

STESEN KERETA API PERTAMA DI BORNEO UTARA: STESEN KERETA API BUKAU, 1896-1945

The First Railway Station in North Borneo: Bukau Railway Station, 1896-1945

GOI LIK SIA¹
JUVIANA JIMA²

^{1 & 2}Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan,
Universiti Malaysia Sabah
E-mel: ¹goiliksia@yahoo.com; ²jjuviana@yahoo.com
Dihantar: 18 Mei 2021 / Diterima: 1 Julai 2021

Abstrak

Kajian ini membincangkan tentang sejarah Stesen Kereta Api Bukau yang merupakan stesen kereta api pertama di Borneo Utara. Kajian ini bertujuan untuk melihat bagaimana perkembangan Stesen Kereta Api Bukau dalam lingkungan masa 1896 hingga 1945. Fokus kajian ini akan meneliti tentang sejarah awal pembinaan Stesen Kereta Api Bukau semasa pentadbiran SBBU yang menjadi titik permulaan kewujudan stesen kereta api yang pertama di Borneo Utara. Kajian ini menggunakan kaedah kualitatif melalui pendekatan sejarah. Sumber primer bagi kajian ini pula adalah berdasarkan Rekod Pejabat Tanah Jajahan, *North Borneo State Secretariat File* (Jabatan Arkib Negeri Sabah), Laporan Tahunan Borneo Utara, Laporan Tahunan Negeri Sabah, Laporan Tahunan Kereta Api Borneo Utara dan akhbar BNBH. Sumber sekunder pula terdiri daripada buku, jurnal dan akhbar. Pihak SBBU terpaksa menghadapi pelbagai rintangan dan cabaran semasa membina Stesen Kereta Api Bukau. Dapatan kajian menunjukkan walaupun menghadapi keadaan yang sukar pihak SBBU tetap komited dalam mengembangkan sistem pengangkutan kereta api di Borneo Utara. Hasil kajian adalah penting untuk rujukan dalam mengetahui sejarah stesen kereta api terawal di Borneo Utara.

Kata kunci: Borneo Utara, sistem pengangkutan tradisional, sosial, Stesen Kereta Api, Bukau.

Abstract

This study discusses the history of Bukau Railway Station which was the first railway station in North Borneo. This study aims to see how the development of Bukau Railway Station in the period 1896 to 1945. The focus of this study will examine the early history of the construction of Bukau Railway Station during the administration of SBBU which was the starting point of the first railway station in North Borneo. This study uses a qualitative method through a historical

approach. The primary source for this study is based on Colonial Office Records, North Borneo State Secretariat File (Sabah State Archives Department), North Borneo Annual Report, Sabah State Annual Report, North Borneo Railway Annual Report, BNBH Press. Secondary sources consist of books, journals and newspapers. The SBBU had to face various obstacles and challenges while building the Bukau Railway Station. The findings of the study show that despite the difficult situation, the SBBU remains committed to developing the rail transport system in North Borneo. The results of the study are important for reference in knowing the history of the earliest railway stations in North Borneo.

Keywords: *North Borneo, traditional transportation system, social, Railway Station, Bukau.*

Pengenalan

Kekayaan sumber bahan mentah di Borneo Utara telah menarik minat pihak SBBU untuk mewujudkan sistem pengangkutan kereta api di Borneo Utara. Sekitar tahun 1800, sebahagian besar wilayah di Borneo Utara merupakan hutan tebal dan belum diterokai. Penerokaan kawasan hutan ini mewujudkan satu sistem pengangkutan yang baharu untuk memudahkan mereka meneroka kawasan pedalaman Borneo Utara seperti di Beaufort, Tenom, Sipitang, Keningau, Nabawan, Kuala Penyu dan Tambunan.¹ Namun begitu, ketiadaan satu sistem pengangkutan yang relevan dan berkesan untuk mengangkut kesemua bahan mentah menyebabkan sistem pertumbuhan ekonomi syarikat SBBU agak lambat.² Oleh itu, sistem pengangkutan kereta api telah diwujudkan di kawasan-kawasan tersebut.

Perkembangan Awal Sistem Pengangkutan Kereta Api di Borneo Utara 1800-an

Kewujudan sistem pengangkutan kereta api di Borneo Utara pada awalnya merupakan idea dan cadangan persendirian yang dikemukakan oleh William Clarke Cowie. Sebelum dilantik menjadi Pengarah Syarikat Berpiagam Borneo Utara British (SBBU), Cowie merupakan salah seorang daripada pemegang saham dalam SBBU.³ Sekitar tahun 1894 Cowie telah dilantik menjadi Pengarah Urusan SBBU bagi menggantikan Alfred Dent. Alfred Dent meletak jawatan sebagai Pengarah Urusan Syarikat kerana terdapat tuduhan kecuaiian dalam mengendalikan kewangan syarikat dan gagal membayar dividen kepada pemegang saham syarikat. Perkembangan sistem pengangkutan kereta api di Amerika, Kanada dan Britain telah memberi inspirasi kepada Cowie untuk membina sistem pengangkutan kereta api di Borneo Utara.⁴ Sistem

pengangkutan kereta api ini juga berkembang sehingga ke India, Australia, Amerika Selatan, Rusia dan juga China. Ini membuatkan Cowie bertekad untuk membina sistem pengangkutan ini di Borneo Utara.⁵

Kawasan yang mempunyai sistem pengangkutan kereta api dilihat mampu untuk membantu dalam memajukan ekonomi di sesebuah kawasan. Oleh hal yang demikian, Cowie nekad untuk mewujudkan sistem pengangkutan kereta api di Borneo Utara sekitar tahun 1890. Cowie telah melakukan pelbagai cara untuk mendapatkan sokongan dan modal untuk memulakan projek pembinaan sistem kereta api di Borneo Utara. Salah satu caranya adalah Cowie telah menghantar satu kertas kerja yang mengandungi faedah-faedah sekiranya sistem kereta api ini dibina di Borneo Utara. Kertas kerja ini dihantar atas nama *British North Borneo Grand Railway* kepada pemegang saham SBBU yang berpangkalan di London.⁶ Cowie menyedari bahawa kawasan di bahagian pantai barat Borneo Utara memerlukan sistem pengangkutan yang baharu untuk meningkatkan hasil ekonomi syarikat mereka. Cowie sendiri menyatakan bahawa sukar untuk membangunkan Borneo Utara tanpa satu sistem perhubungan yang berkesan.

Pihak Lembaga Syarikat telah meluluskan projek pembinaan dengan membiayai projek dengan menggunakan hasil ekonomi syarikat. Cowie juga memujuk pemegang syarikat untuk membiayai projek berkenaan kerana pembinaan sistem kereta api ini boleh meningkatkan aktiviti perdagangan dan menghubungkan kawasan pedalaman yang mempunyai potensi pertanian. Setelah kertas kerja ini diluluskan, Cowie telah berbincang dengan Lembaga Pengarah SBBU yang terletak di London untuk membina landasan kereta api, bermula di Bukau yang terletak di Teluk Brunei sehingga ke Pekan Beaufort. Keadaan inilah yang membawa kepada sejarah penubuhan sistem pengangkutan kereta api di Borneo Utara.

Pada 24 Januari 1896, Cowie yang juga merupakan Pengerusi Lembaga Pengarah SBBU telah melantik Arthur J. West sebagai Ketua Jurutera bagi memulakan projek pembinaan tersebut.⁷ West dipilih untuk mengetuai projek tersebut kerana beliau sebelum ini pernah terlibat dalam pembinaan kereta api di Labuan di bawah Syarikat *Borneo Company*. West merupakan seorang jurutera berbangsa British dan telah diberi tanggungjawab untuk membina landasan kereta api di Borneo Utara. Beliau telah dilantik menjadi Pengurus Besar di Jabatan Kereta Api Borneo Utara pada tahun 1900. Nama Pekan Weston yang terletak di daerah Beaufort Borneo Utara adalah diambil sempena nama beliau.⁸

Sejarah Stesen Kereta Api Bukau

Perkataan 'Bukau' diambil sempena nama sebuah kawasan di Borneo Utara yang berdekatan dengan Sungai Padas.⁹ Kawasan Bukau yang sangat kaya dengan hasil hutan untuk tujuan pembalakan telah menarik minat SBBU untuk membina sebuah kawasan perindustrian di kawasan Bukau. Pihak SBBU berpendapat bahawa kawasan Bukau mempunyai potensi untuk dijadikan kawasan perindustrian kayu balak untuk tujuan eksport. Cadangan pembinaan Stesen Kereta Api Bukau pada awalnya adalah untuk menghubungkan kawasan pedalaman ini menuju ke bahagian Pelabuhan Tawau yang terletak di bahagian timur Borneo Utara. Namun begitu, keadaan tanah yang tidak sesuai menyebabkan landasan kereta api dibina menuju ke Beaufort.¹⁰ Stesen Kereta Api Bukau terletak di antara Stesen Kereta Api Weston dan juga Stesen Kereta Api Beaufort. Walaupun tiada sumber yang kukuh mengatakan tarikh sebenar stesen ini mula dibina namun ia dikatakan siap pada 22 Disember 1986.¹¹

Sejarah penubuhan Stesen Kereta Api Bukau bermula dengan terbinaanya landasan kereta api di kawasan Bukau menuju ke utara Pekan Beaufort.¹² Semasa melakukan kerja-kerja pemeriksaan kawasan West mendapati bahawa kawasan yang telah dicadangkan untuk tujuan pembinaan landasan kereta api seperti Berkalow¹³, Linsok¹⁴, Monod, Rayoh dan kawasan Lembah Padas adalah kurang sesuai. West telah mengeluarkan satu laporan rasmi bagi mengulas mengenai keadaan kawasan di sekitar Munod, Linsok, Rayoh, Lingkungan, Sipitang, dan Lukutan.¹⁵ Menurut beliau, pembinaan landasan kereta api tidak dapat dilakukan mengikut kawasan yang telah dicadangkan. Namun begitu, beliau telah menemui satu kawasan yang sesuai untuk menggantikan kawasan cadangan tersebut iaitu di Bukau.

Dalam laporan yang ditulis oleh West, kawasan Linsok tidak sesuai untuk pembinaan sistem pengangkutan kereta api kerana kawasan tersebut merupakan kawasan hutan yang sangat tebal dan amat sukar untuk melalui kawasan tersebut.¹⁶ Sekiranya sistem pengangkutan kereta api dibina juga, keadaan ini akan mengambil masa yang agak lama untuk membuat laluan bagi membina landasan kereta api. Selain itu, kawasan Linsok merupakan kawasan berbukit dan bukan kawasan perkampungan. West menganggap adalah mustahil untuk membina landasan kereta api di atas bukit.¹⁷ Selain itu, pemandangan di sebalik bukit tersebut juga merupakan hutan tebal. Beliau tidak dapat mengumpul banyak maklumat tentang kawasan tersebut kerana keadaan hutan yang tebal dan sukar untuk mengumpul maklumat di kawasan tersebut.¹⁸ Mengikut pengalaman beliau, sekiranya pihak SBBU tetap ingin meneruskan pembinaan di kawasan Linsok ia hanya akan merugikan kerana pihak SBBU terpaksa menyelenggara landasan kereta api dengan kerap kerana keadaan tanah yang tidak sesuai.¹⁹ Kawasan Munod, Lingkungan dan batu-

batu merupakan kawasan berpayau dan tidak sesuai untuk membina landasan kereta api di kawasan yang berpayau. Kawasan Lukutan merupakan kawasan perkampungan. Di samping itu, perkampungan Lukutan tidak sesuai dibina landasan kereta api kerana kawasan itu tidak mempunyai kawasan pertanian selain daripada penternakan itik sahaja.²⁰

Setelah aktiviti pemeriksaan kawasan selesai dilakukan akhirnya West mencadangkan untuk membina landasan kereta api bermula di Bukau. Semasa pembinaan Stesen Bukau sekitar 1897 sehingga tahun 1900, dikatakan tiga orang pembantu West telah meninggal dunia disebabkan oleh penyakit malaria. Kawasan yang berhutan tebal dan belum pernah diteroka semestinya mempunyai banyak nyamuk. Mereka ini ialah A. L. G Moore, J. S. Clarke yang merupakan pembantu jurutera kereta api, dan juga George McNish juga bertugas sebagai pembantu jurutera.²¹ Pada 3 Julai 1897 West tiba di Labuan, dan beliau melaporkan kepada pejabat SBBU yang berpangkalan di sana bahawa beliau telah diserang oleh sekumpulan buruh Cina ketika beliau bertugas untuk menyiapkan stesen dan juga landasan di Bukau.²² Punca serangan ini dipercayai disebabkan oleh candu. Candu ini selalu digunakan oleh buruh Cina untuk menambahkan tenaga ataupun menghilangkan keletihan setelah seharian penat bekerja. Beliau juga memberitahu bahawa beliau terselamat daripada serangan tersebut apabila masyarakat bumiputera membantu beliau melepaskan diri.²³

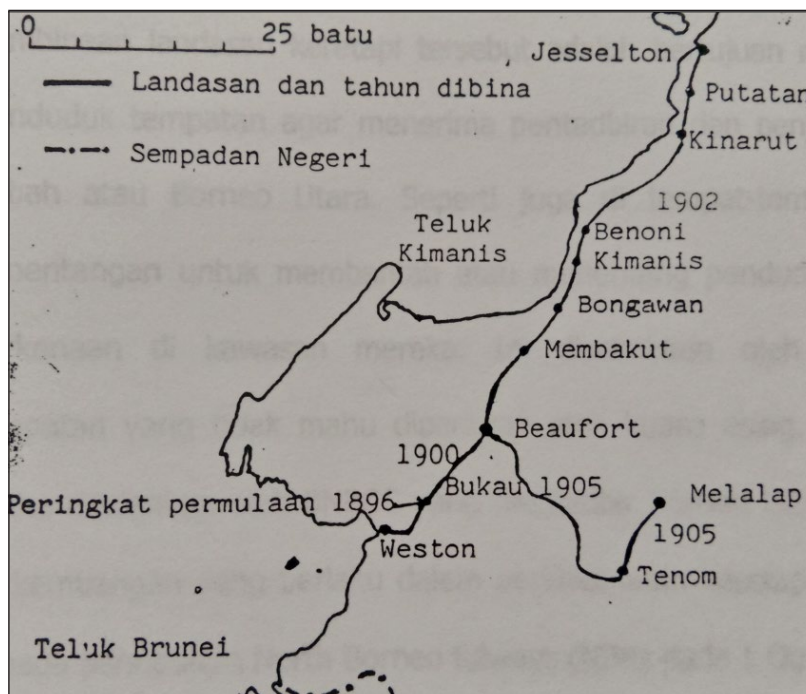


Foto 1 Peta pembinaan jalan kereta api di Borneo Utara, 1896-1905
Sumber: Galeri Kereta Api, Jabatan Muzium Sabah.

Ekoran daripada laporan yang dibuat oleh West tersebut, dua pegawai telah diarahkan untuk menyiasat perkara tersebut. Pada 6 Julai 1897, dua orang pegawai SBBU iaitu Hewett dan Wheatley telah diarahkan untuk menyiasat laporan West.²⁴ Hasil laporan mereka mendapati bahawa West berkemungkinan hanya mengadakan cerita bahawa beliau diserang. West juga berkemungkinan tidak mahu bekerjasama dalam siasatan tersebut dan West tidak berpuas hati dengan campur tangan pihak luar. Tiada tanda-tanda bahawa stesen di Bukau telah diserang seperti yang dilaporkan oleh West tersebut.²⁵

Namun menurut seorang kontraktor Cina, beliau melaporkan bahawa rusuhan yang dikatakan oleh West tersebut adalah disebabkan oleh kekurangan sumber candu.²⁶ Menurut beliau lagi, buruh Cina tidak dapat bekerja sekiranya mereka tidak dibekalkan candu. Akhirnya Hewitt memberitahu West bahawa buruh-buruh Cina itu hanya memerlukan bekalan candu sebelum meneruskan kembali kerja-kerja pembinaan landasan dan juga Stesen Kereta Api di Bukau.²⁷ Menurut Hewitt lagi, West boleh mendapatkan bekalan candu untuk buruh tersebut melalui agen petani yang berada di Labuan. Sekiranya West tidak mengikut arahan tersebut West akan berhadapan dengan tuduhan membuat laporan palsu tentang serangan tersebut. Tidak berpuas hati dengan arahan tersebut, West akhirnya membuat satu lagi laporan terus ke ibu pejabat SBBU tentang insiden tersebut pada 12 Julai 1897. Ibu Pejabat SBBU telah membalas laporan West mengatakan;

*The Court regrets to learn that you have experienced some trouble with your coolies, but no doubt with a little tact and the presence of the police, there has been no further difficulty.*²⁸

Keadaan ini membuatkan pihak SBBU bersetuju untuk menghantar sekumpulan pasukan polis bagi menjaga keselamatan West semasa beliau kembali bertugas di Bukau. Akhirnya pada 8 Ogos 1897, landasan dan stesen kereta api Bukau telah siap dibina.²⁹ Landasan ini berukuran 3 ½ batu menuju selatan Sungai Bukau dan juga kira-kira 8 batu menuju ke utara. West melaporkan bahawa beliau akan meneruskan landasan ini terus menuju ke Lingkungan.³⁰ Pihak SBBU begitu berminat untuk meneroka kawasan pedalaman bermula dari Bukau ke Weston kerana kawasan ini memiliki sumber kayu balak yang berkualiti. West juga telah menyenaraikan beberapa jenis kayu balak yang terdapat di kawasan tersebut seperti pokok kapur, pokok belian, pokok merbau, pokok selangan batu, pokok melapi, pokok resak batu, pokok nalang ganga, pokok geriting, dan juga pokok keranji.³¹

Penemuan kayu balak yang bermutu di kawasan tersebut meyakinkan lagi pihak SBBU untuk membina stesen kereta api untuk tujuan penerokaan. Pihak SBBUB telah bekerjasama dengan Syarikat *Bombay Burmah Trading Corporation* dan juga *Millar's Karri and Jarrah Company* untuk bersama-sama menjalankan kegiatan pembalakan.³² Menjelang tahun 1898, Bukau semakin berkembang dengan terbina beberapa lot kedai yang didiami kebanyakannya oleh orang Cina. Pada Mei tahun 1898, Cowie telah membuat lawatan untuk melihat sendiri perkembangan pembinaan kereta api di kawasan Beaufort menuju ke Weston.³³ West melakukan lawatan tersebut bersama-sama dengan wakil daripada Syarikat *Bombay Trading Corporation Ltd.* yang mencari kawasan sesuai untuk tujuan pembalakan. Cowie bersama-sama wakil syarikat konsesi tersebut telah bermalam di rumah West yang dibina di Sugin Lawas mempunyai jarak kira-kira 8 batu daripada stesen Bukau.³⁴ Cowie telah menukar nama baharu Sugin Lawas kepada Weston untuk mengenang jasa West dalam pembinaan landasan kereta api kawasan tersebut.

Sekitar tahun 1896 sehinggalah tahun 1942 fungsi utama stesen kereta api Bukau adalah menjadi tempat penyimpanan hasil hutan, galian dan juga hasil pertanian sebelum kesemuanya dihantar ke kawasan pelabuhan untuk dipasarkan. Dapat dilihat bahawa pihak SBBU hanya membina stesen kereta api di tempat yang berpotensi untuk berkembang serta mempunyai banyak hasil pertanian. Kekayaan sumber bahan mentah seperti kayu balak, padi, arang batu, dan getah di sesetengah kawasan di pedalaman Borneo Utara membuatkan pihak SBBU bersemangat untuk memajukan sistem pengangkutan di kawasan pantai barat Borneo Utara.³⁵ Pembinaan stesen kereta api juga hanya dibina di bahagian pantai barat Borneo Utara kerana bentuk muka bumi di kawasan ini adalah rata. Situasi ini sebenarnya memudahkan urusan kerja pembinaan landasan kereta api. Selain mengangkut hasil pertanian, stesen kereta api ini juga sebenarnya berfungsi sebagai terminal bagi penduduk setempat menunggu ketibaan gerabak kereta api untuk ke destinasi yang dituju. Ketiadaan sistem pengangkutan yang moden pada ketika itu menyebabkan penduduk di kawasan pedalaman terpaksa menunggu gerabak kereta api di stesen kereta api yang telah dibina ini.



Foto 2 Stesen Kereta Api Bukau

Sumber: *Robert Knowles Collection, Jabatan Arkib Negeri Sabah.*

Kesimpulan

Tahun 1896 sehinggalah tahun 1942 merupakan tahun awal pembinaan stesen dan perhentian kereta api di Borneo Utara. Fasa ini boleh dikatakan sebagai fasa awal perkembangan perkhidmatan kereta api yang dilakukan oleh pihak SBBUB. Fasa permulaan ini tidak mudah kerana pihak SBBUB menerima pelbagai cabaran, sama ada daripada segi keadaan fizikal bentuk muka bumi dan juga hutan tebal serta penentangan daripada masyarakat tempatan. Namun begitu, pihak SBBUB terutamanya William Clark Cowie tetap berusaha untuk merealisasikan pembinaan sistem pengangkutan kereta api di Borneo Utara yang dianggap boleh membantu mengembangkan ekonomi syarikat mereka. Melihat daripada struktur binaan setiap stesen pula, pada awal pembinaan stesen ini dibina hanya menggunakan bahan binaan asas iaitu kayu, atap zink dan juga pagar. Bahan binaan asas tersebut banyak digunakan pada setiap stesen dan perhentian kerana mudah untuk dibekalkan dan tidak memerlukan kos yang tinggi untuk membeli bahan binaan asas tersebut. Selain itu, struktur binaan yang ringkas juga adalah disebabkan pihak SBBUB lebih mementingkan fungsi stesen berbanding rupa bentuk stesen. Setiap stesen yang dibina haruslah mempunyai stor penyimpanan untuk memudahkan lagi segala hasil pertanian ini disimpan sebelum dijual.

Nota

- ¹ North Borneo Annual Report 1962, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1962, hlm. 237.
- ² Victor, T. King, *Moving Picture: More Borneo Travel*, New York: Oxford University Press, 1999, hlm. 144.
- ³ Ross Ibbotson, *The Building of the North Borneo Railway and the Founding of Jesselton*, Kota Kinabalu: Opus Publications, 2018, hlm. 23.
- ⁴ Ibid.
- ⁵ Ibid.
- ⁶ CO 874/218, Various Legal Document. Lihat juga Ross Ibbotson, *The Building of the North Borneo Railway and the Founding of Jesselton ...*, hlm. 23-24.
- ⁷ Ross Ibbotson, *The Building of the North Borneo Railway and the Founding of Jesselton...* hlm. 35.
- ⁸ Patricia Regis, *Panduan kepada Pameran Lokomotif Wap Sabah*, Kota Kinabalu: Jabatan Arkib dan Muzium Negeri Sabah, 1992, hlm. 2.
- ⁹ Arthur J. West, "Report or Proposed Railway in British North Borneo", dlm. *Paper Respecting the Pioneer Light Railway from Sipitang to Tenom*, hlm. 9.
- ¹⁰ Report of British North Borneo Railway October 1944.
- ¹¹ British North Borneo Herald, 16 September 1897, hlm. 257.
- ¹² Patricia Regis, *Panduan kepada pameran Lokomotif Wap Sabah ...*, hlm.2.
- ¹³ Berkalow merupakan kawasan Beaufort pada hari ini.
- ¹⁴ Linsok dikenali sebagai Saliwangan yang merupakan sebuah perkampungan kecil terletak di bahagian utara lintasan Sungai Padas.
- ¹⁵ CO874/261 Correspondence Governor to Court 1896. A. J. West Report on Proposed Railway in British North Borneo, 24 Mei 1986.
- ¹⁶ Arthur J. West, *Paper Respecting the Pioneer Light Railway from Sipitang to Tenom*, hlm 8-9.
- ¹⁷ Ibid. hlm. 9.
- ¹⁸ Amarjit Kaur, 'Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963, dlm. *Modern Asian Studies*, Februari 1994, Cambridge: Cambridge University Press, hlm. 11-12; Lihat juga K. G. Tregonning, *Home Port Singapore: A History of the Straits Steamship Company Limited 1890-1965*, Singapore: Oxford University Press, 1967, hlm. 99-121.
- ¹⁹ Arthur J. West, "Report or Proposed Railway in British North Borneo", dlm. *Paper Respecting the Pioneer Light Railway from Sipitang to Tenom*, hlm. 9.
- ²⁰ Ibid.
- ²¹ Ross Ibbotson, *The Building of North Borneo Railway and the Founding of Jesselton ...*, hlm. 44.
- ²² CO874/130, Court to West, 3 September 1897.
- ²³ Ibid.
- ²⁴ BNBH, 16 Oktober 1897, hlm. 297.
- ²⁵ Ross Ibbotson, *The Building of North Borneo Railway and the Founding of Jesselton ...*, hlm. 45.
- ²⁶ Ibid.
- ²⁷ Ibid.
- ²⁸ CO874/130, Court to West, 3 September 1897.
- ²⁹ Ross Ibbotson, *The Building of North Borneo Railway and the Founding of Jesselton ...*, hlm. 44.
- ³⁰ Ibid.
- ³¹ Ibid, hlm. 38-39.
- ³² Ross Ibbotson, *The Building of North Borneo Railway and the Founding of Jesselton ...*, hlm. 45-48.
- ³³ BNBH, 16 Jun 1898, hlm. 180.
- ³⁴ Ibid., hlm. 182.
- ³⁵ Owen Rutter, *The Travels of Tiadatha*, London: T. Fisher Unwin, 1922, hlm. 55-57.

Senarai Rujukan

Arkib

- Arthur J. West, "Report or Proposed Railway in British North Borneo", dlm. *Paper Respecting the Pioneer Light Railway from Sipitang to Tenom*. BNBH, 16 Jun 1898.
BNBH, 16 Oktober 1897.
BNBH, 16 September 1897.
CO 874/218, *Various Legal Document*.
CO874/130, *Court to West*, 3 September 1897.
CO874/261, *Correspondence Governor to Court 1896*. A. J. West *Report on Proposed Railway in British North Borneo*, 24 Mei 1986.
North Borneo Annual Report 1962, North Borneo: Authority Government Printing Department.
Report of British North Borneo Railway October 1944.

Buku dan Jurnal

- Amarjit Kaur. (1994). 'Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963". Dlm. *Modern Asian Studies*, Februari 1994. Cambridge: Cambridge University Press.
Ibbotson, Ross. (2018). *The Building of the North Borneo Railway and the Founding of Jesselton*, Kota Kinabalu: Opus Publications.
King, Victor. T. (1999). *Moving Picture: More Borneo Travel*, New York: Oxford University Press.
Patricia Regis. (1992). *Panduan kepada Pameran Lokomotif Wap Sabah*. Kota Kinabalu: Jabatan Arkib dan Muzium Negeri Sabah.
Rutter, Owen. (1922). *The Travels of Tiadatha*. London: T. Fisher Unwin.
Tregonning, K. G. (1967). *Home Port Singapore: A History of the Straits Steamship Company Limited 1890-1965*. Singapore: Oxford University Press.