

**PULAU LABUAN SEBAGAI JARINGAN MARITIM DALAM
SEJARAH BRITISH BORNEO, 1846-1923**

**LABUAN ISLAND AS A MARITIME NETWORK IN THE
HISTORY OF BRITISH BORNEO, 1846-1923**

Mosli Tarsat

Pusat Penyelidikan Ekonomi Biru dan Keselamatan Maritim,
Universiti Malaysia Sabah, Jalan UMS, 88400 Kota Kinabalu, Sabah
Email: mos_79@ums.edu.my

Corresponding author: [*mos_79@ums.edu.my](mailto:mos_79@ums.edu.my)

Dihantar: 2 Disember 2024/ Diterima: 1 Januari 2025/ Terbit: 30 Jun 2025

Abstrak

Kajian ini membincangkan mengenai sejarah Pulau Labuan sebagai jaringan maritim dalam sejarah British Borneo dari tahun 1846 hingga tahun 1923. Jaringan maritim merupakan rangkaian dan hubungan ekonomi di laut yang berhubung kait dengan aktiviti perdagangan, pelabuhan dan perkapalan. Semua aspek ini sangat penting bukan sahaja untuk British mencipta keuntungan semata-mata tetapi juga untuk melihat kepentingan pulau ini dalam konteks sejarah maritim di Borneo. Kajian ini menggunakan kaedah penyelidikan kualitatif yang memberi tumpuan kepada sumber primer dan sumber sekunder dalam mendapatkan bahan-bahan kajian. Berdasarkan rekod-rekod sejarah jelas menunjukkan bahawa British telah berusaha mengeksploitasi sumber ekonomi di pulau ini sehingga menjadikan pulau ini sebagai tanah jajahan British pada tahun 1846. Walaupun dasar ekonomi British lebih menitikberatkan ekonomi berasaskan tanah daratan, namun aspek perdagangan, pelabuhan dan perkapalan juga turut menjadi tumpuan utama British di pulau ini.

Kata Kunci: Pulau Labuan, Jaringan Maritim, Perdagangan, Perkapalan, British Borneo

Pengenalan

Secara umumnya, Pulau Labuan merupakan sebuah pulau yang terletak di sebelah barat laut Borneo dengan kedudukan pada garisan 5°18' U dan 115°15' T. Kedudukan pulau ini sangat strategik bukan sahaja terletak di tengah-tengah laluan perdagangan antara Borneo, China, Filipina dan negara-negara Asia yang lain tetapi juga terletak di depan pintu masuk Teluk Brunei dan berhadapan dengan Laut China Selatan. Dengan itu, pulau ini menjadi tumpuan pedagang-pedagang dari seluruh dunia yang menggunakan laluan Laut China Selatan sehingga pulau ini menjadi sebuah pelabuhan yang baik dan selamat. Pulau ini juga merangkumi pulau-pulau yang berdekatan seperti Pulau Malankasan, Pulau Rusukan kecil dan Rusukan besar, Pulau

Kuraman, Pulau Daat dan sebagainya. Catatan awal, Pulau ini telah digambarkan sebagai sebuah pulau yang tidak mempunyai penduduk yang tetap. Pulau ini hanya dijadikan sebagai tempat persinggahan oleh nelayan-nelayan untuk berehat dan membaiki perahu serta pukut sahaja. Mereka juga turut membina beberapa buah pondok kecil yang berdekatan dengan persisir pantai untuk berehat. Dicatatkan juga pulau ini pernah diduduki sementara waktu oleh East India Company (EIC) pada tahun 1775 setelah mereka diusir daripada Pulau Balambangan oleh orang-orang Sulu (Cecilia Leong, 1984: 9). Pada waktu itu, pulau ini di bawah pemerintahan Kesultanan Brunei. Kesultanan ini adalah salah satu kerajaan maritim berteraskan Islam yang mencapai zaman keagungannya pada abad ke-16 seperti mana yang dicatatkan oleh pengembara barat iaiti Tom Pires dan Antonio Pigafetta. Ini terbukti dengan kejayaan Brunei menguasai sebahagian pulau Borneo dan selatan Filipina. Namun pada abad ke-17, kerajaan ini mula dicabar oleh beberapa kuasa tempatan dan barat seperti Kesultanan Sulu, Pontianak, Banjarmasin, Sambas dan kuasa Sepanyol di Kepulauan Filipina. Keadaan ini telah menyebabkan bermulanya kejatuhan Kesultanan Brunei dengan menyaksikan penyerahan demi penyerahan wilayah telah berlaku untuk menjamin keselamatan dan kedudukannya di Borneo termasuklah penyerahan Pulau Labuan.

Idea pengambilan Pulau Labuan pernah dicetuskan oleh John Crawford (Residen British di Singapura) tetapi James Brooke tetap diakui sebagai pelopor terawal dalam pengambilan pulau ini oleh British. Pengambilan ini berhubung kait dengan potensi pulau Labuan sebagai jaringan maritim di Laut China Selatan, pusat pelabuhan dan perkapalan, memiliki arang batu dan titik tolak perluasan kuasa British di Brunei, Borneo Utara dan Sarawak. Menurut Nicholas Tarling, pihak British pada waktu itu berpendapat bahawa perlu membina sebuah pelabuhan di Pulau Labuan seperti pelabuhan di Singapura sebagai tempat persinggahan untuk membaiki kapal-kapal wap dan sebagai tempat pengagihan barangan British ke Kepulauan Borneo. Hal ini juga difikirkan dapat membataskan peluasan pengaruh Belanda di Borneo Utara (Nicholas Tarling, 1971: 68). Dengan itu, bermula pada tahun 1843, dengan kedatangan *H.M.S Semarang* yang diketuai oleh Kapten Edward Belcher dari London ke Borneo untuk mencari pangkalan angkatan kapal laut British sehinggalah pulau ini disahkan sebagai negeri naungan British oleh Lord Palmerston pada bulan November 1846 dan diserahkan secara rasmi pada 24 Disember 1846 (F.O. 572/6455/55: Viscount Palmerston to the Lord Commission of the Admiralty, 24 July 1846). Dari semasa ke semasa, pulau ini dilihat berkembang pesat dengan kedatangan kapal-kapal wap, pelabuhan entreport, aktiviti import dan eksport, perkembangan infrastruktur, komunikasi dan sebagainya. Misalnya, pada 1 Ogos 1848, James Brooke telah mengisytiharkan pulau ini sebagai sebuah pelabuhan bebas dan dibuka kepada peneroka. Oleh itu, kajian ini akan membincangkan bagaimana Pulau Labuan menjadi jaringan maritim di Laut China Selatan dalam sejarah British Borneo dari tahun 1846 hingga tahun 1923.

Sorotan kajian

Sehingga kini belum lagi ada satu bentuk kajian dan penulisan yang bersifat komprehensif mengenai sejarah pulau Labuan dari aspek jaringan maritimnya khususnya dalam tahun 1846 hingga tahun 1923. Perkara ini secara langsung berhubungkait dengan perbincangan aspek perdagangan, pelabuhan dan perkapalan. Jika dilihat kembali kajian terdahulu hanya melihat satu-satu aspek tanpa membincangkan keberadaan dan pengaruh pulau ini sebagai jaringan maritim di rantau Asia Tenggara. Mereka lebih menitikberatkan aspek ekonomi, kekayaan arang

batu, pengangkutan air, industri perikanan, pelayaran, perdagangan, pelabuhan dan perkapalan secara sepintas lalu. Misalnya kajian Anthony Reid (1988) telah memperlihatkan akan kepentingan laut di Nusantara sebagai laluan dan jambatan utama yang menghubungkan antara pedagang timur dan barat setelah berakhirnya era kegemilangan *silk route* di tanah besar Asia. Kajian K.G Tregonning (1958), Sabihah Osman (1985), Ranjir Singh (2003) dan Cecilia Leong (1982) adalah merupakan salah satu kajian yang penting dalam penulisan sejarah Sabah. Kajian ini membincangkan pentadbiran BNBC dari segi politik, ekonomi dan sosial masyarakat peribumi di Borneo Utara. Mereka juga telah memberikan gambaran yang terperinci tentang sistem pentadbiran peribumi dan aspek-aspek yang lain. Walau bagaimanapun, kajian mereka hanya berfokus kepada persoalan dasar dan pentadbiran BNBC dan impaknya kepada sistem pemerintahan tradisi.

Selain itu, kajian yang terkait dengan sejarah pulau Labuan adalah seperti kajian James Warren (1981) menyatakan potensi pulau Labuan yang mempunyai ciri-ciri semulajadi yang baik, kedudukan strategik dan sesuai untuk persinggahan kapal dagang dari Hong Kong, Manila, Brunei, Betawi, Sulu dan Singapura. Seterusnya kajian Nicholas Tarling (1978) dan Maxwell Hall (2007) menyatakan bagaimana British dapat mengambil alih pentadbiran Labuan pada tahun 1947 dan perjanjian-perjanjian yang dimenterai. Kajian Hanizah Idris (2006) juga penting dalam melihat perkembangan dan pembangunan ekonomi kelautan khususnya dari aspek perdagangan dan pelabuhan. Beliau juga membincangkan perkembangan pelabuhan Labuan sebagai pelabuhan penting dalam tempoh pentadbiran British. Begitu juga kajian F.W. Burbidge (1880) mengemukakan hubungan perdagangan antara Labuan dengan Singapura dan lain-lain kawasan, terutamanya aktiviti import dan eksport. Ismail Ali (2018) mengimbuai kembali sejarah keberadaan Chimney di Pulau Labuan. Beliau menyatakan kewujudan industri perlombongan arang batu antara tahun 1847–1911 di Tanjung Kubong atau lebih dikenali sebagai Coal Point sangat penting dan ramai yang mengatakan ia dibina bertujuan menjadi penunjuk arah kepada kapal-kapal yang menuju ke kawasan Raffles Anchorage. Nazli Aziz (2000) turut membincangkan pembangunan infrastruktur di pelabuhan Labuan termasuklah pembinaan rumah Api di Pulau papan dan lain-lain peralatan. Semua kajian ini secara umumnya memperlihatkan kepentingan pulau Labuan dalam aspek maritim tetapi tidak menghubungkait secara mendalam bagaimana aspek perdagangan dan pelabuhan ini telah membina jaringan maritim di Asia Tenggara. Oleh itu, kajian ini sangat penting dan berbeza dengan kajian terdahulu bukan sahaja bersifat sejarah maritim tetapi juga meneliti jaringan maritim yang terbina dalam sejarah British Borneo.

Metod kajian

Kajian ini menggunakan pendekatan penyelidikan ilmu sejarah dan penyelidikan kualitatif. Dalam kajian ini terdapat dua kaedah yang digunakan untuk mendapatkan sumber-sumber kajian sesuai dengan tajuk kajian. Pertama penyelidikan arkib, penyelidikan ini adalah satu kaedah penting yang digunapakai oleh pengkaji untuk mendapatkan sumber primer iaitu bahan-bahan asli atau tulen yang belum diterbitkan dalam bentuk bahan bacaan. Pengkaji akan membuat penyelidikan di Arkib Negeri Sabah. Bahan-bahan arkib ini meliputi surat-surat kerajaan, risalah-risalah lama, dokumen kerajaan, mikrofilm dan laporan tahunan.

Kedua, penyelidikan kepustakaan, pengkaji menggunakan kaedah penyelidikan kepustakaan bagi mencari, mengumpul sumber sekunder atau sumber kedua. Ini merujuk kepada bahan-bahan yang telah ditulis oleh pengkaji terdahulu

sama ada belum dan sudah diterbitkan. Perpustakaan yang akan menjadi tumpuan pengkaji ialah di Perpustakaan Negeri Sabah, Perpustakaan Universiti Malaysia Sabah, Perpustakaan Penyelidikan Tun Fuad Stephen dan Perpustakaan Dewan Bahasa dan Pustaka. Pengkaji juga mencari bahan-bahan penulisan yang diterbitkan di beberapa buah negara jiran seperti Indonesia dan Brunei. Bahan-bahan ini meliputi artikel dalam jurnal, buku atau bab dalam buku, disertasi dan tesis terdahulu. Semua bahan sekunder ini adalah penting dalam kajian ini sama ada untuk memahami gambaran awal kajian, membantu dalam penulisan dan juga dalam membuat rangka penelitian kajian.

Perbincangan

Semasa era pentadbiran British khususnya antara tahun 1946 hingga tahun 1923 memperlihatkan Pulau Labuan telah berkembang pesat sehingga menjadi sebuah pelabuhan utama di Laut China Selatan. Perkembangan ini sudah pasti melibatkan aspek dasar British, pembangunan pelabuhan, dasar perdagangan bebas, pembangunan infrastruktur pelabuhan dan termasuk juga aspek perkapalan. Semua aspek ini telah dibina dan dibangunkan oleh British bagi menarik minat para pedagang untuk datang ke pelabuhan Labuan. Kesan daripada itu, pelabuhan ini terus menjadi destinasi utama para pedagang bukan sahaja melibatkan perdagangan dari Asia Tenggara tetapi juga pedagang dari seluruh dunia. Keadaan ini akhirnya telah menjadikan pelabuhan Labuan sebagai jaringan maritim yang menghubungkan dengan pelabuhan lain khususnya yang terletak di Laut China Selatan.

Walau bagaimanapun, selepas tahun 1963, dilihat pembangunan ekonomi maritim di pulau ini agak perlahan dan tidak konsisten sifatnya. Terdapat pelbagai rancangan kerajaan untuk menaik taraf pulau ini antara ialah menjadikan pulau ini sebagai Pusat Kewangan dan pelancongan antarabangsa. Bagi menjayakan rancangan ini, Kerajaan Persekutuan perlu mempunyai kawalan langsung dalam pentadbiran Labuan bagi memudahkan penyediaan infrastruktur, pembangunan dan penggubalan perundangan kewangan. Akhirnya pada 1 Oktober 1990, Labuan telah diisytiharkan sebagai Pusat Kewangan Luar Pesisir Antarabangsa (IOFC). Sejak dijadikan Wilayah Persekutuan dan diumumkan sebagai IOFC, Kerajaan Persekutuan telah membelanjakan berbilion ringgit bagi meningkatkan infrastruktur dalam mengubah rupa Labuan.

Isu pembangunan maritim Labuan ini telah banyak dibincangkan dan dibahaskan sama ada melalui kementerian kerajaan, surat khabar dan media sosial. Tumpuan perbincangan utama antaranya meliputi pembangunan pelabuhan sebagai hab maritim serantau, pusat perdagangan di Laut China Selatan, pembangunan pelancongan, Pusat Kewangan Pesisir Luar Antarabangsa dan termasuk juga cadangan pembinaan Jambatan dari tanah besar Sabah ke pulau ini. Namun hakikatnya semua bentuk pembangunan ini ada yang sudah dilaksanakan dan ada lagi sebahagiannya masih lagi dalam proses rancangan jangka panjang. Berdasarkan naratif ini timbul persoalan apakah strategik dan bentuk pembangunan maritim Labuan khususnya aspek perdagangan dan pelabuhan di pulau ini? Dan bagaimana menjadikan Labuan sebagai pusat perdagangan serantau? Untuk meneliti persoalan ini, penulis menggunakan pendekatan ilmu sejarah dengan melihat masa lalu sebagai garis panduan dalam merangka pembangunan masa kini. Semasa pentadbiran British (1846-1923) diambil untuk menjelaskan perlaksanaan pembangunan maritim terutamanya aspek perdagangan dan pelabuhan. Ini kerana Catatan sejarah membuktikan bahawa semasa era British, pulau Labuan berkembang pesat sehingga mampu menjadi jaringan maritim di Laut China Selatan.

Dapatan

Berdasarkan kajian yang dilaksanakan, terdapat tiga perkara utama yang perlu diberi perhatian untuk membangunkan pelabuhan dan perdagangan Labuan sehingga mampu menjadi jaringan maritim di rantau Asia tenggara.

(1) Perkembangan Perdagangan British di Labuan

Secara dasarnya, terdapat beberapa perubahan menarik dalam perdagangan dan perkapalan di British Borneo dalam jangka masa tahun 1846 hingga tahun 1923. Dalam tempoh ini menyaksikan aktiviti perdagangan dan perkapalan mengalami perubahan daripada perdagangan Asia (*Asian trade*) kepada perdagangan antarabangsa (*foreign trade*). Aktiviti perkapalan juga turut berkembang daripada perkapalan yang memberi tumpuan kepada persisir pantai kepada perkapalan antarabangsa. Perubahan ini menyebabkan hubungan perdagangan tidak lagi tertumpu secara bilateral antara British Borneo dengan Great Britain sahaja, tetapi hubungan secara multilateral semakin berkembang antara British Borneo dengan rakan dagang lain di dunia. Walaupun hubungan perdagangan British Borneo semakin berkembang, namun Great Britain masih merupakan rakan dagang utama bagi keseluruhan British Borneo. Dengan perubahan ini, sudah tentu mempengaruhi jenis, nilai serta kuantiti komoditi yang diperdagangkan dari semasa ke semasa. Pada pertengahan abad ke-19 hingga tahun 1890-an, hasil hutan dan sumber laut masih mendominasi jenis komoditi yang dieksport dari British Borneo, sebelum berubah kepada jenis komoditi lain menjelang abad ke-20. Pentadbiran British jelas memberi tumpuan kepada tanaman jualan untuk dieksport dalam usaha memperkenalkan sistem perdagangan bebas di Borneo Utara, Sarawak dan Brunei.

Perubahan hala tuju perdagangan dan dasar pentadbiran British di British Borneo telah memberi impak yang besar kepada perkembangan perdagangan di Labuan semasa pentadbiran British. Pada 22 Januari 1848, British telah mengambil alih pentadbiran Labuan dan James Brooke dilantik menjadi Gabenor pertamanya. Semasa menjadi Gabenor, beliau telah mengisytiharkan pulau ini sebagai pelabuhan bebas dan dinamakan *Victoria Harbour*. Pentadbiran yang dilaksanakan pada tahun 1848 turut sama menjalankan dasar ekonomi yang berasaskan dari Perjanjian Persahabatan dan Perdagangan (*Treaty of Friendship and Commerce Between Her Majesty and Sultan of Borneo*) pada 27 Mei 1847. Dalam perjanjian ini ada dinyatakan asas-asas perdagangan yang akan dijalankan di Labuan termasuklah peraturan cukai dan bayaran-bayaran lain yang dikenakan. Antara kandungan penting perjanjian yang mengandungi 13 pasal ini ialah tentang kebebasan sepenuhnya untuk memasuki Pelabuhan Labuan, pedagang diberikan kebebasan untuk membeli apa sahaja barangan dari kawasan-kawasan di sekitarnya, orang Eropah dibenarkan untuk mengendalikan dengan bebas proses menjual beli, kebebasan membawa barangan diimport dari wilayah-wilayah Kesultanan Brunei termasuklah Labuan, peraturan pelbagai jenis cukai barangan dan lain-lain lagi (F.O. 12/5/314: *Treaty of Friendship and Commerce Between Her Majesty and Sultan of Borneo*, 27 May 1848).

Pelabuhan Labuan mempunyai ciri-ciri semulajadi yang baik, kedudukan strategik, selamat dan mudah dimasuki dan memberi perlindungan dan ruang untuk semua jenis kapal yang singgah. Dengan kelebihan ini, sekitar tahun 1867, pelabuhan Labuan telah menjadi pusat persinggahan kapal-kapal dagang dari Hong

Kong, Manila, Brunei, Betawi, Sulu dan Singapura. Misalnya, antara tahun 1856 hingga tahun 1878, memperlihatkan pembesar-pembesar Sulu telah menjadikan pelabuhan Labuan sebagai tempat pedagang-pedagang mereka berurusan selain daripada pelabuhan Jolo. Antara pembesar Sulu yang terlibat ialah seperti Datu Alimuddin (Palawan), Syarif Yassin (Sungai Bengaya), Haji Mansur (Cagayan), Israel dan Ansurrudin. Seawal tahun 1851, dilaporkan bahawa ketua-ketua dari Teluk Marudu telah datang melewati Labuan untuk tujuan perdagangan.

Namun perdagangan dengan Kesultanan Sulu bermula buat pertama kalinya berlangsung pada tahun 1856 dengan kedatangan pembesar-pembesar Sulu dari Kinabatangan. Pada waktu itu Datu Alimuddin dari Palawan turut menyatakan hasrat untuk berdagang dengan Gabenor British di Labuan (James Warren, 1981: 107). Menurut James Warren:

"The commerce of Sulu's outer island was drawn to Labuan after 1860. Many prahus, small and great, visited from Maliud, datu Alimuddin's village, on the southeast coast of Palawan. Each year a trading flotilla was sent to Labuan by Sherif Yassin, the chief of the bengaya river on the east coast of Borneo. Yassin, who was described by the Governors as a shrewd trader, moved his settlement to Marudu Bay in 1869. From the mouth of the Tandik River, he carried on a thriving commerce with Labuan on one side and Palawan, banguey, Balabac, and Jolo on the other side. Haji Mansur, a powerful aristocrat on Cagayan de Sulu, was one of the most regular of these traders, who frequently brought precious cargoes to Labuan (James Warren, 1981: 108-109)."

Sebelum tahun 1878, pedagang-pedagang Sulu telah menguasai sepenuhnya pusat-pusat perdagangan di Borneo khususnya di dalam wilayah kekuasaannya, walaupun disaingi oleh pedagang-pedagang lain seperti pedagang Cina dan Bugis. Ini kerana mereka mempunyai kuasa untuk melaksanakan dasar perdagangan dan pelabuhan yang ditetapkan oleh Sultan Sulu di Jolo sebagai pemerintah diperingkat wilayah. Mereka memiliki barang dagangan yang diperolehi daripada kekayaan Borneo Utara seperti tripang, mutiara, sarang burung, halia (*gutta-percha*), lilin, opium, sirip jerung, kulit penyu, rotan, emas, ikan masin dan ikan kering, kerang-kerang, pelbagai spesis ikan segar, belachan dan sebagainya. Semua bahan mentah ini adalah bertujuan untuk diperdagangkan oleh pembesar-pembesar Sulu terus ke pelabuhan-pelabuhan lain seperti pelabuhan Labuan dan pelabuhan Singapura ataupun dihantar terus dari Sandakan ke pelabuhan Jolo. Selain itu, pemodal Cina juga terlibat dalam menjalankan aktiviti perdagangan sama ada untuk memenuhi permintaan tempatan mahupun untuk pasaran antarabangsa. Mereka membawa ikan masin dan ikan kering ke pasaran di Borneo Utara iaitu ke kawasan-kawasan perladangan tembakau, getah, perlombongan dan juga ke kawasan pembalakan. Mereka juga menggunakan tongkang-tongkang besar yang dipenuhi oleh ikan masin dan ikan kering dari pelabuhan Sandakan, Kudat, Tawau dan Labuan dilayarkan ke Singapura dan Hong Kong. Mereka juga mendirikan banyak kedai sementara di Bandar Victoria terutamanya pedagang Cina dari Brunei ketika menunggu rumah-rumah dan gudang tetap disiapkan. Pedagang Cina dan India cenderung untuk memindahkan penempatan ke Labuan apabila mereka mendapati sukar untuk mengembangkan perniagaan dan perdagangan di Brunei. Pedagang Cina dan India tidak senang dengan tindakan pemerintah Brunei yang mengambil barangan mereka tetapi tidak pernah membayar hutang yang dianggarkan berjumlah \$30,000.

Menjelang abad ke-20, terdapat perkembangan pesat dari segi pertumbuhan syarikat perdagangan asing yang berminat untuk mengeksploitasi sumber ekonomi di British Borneo seperti syarikat dari Jerman, Australia, Amerika Syarikat, Itali dan Jepun. Di Labuan, penemuan arang batu di Tanjung Kubong telah menarik minat beberapa syarikat arang batu untuk menjalankan aktiviti perlombongan di kawasan tersebut. Sepanjang tahun 1847 hingga 1911, beberapa buah syarikat arang batu telah menjalankan kegiatan mereka. Pada awalnya aktiviti ini diusahakan oleh William Henry Miles dengan Panglima tertinggi Labuan, Laksamana Muda Inglefield pada April 1847 hingga tahun 1849. Perjanjian bersama ini dibuat di bawah Syarikat Eastern Archipelago yang membekalkan arang batu kepada Tentera Laut Di Raja Timur Jauh. Henry Miles berjaya membekalkan sejumlah arang batu yang bermutu rendah dan mengisinya ke dalam tempat penyimpanan arang batu kapal-kapal British yang sedia berlabuh di pinggir laut Pulau tersebut. Dari semasa ke semasa, Labuan menjadi pembekal utama arang batu untuk kapal-kapal wap yang singgah di pelabuhan ini dan dilihat memberi keuntungan kepada British. Antara syarikat yang terlibat dalam aktiviti ini ialah seperti Eastern Archipelago Company, Labuan Coal Company, The Amalgamated China Steamship and Labuan Coal dan Oriental Company. Namun, pada tahun 1886, stesen arang batu di Tanjung Kubong terpaksa ditutup oleh kementerian Pertahanan kerana mengalami pelbagai masalah antaranya masalah kekurangan tenaga buruh. Namun penemuan arang batu inilah yang menjadi salah satu faktor British membuka Labuan dan meluaskan kuasa ekonominya di British Borneo.

Selain itu, perkembangan perdagangan juga sudah tentu berhubungkait dengan aktiviti import dan eksport di British Borneo. Aktiviti ini dilihat sama ada secara keseluruhan atau mengikut pembahagian komoditi tertentu. Apa yang jelas dalam menyusun semula statistik perdagangan di British Borneo dari pertengahan abad ke-19 hingga awal abad ke-20, menghadapi kesukaran kerana tidak ada keseragaman dalam pengumpulan data-data perdagangan. Untuk memudahkan penyusunan data, British telah mengkategorikan mengikut kelas tertentu dan mengikut keutamaan komoditi. Secara umumnya, komoditi import dibahagikan kepada tiga kelas utama sementara komoditi eksport pula dibahagikan kepada empat kelas utama. Antara komoditi import utama British Borneo ialah seperti kain kapas, jelutong, lada putih, sagu mentah dan candu. Manakala komoditi eksport pulas ialah seperti arang batu, minyak, *cutch* dan getah. Di Labuan, data perdagangan hanya mula direkodkan dan disediakan pada tahun 1856. Dalam data ini menunjukkan sebahagian besar nilai import melebihi nilai eksport, misalnya pada tahun 1855 nilai import ialah \$26,935 manakala nilai eksport hanya sebanyak \$7,934 sahaja. Pada tahun 1850 hingga tahun 1880 jelas menunjukkan peningkatan nilai import dari \$30,970 kepada \$803,349 dan mengalami kemerosotan tahun-tahun berikutnya. Begitu juga dengan nilai eksport berlaku peningkatan perlahan dari tahun ke tahun sehingga mencapai nilai \$2,280,677 tahun 1923 mengatasi nilai import pada tahun tersebut (Hanizah Idris, 2006: 50).

Dengan perkembangan perdagangan terutamanya aktiviti import dan eksport, Labuan telah menjalankan hubungan dagangan dengan Singapura, Hong Kong, Pantai Borneo, Kepulauan Sulu, Manila, United Kingdom, Benua China, Vietnam, Sarawak dan Jawa. Singapura merupakan kawasan dagangan yang penting dalam menguasai import dan eksport di Labuan. Di antara barangan yang mendapat permintaan tinggi dalam kalangan pedagang Cina adalah *gutta perca*. Mereka menguasai perdagangan tempatan di Labuan dengan menyewa tongkang dan perahu bagi membawa hasil hutan dan hasil laut dari pantai Borneo dan Sulu untuk dipasarkan ke Hong Kong dan Singapura. Tidak dinafikan juga, perdagangan sistem

barter turut dijalankan bagi memperolehi barang dagangan yang diperlukan seperti tembakau, pakaian, senjata api, perkakas dapur dan sebagainya (F.W. Burbidge, 1880: 115). Dalam tempoh 20 tahun dari tahun 1869 hingga 1889, Labuan telah menjalankan perdagangan di sepuluh buah kawasan iaitu Singapura, Hong Kong, Perairan Borneo, Kepulauan Sulu, United Kingdom, Amerika Syarikat, Sarawak, China, Brunei dan Vietnam. Namun selepas itu, aktiviti perdagangan di Labuan berlaku kemerosotan kesan daripada kemelut persaingan diplomatik antara kuasa-kuasa kolonial barat dan pembukaan banyak pelabuhan baru di Laut Sulu dan Borneo Utara.

Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan Labuan

Perkembangan Pulau Labuan sebagai pusat persinggahan dan laluan perkapalan, secara tidak langsung pelabuhan Labuan terus berkembang pesat sehingga menjadi salah satu pusat pelabuhan entreport dan transit kapal-kapal dagang di seluruh dunia. Kapal-kapal tersebut berlayar dari barat singgah di Singapura dan Labuan sebelum sampai ke destinasi di Hong Kong dan sebaliknya. Ini kerana Pulau Labuan bukan sahaja mempunyai kedudukan yang sangat strategik di laluan Laut China Selatan tetapi juga mempunyai kekayaan sumber arang batu. Dengan keistimewaan ini, direkodkan setiap tahun berlaku peningkatan kapal dagang yang singgah berlabuh dan berlepas dari pelabuhan Labuan dari pelbagai negara seperti Britain, Amerika Syarikat, China, Jepun, Denmark, Jerman dan sebagainya. Dari semasa ke semasa, Labuan menjadi pusat pelabuhan entreport dan transit bagi kapal-kapal dagang dari Singapura ke Hong Kong. Untuk mengekalkan peranan tersebut, British berusaha membina dan membangunkan pelabuhan ini supaya menjadi destinasi utama kapal-kapal dagang dalam dan luar negara. Inilah yang dinamakan sebagai jaringan maritim yang melibatkan perkembangan aspek perdagangan, pelabuhan dan perkapalan.

Pada tahun 1881, setelah Borneo Utara ditadbir secara rasmi oleh BNBC, pihak pentadbir berusaha dan memberi tumpuan sepenuhnya untuk membangunkan sumber-sumber yang terdapat di kawasan tersebut. Kedudukan Borneo Utara yang dikelilingi teluk-teluk yang terlindung daripada tiupan angin monsun serta ombak besar sesuai untuk pembangunan sesebuah pelabuhan (Hanizah Idris, 2006: 83). BNBC telah mendirikan pelabuhan-pelabuhan baru selain daripada pelabuhan Labuan iaitu seperti pelabuhan Sandakan, Kudat, Jesselton, Lahad Datu/Silam, dan Padas yang dilihat semakin berkembang pada waktu itu. Misalnya, pelabuhan Sandakan yang amat terkenal semasa zaman Kesultanan Sulu selepas pelabuhan Jolo dikepong dan disekat oleh Sepanyol, perkembangannya diteruskan oleh pihak BNBC dengan pelbagai usaha dilaksanakan untuk mempertingkatkan peranan Sandakan sebagai sebuah bandar pelabuhan utama di Borneo Utara. Antara usaha yang dilakukan ialah pembinaan infrastruktur utama seperti gudang, limbungan, dermaga, tempat menyimpan bekalan arang batu, kawasan tempat kapal wap berlabuh, tempat pembaikan perahu, alat-alat pandu pelayaran, boya dan alat-alat pandu suar.

Dalam konteks di Labuan, terdapat dua buah pelabuhan yang digunakan iaitu pelabuhan Labuan (*victoria*) dan pelabuhan Raffles. Pelabuhan Raffles terletak di Tanjung Kubong yang tidak mempunyai sebarang tempat berlindung bagi kapal-kapal berlabuh. Pelabuhan ini hanya berfungsi sebagai sebuah pangkalan untuk kegiatan *bunkering* dan pemunggahan arang batu ke kapal-kapal pada peringkat awal sebelum keretapi dibina di Labuan. Pelabuhan Labuan lebih berkembang sebagai sebuah pelabuhan *transshipment* bagi wilayah-wilayah lain di British Borneo. Namun, sejak akhir abad ke-19, pelabuhan ini terpaksa menghadapi saingan

daripada pelabuhan lain yang baru dibangunkan. Tetapi penemuan pelbagai sumber terutamanya arang batu dari kawasan berhampiran iaitu Brunei, peranan pelabuhan ini sebagai pelabuhan *transshipment* menjadi semakin penting. Direkodkan bahawa antara tahun 1894 hingga tahun 1898 nilai pendapatan Labuan menunjukkan peningkatan iaitu dari \$36,962 kepada \$52,939.

Secara umumnya bentuk fizikal pelabuhan ini mengandungi dua bahagian utama iaitu pangkalan dan pelabuhan. Kedua-dua bahagian ini saling melengkapi untuk pemilihan pembentukan sebuah pangkalan tentera laut atau pelabuhan komersial. Bagi mencapai tujuan tersebut, sebuah pelabuhan mestilah mempunyai tempat berlabuh untuk berlindung dari angin, ombak dan gelombang besar. Persempadanan pelabuhan ini juga berubah-ubah mengikut perkembangan semasa. Peringkat awal, sempadan pelabuhan ini meliputi Tanjung Aras di bahagian timur hingga ke Pulau Papan di barisan utara. Ia terletak di antara garis sepanjang 200 ela dalam arah 206° dari flagstaff berdekatan dengan pejabat-pejabat kerajaan dan 200 ela dalam arah 232° dari dermaga kecil di barat laut di Beach Streets (Colony of North Borneo First Supplement to the Government Gazette, Vol.III, 15 June, 1948, hlm. 40). Setelah pentadbiran Labuan diserapkan ke dalam pentadbiran BNBC, sempadan pelabuhan diubah sekali lagi pada tahun 1890. Melalui peruntukan Ordinan No.VII 1890, pelabuhan Labuan dan Tanjung Kubong diisytiharkan sebagai pelabuhan. Kemudian pada tahun 1903, sempadan pelabuhan Labuan sekali lagi dibuat yang meliputi dari *Buyo Columbine Shoal* hingga ke timur laut Pulau Papan. Manakala di bahagian selatan dari kawasan paling utara Pulau Ino menunjuk ke *Hamilton Point* dengan garis lurus merentasi bahagian tengah Pulau Musa Belulang. Menurut Maxwell Hall, pada awal tahun 1880-an telah ditemui sebuah jeti sepanjang 30 ela yang menganjur ke laut bagi mengendalikan perkapalan di pelabuhan Labuan.

Dari segi pembangunan infrastruktur, direkodkan bahawa pihak swasta telah mengambilalih tugas tersebut sementara kerajaan hanya mengendalikan pengurusan pentadbiran pelabuhan sahaja. Ketika pelabuhan Labuan dibuka kepada perdagangan komersial dalam tahun 1848, tidak terdapat kemudahan asas seperti dermaga komersial yang dibina untuk kemudahan kapal-kapal berlabuh. Inisiatif untuk menyediakan kemudahan infrastruktur di pelabuhan dijalankan oleh syarikat perlombongan arang batu. Semua kapal dagang yang singgah di pelabuhan ini menggunakan sebuah dermaga kecil yang dibina di bahagian barat laut Bandar Victoria. Dermaga kecil yang terletak di Beach Streets dibina untuk kemudahan tentera laut tetapi turut digunakan untuk kegiatan pemunggaan import dan eksport setelah Victoria diisytiharkan sebagai sebuah pelabuhan bebas. Pada tahun 1854, pengarah syarikat Eastern Archipelago Company (EAC) telah mencadangkan pembinaan pier bagi membolehkan kapal membuat tambatan dan menerima muatan kargo terus dari wagon arang batu untuk mengelakkan dari masalah angin monsun. Dicapadkan juga pembinaan landasan keretapi dari lombong di Tanjung Kubong ke pelabuhan Labuan dengan jarak sejauh 8 batu. Pembangunan ini agak perlahan dan terhad, dalam tempoh 20 tahun pertama, sebarang panduan pelayaran tidak dibuat sebagai panduan kepada kapal-kapal yang ingin memasuki dan keluar dari kawasan pelabuhan. Keadaan ini menyebabkan kapal-kapal perlu menunggu sehingga hari siang untuk berlabuh dan berlepas di pelabuhan ini. Namun pada tahun 1888, berlaku peningkatan kapal wap yang singgah di pelabuhan ini menyebabkan pihak berkuasa merasakan bahawa dius tanan perlu dikenakan levy. Cadangan ini wujud kerana kerajaan berpendapat bahawa perkapalan tidak menyumbang apa-apa kepada hasil pendapatan kerajaan. Dalam laporan yang dikeluarkan mengenai dius pelabuhan, pihak kerajaan bercadang untuk membina sebuah rumah api di Pulau

Papan, memasang tanda arah suar dan buyo di pintu masuk pelabuhan ini (Nazli Aziz, 2000: 156).

Annual Report Labuan menyatakan bahawa pada tahun 1890-an dibina sebuah rumah api tetapi tidak begitu berkesan dan penggunaannya tidak diberitahu kepada umum (C.O. 146/48 Annual Report Labuan, hlm. 7). Labuan Official Gazette pula melaporkan pada tahun 1902 sebuah lampu baru telah dipasang bagi menggantikan penggunaan cahaya berwarna merah kepada putih dengan jarak kenampakan sejauh 8 batu. Terdapat juga laporan daripada kapal-kapal wap yang singgah menyatakan tidak pernah melihat isyarat cahaya dari Rajah's Light yang dibina di atas bukit pintu masuk bahagian barat ke Teluk Brunei. Mereka hanya bergantung kepada panduan api di Teluk Brunei dalam menjalankan perdagangan antara Labuan dan Singapura. Justeru itu, nakhoda-nakhoda kapal tidak bergantung kepada Rajah's Light dan tidak mempercayai sepenuhnya panduan api tersebut. Menjelang abad ke-20, pegawai-pegawai tadbir di pelabuhan Labuan mula memberi perhatian serius mengenai kemudahan infrastruktur alat panduan pelayaran terutamanya rumah api. Alat panduan pelayaran sebagai panduan kapal-kapal dagang sangat diperlukan khususnya di Pulau Kuraman disebabkan kawasan bahaya halangan terumbu karang memasuki pelabuhan Labuan dan benting pasir untuk masuk ke Teluk Brunei. Mereka tidak ingin menanggung sebarang risiko seperti kemalangan dan kelewatan ketika singgah di pelabuhan ini. Dengan kekurangan rumah api yang sempurna sudah tentu menjejaskan perkembangan pelabuhan ini dalam persaingan dengan pelabuhan lain di British Borneo.

Pada tahun 1900, Borneo Company Limited disokong BNBC mencadangkan agar Singapura menampung kos pembinaan dua buah rumah api di pelabuhan Labuan memandangkan selepas ditolak hasil dius pelabuhan di Singapura dengan perbelanjaan masih terdapat lebihan yang agak besar. Bagaimanapun, Singapura bercadang untuk membina sebuah rumah api baru dan lebih baik di Fort Canning kerana lebih menguntungkan British berbanding pelaburan di pelabuhan Labuan. Hakikatnya, mereka bimbang mengenai kemungkinan Pulau Labuan mengambil alih peranan Singapura terutamanya dalam perkhidmatan *bunkering* sekiranya rumah api lengkap dan sempurna didirikan di pelabuhan itu. Selepas beberapa pertimbangan mengenai pelbagai skim untuk panduan api akhirnya skim Kapten E.J.W. Slade yang dikemukakan pada Mac 1899 telah dipilih. Skim ini mencadangkan pembinaan rumah api yang terbaik dan paling ekonomi dengan pembinaan sebuah rumah api di Pulau Kuraman dan sebuah lightship di Abana Shoal. Tapak rumah api yang dibina di Kuraman tidak kurang daripada 130 kaki dari paras laut dengan ketinggian 100 kaki. Selain dari pembinaan rumah api, terdapat juga pembinaan dan pemasangan kemudahan lain seperti pemasangan paip yang disambungkan ke pier batu dari tangki air yang besar untuk kegiatan coaling bagi kapal-kapal wap laut dalam. Kapal pertama menggunakan perkhidmatannya ialah Abergeldie seberat 2,438 tan milik British (Labuan Official Gazette, November 1904, hlm. 65-66). Dengan pelbagai jenis kemudahan pelabuhan yang disediakan, Pulau Labuan bukan sahaja menjadi sebuah pelabuhan persinggahan kapal wap dari pelbagai saiz terutamanya untuk memunggah arang batu tetapi juga menjadi pusat pertukaran barang dengan wilayah British Borneo, Selatan Filipina dan Kalimantan.

Perubahan Teknologi Perkapalan

Pada tahun 1846 hingga tahun 1923, jenis pengangkutan air di British Borneo sedang mengalami tempoh peralihan daripada jenis pengangkutan air tradisional kepada jenis pengangkutan air baru dengan menggunakan teknologi berenjin stim atau wap.

Di barat, perkembangan Revolusi Perindustrian menggalakan industri membuat kapal wap dan menjelang abad ke-20, penggunaan kapal wap mula mengambil alih peranan pelbagai jenis pengangkutan air tradisional dalam membawa kargo serta penumpang dari sebuah pelabuhan ke pelabuhan lain (Hanizah Idris, 2006: 69). Antara jenis pengangkutan air tradisional yang digunakan ialah berkonsepkan seni bina kapal layar, perahu dan tongkang seperti perahu Bandong, Balok, Tegora, Pakarangan, Bidur, Gobang, lipa-lipa dan lain-lain lagi. Menjelang abad ke-20, lebih banyak kapal wap digunakan sebagai pengangkutan laut utama di British Borneo selari dengan perkembangan perdagangan dan perkapalan antarabangsa.

Di Labuan, perkembangan dan pembangunan yang pesat dalam aspek perdagangan dan pelabuhan telah membawa perubahan secara langsung khususnya dalam teknologi perkapalan. Ini kerana semua aspek ini saling berhubung kait antara satu sama lain, maksudnya perkembangan perdagangan yang pesat sudah tentu memberi kesan positif kepada peningkatan pelabuhan dan perkapalan. Data-data mengenai aspek perkapalan di Labuan hanya bermula pada tahun 1855. Kapal-kapal yang singgah di pelabuhan ini boleh dibahagikan kepada kapal wap, kapal layar, tongkang (*native crafts*) dan perahu. Pihak pentadbiran pelabuhan hanya membuat anggaran mengenai bilangan dan tanan tongkang dan perahu yang ada di pelabuhan. Terdapat juga kapal-kapal perang yang singgah di pelabuhan ini untuk tujuan mendapatkan bekalan arang batu. Apa yang jelas terdapat dua kategori kapal atau perahu yang singgah dan berlabuh dan berlepas di pelabuhan ini iaitu tongkang dan perahu dan kapal wap. Tongkang dan perahu banyak digunakan dalam kegiatan perdagangan tempatan atau domestik yang dijalankan oleh pedagang-pedagang tempatan di sepanjang pantai Borneo bermula dari Teluk Brunei sehingga ke Laut Sulu dengan pelabuhan Labuan. Misalnya, kapal dagang Sulu yang terkenal pada abad ke-18 dan ke-19 ialah seperti kapal garay. Kapal ini biasanya bersaiz 80 kaki panjang dan lebar 20 kaki dan digerakan menggunakan dua kaedah iaitu dayung dan kain layar. Kelajuan kapal ini bergerak dalam lingkungan kira-kira 10 knot sahaja (James Warren, 1987: 42). Kapal ini digunakan untuk tujuan menghantar hasil-hasil laut dan hasil-hasil tanah daratan dari pantai timur Borneo Utara ke pelabuhan Jolo dan Pelabuhan lain termasuklah Labuan. Pada masa yang sama khususnya pada abad ke-19, kapal ini juga digunakan untuk tujuan aktiviti pelanunan kerana turut dilengkapi dengan persenjataan seperti meriam, pistol dan panah serta memiliki kubu yang dicipta khas di atas kapal tersebut..

Pedagang Cina turut menggunakan tongkang dan perahu dalam menjalankan kegiatan perdagangan di pelabuhan-pelabuhan kecil sepanjang pantai timur Borneo di bahagian utara, Palawan, Cagayan, Sulu, Balabac dan Jolo. Anggaran muatan sebuah tongkang dan perahu ialah 35 tan sebuah dengan membawa bersama sejumlah tujuh hingga lapan orang anak kapal (C.O 146/545/82: Labuan Miscellaneous Blue Books of Statistics, 1876, f.102). Biasanya jenis kapal ini digunakan untuk membawa hasil hutan dan hasil laut yang diimport oleh Labuan dari kawasan-kawasan berkenaan dan sebaliknya membawa barangan separa siap dan pembuatan sebagai tukaran. Dari semasa ke semasa, berlaku perkembangan dan peningkatan jumlah import bagi kedua-dua hasil tersebut. Selepas tahun 1856, pedagang-pedagang Sulu dan pedagang-pedagang Cina Labuan mula menjalankan kegiatan komersial secara lebih aktif. Manakala selepas 1862, berlaku perubahan dalam destinasi pelayaran pedagang tempatan di pantai timur Borneo Utara yang mula menuju ke Labuan kerana tekanan Sepanyol di Jolo yang tidak menguntungkan kegiatan mereka. Peningkatan jumlah import hasil hutan dan hasil laut dalam tempoh ini sudah tentu mempengaruhi jumlah tongkang dan perahu yang masuk dan keluar di pelabuhan Labuan. Pengangkutan air tradisional seperti kapal layar, perahu dan

tongkang masih menjadi pengangkutan utama di British Borneo antara tahun 1846 hingga abad ke-19.

Selain itu, penggunaan kuasa wap sebagai penjana untuk menggerakkan kapal-kapal merupakan revolusi dalam komunikasi marin seperti juga peranan keretapi dalam pengangkutan darat. Kapal wap ini bertujuan bukan sahaja untuk memendekkan perjalanan di antara Eropah ke Timur tetapi juga kepantasan berkomunikasi dengan koloni mereka. Menjelang pertengahan abad ke-19, beberapa buah kapal dari Southampton akan singgah di Gibraltar, Malta, Suez, Aden, Ceylon, Pulau Pinang, Singapura, Hong Kong, Amoy dan destinasi terakhir di Shanghai (Nazli Aziz, 2000: 98). Dari Singapura ke Hong Kong, kapal-kapal wap ini akan singgah di pelabuhan Labuan untuk tujuan perdagangan import dan eksport serta mendapatkan bantuan kecemasan. Terdapat juga pihak dari Sepanyol, Perancis dan Amerika telah berhubung dengan agen-agen syarikat Singapura berkaitan pembekalan arang batu dari Labuan untuk kapal-kapal wap milik mereka yang berlayar di lautan sebelah timur. Keadaan ini sebenarnya telah membawa kesibukan dan perkembangan pesat di pelabuhan Labuan dengan kedatangan kapal-kapal wap yang singgah berlabuh dan berlepas. Misalnya pada tahun 1866, terdapat sembilan kewarganegaraan kapal yang direkodkan telah berlabuh dan berlepas di pelabuhan Labuan iaitu Brunei, Hindia, Manila, Singapura, Asia Tenggara, Hong Kong, United Kingdom, Jepun dan China. Semua kapal ini singgah di Labuan untuk mendapatkan bekalan arang batu dan juga bagi tujuan perdagangan.

Secara umumnya, Kapal wap di British Borneo terbahagi kepada dua bahagian iaitu kapal Saudagar dan kapal perang, dan kapal kerajaan semakin berkembang. kapal-kapal wap yang singgah di pelabuhan Labuan boleh dibahagikan kepada dua kategori iaitu dengan kargo dan dengan *ballast*. Antara tahun 1855 hingga tahun 1868, pelabuhan Labuan telah disinggahi oleh kapal-kapal dari lapan negara iaitu British, Amerika Syarikat, Belanda, Jerman, Brunei, Denmark, Sarawak dan Sepanyol. Kebanyakan kapal yang singgah di pelabuhan ini adalah kapal yang dalam perjalanan antara Singapura ke Hong Kong. Jumlah anak kapal yang memasuki pelabuhan ini juga turut mempengaruhi tingkat penggunaan terutama bahan makanan di pulau ini (Nazli Aziz, 2000: 149). Misalnya, pada tahun 1856, jumlah kapal berlabuh dengan kargo ialah sebanyak 716 buah dan kapal dengan ballast ialah sebanyak 233 buah. Manakala jumlah kapal berlepas dengan kargo ialah 781 buah dan kapal dengan ballast pula sebanyak 200 buah. Sepuluh tahun kemudian, jumlah kapal berlabuh dan berlepas di pelabuhan ini terus meningkat iaitu kapal berlabuh dengan kargo sebanyak 897 dan kapal dengan ballast sebanyak 304. Sementara kapal berlepas dengan kargo pula sebanyak 912 buah dan kapal dengan ballast mencatatkan sebanyak 309 buah (C.O 146/545/82: Labuan Miscellaneous Blue Books of Statistics 1855-1868). Antara tahun 1869 hingga tahun 1889, peningkatan kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan Labuan adalah disebabkan oleh pembukaan Terusan Suez dan dipengaruhi oleh anggaran tongkang dan perahu.

Dengan peranan penting Labuan sebagai pelabuhan transshipment dalam pembangunan ekonomi British Borneo dan kewujudan aktiviti perlombongan arang batu telah menyaksikan perluasan aktiviti perkapalan yang pesat. Antara syarikat yang terlibat dalam aktiviti perkapalan di Labuan ialah seperti Butterfield & Swire Co., Messrs Mansfield Boogardt and Company, Behn Meyer & Co., Sabah Steamship Company, Eastern and Australian Steam Navigation Company, Adelaide Steamship Company, Oceanic Steamship Company, China Navigation Company dan sebagainya (Annual Report of the Marine Department, 1950: 56). Rekod kapal-kapal berlabuh dan berlepas di pelabuhan Labuan sepanjang tahun 1855 hingga tahun 1868 boleh

dilihat melalui laporan British dalam Labuan Miscellaneous Blue Books of Statistics 1855-1868 seperti yang ditunjukkan dalam jadual 2.

**Jadual 2: Bilangan Kapal yang berlabuh dan berlepas
di Pelabuhan Labuan, 1855-1868**

Tahun	Berlabuh	Berlepas
1855	330	328
1856	42	40
1857	35	32
1858	21	20
1859	352	351
1860	488	487
1861	25	25
1862	17	17
1863	444	443
1864	603	603
1865	572	571
1866	523	523
1867	669	669
1868	26	27

Sumber: Diubah suai dari sumber asal C.O 146/545/82:
Labuan Miscellaneous Blue Books of Statistics
1855-1868

Berdasarkan jadual ini jelas menunjukkan bahawa jumlah kapal yang berlabuh dan berlepas berlaku kenaikan dan penurunan yang drastik dalam jumlah keseluruhan bilangan kapal. Ini kerana rekod yang dicatatkan ini melibatkan jumlah tongkang dan perahu. Jumlah kapal yang tertinggi berlabuh dan berlepas ialah sebanyak 669 buah pada tahun 1868 manakala jumlah terendah pada tahun 1862 iaitu sebanyak 17 buah kapal sahaja sama ada kapal berlabuh mahupun kapal berlepas. Peningkatan jumlah kapal di pelabuhan Labuan disebabkan oleh faktor-faktor seperti pengaruh import dan eksport barang dagangan, perkembangan pesat pelabuhan labuan dan permintaan tinggi terhadap rotan, kerang mutiara, *gutta perca* dan sarang burung. Kedua-dua pengangkutan laut ini sama ada tongkang dan perahu mahupun kapal wap digunakan untuk mengangkat hasil hutan dan hasil laut yang diimport oleh Labuan sebagai barang tukaran.

Dari aspek laluan perkapalan di Laut China Selatan, pembukaan pelabuhan Labuan pada tahun 1846 menjadikan British Borneo sebagai destinasi penting para pedagang. Aktiviti perdagangan dan perkapalan Aisa, terutamanya antara Singapura dengan China menjadikan laluan tersebut semakin penting untuk dikuasai oleh pemilik-pemilik kapal khususnya pemodal Cina dan Barat. Dalam usaha menguasai laluan perkapalan, pemilik-pemilik kapal perlu menguasai sumber ekonomi di British Borneo. Walaupun menyaksikan British terlebih dahulu mengambil langkah-langkah tertentu untuk menguasai beberapa kawasan yang kaya dengan sumber ekonomi, kuasa-kuasa lain termasuklah Jerman dan Amerika Syarikat turut berusaha mengeksploitasi hasil-hasil di kawasan ini. Dalam jangka masa ini, laluan perkapalan

boleh dibahagikan kepada dua bahagian iaitu yang mempunyai hubungan secara langsung dengan pasaran dan kedua adalah secara tidak langsung di mana kargo akan dibawa ke sebuah pelabuhan *transshipment* sebelum dieksport semula ke pasaran luar. Bersabit hal ini, pelabuhan Labuan memainkan peranannya sebagai sebuah pelabuhan *transshipment* bagi British Borneo. Kapal-kapal dagang dari Singapura biasanya singgah di pelabuhan Kuching, Sarikei, Bintulu, Miri dan destinasi akhir di Labuan sebelum meneruskan perdagangan ke Hong Kong dan Shanghai, Cina.

Tidak dapat dinafikan lagi, kepentingan pelabuhan Labuan di Laut China Selatan, terutamanya apabila hubungan perdagangan di antara pelabuhan Manila dengan Jolo semakin merosot sekitar tahun 1860-an. Keadaan ini menyebabkan pedagang Sulu dan Cina dari Kesultanan Sulu menggunakan Labuan dengan kerapnya dalam pelayaran mereka ke Singapura. Menjelang abad ke-20, terdapat perubahan penting dalam laluan perkapalan di mana aktiviti perdagangan dan perkapalan antarabangsa mula mendominasi. Ini bermakna laluan perkapalan British Borneo tidak hanya bergantung semata-mata kepada laluan ke Singapura sahaja, tetapi lebih luas lagi ke Hong Kong, Jepun, Australia dan negara-negara Eropah. Kewujudan laluan-laluan ini berhubung kait dengan pengeksportan komoditi baru seperti kayu balak, getah dan minyak. Dengan kerancakan dan keghairahan British menguasai ekonomi kelautan di British Borneo telah menyaksikan perkembangan pesat perdagangan, pelabuhan dan perkapalan khususnya di Labuan. Perkembangan ketiga-tiga aspek ini sebenarnya telah memberi banyak manfaat kepada British untuk mencapai hasil pendapatan yang tinggi dalam penguasaan ekonominya. Misalnya, jumlah pendapatan yang direkodkan dari tahun 1882 hingga tahun 1906 bagi pelabuhan Labuan ialah sebanyak \$35,655.17 (Hanizah Idris, 2006: 86). Dari semasa ke semasa, akhirnya Pulau Labuan menjadi begitu penting dan tumpuan kepada kapal-kapal dagang untuk singgah mengurus niaga sebelum meneruskan pelayarannya sehingga boleh dikatakan sebagai jaringan maritim di Laut China Selatan.

Kesimpulan

Secara keseluruhannya, dalam tempoh 77 tahun (1846-1923), British Borneo mengalami perubahan dari segi perdagangan, pelabuhan dan perkapalan. Perubahan ini disebabkan oleh peralihan hala tuju perdagangan dan laluan perkapalan dari perdagangan Asia kepada perdagangan antarabangsa. Selepas pembukaan pelabuhan Labuan pada 1846, pelabuhan persisir pantai yang lain mula dibangunkan oleh British dan menjadi titik tolak berlakunya perkembangan perdagangan komersial di rantau Asia Tenggara khususnya di British Borneo. Walaupun dasar ekonomi British lebih menitikberatkan ekonomi berasaskan tanah daratan tetapi ekonomi berasaskan laut juga menjadi tumpuan utamanya khususnya dalam aspek perdagangan, pelabuhan dan perkapalan. Ini kerana semua aspek ini memberi manfaat dan mencipta keuntungan yang lumayan kepada hasil pendapatan kerajaan. Dalam aspek perdagangan, British mengamalkan dasar perdagangan bebas yang dapat menarik ramai pedagang-pedagang tempatan dan luar datang ke pelabuhan Labuan untuk mengurus niaga antaranya seperti perdagangan Cina, British, Amerika Syarikat, India, Sulu, Jerman, Jepun dan sebagainya. Untuk mengurus hal ehwal perdagangan dan pelabuhan, British menggunakan dasar ekonomi yang berasaskan dari Perjanjian Persahabatan dan Perdagangan tahun 1847. Perjanjian ini sangat penting dan menjadi asas perdagangan di Labuan termasuk cukai dan bayaran-bayaran lain. Tidak dapat dinafikan juga, pelabuhan Labuan mempunyai ciri-ciri

semulajadi yang baik, kedudukan geografi strategik, selamat dan mudah dimasuki dan memberi perlindungan dan ruang untuk semua jenis kapal yang singgah.

Dari aspek pelabuhan dan perkapalan, British telah berusaha membangunkan infrastruktur dan kemudahan asas di pelabuhan Labuan bagi keperluan kapal-kapal dagang. seperti dermaga, gudang, tempat menyimpan arang batu, alat pandu suar, boya dan rumah api. Pembangunan dan perkembangan yang berlaku, akhirnya mengangkat pelabuhan ini sebagai pusat *transshipment* dan persinggahan utama kapal-kapal dagang dari timur ke barat dan sebaliknya. Kepesatan aktiviti perdagangan menyaksikan perubahan teknologi jenis pengangkutan air yang terdapat di Labuan dari penggunaan kapal layar, perahu dan tongkang kepada kapal wap yang bersaiz lebih besar dan pantas di laut. Melihat perkembangan perdagangan, pelabuhan dan perkapalan, British berusaha membangunkan sistem komunikasi seperti jalan raya dan landasan keretapi di Labuan. Oleh itu, secara faktanya, dengan perkembangan pesat aspek perdagangan, pelabuhan dan perkapalan di Labuan sehingga menjadi pusat *transshipment* dan pusat peringgahan kapal-kapal dagang dalam dan luar negara, maka tidak keterlaluan dikatakan British berjaya menjadikan pulau Labuan sebagai jaringan maritim di Laut China Selatan.

Rujukan

- Annual Report of the Marine Department, 1950
Brown, D.E. 1970. *Brunei: The Structure and History of A Borneon Malay Sultanate*, Brunei: The Star Press, .
Burbidge, F.W. 1880. *The Gardens of the Sun: Or A Naturalist's Jurnal on the Muntain and in the Forest and Swaps of Borneo and The Sulu Archipelago*, London.
C.O 146/545/82: *Labuan Miscellaneous Blue Books of Statistics 1855-1868*
C.O 146/545/82: *Labuan Miscellaneous Blue Books of Statistics*, 1876.
C.O. 146/48 Annual Report Labuan
Ceclia Leong. 1984. *Labuan: Dulu, Kin dan Masa Depan*. Kota Kinabalu: Kerajaan Negeri Sabah.
Colony of North Borneo First Supplement to the Government Gazette, Vol.III, 15 June, 1948,
F.O. 12/5/314: *Treaty of Friendship and Commerce Between Her Majesty and Sultan of Borneo*, 27 May 1848.
F.O. 572/6455/55: *Viscount Palmerston to the Lord Commission of the Admiralty*, 24 July 1846.
Hall, Maxwell. 2007. *Labuan Story: Memoirs of a small Island Near the Coast of North Borneo*. Kuala Lumpur: Synergy Media.
Hanizah Idris. 2006. *Perdagangan Pelabuhan di Borneo*. Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya.
Labuan Offical Gazette, November 1904
Nazli Aziz. 2000. *Labuan 1846-1963: Dari Pangkalan semulajadi ke pelabuhan Terancang*. Tesis M.A. Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Fakulti Sastera dan Sains Sosial. Kuala Lumpur: Universiti Malaya.
Reece, Bob. 2004. *The White Rajahs of Sarawak: A Borneo Dynasty*, Singapore: Archipelgo Press.
Sabihah Osman. 1985. *Pentadbiran Bumiputera Sabah 1881-1946*. Bangi: Universiti kebangsaan Malaysia.

- Sanib Said. 1984. *Sejarah Labuan Bertukar Tuan*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Schwerdtner, Nils. 2013. *German Luxury Ocean Liners: From Kaiser Wilhelm to Aidastella*, Stroud: Amberley Publishing Limited.
- Singh, Ranjit. 1984. *Brunei 1839-1983: The problems of Political Survival*. Singapore: Oxford University Press.
- Sixto Y. Orosa. 1931. *The Sulu Archipelago and its people*, New York: World Book Company.
- Tarling, Nicholas. 1971. *Britain, The Brooke and Brunei*. Kuala Lumpur: Oxford Univeristy Press.
- Tarling, Nicholas. 1984. *A Concise History of Southeast Asia*. Singapore: Donald Moore Press.
- Warren, James. 1981. *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.
- Warren, James. 1987. *At The Edge of Southeast Asian History*. Quezon City: new Day Publishers.