

PERMASALAHAN DALAM PERKEMBANGAN PELABUHAN SWETTENHAM PADA TAHUN 1901 HINGGA 1910

Nur Izzati Nazihah Junaidi*
Mohd. Samsudin**

Abstrak

Artikel ini bertujuan membincangkan perkembangan Pelabuhan Swettenham pada tahun-tahun awal pembukaannya bermula dari tahun 1901 hingga 1910. Perkembangan ekonomi di Selangor yang memberangsangkan telah membawa perubahan dalam corak perkapalan termasuk kapal yang semakin berkembang, jenis dan saiz, serta juga perubahan dalam komposisi dan jumlah kargo yang dikendalikan di pelabuhan. Perkembangan ini telah menjadi faktor utama kerajaan Selangor mengambil keputusan untuk membina pelabuhan baharu yang akan memenuhi kehendak pihak yang terlibat dan menyediakan kemudahan yang lebih baik dari pelabuhan sebelumnya pada masa akan datang. Namun begitu, pada awal pembukaan Pelabuhan Swettenham telah menghadapi beberapa kesukaran, maka penulisan ini akan membahaskan sejauh mana kesukaran tersebut telah menimbulkan persoalan untuk menutup pelabuhan ini dalam tempoh tiga hingga enam bulan. Objektif penulisan ini adalah untuk menjelaskan faktor-faktor yang membawa kesukaran dalam menguruskan Pelabuhan Swettenham pada awal-awal tahun pembukaannya. Kajian ini menggunakan metodologi penyelidikan sejarah yang dengan menggunakan kaedah kualitatif berdasarkan sumber pertama seperti Fail Sekretariat Selangor dan disokong dengan sumber kedua. Hasil kajian mendapati bahawa penambahbaikan perlu dilakukan dengan menyediakan kemudahan tambahan di pelabuhan dan menangani masalah kesihatan yang serius serta mengambil perhatian terhadap pintu masuk ke Pelabuhan Swettenham. Perkembangan yang pesat di Pelabuhan Swettenham ini kemudiannya akan menjadikan pelabuhan ini antara pelabuhan terpenting di Malaysia pada masa akan datang.

Kata kunci: dermaga, kapal wap, kemudahan, Malaria, pelabuhan.

* Nur Izzati Nazihah binti Junaidi (p104525@siswa.ukm.edu.my) merupakan pelajar Sarjana Falsafah (Sejarah) di Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM).

** Mohd. Samsudin adalah Profesor Madya serta Pengerusi Pusat Kajian Sejarah, Politik dan Hubungan Antarabangsa, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia.

Pengenalan

Pembukaan pelabuhan baharu di Kuala Klang telah mencipta sejarah baharu kepada perkembangan ekonomi di Selangor dan negeri-negeri Melayu. Pelabuhan di Kuala Klang yang secara rasmi telah dibuka operasinya pada 15 September 1901. Pelabuhan ini dinamakan Pelabuhan Swettenham kerana memberi penghargaan kepada Pesuruhjaya Tinggi bagi Negeri-negeri Melayu, Sir Frank Swettenham atas jasa beliau kepada perkembangan jaringan pengangkutan di Tanah Melayu.¹

Pembinaan pelabuhan ini bersesuaian dengan rancangan pihak British untuk menyediakan kemudahan pelabuhan tetap menggantikan di Pelabuhan Pengkalan Batu di Klang. Pelabuhan baru perlu bagi menampung keperluan perkembangan dalam kegiatan perkapalan di Selangor. Perkembangan ini telah dipengaruhi oleh perubahan dalam corak perkapalan termasuk kapal yang semakin berkembang, jenis dan saiz, serta juga perubahan dalam komposisi dan jumlah kargo yang dikendalikan di pelabuhan. Usaha pihak British bagi menjadikan Pelabuhan Swettenham sebagai pelabuhan yang terpenting selain Pulau Pinang dan Singapura.

Pembukaan Pelabuhan Swettenham telah mengundang pelbagai pandangan kerana keperluan pembinaan pelabuhan ini yang kedudukannya berada di antara pelabuhan Pulau Pinang di utara dan pelabuhan Singapura di Selatan. Ini sudah jelas apabila pelabuhan asal yang terletak di Pengkalan Batu, Klang telah dikenali sebagai pelabuhan bagi Kuala Lumpur yang merupakan pusat pentadbiran bagi British di Selangor. Pelabuhan ini penting bagi memenuhi keperluan ekonomi British di Selangor. Hal ini telah dilaporkan oleh Residen Jeneral dalam laporannya pada tahun 1901 yang menyatakan bahawa tiada kapal wap laut yang mengunjungi pelabuhan Negeri-negeri Melayu, maka import barangan akan melalui pelabuhan Singapura dan Pulau Pinang sebelum sampai ke pelabuhan di Klang dan keadaan ini juga sama bagi eksport barangan. Ini menunjukkan selama ini, Negeri-negeri Melayu hanya bergantung kepada pelabuhan Pulau Pinang dan Singapura yang merupakan pelabuhan bagi Negeri-negeri Selat.² Oleh itu, pembinaan Pelabuhan Swettenham adalah berfungsi sebagai pelabuhan utama untuk mengeksport hasil komoditi khususnya negeri Selangor dan NNMB yang lain.³

Ketika pencarian lokasi dan tapak untuk pembinaan pelabuhan baharu bagi menggantikan pelabuhan sedia ada, jaringan kereta api yang menghubungkan Klang dan Kuala Lumpur telah sedia ada. Perkhidmatan kereta api ini memberikan keuntungan kepada pihak British dan ini dapat digunakan untuk perbelanjaan bagi membina pelabuhan baru. Pelabuhan sedia ada, iaitu pelabuhan di Klang masih mampu mengendalikan keperluan pelabuhan. Tambahan terdapat usaha dilakukan untuk menambahbaik kemudahan di pelabuhan ini. Lantaran itu, pihak British berpendapat bahawa idea menyediakan kemudahan dan perkhidmatan pelabuhan tambahan akan menjadi persoalan cepat atau lambat. Dua perkara diambil perhatian oleh pihak British ketika merancang pembinaan pelabuhan baru lokasi dan keluasan. Lokasi bagi sebuah pelabuhan baru ialah di sekitar pesisir pantai Selangor. Manakala dari segi keluasan, pelabuhan ini perlu boleh menampung saiz kapal yang semakin besar.

1 Warta Lembaga Pelabuhan Klang (LPK), Keluaran Khas 25 Tahun, hlm. 39.

2 Reports on the Federated Malay States, 1901.

3 *bid.*

Tahun-tahun awal pembukaan Pelabuhan Swettenham menunjukkan keadaan yang kurang baik. Pelabuhan Swettenham menghadapi tiga masalah, iaitu pertama penularan wabak Malaria yang berlaku di negeri Selangor. Kedua, keperluan untuk melakukan tinjauan lebih terperinci berkaitan laluan keluar masuk ke pelabuhan ini. Ketiga ialah kekurangan kemudahan di pelabuhan bagi menampung kehadiran kapal-kapal ke Pelabuhan Swettenham. Oleh itu, tahun-tahun awal pelabuhan Port Swettenham dibuka ia menyaksikan pihak British berusaha untuk mengekang wabak Malaria yang telah memberi kesan kepada operasi di pelabuhan, melakukan tinjauan terhadap laluan keluar masuk ke pelabuhan dan seterusnya menambahbaik keperluan kemudahan di pelabuhan.

Masalah Kesihatan di sekitar Pelabuhan

Penularan wabak Malaria selepas pembukaan pelabuhan bertambah buruk menjelang bulan Oktober dan November pada tahun 1901.⁴ Keadaan yang tidak sihat di Pelabuhan Swettenham ini dilaporkan oleh Pengurus Besar Jabatan Kereta api, Edwin Spooner telah menyebabkan buruh-buruh terpaksa berulang alik dari Klang ke Pelabuhan Swettenham.⁵ Di samping itu, operasi di pelabuhan juga terjejas apabila berlakunya kekurangan buruh-buruh yang mengakibatkan banyak kapal ditangguhkan.⁶ Penularan wabak Malaria menyebabkan berlakunya kesukaran yang serius dan krisis dalam mendapatkan tenaga yang mencukupi untuk menangani memuatkan dan memunggah muatan dari kapal.⁷ Keadaan ini hanya dapat diredakan seketika apabila Singapura telah menghantar buruh-buruh bagi membantu melancarkan operasi di pelabuhan.

Berikutan keadaan di Pelabuhan Swettenham yang tidak sihat kerana penularan wabak Malaria, pihak kerajaan negeri telah memikirkan beberapa langkah. Pertama, oleh kerana kekurangan tenaga buruh untuk kerja memunggah muatan di pelabuhan Port Swettenham maka beberapa kapal dialih ke pelabuhan Klang. Arahan dikeluarkan supaya Pengurus Besar Kereta api dan Jurutera Residen membenarkan beberapa kapal wap seperti kapal wap dan kapal minyak untuk berlabuh di Klang. Kedua, terdapat cadangan supaya pelabuhan Swettenham ditutup dalam tempoh tiga hingga enam bulan bagi membolehkan usaha penghapusan nyamuk *anopheles* yang menjangkiti manusia dan menyebabkan demam.⁸ Namun begitu, mesyuarat Suruhanjaya yang memantau keadaan di Pelabuhan Swettenham sebulat suara tidak akan menutup pelabuhan ini.⁹

4 Mon Jamaluddin, *A History of Port Swettenham*, Singapura: Malaysia Publications Ltd, 1965, hlm. 6.

5 Dalam laporan berkaitan keadaan yang tidak sihat di Pelabuhan Swettenham, kebanyakan buruh yang bekerja di Pelabuhan Swettenham tinggal di Klang dan mereka akan sama ada berjalan kaki atau dibawa menaiki kereta api ke tempat kerja mereka setiap pagi. Hal ini kerana pada waktu ini Pelabuhan Swettenham bukanlah tempat yang selamat untuk didiami. 2224/1901, Laporan Pegawai Kesihatan Negeri berkaitan dengan keadaan di Pelabuhan Swettenham bertarikh 30 Oktober 1901.

6 GMR 761/01, Laporan Pengurus Besar Jabatan Kereta Api, Edwin Spooner kepada Residen Jeneral bertarikh 28 Oktober 1901. Selangor.

7 2224/1901, Laporan Pegawai Kesihatan berkaitan dengan keadaan di Pelabuhan Swettenham bertarikh 30 Oktober 1901.

8 H.C. 6149/01, Unhealthiness of Port Swettenham bertarikh 19 November 1901.

9 148/01, Laporan Hamilton Wright, Pengarah Institut Penyelidikan Perubatan bagi Negeri-negeri Melayu Bersekutu bertarikh 28 November 1901.

Keadaan yang tidak sihat di Pelabuhan Swettenham akibat wabak Malaria yang bukan sahaja telah meragut banyak nyawa, malah telah menjejaskan operasi di pelabuhan telah mendapat perhatian yang serius dari semua pihak. Suruhanjaya yang bertanggungjawab dalam memastikan pengurusan di Pelabuhan Swettenham berjalan dengan lancar telah mengeluarkan beberapa resolusi bagi menambahbaik keadaan di pelabuhan ini. Resolusi ini harus dimulakan oleh kerajaan dengan mengemukakan pelan yang menunjukkan tahap pelabuhan dan perbandaran yang telah dicadangkan. Suruhanjaya telah meminta perkara ini dilihat sebagai perkara yang perlu diberi perhatian utama sekali gus membawa kepada langkah yang seterusnya untuk meningkatkan kesihatan pelabuhan dengan segera. Sementara menunggu pelan yang dicadangkan, Suruhanjaya meminta kerajaan bekerjasama dengan Jabatan Kereta api melakukan langkah pencegahan. Antaranya, menutup kolam-kolam dan lopak air tempat pembiakan nyamuk. Selain itu Jabatan kereta api diarahkan melakukan kerja pembersihan longkang yang tersumbat di kawasan kejiranan atau bangunan sedia ada. Selain itu Suruhanjaya Pelabuhan telah meminta semua hutan dan kawasan semak samun di sebelah Barat Jalan Pendamaran ditebang dan dibakar dengan serta-merta.¹⁰

Penularan wabak malaria ini telah menjejaskan aliran import di Pelabuhan Swettenham pada tahun 1901. Pada tahun 1900, jumlah import bagi pelabuhan di Klang adalah sebanyak \$18,406,570 dengan kuantiti sebanyak 1,087,616 pikul dan telah menurun pada tahun 1901 yang hanya sebanyak 955,287 pikul sahaja bersamaan dengan \$18,263,896.¹¹ Keadaan ini jelas berkait dengan penurunan kedatangan buruh di Selangor akibat penularan wabak penyakit. Walaupun terdapat penurunan umum dalam import, peningkatan barangan import yang agak ketara perlu diperhatikan, antaranya barang kemas, teh, arang, pelbagai barangan dan ubat-ubatan. Manakala penurunan yang paling ketara pula adalah seperti import kelapa, beras, bijirin dan minuman keras, perkakasan dan enjin perlombongan. Walaupun jumlah keseluruhan import menunjukkan penurunan pada tahun 1901, tetapi jumlah eksport yang terdiri daripada bijih timah, kopi, kayu balak dan arang batu terus menunjukkan peningkatan.¹²

Bagi mengawal wabak malaria, kerajaan juga mengambil langkah-langkah memastikan Pelabuhan Swettenham berada dalam persekitaran yang bersih bagi mengelakkan munculnya penyakit berjangkit yang lain. Pegawai Kesihatan Daerah Klang meminta kerajaan negeri mengambil perhatian terhadap beberapa perkara, antaranya, keadaan kebersihan rumah-rumah di Pelabuhan Swettenham dan pengurusan kumbahan domestik, pengurusan pelupusan sampah dan penyelenggaraan longkang.¹³ Kebersihan rumah-rumah di Pelabuhan Swettenham dan pengurusan pelupusan sampah menjadi isu utama di samping keperluan untuk menyelenggara longkang-longkang yang akan dibina kemudiannya. Pembinaan rumah-rumah di Pelabuhan Swettenham yang kebanyakannya merupakan rumah-rumah kedai yang telah dibina secara tergesa-gesa telah menimbulkan kebimbangan kepada Lembaga Kesihatan Daerah kerana rumah-rumah ini dibina tanpa memenuhi kriteria.¹⁴

10 6652/01. Resolusi yang diluluskan oleh Suruhanjaya yang dilantik berkaitan dengan penambahbaikan kesihatan di Pelabuhan Swettenham bertarikh 18 November 1901.

11 Selangor Administration Report for the Year 1901.

12 *Ibid.*

13 KSB 80/1903, Insanitary Condition of Port Swettenham bertarikh 10 Mei 1903.

14 Struktur rumah-rumah kedai yang dibina dengan menggunakan kayu ini sudah pasti tidak selamat kerana mudah terbakar. Lihat dalam KSB 80/1903, Insanitary Condition of Port Swettenham bertarikh 10 Mei 1903.

Rumah-rumah ini tidak selamat didiami kerana hanya dibina menggunakan kayu dan berlantaikan tanah, malah pengurusan kumbahan domestik juga tidak disediakan dengan baik. Kesannya, rumah-rumah kedai ini terdedah dengan pencemaran hasil buangan domestik yang tidak diurus dengan betul. Keadaan rumah-rumah ini bukan sahaja akan membahayakan penduduknya, tetapi juga kepada Selangor. Pegawai Kesihatan Daerah Klang melaporkan bahawa terdapat kes kematian akibat penyakit Cholera dan mendapati bahawa air di kawasan tersebut telah tercemar. Oleh itu, sebagai bandar pelabuhan di negeri ini, sebarang penyakit berjangkit yang muncul di kawasan persekitaran pelabuhan akan mudah merebak bukan sahaja di Pelabuhan Swettenham malah ke seluruh negeri. Isu pelupusan sampah bukan sahaja melibatkan rumah-rumah penduduk tetapi juga kuarters kerajaan yang tidak diselenggara dengan baik dan sampah hanya diletakkan berhampiran rumah mengikut kehendak penghuni. Kaedah pelupusan sampah ini sudah tentu tidak sistematik dan kerajaan tidak memperuntukkan bajet untuk menyelesaikan isu ini. Dua isu ini perlu diambil perhatian yang serius oleh kerajaan Selangor bagi memastikan Pelabuhan Swettenham dalam keadaan sihat dan mengurangkan masalah dalam menguruskan operasi di pelabuhan.

Laluan Keluar Masuk ke Pelabuhan

Pelabuhan Port Swettenham mengalami masalah laluan keluar masuk kapal yang cetek dan sempit. Masalah ini berlaku kerana ketika pelabuhan ini dibina tidak dilakukan kajian terperinci perkara ini. Kesannya ia memberikan risiko pelanggaran dan kesesakan kepada kapal-kapal yang menggunakan Pelabuhan Swettenham. Sehubungan dengan itu Residen British dalam laporannya berpandangan bahawa perlu dilakukan tinjauan yang tepat terhadap Selat Klang. Beliau menggambarkan carta yang ada adalah pada skala kecil sehingga boleh dikatakan tidak bernilai dan keperluan carta yang jelas untuk keperluan akan datang;

They want of a proper chart constitutes a serious obstacle to the use of Port Swettenham by ... were the depth of the channel known it might be possible to establish service between Southern India and Port Swettenham in connection with Tamil Immigration.¹⁵

Selaras dengan laporan di atas, Residen Jeneral melalui surat balasannya berkaitan dengan kedatangan kapal-kapal besar ke Pelabuhan Swettenham telah menarik perhatian. Dalam surat ini, ada dicatatkan tentang terdapat dua buah kapal India British, iaitu Zania dan Zaida yang mengunjungi pelabuhan dengan menarik kira-kira 23 hingga 24 kaki air.¹⁶ Keterkaitan kenyataan boleh dilihat dalam laporan tahunan 1902 oleh Residen British yang mencatatkan bahawa keperluan untuk memastikan laluan ke pelabuhan dalam keadaan selamat untuk kapal wap¹⁷ yang bersaiz besar dan tuan kapal semestinya memerlukan

15 Selangor Administration Report for the Year 1901.

16 Sel. 1292/02, Penggunaan Pelabuhan Swettenham oleh Kapal-kapal Besar, bertarikh 10 Mac 1902.

17 Kepentingan untuk menjalankan tinjauan dengan teliti di pintu masuk dan laluan ke Pelabuhan Swettenham bukan sahaja kepada kapal-kapal wap besar tetapi penting juga bagi kapal-kapal wap dari Negeri-negeri Melayu yang lain. Sebagai contoh, Residen Jeneral telah melaporkan sebuah kapal wap dari Perak di

carta yang disahkan betul untuk mengelakkan risiko pelayaran. Oleh itu, Residen British berpendapat bahawa tinjauan terhadap laluan ke pelabuhan perlu segera dilaksanakan demi kepentingan kemajuan pelabuhan dan perdagangannya.¹⁸

Usaha menambah baik laluan keluar masuk pelabuhan melibatkan tinjauan yang dilakukan oleh unit kejuruteraan negeri serta mendapat input daripada kapten kapal yang menggunakan Pelabuhan Swettenham. Tinjauan sebelum ini yang dilakukan pada tahun 1893 oleh Kapten Field jelas hanya melaporkan tinjauan terhadap pelabuhan dan bukannya laluan ke pelabuhan. Beliau dalam laporannya juga yakin bahawa laluan ke Pelabuhan Swettenham adalah selamat. Menurut carta yang dikeluarkan oleh Kapten Filed, kedalaman air kira-kira 14 kaki di tengah saluran utama dan beliau yakin dalam tinjauannya saluran tersebut memiliki kedalaman sekurang-kurangnya lima fathom.²¹ Namun begitu, kepercayaan dan yakin tidak akan membantu tuan-tuan kapal dalam ekspedisi pelayaran mereka ke Pelabuhan Swettenham. Sebelum tinjauan dilaksanakan, Jurutera Negeri telah mengemukakan permintaan kepada Ketua Pelabuhan dan Jabatan Kereta api untuk membina stesen bagi pemberi isyarat.²² Tinjauan semula terhadap laluan ke Pelabuhan Swettenham telah dimulakan dengan lawatan Komander H.M.S Mutine dalam lawatannya ke Kuala Lumpur dan penyelarasan dilakukan dengan hanya menyediakan carta pada skala T yang besar daripada yang sedia ada. Beliau turut menyatakan bahawa tidak perlu mempercikan ukuran kapal untuk kerja ini tetapi kemungkinan Laksamana British akan bersedia untuk melantik dua orang pegawai Tentera Laut untuk membantu dalam tinjauan ini.²¹

Tinjauan kali ini telah dilakukan oleh Kapten Vaughan Lewes RN bersama-sama dengan pegawainya serta anak kapal HMS Fearless pada tahun 1903. Melalui laporan Pemangku Residen British pada 15 Disember 1903, Kapten Vaughan telah menyenaraikan beberapa cadangan berkaitan pintu masuk dan laluan ke pelabuhan untuk tindakan Ketua Pelabuhan. Antara arahan beliau ialah menyegerakan pembinaan penandaan beting dan serta mengarahkan Ketua Pelabuhan untuk mendapatkan kos bagi jenis suar yang akan digunakan. Selain itu, pemasangan lampu di Pulau Angsa perlu dilakukan segera dan meletakkan pelampung tambatan di Selat Utara seperti yang diminta oleh Encik A.K.E. Hampshire bagi pihak *Messrs. M. Hackensie and Company*. Kapten Vaughan juga turut membangkitkan persoalan mengenai pembinaan dermaga di Selat Utara yang telah mula dibincangkan dan keperluan untuk menyediakan perkhidmatan pengemudi sekiranya perlu.²²

Hasil tinjauan yang dilakukan oleh Kapten Vaughan sebuah laporan telah dikeluarkan bagi cadangannya menambahbaik kemudahan pelabuhan. Kapten Vauhan telah menolak carta yang dihasilkan pada tahun 1893 kerana ia tidak boleh digunakan untuk menunjukkan kedudukan beting. Beliau telah meminta satu carta laluan baru disediakan selepas tinjauan baharu dilakukan yang dapat memaparkan kedudukan beting dengan

bawah nama *Koe Guan and Company*, iaitu kapal wap Wohaira akan melakukan perjalanan ke Pelabuhan Swettenham, Pulau Pinang, Singapura, Haihow dan Hong Kong. Lihat dalam MISC 10056/03, *Koe Guan and Company's Steamer "Wohaira"* bertarikh 5 Januari 1904.

18 Selangor Administration Report for the Year 1902.

19 Selangor 2844/94, Nota Kapten Fields Kapal H.M.S. Egeria mengenai Pelabuhan Kuala Klang bertarikh 27 Disember 1893.

20 198/1903, Permohonan Pembinaan Pondok untuk Pemberi Isyarat, Pelabuhan Swettenham bertarikh 17 Januari 1903.

21 RG 3148/03, Resurvey of the Approaches to Port Swettenham bertarikh 11 Mei 1903.

22 7073/03, Report on Survey of Approaches to Port Swettenham bertarikh 15 Disember 1903.

jas. Beliau turut berpendapat penggunaan suar lebih baik daripada pelampung untuk menanda beting. Cadangannya yang lain adalah pembinaan rumah api di pintu masuk pelabuhan seperti di Pulau Pintu Gedong walaupun telah ada rumah api di Pulau Angsa. Seterusnya, memberi cadangan berkaitan dengan bahagian Selat Klang Utara, beliau tidak menggalakkan penggunaan pelampung tambatan di kawasan air tambatan dalam kerana keadaan ombak yang kuat, namun keputusan ini bergantung kepada sistem dermaga yang digunakan di Pelabuhan Swettenham. Beliau menegaskan sekali lagi berkaitan dengan cadangan mewujudkan khidmat pengemudi²³ diperlukan bagi memudahkan urusan masuk kapal-kapal besar ke pelabuhan.²⁴ Perkhidmatan pengemudi ini telah dimohon oleh kapal-kapal yang membawa kargo dengan jumlah melebihi 1,500 tan seperti kapal wap *Firth of Dornoch* yang berlepas dari New York menuju ke Pelabuhan Swettenham dengan berat kargo yang didaftarkan sebanyak 1,893 tan memerlukan khidmat pengemudi untuk berlabuh di pelabuhan ini pada tahun 1905.²⁵

Tinjauan terhadap laluan ke Pelabuhan Swettenham ini turut mendapat perhatian Residen General. Beliau berpendapat bahawa ulasan Kapten Vaughan dapat disimpulkan bahawa Pelabuhan Swettenham sebagai pelabuhan yang tidak boleh menerima kapal wap bersaiz besar kerana kewujudan halangan di seberang pintu masuk dengan kira-kira 21 kaki air. Langkah diambil untuk memanjangkan dermaga di Pelabuhan Swettenham. Seterusnya keputusan juga diambil bagi menghubungkan jalan kereta api dari Pelabuhan di Klang ke Pelabuhan Swettenham. Bagaimanapun, Kapten Field dari HMS Egeria diminta menyediakan laporan tinjauan terhadap tapak pelabuhan baharu.²⁶

Laporan Kapten Arthur M. Field, HMS Egeria bagaimanapun tidak menyediakan carta yang lengkap laluan masuk ke pelabuhan Swettenham serta tidak membantu pengurusan pelabuhan dan para pelayar. Bagaimanapun Residen Jeneral masih berpuas hati kerana terdapat kapal besar boleh menggunakan pintu masuk Utara dan Selatan dengan selamat pada waktu siang mahupun malam serta adanya lokasi yang baik untuk kapal besar berlabuh. Kapal besar seperti kapal-kapal milik *British India Steam Navigation Company (BISN)* boleh melalui Selat Klang tanpa kesukaran dalam pelayarannya antara Pulau Pinang dan Singapura. Kapal ini digunakan untuk menghantar surat atau imigran ke Pelabuhan Swettenham. Minat syarikat kapal untuk menggunakan pelabuhan Swettenham kerana adanya dermaga bagi kapal besar yang terletak di Sungai Dua. Ada juga yang berminat untuk memajak beberapa tapak dermaga seperti Tetuan Hutternbeach Liebert yang telah memohon memajak tapak tersebut daripada kerajaan Selangor.²⁷

23 Cadangan menyediakan pengemudi di Pelabuhan Swettenham sekali lagi disuarakan oleh Pengurus Besar Kereta Api NNMB, C.E. Spooner pada tahun 1906. Perkhidmatan pengemudi diperlukan secara rasmi di Pelabuhan Swettenham yang sebelum ini diuruskan oleh Ketua Pelabuhan dengan bayaran sebanyak \$100/- dalam satu-satu masa, iaitu \$50 semasa kapal masuk dan \$50 semasa kapal keluar. Beliau turut mencadangkan Ketua Pelabuhan menguruskan perkhidmatan ini dan caj tersebut kemudiannya disalurkan kepada Jabatan Kereta Api. Lihat dalam GMR 4234/1906, Services a Pilot at Port Swettenham bertarikh 6 Oktober 1906.

24 6798/1903, Navigation of Approaches to Port Swettenham, Laporan Kapten Vaughan HMS Fearless bertarikh 30 November 1903.

25 85/05, Pilotage for Large Vessels at Port Swettenham bertarikh 17 Februari 1905.

26 Sel. 9754/03, Survey of the Approaches to Port Swettenham bertarikh 19 December 1903.

27 *Ibid.*

Hasil laporan tinjauan Kapten Vaughan seterusnya telah menggerakkan semua pihak untuk menambahbaik laluan ke Pelabuhan Swettenham dan meningkatkan kemudahan pelabuhan. Penyediaan kemudahan ini adalah penting bagi menarik lebih banyak kapal menggunakan Pelabuhan Swettenham terutamanya kapal-kapal yang berulang alik dari pelabuhan India ke Pelabuhan Swettenham. Rancangan Residen British ialah menjadikan Pelabuhan Swettenham sebagai pelabuhan persinggahan bagi kapal-kapal laut dan menerima imigran dari India dan juga dari China.²⁸

Kemudahan dan Fasiliti yang Kurang Memuaskan

Kesukaran yang terakhir bagi Pelabuhan Swettenham adalah penyediaan kemudahan dan fasiliti operasi kapal di pelabuhan seperti dermaga, gudang dan kemudahan-kemudahan yang lain. Selepas dibuka operasi, Pelabuhan Swettenham menerima kritikan dan aduan berkaitan dengan kemudahan yang disediakan serta tuntutan ia perlu ditambahbaik. Kritikan ini telah disuarakan oleh syarikat perkapalan yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham mengatakan bahawa semasa pelabuhan masih di Klang, hanya tiga buah dermaga disediakan dan nampaknya sekali lagi keadaan yang sama turut berlaku di Pelabuhan Swettenham.²⁹ Ianya bermaksud dermaga yang disediakan adalah tidak mencukupi bagi menampung operasi kapal yang ada menyebabkan kapal tidak boleh berlabuh dan perlu menunggu lama. Syarikat kapal juga mempersoalkan keupayaan pelabuhan ini menangani peningkatan kedatangan kapal ke pelabuhan.

Dalam usaha memenuhi tuntutan untuk menyediakan kemudahan di pelabuhan dengan lebih baik, Pengurus Besar Kereta Api telah mengemukakan dua cadangan. Cadangan pertama, kerajaan perlu terlibat secara langsung membantu Jabatan Kereta Api menambahbaik kemudahan sedia dengan menyewakan blok pajakan kepada pihak persendirian. Pihak persendirian kemudiannya boleh mendirikan gudang dan membina jeti serta menguruskan kapal-kapal mereka yang berlabuh dan berlepas di Pelabuhan Swettenham. Cadangan kedua pihak kerajaan menyediakan penginapan dermaga, mengusahakannya dan mendapatkan semula faedah ke atas wang tersebut dengan menaikkan duti dermaga sebanyak satu sen satu pikul bersamaan dengan 17 sen setiap tan.³⁰ Namun, Pengurus Besar Kereta Api sudah pasti lebih cenderung kepada cadangan yang kedua.³¹ Beliau turut mencadangkan agar dibina dua buah dermaga jenis ponton terapung disediakan seperti yang terdapat di

28 4316/1904, Navigation of Approaches to Port Swettenham bertarikh 22 Julai 1904.

29 694/03, Aduan berkaitan Kemudahan yang disediakan di Pelabuhan bertarikh 2 Februari 1903.

30 GMR 940/03, Proposal Re' Shipping & Landing Accommodation at Port Swettenham bertarikh 30 April 1903.

31 Kecenderungan Pengurus Besar Kereta Api ini adalah selaras dengan dasar British seperti yang telah dimulakan oleh Pesuruhjaya Tinggi British dengan meletakkan pengurusan berkaitan dengan pembinaan jalan raya dan kereta api di tangan kerajaan. Pelabuhan Swettenham diletakkan di bawah Jabatan Kereta Api, maka pengurusan pelabuhan ini juga adalah tanggungjawab kerajaan. Selain itu, terdapat sejarah yang mencatatkan kerja-kerja penting yang diserahkan oleh kerajaan kepada pemodal swasta tidak begitu menggalakkan dan kerajaan menanggung kos yang lebih banyak kerana kegagalan pemodal swasta seperti yang berlaku di Sungai Ujong. Lihat dalam Surat Residen British kepada Residen Jeneral dalam perbincangan berkaitan penyediaan penginapan perkapalan Pelabuhan Swettenham, 3332/1903, Shipping Accommodation Port Swettenham bertarikh 4 Julai 1903.

Teluk Anson (Intan) dan Bangkok. Dermaga jenis ini akan memuatkan dua buah kapal pada satu-satu masa yang dibina menggunakan keluli dengan anggaran kos sebanyak \$160,000.³²

Pesuruhjaya Tinggi British berpandangan bahawa dengan menyediakan kemudahan penginapan dermaga yang baik akan membuka peluang kepada Pelabuhan Swettenham untuk lebih banyak kapal-kapal laut³³ yang berdagang antara Eropah dan Timur singgah ke pelabuhan ini. Namun, Residen British tidak beranggapan dengan kehadiran kapal-kapal laut dari Eropah boleh dijadikan penanda aras kepada masa depan Pelabuhan Swettenham. Sebaliknya, beliau yakin dengan hubungan perdagangan langsung antara Pelabuhan Swettenham dengan pelabuhan British yang berada di luar Selat Melaka seperti Bangkok, Hong Kong dan Negapatam. Hubungan perdagangan ini bukan sahaja memberi manfaat yang besar kepada NNMB dari segi penerimaan kargo, malah kedatangan imigran yang bertindak sebagai tenaga buruh turut memberi kelebihan kepada NNMB. Untuk mencapai perancangan ini, Residen British berharap agar lanjutan pelabuhan diteruskan dengan lebih jauh lagi daripada yang diperlukan untuk membekalkan penginapan dermaga yang lebih baik.³⁴

Pada 21 September 1903, satu laporan telah diterima dari jawatankuasa yang bertanggungjawab merancang penyediaan penginapan dermaga dan kemudahan di Pelabuhan Swettenham. Dalam laporan ini, terdapat dua perkara yang dibincangkan, iaitu, meringkaskan perkara-perkara berbangkit dalam surat-surat terdahulu dan mengemukakan empat cadangan pelan lanjutan tempat berlabuhnya kapal. Ringkasan perkara berbangkit terdiri daripada saranan keperluan menyediakan lebih banyak penginapan untuk penghantaran dengan segera tanpa berlengah-lengah dan kerja-kerja penyediaan ini harus dilakukan oleh kerajaan dan bukannya diserahkan kepada syarikat swasta. Bagi memenuhi keperluan segera dan mendesak, empat buah tongkang dibeli bagi digunakan untuk kerja kargo di bahagian luar pesisir kapal yang terletak di dermaga sedia ada. Tempat berlabuh tongkang ini dibina di tepi pantai bertentangan dengan gudang barangan. Jawatankuasa menganggarkan kos bagi cadangan ini adalah dalam lingkungan \$30,000.³⁵

Empat cadangan pelan³⁶ lanjutan penyediaan kemudahan kapal berlabuh turut disertakan dengan anggaran kos yang akan dibelanjakan. Pelan pertama merupakan cadangan daripada pentadbiran Kereta Api untuk memenuhi keperluan semasa, terdiri

32 *Ibid.*

33 Peningkatan jumlah tan di Pelabuhan Swettenham dari tahun 1902 yang hanya berjumlah 612,000 telah meningkat kepada 932,000 pada tahun 1906 telah menyaksikan pelabuhan ini bukan hanya menerima kedatangan kapal-kapal pesisir pantai yang bersaiz kecil sahaja tetapi kapal-kapal laut yang bersaiz besar turut mengunjungi pelabuhan. Syarikat perkapalan telah mengemukakan cadangan bagi mempertimbangkan bayaran caj untuk kapal wap besar dan kapal-kapal yang lain yang singgah di Pelabuhan Swettenham. Hal ini kerana kapal-kapal bersaiz besar ini hanya melakukan satu perjalanan sahaja setiap bulan berbanding dengan kapal-kapal bersaiz kecil yang melakukan sebanyak lapan atau sembilan perjalanan. Beliau mencadangkan kapal-kapal wap tempatan tidak seharusnya membayar lebih daripada tiga perjalanan sebulan pada kadar yang sama, iaitu 5 sen setiap tan jika di bawah 1,000 tan bagi kapal wap yang melebihi 1,000 tan, 3 sen setiap tan bagi di bawah 2,000 tan, manakala 2 sen setiap bagi kargo yang lebih 2,000 tan dan di bawah 3,000 tan dan satu sen setiap tan bagi kargo yang melebihi 3,000 tan. Lihat dalam 845/1907, Light Dues bertarikh 29 Mei 1907.

34 '3332/1903, Shipping Accommodation Port Swettenham bertarikh 4 Julai 1903.

35 587/03, Report by Committee on Wharf accommodation and Facilities for Loading and Discharging Cargo at Port Swettenham bertarikh 21 September 1903.

36 *Ibid.*

daripada dermaga ponton berengsel sepanjang 400 kaki yang membolehkan dua buah kapal dimuatkan yang dihubungkan dengan pantai melalui platform, gudang barangan dan sambungan kepala T yang sedia ada dengan struktur cerucuk skru. Pelan pertama ini dianggarkan dalam \$505,000 dan mengetepikan sambungan kepala T sedia ada yang menanggung kos sebanyak \$220,000.

Pelan yang kedua pula melibatkan pembinaan dermaga cerucuk skru sepanjang 1,400 kaki di hadapan dan bersebelahan dengan jeti penumpang sedia ada dan dermaga kepala T. Cadangan ini menyediakan tempat berlabuh untuk tujuh buah kapal wap dan purata kedalaman air lebih 30 kaki. Cadangan pelan ini menonjolkan kedalaman air akan membenarkan tidak kira kapal bersaiz kecil mahupun besar boleh berlabuh di Pelabuhan Swettenham dengan kelebihan dermaga yang mempunyai lebar 37 kaki dengan dilengkapi dua garisan rel, *turntables*³⁷ dan bersilang. Anggaran kos bagi projek pelan ini ialah \$1,650,000. Berbeza dengan pelan kedua yang mempamerkan cadangan projek pembinaan yang berskala besar tetapi tidak bagi pelan yang ketiga. Pelan ketiga memperuntukkan untuk menggandakan panjang kepala T sedia ada dengan cerucuk skru dengan kos \$280,000 dengan memanjangkan tempat berlabuh sepanjang 600 kaki yang mampu menempatkan tiga buah kapal dalam suatu masa dilepaskan dari semua palka. Hal ini kerana pada masa ini beberapa kapal yang lebih besar hanya boleh berfungsi satu palka. Pelan ini juga menyokong cadangan penggunaan tongkang di luar pantai dengan kos tambahan sebanyak \$30,000 menjadikan jumlah keseluruhan \$310,000.

Pelan yang keempat merancang untuk menyediakan dermaga ponton berengsel yang berterusan untuk diletakkan di luar dan bersempadan dengan kepala T sedia ada untuk memanjangkan ke hadapan, dermaga sepanjang 1,200 kaki boleh disediakan yang boleh memuatkan enam buah kapal dengan kedalaman minimum 20 kaki. Dermaga terapung ini akan berukuran lebar 24' dan diletakkan garisan troli. Enam kren kapal atau hidraulik akan dipasang pada penjuru kepala T sedia ada untuk mengangkut kargo dari ponton ke paras kepala T. Anggaran kos projek ini ialah \$570,000, namun jika tongkang digunakan di luar pantai akan menjadikan anggaran jumlah keseluruhan kos ialah \$ 600,000. Apabila ponton siap, ponton ini akan diapungkan ke kedudukannya dengan meminimumkan gangguan kepada perdagangan pelabuhan.

Setelah mengemukakan pelan cadangan penambahbaikan kemudahan dermaga di pelabuhan, jawatankuasa telah mencatatkan pandangan mereka dalam membantu kerajaan memilih pelan pembangunan dermaga bagi memastikan dapat menampung jumlah kapal yang akan berlabuh di Pelabuhan Swettenham. Dalam keempat-empat pelan cadangan, sekiranya kerajaan bersedia untuk membuat penambahbaikan kekal dan menyediakan kemudahan masa hadapan, pelan kedua adalah digalakkan untuk menjadi pilihan pertama. Sekiranya kerajaan tidak begitu bersedia, kerajaan boleh memilih pelan keempat dan mereka yakin keputusan pemilihan pelan ini akan memuaskan kerana dengan adanya gabungan daripada cadangan untuk menyediakan tongkang. Namun, cadangan pemilihan pelan keempat ini telah mendapat bantahan dalam mesyuarat tersebut apabila Jurutera Bahagian bagi pengurusan jalan kereta api Selangor dan Negeri Sembilan, G.W. Fryer berpendapat

37 *Turntable* ialah pelantar pusingan bulat untuk memusing lokomotif kereta api atau kenderaan lain.

38 Misc. 7294/03, Wharf Accommodation, Port Swettenham Submits Report of Committee bertarikh 28 September 1903.

bahawa kos menguruskan kargo akan lebih tinggi berbanding pelan kedua dan ketiga. Namun, bantahan beliau tidak dipersetujui oleh ahli yang lain kerana mereka yakin pelan keempat mempunyai kelebihan yang jelas. Sementara itu, jawatankuasa tidak menganggap anggaran kos pelan pertama tidak berbaloi berbanding dengan pelan keempat terutamanya, pelan ketiga pula tidak memenuhi keperluan sepenuhnya kerana kedalaman air yang disediakan olehnya adalah terhad.

Kerajaan Selangor sekali lagi berhadapan dengan pemilihan pelan, namun kali ini bertumpu kepada pembangunan kemudahan di Pelabuhan Swettenham. Kedudukan Pelabuhan Swettenham yang berada di antara Pulau Pinang dan Singapura sudah pasti akan mempengaruhi keputusan pemilihan pelan penambahbaikan ini kerana faktor kewangan yang akan menjadi fokus utama. Di samping itu, kedengaran pihak British berhasrat ingin menjadikan Pelabuhan Swettenham sebagai pelabuhan laut suatu hari nanti seperti pelabuhan NNS, namun perancangan ini dilihat sukar dicapai kerana Pelabuhan Swettenham dari awal sememangnya dikenali sebagai pelabuhan pesisir pantai dan pelabuhan kereta api kerana Pelabuhan Swettenham dihubungkan dengan jalan kereta api dari pusat pentadbiran British di Kuala Lumpur. Oleh itu, pihak jawatankuasa berpendapat kerajaan British perlu mengutamakan penambahbaikan kemudahan perkapalan di Pulau Pinang berbanding dengan mengeluarkan perbelanjaan yang besar bagi pembangunan di Pelabuhan Swettenham, maka pelan keempat sewajarnya menjadi pilihan kerajaan. Kenyataan ini dinyatakan kerana ada kemungkinan perlanjutan jalan kereta api sekali lagi akan dilakukan dan ini pasti akan menyebabkan dalam tempoh lima tahun ke hadapan akan ada lagi cadangan untuk menambahbaik kemudahan bagi memenuhi tuntutan perdagangan.

Laporan dan cadangan jawatankuasa yang mengemukakan beberapa pelan penambahbaik kemudahan di Pelabuhan Swettenham telah mendapat reaksi daripada Residen Jeneral NNMB, W.H. Treacher.³⁸ Beliau tidak menggalakkan penyertaan pihak swasta dalam projek menambahbaik dermaga di Pelabuhan Swettenham dan beliau bersetuju dengan pemilihan cadangan pelan keempat sekiranya tiada kerja-kerja awal dilakukan untuk menjadikan Pelabuhan Swettenham sebagai pelabuhan laut yang menerima kapal bersaiz besar. Beliau turut berpendapat jika pembelian tongkang dipersetujui, gerak kerja penambahbaikan kemudahan di pelabuhan tidak perlu dilaksanakan dengan tergesa-gesa.

Kesimpulan

Konklusinya, tahun-tahun awal pembukaan Pelabuhan Swettenham ini menggambarkan bahawa keadaan pelabuhan ini bergelut antara menyediakan fasiliti dan kemudahan yang diperlukan dengan masalah-masalah yang menyukarkan perkembangan pelabuhan ini pada beberapa bulan awal operasinya. Masalah kesihatan yang serius dengan penularan wabak malaria di Pelabuhan Swettenham telah mengganggu operasi di pelabuhan kerana kekurangan tenaga buruh dalam menangani kapal-kapal yang berlabuh kerana sakit. Pintu masuk dan keadaan laluan ke Pelabuhan Swettenham yang tidak ditinjau telah menyukarkan para kapten kapal dalam menguruskan kapal mereka untuk sampai ke pelabuhan ini kerana tiadanya carta navigasi Pelabuhan Swettenham yang lengkap. Keadaan ini sudah pastinya mendatangkan bahaya kepada kapal yang berlayar kerana tiada penunjuk yang jelas tentang halangan yang ada di sepanjang laluan ke pelabuhan ini. Namun begitu, dengan adanya

aduan, laporan dan cadangan daripada pelbagai pihak, langkah-langkah untuk menambahbaik keadaan di pelabuhan dapat dilakukan secara berperingkat dalam menyediakan fasiliti dan kemudahan yang diperlukan. Oleh itu, tahun-tahun kemudiannya akan memperlihatkan perkembangan Pelabuhan Swettenham dalam mendepani cabaran ekonomi dan perubahan saiz kapal dan kargo yang dibawa ke pelabuhan.

Bibliografi

Sumber Primer

- Selangor 2844/94. Nota Kapten Fields Kapal H.M.S. Egeria mengenai Pelabuhan Kuala Klang bertarikh 27 Disember 1893.
- GMR 761/01. Laporan Pengurus Besar Jabatan Kereta Api, Edwin Spooner kepada Residen Jeneral bertarikh 28 Oktober 1901. Selangor.
- 2224/1901. Laporan Pakar Bedah Negeri berkaitan dengan keadaan di Pelabuhan Swettenham bertarikh 30 Oktober 1901.
- 6652/01. Resolusi yang diluluskan oleh Suruhanjaya yang dilantik berkaitan dengan penambahbaikan kesihatan di Pelabuhan Swettenham bertarikh 18 November 1901.
- H.C. 6149/01. Unhealthiness of Port Swettenham bertarikh 19 November 1901.
- 148/01, Laporan Hamilton Wright, Pengarah Institut Penyelidikan Perubatan bagi Negeri-negeri Melayu Bersekutu bertarikh 28 November 1901.
- Sel. 1292/02. Penggunaan Pelabuhan Swettenham oleh Kapal-kapal Besar bertarikh 10 Mac 1902.
- 198/1903. Permohonan Pembinaan Pondok untuk Pemberi Isyarat, Pelabuhan Swettenham bertarikh 17 Januari 1903.
- 694/03. Aduan berkaitan kemudahan yang disediakan di pelabuhan bertarikh 2 Februari 1903.
- GMR 940/03. Proposal Re' Shipping & Landing Accommodation at Port Swettenham. bertarikh 30 April 1903.
- KSB 80/1903. Insanitary Condition of Port Swettenham bertarikh 10 Mei 1903.
- RG 3148/03. Resurvey of the Approaches to Port Swettenham bertarikh 11 Mei 1903.
- 3332/1903. Shipping Accommodation Port Swettenham bertarikh 4 Julai 1903.
- 587/03. Report by Committee on Wharf accommodation and facilities for loading and discharging cargo at Port Swettenham bertarikh 21 September 1903.
- Misc. 7294/03. Wharf Accommodation, Port Swettenham Submits report of Committee bertarikh 28 September 1903.
- 6798/1903, Navigation of Approaches to Port Swettenham, Laporan Kapten Vaughan HMS Fearless bertarikh 30 November 1903.
- 7073/03. Report on survey of approaches to Port Swettenham bertarikh 15 Disember 1903.
- Sel. 9754/03. Survey of the Approaches to Port Swettenham bertarikh 19 December 1903.
- MISC 10056/03. Koe Guan and Company's Steamer "Wohaira" bertarikh 5 Januari 1904.
- 4316/1904. Navigation of Approaches to Port Swettenham bertarikh 22 Julai 1904.

85/05. Pilotage for large vessels at Port Swettenham bertarikh 17 Februari 1905.
GMR 4234/1906. Services a Pilot at Port Swettenham bertarikh 6 Oktober 1906.
845/1907. Light Dues bertarikh 29 Mei 1907.
Reports on the Federated Malay States, 1901.
Selangor Administration Report for the Year 1901-1902.

Sumber Kedua

Warta Lembaga Pelabuhan Klang (LPK), Keluaran Khas 25 Tahun.
Mon Jamaluddin. 1965. *A History of Port Swettenham*. Singapura: Malaysia Publications
Ltd.