

PELABUHAN SINGAPURA: KE ARAH PEMBINAAN SEBUAH PELABUHAN LAUT DALAM, 1930-1941

Hanizah Idris

ABSTRAK

Pelabuhan Singapura merupakan sebuah pelabuhan muara sungai yang mula dibangunkan oleh pihak British pada tahun 1819. Bermula di pangkalan Sungai Singapura, pelabuhan ini telah berjaya menarik pedagang-pedagang Cina, Melayu dan Bugis dari rantau Asia Tenggara untuk berdagang di pelabuhan tersebut. Kepesatan perdagangan dan perkapalan di pelabuhan Singapura telah membawa kepada perlunya memperluaskan kawasan pelabuhan dari muara sungai Singapura ke bahagian selatan pulau tersebut iaitu di Tanjong Pagar dan New Harbour.¹ Selain daripada perkembangan perdagangan, perubahan dalam teknologi perkapalan wap di barat serta pembukaan Terusan Suez pada tahun 1869 turut mempengaruhi pembinaan sebuah pelabuhan laut dalam yang moden di Singapura. Walau bagaimanapun hanya pada pertengahan abad ke 20 pelbagai usaha telah dilakukan oleh pihak pentadbir pelabuhan iaitu The Singapore Harbour Board untuk mewujudkan sebuah pelabuhan laut dalam yang moden di Singapura.

PENGENALAN

Antara tahun 1930 hingga tahun 1941, pelabuhan Singapura telah mengalami pembangunan pesat dari segi pembinaan infrastruktur pelabuhan seperti dermaga dan limbungan. Dalam jangkamasa ini, perkembangan infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan amat dipengaruhi oleh perkembangan ekonomi dunia. Sejajar dengan itu, Singapura telah memberikan keutamaan kepada usaha-usaha untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan yang sedia ada di Keppel Harbour dan Tanjong Pagar bagi membolehkan ia bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara dan Asia Timur seperti pelabuhan Batavia, Sabang dan Hong Kong. Dalam tempoh tersebut kerja-kerja mendalamkan pelabuhan Singapura semakin giat dilakukan di mana tumpuan utama adalah untuk memusnahkan dua buah terumbu karang iaitu Meander Shoal dan Tembaga Shoal yang menghalang laluan perkapalan menuju ke pelabuhan Singapura. Dalam masa yang sama pangkalan Sungai Singapura terus diberi perhatian khususnya dalam memperbaiki infrastruktur pelabuhan yang sedia ada.

PENINGKATAN DALAM PERDAGANGAN DAN PERKAPALAN SERTA KEPERLUAN MEMPERTINGKATKAN PEMBINAAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN

Perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura adalah selari dengan corak perdagangan dan teknologi perkapalan antarabangsa terutama sejak pengenalan kapal wap di barat. Perkembangan ini telah memberi kesan ke atas bilangan kapal wap yang berlabuh di pelabuhan Singapura. Misalnya dari segi ketibaan kapal, terdapat peningkatan dalam jumlah tanan kapal yang berlabuh di pelabuhan Singapura iaitu dari kategori British Ocean Going Shipping. Misalnya, dalam tahun 1933 sejumlah 9,549,412 tan kapal telah berlabuh di pelabuhan Singapura dan jumlah tanan kapal tersebut meningkat kepada 10,481,791 tan dalam tahun 1934.²

Di sekitar tempoh ini, Singapura memberi keutamaan terhadap perdagangan arang batu dan petroleum di pelabuhannya. Pelabuhan Singapura menjadi tumpuan persinggahan kapal-kapal wap yang memerlukan bekalan arang batu dan minyak sebagai sumber tenaga utama. Ini menyebabkan terdapatnya permintaan yang tinggi terhadap dua jenis komoditi tersebut. Dua buah syarikat yang bertanggungjawab mengendalikan hal ehwal pemasaran dan pengagihan petroleum di rantau Asia Tenggara dalam jangkamasa ini ialah The Asiatic Petroleum Company dan The Socony Vacuum Corporation.³ Kedua-dua buah syarikat tersebut menguruskan pembekalan minyak dari wilayah-wilayah yang mengeluarkan minyak di Asia Tenggara seperti Sumatra, Dutch Borneo dan Sarawak.

Petroleum tersebut diimport dengan menggunakan kapal-kapal tangki wap yang dibina khas di limbungan pelabuhan Singapura iaitu di King's Dock dan Empire Dock. Ianya diangkut dan ditempatkan di tiga buah kawasan utama di sekitar Singapura iaitu di Pulau Samboe yang terletak dalam wilayah Belanda serta Pulau Bukum dan Pulau Sebarok yang terletak dalam wilayah Singapura. Di Pulau Samboe dan Pulau Bukum segala urusan pengendalian petroleum ini dikendalikan oleh syarikat The Asiatic Petroleum Company. Manakala syarikat The Socony Vacuum Corporation mengendalikan pengendalian petroleum di Pulau Sebarok.

Pada umumnya Singapura mengendalikan perdagangan minyak mentah dan minyak yang telah diproses, terutamanya petrol dan kerosin manakala minyak fuel dan diesel pula hanya dikendalikan secara kecil-kecilan. Dari segi pemasaran bahan mentah tersebut, syarikat The Asiatic Petroleum Company mempunyai pasaran yang lebih luas jika dibandingkan dengan syarikat The Socony Vacuum Corporation. Ini disebabkan syarikat tersebut memiliki kapal-kapal tangki minyak yang besar dan mampu untuk mengangkut bekalan minyak dalam kuantiti yang banyak. Kelebihan ini telah membolehkan syarikat tersebut meluaskan pasarannya ke negara-negara luar rantau Asia Tenggara termasuk Jepun, Australia, New Zealand, Madagaskar, Mauritius, Afrika Selatan dan Afrika Timur.

Pada tahun 1933, terdapat cadangan untuk menggabungkan dua buah syarikat pembekalan dan pengagihan minyak utama di Asia Tenggara iaitu The Standard Oil Company dan The Socony Vacuum Corporation.

Pergabungan kedua-dua buah syarikat tersebut telah meluaskan pasaran minyak Singapura sehingga ke Australia dan Afrika Selatan. Dari ibu pejabatnya yang berpusat di Singapura, syarikat-syarikat tersebut mengawal semua cawangannya yang terdapat di rantau Asia Tenggara iaitu di British Malaya, Lower Siam, North Borneo, Sarawak dan beberapa bahagian lain di pantai timur Sumatera.

Selain daripada arang batu dan minyak, Singapura terus memainkan peranan sebagai pusat pengumpulan hasil-hasil pertanian. Pada abad ke 20, hasil tanaman baru seperti nenas menjadi semakin penting sebagai sumber eksport Singapura yang merupakan petempatan British yang terbesar dari segi keluasan tanaman nenas. Semua nenas yang ditanam di Singapura ditinkan untuk tujuan eksport.⁴ Terdapat lima buah kilang mengetin nenas yang beroperasi di Singapura pada ketika itu. Di samping itu, Singapura turut mengimpor sebahagian besar daripada bekalan nenasnya dari negeri Johor.⁵ Dalam tahun 1933, sebanyak 26,430,800 tan buah-buahan telah dieksport ke Singapura untuk tujuan tersebut.⁶ Keadaan ini telah banyak memberi keuntungan kepada Singapura kerana hampir keseluruhan hasil tanaman tersebut dieksport ke negara luar melalui pelabuhan Singapura. Ia jelas menunjukkan fungsi pelabuhan Singapura sebagai sebuah pelabuhan entrepot utama di Asia Tenggara dalam abad ke 20.

Selain daripada hasil pertanian, Singapura juga menjadi pusat pengumpulan dan peleburan timah yang utama di Asia Tenggara. Pada abad 20, industri melebur timah telah menjadi industri utama di Singapura dan Pulau Pinang.⁷ Pada tahun 1932, sebanyak 49,945 tan timah telah dilebur di Singapura sebelum dieksport semula ke negara-negara lain di dunia. Sungguhpun demikian, jumlah tersebut telah merosot kepada 46,942 tan dalam tahun 1933 disebabkan pihak Hindia Timur Belanda tidak lagi mengekspot timah ke pelabuhan Singapura.

Dari segi perkapalan, pelabuhan Singapura terus menjadi tumpuan persinggahan pelbagai jenis kapal terutama kapal laut dalam dari pelbagai destinasi di dunia. Walau bagaimanapun, jumlah kapal yang berlabuh di pelabuhan Singapura telah menunjukkan kemerosotan kesan daripada kemelesetan ekonomi dunia yang berlaku antara tahun 1930 hingga 1935. Dalam tempoh tersebut, bilangan dan jumlah tanan kapal yang berlabuh di pelabuhan Singapura pada keseluruhannya tidak begitu stabil. Bilangan dan jumlah tanan kapal yang tertinggi adalah pada setengah tahun kedua 1929, iaitu sebanyak 1,824 buah kapal bersamaan dengan 5,002,520 tan. Jumlah tersebut terus merosot selepas berlakunya kemelesetan ekonomi pada tahun 1930 yang berlarutan hingga tahun 1935 di mana bilangan dan jumlah tanan kapal telah jatuh kepada 1,593 buah kapal bersamaan dengan 4,827,911 tan.

Walaupun berlaku kemerosotan dari segi bilangan kapal yang berlabuh di pelabuhan Singapura, namun pelabuhan tersebut terus menjadi tumpuan persinggahan kapal-kapal wap bersaiz besar. Sehingga tahun 1938, terdapat dua buah kapal wap bersaiz besar berlabuh di pelabuhan Singapura iaitu kapal T.S.S. Felix Roussel yang berukuran 534.7' x 31.1', seberat 16,774 tan dan kapal S.S Empire of Britain berukuran 733.3' kali 97.8' x 32.8', seberat 42,348 tan.⁸ Industri pembinaan kapal juga semakin berkembang pesat di

pelabuhan Singapura di mana pada tahun 1936, sebuah motor-vessel seberat 11 tan dengan purata jumlah berat 5 tan serta 12 buah kapal layar seberat kira-kira 874 tan dengan jumlah purata berat 802 tan telah dibina di Singapura.⁹ Pada tahun 1937 pula sebanyak dua buah motor-vessels seberat 27 tan dengan purata jumlah berat 17 tan serta 18 buah kapal layar seberat 2,030 tan dengan purata jumlah berat 1,779 tan telah dibina.¹⁰ Jumlah pembinaan kapal di pelabuhan Singapura terus meningkat dalam tahun 1938 kepada 6 buah motor-vessels seberat 600 tan dengan purata jumlah berat 233 tan ditambah dengan pembinaan 8 buah kapal layar seberat 1,470 tan dengan purata jumlah berat 1,294 tan.¹¹

Oleh itu, secara keseluruhannya dalam tempoh ini arang batu dan petroleum adalah komoditi utama yang diperdagangkan dalam abad ke 20 di samping hasil-hasil pertanian serta perlombongan. Dalam masa yang sama, industri perkapalan di Singapura juga semakin berkembang dengan penglibatannya dalam industri pembinaan kapal. Pada keseluruhannya perubahan dalam corak perdagangan dan teknologi perkapalan di barat telah mempengaruhi perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura. Dalam hal ini, sumber kewangan yang besar diperlukan untuk mempertingkatkan pembinaan infrastruktur pelabuhan serta perkhidmatan perkapalan di pelabuhan Singapura.

SUMBER KEWANGAN UNTUK MEMBANGUNKAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN

Sumber kewangan amat penting dalam usaha untuk membiayai perbelanjaan pembinaan infrastruktur pelabuhan Singapura. Keperluan untuk menjana modal bagi membiayai perbelanjaan tersebut turut mempengaruhi struktur pentadbiran pelabuhan Singapura. Masalah kewangan yang telah dialami oleh pentadbiran pelabuhan terdahulu iaitu The Tanjong Pagar Dock Company dalam usaha untuk membangunkan pelabuhan Singapura telah menyebabkan pentadbiran pelabuhan diambil alih oleh pihak kerajaan dalam tahun 1913 iaitu di bawah pentadbiran The Singapore Harbour Board. Sejak itu, The Singapore Harbour Board bertanggungjawab untuk membangunkan pelabuhan Singapura dari segi penyediaan infrastruktur serta kemudahan di pelabuhan. Sehingga kini, sebahagian besar daripada sumber kewangan Singapura telah diperuntukkan kepada pihak pentadbir pelabuhan tersebut untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan.

Pelbagai dana dan bantuan kewangan telah diberikan oleh kerajaan Singapura untuk membiayai pelaksanaan pembinaan infrastruktur pelabuhan tertentu seperti dermaga dan limbungan di Tanjong Pagar dan Keppel Harbour. Berdasarkan laporan kewangan yang telah dibuat oleh pihak The Singapore Harbour Board pada 30hb Jun 1933, kadar faedah yang perlu dijelaskan oleh pihak pentadbir pelabuhan ke atas pinjaman-pinjaman yang dibuat melalui kerajaan adalah sebanyak \$52,505,978.39. Kadar faedah tersebut adalah berdasarkan perbelanjaan serta pinjaman kewangan yang telah digunakan untuk membangun dan memperkembangkan infrastruktur pelabuhan.¹²

Antara perbelanjaan yang telah dilaksanakan termasuklah yang melibatkan pengambilalihan syarikat Tanjong Pagar Dock Co. dalam tahun 1906 sebanyak \$29,783,954.45, perbelanjaan membina dua buah dermaga iaitu King's Dock dan Empire Dock sebanyak \$17,936,571.43, bayaran pinjaman pembangunan yang masih tertanggung sebanyak \$2,214,023.94 dan pinjaman wang untuk membeli sebuah dermaga milik syarikat perkapalan P&O sebanyak \$2,571,428.57. Dalam tahun yang sama, Setiausaha Kerajaan Singapura telah meluluskan geran kepada The Singapore Harbour Board untuk melanjutkan pinjaman tidak melebihi \$10,000,000 dengan kadar faedah tidak kurang daripada 3.5/8% dalam tempoh 60 tahun.¹³ Pinjaman tersebut digunakan untuk melaksanakan Skim C dan D yang telah dicadangkan oleh Mr. G.W.A Trimmer dalam Pelan Pembangunan Pelabuhannya pada tahun 1927. Ini mengakibatkan perbelanjaan yang perlu ditanggung oleh pihak pentadbir pelabuhan semakin meningkat sehingga tahun 1933. Pada 4hb. Oktober 1934, sebuah Jawatankuasa telah dibentuk bagi melaporkan tentang kedudukan kewangan pelabuhan Singapura.¹⁴

"To inquire into the finances of the Singapore Harbour Board with particular reference to the proposals of the Chairman, Mr. G. W. A. Trimmer, for the readjustment of existing and prospective debt charges on the undertaking and, having regard to the interest of the port of Singapore, to report on:-

- a) The extent to which readjustment of such charges should be made; and
- b) The manner in which effect should be given to any readjustment so recommended and in particular the financial arrangements which should be adopted between the Government and the Board for the purpose."¹⁵

Dalam masa yang sama, jumlah perbelanjaan yang diperlukan untuk meneruskan pembinaan infrastruktur pelabuhan semakin meningkat termasuk usaha untuk membaikpulih infrastruktur pelabuhan yang sedia ada. Oleh itu pihak kerajaan perlu memastikan bahawa pelabuhan Singapura dapat terus kekal berdaya saing serta kompetitif dengan mengurangkan beban kewangan yang ditanggung oleh pihak pelabuhan seperti yang dilaporkan oleh The Hon'ble Mr. W. A. Fell:

"As I have already said our financial position is a sound one, and because we can afford to do so I suggested the present is the time for Government to take steps to ensure that the facilities of this port are made as competitive as possible. In many ways, Singapore is a city of extremes. This peculiar quality is particularly illustrated in the working of the Port. One half, the Roads, is free and must always remain free-the other half, the Wharves and Docks, carry the burden of a fictitiously high capital, necessitating the levying of unduly heavy charges. Nevertheless I am convinced that it will in the best interest of the Colony to place the finances of the Board on a sounder and more competitive basis."¹⁶

Sementara itu, perkembangan ekonomi dunia telah mempengaruhi keseluruhan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura. Kemelesetan ekonomi yang berlaku telah memberi kesan ke atas hasil pelabuhan, pengumpulan modal, dan perbelanjaan untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan Singapura. Akibatnya, sebahagian daripada dermaga dan limbungan di pelabuhan Singapura terpaksa ditutup buat sementara waktu bagi mengurangkan kos pengendalian pelabuhan yang semakin tinggi.

"The depressed conditions existing have compelled measures to be taken to restrict both capital and revenue expenditure. The dockyard at Tanjong Pagar has had to be closed down entirely, apart from the retention of the barest facilities for the docking and painting of the ships which cannot be accommodated in the dockyard at Keppel Harbour. A number of transit and storage sheds have had to be temporarily closed; and staffs, both European and Asiatic, have had to be materially reduced throughout the Board's service."¹⁷

Kesan kemelesetan ekonomi tersebut juga dapat dilihat pada jumlah purata hasil yang diperolehi di limbungan-limbungan dan dermaga-dermaga di pelabuhan Singapura. Sejak setengah tahun pertama tahun 1929, jumlah pendapatan pelabuhan terus mengalami kejatuhan dari \$3,627,903 kepada \$1,892,337 pada setengah tahun kedua 1931. Kesan yang sama turut dialami oleh sebuah lagi pelabuhan British di Semenanjung Tanah Melayu iaitu pelabuhan Pulau Pinang yang berada di bawah pentadbiran The Penang Harbour Board. Pelbagai usaha telah dilakukan termasuk menubuhkan beberapa jawatankuasa bagi membantu syarikat tersebut untuk mengatasi masalah kewangannya. Jika dibandingkan dengan The Singapore Harbour Board, The Penang Harbour Board telah mengalami kerugian yang lebih tinggi di mana infrastruktur pelabuhannya seperti Prai Dock dan Bagan Dalam Slipway telah mengalami kerugian besar hampir setiap tahun.

Oleh itu secara keseluruhannya dalam abad ke 20 ini pihak pentadbir pelabuhan iaitu The Singapore Harbour Board telah memperuntukkan sebahagian besar daripada sumber kewangannya untuk meneruskan pembinaan infrastruktur pelabuhan serta melakukan kerja-kerja lain di kawasan pelabuhan seperti penambakan dan reklamasi untuk memperluaskan lagi kawasan pelabuhan. Ini adalah bertujuan untuk membolehkan pelabuhan Singapura bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara dan Asia Timur yang semakin berkembang dengan pesatnya dari segi pembinaan infrastruktur dan perkhidmatan perkapalan. Menjelang perang dunia kedua, The Singapore Harbour Board terpaksa menanggung jumlah hutang yang tinggi dalam usaha untuk memperkembangkan infrastruktur pelabuhan serta mendalamkan kawasan pelabuhannya.

KE ARAH PEMBINAAN SEBUAH PELABUHAN LAUT DALAM

Sehingga tahun 1938 usaha untuk memusnahkan terumbu karang yang menghalang laluan perkapalan dilakukan dengan giatnya untuk membolehkan

kapal-kapal wap bersaiz besar melalui kawasan tersebut dengan selamat menuju ke pelabuhan Singapura. Dalam usaha untuk mendalamkan laluan kapal tersebut pihak pentadbir pelabuhan Singapura telah memberi tumpuan terhadap kerja-kerja pengorekan dan reklamasi di kawasan yang terlibat iaitu di Sungai Singapura, Telok Ayer Basin, Inner Roads, Sungai Rochore dan Sungai Berlayar.¹⁸ Dalam tahun yang sama, kerja-kerja mengorek dua buah terumbu karang yang menghalang laluan perkapalan iaitu Meander Shoal dan Tembaga Shoal selesai dilakukan sehingga mencapai kedalaman tertentu pada paras air rendah bagi membolehkan sebuah pelabuhan laut dalam yang moden diwujudkan di kawasan pelabuhan Singapura.

“Meander Shoal-dredging completed to a depth of 33 feet L.W.O.S.T. to a line 800 feet and parallel to the West Wharf, Tembaga Shoal-dredging completed to a depth of 33 feet L.W.O.S.T. to a line 750 feet from and parallel to the Main Wharf.”¹⁹

Kerja-kerja reklamasi lain di kawasan pantai berhampiran dengan pelabuhan Singapura diteruskan seperti di kawasan pantai berhadapan dengan Beach Road. Kawasan seluas 47 ekar ini telah dipenuhi dengan lumpur akibat kerja-kerja pengorekan yang dilakukan dalam usaha untuk membangunkan infrastruktur pelabuhan. Oleh itu, kerja-kerja reklamasi perlu dilakukan untuk memulihkan keadaan bentuk muka bumi fizikal asal kawasan yang terlibat. Menjelang tahun 1933, sebahagian besar daripada kerja-kerja reklamasi tersebut telah siap dilaksanakan. Selain daripada itu, kerja-kerja reklamasi juga dilakukan di pangkalan Sungai Berlayar, di mana 80 peratus daripada kerja-kerja tersebut juga telah selesai dilaksanakan pada akhir tahun 1933.²⁰ Kawasan-kawasan lain yang terlibat dengan kerja-kerja reklamasi tersebut termasuklah kawasan Ayer Jerneh di Serangoon Road, Target Hill, Mount Pleasant, Mount Zion dan Havelock Road yang juga telah siap dilaksanakan pada akhir tahun tersebut.

Dalam tempoh sepuluh tahun sehingga sebelum meletusnya Perang Dunia Kedua, pihak pentadbir pelabuhan telah melaksanakan hanya kerja-kerja penambahan, pembaikan dan pengorekan di kawasan pelabuhan tersebut. Bentuk muka bumi fizikal yang terhad di bahagian selatan pulau tersebut tidak membenarkan pembinaan infrastruktur pelabuhan yang baru dibina di sepanjang pesisiran pantai Singapura. Dalam hal ini, pihak pentadbir pelabuhan telah memberi tumpuan ke atas pembentukan pelabuhan laut dalam, bukan lagi pembangunan di darat. Kemuncak proses ini terkandung dalam Seksyen 6, Merchant Shipping Ordinance 1941, yang telah mengisytiharkan sempadan pelabuhan Singapura adalah seperti berikut :

“ From Siglap obelisk (situated near the low water mark in a distance of about 12 cables 073' from Tanjong Katong in a straight line to an obelisk built on Peak Island, thence along the southern shore of that island to its south-west point, thence to the southern of East St. John's Island, thence to the southern point of West St. John's Island, thence to the southern point of Pulau Sebarok, thence along a straight

line due west until it meets a straight line drawn north and south through the western beacon on Cyrene Shoal, thence northward along that line til it meets the Island of Singapore then eastward along the shores of the Island of Singapore to the said obelisk at Siglap, including the Singapore River as far as Kim Seng Bridge, the Rochore River as far as Victoria Bridge, the Kallang River as far as the iron bridge, situated 620 yards beyond the third mile stone on the Serangoon Road, and the Geylang River as far as the Police Station, Geylang, and including all piers, jetties, landing-places, wharves, quays, docks, and other similar works within the limits above set out whether within or without the line of high water mark, and (subject to any rights of private property therein) all portions of the shore or bank within fifty yards of high water mark.”²¹

Petikan di atas menunjukkan buat pertama kalinya wujud sempadan pelabuhan Singapura yang jelas dalam tahun 1941 yang meliputi Sungai Singapura, Keppel Harbour, Tanjong Pagar dan pulau-pulau berhampiran. Hampir kesemua kawasan tersebut telah mengalami pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan yang pesat yang bertumpu di bahagian darat pelabuhan. Begitu juga dengan kawasan pulau seperti Pulau Brani, Pulau Blakang Mati dan Pulau Bukum yang dijadikan kawasan penyimpanan khas untuk menempatkan bahan-bahan api yang merbahaya seperti arang batu dan petroleum. Manakala kawasan-kawasan seperti Native Craft Anchorage, Men-Of-War Anchorage dan Quarantine Anchorage juga termasuk di dalam kawasan sempadan pelabuhan Singapura dalam tahun 1941.

“The Dredgers “Mudlark”, “Tembakul” and “Todak” and the new small grab dredgers worked throughout the year, in the Singapore River, Telok Ayer Basin, the inner Roads, Rochor River and Sungei Berlayar, and a total of 563,400 cubic yards of material was dredger. 47 acres are being filled with dredgings and topped with red earth. The coral bund-enclosing the area being reclaimed was completed except small access channel, and 292,800 cub. Yards of mud and 10,500 cub. Yards of red earth were dumped.”²²

Berdasarkan kenyataan di atas, kerja-kerja pengorekan telah dilakukan dengan giatnya di kawasan-kawasan pelabuhan dengan menggunakan peralatan serta jentera-jentera pengorek yang moden. Kerja-kerja mendalamkan kawasan pelabuhan tersebut walaupun penting, telah menimbulkan permasalahan baru apabila berlaku pemendapan serta pengumpulan hasil pengorekan di kawasan pelabuhan. Walau bagaimanapun usaha untuk membina sebuah pelabuhan laut dalam di Singapura perlu dilaksanakan bagi menampung aktiviti perdagangan dan perkapalan yang semakin meningkat di pelabuhan tersebut.

PERSAINGAN DALAM PENYEDIAAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN SERTA PERKHIDMATAN PERKAPALAN DI ASIA TENGGARA

Perkhidmatan perkapalan di pelabuhan Singapura turut dipertingkatkan antara tahun 1930 hingga tahun 1941 selari dengan peningkatan dalam pembinaan infrastruktur pelabuhan. Dalam tempoh ini pelabuhan Singapura perlu menghadapi persaingan dengan pelabuhan-pelabuhan lain di rantau Asia Tenggara dan Asia Timur termasuk pelabuhan Sabang, Surabaya dan Hong Kong dalam pembinaan infrastruktur serta perkhidmatan pelabuhan. Ini disebabkan pelabuhan-pelabuhan utama ini juga turut mempertingkatkan pembinaan infrastruktur pelabuhan mereka selari dengan perkembangan pesat perdagangan dan perkapalan antarabangsa dan seterusnya memberi saingan kepada pelabuhan Singapura. Dalam tempoh ini hal ehwal pengendalian limbungan di pelabuhan Singapura adalah dibawah pentadbiran Dockyard Department of the Singapore Harbour Board yang telah ditubuhkan pada tahun 1927.²³ Berikut adalah antara syarikat-syarikat perkapalan utama di Asia Tenggara dan Asia Timur yang memberi saingan kepada pelabuhan Singapura dalam menyediakan perkhidmatan perkapalan:

- a. The Hong Kong and Whampoa Dock Company Ltd dan The Taikoo Docking and Engineering Company Ltd., di Hong Kong. Syarikat-syarikat ini mengambil kesempatan dari kedudukan Hong Kong sebagai sebuah pelabuhan atau terminal port utama British di Asia Timur yang mempunyai lokasi strategik, bekalan tenaga buruh yang murah serta kadar pertukaran mata wang yang rendah berbanding dengan Singapura.
- b. The Sourabaya Dock Company dan The Tanjong Priok Dock Company. Pelabuhan Surabaya dan Tanjong Priuk merupakan pelabuhan-pelabuhan Belanda yang juga beroperasi sebagai sebuah terminal port bagi kapal-kapal wap Belanda.
- c. The Sabang Bay Harbour and Coal Company, Ltd. yang beroperasi di pelabuhan Sabang di Sumatera Utara, menyediakan perkhidmatan pengendalian arang batu utama di rantau Asia Tenggara.²⁴

Selain daripada itu, pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara dan Asia Timur termasuk pelabuhan Bangkok di Siam dan pelabuhan-pelabuhan di negara Jepun semakin berkembang sebagai pusat membaiki kapal wap bersaiz besar yang telah memberi saingan kepada pelabuhan Singapura.²⁵ Ini disebabkan hanya kapal-kapal milik Straits Steamships Company sahaja dihantar ke Singapura untuk dibaiki. Kapal-kapal tersebut hanya terdiri daripada kapal yang bersaiz kecil dan kerja-kerja pembaikan yang dilakukan bersesuaian dengan perkhidmatan yang ditawarkan di Singapura seperti kerja-kerja membaiki bahagian bawah kapal yang mengalami kerosakan atau perlu dicat semula. Manakala kapal-kapal yang bersaiz besar dihantar ke pelabuhan-pelabuhan lain yang menyediakan perkhidmatan yang lebih cekap pada kos penyelenggaraan yang lebih murah seperti yang ditawarkan di pelabuhan Sabang dan Hong Kong.

Secara keseluruhannya, pelabuhan Singapura telah mengalami kemerosotan dalam perkhidmatan perkapalannya dalam jangkamasa ini. Terdapat beberapa faktor yang membawa kepada kemerosotan ini, pertama, kebanyakan kapal-kapal yang singgah di pelabuhan Singapura dikawal oleh syarikat-syarikat perkapalan yang besar yang memberi lebih perhatian terhadap kos untuk memulihara kapal-kapal mereka sendiri.²⁶ Oleh itu, mereka tidak perlu menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan yang disediakan di pelabuhan Singapura.

Kedua, pembinaan kapal-kapal pada waktu itu dibina sebegitu rupa untuk memastikan kos pemuliharaannya berada di tahap minima. Ketiga, jumlah purata penggunaan minyak oleh kapal-kapal wap semakin rendah sejak tahun 1900 dan perbelanjaan untuk menghantar kapal-kapal tersebut ke pelabuhan Singapura yang mengenakan bayaran perkhidmatan perkapalan yang tinggi semakin berkurangan.²⁷ Oleh itu, adalah lebih murah untuk menghantar kapal-kapal ke pelabuhan lain seperti pelabuhan Hong Kong untuk dibaiki dengan kos yang jauh lebih rendah jika dibandingkan dengan Singapura.²⁸

“Hong Kong is now in a position that it does not require to undercut on its charges to compete with Singapore as its natural position and its organization gives it about 40 percent preference over Singapore.”²⁹

Kemerosotan dalam perkhidmatan pelabuhan Singapura telah memberi kesan ke atas pentadbiran pelabuhan seperti yang sering dipertikaikan dalam mesyuarat perdagangan yang diadakan antara tahun 1933 dan 1934. Walaupun mengalami persaingan yang hebat daripada pelabuhan-pelabuhan lain, pelabuhan Singapura telah meneruskan usahanya untuk mempertingkatkan pembinaan infrastruktur pelabuhannya sehingga menjelang perang dunia kedua. Antara infrastruktur utama yang telah dibina termasuklah dermaga, gudang-gudang, limbungan tempat kapal wap berlabuh serta tempat membaiki kapal yang lebih luas.

Selain dari mempertingkatkan pembinaan infrastruktur serta perkhidmatan pelabuhan, pelabuhan Singapura juga turut memperbanyakkan pembinaan kemudahan-kemudahan lain seperti tangki-tangki menyimpan bahan cecair di pelabuhan terutama petroleum, minyak kelapa sawit serta susu getah sebelum bahan cecair tersebut dieksport ke luar negara. Untuk tujuan itu, pihak pentadbir pelabuhan telah menyerahkan kerja pembinaan tangki-tangki tersebut kepada dua buah syarikat persendirian iaitu syarikat Guthrie & Company dan Dunlop Plantation. Dalam tahun 1933, satu rundingan telah diadakan dengan syarikat Guthrie & Company untuk menyediakan pembinaan kemudahan tambahan tersebut di pelabuhan.³⁰ Ia merupakan pembinaan tangki tambahan kepada tiga buah tangki yang telah sedia ada di Dermaga Barat atau West Wharf di pelabuhan Singapura.

Permintaan yang tinggi terhadap pembinaan kemudahan tersebut telah menyebabkan perlunya untuk menambah jumlah tangki yang sedia ada. Selain daripada menyediakan kemudahan tersebut, pihak The Singapore Harbour

Board juga telah menyediakan tempat memunggah dan menyimpan bahan cecair di Dermaga Utama atau Main Wharf yang dimiliki oleh syarikat Dunlop Plantation. Pada 9hb. Disember 1933, pihak pelabuhan telah menerima penghantaran susu getah yang pertama iaitu sebanyak 104 tan yang dibawa oleh kapal S.S Eumaeus ke pelabuhan Singapura. Sehingga akhir tahun 1933, syarikat Dunlop Plantation telah berjaya memunggah kira-kira 32,000 gelen susu getah di pelabuhan Singapura. Bahan cecair tersebut kemudiannya telah ditempatkan di empat buah tangki yang terdapat di pelabuhan. Kejayaan ini telah mendorong syarikat tersebut untuk menambah sebanyak enam buah tangki lagi dengan jumlah kapasiti sebanyak 16,000 gelen setiap tangki.

KESIMPULAN

Antara tahun 1930 hingga 1941, pihak pentadbir pelabuhan Singapura iaitu The Singapore Harbour Board telah memberi keutamaan kepada usaha untuk mendalamkan laluan perkapalan menuju ke pelabuhan Singapura untuk memastikan pelabuhan tersebut dapat meneruskan perannya dalam perdagangan dan perkapalan antarabangsa. Ini disebabkan infrastruktur serta kemudahan yang sedia ada yang telah dibina sejak awal abad ke 19, tidak lagi dapat menampung peningkatan tersebut. Abad ke 20 pula menyaksikan perkembangan pesat pelabuhan-pelabuhan lain di rantau Asia Tenggara dan Asia Timur termasuk pelabuhan-pelabuhan milik Belanda di Sabang dan Surabaya serta pelabuhan Hong Kong dan Jepun yang mula memberi saingan ke atas perkhidmatan yang disediakan oleh pelabuhan Singapura.³¹

Di sekitar tempoh tersebut petroleum menjadi hasil dagangan utama menggantikan arang batu sebagai sumber bahan api bagi kapal-kapal yang singgah di pelabuhan Singapura. Keutamaan telah diberikan dalam menyediakan kemudahan serta infrastruktur yang berkaitan dengan pengendalian bahan tersebut di pelabuhan. Satu keadaan yang jelas dalam tempoh ini ialah berlakunya kemerosotan dalam mutu perkhidmatan perkapalan yang disediakan di pelabuhan Singapura iaitu di Keppel Harbour dan Tanjong Pagar. Ini disebabkan sebahagian besar daripada bayaran yang dikenakan ke atas perkhidmatan yang diberikan adalah tinggi jika dibandingkan dengan yang ditawarkan oleh pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara dan Asia Timur.³²

Sementara itu, pelabuhan-pelabuhan utama di Asia Tenggara dan Asia Timur yang lain turut mempertingkatkan mutu perkhidmatan perkapalan mereka dengan mengenakan bayaran perkhidmatan yang berpatutan. Kesemua faktor tersebut telah memberi saingan yang hebat ke atas keupayaan pelabuhan Singapura untuk kekal kompetitif dalam menawarkan perkhidmatan serta penyediaan infrastruktur pelabuhan pada keseluruhannya. Dengan itu masa depan pelabuhan Singapura yang menghadapi persaingan yang hebat daripada pelabuhan-pelabuhan lain tersebut amat bergantung kepada kebolehan mereka membentuk sebuah pelabuhan laut dalam. Ini telah menjadi salah satu agenda utama dalam perancangan pembangunan Singapura moden di antara tahun 1930 hingga 1941.

NOTA HUJUNG

1. Pada tahun 1900 nama New Harbour telah ditukarkan kepada Keppel Harbour. Sila Lihat, Hanizah Idris, 1995, 'Pembangunan dan perkembangan infrastruktur pelabuhan Singapura, 1819-1941', Tesis M.A, Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya.
2. Annual Report, Marine Dept, 1936, Appendix No.4.
3. Report of the Commission appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-34, Vol.1, Singapore, Govt. Printer, 1934, hal.189.
4. Annual Report, Straits Settlement,1933, hlm.18.
5. Ibid., hlm.19.
6. Ibid., hlm.29. Ibid.
7. Ibid.
8. Blue Book,Straits Settlement, 1938, hlm.976.
9. Ibid, hlm.970.
10. Annual Report, Marine Dept., SS, 1936, hlm.150.
11. Annual Report,Marine Dept., SS, 1937, hlm.100.
12. CO 273/612:CA kpd CO, 30 November 1934, Conf., f.10.
13. Ibid., f. 11.
14. Ibid.
15. CO 273/616: CO kpd The Right Honourable, J.H.Thomas, 29 Mei 1936, Conf., f 15.
16. Report of the Commission appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-34, Vol, Singapore, Govt. Printer, 1934, hlm.125.
17. Lihat, No.76. Review of the Affairs of the Colony of the Straits Settlements prepared in the Colonial Secretary's Office for the information of Members of the Legislative Council at a meeting held on the 26th day of September, 1932, dlm SSLCP, 1932, hlm. C365.
18. Lihat, No.76. Review of the Affairs of the Colony of the Straits Settlements prepared in the Colonial Secretary's Office for the information of Members of the Legislative Council at a Meeting held on the 26th day of September, 1932, dlm SSLCP, 1932, hlm.C364.
19. BB, SS, 1938, hlm.971.
20. AR, SS, 1933, hlm.56.
21. Report of the Commission appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-34, Vol.1, Singapore, Govt. Printer, 1934, hlm.124.
22. AR, SS, 1933, hlm.38
23. Report of the Commission appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-34, Vol.1, Singapore, Govt. Printer, 1934, hlm.116.
24. Ibid.
25. Ibid
26. Ibid.
27. Ibid.
28. Ibid. hlm.125.

29. Ibid. hlm.126.
30. AR, SS, 1933. hlm.38.
31. Report of the Commission appointed by His Excellency the Governor of the Straits Settlements to enquire into and report on the Trade of the Colony, 1933-34, Vol.1, Singapore, Govt. Printer, 1934, hlm.116.
32. Ibid.