

**TRANSFORMASI SISTEM PENGANGKUTAN DI  
BORNEO UTARA, 1881-1963: PENELITIAN  
TERHADAP ASPEK EKONOMI KOMERSIAL**



**FIRDAUS BIN KIROH**

**UMS**  
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

**FAKULTI KEMANUSIAAN SENI DAN WARISAN  
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH  
2018**

**TRANSFORMASI SISTEM PENGANGKUTAN  
DI BORNEO UTARA, 1881-1963: PENELITIAN  
TERHADAP ASPEK EKONOMI KOMERSIAL**

**FIRDAUS BIN KIROH**



**UMS**  
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

**TESIS INI DISERAHKAN UNTUK MEMENUHI  
SYARAT MEMPEROLEHI IJAZAH SARJANA  
SASTERA**

**FAKULTI KEMANUSIAAN, SENI DAN  
WARISAN  
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH  
2018**

UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

BORANG PENGESAHAN TESIS

JUDUL : \_\_\_\_\_

IJAZAH : \_\_\_\_\_

SAYA : \_\_\_\_\_ SESI PENGAJIAN : \_\_\_\_\_  
(HURUF BESAR)

Mengaku membenarkan tesis \*(LPSM/Sarjana/Doktor Falsafah) ini disimpan di Perpustakaan Universiti Malaysia Sabah dengan syarat-syarat kegunaan seperti berikut:-

1. Tesis adalah hak milik Universiti Malaysia Sabah.
2. Perpustakaan Universiti Malaysia Sabah dibenarkan membuat salinan untuk tujuan pengajian sahaja.
3. Perpustakaan dibenarkan membuat salinan tesis ini sebagai bahan pertukaran antara institusi pengajian tinggi.
4. Sila tandakan (/)

SULIT (Mengandungi maklumat yang berdarjah keselamatan atau kepentingan Malaysia seperti yang termaktub di AKTA RAHSIA RASMI 1972)

TERHAD (Mengandungi maklumat TERHAD yang telah ditentukan oleh organisasi/badan di mana penyelidikan dijalankan)

TIDAK TERHAD

Disahkan oleh:

\_\_\_\_\_  
(TANDATANGAN PENULIS)

\_\_\_\_\_  
(TANDATANGAN PUSTAKAWAN)

Alamat Tetap: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(NAMA PENYELIA)

TARIKH: \_\_\_\_\_

TARIKH: \_\_\_\_\_

Catatan:

\*Potong yang tidak berkenaan.

\*Jika tesis ini SULIT dan TERHAD, sila lampirkan surat daripada pihak berkuasa/organisasi berkenaan dengan menyatakan sekali sebab dan tempoh tesis ini perlu dikelaskan sebagai SULIT dan TERHAD.

\*Tesis dimaksudkan sebagai tesis bagi Ijazah Doktor Falsafah dan Sarjana Secara Penyelidikan atau disertai bagi pengajian secara kerja kursus dan Laporan Projek Sarjana Muda (LPSM).

## PENGAKUAN

Kajian ini merupakan hasil kerja saya sendiri kecuali petikan, ringkasan dan rujukan yang setiap satunya telah saya jelaskan sumbernya.

31 Januari 2018

.....  
Firdaus Bin Kiroh  
MA1511042T



UMS  
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

## PENGESAHAN

NAMA : **FIRDAUS BIN KIROH**

NO. MATRIK : **MA1511042T**

TAJUK : **TRANSFORMASI SISTEM PENGANGKUTAN DI BORNEO UTARA, 1881-1963: PENELITIAN KE ATAS ASPEK EKONOMI KOMERSIAL**

IJAZAH : **SARJANA SASTERA (SEJARAH)**

TARIKH VIVA : **25 JANUARI 2018**

  
**1. PENYELIA**  
Dr. Maureen de Silva

DISAHKAN OLEH;

  
Tandatangan

---

## PENGHARGAAN

Saya, Firdaus Bin Kiroh bersyukur hadrat Allah S.W.T, kerana limpah dan rahmatnya telah memberi saya peluang dan kekuatan untuk menyiapkan penyelidikan peringkat Ijazah Sarjana Sastera (Sejarah) ini.

Pertama, saya ingin menzahirkan ucapan penghargaan yang tidak terhingga kepada kedua ibu bapa saya iaitu Kiroh B. Ampios dan Janiah Binti Sundang, kerana sentiasa memberi sokongan dan mendoakan kejayaan saya. Sokongan dan doa anda menjadi semangat dan sumber kekuatan saya dalam usaha menyiapkan penyelidikan ini. Ibu bapa saya merupakan pendorong utama kepada saya bagi melanjutkan pelajaran ke peringkat Ijazah Sarjana. Di samping itu, ucapan penghargaan ini juga saya ucapkan kepada ahli keluarga lain dan rakan-rakan yang telah membantu saya secara langsung atau tidak langsung dalam proses menyiapkan penyelidikan ini.

Seterusnya, saya seikhlasnya merakamkan ucapan ribuan terima kasih kepada pensyarah saya, Dr. Maureen De Silva kerana tidak pernah jemu memberi tunjuk ajar kepada saya sepanjang tempoh pengajian saya di Universiti Malaysia Sabah. Tanpa tunjuk ajar beliau, sudah pasti saya tidak akan dapat memahami bidang ilmu penyelidikan yang saya lakukan dan seterusnya menyiapkan penyelidikan ini. Sehubungan itu, saya juga ingin mengambil kesempatan ini untuk berterima kasih kepada semua pensyarah Program Sejarah Universiti Malaysia Sabah yang telah banyak berkongsi ilmu dan pengalaman dalam dunia akademik dan penyelidikan. Akhir sekali, saya juga mengucapkan terima kasih kepada pihak Fakulti Kemanusiaan Seni dan Warisan (FKSW) dan Pasca-Siswazah Universiti Malaysia Sabah yang telah memberi saya peluang melanjutkan pengajian saya ke peringkat ini. Semoga semua yang kita perlukan dalam kehidupan ini menjadi realiti. Terima kasih.

Firdaus Bin Kiroh  
31 Januari 2018

## ABSTRAK

Pada abad ke-19 hingga abad ke-20, British memanasifestasikan agenda imperialisme baru mereka di Borneo Utara melalui transformasi sistem pengangkutan yang amat ketara. Kajian ini mengkaji transformasi sistem pengangkutan air, darat dan udara sejak era Syarikat Berpiagam Borneo Utara British (SBBUB) hingga era Koloni Diraja dan seterusnya menganalisis sejauh mana transformasi ini telah mempengaruhi perkembangan ekonomi komersial di Borneo Utara. Berdasarkan penelitian ke atas sumber primer seperti dokumen, akhbar dan laporan tahunan pentadbiran kolonial, kajian ini mendapati bahawa transformasi sistem pengangkutan berlaku daripada perkembangan sistem pengangkutan air kepada sistem pengangkutan darat dan udara. Jaringan sistem pengangkutan air (sungai dan laut) dan darat (laluhan pejalan kaki, keretapi dan jalan raya) mendominasi sepanjang era pentadbiran kolonial Barat, sementara sistem pengangkutan udara hanya muncul semasa era pasca Perang Dunia Kedua. Secara khususnya, kewujudan dan kepelbagaian sistem pengangkutan di Borneo Utara adalah berhubung kait dengan perkembangan ekonomi kapitalis yang memerlukan jaringan pengangkutan standard semasa. Perkembangan industri tembakau membawa kepada pembinaan keretapi, manakala, perkembangan keretapi membawa kepada perkembangan industri getah dan seterusnya pelaksanaan program pembinaan jalan raya secara ekstensif. Di samping itu, perkembangan aktiviti ekonomi komersial membawa kepada perkembangan infrastruktur dan peningkatan jumlah kapal di pelabuhan. Oleh itu, kajian ini mendapati bahawa transformasi sistem pengangkutan yang berlaku di Borneo Utara sebenarnya bukan sahaja banyak dipengaruhi oleh perkembangan ekonomi komersial tetapi ia juga telah memberi impak kepada pertumbuhan ekonomi komersial itu sendiri.

Kata kunci: Sistem Pengangkutan, Transformasi, Imperialisme, Pembangunan, Borneo Utara.

## **ABSTRACT**

### ***THE TRANSFORMATION OF THE TRANSPORTATION SYSTEM IN NORTH BORNEO, 1881-1963: RESEARCH ON COMMERCIAL ECONOMI ASPECTS***

*From the late 19<sup>th</sup> century until the middle of the 20<sup>th</sup> century, British manifested her imperialistic agenda in North Borneo by transforming the transportation system of the territory. This research studies the transformation of the water, land and air transportation system during British North Borneo Chartered Company (BNBCC) and Crown Colony era, and analyses to what extent did the transformation of the transportation systems influence the development of commercial economy in North Borneo. By utilizing primary sources such as documents, press releases and annual reports existed during the colonial administration, and complemented by secondary sources, the study reveals that there was a gradual transformation to the modes of the transportation system in North Borneo, from water to land and sea transportation systems. Water (river and sea) and land (bridle paths, railways and roads) modes of transportation were dominant throughout the colonial era, while air transportation was only introduced during and after the World War Two. The availability and diversity of the transportation system in North Borneo is correlated with the development of the capitalist economy that always demand updated standard of transportation system. Revenues from the tobacco industry led to the construction of the railway, while the development of the railway leading to the development of the rubber industry. Besides that, the development of the commercial economy activities led to the development of ports infrastructure due to the increasing number of ships berthing. Thus, this research reveals that transformation of the transportation system in North Borneo during the colonial era was not only influenced by the development of the commercial economy but this transformation had also affected the rise of the commercial economy.*

Key words: Transportation System, Transformation, Imperialism, Development, North Borneo.



## SENARAI KANDUNGAN

	Halaman
<b>TAJUK</b>	i
<b>PENGAKUAN</b>	ii
<b>PENGESAHAN</b>	iii
<b>PENGHARGAAN</b>	iv
<b>ABSTRAK</b>	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
<b>SENARAI KANDUNGAN</b>	vii
<b>SENARAI JADUAL</b>	xi
<b>SENARAI RAJAH</b>	xii
<b>SENARAI SINGKATAN</b>	xiii
<b>SENARAI LAMPIRAN</b>	xiv
<b>BAB 1: PENGENALAN</b>	
1.1 Latar Belakang Kajian	1
1.2 Permasalahan Kajian	2
1.3 Objektif Kajian	3
1.4 Sorotan Literatur	4
1.5 Kepentingan Kajian	17
1.6 Skop Kajian	19
1.7 Metodologi Kajian	21
1.8 Pembahagian Bab	22
1.9 Kesimpulan	23

**BAB 2: SYARIKAT BERPIAGAM BORNEO UTARA BRITISH (SBBUB)  
DAN SISTEM PENGANGKUTAN AWAL**

2.1	Pengenalan	24
2.2	Sejarah Awal Borneo Utara	24
2.3	Pentadbiran Era Kolonial	32
2.4	Polisi Ekonomi Secara Umum	37
2.5	Sumber Ekonomi Borneo Utara	40
	2.5.1 Penggunaan Sumber Hutan	40
	2.5.2 Eksplorasi dan Eksploitasi Sumber Mineral	45
2.6	Latar Belakang Sistem Pengangkutan Awal	48
2.7	Kesimpulan	53

**BAB 3: TRANSFORMASI SISTEM PENGANGKUTAN AIR & KERETAPI  
DAN PERKAITANNYA DENGAN EKONOMI KOMERSIAL  
SEMASA ERA SBBUB**

3.1	Pengenalan	54
3.2	Kemunculan Tanaman Komersial Beskala Besar	54
	3.2.1 Kemunculan dan Perkembangan Tembakau	56
	3.2.2 Kemunculan dan Perkembangan Getah	60
3.3	Komersialisasi Sistem Pengangkutan Air dan Keretapi	64
	3.3.1 Komersialisasi Sistem Pengangkutan Air	64
	3.3.2 Komersialisasi Sistem Pengangkutan Keretapi	65
3.4	Transformasi Sistem Pengangkutan Air dan Keretapi	67
	3.4.1 Transformasi Sistem Pengangkutan Air: Industri Perkapalan	67
	3.4.2 Transformasi Sistem Pengangkutan Keretapi	73
3.5	Kesimpulan	78

<b>BAB 4: TRANSFORMASI SISTEM JALAN RAYA ERA SBBUB MENGALAKKAN AKTIVITI EKONOMI KOMERSIAL</b>		
4.1	Pengenalan	80
4.2	Pelopor kepada Sistem Jalan Raya: <i>Bridle Paths</i> (Laluan Berkuda)	80
4.3	Jalan Raya Awal di Borneo Utara	84
	4.3.1 Idea Pelaksanaan Program Pembinaan Jalan Raya	84
	4.3.2 Program Pembinaan Jalan Raya Tahun 1920-an	87
4.4	Program Pembinaan Jalan Raya 10 Tahun	89
4.5	Program Pembinaan Jalan Raya Baru	93
	4.5.1 Penilaian semula ke atas polisi Jalan Raya sedia ada	93
	4.5.2 Cadangan Pelan Pembinaan Jalan Raya Empat Tahun	99
	4.5.3 Program Pembinaan Jalan Raya pada tahun 1936	101
4.6	Kesimpulan	107
<b>BAB 5: TRANSFORMASI SISTEM PENGANGKUTAN PASCA-PERANG: PENGARUH EKONOMI KOMERSIAL</b>		
5.1	Pengenalan	108
5.2	Peperangan dan Impak ke atas Borneo Utara	108
	5.2.1 Pendudukan Jepun di Borneo Utara	109
	5.2.2 Impak Perang terhadap Borneo Utara	111
5.3	Ekonomi Komersial pasca-Perang	114
5.4	Transformasi Sistem Pengangkutan pasca-Perang	118
	5.4.1 Transformasi Sistem Keretapi	118
	5.4.2 Transformasi Sistem Jalan Raya	123
	5.4.3 Transformasi Sistem Pengangkutan Air	130
	5.4.4 Transformasi Sistem Pengangkutan Udara	136
5.5	Kesimpulan	142

**BAB 6: RUMUSAN**

143

**BIBLIOGRAFI**

151

**LAMPIRAN**

158



**UMS**  
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

## SENARAI JADUAL

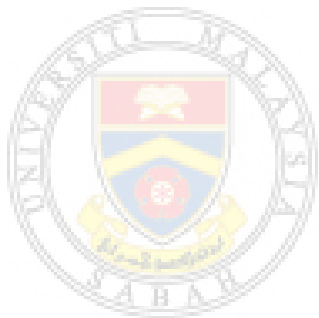
	Halaman
Jadual 3.1 : Jumlah pengeluaran estet-estet tembakau, 1924-1928	60
Jadual 3.2 : Kapal-kapal yang tiba di Sandakan pada Disember 1896	71
Jadual 3.3 : Kapal-kapal yang berlayar dari Sandakan pada Disember 1896	72
Jadual 4.1 : Jumlah Import Borneo Utara Tahun 1937 dan 1938	86
Jadual 4.2 : Taburan dan jumlah jalan raya pada tahun 1927	90
Jadual 4.3 : Jalan Raya di Borneo Utara, 1927-1940	106
Jadual 5.1 : Jumlah gerabak/enjin sebelum dan selepas Perang	121
Jadual 5.2 : Jalan raya 1947-1963 mengikut jenis dan jarak (batu)	129
Jadual 5.3 : Lapangan terbang di setiap daerah	140
Jadual 5.4 : Jadual Penerbangan Antarabangsa	140
Jadual 5.5 : Jadual Penerbangan Domestik	141



UMS  
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

## SENARAI RAJAH

	Halaman
Rajah 2.1 : British Borneo Timbers di Teluk Sandakan	43
Rajah 3.1 : Taburan sungai dan estet tembakau	60
Rajah 3.2 : Laluan kapal di Borneo Utara	71
Rajah 3.3 : Landasan Keretapi di Borneo Utara	77
Rajah 4.1 : Taburan Kawasan Penanaman Getah Tahun 1940	95
Rajah 5.1 : Jalan Raya di Borneo Utara pada tahun 1963	129



UMS  
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

## SENARAI SINGKATAN

<b>ADO</b>	-	<i>Acting District Officer</i>
<b>AS</b>	-	Amerika Syarikat
<b>BBCAU</b>	-	<i>British Borneo Civil Administration Unit</i>
<b>BBEC</b>	-	<i>British Borneo Exploration Company</i>
<b>BBT</b>	-	<i>Borneo Timber Company</i>
<b>BMA</b>	-	<i>British Military Administration</i>
<b>BNBCC</b>	-	<i>British North Borneo Chartered Company</i>
<b>BNBH</b>	-	<i>British North Borneo Herald</i>
<b>BU</b>	-	Borneo Utara
<b>CDC</b>	-	<i>Colonial Development Corporations</i>
<b>CO</b>	-	<i>Colonial Office</i>
<b>DO</b>	-	<i>District Officer</i>
<b>lbs</b>	-	<i>Pounds</i>
<b>kg</b>	-	Kilogram
<b>km</b>	-	Kilometer
<b>m</b>	-	Meter
<b>NBCA</b>	-	<i>North Borneo Central Archive</i>
<b>NNS</b>	-	Negeri-negeri Selat
<b>PDI</b>	-	Perang Dunia Pertama
<b>PDII</b>	-	Perang Dunia Kedua
<b>PWD</b>	-	<i>Public Work Department</i>
<b>SBBUB</b>	-	Syarikat Berpiagam Borneo Utara British
<b>SSC</b>	-	<i>Straits Steamship Company</i>

## SENARAI LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A : Surat dan Memorandum	158
Lampiran B : Koleksi Gambar	167



UMS  
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH



# **BAB 1**

## **PENGENALAN**

### **1.1 Latar Belakang Kajian**

Borneo Utara merupakan sebuah wilayah yang membangun melalui perkembangan industri ekonomi komersial. Eksplorasi-eksplorasi pencarian sumber mineral yang dipelopori oleh Syarikat Berpiagam Borneo Utara British (SBBUB) telah menemui kegagalan apabila tiada sumber mineral (kecuali arang) yang boleh dibangunkan dalam skala besar. Di samping itu, kekurangan modal menyebabkan pengeluaran sumber kayu terpaksa diserahkan kepada syarikat luar. Sumber kayu hanya dapat dibangunkan dalam skala besar dan muncul sebagai komoditi eksport utama selepas Perang Dunia Kedua (PDII). Oleh hal yang demikian, SBBUB memmanifestasikan agenda imperialisme baru mereka melalui pembukaan kawasan penanaman tanaman komersial seperti tembakau, getah dan tanaman-tanaman lain. Pembangunan ekonomi tidak akan dapat dicapai tanpa pembangunan sistem pengangkutan, dan sebaliknya, pembangunan sistem pengangkutan tidak dapat dilaksanakan tanpa pembangunan ekonomi.

Pembangunan ini turut membawa kepada transformasi dari satu sistem pengangkutan kepada sistem pengangkutan lain. Perubahan ini berlaku selari dengan perkembangan ekonomi. Perang Dunia Kedua (PDII) telah merosakkan dan memusnahkan infrastruktur pengangkutan. Penyerahan Borneo Utara daripada tangan SBBUB kepada kerajaan British membawa kepada pelaksanaan program pembinaan semula dan perkembangan infrastruktur ini secara ekstensif. Selain itu, penulisan-penulisan berkaitan sistem pengangkutan di Borneo Utara telah diterbitkan oleh para sarjana dari pelbagai latar belakang dan disiplin ilmu pengetahuan. Namun, penulisan-penulisan ini kebanyakan hanya memfokus kepada sesebuah sistem pengangkutan tertentu sahaja. Realitinya, penulisan sejarah yang memfokus kepada aspek transformasi sistem pengangkutan semasa

era kolonial masih kurang komprehensif. Justeru itu, kajian ini melihat kepada transformasi semua sistem pengangkutan semasa era kolonial dan seterusnya mencerakinkan kepentingan transformasi ini ke atas pembangunan ekonomi komersial dan Borneo Utara.

## 1.2 Permasalahan kajian

Era imperialisme dan kolonialisme baru merupakan era perlumbaan kuasa-kuasa penjajah mengaut keuntungan maksima daripada koloni jajahan masing-masing. Kuasa kolonial ini telah melaksanakan pelbagai dasar bagi memangkin dan merealisasikan agenda imperialis dan kapitalis. Pembangunan infrastruktur pengangkutan adalah salah satu kunci prinsipal kepada agenda kolonialisme ini. Bank Dunia (2008) menyatakan bahawa *transport is above everything an access agenda, aimed at unlocking growth and development potential in an inclusive way.*<sup>1</sup> Hal ini menunjukkan bahawa kuasa penjajah perlu membangunkan sistem pengangkutan di koloni-koloni mereka bagi mencapai pertumbuhan ekonomi dan pembangunan.

Dalam konteks Borneo Utara, British telah mengubah lanskap sistem pengangkutan bagi mencapai agenda ini. Jaringan sistem pengangkutan semulajadi iaitu laut dan sungai dimanfaatkan bagi membuka kawasan penanaman tembakau. Kerja-kerja pembinaan landasan keretapi di pantai barat dan pedalaman mula dilaksanakan setelah SBBUB memperoleh keuntungan daripada industri tembakau. Seterusnya, kewujudan sistem keretapi ini menjadi faktor utama kepada perkembangan industri getah. Sehubungan itu, landasan keretapi disokong oleh jaringan laluan berkuda (*bridle paths*). Laluan ini dibina secara meluas di kawasan pantai barat dan kawasan pedalaman untuk menghubungkan kawasan terpinggir, menggalakkan perdagangan dalaman, memudahkan pergerakan buruh dan mengangkut hasil ke keretapi.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Bafoil, François & Ruiwen, Re-examining the Role of Transport Infrastructure in Trade, Regional Growth and Governance: Comparing the Greater Mekong Subregion (GMS) and Central Eastern Europe (CEE), *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 29, 2, 73-119, 2010, hlm. 76.

<sup>2</sup> Hairy Abdullah dan Zulkifly Hj. Mustapha, Road Infrastructure and Agricultural Development: A Case of Sabah, *SUMBER*, 1 (Disember 1985) 105-122, 1985, hlm. 109.

Selepas itu, kebanyakan laluan ini dinaik taraf kepada jalan raya bagi menghubungkan pusat-pusat petempatan utama, membuka kawasan baru dan mempelbagaikan komoditi eksport. Perkembangan ekonomi ini membawa kepada perkembangan industri perkapalan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan. Pelabuhan-pelabuhan utama disinggahi oleh kapal-kapal dari seluruh dunia, manakala, syarikat perkapal domestik ditubuhkan untuk menghubungkan bandar-bandar utama di pesisir pantai. Walau bagaimanapun, Perang Dunia Kedua (PDII) telah merosakkan dan memusnahkan infrastruktur ini. Hal ini membawa kepada perlaksanaan program pembangunan semula dan program pembangunan baru ke atas kemudahan ini. Fenomena ini menunjukkan bahawa perkembangan aktiviti ekonomi komersial membawa kepada transformasi sistem pengangkutan. Justeru itu, permasalahan kajian yang mendasari penyelidikan ini adalah berkaitan dengan transformasi yang berlaku ke atas sistem pengangkutan yang diwakili oleh sistem pengangkutan air, udara dan darat, semasa era penjajahan di Borneo Utara, yakni sejak era Syarikat Berpiagam Borneo Utara British hingga ke era *Crown Colony*, dan sejauh mana transformasi yang berlaku ini telah mempengaruhi perkembangan ekonomi komersial di Borneo Utara.

Sehubungan itu, antara persoalan-persoalan yang timbul daripada permasalahan ini adalah;

1. Apakah transformasi yang berlaku ke atas sistem pengangkutan di Borneo Utara, 1881-1963?
2. Mengapakah transformasi sistem pengangkutan berlaku semasa era kolonial, 1881-1963?
3. Bagaimanakah transformasi sistem pengangkutan ini memberi impak kepada perkembangan ekonomi komersial di Borneo Utara dari tahun 1881-1963?

### **1.3 Objektif Kajian**

Berdasarkan kepada tiga persoalan kajian di atas, maka, kajian ini mempunyai tiga objektif kajian yang perlu dicapai sebagai dapatan kajian. Pertama, kajian ini akan menjelaskan transformasi sistem pengangkutan di Borneo Utara dari tahun 1881-1963 melalui penelitian ke atas jenis-jenis sistem pengangkutan. Kedua, mengkaji

faktor-faktor transformasi sistem pengangkutan sepanjang tahun 1881 hingga 1963. Ketiga, memperincikan impak transformasi sistem pengangkutan dari tahun 1881 hingga 1963 ke atas ekonomi komersial di Borneo Utara. Setiap objektif ini dijelaskan dalam bab tiga, empat dan lima.

#### **1.4 Sorotan Literatur**

Penyelidikan dan penulisan tentang sistem pengangkutan di Borneo Utara bukanlah sebuah topik yang popular di kalangan sarjana tempatan mahupun antarabangsa. Berdasarkan sorotan literatur yang telah dilakukan, majoriti penulisan yang bersangkutan dengan sistem pengangkutan di Borneo Utara seperti Sullivan & Leong (1981), Hanizah Hj. Idris (2006), Tregonning (1965) dan Rutter (1922) hanya menjelaskan secara umum sebagai sub-topik dalam bab penulisan. Di samping itu, penulisan tentang sistem pengangkutan ini juga ada dikaji oleh para sarjana dalam bentuk artikel dan jurnal seperti Kaur (1994), Abdullah & Hj. Mustapha (1985), Sitti Asmah & Ho Hui Ling (2016) dan Wong (2007). Walau bagaimanapun, penulisan-penulisan ini masih bersifat kurang ekstensif, namun, ia tetap berperanan penting kepada penyelidik bagi mendapatkan gambaran awal tentang sistem pengangkutan di Borneo Utara.

Persekitaran fizikal Borneo Utara yang ditutupi oleh kawasan pergunungan dan banjaran di bahagian pedalaman dan kawasan berpaya di sekitar pesisir pantai menyebabkan petempatan-petempatan utama terpisah dan sukar diakses. Faktor semulajadi ini juga sebenarnya menyukarkan pelaksanaan program-program pembangunan sistem pengangkutan di Borneo Utara. Walau bagaimanapun, Borneo Utara mempunyai sungai-sungai yang luas, dalam dan panjang serta sesuai digunakan sebagai jaringan pengangkutan semulajadi. Idea ini telah disokong Rutter (1922) yang menyatakan bahawa Borneo Utara *was better served by steamships*.<sup>3</sup> Sitti Asmah dan Ho (2016) pula menyatakan bahawa sungai dan laut

---

<sup>3</sup> Owen Rutter, *British North Borneo: An Account of Its History, Resources and Native Tribes*, London: Forgotten Books, 1922, hlm. 343.

merupakan rangkaian semulajadi dan menjadi akses perhubungan yang terpenting pada ketika itu.<sup>4</sup>

Kaur (1994) juga menyatakan idea yang sama iaitu sungai-sungai di kawasan pantai timur Borneo Utara memainkan peranan sebagai lebuh raya ke kawasan pedalaman dan pengembara-pengembara awal bergantung sepenuhnya kepada sungai-sungai bagi mengakses kawasan pedalaman.<sup>5</sup> Wong (2004) pula menyatakan bahawa pengangkutan air penting sebagai jaringan perhubungan dan pengangkutan *inter-regional* di Borneo Utara. Sebelum jalan raya dibina untuk menghubungkan Lahad Datu dengan bandar Sandakan dan Tawau, kawasan tersebut menggunakan perkhidmatan kapal laut.<sup>6</sup> Dalam pada itu, Cook (1923) menyatakan bahawa daerah Labuk dan Sugut tidak mempunyai jalan raya dan hanya mempunyai beberapa laluan darat serta bergantung sepenuhnya kepada sungai dan laut.<sup>7</sup>

Sungai-sungai yang banyak dan boleh dilayari menyebabkan berlaku perkembangan sistem pengangkutan air di Borneo Utara. Kedatangan awal kuasa Barat di wilayah ini juga banyak berpusat di sekitar kawasan pantai, pulau dan muara sungai seperti Felicia (Pulau Balambangan) dan Victoria (Pulau Labuan), Elopura (Sandakan) dan Elena (muara Sungai Kimanis). Petempatan masyarakat tempatan turut banyak berpusat di sekitar kawasan pesisir pantai dan tebing-tebing sungai kerana laluan air merupakan laluan perhubungan dan pengangkutan utama. Daly (1888) menyatakan bahawa petempatan-petempatan di antara sungai Malapi dan Lokan merupakan petempatan paling makmur yang didiami oleh masyarakat

---

<sup>4</sup> Sitti Asmah Ammituh dan Ho Hui Ling, Perkembangan Perkhidmatan Keretapi di Sabah, 1881-1963: Satu Tinjauan, *Jurnal Jabatan Sejarah Universiti Malaya*, Volume 25, No. 1, 2016, hlm. 50.

<sup>5</sup> Amarjit Kaur, 'Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963, *Modern Asian Studies*. Vol. 28, No. 1 (Feb., 1994), pp. 1-49, 1994, hlm. 9.

<sup>6</sup> Danny Wong T.K., *Historical Sabah: Community and Society*, Kota Kinabalu: Natural History Publication (Borneo), 2004, hlm. 35.

<sup>7</sup> Oscar Cook merupakan pegawai SBBUB yang bertugas di Borneo Utara dari tahun 1912 hingga 1920. Pada tahun 1917, beliau merupakan *Acting District Officer* di Labuk dan Sugut.

Sulu, Buludupis dan Tambanuah.<sup>8</sup> Penulisan ini jelas menunjukkan bahawa pengangkutan air memainkan peranan penting dalam aspek kehidupan masyarakat tempatan tetapi ia kurang menjelaskan peranan sistem pengangkutan ini dalam aspek ekonomi dan politik.

Sehubungan itu, kesesuaian tanah di sekitar pinggir pantai dan tebing sungai serta kos tinggi dalam melaksanakan program pembinaan infrastruktur pengangkutan darat menyebabkan laluan air digunakan sebagai arteri kepada pembangunan ekonomi Borneo Utara. Idea ini disokong oleh John dan Jackson (1973) yang menyatakan bahawa perkembangan awal tanaman komersial di Borneo Utara sesuai dilakukan di kawasan pesisir pantai. Kenyataan ini dijelaskan melalui beberapa siri eksplorasi T.S. Dobree<sup>9</sup> menelusuri sungai-sungai di pantai barat, Sungai Segaliud dan Kinabatangan di pantai timur. Beliau menyimpulkan bahawa adalah wajar untuk memulakan operasi penanaman dengan tanaman-tanaman yang sesuai ditanam di kawasan berhampiran pantai.<sup>10</sup> Idea ini seterusnya disokong oleh Gudgeon (1981) yang menyatakan bahawa program pembangunan industri tembakau dilaksanakan di sepanjang kawasan semenanjung Sandakan sehingga ke kawasan berhampiran dengan utara Marudu pada tahun 1887.<sup>11</sup> Hal ini menyebabkan sistem pengangkutan air disifatkan sebagai pelopor kepada pembukaan kawasan pedalaman melalui sistem sungai.<sup>12</sup> Kepentingan penulisan-penulisan ini menunjukkan bahawa perkembangan sistem pengangkutan air berhubung kait dengan perkembangan tanaman komersial. Walau bagaimanapun, penulisan John dan Jackson serta Gudgeon ini lebih memfokus kepada

---

<sup>8</sup> D. D. Daly, *Explorations in British North Borneo, 1883-87*, Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography, New Monthly Series, Vol. 10, No. 1 (Jan., 1888), pp. 1-24, hlm. 3.

<sup>9</sup> Beliau merupakan wakil kepada peladang dan peniaga di Sri Lanka (Ceylon) yang telah singgah di Borneo Utara pada tahun 1878.

<sup>10</sup> David W. John and James C. Jackson, *The Tobacco Industry of North Borneo: A Distinctive Form of Plantation Agriculture*, *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 4, No. 1 (Mar., 1973), pp. 88-106, hlm. 89.

<sup>11</sup> Peter Spencer Gudgeon, *Economic Development in Sabah 1881-1981*, Dalam Anwar Sullivan dan Cecilia Leong (eds), *Commemorative History of Sabah 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government, 1981, hlm. 186.

<sup>12</sup> Amarjit Kaur, 'Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963, 1994, hlm. 16.

perkembangan industri tembakau yang berhubung kait dengan pengangkutan air dan bukannya melihat dari sudut perkembangan sistem pengangkutan air.

Dalam pada itu, wujud juga idea lain yang menyatakan bahawa perkembangan sistem pengangkutan air ini juga dipengaruhi oleh perkembangan aktiviti import-eksport di Borneo Utara. Chung (2005) menjelaskan bahawa kapal-kapal yang berlabuh di Pelabuhan Cowie di Tawau sekitar tahun 1940-an dan 1950-an merupakan kapal perdagangan yang melakukan urusan import dan eksport (mengisi dan mengurangkan kargo) dan mendapatkan sumber kayu. Kapal-kapal ini terdiri daripada kapal-kapal British, Belanda, Norwegian, Danish, Panama, Amerika, Soviet, *Japanese Maru*.<sup>13</sup> De Silva (2014) pula merumuskan bahawa kapal wap milik *Straits Steamship Company (SSC)* dan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM)* digunakan untuk mengangkut buruh-buruh Jawa dari pulau Jawa sama ada melalui Singapura atau melalui penghantaran langsung ke Tawau.<sup>14</sup> Buruh-buruh Jawa diimport dari Jawa bagi memenuhi tuntutan buruh di ladang-ladang getah. Penulisan-penulisan ini penting bagi menunjukkan peranan-peranan sistem pengangkutan air di peringkat antarabangsa. Namun begitu, penulisan ini kurang menunjukkan peranan sistem pengangkutan air di peringkat lokal atau dalam Borneo Utara itu sendiri.

Perkembangan sistem pengangkutan darat hanya berlaku selepas keuntungan diperoleh daripada penanaman tembakau. Idea ini disokong oleh Kaur (1994) yang menyatakan bahawa hasil daripada eksport tembakau digunakan untuk memulakan pembinaan asas sistem pengangkutan darat di kawasan pantai barat dan pedalaman.<sup>15</sup> Idea ini turut disokong oleh Rutter (1922) yang menyatakan bahawa lebih pendapatan yang dinikmati daripada industri tembakau membolehkan SBBUB memulakan pembinaan landasan keretapi di

---

<sup>13</sup> Nicholas Chung, *Under The Borneo Sun: A Tawau Story*, Kota Kinabalu: Natural History Publications (Borneo), 2005, hlm. 48.

<sup>14</sup> De Silva, Maureen., *Steamships, Waterways and Javanese Labour in British North Borneo 1881-1941* (Tesis PhD.), 2014, hlm. 8.

<sup>15</sup> Amarjit Kaur, 'Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963, 1994, hlm. 16.

kawasan pantai barat.<sup>16</sup> Pusat tanaman tembakau pula bergantung kepada sistem pengangkutan air. Penulisan ini penting sebagai bukti kepada hubung kait transformasi sistem pengangkutan darat dengan pengangkutan air di Borneo Utara. Idea tentang pembinaan keretapi di Borneo Utara disuarakan dan direalisasikan oleh W.C. Cowie pada tahun 1891.

Danny (2007) pula menjelaskan bahawa idea asal pelaksanaan infrastruktur ini adalah untuk menggalakkan kegiatan perdagangan dan menyediakan akses ke kawasan pedalaman.<sup>17</sup> Idea ini disokong oleh Kaur (1994) yang menyatakan bahawa pembinaan landasan keretapi meningkatkan kegiatan perdagangan, memberi akses ke kawasan pedalaman yang akan membuka kawasan baru untuk pertanian tembakau dan hasil pertanian lain.<sup>18</sup> Di samping itu, Kaur (1999) juga menyatakan bahawa SBBUB melihat pembangunan keretapi sebagai kunci untuk membuka kawasan pedalaman agar hasil mineral dan produk pertanian dapat diangkut dari kawasan pedalaman ke pelabuhan-pelabuhan utama. Pembinaan keretapi ini sekaligus menjadi instrumen perkembangan ekonomi yang memudahkan kapasiti pengeluaran, mengurangkan kos pengangkutan dan meningkatkan hasil atau pendapatan.<sup>19</sup> Sitti Asmah dan Ho (2016) juga menyokong idea ini dengan menyatakan bahawa pengenalan keretapi memudahkan proses mengangkut komoditi dan hasil pertanian dari kawasan pedalaman ke kawasan pelabuhan.<sup>20</sup> Pandangan-pandangan ini penting bagi menunjukkan signifikan pembangunan sistem keretapi ke atas aktiviti ekonomi Borneo Utara secara umum. Namun begitu, pendapat-pendapat ini tidak melihat kepentingan pembangunan infrastruktur ini dalam aspek sosial.

---

<sup>16</sup> Owen Rutter, *British North Borneo*, 1922, hlm. 142.

<sup>17</sup> Danny Wong Tze Ken, *From Gaya to Jesselton: A Preliminary Study on the Establishment of a Colonial Township*, *Borneo Research Journal, Volume 1*, December 2007, hlm. 37.

<sup>18</sup> Amarjit Kaur, 'Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963, 1994, hlm. 18.

<sup>19</sup> Amarjit Kaur, *Economy and Society: The Formation of a National Economy*, *Dalam* Amarjit Kaur dan Ian Metcalfe (eds), *The Shaping of Malaysia*, Great Britain: Macmillan Press Ltd, 1999, hlm. 146.

<sup>20</sup> Sitti Asmah Ammituh dan Ho Hui Ling, *Perkembangan Perkhidmatan Keretapi di Sabah, 1881-1963: Satu Tinjauan*, 2016, hlm. 61.