

## **PERKEMBANGAN AKTIVITI PERKAPALAN DAN PELABUHAN DI BORNEO UTARA: 1881-1941**

*Development of Shipping and Port Activities in North Borneo:1881-1941*

**NURSYAZWANI EDININ<sup>1</sup>**  
**MAUREEN DE SILVA<sup>2</sup>**

*Program Sejarah, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan,  
Universiti Malaysia Sabah, Jalan UMS, 88400 Kota Kinabalu, Sabah  
E-mel: <sup>1</sup>nursyazwani\_edinin@yahoo.com.my; <sup>2</sup>maureen@ums.edu.my  
Dihantar: 19 Mei 2021 / Diterima: 20 Julai 2021*

### **Abstrak**

Industri perkapalan dunia mengalami perubahan yang amat ketara setelah teretusnya Revolusi Industri di Eropah dan juga pembinaan Terusan Suez sekitar abad ke-19 yang telah memendekkan perjalanan dari Barat ke Timur, sekali gus mengubah landskap dunia maritim ketika itu. Perahu layar dan tongkang-tongkang yang dahulunya digunakan oleh pelayar dan pedagang telah digantikan dengan kapal-kapal wap yang mampu belayar lebih lama dan tidak bergantung dengan cuaca. Malah, kapal-kapal wap ini juga mampu membawa muatan yang lebih banyak dan mempunyai ruang yang luas. Di Borneo Utara, aktiviti perkapalan dan pelabuhan semakin rancak apabila pihak Syarikat Berpiagam Borneo Utara (SBUB) mengambil alih pentadbiran Borneo Utara. Perkembangan laluan maritim dan aktiviti perdagangan semasa era imperialisme baharu telah menyebabkan kapal dari pelbagai syarikat perkapalan singgah di pelabuhan-pelabuhan utama di Borneo Utara untuk menjalankan aktiviti sehingga memberi impak kepada perkembangan industri perkapalan dan pelabuhan di Borneo Utara sendiri. Berdasarkan penggunaan sumber primer (laporan tahunan, surat dan akhbar kolonial) dan sumber kedua, artikel ini bertujuan untuk mengkaji hubungan kait di antara aktiviti perkapalan dan kewujudan dan perkembangan pelabuhan di Borneo Utara. Secara khususnya, ia cuba merungkaikan persoalan tentang latar belakang dan motif syarikat perkapalan datang ke Borneo Utara, bagaimana pengoperasian kapal-kapal ini di Borneo Utara dan sejauhmana aktiviti yang melibatkan perkapalan ini telah memberi impak kepada perkembangan beberapa pelabuhan di tanah jajahan ini.

**Kata kunci:** Perkapalan, pelabuhan, laluan maritim, Borneo Utara, SBUB.

### **Abstract**

*The world shipping industry went through significant changes after the outbreak of the Industrial Revolution in Europe and the construction of the Suez Canal around the 19th century which shortened the journey from West to East and changed the landscape of the maritime world at that time. Yachts as well as barges formerly used by sailors and traders had been replaced by steamships that were capable of sailing longer and were not dependent on the weather. In fact, these steamships also carried cargo and had more space. In North Borneo, shipping and port activities intensified when BNBC took over the administration of the territory. The development of maritime routes and commerce during the era of new imperialism had enabled ships from various shipping companies to dock in major ports in North Borneo to carry out various shipping activities thus impacting the development of the shipping and port industry in North Borneo itself. Based on the use of primary sources (annual reports, correspondence and colonial newspapers) and secondary sources, this article aims to examine the relationship between shipping activities and the existence and development of ports in North Borneo. Specifically, it attempts to reveal the dynamics involved in the shipping industry in terms of motives, operations and the extent to which shipping activities have impacted the development of several ports in the colony.*

**Keywords:** *Shipping, ports, maritime routes, North Borneo, BNBC.*

### **Perbincangan**

Perkembangan Revolusi Industri yang berlaku di Eropah telah membawa kepada perubahan besar dunia pelayaran dan perkapalan, sekali gus memberi impak kepada sistem pengangkutan air di seluruh dunia. Jika dahulu, kapal layar merupakan pilihan sebagai pengangkutan utama untuk membawa penumpang dari satu tempat ke tempat lain, namun dengan perkembangan industri perkapalan di Eropah dan juga pembuatan kapal wap, perahu layar tidak lagi digunakan kerana telah digantikan dengan kemudahan kapal-kapal wap bersaiz besar dan mampu membawa penumpang yang lebih ramai.

Aktiviti perkapalan di Borneo Utara bermula sebelum kedatangan SBUB lagi. Semasa pentadbiran Kesultanan Sulu di pantai timur, datu-datu Sulu menggunakan perahu tradisional seperti *baranganya*, *silisipan*, *garay* dan *kora-kora* untuk menjalankan aktiviti laut dan perkapalan. Bagi memenuhi tujuan tersebut mereka menggunakan kepakaran pelaut Iranun, Balangingi dan Bajau sebagai sumber tenaga kerja mereka.<sup>1</sup> Pada asalnya, para pelaut Iranun, Balangingi dan Bajau menggunakan perahu bercadik untuk aktiviti laut seperti menangkap hasil laut dan aktiviti perkapalan yang lain. Namun, setelah

SBUB mentadbir Borneo Utara, konsep dan reka bentuk perahu bercadik telah mengalami perubahan kerana pelaut Bajau dan Sulu telah melakukan pelbagai ubah suai terhadap perahu tradisional mereka.<sup>2</sup>

Perkembangan aktiviti perkapalan di Borneo Utara semakin rancak apabila SBUB mula mentadbir Borneo Utara. Kapal-kapal wap mulai datang ke pelabuhan-pelabuhan di Borneo Utara antara tahun 1887 sehinggalah tahun 1889. Pada tiga tahun pertama ini telah berlaku pertambahan jumlah kapal wap dagang ke pelabuhan-pelabuhan utama di Borneo Utara. Dalam tempoh ini juga didapati ekonomi Borneo Utara ketika itu semakin meningkat. Hal ini terbukti apabila pada tahun pertama, sebanyak 62 buah kapal telah tiba di Borneo Utara dan bilangan kapal yang berlabuh di Borneo Utara ini kemudiannya telah meningkat pada tahun ketiga iaitu sebanyak 99 buah kapal.<sup>3</sup> Bagi meningkatkan sektor ekonomi di Borneo Utara, pihak SBUB telah menggalakkan kemasukan kapal wap dari luar untuk menjalankan aktiviti perkapalan dan perdagangan di pelabuhan-pelabuhan Borneo Utara. Secara tidak langsung, hal ini dapat memudahkan urusan menghantar sumber bahan mentah ke Eropah. Operasi syarikat perkapalan di Borneo Utara terbahagi kepada dua, iaitu yang pertama ialah syarikat perkapalan yang membuka ibu pejabat mereka di Borneo Utara dan yang kedua ialah syarikat perkapalan yang berpusat dari luar namun terlibat secara langsung dengan aktiviti perkapalan di Borneo Utara.

**Jadual 1** Syarikat perkapalan (Kapal Wap) yang berpusat di Borneo Utara

<b>Nama Syarikat</b>	<b>Ibu Pejabat</b>	<b>Kawasan Operasi</b>	<b>Tempoh Operasi</b>
Butterfield & Swire Co	Sandakan	Sandakan, Kudat, Labuan, Singapura dan Hong Kong	1883-1941
China Borneo & Company	Sandakan	Sandakan, pantai timur Borneo Utara dan Hong Kong	1888-1920
Messrs, Mansfield Boorgardt and Company	Sandakan	Sandakan, Labuan dan Singapura	1883-1941
Behn, Meyer & Co	Sandakan	Sandakan, Labuan, Kudat, Teluk Darvel, Teluk Marudu dan Singapura	1888-1941
Sabah Steamship Company	Sandakan	Sandakan, Kudat, Labuan, Gaya, Tawau, Teluk Darvel, Teluk Marudu, Sulu dan Singapura	1894-1941

Sumber: Dipetik dan diubah suai daripada British North Borneo Herald, 1 Januari 1941, hlm. 5.

Berdasarkan Jadual 1, dapat dilihat bahawa kesemua syarikat perkapalan tersebut membuka ibu pejabat di Sandakan yang ketika itu merupakan pusat pentadbiran SBUB. Malah, tempoh operasi syarikat perkapalan juga hampir sama, iaitu bermula dari tahun 1888 sehingga tahun 1941 di mana tempoh tersebut merupakan tempoh pentadbiran SBUB di Borneo Utara.

Antara syarikat kapal wap yang membuka ibu pejabat di Borneo Utara ialah *Butterfield & Swire Co* yang merupakan syarikat perkapalan dan perdagangan yang terlibat dalam pelbagai kegiatan seperti aktiviti pertanian dan perkapalan dalam skala yang besar khususnya di Asia. Syarikat ini dimiliki oleh *John Swire & Sons* dan dibentuk hasil daripada tiga buah syarikat yang melibatkan *John & William, R.S Butterfield* dan *John Swire & Sons*. Syarikat ini membuka ibu pejabat mereka yang pertama di Asia iaitu di Shanghai pada tahun 1867. Menjelang abad ke-19, terdapat banyak cawangan syarikat tersebut dibuka di Asia seperti Jepun, Sungai Yantze dan persisiran pantai China.<sup>4</sup> Kejayaan membuka ibu pejabat di luar China mendorong syarikat ini untuk membuka ibu pejabat di Asia Tenggara seperti di Singapura, Jawa, Filipina dan Borneo Utara.<sup>5</sup> Syarikat perkapalan ini menjadikan Pelabuhan Sandakan, Jesselton, Kudat, Labuan dan Tawau sebagai pelabuhan pilihan untuk kapal-kapalnya berlabuh. Syarikat ini juga memulakan operasinya di Borneo Utara pada tahun 1886 dengan menggunakan kapal wap *Loong Mon* yang mengangkut kargo berisi kayu balak untuk dieksport. Syarikat ini juga menyediakan kapal pengangkut *S.S Hankow* untuk membawa penumpang yang akan beroperasi antara Sandakan dan Labuan ke Shanghai serta Hong Kong.<sup>6</sup> Selain daripada membawa penumpang dan juga kargo, syarikat perkapalan ini juga turut memberikan insurans maritim untuk melindungi kapal-kapal dagang yang menjalankan aktiviti perdagangan di Borneo Utara dan Hong Kong. Insurans tersebut bertujuan untuk melindungi kapal-kapal wap daripada sebarang perkara yang tidak diingini sepanjang mereka belayar ke Borneo Utara dan juga sebaliknya.<sup>7</sup>

Seterusnya, ialah *China Borneo Company* yang diasaskan di London pada tahun 1888. Syarikat perkapalan ini lebih memberi fokus kepada aktiviti pengeksporan kayu balak dari Borneo Utara. Lazimnya, kayu balak dari Borneo Utara mempunyai permintaan yang tinggi khususnya dari negara China, Australia dan Amerika Syarikat. Bagi tujuan tersebut, beberapa buah kapal milik syarikat ini telah ditugaskan untuk membawa bekalan kayu balak dengan jumlah yang besar ke China dan Australia dari Pelabuhan Sandakan. Antaranya ialah *S.S Sandakan, S.S Poh Ann, S.S Ascanius, S.S Normanhurst, S.S Menon* dan *S.S Normanby*. Selain itu, syarikat perkapalan ini juga turut membawa buruh dari China ke Borneo Utara dengan menggunakan kapal *S.S Ascanius* ke pelabuhan Sandakan.<sup>8</sup>

Syarikat perkapalan yang ketiga ialah *Messrs Mansfield Boogardt and Company* menjadi salah satu syarikat perkapalan yang banyak menyediakan perkhidmatan perkapalan di Borneo Utara. Syarikat ini bukan sahaja menyediakan kemudahan kargo, malah juga menyediakan perkhidmatan membawa hasil komoditi seperti kayu balak, tembakau, teh, kopi, sarang burung dan hasil laut dari Borneo Utara untuk dipasarkan ke luar negara. Kebanyakan kapal syarikat perkapalan ini beroperasi dari Sandakan, Labuan, Gaya ke Singapura dan Hong Kong. Selain itu, ia juga menyediakan perkhidmatan kapal wap pengangkut, penumpang dan membawa surat dari Borneo Utara. Dalam hal ini, syarikat perkapalan tersebut tidak hanya memberi fokus kepada satu perkhidmatan sahaja namun mempelbagaikan perkhidmatan bagi menarik pelabur, pedagang dan orang ramai untuk menggunakan perkhidmatan syarikat perkapalan tersebut. Oleh itu, tidak hairanlah sekiranya syarikat ini menjadi pilihan para pegawai SBUB, saudagar Cina dan juga pemilik-pemilik estet untuk menggunakan perkhidmatannya. Malah, boleh dikatakan bahawa syarikat ini merupakan antara syarikat perkapalan yang mengaut keuntungan tertinggi di Borneo Utara.<sup>9</sup>

Syarikat perkapalan *Behn, Meyer & Co* ditubuhkan pada 1 November 1840 di Singapura. Syarikat ini ditubuhkan hasil daripada kerjasama dua orang rakan kongsi iaitu Theodor August Behn dan Valentin Lorend Meyer yang berbangsa Jerman. Syarikat ini memainkan peranan penting dalam aktiviti perdagangan di Asia Tenggara yang meliputi Singapura, Pulau Pinang, Sarawak dan Borneo Utara.<sup>10</sup> Hasil kekayaan sumber mentah yang dimiliki oleh Borneo Utara menyebabkan syarikat ini berminat untuk menjalinkan hubungan dagangan dengan pihak SBUB. Antara perkhidmatan yang ditawarkan oleh syarikat ini ialah penyediaan perkhidmatan kapal pengangkut untuk mengangkut hasil sagu dari Pelabuhan Sandakan ke Singapura sebelum dihantar ke Jerman. Syarikat ini juga turut terlibat dalam aktiviti pengeksporan hasil sarang burung dari Goa Gomantong,<sup>11</sup> selain terlibat dalam aktiviti mengangkut hasil tembakau dari estet-estet tembakau di Teluk Darvel, Teluk Marudu, Kudat, Kinabatangan dan Sandakan. Keadaan ini secara tidak langsung telah menyebabkan hasil keluaran tembakau di Borneo Utara telah berjaya mengatasi hasil keluaran tembakau dari Deli, Sumatera. Situasi ini juga telah menyebabkan tembakau dari Borneo Utara mendapat permintaan yang tinggi khususnya dari Eropah. Hasilnya, syarikat ini telah menjadi orang tengah yang bertanggungjawab menyediakan perkhidmatan perkapalan untuk membawa hasil tembakau dari Borneo Utara ke Amsterdam.<sup>12</sup>

Seterusnya, ialah syarikat perkapalan milik Borneo Utara iaitu *Sabah Steamship Company* yang ditubuhkan pada tahun 1894. *Sabah Steamship Company* mempunyai tiga buah kapal wap iaitu *S.S Sabah*, *S.S Normanhurst* dan *S.S Kinabalu*.<sup>13</sup> Syarikat perkapalan ini menjadikan Sandakan sebagai ibu

pejabat dan menjalankan aktiviti perkapalan sekitar kawasan Borneo Utara yang melibatkan Labuan, Silam, Segama, Kudat, Sandakan, Kinabatangan, Teluk Marudu, Teluk Darvel dan kawasan-kawasan lain di Borneo Utara.<sup>14</sup> Kapal-kapal *Sabah Steamship Company* bersaiz kecil dan tidak mampu untuk melalui perjalanan yang jauh dan hanya mampu beroperasi di pelabuhan Borneo Utara sahaja. Setiap kapal dari syarikat ini mempunyai fungsi berlainan. Contohnya, *S.S Saba* merupakan kapal wap yang beroperasi di sungai seperti Kinabatangan, Segama, Silam dan sebagainya. Selain itu, *S.S Kinabalu* merupakan kapal pengangkut bersaiz besar yang mampu mengangkut kargo sebanyak 2000 tan. Oleh kerana saiz kapal pengangkut ini besar, maka kapal ini akan beroperasi di antara pelabuhan-pelabuhan di Borneo Utara dan juga Sulu.<sup>15</sup>

Selain daripada syarikat-syarikat luar yang berpangkalan dan membuka ibu pejabat di Borneo Utara, terdapat juga beberapa syarikat perkapalan dari luar yang beroperasi di Borneo Utara antaranya *Eastern and Australian Steam Navigation Company*, *China Navigation Company*, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* dan banyak lagi. Kesemua syarikat perkapalan ini menyediakan perkhidmatan membawa barang kargo dan menyediakan perkhidmatan membawa penumpang.

**Jadual 2** Syarikat perkapalan luar yang beroperasi di Borneo Utara

<b>Nama Syarikat</b>	<b>Ibu Pejabat</b>	<b>Kawasan Operasi</b>	<b>Tempoh Operasi</b>
Eastern and Australian Steam Navigation Company	Queensland	Sandakan, Labuan, Port Darwin	1883-1941
Adelaide Steamship Company	Adelaide	Sandakan, Labuan, Kudat, Port Darwin, Sydney, Manila, Jepun	1883-1941
China Navigation Company	Hong Kong	Sandakan, Labuan, Teluk Darvel, Hong Kong	1883-1941
The Nord Deuschter Lloyd	Bremen	Sandakan, Labuan, Bangkok, Hong Kong, Singapura, Manila, Kobe	1883-1941
The Blue Funnel	United Kingdom	Singapura, Sandakan, Labuan, Kudat, tawau	1883-1960
Indo-China Steam Navigation	Canton	Sandakan, Labuan, Jesselton, Kudat, Hong Kong, Shanghai	1883-1960
Oceanic Steamship Company	New York	Sandakan, Jesselton, Labuan, Kudat, Manila, New York	1885-1926
Swedish East Asia Line	Hong Kong	Sandakan, Labuan, Singapura, Hong Kong	1926-1959

Bank Line	London	Labuan, Teluk Marudu, Teluk Darvel, Sandakan, Singapura, Hong Kong	1905-1959
Straits Steamship Company	Singapura	Sandakan, Labuan, Singapura	1948-1961
Koninklijke Paketvaart Maatschappij	Batavia	Sandakan, Afrika Selatan, Hong Kong, Jepun	1949-1960
Royal Interocean Line	Amsterdam	Sandakan, Afrika Selatan, Hong Kong, Jepun	1949-1960

Sumber: Dipetik dan diubah suai daripada *Annual Report of the Marine Department 1947-1961*, hlm. 13-60.

Berdasarkan jadual di atas, antara syarikat perkapalan dari luar (tidak berpangkalan di Borneo Utara) antaranya ialah *China Navigation Company* yang diasaskan pada tahun 1927 di London. Hubungan dagangan antara syarikat perkapalan ini dengan pihak SBUB bermula pada tahun 1882. Syarikat ini menjalankan aktiviti mengangkut kayu balak belian dari Pelabuhan Sandakan untuk dihantar ke China. Kekayaan sumber kayu balak yang dimiliki oleh Borneo Utara ini telah menyebabkan syarikat tersebut berminat untuk melibatkan diri dalam urusan penghantaran kayu balak. Oleh itu, syarikat perkapalan ini telah menggunakan dua buah kapal wap untuk mengangkut kayu balak dari Borneo Utara. Syarikat ini juga membawa buruh Cina ke Borneo Utara untuk bekerja di ladang-ladang tembakau yang dimiliki oleh *London Tobacco Company*, *Lahad Datu Estate Company*, *Rotterdam Tobacco Company*, *British Borneo Trading and Planting Company* dan lain-lain lagi. Antara kapal milik syarikat tersebut yang beroperasi antara Borneo Utara dan pelabuhan luar ialah *Changsha*, *Woosung* dan *Taiyuan*. Syarikat perkapalan ini juga turut menyediakan perkhidmatan mengangkut kayu balak dari Borneo Utara dalam jumlah yang besar ke Australia dan beberapa negara lain.<sup>16</sup>

Selain itu, Borneo Utara juga turut menerima kemasukan kapal wap dari Amerika Syarikat iaitu *Oceanic Steamship Company* yang diasaskan pada tahun 1881. Bagi meluaskan pasaran dagangan syarikat perkapalan tersebut, pihak syarikat telah memilih Borneo Utara sebagai kawasan perdagangan yang baharu kerana dilihat memiliki potensi yang besar dan mampu memberikan keuntungan yang berlipat kali ganda. Antara perkhidmatan yang disediakan oleh syarikat ini ialah kapal pengangkut, kapal penumpang dan membawa sumber bahan mentah dari Borneo Utara untuk dieksport ke Amerika Syarikat. Borneo Utara menjadi pilihan syarikat perkapalan ini bertujuan untuk melebarkan jaringan perdagangan mereka di Asia Tenggara. Antara kapal yang digunakan oleh syarikat ini untuk beroperasi di Borneo Utara ialah *S.S Mariposa*, *Ventura* dan *Sonama* yang merupakan kapal penumpang dan digunakan

untuk membawa golongan elit. Di samping itu, syarikat ini juga menjadikan pelabuhan-pelabuhan di Borneo Utara sebagai pelabuhan persinggahan bagi penumpang dari Amerika Syarikat yang ingin berkunjung ke Australia. Sebelum kapal penumpang tersebut tiba di Australia, kapal wap milik syarikat ini akan singgah di Singapura dan Borneo Utara untuk mengambil penumpang sebelum meneruskan perjalanan mereka ke Australia.<sup>17</sup>

Di samping itu, *The Indo-China Steam Navigation* anak syarikat milik *Jardine, Matheson & Co* yang ditubuhkan pada tahun 1873 dan berpangkalan di Hong Kong merupakan antara syarikat perkapalan yang terbesar serta mempunyai pengaruh luas dalam industri perkapalan dan perdagangan khususnya di sekitar Hong Kong, China dan Jepun. Syarikat perkapalan ini menyediakan perkhidmatan membawa penumpang dan perkhidmatan kargo. Selain itu, syarikat ini juga menyediakan perkhidmatan membawa kayu balak dalam kuantiti yang besar ke Hong Kong. Dalam masa yang sama, syarikat ini turut menyediakan perkhidmatan membawa buruh Cina untuk bekerja di estet-estet tembakau, kilang, kayu dan juga lombong emas. Antara kawasan operasi syarikat perkapalan ini ialah Singapura, Bangkok, Batavia, Borneo Utara dan Manila. Syarikat ini memiliki banyak kapal yang beroperasi di Borneo Utara, antaranya ialah *Fuh Wo*, *Eld Dorado* dan *Fok Sang* yang terlibat dalam aktiviti pembalakan dan membawa buruh Cina untuk bekerja di estet tembakau di Kudat, Teluk Darvel dan Teluk Marudu. Bagi aktiviti membawa penumpang pula, kapal-kapal seperti *Eastern Moon*, *Fausang*, *Foo Shing* dan *Han Woo* akan singgah di pelabuhan Sandakan, Labuan, Kudat, Tawau dan Jesselton.<sup>18</sup>

Pihak Belanda menubuhkan syarikat *Koninklijke Paketvaart-Maatschappij* (KPM) pada tahun 1888 dan menyediakan perkhidmatan perkapalan khusus bagi kawasan Kepulauan Jawa dan sekitarnya. Terdapat 140 kapal milik KPM yang menyediakan perkhidmatan perkapalan dari Hindia Timur Belanda ke Afrika Selatan, Australia, China dan sebahagiannya turut menyediakan perkhidmatan ke Singapura. KPM diasaskan oleh *Stoomvaart Maatschappij Nederland and Rotterdamsche Lloyd* pada tahun 1888. Kedua-dua syarikat perkapalan ini telah menyediakan perkhidmatan perkapalan secara tetap antara Belanda dan Pulau Jawa selama hampir dua tahun. Malah, KPM juga merupakan syarikat perkapalan yang bertanggungjawab membawa buruh Jawa untuk bekerja di Borneo Utara setelah pihak Belanda enggan menggunakan kapal milik British untuk membawa golongan buruh ke Borneo Utara. Seperti kebanyakan syarikat perkapalan lain, syarikat perkapalan ini juga terlibat dalam aktiviti mengangkut kayu balak dari Borneo Utara ke Australia dan Hong Kong.<sup>19</sup>



*The Straits Steamship Company* merupakan syarikat perkapalan yang terkemuka dan banyak menyediakan perkhidmatan perkapalan. Syarikat ini ditubuhkan dengan nama asal *The Straits Navigation Company* di Singapura pada 20 Januari 1890 dan merupakan idea asal Theodore Cornelius Boogardt yang berbangsa Belanda. Beliau merupakan salah seorang daripada tujuh ahli lembaga pengarah syarikat tersebut. Sebelum penubuhan *Straits Steamship*, syarikat-syarikat perkapalan di Singapura dikendalikan oleh syarikat-syarikat perkapalan dari Britain, Jerman, Perancis, Itali dan Belanda. Pengarah *Manfield & Company* iaitu A. P., Adam, D.J., Mathens dan J. Burkinshaw telah bekerjasama dengan beberapa orang jutawan seperti Tan Jiak Kim, Tan Keong Saik dan Lee Cheng Yen untuk membentuk jaringan kerjasama antara Singapura dan Eropah bagi mengendalikan urusan perkapalan. Syarikat perkapalan ini juga turut terlibat dalam aktiviti mengangkut biji timah, kopi, lada, getah dan tembakau. Sebagai contoh, sekitar tahun 1900, syarikat kapal wap ini telah mengambil kontrak penghantaran hasil getah dari Sandakan untuk dibawa ke Singapura dan turut terlibat dalam aktiviti penghantaran kayu balak dari Sandakan dan Labuan ke Singapura serta Hong Kong. Malah, syarikat perkapalan ini juga didapati terlibat dalam perkhidmatan membawa penumpang dan kebanyakannya terdiri daripada buruh-buruh Cina yang bekerja di ladang getah dan lombong biji timah. Antara kapal yang sering dilihat menjalankan aktiviti perkapalan di Borneo Utara ialah *Marudu*, *Darvel* dan *Mausung*.<sup>20</sup>

### **Kapal Pengangkut Penumpang**

Aktiviti kapal penumpang di Borneo Utara juga berkembang dengan pesat. Kapal-kapal penumpang ini bertanggungjawab membawa pegawai atasan SBUB, pemodal dan juga pedagang. Antara syarikat perkapalan yang menyediakan perkhidmatan tersebut ialah *Eastern and Australian Steam Navigation Company*. Syarikat perkapalan ini menyediakan perkhidmatan kapal penumpang khususnya kepada pegawai atasan SBUB di Borneo Utara dan juga pegawai British di Australia untuk bertemu dan berbincang mengenai pengurusan pelabuhan di Borneo Utara dan juga perkembangan ekonomi kedua-dua tanah jajahan.<sup>21</sup>

Terdapat juga kapal-kapal penumpang yang menjadikan pelabuhan di Borneo Utara sebagai pelabuhan persinggahan sebelum meneruskan perjalanan. Syarikat perkapalan *Oceanic Steamship Company* membawa penumpang dari Amerika Syarikat ke Australia dan akan singgah di pelabuhan Singapura dan juga pelabuhan di Borneo Utara untuk mengambil penumpang.<sup>22</sup> Syarikat perkapalan tersebut merupakan antara syarikat perkapalan yang aktif dalam menyediakan perkhidmatan kapal penumpang dan kapal pengangkut.

Seterusnya, ialah *The Blue Funnel Line* yang dimiliki oleh syarikat *Achilles, Agamemnon, Ajax, Anchises* dan *Titan* merupakan kapal penumpang yang sering dilihat beroperasi di pelabuhan-pelabuhan Borneo Utara. Kapal-kapal penumpang syarikat ini membawa pegawai atasan SBUB, ahli keluarga dan orang-orang Eropah. Kapal wap syarikat ini juga telah menghubungkan pelabuhan di Borneo Utara dengan Australia dan Manila.<sup>23</sup>

Syarikat perkapalan *Indo-China Steam Navigation* yang membawa buruh Cina ke Borneo Utara turut menyediakan perkhidmatan kapal penumpang. Antara kapal syarikat yang terlibat ialah *Eastern Moon, Fausang, Foo Shing* dan *Han Woo*. Kapal milik syarikat perkapalan ini membawa penumpang dari pelabuhan seperti Hong Kong dan Manila ke Borneo Utara. Antara pelabuhan yang disinggahi untuk mengambil penumpang ialah Sandakan, Labuan, Kudat, Jesselton dan Tawau.<sup>24</sup>

*Royal Inter-ocean Line* merupakan syarikat perkapalan milik Belanda. Laluan operasi bagi syarikat perkapalan ini ialah Borneo Utara dan Jepun. Pelabuhan-pelabuhan di Borneo Utara dijadikan sebagai pelabuhan persinggahan untuk membaiki kapal dan juga mengisi bekalan untuk perjalanan seterusnya. Antara kapal milik syarikat ini yang digunakan untuk membawa penumpang ialah *Tjiwangi* yang membawa penumpang seramai 200 orang dari Melbourne ke Sandakan dan seterusnya ke Jepun. *Tjiwangi* dan *Tjiluwah* merupakan dua buah kapal milik syarikat ini yang membawa penumpang dari Australia, Jepun, New Zealand dan juga Borneo Utara.<sup>25</sup>

Kewujudan perkhidmatan perkapalan penumpang di Borneo Utara dan juga pelabuhan-pelabuhan luar yang lain telah membawa keuntungan kepada pihak SBUB. Hal ini demikian kerana pelabuhan-pelabuhan tersebut telah menjadi tumpuan kapal-kapal penumpang untuk mengambil penumpang. Malah, ada yang menjadikan pelabuhan Borneo Utara sebagai pelabuhan persinggahan untuk membaiki sebarang kerosakan kapal dan juga mengisi bekalan. Tidak dinafikan dengan adanya kapal penumpang di Borneo Utara, ekonomi Borneo Utara semakin berkembang.

Aktiviti perkapalan di Borneo Utara boleh dibahagikan kepada dua, iaitu kapal kargo yang bertanggungjawab membawa hasil dagangan ke Borneo Utara dan juga kapal penumpang yang membawa penumpang dari pelabuhan luar ke pelabuhan-pelabuhan utama di Borneo Utara. Langkah syarikat perkapalan yang membuka ibu pejabat dan juga berpusat di Borneo Utara, telah memudahkan lagi aktiviti perkapalan. Kebanyakan syarikat perkapalan (kapal wap) yang berpusat dari di Borneo Utara merupakan syarikat perkapalan yang berasal dari Eropah seperti *Messrs. Mansfield Boogardt and Company* dan

*Behn, Meyer & Co.* Kebanyakan syarikat perkapalan ini menjadikan Pelabuhan Sandakan sebagai pelabuhan utama untuk menjalankan aktiviti perkapalan mereka. Kebanyakan kapal dari syarikat perkapalan ini juga terlibat dalam aktiviti mengangkut kayu balak, tembakau dan beberapa lagi sumber bahan mentah Borneo Utara untuk dipasarkan di Eropah kerana hasil keluaran Borneo Utara mendapat permintaan tinggi di Eropah.

Selain itu, syarikat perkapalan luar yang beroperasi di Borneo Utara juga kebanyakannya terdiri daripada syarikat perkapalan Eropah, Australia, Amerika Syarikat dan beberapa buah negara lagi. Syarikat-syarikat perkapalan ini juga turut terlibat dalam aktiviti mengeksport kayu balak Borneo Utara ke negara-negara luar. Pada masa yang sama, syarikat perkapalan tersebut turut membawa golongan buruh untuk bekerja di Borneo Utara. Hal ini menunjukkan bahawa aktiviti perkapalan di Borneo Utara bukan sahaja tertumpu semata-mata dengan aktiviti ekonomi dan perdagangan sahaja, malah ia juga melibatkan aktiviti membawa penumpang dan tenaga kerja ke Borneo Utara.

### **Aktiviti Pelabuhan di Borneo Utara**

Pembukaan dan perkembangan laluan maritim di Borneo Utara telah membawa kepada perkembangan aktiviti perkapalan dan juga pelabuhan di Borneo Utara. Pelabuhan-pelabuhan di Borneo Utara mula didatangi oleh kapal-kapal dari luar untuk tujuan perdagangan dan membawa penumpang. Keadaan ini secara tidak langsung telah membawa kepada perkembangan pelabuhan-pelabuhan di Borneo Utara. Oleh hal yang demikian, pihak SBUB telah mengambil langkah dengan membangunkan pelabuhan-pelabuhan pesisir pantai untuk dijadikan sebagai pelabuhan utama bagi menggantikan pelabuhan muara sungai.

Pelabuhan muara sungai terletak di muara sungai dan mempunyai kedalaman air yang cetek dan kelebaran sungai yang agak sempit. Situasi ini telah menjadi faktor kepada kesukaran kapal-kapal dagang yang bersaiz besar untuk berlabuh. Oleh itu, semasa pentadbiran SBUB, pelabuhan muara sungai mengalami kemerosotan kerana kurangnya kapal-kapal dagang yang singgah di pelabuhan muara sungai menyebabkan pihak SBUB mengambil keputusan untuk membangunkan pelabuhan utama sebagai gantinya. Namun, pelabuhan muara sungai masih berfungsi sebagai pelabuhan pembekal dan tempat pengumpulan hasil tanaman serta hasil komoditi sebelum dihantar ke pelabuhan utama. Tidak dinafikan peranan yang dimainkan oleh pelabuhan-pelabuhan muara sungai sebelum kemunculan pelabuhan pesisir pantai sedikit sebanyak membawa keuntungan kepada Borneo Utara. Pembinaan pelabuhan di Borneo Utara mempunyai kaitan dengan pentadbiran SBUB. Semasa pentadbiran SBUB di Borneo Utara, pihak SBUB telah melaksanakan pelan

pembangunan terhadap ekonomi dan pembinaan semula infrastruktur serta pembinaan semula pelabuhan-pelabuhan utamanya. Antaranya termasuklah penambahan keluasan dermaga, bilangan tempat kapal berlabuh yang melibatkan perkapalan laut dan pesisir pantai.<sup>26</sup>

Pelabuhan memainkan peranan penting dalam urusan eksport dan import. Malah, ia juga berperanan sebagai tempat pengumpulan hasil komoditi sebelum dipasarkan. Selain itu, pelabuhan juga berperanan sebagai tempat persinggahan bagi kapal-kapal dagang mengisi bekalan dan juga memperbaiki sebarang kerosakan semasa pelayaran. Kebanyakan kawasan pelabuhan di Borneo Utara akan dibangunkan menjadi bandar pelabuhan dan petempatan bagi merangsang aktiviti ekonomi di kawasan sekitar. Antara pelabuhan utama yang dibangunkan oleh pihak SBUB ialah Pelabuhan Victoria (Labuan), Pelabuhan Jesselton, Kudat, Sandakan dan Tawau. Kesemua pelabuhan ini merupakan pelabuhan penting kepada Borneo Utara kerana menjadi tumpuan syarikat-syarikat perkapalan untuk menjalankan aktiviti perkapalan.

### **Pelabuhan Victoria/Labuan**

Labuan pada asalnya merupakan sebahagian daripada Kesultanan Brunei lalu diserahkan kepada pihak British setelah pihak British menggunakan pulau yang tidak berpenghuni itu sebagai tapak operasi menentang lanun. Kemudian, pada tahun 1890, Labuan diletakkan di bawah pentadbiran Borneo Utara dan mula dikenali dengan nama *Victoria*.<sup>27</sup> Labuan terletak di sebelah pantai barat laut Borneo yang berada di laluan Teluk Brunei dan hampir keseluruhan pantainya menghadap ke Laut China Selatan. Labuan mempunyai sebuah pelabuhan laut dalam yang semula jadi yang dikenali sebagai *Victoria Harbour* yang terletak di bahagian tenggara pulau tersebut.<sup>28</sup>

Faktor ekonomi mendorong pemilihan Labuan sebagai sebuah pelabuhan. Kedudukannya sangat strategik di pantai barat Borneo dan merupakan laluan perdagangan antara Singapura dan Hong Kong. Pembukaan Labuan sebagai sebuah pelabuhan sedikit sebanyak memberi jaminan keselamatan kepada pihak British dalam menjalankan aktiviti perdagangan mereka dan sekali gus membawa kepada perkembangan Bandar Victoria. Di pelabuhan tersebut, banyak kedai telah didirikan, terutamanya oleh golongan pedagang Cina dari Brunei dan terdapat juga pedagang India yang datang ke Labuan untuk berdagang. Pedagang Cina dan India lebih gemar berdagang di India berbanding Brunei kerana sikap segelintir pemerintah Brunei yang mengambil barang dagangan mereka tanpa membayar hutang. Sikap ini tidak disenangi oleh para pedagang mengakibatkan mereka lari dan mengambil keputusan untuk berdagang di Labuan.<sup>29</sup>

Bukan itu sahaja, sebagai sebuah pelabuhan perlindungan bagi British, pelabuhan ini juga menjadi sebuah hab perdagangan bagi British di Asia Tenggara. Kewujudan pusat pengumpulan arang batu British di Laut China Selatan membolehkan perdagangan British tidak hanya terbatas di pasaran Asia Tenggara sahaja namun ia juga melibatkan pasaran antarabangsa. Malah, menjelang abad ke-20 hingga tahun 1923, wujud hubungan perdagangan secara multilateral British dengan negara-negara seperti Jerman, Australia, Itali, Perancis dan Amerika Syarikat. Hal ini menunjukkan bahawa pembukaan pelabuhan Labuan, sedikit sebanyak telah membawa keuntungan kepada pihak British. Pelabuhan ini turut berperanan sebagai pelabuhan *transshipment* bagi mengumpul hasil perdagangan yang dibawa masuk dari kawasan Borneo seperti Sarawak dan Brunei.

### **Pelabuhan Kudat**

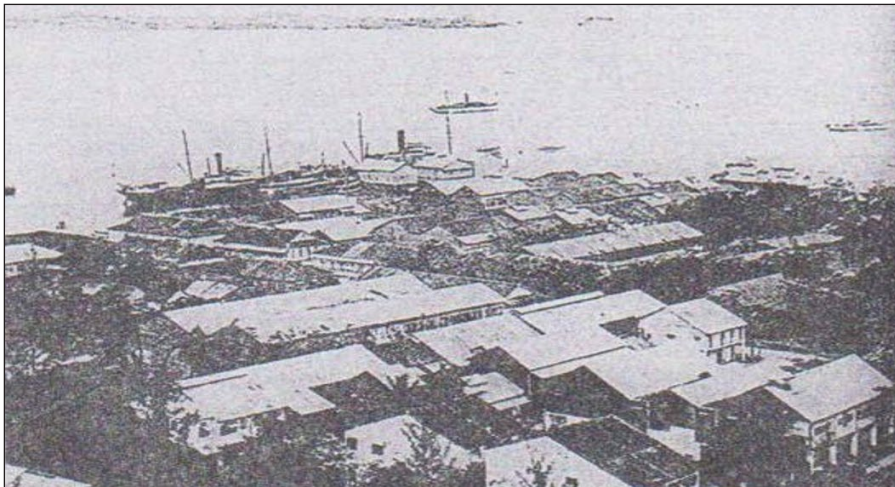
Pembinaan pelabuhan di Borneo Utara berkait rapat dengan pentadbiran SBUB. Pihak SBUB berusaha untuk membangunkan infrastruktur di setiap pelabuhan bagi menarik lebih banyak syarikat perkapalan datang ke pelabuhan di Borneo Utara. Antaranya termasuklah penambahan keluasan dermaga, bilangan tempat kapal berlabuh yang melibatkan perkapalan laut dalam dan pesisir pantai.<sup>30</sup> Pelabuhan Kudat merupakan salah satu pelabuhan utama yang dibangunkan oleh pihak SBUB di bahagian utara Borneo Utara. Pihak SBUB telah menyediakan pelbagai perancangan untuk membangunkan Kudat sebagai bandar pelabuhan yang mampu menarik pedagang luar untuk datang.

Hal ini terbukti apabila Pelabuhan Kudat telah menjadi salah satu daripada pusat mengeksport komoditi utama kopi, koko dan kopra yang merupakan hasil pertanian utama di Kudat. Walaupun Kudat merupakan pusat pentadbiran bagi SBUB, tetapi para pedagang enggan singgah di Pelabuhan Kudat atas alasan kedudukan Kudat yang jauh dan para pedagang lebih memilih untuk singgah di Pelabuhan Labuan. Pihak SBUB juga mengalami kesukaran untuk menjalankan urusan pentadbiran khususnya bagi kawasan-kawasan pedalaman kerana kedudukannya yang agak jauh dari pusat pentadbiran. Akhirnya, pihak SBUB telah bertindak memindahkan pusat pentadbirannya ke Sandakan.

### **Pelabuhan Sandakan dan Tawau**

Sandakan menjadi pusat pentadbiran SBUB yang kedua setelah pihak SBUB mengambil keputusan untuk mengubah pusat pentadbiran dari Kudat ke Sandakan. Pelabuhan Sandakan menjadi tumpuan aktiviti perkapalan sejak ia dijadikan sebagai pusat pentadbiran pada tahun 1884. Pelbagai usaha telah dilakukan untuk membangunkan Pelabuhan Sandakan ketika itu. Antara

usaha yang dilakukan ialah membina beberapa infrastruktur pelabuhan seperti gudang, limbungan, dermaga, tempat menyimpan bekalan arang batu serta kawasan untuk kapal-kapal wap berlabuh. Selain itu, pihak SBUB juga menyediakan kemudahan sokongan seperti alat-alat pandu layar seperti boya dan alat-alat pandu suar. Kesemua kemudahan ini disediakan bagi memberikan keselesaan dan kemudahan kepada pedagang dan anak-anak kapal.



**Foto 1** Pelabuhan Sandakan pada tahun 1903  
Sumber: Hanizah Hj Idris, *Perdagangan Pelabuhan di Borneo*, hlm.86.

Pelabuhan Tawau pula merupakan pelabuhan kedua terpenting di kawasan pantai timur selepas Pelabuhan Sandakan. Tawau telah dibuka pada tahun 1893 kerana pihak SBUB melihat potensinya sebagai sebuah bandar pelabuhan di timur Borneo Utara yang strategik dan kaya dengan tanah yang subur. Perlu difahami bahawa perkembangan Pelabuhan Tawau seiring dengan berkembangnya sektor pertanian di daerah tersebut. Pelabuhan Tawau juga mengalami pembangunan pesat khususnya dalam pengeksporan getah dan kayu balak. Hasil komoditi seperti getah, *manila hemp* dan kayu balak telah membantu membangunkan Tawau, sekali gus pelabuhannya.

### **Pelabuhan Jesselton**

Jesselton telah menjadi pusat pentadbiran Borneo Utara yang ketiga selepas SBUB memindahkan pusat pentadbirannya dari Sandakan ke Jesselton. Pelabuhan Jesselton berperanan sebagai sebuah pelabuhan yang menjadi tumpuan bagi pengumpulan bahan mentah khususnya dari kawasan pedalaman seperti Keningau, Beaufort dan Melalap. Kedudukan Jesselton yang terletak di bahagian teluk selatan Gaya menjadikannya salah sebuah pelabuhan utama di kawasan pantai barat Borneo Utara. Pada tahun 1899, pihak SBUB mengambil keputusan untuk membangunkan Jesselton sebagai sebuah bandar pelabuhan.<sup>31</sup>

Pembinaan Pelabuhan Jesselton sejajar dengan pemindahan pusat pentadbiran Borneo Utara dari Sandakan ke Jesselton. Pada awalnya, Jesselton bukanlah pilihan utama untuk menggantikan Sandakan. Lokasi awal yang terpilih adalah Gaya namun, kawasan Gaya hampir keseluruhannya musnah akibat pemberontakan Mat Salleh dan pengikutnya pada tahun 1897. Oleh itu, William Clark Cowie memilih Jesselton untuk menggantikan Gaya kerana melihat potensinya sebagai pusat perdagangan yang penting khususnya apabila landasan kereta api siap dibina kelak. Perkara ini sekali gus memudahkan urusan untuk membawa hasil komoditi dari ladang ke kawasan pelabuhan. Cowie beranggapan bahawa Jesselton juga turut memiliki kelebihan semula jadi seperti tanah yang rata dan sangat sesuai untuk dijadikan pekan berbanding Gaya.<sup>32</sup> Jesselton juga mempunyai sumber air yang banyak untuk kegunaan seharian dan terlindung daripada ancaman taufan sepertimana yang dilaporkan oleh akhbar British iaitu;

*With a view to supplying a good coast station for the railway proposed to be put in hand along the West Coast from Beaufort, the Commissioner of Lands, Mr. Henry Walker, was recently instructed to inspect the South Channel from Gaya Bay. We now learn that has resulted in the discovery of a very suitable town site and anchorage on the coast nearly opposite to old Gaya. Mr. Walker reports that there are about thirty acres of good dry flat land, over six chains wide and half a mile long, available for a town. They lie at the foot of low grassy hills on which there are good bungalow sites and there is good anchorage at a distance of less than half a mile which can be reached by a stone mole and wooden pier. At the T head the depth at low water will be 24 feet, sufficient for ocean-going steamers.<sup>33</sup>*

Secara keseluruhannya, selepas pembukaan Pelabuhan Labuan oleh pihak SBUB pada tahun 1846, lebih banyak pelabuhan yang muncul di Borneo Utara terutamanya pelabuhan pesisir pantai. Antara pelabuhan utama yang dibangunkan ialah Pelabuhan Jesselton, Sandakan, Kudat dan Tawau. Bermula dengan pelabuhan di muara sungai sebagai pusat pengumpulan hasil hutan dari kawasan pedalaman kemudiannya berpindah ke pelabuhan pesisir pantai yang lebih besar dan strategik, sekali gus telah meningkatkan pendapatan sumber ekonomi SBUB. Dalam masa yang sama, pembinaan landasan kereta api yang menghubungkan bandar-bandar pelabuhan di Borneo Utara telah memudahkan lagi kerja-kerja membawa hasil dagangan eksport ke pelabuhan-pelabuhan dengan lebih cepat dan teratur. Sehubungan dengan itu, kewujudan pelabuhan ini secara tidak langsung telah menjadi salah satu aspek yang terpenting dalam pembangunan perdagangan Borneo Utara.

## Kesimpulan

Aktiviti perkapalan dan pelabuhan berkait rapat antara satu sama lain dalam memberikan impak positif kepada perkembangan Borneo Utara khususnya semasa pentadbiran SBUB. Pembinaan Terusan Suez telah membawa pembaharuan kepada dunia perkapalan apabila kapal-kapal wap mula menguasai dunia perkapalan dan juga perdagangan. Kapal-kapal layar mula digantikan dengan kapal wap yang mampu belayar lebih lama dan membawa lebih ramai penumpang dan muatan. Dengan kerancakan aktiviti perkapalan, pelabuhan-pelabuhan di Borneo Utara juga semakin berkembang apabila pihak SBUB mengambil langkah untuk membangunkan pelabuhan-pelabuhan pesisir pantai bagi menampung jumlah kapal dagang yang datang ke pelabuhan di Borneo Utara. Hal ini demikian kerana pelabuhan muara sungai tidak mampu untuk menampung jumlah kapal yang banyak dan juga faktor geografi pelabuhan muara sungai yang sempit dan perairan cetek menyebabkan kapal-kapal besar tidak sesuai untuk berlabuh. Kedatangan kapal-kapal wap dari pelbagai syarikat perkapalan ini bukan sahaja bertujuan untuk menjalankan aktiviti perdagangan semata-mata, malah ia juga membawa masuk golongan buruh luar untuk bekerja di sektor ekonomi di Borneo Utara. Dalam masa yang sama, kapal-kapal ini juga menyediakan perkhidmatan membawa penumpang khususnya untuk pegawai-pegawai SBUB yang berkunjung ke destinasi tertentu. Dengan kehadiran syarikat-syarikat perkapalan dan perkembangan pelabuhan di Borneo Utara, pembangunan ekonomi di Borneo Utara semakin berkembang pesat dengan kedatangan kapal-kapal dan golongan pelabur yang secara tidak langsung turut memberikan keuntungan besar kepada SBUB.

## Nota

- <sup>1</sup> Warren, J.F, *The Sulu Zone 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, Singapore: Singapore University Press, 1985, hlm. 197.
- <sup>2</sup> Ismail Ali, *Sejarah Pembudayaan Perahu Tradisi di Sabah*, Kota Kinabalu: Universiti Malaysia Sabah, 2016, hlm. 38.
- <sup>3</sup> Hanizah Hj Idris, *Perkembangan Perdagangan, Perkapalan dan Pelabuhan*, Kuala Lumpur: Universiti Malaya, 2006, hlm. 4.
- <sup>4</sup> Shai, A. *The Fate of British and French Films in China 1880-1949*, New York: Springer, 1999, hlm. 4.
- <sup>5</sup> Tak Wing Ngo, *Hong Kong's History: State and Society Under Colonial Rule*, United Kingdom: Taylor & Francis, 2001, hlm. 4.
- <sup>6</sup> *British North Borneo Herald*, 17 April 1886, hlm. 171.
- <sup>7</sup> *British North Borneo Herald*, 2 September 1891, hlm. 251.
- <sup>8</sup> *British North Borneo Herald*, 6 Februari 1892, hlm 85.
- <sup>9</sup> Ibid.
- <sup>10</sup> Salma Nasution Khoo, *More Than Merchants: A History of German-Speaking Community in Penang 1880s-1940s*, London: Areca Books, 2006, hlm. 121.
- <sup>11</sup> *British North Borneo Herald*, 15 Julai 1889, hlm. 286.
- <sup>12</sup> *British North Borneo Herald*, 5 September 1901, hlm. 366.
- <sup>13</sup> *British North Borneo Herald*, 26 April 1895, hlm. 166.



- <sup>14</sup> Ibid.
- <sup>15</sup> British North Borneo Herald, 1 Januari 1897, hlm. 21.
- <sup>16</sup> British North Borneo Herald, 11 Mac 1883, hlm. 134.
- <sup>17</sup> British North Borneo Herald, 8 April 1892, hlm. 166.
- <sup>18</sup> Annual Report Marine Department, 1950, hlm. 50.
- <sup>19</sup> British North Borneo Herald, 22 April 1900, hlm. 172.
- <sup>20</sup> Tregonning, K.G., The Origin of the Straits Steamship Company in 1890, Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society, vol.38, No.2 (208), Disember 1965, hlm.274-289.
- <sup>21</sup> British North Borneo Herald, 11 Mac 1884, hlm.60.
- <sup>22</sup> British North Borneo Herald, 8 April 1892, hlm.166.
- <sup>23</sup> British North Borneo Herald, 19 Jun 1896, hlm. 251
- <sup>24</sup> Annual Report of the Marine Department, 1950, hlm. 50.
- <sup>25</sup> Annual Report of the Marine Department, 1957, hlm.19.
- <sup>26</sup> Anwar Sullivan dan Cecilia Leong, Commemorative History of Sabah, Sabah State Government, Sabah Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 4.
- <sup>27</sup> Dokumen Gazetir Wilayah Persekutuan Labuan, Jawatankuasa Kebangsaan Geografi Malaysia, 2012, hlm. 3.
- <sup>28</sup> Hanizah Hj Idris, op.cit., hlm. 185.
- <sup>29</sup> Singapore Free Press, 1850.
- <sup>30</sup> Anwar Sullivan dan Cecilia Leong, Commemorative History of Sabah, Sabah State Government, Sabah Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 204.
- <sup>31</sup> Danny Wong, From Gaya to Jesselton, Borneo Research Journal, Vol.1, December 2007, hlm. 31.
- <sup>32</sup> Jesselton Dalam Kenangan (1899-1967), Kota Kinabalu: Arkib Negeri Sabah, hlm. 19.
- <sup>33</sup> British North Borneo Herald, 1899, hlm. 343.

## Senarai Rujukan

### Dokumen Arkib

- Annual Report of the Marine Department*, 1950.
- Annual Report of the Marine Department*, 1957.
- British North Borneo Herald*, 17 April 1886.
- British North Borneo Herald*, 2 September 1891.
- British North Borneo Herald*, 6 Februari 1892.
- British North Borneo Herald*, 1 Januari 1897.
- British North Borneo Herald*, 11 Mac 1883.
- British North Borneo Herald*, 8 April 1892.
- British North Borneo Herald*, 22 April 1900.
- British North Borneo Herald*, 8 April 1892.
- British North Borneo Herald*, 19 Jun 1896.
- Dokumen Gazetir Wilayah Persekutuan Labuan, Jawatankuasa Kebangsaan Geografi Malaysia, 2012.

### Buku dan Jurnal

- Hanizah Hj Idris. (2006). *Perkembangan Perdagangan, Perkapalan dan Pelabuhan*. Kuala Lumpur: Universiti Malaya.
- Hanizah Hj Idris. (2006). *Perkembangan Perdagangan, Perkapalan di British Borneo 1800-1963*. Universiti Malaya. (Tesis Dr Falsafah).
- Ismail Ali. (2016). *Sejarah Pembudayaan Perahu Tradisi di Sabah*. Kota Kinabalu: Universiti Malaysia Sabah.
- Shai, A. (1999). *The Fate of British and French Films in China 1880-1949*. New York: Springer.

- Sullivan, Anwar & Cecilia Leong. (1981). *Commemorative History of Sabah*. Sabah State Government: Sabah Centenary Committee.
- Tak Wing Ngo. (2001). *Hong Kong's History: State and Society Under Colonial Rule*. United Kingdom: Taylor & Francis.
- Tregonning, K.G. (1965). The Origin of the Straits Steamship Company in 1890, *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. vol.38, No.2 (208).
- Warren, J.F. (1985). *The Sulu Zone 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*. Singapore: Singapore University Press.