

PEMBUKAAN PELABUHAN SWETTENHAM DAN PERKEMBANGANNYA, 1886 -1901

Nur Izzati Nazihah Junaidi & Mohd Samsudin*

Abstrak

Artikel ini bertujuan membincangkan perancangan fizikal Pelabuhan Swettenham oleh pihak British bermula tahun 1886 hingga 1901. Campuran pihak British di Selangor telah membawa pelbagai perubahan dan pembaharuan, antaranya perkembangan pelabuhan di Klang yang merupakan antara pelabuhan yang penting bagi Selangor. Perkembangan Selangor dilihat nadinya adalah perkembangan ekonomi yang diperoleh hasil daripada peranan yang dimainkan oleh pelabuhannya yang berkembang pesat. Oleh itu, penulisan ini akan melihat sejauh mana pembinaan dan perkembangan Pelabuhan Swettenham dapat memenuhi kehendak pihak British. Objektif utama kajian ini adalah untuk menjelaskan faktor-faktor pihak British memilih untuk membangunkan pelabuhan utama Selangor di daerah Klang. Kajian ini menggunakan metodologi penyelidikan sejarah yang dengan menggunakan kaedah kualitatif berdasarkan Laporan Jurutera Residen, A.J.W. Watkins dan laporan tahunan sebagai sumber pertama dan disokong dengan sumber kedua. Hasil kajian mendapati pentingnya pelabuhan ini dibangunkan kerana menjadi pelabuhan sokongan kepada perlombongan bijih timah di Kuala Lumpur di samping berperanan sebagai tempat mendapatkan dan mengedarkan barangan keperluan di Tanah Melayu.

Kata kunci: *British, kereta api, Kuala Klang, pelabuhan, bijih timah.*

Abstract

This article aims to discuss the physical planning of the Port Swettenham by the British from 1886 to 1901. British intervention in Selangor has brought various changes and reforms, including the development of the port in Klang which is one of the important ports for Selangor. The development of Selangor is seen as the pulse of economic development obtained as a result of the role played by its rapidly growing port. Therefore, this paper will look at the extent to which the construction and development of the Port

* Nur Izzati Nazihah Junaidi adalah lulusan Program Sejarah, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia dan sedang mengikuti Ijazah Sarjana Falsafah di universiti yang sama. Dr. Mohd Bin Samsudin ialah Profesor Madya di Program Sejarah, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia.

of Swettenham can meet the needs of the British. The main objective of this study was to explain the factors the British chose to develop principal port of the State of Selangor at Klang District. This study uses a historical research methodology that by using qualitative methods based on the Report of the Resident Engineer, A.J.W. Watkins and the annual report as the first source and supported by the second source. The findings indicate the importance of this port was developed as a port to support tin mining in Kuala Lumpur in addition to acting as an undertaking and distributing essential items in Malaya.

Keywords: *British, railway, Kuala Klang, port, tin ore.*

Pengenalan

Campur tangan pihak British di negeri Selangor telah membawa pelbagai perubahan terutama dalam bidang ekonomi dan sosial. Campur tangan mereka dalam urusan Negeri-negeri Melayu yang kaya dengan hasil bumi seperti bijih timah adalah satu peluang yang terbaik dalam mengukuhkan kepentingan ekonomi mereka sebagai sebuah kuasa besar yang berpengaruh. Pada awalnya, pihak British tidak bercadang untuk terlibat secara langsung dalam urusan hal ehwal Negeri-negeri Melayu lebih-lebih lagi dalam urusan politik dalaman. Hal ini kerana dasar dan matlamat mereka adalah untuk mencari kawasan yang sesuai dan strategik untuk memenuhi keperluan ekonomi mereka semata-mata.¹ Penglibatan British dalam pentadbiran Selangor bukan sahaja didorong oleh permintaan kuat daripada para pedagang dari Negeri-negeri Selat yang menghantar memorandum memujuk British untuk mengembalikan ketenteraman di Negeri-negeri Melayu yang berhadapan dengan krisis politik yang membawa kerugian kepada perkembangan ekonomi di negeri-negeri ini.²

Dua sebab utama campur tangan British di negeri Selangor adalah kerana kepentingan ekonomi dan keperluan mengawal kekacauan yang berlaku di Tanah Melayu. Kepentingan ekonomi Selangor dengan hasil bijih timah menjadikan kegiatan penting pelabuhan Singapura dan Pulau Pinang. Syarikat British juga berminat untuk mengembangkan kegiatan perlombongan bijih timah. Pihak British juga terlibat untuk mengawal kekacauan akibat tindakan pembesar tempatan yang menyokong kongsi gelap Cina dalam pergaduhan merebut kawasan perlombongan di Selangor. Antara yang penting ialah Perang Saudara Selangor yang berlaku pada tahun 1867 iaitu pergaduhan antara kongsi gelap Cina³ yang

-
- 1 D., MacIntyre, Britain's Intervention in Malaya: The Origin of Lord Kimberley's Instructions to Sir Andrew Clarke in 1873, *Journal of Southeast Asian History*, 2(3):47-69, 1961, hlm. 52.
 - 2 Parliamentary Papers on the Malay Peninsula Volume I, 1872-1879. Inclosure 2 in No. 1. Petition of the Malacca Traders to the Chamber of Commerce, Singapore. Melaka. 27 Julai 1872.
 - 3 Konflik antara kumpulan diaspora Cina yang berbeza, iaitu permusuhan tradisional antara masyarakat persaudaraan Cina (Hai San dan Song Pak Kun yang bergabung dengan Ghee Hin) menjadi lebih buruk apabila bercampur dengan konflik antara dua kumpulan dialek Hakka pula, iaitu Huizhou dan Jiayingzhou. Kapitan China Kuala Lumpur, Yap Ah Loy didakwa telah berminat untuk melombong bijih timah di kawasan pendalaman yang telah dianggap pencerobohan oleh kumpulan Jiayingzhou yang seterusnya mencetuskan pembunuhan beramai-ramai di Kanching. Penentangan Jiayingzhou diketuai oleh Chong Chong yang merupakan musuh lama Yap Ah Loy. Lihat dalam Abdur-Razzaq Lubis, *Sutan Puasa: Founder of Kuala Lumpur*, Pulau Pinang: Areca Books, 2018, hlm. 258.

disokong oleh pembesar tempatan yang juga mempunyai kepentingan masing-masing. Perang yang berlaku mewujudkan ketidakstabilan di Selangor dan negeri-negeri Melayu.⁴

Campur tangan British di Selangor telah memberi kesan terhadap perkembangan pelabuhan di negeri ini. Kepesatan kegiatan perlombongan bijih timah dan kemudiannya getah memerlukan pembukaan sebuah pelabuhan baharu yang dapat menyediakan kemudahan yang lebih baik dan berteknologi moden. Justeru pelabuhan tradisional di Klang telah dipindahkan ke pelabuhan di Kuala Klang. Pelabuhan Kuala Klang telah dinamakan sebagai Pelabuhan Swettenham memainkan peranan sebagai pelabuhan utama di Selangor. Artikel ini akan membincangkan langkah pihak British membuka Pelabuhan Swettenham serta peranan yang dimainkan oleh pelabuhan ini. Seterusnya akan dikaitkan bagaimana ia dapat berfungsi seiring dengan perkembangan sistem pengangkutan dan perhubungan, terutamanya kereta api yang menjadi penghubung antara pusat bandar, kawasan pertanian komersial, kawasan pendalaman dengan pelabuhan.

Artikel ini akan membincangkan perancangan fizikal Pelabuhan Swettenham oleh pihak British bermula tahun 1886 hingga 1901. Campur tangan pihak British di Selangor telah membawa pelbagai perubahan dan pembaharuan, antaranya perkembangan pelabuhan di Klang yang merupakan antara pelabuhan yang penting bagi Selangor. Perkembangan Selangor dilihat nadinya adalah perkembangan ekonomi yang diperoleh hasil daripada peranan yang dimainkan oleh pelabuhannya yang berkembang pesat. Oleh itu, penulisan ini akan melihat sejauh mana pembinaan dan perkembangan Pelabuhan Swettenham dapat memenuhi kehendak pihak British. Objektif utama kajian ini adalah untuk menjelaskan faktor-faktor pihak British memilih untuk membangunkan pelabuhan utama Selangor di daerah Klang.

Pelabuhan di Klang

Campur tangan British di Selangor khususnya dalam pentadbiran telah dapat menstabilkan keadaan dan mewujudkan kepesatan kegiatan ekonomi. British telah terlibat dalam proses pelaksanaan undang-undang dan sistem pengurusan pentadbiran yang berdaya maju dan praktikal.⁵ Impaknya, keadaan huru hara di Selangor kesan Perang Saudara Selangor yang tercetus telah mulai reda dan Selangor mengalami perkembangan yang pesat melalui kegiatan perdagangan dan kepentingan komersial yang telah mendorong migrasi buruh secara besar-besaran, terutamanya orang Cina.⁶

Perlombongan bijih timah di sekitar Selangor pada abad ke-19, terutamanya Kuala Lumpur telah memberi impak yang besar kepada kedatangan para pedagang yang mengambil peluang untuk melibatkan diri dalam kegiatan perlombongan yang menguntungkan. Kegiatan perlombongan bijih timah ini kemudiannya telah menyumbang kepada perkembangan Kuala

4 Antara pembesar tempatan yang terlibat dalam peperangan ini ialah Raja Mahadi, Raja Abdullah, Tunku Kudin dan anak-anak raja Selangor yang lain. Penglibatan Tunku Kudin dalam peperangan ini penting kerana beliau telah membuka ruang dan peluang kepada pihak British untuk campur tangan dalam pentadbiran Selangor bagi menghentikan peperangan ini di samping pelawaan dari Sultan Abdul Samad.

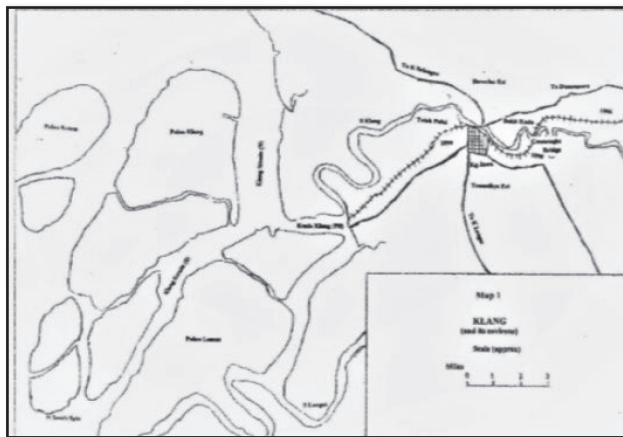
5 Jagjit Singh Sidhu, *Railways in Selangor 1882-1886*, *JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 38(1): 6-22, 1965, hlm. 6.

6 *Ibid.*

Lumpur menjadi sebuah bandar yang menjadi tumpuan. Ekoran perkembangan yang pesat di Kuala Lumpur telah mendorong berlakunya pelbagai perubahan, antaranya pemindahan ibu negeri bagi kerajaan Selangor dari Klang ke Kuala Lumpur.

Walaupun Kuala Lumpur telah mengambil alih peranan sebagai pusat pentadbiran Selangor menggantikan Klang, namun Klang terus berkembang kerana fungsi pelabuhannya. Klang atau bandar Klang yang terletak di hilir Sungai Klang dan beberapa batu di hulu dari muara sungai merupakan sebuah pelabuhan kecil yang menjadi tumpuan di pantai Barat kerana kedudukannya sebagai perantaraan antara sistem perdagangan wilayah dan kawasan pedalaman yang produktif.⁷ Selain itu, terdapat beberapa ciri topografi lain yang mempengaruhi perkembangan pembangunan di Klang. Bandar Klang merupakan antara penempatan paling kuno di pantai barat dengan penemuan artifak zaman Gangsa dan Besi di Bukit Kuda pada tahun 1944 semasa pendudukan Jepun di Tanah Melayu.⁸ Ciri-ciri geografi tempatan juga telah menyumbang kepada pembangunan di Klang seperti kedudukan Klang berada pada jarak yang selamat dari kawasan perairan terbuka Selat Melaka. Peta 1 di bawah menunjukkan kedudukan ini telah melindungi Klang dari serangan mengejut oleh lanun dan penceroboh.⁹

Peta 1: Klang dan Persekitarannya



Sumber: Gullick, J.M., The Fall and Rise of Klang, 1867-1900, *JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 79(1):1-26, 2006, hlm.3.

Selain itu, kawasan persekitaran Klang mempunyai rabung dan merupakan kawasan yang dikelilingi oleh paya bakau.¹⁰ Klang juga merupakan pelabuhan yang dilindungi oleh

7 *Ibid.*, hlm. 1.

8 W. Linehan, Traces of Bronze Age Culture Associated with Iron Age Implements in the Regions of Klang and Tembeling, Malaya, *JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 24(3): 1-59, 1951, hlm. 1.

9 J.M. Gullick, The Fall and Rise of Klang, 1867-1900, *JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 79(1):1-26, 2006, hlm. 2.

10 *Ibid.*

dua pulau yang besar, iaitu Pulau Klang dan Pulau Ketam serta pulau-pulau yang lain di sekitarnya.¹¹ Kapal-kapal wap lebih memilih menggunakan Selat Klang berbanding laluan lain untuk menghindari kawasan berbahaya di sebelah barat pulau-pulau yang dikenali sebagai *North Sands* dan *One Fathom Bank*.¹²

Klang telah lama menggantikan Kuala Selangor sebagai pelabuhan utama bagi Selangor. Pada tahun 1879, Klang digambarkan sebagai sebuah bandar yang mempunyai jumlah penduduk yang kecil dan menjalankan perdagangan secara kecil-kecilan serta mempunyai sebuah pelabuhan yang hanya menjadi penghubung ke Damansara dan Kuala Lumpur.¹³ Pada awal tahun 1880-an, Klang telah mempunyai hubungan dengan pelabuhan Negeri-negeri Selat. Setiap pelabuhan pasti mempunyai peranannya yang tersendiri, begitu juga dengan pelabuhan di Klang yang memainkan peranan sebagai tempat pemunggaan dan pemindahan bijih timah untuk diangkut dengan kapal ke Pulau Pinang, Singapura dan Melaka.¹⁴ Selain itu, pelabuhan ini juga dijadikan pelabuhan yang mengendalikan perdagangan seperti minyak, beras, tembakau, garam, candu dan eksport Selangor hanya terhad kepada timah.¹⁵ Menurut Mohd. Sarim Hj. Mustajab, aktiviti menyimpan bijih timah di Gedung Raja Abdullah yang terletak berhampiran dengan pelabuhan ini telah menjadikan pelabuhan ini penting bagi Selangor.¹⁶

Pelabuhan di Klang yang dikenali sebagai Pelabuhan Pengkalan Batu yang digambarkan sebagai sebuah pelabuhan yang hanya mempunyai sebuah jeti yang kurang memuaskan dihubungkan dengan tangga batu di sungai.¹⁷ Pada tahun 1880-an, sebuah jeti besi yang dikenali sebagai jeti *screwpile* telah dibina untuk menambahbaik perkhidmatan di pelabuhan ini. Pelabuhan ini menjadi pelabuhan utama Selangor menggantikan Kuala Selangor adalah kerana berada berhampiran dengan kawasan perlombongan bijih timah di Kuala Lumpur dengan jaraknya hanya kira-kira 30 batu. Oleh itu, pelabuhan ini merupakan pelabuhan transit atau pusat pemindahan hasil timah ke pelabuhan Negeri-negeri Selat.

Perkembangan dalam kegiatan perlombongan bijih timah terutamanya telah memberi kesan kepada perkembangan sistem pengangkutan sedia ada. Oleh itu, selain penggunaan sungai sebagai jalan perhubungan utama antara pusat bandar dengan sekitarnya, pembinaan landasan kereta api yang menghubungkan Kuala Lumpur dengan Klang turut dicadangkan. Industri timah Selangor berjaya bersaing dengan lombong-lombong di Perak, sistem perhubungan dan komunikasi harus ditambah baik bagi mengurangkan kos pengangkutan dan pelabuhan di Klang sudah tentulah sebahagian daripada tempat tumpuan utama untuk ditambah baik.¹⁸

11 F.A. Swettenham, *British Malaya: An Account of the Origin and Progress of British Influence in Malaya*, London: John Lane Bodley Head, 1906, hlm. 127.

12 Gullick, *The Fall and Rise of Klang, 1867-1900*, hlm. 5.

13 *Ibid.*, hlm. 6.

14 Mohd. Sarim Hj. Mustajab, *Pelabuhan Klang: Penubuhan dan Perkembangannya 1900-1963*, dlm. Mohd. Sarim Hj. Mustajab & Khazin Mohd. Tamrin, *Klang 1890-1990: Sejarah dan Pentadbiran*, Selangor: Pejabat Daerah dan Majlis Perbandaran Klang (MPK) dengan kerjasama Jabatan Sejarah, Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM), 1990, hlm. 121 dan Gullick, J.M., *The Fall and Rise of Klang, 1867-1900*, hlm. 6.

15 Khoo Kay Kim, *Klang District and Town: History and Historical Sources*, *Jurnal Kekal Abadi*, 8(2): 1-16, 1989, hlm. 5.

16 Mohd. Sarim Hj. Mustajab, *Pelabuhan Klang: Penubuhan dan Perkembangannya*, hlm. 121.

17 Gullick, *The Fall and Rise of Klang, 1867-1900*, hlm. 8.

18 Mohd. Sarim Hj. Mustajab, *Pelabuhan Klang: Penubuhan dan Perkembangannya*, hlm. 121.

Di sebalik perkembangan sistem pengangkutan dan perhubungan di Selangor, Sungai Klang memainkan peranan yang sangat penting dalam mencetuskan keadaan yang baik kepada pihak British di Selangor. Hal ini kerana Residen British di Selangor mengakui bahawa Sungai Klang yang terletak di pertengahan antara Sungai Selangor dan Sungai Bernam telah menjadi laluan utama kapal-kapal yang menghubungkan mereka dengan kawasan-kawasan perlombongan bijih timah.¹⁹ Sehubungan dengan itu, Kuala Lumpur yang terletak kira-kira 27 kilometer dari Kuala Sungai Klang telah menjadi sebuah kawasan yang strategik untuk dibangunkan oleh pihak British sebagai kawasan pentadbiran Selangor dengan berkembangnya industri bijih yang pesat telah mendorong pihak British memperkenalkan sistem jalan kereta yang seterusnya membawa kepada pembukaan Pelabuhan Swettenham.

Usaha Pembukaan Pelabuhan Swettenham

Ekoran perkembangan perlombongan bijih timah yang semakin pesat di Selangor terutamanya di sekitar Kuala Lumpur kesan harga timah yang naik secara mendadak pada akhir tahun 1879 telah menyumbang kepada peningkatan eksport bijih timah yang diangkut dari pelabuhan di Klang dan begitu juga dengan jumlah import barangan perdagangan turut bertambah. Oleh itu, pihak British telah bertindak untuk menyediakan perkhidmatan bantuan seperti pengangkutan dan perhubungan untuk memudahkan urusan di pelabuhan serta meningkatkan lagi pengeluaran bijih timah.

Di samping itu, perkembangan ekonomi di kawasan-kawasan pendalaman telah menyebabkan pengangkutan yang hanya bergantung sepenuhnya dengan pengangkutan air dan jalan raya yang tidak memuaskan telah mendorong pengenalan sistem pengangkutan kereta api di Selangor khususnya. Pembinaan jalan kereta api merupakan langkah awal yang menyumbang kepada pembukaan Pelabuhan Swettenham kelak. Individu atau tokoh yang penting dalam pembukaan pelabuhan baharu Selangor ini ialah Frank Swettenham²⁰ kerana peranan yang dimainkan oleh beliau dalam pembinaan jalan kereta api yang akhirnya membawa kepada cadangan untuk membangunkan sebuah pelabuhan yang dapat memenuhi kehendak British. Oleh itu, sebelum Pelabuhan Swettenham dibuka, jalan kereta api terlebih dahulu telah dibina dan perkhidmatan lain termasuk peningkatan perkembangan jalan raya yang menghubungkan jalan kereta api dengan pelabuhan dan pembinaan rumah api yang akan menyokong kemudahan terhadap operasi di pelabuhan.

Pihak British telah memulakan pentadbiran mereka di Selangor dengan menumpukan perhatian terhadap meningkatkan kemudahan sistem pengangkutan dan perhubungan yang menjadi titik penting dalam memastikan perkembangan ekonomi sentiasa lancar. British mendapati tiada sistem jalan yang jelas untuk memudahkan pergerakan dari satu tempat ke satu tempat dalam Selangor. Hal ini kerana masyarakat tempatan menjadikan sungai-sungai sebagai jalan utama bagi pengangkutan yang membawa muatan besar yang

19 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1889.

20 Sebelum menjadi Residen British di Selangor pada tahun 1882 hingga 1884, F. Swettenham bermula sebagai Penolong Residen di Selangor pada tahun 1874. Lihat nota kaki dalam J. de V. Allen, *Johore 1901-1914, JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 45(2): 1-28, 1972, hlm. 4.

tidak dapat dibawa oleh gajah mahupun kuli.²¹ Pada tahun 1883, Frank Swettenham telah membuat keputusan dengan memulakan pembinaan jalan raya yang murah dan hanya bertumpu di kawasan yang tertentu dengan niat untuk melebarkan laluan ini apabila kerajaan mempunyai kewangan yang kukuh, dan akhirnya membina jalan raya yang lebih baik dengan menggunakan logam dan memasang jambatan kekal untuk menggantikan struktur sementara yang akan memenuhi keperluan untuk memudahkan pergerakan selama beberapa tahun.²²

Seiring dengan perkembangan kegiatan perlombongan bijih timah yang pesat di Kuala Lumpur, jalan raya yang sedia ada tidak dapat memenuhi kehendak British. Sebagai contoh, keadaan jalan Damansara²³ yang tidak memuaskan sebagai jalan utama menghubungkan pelabuhan di Klang dengan Kuala Lumpur, iaitu kawasan perlombongan bijih timah telah membawa kepada kemunculan sistem jalan kereta api di Selangor. Namun begitu, jalan raya juga mempunyai peranan yang penting dalam menghubungkan jalan kereta api dengan pelabuhan utama atau beberapa kawasan tumpuan utama bagi para pedagang dan pelombong yang kemudiannya dinaik taraf dan dibuka dengan lebih luas melalui daerah kegiatan perlombongan dari utara ke sempadan selatan Selangor.²⁴ Sebelum Selangor mempunyai sistem jalan raya yang baik, jalan kereta api telah dibina dan menjadi jalan pengangkutan utama menggantikan sungai-sungai yang digunakan untuk mengangkut barangan mahupun penumpang.

Idea membina landasan kereta api sebenarnya bukanlah bermula dari pihak British. Hal ini kerana menurut F.A. Swettenham yang merupakan Residen British, idea pembinaan jalan kereta api telah diutarakan oleh oleh seorang saudagar Cina di Singapura. Namun begitu, cadangan saudagar Cina ini telah ditolak oleh Majlis Mesyuarat Negeri Selangor yang kemudiannya menyatakan bahawa supaya kerajaan Selangor sendiri yang melaksanakan pembinaan itu dengan meminjam wang dari Pejabat Tanah Jajahan sebanyak \$330,000 daripada jumlah kos yang diperlukan sebanyak \$714,000.²⁵

Proses pembinaan landasan kereta api ini dicatatkan bermula pada 30 September 1882 apabila Tetuan Lee Kong Yong, Tan Kiong Saik, K. San Tee dan Charles Dunlop di Singapura telah memohon konsesi untuk membina landasan kereta api kepada Setiausaha Kolonial Negeri-negeri Selat, Cecil Clementi Smith yang bercadang membina landasan tersebut dari Pengkalan Batu ke suatu tempat yang difikirkan sesuai di Kuala Lumpur.²⁶ Bersama-sama dengan permohonan itu juga disertakan dengan beberapa syarat setelah konsesi dipersetujui seperti pemajakan tanah seluas 60 kaki bagi penggunaan membina landasan dan 500 kaki pula untuk membuat sisian (siding) dan tujuan lain.²⁷ Selain itu, mereka juga meminta kebenaran untuk mengambil balak, meletup batu dan lain-lain keperluan kepada kerajaan Selangor.²⁸ Mereka turut bersetuju dan bertanggungjawab dalam menjalankan urusan surat menyurat melalui kereta api dan membayar subsidi tahunan sebanyak \$800 selama 10 tahun.²⁹

21 Amarjit Kaur, *Seabad Keretapi di Malaysia*, Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia, 1985, hlm. 2.

22 Swettenham, , *Footprints in Malaya*, London: Hutchinson & Co, 1942, hlm. 82.

23 Jalan Damansara kemudiannya ditinggalkan setelah jalan kereta api dari Kuala Lumpur ke Bukit Kuda telah siap dibina dan dibuka kepada trafik. Lihat dalam Annual Report of the State of Selangor for the Year 1886.

24 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1887.

25 Fawzi Basri, *Sejarah Kereta Api di Malaysia*, Kuala Lumpur: Kereta Api Tanah Melayu, 1985, hlm. 20.

26 Selangor Government Railway, 605/83. Petition from Messrs. Lee Keng Yong, Tan Keong Sang, K. San Tee and C. Dunlop to the Governor, Straits Settlements.

27 *Ibid.*

28 *Ibid.*

29 *Ibid.*

Namun begitu, Gabenor Negeri-negeri Selat melihat keadaan ini sebagai penguasaan secara menyeluruh sesebuah organisasi persendirian yang bersifat swasta. Oleh itu, beliau telah menulis surat kepada kerajaan Selangor untuk mendapatkan maklumat yang lengkap mengenai jumlah lalu lintas yang akan menggunakan landasan kereta api tersebut. Rentetan daripada itu, F. A. Swettenham yang pada masa itu merupakan Residen British sedaya upaya untuk mengemukakan laporan yang menunjukkan perlunya cadangan pembinaan landasan kereta api ini diterima dan diluluskan. Oleh itu, beliau telah melakukan tinjauan dan penyelidikan yang komprehensif mengenai kuantiti dan sifat barang yang telah diimport dan dieksport dari Kuala Lumpur pada tahun 1881 dan dari Januari hingga Oktober 1882.³⁰

Statistik yang terkumpul meyakinkan Swettenham bahawa pendapatan tahunan yang diperoleh dari menjalankan jalan kereta api yang dicadangkan oleh pemerintah akan mencukupi untuk melunaskan 10 peratus dari setiap pinjaman yang diambil dan masih meninggalkan dana yang cukup untuk perbelanjaan kerja dan pembaikan.³¹ Selain daripada keuntungan kewangan, Swettenham berpendapat bahawa kereta api akan mewujudkan lalu lintas, mempromosikan pembangunan Klang, dan berfungsi sebagai jalan keluar yang mungkin untuk negeri Pahang yang pesisirnya ditutup oleh monsun selama setengah tahun.³²

Hasil daripada tinjauan dan penyelidikan yang dijalankan oleh F.A. Swettenham, dilaporkan terdapat beberapa faktor yang mengukuhkan lagi cadangan pembinaan landasan kereta api dari Kuala Lumpur ke Klang dan sebaliknya. Faktor yang pertama adalah F.A. Swettenham telah memberi tumpuan kepada kos pengangkutan yang tinggi bagi pengangkutan air, iaitu melalui sungai.³³ Laporan tersebut mencatatkan kos kapal ke Kuala Lumpur adalah sekitar \$12 per coyan pada musim hujan dan hingga \$45 per coyan pada musim kering. Bayaran kapal ke Damansara ialah \$4 per coyan dan caj kereta ke Kuala Lumpur antara 70 sen per pikul dalam cuaca kering hingga \$1.20 dalam cuaca basah.³⁴

Faktor yang kedua pula dipengaruhi oleh kadar penggunaan pengangkutan yang bertambah dari segi jumlah import, eksport dan juga penumpang. Perkembangan dalam jumlah import dan eksport sekitar tahun 1881 hingga 1882 yang menunjukkan jumlah import ialah sebanyak 150,000 pikul manakala eksport pula berjumlah 45,680 pikul.³⁵ Begitu juga dengan jumlah penumpang yang meningkat dalam tahun 1882 sehingga 29,388 orang.³⁶ Mereka dikatakan sama ada berjalan sejauh 22 batu dengan menggunakan jalan yang teruk dari Klang

30 Jagjit Singh Sidhu, *Railways in Selangor 1882-1886*, hlm. 7.

31 Swettenham menganggarkan bahawa \$73,000 dapat direalisasikan dari kos pengangkutan dan \$15,000 dari pengangkutan penumpang. Setelah melunaskan 10 peratus pinjaman, katakanlah \$350,000, sejumlah \$53,000 akan ditinggalkan untuk perbelanjaan kerja dan pembaikan. Sel/Sec. 103/1882. Memorandum by F. Swettenham, 7 Disember 1882. Lihat dalam Amarjit Kaur, *Bridge and Barrier: Transport and Communications in Colonial Malaya 1870-1957*, Singapura: Oxford University Press, 1985, hlm. 17.

32 *Ibid.*

33 Terdapat dua pilihan yang boleh digunakan untuk menghantar kargo dari kapal wap, iaitu kargo yang dibawa oleh kapal wap yang berlabuh di Klang akan dihantar ke Kuala Lumpur dengan kapal atau ke Damansara dengan kapal dan kemudiannya dengan kereta ke Kuala Lumpur. Antara kapal wap yang berlabuh di Klang dalam tempoh tinjauan ini ialah SS Bentau, Bilton, Spanier, Mayflower, Rainbow dan Louisa III. Lihat dalam KL 103/82. Regarding the Proposed Klang and Kuala Lumpur Railway. Cadangan pembinaan landasan kereta api dari Klang ke Kuala Lumpur; perbezaan tarif mengikut destinasi bagi barang-barang yang dibawa melalui kereta api dengan kapal. Setiausaha Kerajaan Negeri Selangor. 24 November 1882.

34 *Ibid.* Sebuah kereta mampu membawa sekitar 6 pikul dalam cuaca kering dan 4 pikul dalam cuaca basah.

35 Fawzi Basri, *Sejarah Kereta Api di Malaysia*, hlm. 22.

36 *Ibid.*

ke Kuala Lumpur atau menaiki kapal wap dari Klang ke Damansara dengan harga 15 sen per kepala dan kemudian berjalan sejauh 16 batu ke Kuala Lumpur.³⁷ Perihal mengenai jalan di Damansara yang menghubungkan Klang dengan Kuala Lumpur ada juga dicatatkan dalam diari Bloomfield Douglas:

*...had a few people... (and was) only a small half populated town with but little trade, except as to the anchorage of vessels ... it is simply the port, it leads nowhere except Damansara and Kuala Lumpur.*³⁸

Faktor yang terakhir sudah tentulah berhubung terus dengan perkembangan dan kemajuan yang sedang giat berlaku di Kuala Lumpur dan sekitarnya. F.A. Swettenham menyatakan bahawa kesukaran dan masalah yang menjadi faktor tersebut boleh diatasi dengan kehadiran tiga lokomotif dan 150 gerabak dan dengan itu beliau bersetuju landasan kereta api itu dibina oleh sebuah syarikat.³⁹ Keputusan F.A. Swettenham ini adalah disebabkan oleh kekurangan wang yang dialami oleh kerajaan Selangor. Hal ini kerana kos pembinaan landasan kereta api itu sama banyak dengan dua tahun pendapatan negeri ini, sedangkan dalam tahun 1882, Selangor telah menghadapi kesulitan perang hasil daripada hutang yang ditinggalkan oleh Tunku Kudin semasa Perang Saudara Selangor.⁴⁰

Ekoran daripada kebimbangan kerajaan Selangor berkaitan dengan pembinaan landasan kereta api ini diletakkan di bawah seliaan orang perseorangan atau pihak swasta, F.A. Swettenham kemudiannya telah meminta bantuan daripada Negeri-negeri Selat untuk mendapatkan dana dan keperluan lain seperti jurutera untuk melaksanakan cadangan pembinaan ini. Oleh itu, Gabenor Negeri-negeri Selat telah memberi maklum balas terhadap memorandum yang dihantar oleh F.A. Swettenham dengan melantik Arthers Moss, jurutera dari Ceylon (Sri Lanka) pada Februari 1883 menjadi Jurutera Tempatan Negeri Selangor.⁴¹ Kemudiannya, Sir Charles Hutton Gregory pula telah dilantik menjadi Jurutera Perunding.⁴²

Usaha F.A. Swettenham untuk merealisasikan pembinaan landasan kereta api pertama bagi negeri Selangor dilihat berjaya apabila usulnya diterima oleh kerajaan Negeri-negeri Selat seperti yang dilaporkan oleh beliau dalam laporan tahunan negeri Selangor pada tahun 1883:

*After correspondence with the Straits Settlements Government which began in October 1882 and continued till early in 1883 the governor approved in proposal of the Selangor State Council to spend whatever sum might be necessary to ascertain, by means of the best engineering skill available, whether a line of railway could be constructed between Kuala Lumpur and Klang, without great difficulty and at reasonable cost.*⁴³

37 Jagjit Singh Sidhu, *Railways in Selangor 1882-1886*, hlm. 7.

38 Gullick, *The Fall and Rise of Klang, 1867-1900*, hlm. 6.

39 Fawzi Basri, *Sejarah Kereta Api di Malaysia*, hlm. 22.

40 Gullick, *The Story of Kuala Lumpur (1857-1939)*, Kuala Lumpur: Eastern Universities Press (M) Sdn. Bhd., 1983, hlm. 9.

41 Fawzi Basri, *Sejarah Kereta Api di Malaysia*, hlm. 22.

42 *Ibid.*

43 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1883.

Jika ditelusuri dari awal cadangan pembinaan landasan kereta api yang diutarakan oleh saudagar Cina di Singapura, mereka mencadangkan landasan dibina dari Pengkalan Batu ke Kuala Lumpur dan cadangan ini telah mendapat perhatian Residen British, F.A. Swettenham yang merupakan Residen British di Selangor pada ketika itu dan beliau sedaya upaya untuk menjadikan cadangan pembinaan landasan kereta api itu menjadi nyata. Hal ini kerana beliau memberi gambaran bahawa pembinaan landasan kereta api ini akan menguntungkan dalam perkembangan ekonomi kerajaan Selangor di masa akan datang. Cadangan tersebut ditelusuri dan diterima. Walau bagaimanapun, pembinaan landasan tersebut tidak menghubungkan Kuala Lumpur dengan Pengkalan Batu, sebaliknya pembinaan landasan ini bermula dari Kuala Lumpur hingga ke Bukit Kuda.⁴⁴

Namun begitu, perancangan awal pembinaan kereta api di Selangor adalah dari Kuala Lumpur hingga ke kawasan pesisir berdasarkan laporan dan cadangan yang telah dikemukakan oleh Spence Moss dari Ceylon yang telah dijemput oleh kerajaan Selangor untuk membuat tinjauan mengenai pembinaan landasan kereta api pada tahun 1884.⁴⁵ Sememangnya dari awal pihak British telah mempunyai gambaran untuk membina jalan kereta api yang menghubungkan terus Kuala Lumpur dengan kawasan pesisir berikutan cadangan untuk membuka pelabuhan baharu juga menjadi sebahagian daripada perancangan masa hadapan bagi kerajaan Selangor.⁴⁶ Perancangan ini kemudiannya terganggu apabila kerajaan Selangor menghadapi masalah kewangan untuk menampung kos pembinaan jalan kereta api ini. Oleh itu, pihak British terpaksa memulakan pembinaan landasan kereta api yang menghubungkan Kuala Lumpur dengan Bukit Kuda, Klang sebagai stesen sementara bagi mendapatkan dana sebelum menyambung landasan ini hingga ke bandar Klang yang seterusnya membawa kepada pemanjangan landasan ini hingga ke Kuala Klang. Masalah kewangan ini tidak berhenti dengan kejayaan pembinaan jalan kereta api ini kerana dalam pemilihan lokasi pelabuhan baharu nanti, pihak British masih lagi mempertimbangkan anggaran kos yang akan dibelanjakan bagi membangunkan pelabuhan baharu tersebut dengan mengambil kira keadaan kewangan kerajaan Selangor.

Selepas beberapa tahun landasan kereta api Selangor pertama dibuka mengundang pelbagai reaksi dan kritikan serta laporan keadaan penyediaan kemudahan di stesen kereta api mahupun di pelabuhan, pihak British telah mengambil keputusan untuk menutup stesen kereta api Bukit Kuda dan memilih untuk menyambung terus landasan kereta api ini ke bandar Klang, iaitu lokasi yang lebih sesuai. Penamatan penggunaan terminal di Bukit Kuda adalah atas beberapa keluhan para pelayar dan pedagang berdasarkan faktor seperti keperluan untuk menyediakan tempat berlabuh yang lebih selesa dan kemudahan dermaga untuk kegunaan kapal wap seperti yang dicatatkan dalam laporan tahunan kerajaan Selangor:

44 Jalan kereta api pertama Selangor yang menghubungkan Kuala Lumpur dengan Bukit Kuda siap dibina pada 15 September 1886. Lihat dalam KL 1739/86. Circular from J.P. Rodger to Head of Departments and Collectors at Coast Stations. 15 Ogos 1886. Majlis pembukaan dan perasmian ini juga telah dilaporkan oleh akhbar *Straits Times*, 22 September 1886.

45 Mon Jamaluddin, *A History of Port Swettenham*, Singapura: Malaysia Publications Ltd, 1965, hlm. 1-2.

46 *Ibid.* Lihat juga Mohd. Sarim Hj. Mustajab, Pelabuhan Klang: Penubuhan dan Perkembangannya 1900-1963, dlm. Mohd. Sarim Hj. Mustajab & Khazin Mohd. Tamrin. *Klang 1890-1990: Sejarah dan Pentadbiran*, Selangor: Pejabat Daerah dan Majlis Perbandaran Klang (MPK) dengan kerjasama Jabatan Sejarah, Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM), 1990, hlm. 122 dan Kamaruddin Abdul Aziz, Pelabuhan Swettenham, 1945-1963 dlm. Khoo Kay Kim & Paiman Keromo (pnyt.), *Selangor Darul Ehsan: Satu Persepsi Sejarah*, Selangor: Muzium Negeri Selangor Darul Ehsan, 1989, hlm. 144-145.

*The removal of the coast terminus of the Railway from Bukit Kuda to Klang, involves the necessity of providing, at the latter place, wharf accommodation for steamers, of which there are sometimes three or four loading and unloading in the river at the same time.*⁴⁷

Kesan pelbagai rungutan dan kritikan terhadap keadaan dan kemudahan di stesen Bukit Kuda yang dibina hanya sebagai perhentian sementara, pihak British telah mengambil keputusan untuk menghubungkan Kuala Lumpur terus dengan bandar Klang yang merupakan stesen yang lebih hampir dengan pelabuhan Pengkalan Batu. Setelah landasan kereta api yang disambungkan ke bandar Klang siap dan dibuka pada 2 Ogos 1890, perancangan pihak British untuk memanjangkan landasan kereta api hingga ke Kuala untuk keperluan bagi kegunaan pelabuhan baharu akan datang mula dilaksanakan.⁴⁸

Pada tahun yang sama pembukaan laluan jalan kereta api yang menghubungkan Kuala Lumpur dengan bandar Klang yang terletak di Pengkalan Batu, cadangan untuk mencari lokasi untuk membangunkan pelabuhan yang lebih selamat, lebih dalam dan komoditi di Selat Klang telah diutarakan oleh Residen British, W.E. Maxwell⁴⁹ Beliau turut meminta Jurutera Residen, Encik A.J.W. Watkins untuk menyediakan cadangan reka bentuk dermaga yang akan berhubung terus dengan jalan kereta api, kemudahan tempat memunggah barangan dengan menyediakan gudang yang berhampiran dengan kawasan kapal-kapal akan berlabuh.⁵⁰

Pada tahun 1891, pemerhatian dan tinjauan telah dilakukan di Selat Klang. Residen British membayangkan pelabuhan akan dibina di atau berhampiran Sungai Dua yang akan menyediakan kemudahan yang terbaik bagi pelabuhan Selangor. Selat Klang dilaporkan merupakan pelabuhan semula jadi yang mempunyai perairan yang dalam untuk kapal wap yang menuju ke laut, tapak tingkat pertama untuk dermaga dengan kemudahan gudang barangan.⁵¹ Jurutera Residen turut melaporkan rangka kerja pembinaan pelabuhan ini memerlukan kerajaan Selangor melalui hutan bakau, dan tapak ini terdedah dengan pengaruh pasang surut laut dan dijangkakan pembinaan jalan kereta api ke pelabuhan ini tidak akan menghadapi kesukaran yang tinggi.⁵² Secara kasarnya, kos yang dianggarkan untuk projek ini adalah melibatkan pembinaan jambatan, dermaga besi dan kemudahan lain, namun kos untuk pembinaan jambatan boleh ditolak sekiranya laluan kereta api dilanjutkan dari Bukit Kuda dan bukannya dari Pengkalan.⁵³

Dua tahun berikutnya, iaitu pada tahun 1893, Jurutera Residen, Encik A.J.W. Watkins telah menyediakan dan melaporkan beberapa cadangan pelan dan skema berkaitan menambahbaik pelabuhan sedia ada dan penyambungan jalan kereta api hingga ke kawasan

47 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1889.

48 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1890.

49 *Ibid.*

50 *Ibid.* Residen British berpandangan bahawa untuk melaksanakan cadangan reka bentuk pelabuhan yang dilengkapi dengan kemudahan seperti ini memerlukan kos perbelanjaan yang besar dan sudah semestinya tinjauan yang lebih teliti perlu dilakukan dalam mencari lokasi yang sesuai untuk dijadikan pelabuhan yang terletak di Selat Klang.

51 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1891.

52 *Ibid.*

53 *Ibid.*

pesisir pantai berserta anggaran kos perbelanjaan. Sudah jelas lagi terang, pihak British lebih memilih untuk membangunkan pelabuhan baharu berbanding menambah baik pelabuhan yang sedia ada. Dalam laporan ini terdapat tiga pelan dan skema bagi pemanjangan jalan kereta api bagi usaha awal pembukaan pelabuhan baharu.

Skema dan pelan pertama mencadangkan pemanjangan jalan kereta api dari stesen yang sedia ada di Klang ke stesen yang dicadangkan terletak di Selat Klang, berdekatan dengan Sungai Dua dengan anggaran kos perbelanjaan seperti Jadual 1 di bawah:

Jadual 1: Anggaran Perbelanjaan bagi Skema dan Pelan 1

Perkara	Jumlah (\$)
Kos Kereta Api	394,466
Kos Dermaga, Gudang dan Stesen	952,534
Jumlah Keseluruhan	1,347,000

Sumber: Selangor Government Railway 473/93. Kuala Klang Extension: Report by Mr. Watkins, Resident Engineer. 19 Ogos 1893.

Bagi skema dan pelan kedua pula adalah pemanjangan jalan kereta api dari dekat Bukit Kuda ke stesen yang dicadangkan di Selat Klang berhampiran dengan Sungai Dua dengan anggaran kos perbelanjaan seperti Jadual 2 di bawah:

Jadual 2: Anggaran Perbelanjaan bagi Skema dan Pelan 2

Perkara	Jumlah (\$)
Kos Kereta Api	344,026
Kos Dermaga, Gudang dan Stesen	952,534
Jumlah Keseluruhan	1,296,560

Sumber: Selangor Government Railway 473/93. Kuala Klang Extension: Report by Mr. Watkins, Resident Engineer. 19 Ogos 1893.

Skema dan pelan yang ketiga merupakan cadangan pemanjangan jalan kereta api yang menjadi pilihan pihak British dalam menentukan lokasi pembukaan pelabuhan baharu, iaitu penyambungan jalan kereta api dari stesen yang sedia ada di Klang ke stesen yang dicadangkan di Tanjong Kubu (Balai Polis di Kuala Klang). Jadual 3 di bawah merupakan anggaran kos bagi cadangan skema dan pelan ini:

Jadual 3: Anggaran Perbelanjaan bagi Skema dan Pelan 3

Perkara	Jumlah (\$)
Kos Kereta Api	122,188
Kos Dermaga, Gudang dan Stesen	50,000
Jumlah Keseluruhan	172,188

Sumber: Selangor Government Railway 473/93. Kuala Klang Extension: Report by Mr. Watkins, Resident Engineer. 19 Ogos 1893.

Tidak seperti skema dan pelan yang lain, skema dan pelan ini tidak mempunyai cadangan pembinaan dermaga yang jelas. Hal ini kerana kerajaan belum memberi kata putus untuk kedudukan sebenar bagi stesen yang bakal dibina di Tanjong Kubu ini. Namun begitu, dianggarkan dalam lingkungan \$50,000 hingga \$300,000 kos untuk pembinaan dermaga sementara, tetapi jika dermaga sementara ini mahal berkemungkinan skema dan pelan ini dianggarkan berharga \$422,188.⁵⁴

Pemilihan lokasi berdasarkan skema dan pelan yang ketiga ini seterusnya diteruskan dengan tinjauan secara lebih lanjut yang telah diarahkan oleh Residen Selangor kepada Kapten F.M. Field, kapten H.M.S Egeria berdasarkan laporan Encik A.J.W. Watkins, Jurutera Residen bertarikh 19 Ogos 1893.⁵⁵ Hasil tinjauan yang dilakukan oleh Kapten F.M. Field menunjukkan bahawa pelabuhan yang dicadangkan ini memiliki pelabuhan yang dalam, tidak berbahaya dan sesuai untuk pembinaan dermaga.⁵⁶ Selepas tinjauan dijalankan, Setiausaha Kerajaan Negeri Selangor bersetuju dengan skema dan pelan yang telah dipilih pada bulan Mei 1894 dan telah mengarahkan Residen Selangor untuk melakukan tinjauan akhir mengenai laluan dari Klang ke Kuala Klang.⁵⁷

Dalam merangka pembangunan pelabuhan baharu, kepentingan untuk memastikan keselamatan para pelayar dan pedagang turut diberi tumpuan oleh pihak British. Cadangan pembinaan rumah api di Selat Klang bermula pada tahun 1885 yang telah dipertanggungjawabkan kepada sebuah firma jurutera dari Singapura, iaitu Tetuan Rile, Hargreaves & Co. Rumah api di Selat Klang hanya berjaya dibina pada tahun 1886 setelah bahan keperluan untuk membina rumah api tersebut telah hilang di Cape Racado semasa dalam perjalanan ke Klang.⁵⁸ Rumah api tersebut juga dilengkapi dengan lampu yang disediakan oleh Tetuan Chance Brothers dengan menggantikannya dari lampu yang berstruktur kayu.⁵⁹ Pembinaan rumah api ini penting dalam membantu navigasi di Selat Klang dan kelancaran di pelabuhan. Oleh itu, pihak British sentiasa memberi perhatian terhadap keadaan rumah api tidak kira di Selat Klang mahupun di perairan Selangor yang lain.

Pada tahun 1889, dilaporkan bahawa rumah penjaga rumah api berada dalam keadaan yang tidak memuaskan dan tidak selamat yang dibina di atas laut. Rumah penjaga rumah api ini kemudiannya dibina baharu pada tahun 1890.⁶⁰ Pada tahun 1891, rumah api di Selat Klang dilaporkan berhadapan dengan ancaman di perairan laut dan kemungkinan harus dipindahkan.⁶¹ Ancaman dari perairan laut ini kemudiannya dilaporkan memusnahkan rumah api yang sedia ada pada tahun 1892 yang telah menyebabkan pihak British mengambil

54 Selangor Government Railway 473/93. Kuala Klang Extension: Report by Mr. Watkins, Resident Engineer. 19 Ogos 1893.

55 708/1893. Railways Extension to Klang. Forwards Report by Mr. Watkins, Resident Engineer. 5 September 1893

56 Selangor 2844/1894. 1) Notes by Commander Fields H.M.S. Egeria on Port of Kuala Klang; 2) Chart of Kuala Klang recently surveyed Commander Field and officers H.M.S. Egeria. 27 Disember 1893. Annual Report of the State of Selangor for the Year 1893.

57 Mon Jamaluddin, *A History of Port Swettenham*, hlm. 3. Tinjauan terhadap pintu masuk ke pelabuhan yang dicadangkan telah dilaksanakan oleh Ketua Juruukur, Tetuan Hemmy dan King.

58 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1886.

59 *Ibid.*

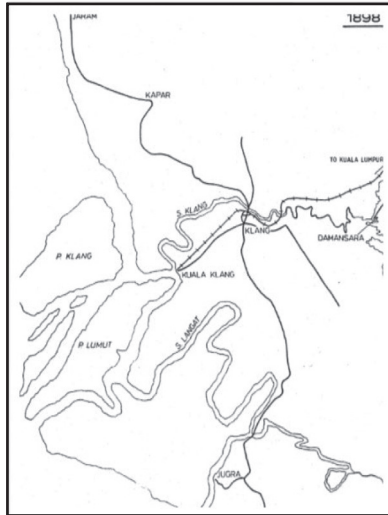
60 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1889.

61 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1891.

keputusan untuk membina rumah api baharu di lokasi yang lebih jauh ke darat. Pada tahun yang sama, rumah api turut dicadangkan dibina di Sungai Selangor yang pembinaannya bertumpu di tanjung.⁶² Pada tahun berikutnya, dalam Warta Kerajaan Selangor pada Januari 1893, kerajaan telah membuka tender untuk pembinaan dan pembangunan semula rumah api di Selat Klang yang telah musnah.⁶³ Seterusnya dalam laporan tahunan pada tahun yang sama, Residen British turut menyatakan bahawa keperluan untuk membina semula rumah api tersebut. Oleh itu, rumah api merupakan antara perkhidmatan yang penting sebagai perkhidmatan navigasi bagi sesebuah pelabuhan dan perlu diselenggara dengan baik.

Pembinaan pelabuhan baharu di Selat Klang ini dimulakan dengan penyambungan jalan kereta api dari Klang ke Kuala Klang seperti dalam **Peta 2** yang dilaporkan siap pada tahun 1897, tetapi laluan ini masih lagi tidak dibuka sehingga dermaga siap dibina.

Peta 2: Projek Pemanjangan Jalan Kereta Api ke Kuala Klang



Sumber: Khoo Kay Kim. 1989. Klang District and Town: History and Historical Sources. *Jurnal Kekal Abadi*. 8(2): 1-16.

Pembinaan dermaga pula hanya bermula pada tahun 1896 seperti yang dilaporkan oleh Residen British, J.P. Rodger dan dijangka akan siap pada tahun 1898. Pembinaan dermaga Kuala Klang ini dilaporkan oleh Residen British, H.C. Belfield, mengalami kelewatan kerana kegagalan kontraktor Singapura membekalkan bahan besi tuang yang mencukupi.⁶⁴ Namun begitu, kelewatan ini dapat diatasi dengan laporan bahawa sebuah jeti penumpang telah siap dibina pada tahun 1898 dan sekurang-kurangnya satu dermaga hampir selesai.⁶⁵ Pada tahun 1893, anggaran kos adalah sebanyak \$422,188 tetapi pada

62 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1892.

63 Selangor Government Gazette 1893.

64 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1897.

65 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1898.

tahun 1895 telah meningkat menjadi \$660,269. Menjelang tahun 1898, sebanyak \$1,108,791 telah dibelanjakan. Keseluruhannya, projek pembinaan pelabuhan baharu ini dibiayai dari pendapatan yang telah diterima dari lebihan perkhidmatan kereta api dan sumber lain.⁶⁶ Kerja-kerja yang melibatkan pembinaan kemudahan pelabuhan siap dibina sepenuhnya pada pertengahan tahun 1901 dan pelabuhan baharu ini telah memulakan operasinya secara rasmi pada 15 September 1901.⁶⁷ Pelabuhan yang dibina di Tanjong Kubu ini pada mulanya dikenali sebagai Pelabuhan Kuala Klang dan kemudiannya dinamakan semula sebagai Pelabuhan Swettenham.⁶⁸

Keberkesanan dan Peranan yang Dimainkan oleh Pelabuhan di Klang

Hubungan antara British dengan Negeri-negeri Selat dan Negeri-negeri Melayu pada awalnya adalah berbentuk perdagangan. Hubungan perdagangan ini kemudiannya digantikan dengan pelaburan dalam perlombongan bijih timah⁶⁹ dan perubahan hubungan ini semakin jelas selepas campur tangan pihak British secara rasmi di Negeri-negeri Melayu seperti di Selangor. Oleh itu, peranan pelabuhan menjadi tumpuan utama di samping perkhidmatan sistem pengangkutan dan perhubungan seperti jalan kereta api yang baik diperlukan sebagai agen sokongan kepada pelabuhan. Keberkesanan hubungan antara pelabuhan dengan pemandangan kapal berlabuh di sepanjang dermaga dan jalan kereta api yang baik simbol kekuasaan British.⁷⁰ Pada masa yang sama, kepentingan komersial dan perdagangan pihak British dilindungi serta pelaburan dapat dipertingkatkan.

Selangor mempunyai kelebihan semula jadi yang banyak dengan adanya tiga buah sungai yang utama, paling utara ialah Sungai Selangor, Sungai Klang di tengah dan Sungai Langat di selatan. Sungai Klang. Lokasi Sungai Klang yang berada di tengah-tengah telah menjadi kelebihan bagi daerah Klang untuk dipilih dan sebuah pelabuhan telah dibangunkan sebagai pelabuhan utama Selangor. Lokasi pelabuhan ini telah menarik minat seorang pegawai British untuk dijadikan titik permulaan mengembangkan ekonomi dan membangunkan Selangor. Frank Swettenham yang mempunyai pengalaman dalam mentadbir beberapa bandar seperti Taiping dan Teluk Anson di Perak⁷¹ telah mengambil peluang untuk menjadikan Klang sebagai pelabuhan utama yang penting bagi kerana mempunyai hubungan terus dengan bandar utama Selangor, iaitu Kuala Lumpur yang bukan sahaja merupakan tumpuan industri bijih timah semata-mata tetapi berfungsi sebagai pusat

65 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1898.

66 Annual Report Federated Malay State 1901.

67 Selangor Administration Report for the Year 1901.

68 3447/1901. Port Swettenham. 3 Ogos 1901. Railway 4804/1901. Re change of Name of Kuala Klang to Port Swettenham. 28 Januari 1902.

69 Amarjit Kaur, The Impact of Railroads on The Malayan Economy, 1874-1941, *The Journal for Asian Studies*, 39(4): 693-710, 1980, hlm. 693.

70 John Doraisamy & G. Durairaj, *Port Klang's Journey Through Time*, Pelabuhan Klang: Port Klang Authority, 2013, hlm. 34.

71 Kedudukan Taiping dan Teluk Anson yang merupakan bandar-bandar utama Perak masing-masing dilaporkan kurang memenuhi kehendak British kerana terletak di sempadan utara dan selatan Perak yang menyukarkan komunikasi antara pusat pentadbiran dengan kawasan-kawasan lain di Perak. Lihat dalam Annual Report of the State of Selangor for the Year 1889.

pentadbiran British di Selangor.⁷² Lokasi yang strategik ini sudah tentu menjadi faktor utama yang menyebabkan pihak British berusaha untuk membangunkan pelabuhan bagi menyediakan kemudahan yang terbaik bagi melancarkan proses perkembangan ekonomi di Selangor.

Pelabuhan di Klang menjadi semakin penting apabila pihak British memutuskan untuk membina jalan kereta api sehingga pelabuhan ini mendapat gelaran sebagai pelabuhan kereta api. Hal ini kerana pelabuhan ini berhubung terus dengan perkhidmatan kereta api yang memudahkan barangan diangkut dan pergerakan antara pelabuhan utama dengan pusat bandar. Gelaran pelabuhan kereta api ini sememangnya selaras dengan dasar dan matlamat British yang menginginkan pelabuhan dihubungkan terus dengan jalan kereta api⁷³ kerana barangan dapat dibawa dengan kos pengangkutan yang murah. Laporan tahun 1886 menunjukkan bahawa pelabuhan di Klang semakin menjadi tumpuan kerana perkembangan perlombongan bijih timah yang semakin pesat di sekitarnya telah menarik kapitalis Cina dari Negeri-negeri Selat dan mendorong mereka yang telah berdagang dengan Selangor untuk melanjutkan lagi tempoh dagangan mereka.⁷⁴

Pemilihan daerah Klang sebagai lokasi terletaknya pelabuhan utama Selangor dengan terbinanya landasan kereta api sebagai penghubung antara kawasan perlombongan dan pusat bandar dengan pelabuhan menunjukkan Klang juga merupakan lokasi yang sesuai bagi kerajaan Selangor untuk mengembangkan industri penanaman dan pertanian pula bagi menarik para petani dan golongan kapitalis.⁷⁵ Perkembangan di Klang ini semestinya akan membantu Selangor menjana pendapatan di samping daerah-daerah yang lain dengan tanaman seperti lada hitam, gambir, padi dan kelapa. Dalam laporan Residen British pada tahun 1887 menunjukkan sebanyak 5,479 ekar tanah telah digunakan untuk tujuan pertanian di Klang, 1,500 ekar untuk penanaman gambir dan lada hitam, 3,000 ekar pula untuk penanaman ubi kayu yang telah ditanam di Damansara, 6,000 ekar pula untuk padi dan sebanyak 379 ekar untuk penanaman umum.⁷⁶ Dalam laporan tersebut juga menunjukkan sebanyak 17,276 ekar tanah telah dipajak yang sebahagian besar daripada tanah tersebut merupakan ladang yang sangat baik dan berharga dan dimiliki oleh masyarakat tempatan.⁷⁷

Pelabuhan di Klang telah menyaksikan peningkatan dalam jumlah kedatangan golongan imigran yang terdiri daripada orang India dan Cina. Perkembangan sektor ekonomi yang pelbagai telah menyumbangkan kepada peningkatan penggunaan tenaga kerja di Selangor dan keperluan British untuk mendapatkan tenaga buruh untuk bekerja di ladang-ladang pertanian yang diusahakan oleh orang Eropah kebanyakannya. Sebagai contoh, pada tahun 1886 di bawah Ordinan Imigresen India, seorang Ejen telah dihantar ke Negapatam untuk merekrut 500 buruh dan kontrak telah ditemeterai dengan Tetuan Huttenbatch & Co., untuk kapal wap bersubsidi antara India dan Semenanjung Tanah Melayu.⁷⁸ Tindakan ini

72 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1889.

73 Pengenalan sistem kereta api di Tanah Melayu amnya merupakan gambaran British melaksanakan dasarnya kerana perkhidmatan kereta api merupakan alat pengembangan ekonomi dunia yang berpusat di London. Lihat dalam Amarjit Kaur, *Road or Rail?—Competition in Colonial Malaya, 1909-1940*, *JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 53(2): 45-66, 1980, hlm. 46.

74 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1886.

75 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1887.

76 *Ibid.*

77 *Ibid.*

78 Annual Report of the State of Selangor for the Year 1886.

bukan sahaja bertujuan untuk memperkenalkan fungsi imigresen dengan menyediakan cara komunikasi yang terus dan berterusan, di samping kadar tambang dan kos pengangkutan yang lebih murah.⁷⁹ Oleh itu, pelabuhan di Klang berperanan sebagai transit bagi golongan imigran sebelum ditempatkan di kawasan-kawasan yang memerlukan tenaga buruh.

Perkembangan yang pesat bukan sahaja dalam kegiatan perlombongan bijih timah semata-mata tetapi pembukaan tanah secara besar-besaran untuk tujuan penanaman dan perladangan juga telah menyumbang kepada peranan pelabuhan di Klang semakin penting dan keadaan ini telah mendorong pihak British untuk memberi tumpuan dalam menyediakan kemudahan yang baik di pelabuhan bagi memenuhi keperluan pihak berkepentingan seperti para pedagang. Jadual 4 berikut menunjukkan bilangan kapal dan tan yang dibawa ke dan dari pelabuhan di Klang pada tahun 1889 dan 1890:

Jadual 4: Bilangan Kapal dan tan yang dibawa ke dan dari Pelabuhan di Klang pada Tahun 1889 dan 1890

Jenis Kapal	Ketibaan				Pelepasan			
	1889		1890		1889		1890	
	Bil.	Tan	Bil.	Tan	Bil.	Tan	Bil.	Tan
Kapal Wap (Steamers)	399	98,036	459	106,216	399	98,036	459	106,216
Kapal Tempatan (Native Craft)	292	3,235	481	3,612	775	3,115	887	4,073

Sumber: Annual Report of the State of Selangor for The Year 1890

Jadual berikut menunjukkan peningkatan dalam bilangan kapal dan tan yang dibawa berlabuh dan berlepas dari pelabuhan di Klang. Begitu juga dengan jumlah import dan eksport melalui pelabuhan di Klang pada tahun 1890 hingga 1892 seperti Jadual 5 di bawah yang menjadi tumpuan penting pihak British dalam pemantauan perkembangan ekonomi Selangor:

Jadual 5: Jumlah Import dan Ekport Pelabuhan di Klang pada Tahun 1890 hingga 1892

Import (\$)			Eksport (\$)		
1890	1891	1892	1890	1891	1892
6,366,879	5,105,049	6,825,184	5,614,149	5,85,871	7,390,362

Sumber: Annual Report of the State of Selangor for The Year 1890-1892

Jadual di atas memberi gambaran bahawa jumlah import dan eksport pasti akan bertambah dari tahun ke tahun kerana berlakunya pertambahan bilangan penduduk di negeri Selangor. Peningkatan kadar kapal dagang berlabuh, peningkatan dalam import dan eksport serta kemasukan golongan imigran melalui pelabuhan di Selangor, terutamanya di pelabuhan di Klang telah membawa kepada cadangan untuk menyediakan kemudahan yang lebih baik bagi kegunaan masa hadapan telah mula dinyatakan dalam laporan kerajaan negeri Selangor

⁷⁹ *Ibid.*

pada tahun 1887. Namun begitu, pencarian lokasi baharu yang sesuai untuk dibangunkan sebuah pelabuhan yang baik hanya dibincangkan secara serius mulai tahun 1890.

Kesimpulan

Secara keseluruhannya, menjadikan pelabuhan utama Selangor di Klang dan membangunkan pelabuhan baharu di Selat Klang merupakan strategi yang dilaksanakan oleh pihak British bagi memenuhi kehendak mereka yang disokong dengan pembinaan jalan kereta api sebagai perkhidmatan utama bagi pelabuhan di Klang. Pihak British telah memperkenalkan sistem pengangkutan darat ini yang merupakan sebahagian daripada dasar dalam sistem penembusan ekonomi kolonial yang berhubung terus dengan pelabuhan yang bukan sahaja mengurangkan kos tetapi juga mempercepatkan masa penghantaran.⁸⁰ Faktor keadaan pelabuhan di Klang telah membawa kepada pencarian pelabuhan yang lebih dalam dan selamat bagi memenuhi tuntutan ekonomi di masa akan datang. Dalam laporan A.J.W. Watkins, Jurutera Residen terdapat beberapa cadangan untuk menaik taraf pelabuhan yang sedia ada. Namun begitu, pihak British lebih memilih untuk membangunkan pelabuhan baharu di Selat Klang yang diberi nama Pelabuhan Swettenham kerana mempertimbangkan kos perbelanjaan yang diperlukan Mereka menjangkakan operasi pelabuhan dan proses naik taraf di Klang adalah sementara dan lebih banyak memerlukan kos untuk menaik taraf pelabuhan tersebut berbanding dengan pembukaan pelabuhan baharu. Oleh itu, pihak British meneruskan cadangan untuk memanjangkan jalan kereta api hingga ke kawasan pantai sebelum Pelabuhan Swettenham dibina. Pelabuhan Swettenham ini sememangnya sebuah pelabuhan yang penting sebagai pelabuhan sokongan kepada Kuala Lumpur yang menjadi tumpuan kerana kegiatan perlombongan bijih timah yang aktif dan mendapat permintaan yang tinggi. Pelabuhan ini juga menjadi penghubung kepada para pedagang di pelabuhan Negeri-negeri Selat dalam mendapatkan bekalan bijih timah di samping memenuhi keperluan masyarakat setempat.

80 Amarjit Kaur, *The Impact of railroads on The Malayan Economy*, hlm. 696.

Rujukan

Sumber Primer

- Annual Report of the State of Selangor for the Year 1883.
Annual Report of the State of Selangor for the Year 1886-1887.
Annual Report of the State of Selangor for the Year 1887-1893.
Annual Report of the State of Selangor for the Year 1897-1898.
Annual Report Federated Malay State 1901.
Selangor Administration Report for the Year 1901.
Parliamentary Papers on the Malay Peninsula Volume I, 1872-1879. Inclosure 2 in No. 1. Petition of the Malacca Traders to the Chamber of Commerce, Singapore. Melaka. 27 Julai 1872.
Selangor Government Gazette 1893.
KL 103/82. Regarding the Proposed Klang and Kuala Lumpur Railway. Cadangan pembinaan landasan kereta api dari Klang ke Kuala Lumpur; perbezaan tarif mengikut destinasi bagi barang-barang yang dibawa melalui kereta api dengan kapal. Setiausaha Kerajaan Negeri Selangor. 24 November 1882.
Sel/Sec. 103/1882. Memorandum by F. Swettenham, 7 Disember 1882.
Selangor Government Railway, 605/83. Petition from Messrs. Lee Keng Yong, Tan Keong Sang, K. San Tee and C. Dunlop to the Governor, Straits Settlements.
KL 1739/86. Circular from J.P. Rodger to Head of Departments and Collectors at Coast Stations. 15 Ogos 1886.
Selangor Government Railway 473/93. Kuala Klang Extension: Report by Mr. Watkins, Resident Engineer. 19 Ogos 1893.
708/1893. Railways Extension to Klang. Forwards Report by Mr. Watkins, Resident Engineer. 5 September 1893
Selangor 2844/1894. 1) Notes by Commander Fields H.M.S. Egeria on Port of Kuala Klang; 2) Chart of Kuala Klang recently surveyed Commander Field and officers H.M.S. Egeria. 27 Disember 1893.
3447/1901. Port Swettenham. 3 Ogos 1901. Railway 4804/1901. Re change of Name of Kuala Klang to Port Swettenham. 28 Januari 1902.

Akhbar

- Straits Times*, 22 September 1886.

Sumber Sekunder

- Abdur-Razzaq Lubis. 2018. *Sutan Puasa: Founder of Kuala Lumpur*. Pulau Pinang: Areca Books.
Amarjit Kaur. 1980. The Impact of Railroads on The Malayan Economy, 1874-1941. *The Journal for Asian Studies*. 39(4): 693-710.

- Amarjit Kaur. 1980. Road or Rail?-Competition in Colonial Malaya, 1909-1940. *JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. 53(2): 45-66.
- Amarjit Kaur. 1985. *Bridge and Barrier: Transport and Communications in Colonial Malaya 1870-1957*. Singapura: Oxford University Press.
- Amarjit Kaur. 1985. *Seabad Keretapi di Malaysia*. Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia.
- Fawzi Basri. 1985. *Sejarah Kereta Api di Malaysia*. Kuala Lumpur: Kereta Api Tanah Melayu.
- Gullick, J.M. 1983. *The Story of Kuala Lumpur (1857-1939)*. Kuala Lumpur: Eastern Universities Press (M) Sdn. Bhd.
- Gullick, J.M. 2006. The Fall and Rise of Klang, 1867-1900. *JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. 79(1):1-26.
- J. de V. Allen. 1972. Johore 1901-1914. *JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. 45(2): 1-28.
- Jagjit Singh Sidhu. 1965. Railways in Selangor 1882-1886. *JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. 38(1): 6-22.
- John Doraisamy & G. Durariraj. 2003. *Port Klang's Journey Through Time*. Pelabuhan Klang: Port Klang Authority.
- Kamaruddin Abdul Aziz. 1989. Pelabuhan Swettenham, 1945-1963 dlm. Khoo Kay Kim & Paiman Keromo (pnyt.). *Selangor Darul Ehsan: Satu Persepsi Sejarah*. Selangor: Muzium Negeri Selangor Darul Ehsan.
- Khoo Kay Kim. 1989. Klang District and Town: History and Historical Sources. *Jurnal Kekal Abadi*. 8(2): 1-16.
- Linehan, W. 1951. Traces of Bronze Age Culture Associated with Iron Age Implements in the Regions of Klang and Tembeling, Malaya. *JMBRAS: Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. 24(3): 1-59.
- MacIntyre, D. 1961. Britain's Intervention in Malaya: The Origin of Lord Kimberley's Instructions to Sir Andrew Clarke in 1873. *Journal of Southeast Asian History*. 2(3):47-69.
- Mohd. Sarim Hj. Mustajab. 1990. Pelabuhan Klang: Penubuhan dan Perkembangannya 1900-1963, dlm. Mohd. Sarim Hj. Mustajab & Khazin Mohd. Tamrin. *Klang 1890-1990: Sejarah dan Pentadbiran*, Selangor: Pejabat Daerah dan Majlis Perbandaran Klang (MPK) dengan kerjasama Jabatan Sejarah, Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM).
- Mon Jamaluddin. 1965. *A History of Port Swettenham*. Singapura: Malaysia Publications Ltd.
- Swettenham, F.A. 1906. *British Malaya: An Account of the Origin and Progress of British Influence in Malaya*. London: John Lane Bodley Head.
- Swettenham, F.A. 1942. *Footprints in Malaya*. London: Hutchinson & Co.