sebelum perang dan masih hidup, diarahkan untuk kembali bertugas dalam usaha untuk meneruskan pentadbiran kerajaan koloni British. Pentadbiran ini meliputi seluruh Borneo Utara telah dijalankan oleh 31 buah jabatan kerajaan yang diketuai oleh ketua sekretariat dan dibantu oleh pegawai eksekutif utama yang turut mengawal sekretariat lain. Antara jabatan yang ditubuhkan adalah undang-undang, kewangan, akauntan, duti import eksport, buruh dan imigrasi, pendidikan, perhutanan, pertanian, perubatan, telekomunikasi dan lain-lain. Beberapa majlis penasihat tempatan telah disusun pada tahun 1950. Antaranya, lembaga penasihat buruh, penasihat pendidikan dan penasihat masyarakat Cina. Setiap daerah mempunyai majlis penasihat kawalan harganya sendiri. Badan-badan ini ditubuhkan bertujuan untuk menggalakkan penyertaan tempatan dalam pentadbiran. Seterusnya pada tahun 1949, semasa Borneo utara di bawah pentadbiran kerajaan kolonial British, struktur bahagian Borneo Utara telah dipecahkan kepada empat bahagian dan setiap bahagian dinamakan sebagai residensi. Empat residensi tersebut terdiri daripada residensi pantai timur yang terdiri daripada daerah Sandakan dan Tawau, residensi Labuan, residensi pantai barat iaitu Jesselton, dan residensi pedalaman. Namun, pada tahun 1954 residensi pantai timur telah dibahagikan kepada dua bahagian iaitu residensi Tawau dan residensi Sandakan, pembahagian ini adalah melalui Reconstruction and Development Plant For North Borneo 1948-1955. Residensi Jesselton di tadbir oleh seorang ketua daerah, manakala sub-daerah pula ditadbir oleh penolong ketua daerah (Cecilia Leong, 1982: 197; Anwar Sulivan & Cecilia Leong, 1981: 2003; Donnison, F.S.V. 1956: 185).
- ¹⁸ Pada ketika itu Jesselton tidak mengalami kerosakan yang nyata sebagaimana yang dihadapi oleh Sandakan. Kemusnahan yang dialami oleh Sandakan adalah sukar untuk dibangunkan dalam tempoh yang singkat oleh pemerintah dan ini sudah tentu akan menyukarkan proses pembentukan kerajaan dalam kadar yang segera.

- ¹⁹ Rumah sementara tersebut diperbuat daripada bahan yang tidak kekal. Rangka rumah diperbuat daripada kayu biasa, dindingnya menggunakan kajang dan atapnya pula menggunakan daun rumbia atau daun nipah yang telah dianyam (Dayu Sansalu, 1981:127).
- ²⁰ Lembaga Pusat Perancangan Bandar dan Wilayah berperanan penting dalam menasihati pihak penguasa bandar dalam mereka bentuk struktur bangunan, penggunaan bahan binaan bangunan dan lain-lain yang berhubung dengan skim perancangan Jesselton yang telah diluluskan di bawah skim pelan perancangan bandar (King Chui Aik, 1992: 82-88).
- ²¹ Reklamasi tanah ini dilakukan berikutan kurangnya kawasan rata di kawasan Jesselton. Walau bagaimanapun, reklamasi tanah ini sebenarnya telah dilakukan dengan lebih awal iaitu sejak tahun 1899 (Johan M. Padasian, 1981: 18).

Senarai Rujukan

Dokumen Arkib

- Borneo Mail*, 26 Februari 1995.
North Borneo News Sandakan, 1 Mei 1949, hlm. 4.
O.C.A.C.19/34, *Road Contraction, Administration Report for 1933*.
R.O.W.C.4/26, *Minutes of the Meeting of the Jesselton Sanitary Board Held on the 8th October, 1926*, file number 01707.
The British North Borneo Herald, Vol XXIII, 12 Mei 1904.
The British north Borneo Herald, Vol. XIX, 16 November 1901.
The British North Borneo Herald, vol. XVII, 16 November 1899.

Buku dan Jurnal

- Abdul Karim Rahman. (1994). *Brunei K. M. XIX Satu Cabaran dan Campur tangan British*. Dalam, Muhammad Abdul Latif, Hashim Mohd Noor, dan Rosli Ampal. (ed.). *Brunei di tengah-tengah Nusantara: Kumpulan Kertas Kerja, Seminar Sejarah Brunei*. Bandar Seri Begawan: Jabatan Pusat Sejarah dan Kementerian Kebudayaan Belia dan Sukan.
- Abdul Samad Hadi dan Zulkifly Haji Mustapha (Peny.). (1986). *Perubahan dalam Sistem Penempatan dan Proses Perbandaran di Borneo Utara dalam Sabah Dalam Pembangunan*. 1986. Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah.
- Abdul Samad Hadi. (1986). *Penyediaan Dan Perkembangan Infrastruktur (Prasarana)* dalam Abdul Samad Hadi, Hairi Abdullah dan Zulkifly Hj. Mustapha. *Sabah Perubahan Dan Pembangunan*. 1986. Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia-Yayasan Sabah.
- Abdul Samad Hadi. (1986). *Perubahan Dalam Sistem Penempatan Dan Proses Perbandaran Di Negeri Sabah* dalam Abdul Samad Hadi, Hairi Abdullah dan Zulkifly Hj. Mustapha. *Sabah Perubahan Dan Pembangunan*. Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia-Yayasan Sabah.
- Abdul Samad Hadi. (1990). *Kota Kinabalu: Daripada Satu Pengkalan Kepada Pusat Pembangunan Wilayah* dalam Abdul Samad Hadi dan Sulung Mohammad (Peny.). *Pemandaran Dan Transformasi Bandar Negeri Sabah*. Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia – Yayasan Sabah.
- Anwar Sulivan dan Cecilia Leong. (Peny.). (1981). *Commemorative History of Sabah: The Development Administration in Sabah 1877-1946*. Kota Kinabalu: Sabah State Government.
- Black I. D. (1998). The Ending of Brunei in Sabah. *The Malaysian Branch of The Royal Asiatic Society Journal*. 18:67-99.

- Black, I. D. (1983). *A Gambling Style of Government 1877-1915: The Establishments of Chartered Company's Rule in Sabah, 1877-1915*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Buku Komemoratif Kota Kinabalu*. (2000). Kota Kinabalu: Jabatan Cetak Negeri Sabah.
- Cassels, F. P. (1989). The Early of Sabah. *The Sarawak Journal*: 56-57.
- Cecilia Leong. (1982). *Sabah The First 100 Years*. Kuala Lumpur: Percetakan Nan Yang Muda.
- Dalius Lucius Lobinjang. (1986). *Sabah Semasa Pendudukan Jepun*. Selangor: Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Danny Wong Tze Ken. (2004). *Community and society*. Kota Kinabalu: Natural History Publication (Borneo).
- Dayu Bin Sansalu. (1981). *Sejarah Bandar Kota Kinabalu 1946-1967*. Latihan Ilmiah. Bangi: Jabatan Sejarah. Fakulti Sains Kemasyarakatan dan Kemanusiaan. Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Dinwiddie, J. M. (1989). The Early History of Jesselton. *Borneo Society Journal: Journal of the Sabah College Society*. 3: 25.
- Donnison, F. S. V. (1956). *British Military Administration in the Far East 1943-46*. London: Her Majesty's Stationery Office.
- Eillen Petra Francis. (1990). *Sejarah Perkembangan Kereta Api Negeri Sabah 1881-1941*. Latihan Ilmiah, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, Fakulti Sains Kemasyarakatan dan Kemanusiaan.
- Ensiklopedia Dunia*. (2005). (Terj.) Dewan Bahasa dan Pustaka. Jilid 11. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka Kuala Lumpur.
- Evans, S. R. (2007). *Sabah (North Borneo) Under the Rising Sun Government*. Kota Kinabalu: Opus Publications.
- Johan M. Padasian. (1981). *Sejarah Sabah Dalam Gambar (1881-1981)*. Kota Kinabalu: Jawatankuasa Penerbitan Perayaan Sabah 100 Tahun.
- King Chui Aik. (1992). *Proses Perancangan Bandar: Satu Kajian Proses Perancangan Kota Kinabalu*. Latihan ilmiah. Fakulti Sains Pembangunan, Universiti Kebangsaan Malaysia Kampus Sabah.
- L.W. Jones, L.W. (1951). *North Borneo: Report on The Censuses of Population*. Jesselton: North Borneo Civil Service.
- Laporan Tahunan Dewan Bandaraya Kota Kinabalu 2000-2001*. (2002). Kota Kinabalu: Dewan Bandaraya Kota Kinabalu.
- Lee Yong Leng. (1982). *Borneo Utara Satu Kajian Geografi Petempatan*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Macartney, J. H. (1976). Jesselton Place names. *Sabah Society Journal*. Vol. III: 152-155.
- Mazlan Abdullah. (1958). *Sejarah Malaysia Timur*. Kuala Lumpur: Utusan Publications dan Distributors.
- Murjana @ Norjanam Yusof. (1994). *Aktiviti Tambak Laut Bandar Kota Kinabalu Kesan kepada Sosio-ekonomi dan Fizikal*. Latihan Ilmiah. Kuala Lumpur: Universiti Malaya.
- Ranjit Singh D. S. (2003). *The Making of Sabah 1865-1941 The Dynamics of Indigenous Society*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.
- Rosmawati binti Alich. (2003). *Kereta Api Di Borneo Utara: Kesan Dari Pendudukan Jepun 1942-1945*. Latihan Ilmiah Sarjana Muda, Kota Kinabalu: Sekolah Sains Sosial, Universiti Malaysia Sabah.
- Sabihah Osman. (1985). *Pentadbiran Pribumi Sabah 1881-1941*. Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia dan Yayasan Sabah.

- Stuart, Wendy. (1993). *The lingering eye: Recollection of North Borneo*. Edinburgh: Pentland Books.
- Siti Aidah Haji Lokin. (2007). *Sosioekonomi dan Pentadbiran Masyarakat Peribumi Sabah (1881-1963)*. Kota Kinabalu: Penerbit Universiti Malaysia Sabah.
- Tarling, N. (1971). *Britain, The Brooke & Brunei*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Tom dan Barbara Harrison. (1969-1970). *Monograph: The Prehistory of Sabah*. Kota Kinabalu: Sabah Society.
- Tregonning, K. G. (1965). *A History of Modern Sabah 1881-1963*. Singapore: University of Malaya Press.

Laman Sesawang

<http://www.awm.gov.au>. Dilayari pada 23 November 2011.

<http://www.penerangan.gov.my>. Dilayari pada 13 Januari 2012