

## **PULAU SINGAPURA, 1819-1930: PERANAN PULAU-PULAU LAIN YANG TERPINGGIR DI DALAM SEJARAHNYA**

*Hanizah Idris*

Penyelidikan mengenai sejarah Singapura telah menemui tema-tema persoalan baru yang tersirat daripada yang tersurat. Tema yang dominan dan mula mendapat tumpuan adalah mengenai pembangunan dan perkembangan pelabuhan khususnya Pelabuhan Singapura. Singapura sering digambarkan sebagai sebuah pulau yang berjaya dibangunkan oleh pihak British. Tetapi pada hakikatnya wilayah Singapura itu sendiri meliputi rangkaian pulau-pulau, selat-selat dan laut-laut yang mengelilinginya iaitu dalam lingkungan wilayah 10 batu. Ia juga termasuk kemasukan dari masa ke semasa petempatan-petempatan baru seperti Kepulauan Kokos dan Keeling di Lautan Hindi di bawah Akta Parlimen British.

Walau bagaimanapun artikel ini akan melihat betapa pentingnya peranan yang dimainkan oleh pulau-pulau lain selain daripada pulau utama Singapura dalam menyediakan infrastruktur pelabuhan serta kemudahan perkhidmatan perkapalan bagi Pelabuhan Singapura. Selain daripada itu tumpuan yang diberikan oleh para sarjana terdahulu ke atas pulau utama Singapura telah menyebabkan peranan penting yang dimainkan oleh pulau-pulau lain di dalam wilayahnya menjadi terpinggir. Dalam masa yang sama jumlah pulau yang termasuk di dalam wilayah Singapura semakin bertambah seperti yang telah diwartakan di dalam Gezet terbitan tahun 1953.

The Rural Board area at the end of the year comprised the following, the additional islands brought into the Rural Board area during the year being shown in italics: that portion of Singapore Island outside Municipal Limits and also the outlying islands of Pulau Ubin, Pulau Tekong, Pulau Brani, Pulau Sebarok, Pulau Blakang Mati, Pulau Sudong, Pulau Pesek, Pulau Marlimau, Pulau Ayer Chawan, Pulau Mesemut Darat, Pulau Mesemut Laut, Pulau Bukom Kechil, Pulau Bukom Besar, *Pulau Hantu, Pulau Batu Berduan, Pulau Chichir, Pulau Damar Laut, Pulau Peropok, Pulau Semulun, Pulau Merawang, Pulau Pergam, Pulau Sarimbun, Pulau Seletar, Pulau Serangoon, Pulau Kitam, Pulau Sekudu, Pulau Tekong Kechil, Pulau Sejahtat, Pulau Sunjungkong, Pulau Unum, Pulau Semecheck, Pulau Sakijang Pelepah, Pulau Tembakul, Pulau Subar Laut, Pulau Subar Darat, Pulau Busing, Pulau Ular, Pulau Jong, Pulau Sakeng, Pulau Semakau, Pulau Satu, Pulau Berkas, Pulau Pawai, Pulau Senang, Pulau Biola and Pulau Satumu.*

Sungguhpun begitu, amat sedikit kajian dilakukan ke atas perkembangan pulau-pulau lain di dalam wilayah Singapura ini. Walau bagaimanapun dalam tahun

1995, sebuah artikel bertajuk *Singapore (1824-1958): This is My Island in the Sun* oleh Shaharil Talib yang telah diterbitkan di dalam Jurnal *JATI*, Bilangan 1 telah mengutarakan persoalan ini. Artikel tersebut telah memberi keterangan secara terperinci mengenai Pulau Singapura serta pulau-pulau lain yang termasuk di dalam lingkungan 10 batu. Di dalam artikel tersebut beliau telah menyatakan bahawa sehingga awal abad ke-20 tidak diketahui jumlah sebenar pulau-pulau yang terdapat di dalam lingkungan 10 batu dalam wilayah Singapura. Sungguhpun demikian John Crawford di dalam jurnalnya telah menyatakan bahawa terdapat kira-kira 50 buah pulau yang terletak didalam lingkungan 10 batu wilayah Singapura.

Sejarah Singapura tidak boleh difahami tanpa mengambilkira peranan pulau-pulau lain yang mengelilinginya. Masalah historiografi ini sering timbul apabila para sarjana yang terdahulu di dalam penulisan mereka sering melihat Singapura seolah-olah sebagai sebuah pulau yang terpisah dari rangkaian pulau-pulau lain yang mengelilinginya. Tetapi pada realitinya rangkaian pulau-pulau yang termasuk di dalam lingkungan 10 batu tersebut telah banyak memberi sumbangan di dalam pembangunan dan perkembangan sejarah Singapura termasuk dalam pembangunan pelabuhan dan pertahanan Pulau Singapura.

Antara pulau-pulau yang memainkan peranan penting dalam pembangunan Pulau Singapura secara umumnya termasuklah Pulau Ubin, Pulau Tekong Besar, Pulau Bukum, Pulau St. John, Pulau Coney, Pulau Senang, Pulau Nanas dan Pulau Chombon. Pulau Ubin yang terletak di bahagian timur Pulau Singapura merupakan sebuah pulau yang kaya dengan kandungan batu granit. Dari pulau inilah Pulau Singapura mendapat bekalan granit untuk membina bangunan-bangunannya. Antaranya termasuklah pembinaan infrastruktur Pelabuhan Singapura. Batu granit dari pulau tersebut juga digunakan untuk membina Rumah Api Horsburgh di Pulau Batu Puteh dalam tahun 1851 dan Rumah Api Aquàlda di Moulmein, Myanmar.

Pulau Tekong Besar yang juga terletak di bahagian timur Pulau Singapura pula pernah menjadi kubu pertahanan bagi Wan Ahmad dalam usahanya untuk menyerang Pahang. Di Pulau Coney, sebuah rumah api yang dikenali sebagai *Raffles Lighthouse* telah dibina dalam tahun 1855. Manakala di *Sultan Shoal* dan *Johore Shoal* yang terletak di bahagian barat dan timur Pulau Singapura pula telah dibina sebuah *signal station* yang menjadi panduan kepada kapal-kapal untuk berlabuh di Pelabuhan Singapura. Pulau Senang yang terletak di selatan Pulau Singapura pula penting kerana perdagangan pertukaran barang. Selain daripada itu sebuah pusat kuarantin telah dibina di Pulau St. John manakala sebuah pusat pemprosesan minyak telah didirikan di Pulau Bukum dalam tahun 1892.

Selain daripada pulau-pulau yang dinyatakan di atas, terdapat juga pulau-pulau yang terlibat di dalam pertelingkahan hakmilik di antara Singapura dan Johor

seperti Pulau Nanas (Pulo Kirimkin) yang terletak di Selat Tebrau. Akhirnya pulau tersebut berjaya dimiliki oleh Johor setelah tiada tuntutan dilakukan oleh pihak Singapura. Pulau Chombon yang terletak di Ialuan perairan yang dalam di Selat Tebrau telah dituntut oleh Sultan Johor. Mengikut Perjanjian Persempadanan tahun 1927, pulau tersebut telah diserahkan balik ke negeri Johor. Kedudukan pulau ini terletak di laluan perairan yang dalam dan menjadi penanda sempadan antara Negeri Johor dan Pulau Singapura. Pulau tersebut kemudian ditukar namanya kepada Pulau Malang Berdaun seperti yang tertera di dalam peta yang dikeluarkan dalam tahun 1925. Dari apa yang telah dinyatakan di atas jelas menunjukkan pelbagai peranan yang dimainkan oleh pulau-pulau tersebut ke atas keseluruhan pembangunan Pulau Singapura.

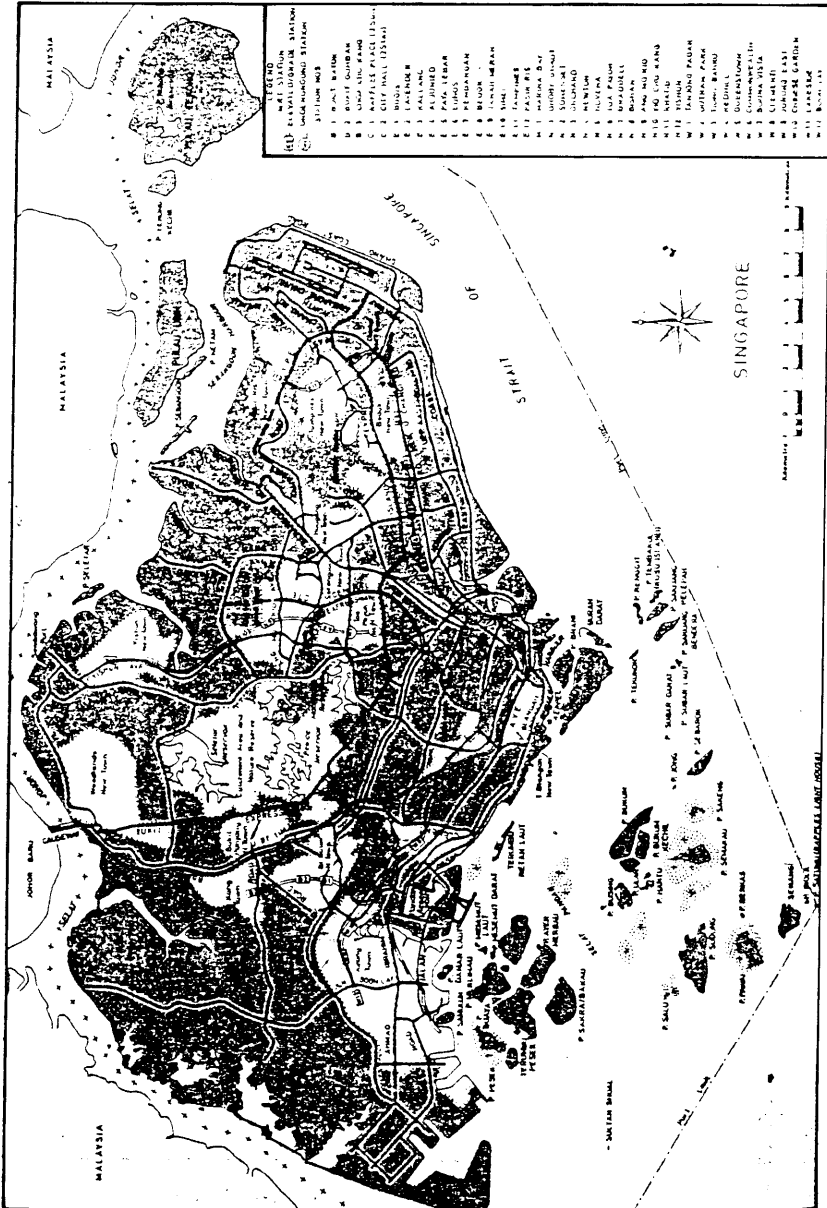
Sekitar awal abad ke-19, pelbagai tinjauan telah dilakukan di kawasan perairan Singapura termasuk pulau-pulau berhampiran oleh peninjau-peninjau British seperti James Horsburgh, J.T. Thomson, John Crawford dan J.R. Logan. Sebenarnya kedudukan pulau-pulau lain di dalam wilayah Singapura dapat dibahagikan kepada tujuh kelompok utama seperti yang dapat dilihat dalam Peta 1. Lima daripada tujuh buah kelompok-kelompok pulau tersebut terletak di bahagian barat dan selatan Pulau Singapura.

Bermula dari bahagian paling barat Pulau Singapura terdapat satu kelompok pulau yang terdiri daripada lima buah pulau besar dan beberapa buah pulau kecil. Pulau terbesar dalam kelompok pulau tersebut ialah Pulau Ayer Chawan diikuti oleh Pulau Merlimau, Pulau Ayer Merbau, Pulau Seraya dan Pulau Pesek. Pulau-pulau kecil lain di dalam kelompok tersebut ialah Pulau Buaya, Pulau Mesemut Laut, Pulau Mesemut Darat, Pulau Seburus Dalam, Pulau Seburus Luar, Pulau Meskol, Pulau Sakra dan Pulau Bakau. Ke selatan kelompok pulau ini terdapat sebuah lagi kelompok pulau yang terdiri daripada Pulau Bukum dan Pulau Semakau sebagai pulau-pulau yang terbesar di dalam kelompok tersebut serta pulau-pulau kecil lain seperti Pulau Bukum Kecil, Pulau Ular dan Pulau Sakeng.

Bersebelahan dengan kelompok pulau ini pula terdapat satu lagi kelompok pulau yang terdiri daripada Pulau St. John dan Pulau Sakijang Pelepah sebagai pulau-pulau yang terbesar di samping pulau-pulau kecil yang lain seperti Pulau Tekukor, Pulau Subar Laut, Pulau Subar Darat dan Pulau Tembaku. Kelompok pulau yang terletak paling selatan Pulau Singapura pula terdiri dari Pulau Pawai dan Pulau Senang yang merupakan pulau-pulau yang terbesar diikuti oleh pulau-pulau kecil yang lain seperti Pulau Berkas, Pulau Biola dan Pulau Satumu.

Kelompok pulau yang terakhir sekali di bahagian selatan Pulau Singapura ialah yang terketak berhampiran dengannya yang dipisahkan oleh sebuah selat sempit. Terdapat tiga buah pulau dalam kelompok ini. Pulau Blakang Mati adalah pulau yang terbesar diikuti oleh Pulau Brani dan Pulau Hantu. Di bahagian timur Pulau

Peta 1: Menunjukkan Geografi Fizikal Pulau Singapura



Sumber: Philippe Reigner, *Singapore: City State In South-East Asia*, Kuala Lumpur, 1992 (Lampiran)

Singapura pula terdapat dua buah lagi kelompok pulau. Kelompok pulau yang paling timur sekali terdiri daripada Pulau Tekong Besar dan Pulau Tekong Kecil. Bersebelahan dengan kelompok pulau Tekong ini ialah Pulau Ubin yang merupakan pulau yang terbesar dalam kelompoknya diikuti oleh Pulau Serangoon dan Pulau Ketam. Akhir sekali terdapat sebuah pulau yang agak kecil iaitu Pulau Seletar yang terletak berhampiran dengan Selat Johor.

Dari kelompok-kelompok pulau yang telah disenaraikan di atas hanya satu kelompok pulau sahaja yang akan dibincangkan di dalam artikel ini dengan lebih terperinci. Ini disebabkan pulau-pulau yang terdapat di dalam kelompok tersebut iaitu Pulau Hantu, Pulau Brani dan Pulau Blakang Mati memainkan peranan penting dalam pembangunan pelabuhan dan juga pertahanan Pulau Singapura, 1819 hingga 1930.

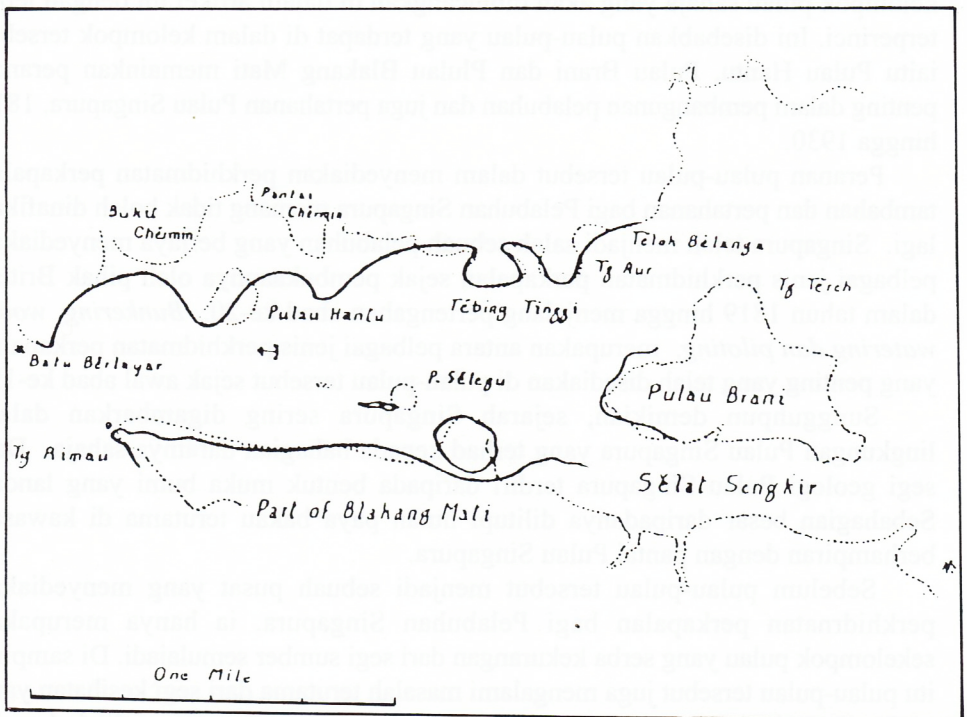
Peranan pulau-pulau tersebut dalam menyediakan perkhidmatan perkapalan tambahan dan pertahanan bagi Pelabuhan Singapura memang tidak boleh dinafikan lagi. Singapura telah menjadi salah sebuah pelabuhan yang berjaya menyediakan pelbagai jenis perkhidmatan perkapalan sejak pembukaannya oleh pihak British dalam tahun 1819 hingga menjelang pertengahan abad ke-20. *Bunkering, wood, watering dan piloting*, merupakan antara pelbagai jenis perkhidmatan perkapalan yang penting yang telah disediakan di pulau-pulau tersebut sejak awal abad ke-19.

Sungguhpun demikian, sejarah Singapura sering digambarkan dalam lingkungan Pulau Singapura yang terhad kepada bahagian daratnya sahaja. Dari segi geologi Pulau Singapura terdiri daripada bentuk muka bumi yang landai. Sebahagian besar daripadanya dilitupi hutan paya bakau terutama di kawasan berhampiran dengan pantai Pulau Singapura.

Sebelum pulau-pulau tersebut menjadi sebuah pusat yang menyediakan perkhidmatan perkapalan bagi Pelabuhan Singapura, ia hanya merupakan sekelompok pulau yang serba kekurangan dari segi sumber semulajadi. Di samping itu pulau-pulau tersebut juga mengalami masalah terutama dari segi kesihatan yang perlu di atasi oleh pihak British sebelum sebarang pembangunan dilakukan ke atasnya. Oleh itu penulisan ini akan melihat dengan terperinci perubahan-perubahan yang dialami oleh ketiga-tiga pulau tersebut sejak awal abad ke-19 hingga pertengahan abad ke-20.

Bagi ketiga-tiga buah pulau yang akan dibincangkan ini, Pulau Hantu merupakan pulau yang terkecil seperti yang dapat dilihat dalam Peta 2. Ini diikuti oleh Pulau Brani dan Pulau Blakang Mati. Pulau Hantu yang terletak di antara Pulau Brani dan Pulau Blakang Mati tidak mempunyai peranan yang begitu penting dalam pembangunan pelabuhan Singapura pada peringkat awal. Sebaliknya pihak British telah memberi lebih tumpuan kepada dua buah pulau yang bersebelahan dengannya iaitu Pulau Brani dan Pulau Blakang Mati.

Peta 2: Kedudukan Tiga Buah Pulau Utama Di Singapura, Pulau Brani, Pulau Hantu dan Pulau Blakang Mati.



Sumber: C. A. Gibson Hill, 'Singapore Old Strait & New Harbour 1300-1870', dlm *Memoirs of The Raffles Museum*, No.3, Singapore, Govt. Printer, 1956, hal.56.

Pulau Brani merupakan sebuah pulau yang terletak paling hampir dengan New Harbour (ditukar kepada Keppel Harbour dalam tahun 1900) yang terletak di pesisir pantai pulau utama Singapura. Pulau tersebut didiami oleh penduduk yang aktiviti hariannya bercucuk tanam. Sewaktu pihak British menemui pulau tersebut pada awal abad ke-19, ia tidak mempunyai sebarang bekalan air yang bersih walaupun untuk kegunaan penduduk tempatan. Dari segi geologinya, pulau tersebut terbina daripada batu-batan dari jenis *dry iron clay* dan dikelilingi oleh air yang dalam. Pulau Brani merupakan sebuah pulau yang bersaiz kecil dengan jumlah panjangnya kira-kira 200 ela. Gambaran jelas mengenai bentuk muka bumi fizikal pulau tersebut adalah seperti petikan berikut:

.... that it is a flat piece of ground about 200 yards in length, 20 yards in depth, at each extremity, and 80 in the centre, that a hill of 308 feet rises abruptly behind, while in front there is the beach and a low shelving coral reef, on the southern extremity of the small bay there is the a promontory of sand, partially covered with mangrove trees.

Di samping itu keadaan kesihatan di pulau tersebut juga tidak terkawal yang merupakan antara faktor utama yang membawa kepada kewujudan pelbagai jenis penyakit. Antara penyakit utama yang menyerang penduduk-penduduk di pulau tersebut ialah *epidemic fever*. Tetapi wabak penyakit yang melanda pulau ini jauh lebih kurang daripada yang melanda Pulau Blakang Mati. Ini disebabkan tidak ada sebarang perangkaan yang menunjukkan angka kematian di pulau tersebut akibat serangan penyakit jika dibandingkan dengan beberapa kejadian di Pulau Blakang Mati. Salah satu faktor mengapa Pulau Brani agak terselamat daripada wabak penyakit tersebut adalah disebabkan oleh kedudukannya yang membolehkan ia menerima udara bersih dari tiupan angin monsun barat daya yang bertiup berbanding dengan angin monsun timur laut yang membawa udara yang kotor dan penyakit.

Sementara itu, hasil tinjauan John Crawford menunjukkan bahawa Pulau Blakang Mati merupakan sebuah pulau yang mempunyai ukuran kira-kira dua batu ke barat bandar Singapura dan terbentang kira-kira satu perempat batu dengan panjangnya kira-kira dua setengah batu serta seluas kira-kira 400 ekar. Pihak British menamakan pulau ini sebagai *Dead Back*, kerana bentuk muka buminya yang rata dan hanya diliputi oleh *steril soil* pada permukaannya. Sebelum dimajukan sebagai salah sebuah pusat yang menyediakan perkhidmatan perkapalan, seperti pulau-pulau lain Pulau Blakang Mati turut didiami oleh penduduk yang terdiri dari pelbagai kaum. Terdapat tiga buah perkampungan di pulau ini iaitu Kampung Blakang Mati dan Ayer Bendera yang didiami oleh orang Bugis dan orang Cina dan Kampung Serapong yang didiami oleh orang Melayu. Pada

keseluruhannya terdapat kira-kira 60 orang Bugis tinggal di Pulau Blakang Mati. Jumlah tersebut merupakan satu pertiga daripada jumlah penduduk Pulau Singapura sewaktu Stamford Raffles mengasasnya.

Pada keseluruhannya pulau tersebut bebas dari litupan hutan dengan kawasan tertinggi dikenali sebagai Bukit Serapong atau *Flag Staff Hill*. Di puncak bukit inilah pihak British telah membina *signal station*. Di stesyen ini beberapa orang pegawai telah ditempatkan untuk mengawasi kapal-kapal yang melalui kawasan perairan berhampiran Pulau Singapura.

Selain daripada itu, berhadapan dengan Kampung Ayer Bandera terdapat batu karang yang menjadi punca kepada beberapa jenis penyakit yang melanda kawasan tersebut. Terdapat dua buah batu karang yang terletak di kawasan perairan berhampiran Pulau Brani. Sebuah batu karang kelihatan bersambung dengan pulau Kampung Ayer Bandera di Pulau Blakang Mati. Di antara kedua-dua pulau tersebut terdapat sebuah *channel* yang mempunyai kedalaman antara lima hingga lapan fathom iaitu kira-kira 30 hingga 40 kaki (1 fathom = 6 kaki). Namun di kawasan yang terdapat batu karang, kedalamannya semakin berkurangan iaitu kira-kira empat fathom iaitu bersamaan dengan 24 kaki.

Terdapat juga batu karang yang masih hidup dan terdapat juga yang sudah mati. Tumbuhan-tumbuhan laut serta binatang-binatang laut yang mati pula akan berkumpul di sekitar batu-batu karang tersebut dan membentuk sejenis cecair yang merbahaya dan boleh membawa penyakit. Cecair tersebut kemudiannya dibawa oleh angin monsun timur laut ke kawasan pulau berhampiran termasuk ke Pulau Blakang Mati dan Pulau Brani. Faktor tersebut juga dianggap sebagai penyebab kepada pelbagai jenis penyakit demam yang menyerang kebanyakan penduduk di pulau-pulau tersebut. Antaranya tennasuklah Demam Kepialu, Demam Kura dan *endemic*.

Sungguhpun pihak British sedar akan bahaya wabak penyakit-penyakit tersebut, masih terdapat kapal-kapal Eropah melalui kawasan tersebut yang menjadi laluan perkapalan utama menuju ke Pelabuhan Singapura. Misalnya dalam tahun 1847, kira-kira tiga perempat daripada anak kapal sebuah kapal Inggeris yang melalui kawasan perairan tersebut terbunuh ketika singgah sebentar di Pulau Blakang Mati untuk mendapat perkhidmatan perkapalan seperti bekalan air dan sebagainya. Selain daripada itu terdapat juga kematian yang disebabkan oleh penyakit malaria. Dalam satu peristiwa lain, terdapat kira-kira tujuh hingga sepuluh orang anak-anak kapal dari sebuah kapal Batavia telah dijangkiti penyakit tersebut. Akibatnya mereka gagal untuk mengawal kapal tersebut yang akhirnya karam di kawasan perairan berhampiran.



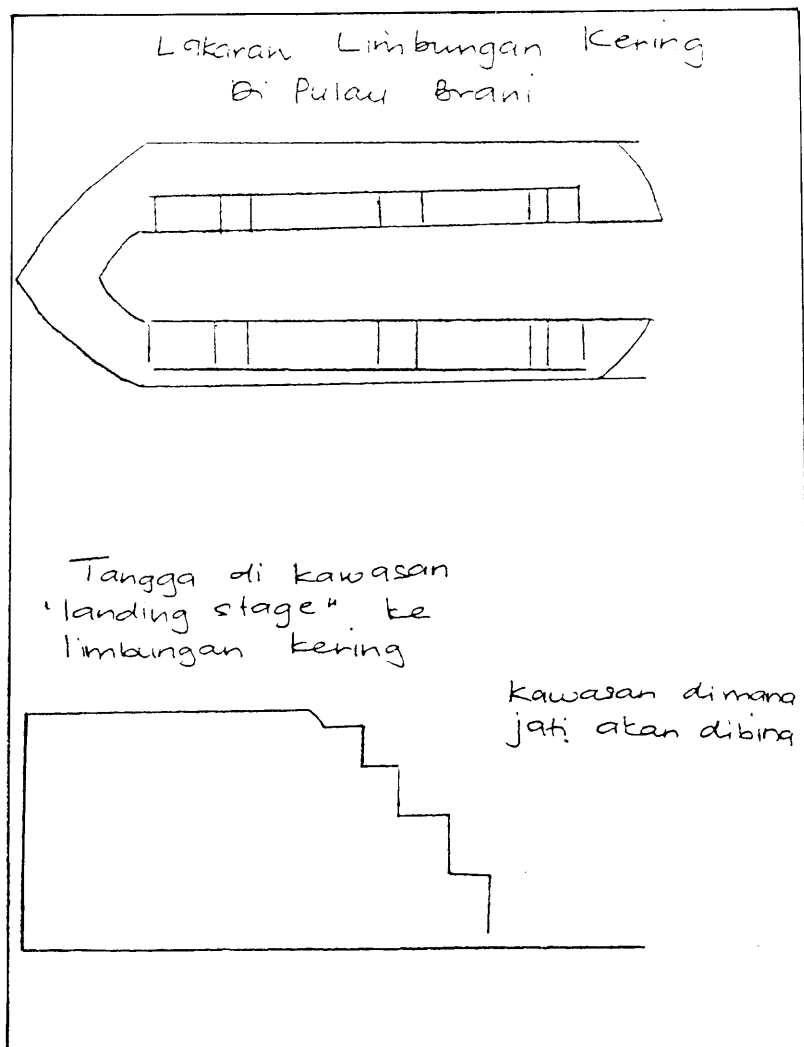
Setelah Pulau Singapura dibuka dalam tahun 1819, pihak British telah berminat untuk menjadikan Singapura sebagai sebuah pelabuhan yang dapat menyediakan perkhidmatan perkapalan yang utama di timur. Sebelum kapal wap digunakan dengan meluasnya dalam aktiviti perdagangan dan perkapalan, Pelabuhan Singapura telah menjadi tumpuan pelbagai jenis kapal layar. Kapal *square rigged* merupakan antara jenis kapal layar yang utama tiba di Pelabuhan Singapura dari Eropah dan Amerika Syarikat. Antara tahun 1819 hingga 1840 kira-kira 100 hingga 600 buah kapal *square rigged* singgah di pangkalan Sungai Singapura dari pelbagai destinasi.

Pada mulanya tumpuan penyediaan perkhidmatan perkapalan adalah di pangkalan Sungai Singapura sebelum berkembang ke bahagian darat lain di pulau utama Singapura iaitu di New Harbour dan Tanjong Pagar. Pelbagai jenis perkhidmatan perkapalan disediakan terutama *piloting, wood dan watering* sehingga pertengahan abad ke-19 iaitu sebelum penggunaan kapal wap dengan meluasnya di pelabuhan-pelabuhan Asia Tenggara. Sungguhpun demikian ini tidak bermakna jenis perkhidmatan perkapalan tersebut semakin merosot apabila perkhidmatan perkapalan baru seperti *coal and oil bunkering* diperkenalkan secara besar-besaran sekitar tahun 1900, ekoran daripada perkembangan kapal wap. Sebaliknya ia telah menambahkan lagi pendapatan sektor persendirian dan pihak kerajaan melalui keuntungan dari pelbagai jenis perkhidmatan perkapalan yang disediakan. Kedua-dua pihak ini bertanggungjawab dalam menyediakan modal untuk membangunkan infrastruktur Pelabuhan Singapura.

Antara tahun 1830an hingga 1850an pelbagai permohonan telah diterima dari pihak persendirian untuk memajukan Pulau Brani. Dalam tahun 1835, Dr. Montgomerie telah memohon untuk menyewa sebahagian daripada tanah di Pulau Brani dan Blakang Mati untuk membina limbungan kering dan dermaga. Walau bagaimanapun tidak ada tindakan selanjutnya dilakukan ke atas permohonan tersebut. Kemudian dalam tahun 1838, skim yang telah dikemukakan oleh Dr. Montgomerie tersebut telah diserahkan kepada C. R. Prinsep dari Calcutta untuk dilaksanakan. Akhirnya beliau telah mengambil keputusan untuk memberi tumpuan terhadap pembangunan infrastruktur pelabuhan di Pulau Brani sahaja.

Dalam tahun 1846, seorang lagi individu yang bemiinat iaitu J. Clunis telah membuat lakaran pembangunan sebuah limbungan kering di Pulau Brani iaitu di kawasan yang pernah mendapat perhatian C. R. Prinsep. Pembinaan tersebut melibatkan pembinaan sebuah limbungan kedng sepanjang 300 kaki seperti yang dapat dilihat dalam peta lakaran 1. Cadangan pembinaan limbungan kering oleh J. Clunis tersebut telah mendapat sokongan daripada pelbagai pihak termasuk Gabenor Negeri-negeri Selat. Tetapi sehingga tahun 1847 tidak ada sebarang tindakan susulan dilakukan. Oleh itu J. Clunis telah mengambil keputusan untuk

**Peta Lakaran 1: Menunjukkan Lakaran Pembinaan Limbungan Kering di Pulau Brani.**



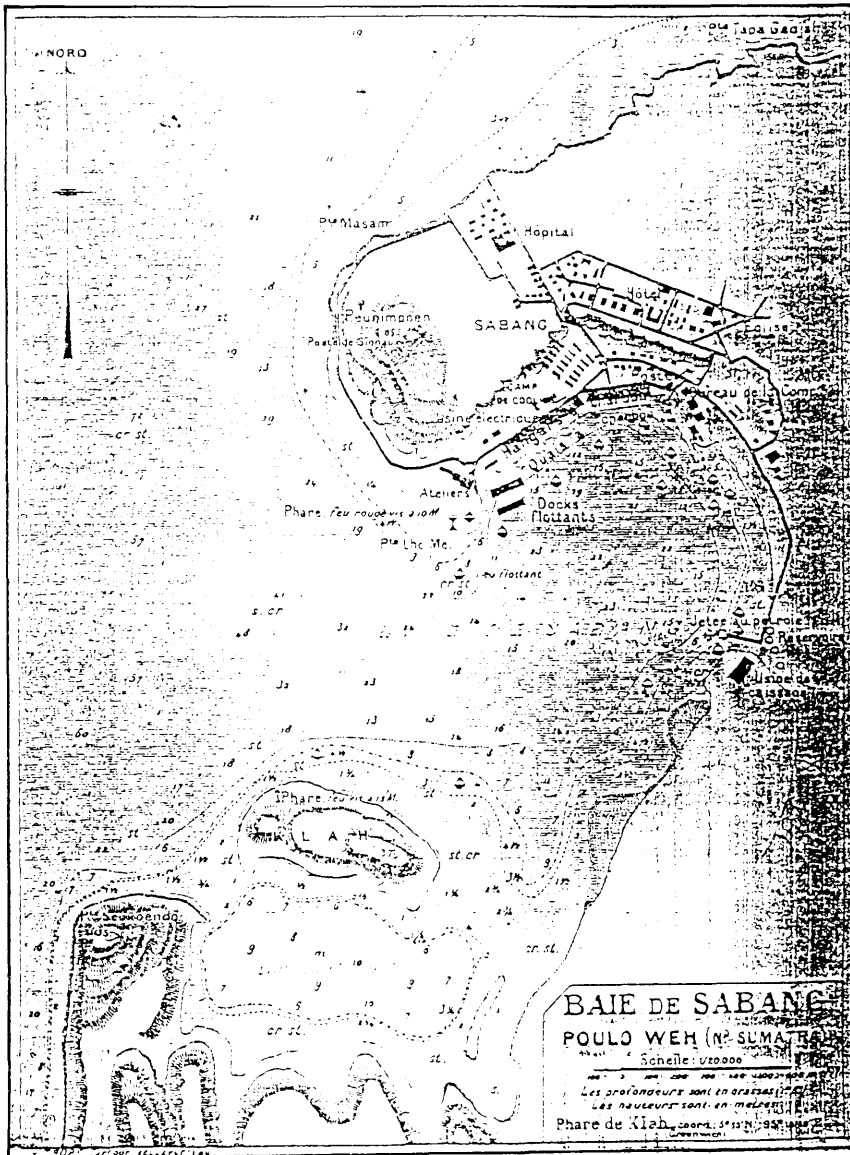
mengambil sebahagian daripada kawasan di Pulau Brani untuk dibina dengan kemudahan perkhidmatan membaiki bot-bot kecil yang berlabuh di Pelabuhan Singapura. Dalam masa yang sama Pelabuhan Singapura telah disinggahi oleh kapal wap pertama dari Eropah iaitu dalam tahun 1844. Kapal tersebut dimiliki oleh Peninsular And Oriental Steam Navigation Company (P. & O. Co.). Kapal tersebut mengendalikan urusan penghantaran surat ke pelabuhan-pelabuhan di dunia termasuk Pelabuhan Singapura. Ketibaan kapal wap di Pelabuhan Singapura menandakan bahawa bekalan arang batu diperlukan sebagai bahan api utama bagi kapal-kapal wap. Pada ketika itu kapal-kapal wap milik P. & O. Co. mendapat bekalan arang batu dari sebuah gudang penyimpanan arang batu di Telok Ayer di Pulau Singapura. Oleh kerana kawasan ini terhad maka kawasan-kawasan lain di luar Pulau Singapura termasuk Pulau Hantu dan Pulau Brani perlu dibangunkan sebagai sebuah pusat penyediaan perkhidmatan perkapalan terutama *coal bunkering*.

Dalam pada itu pihak British juga terpaksa menghadapi persaingan dengan pihak Belanda yang turut membuka gudang penyimpanan arang batu di Pulau Singapura iaitu di Kampung Melaka. Persaingan dengan pihak Belanda data penyediaan kelengkapan mengangkut dan memunggah arang batu berterusan dalam abad ke-20 dengan pembukaan Pelabuhan Sabang di Sumatera Utara seperti yang dapat dilihat dalam Peta 4. Oleh itu untuk mengatasi persaingan ini pihak British perlu mempertingkatkan penyediaan kemudahan penyimpanan arang batu seperti gudang-gudang dan depot-depot arang batu untuk membolehkan ia menjadi sebuah pusat pengumpulan dan pembekalan arang batu yang utama di timur.

Untuk mencapai matlamat itu, pihak British telah meneruskan tinjauan-tinjauan di kawasan luar daripada pulau utama Singapura. Tinjauan-tinjauan tersebut dikendalikan oleh J. T. Thomson iaitu seorang peninjau yang telah banyak menghasilkan tinjauan bagi pihak British. Hasil daripada tinjauan tersebut mendapati bahawa Pulau Brani sesuai untuk dibangunkan dengan infrastruktur pelabuhan terutama limbungan-limbungan kering yang dapat menyediakan perkhidmatan membaiki kapal-kapal wap yang singgah di Pelabuhan Singapura. Kelengkapan untuk mengangkut dan memunggah arang batu juga perlu disediakan. Dengan itu, di samping memperolehi perkhidmatan membaiki kapal wap, mereka juga boleh memperolehi bekalan arang batu yang diperlukan untuk meneruskan perjalanan.

Hasil tinjauan tersebut kemudiannya telah diterbitkan oleh pihak H.M. Admiralty pada 1 Januari 1851. Kawasan tinjauan yang telah diadakan meliputi selat-selat dan pulau-pulau yang terletak di selatan pulau utama Singapura termasuk Pulau Brani, Pulau Blakang Mati, Pulau Hantu dan Pulau Sembilan. Di Pulau Brani, terdapat sebuah kawasan pinggir pantai yang dikenali sebagai Teluk Brani.

Peta 4: Perkembangan Pelabuhan Sabang, Sumatera Utara Sebagai Pelabuhan Pengumpulan Arang batu



Sumber: Henri Moreau, *Le Port de Sabang (Indes NeerLandaises)*. Librarie Maritime Internationale, 1926. (Lampiran)

Kawasan tersebut sesuai bagi kapal-kapal berlabuh untuk mendapat perkhidmatan perkapalan terutama perkhidmatan pembekalan air serta membaiki kapal.

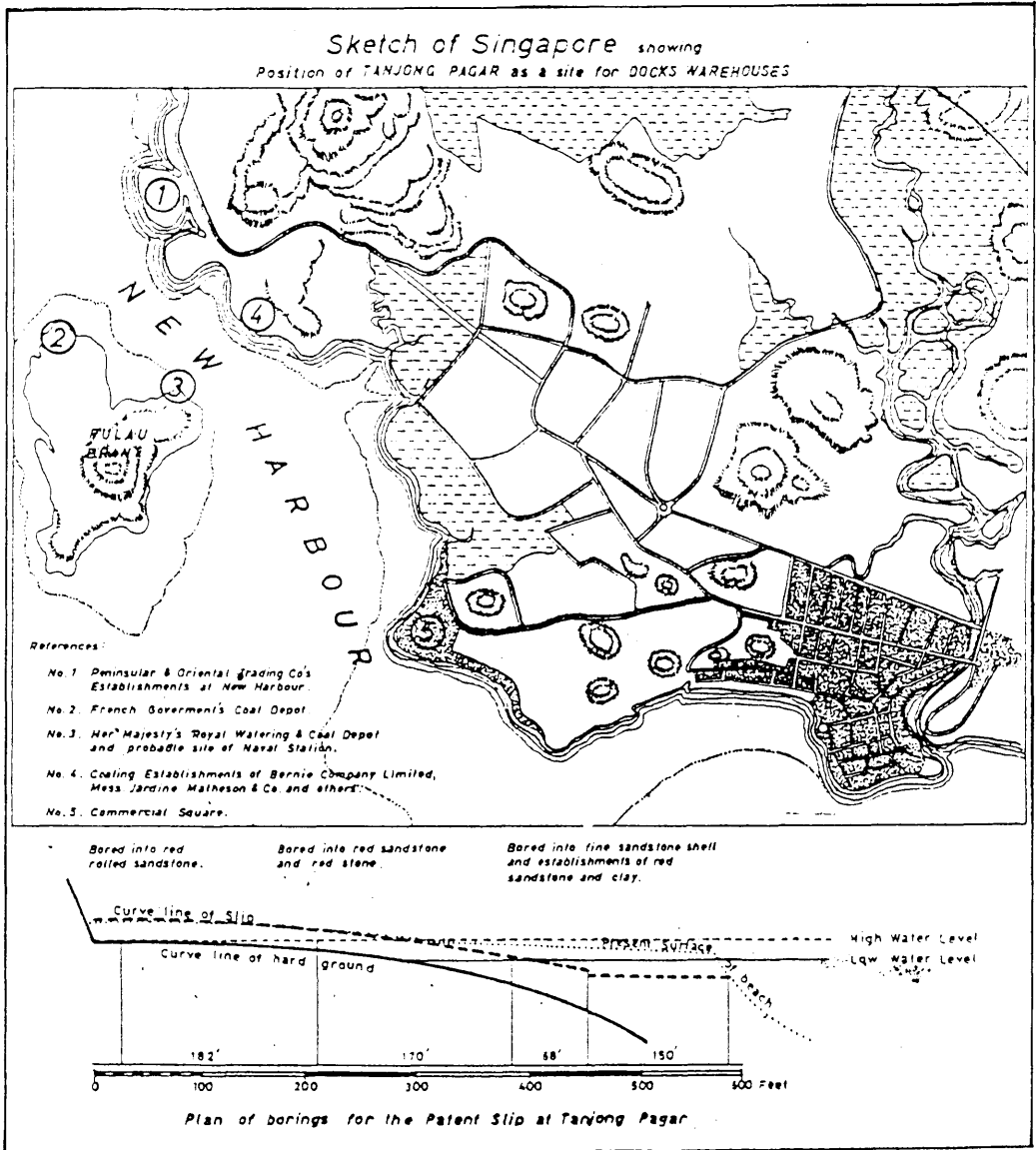
Sementara itu, pelbagai permohonan telah diterima dari syarikat-syarikat persendirian yang berkaitan untuk membangunkan Pulau Brani dengan infrastruktur pelabuhan. Antaranya termasuklah dari Syarikat-syarikat Hamilton, Gray & Co., Maclaine, Fraser & Co., A.L. Johnston & Co., and Shaw, Whitehead & Co. dan sebuah syarikat pengendalian surat yang utama di Eropah iaitu P.& O. Co. yang bercadang untuk membina sebuah limbungan kering di kawasan tersebut .

.... it appears that a Dry Dock capable of docking of 600 tons or a Steamer of large size by waiting for tides can be constructed within from 9 to 12 months at Pulo Branie for a sum of Seven Thousand Dollars.

Dalam tahun 1854, beberapa buah *coal shed dan coal depot* telah dibina di Pulau Brani. Ia oleh pihak Admiralty dan pihak *French Imperial Army* seperti yang dapat dilihat dalam Peta 5. Ini jelas menunjukkan kepentingan Pulau Brani dan pulau-pulau lain di sekitarnya sebagai kawasan yang strategi untuk dibangunkan sebagai sebuah pusat pertahanan selain daripada menyediakan kemudahan perkhidmatan perkapalan bagi Pelabuhan Singapura.

Perkembangan pesat kapal wap di Eropah dan Amerika telah membeli kesan ke atas penyediaan perkhidmatan perkapalan. Setelah tidak ada tindakan diambil ke atas permohonan-permohonan yang terdahulu akhirnya dalam tahun 1866 sebuah limbungan kering bedaya dibina di Pulau Brani oleh J. C. Buyers & Daniel Robb sepanjang 300 kaki dan 75 kaki lebar. Kedudukan limbungan tersebut adalah di bahagian utara Pulau Brani, bertentangan dengan pelabuhan New Harbour di Pulau Singapura. Sebaik sahaja limbungan kering tersebut siap dibina, Pelabuhan Singapura telah menjadi tumpuan kapal-kapal wap bersaiz kecil untuk memperolehi perkhidmatan perkapalan yang disediakan. Ini menunjukkan betapa pentingnya peranan yang dimainkan oleh Pulau Brani dalam pembangunan infrastruktur Pelabuhan Singapura, Sungguhpun demikian, memandangkan pelabuhan-pelabuhan utama Singapura terletak di Sungai Singapura, Tanjong Pagar dan New Harbour, maka pelbagai usaha telah dilakukan untuk melengkapkannya dengan kemudahan perkhidmatan membaiki kapal-kapal wap yang bersaiz besar. Dalam tahun 1868 sebuah limbungan kering yang terbesar di Singapura yang dikenali sebagai *Victoria Dock* telah siap dibina di Tanjong Pagar oleh *Tanjong Pagar Dock Company*. Setahun selepas pembukaan limbungan kering tersebut, ia terus menjadi tumpuan kapal-kapal wap bersaiz besar yang tiba di Pelabuhan Singapura melalui Terusan Suez yang dibuka dalam tahun 1869.

Peta 5: Pembinaan Infrastruktur Pelabuhan Di Pulau Brani, 1854



Sumber: SSFR (RNLA series A-Z), R136, Sept.-Dec. 1854, f.675

Pembukaan Terusan Suez dalam tahun 1869 telah mempercepatkan lagi ketibaan kapal-kapal wap ke Pelabuhan Singapura. Peningkatan yang ditunjukkan dalam jumlah tanan kapal wap yang singgah di Pelabuhan Singapura dapat dilihat dalam Jadual 1. Berdasarkan jadual tersebut pada keseluruhannya sejak pembukaan Terusan Suez, jumlah tanan kapal wap yang singgah di Pelabuhan Smgapura telah menunjukkan peningkatan dari 264,790 tan dalam tahun 1869 kepada 1,255,564 tan dalam tahun 1879.

Peningkatan yang ditunjukkan dalam jumlah tanan kapal tersebut menunjukkan adalah perlu untuk mempertingkatkan infrastruktur Pelabuhan Smgapura terutama perkhidmatan pembekalan arang batu serta limbungan kering untuk perkhidmatan membaiki kapal. Sementara itu kuantiti arang batu yang dibawa ke Pelabuhan Singapura semakin meningkat. Misalnya dalam tahun 1870 sebanyak 24,164 tan arang batu dibawa masuk ke Pelabuhan Singapura. Dalam tahun 1878, jumlah arang batu yang dibawa ke Pelabuhan Singapura telah meningkat kepada 85,447 tan.

Selain daripada beberapa cadangan untuk menjadikan Pulau Brani sebagai sebuah pusat pengumpulan dan pembekalan arang batu, terdapat juga cadangan untuk menjadikan pulau tersebut sebagai salah sebuah pusat pertahanan di Singapura dengan konsep *Malta of The East*. Dengan pembinaan stesyen-stesyen tentera laut tersebut maka lebih banyak depot arang batu perlu dibina. Dalam tahun 1878 sebuah depot arang batu telah dibina bagi membekalkan arang batu ke kapal-kapal perang milik Admiralty yang boleh menampung kira-kira 8,000 tan arang batu. Antara tahun 1878 hingga 1887 sejumlah kira-kira \$40,751.58 sen telah diperuntukkan untuk membina pusat-pusat pertahanan di Pulau Brani dan kawasan-kawasan lain di pulau Singapura termasuk Pulau Blakang Mati. Berdasarkan perkembangan pelabuhan yang semakin pesat di Pulau Singapura, pelbagai usaha telah dilakukan samada dari pihak persendirian atau kerajaan untuk meningkatkan lagi mutu perkhidmatan perkapalan di luar kawasan pelabuhan. Kali ini tumpuan telah diberikan di Pulau Hantu yang sebahagian besar daripada kawasannya dimiliki oleh *Tanjong Pagar Dock Company* atau T.P.D.Co. iaitu sebuah syarikat persendirian yang melibatkan diri dalam pembinaan infrastruktur pelabuhan serta perkhidmatan perkapalan di Pelabuhan Singapura.

Antara tahun 1900 hingga 1905 beberapa skim pembangunan dan perkembangan Pelabuhan Singapura telah diperkenalkan yang dikenali sebagai *Singapore Harbour Improvements*. Dalam tahun 1901 Pelabuhan Singapura telah menerima kunjungan seorang jurutera iaitu Matthew dari sebuah syarikat kejuruteraan Messrs Coode & Son. Matthew merupakan penasihat kepada pembangunan pelabuhan-pelabuhan di Negeri-Negeri Selat.

**Jadual 1:Jumlah Tanan Kapal Yang Singgah di Pelabuhan Singapura Sejak Pembukaan Terusan Suez, 1869**

Tahun	Kapal Layar (tanan)	Kapal Wap (tanan)	Jumlah
1869	347,596	264,790	621,386
1872	313,018	748,322	1,061,340
1873	227,475	794,366	1,021,841
1874	361,022	843,265	1,104,277
1875	237,065	1,046,723	1,283,786
1876	163,385	1,291,304	1,454,689
1877	251,723	1,206,013	1,457,736
1878	283,661	1,355,765	1,255,504
1879	254,933	1,255,564	1,510,497

Sumber: George Bogaars, 'The Effect of The Opening of Suez Canal on Trade And Development of Singapore', *JMBRAS*, Vol.42, Part 1, 1955, Singapore, Times Printer, hal.247.



Kunjungan beliau ke Singapura adalah di atas jemputan pihak Koloni British berdasarkan pengalamannya dalam bidang pembangunan infrastruktur pelabuhan serta perkhidmatan perkapalan khususnya di wilayah-wilayah British yang lain. Dalam masa yang sama beliau turut merancang pembinaan infrastruktur Pelabuhan Colombo di Ceylon. Setibanya di Singapura, Matthew telah mengadakan lawatan ke pelabuhan-pelabuhan Singapura.

Since Mr. Matthews' arrival at Singapore, he has very carefully inspected the whole of the Harbour frontage from the Western entrance along to Tanjong Katong. He has also visited the works and establishment of the Tanjong Pagar Dock Company, has inspected the Singapore River mouth its quays and bridges and examined the line of route of the proposal Canal, from its starting point on Singapore River, near Kim Seng Bridge, to its proposed outlet into the Harbour at Jardine's Wharf.

Sebuah laporan telah disediakan hasil daripada tinjauan yang telah dilakukan. Pada keseluruhannya Matthew berpendapat bahawa sudah sampai masanya untuk memperkembangkan lagi infrastruktur Pelabuhan Singapura terutama limbungan-hmbungan kering yang dapat menyediakan perkhidmatan membaiki kapal serta kelengkapan mengangkut dan memunggah arang batu. Ini disebabkan menjelang tahun 1900 pelabuhan-pelabuhan Singapura telah disinggahi oleh kapal-kapal wap bersaiz besar. Kapal-kapal wap bersaiz besar ini memerlukan ruang yang luas untuk berlabuh serta bekalan bahan api yang mencukupi sebagai sumber tenaga. Jika langkah-langkah tertentu tidak diambil, pihak-pihak yang terlibat akan mengalami kerugian akibat kelewatan dalam penyelenggaraan kapal-kapal tersebut di pelabuhan.

During the year 1900, which showed a considerable accession on the traffic of the port, a special impetus was no doubt given by the influx of transports passing through the Harbour, en route, to China. The French and German liners and many other of the largest steamers frequenting the Port, come alongside the wharves of the Tanjong Pagar Company, to land passengers, to discharge and take in cargo and to coal.

Antara kawasan yang sesuai untuk dimajukan termasuklah Pulau Brani yang terletak berhampiran dengan Pelabuhan Singapura di *Keppel Harbour*. Dalam tahun 1930, Pulau Brani telahpun dilengkapi dengan infrastruktur pelabuhan khas untuk memperolehi sumber bahan api seperti arang batu dan minyak. Antara infrastruktur yang telah dibina termasuklah depot-depot arang batu yang lebih besar beserta dengan *cooling wharf* yang dibina khas untuk kapal-kapal wap bersaiz besar yang berlabuh untuk memperolehi bekalan bahan api sebelum meneruskan

pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara.

Dari apa yang telah dibincangkan jelas menunjukkan bahawa Sejarah Singapura tidak boleh dilihat dengan mengeneipkan peranan kelompok-kelompok pulau yang mengelilinginya. Peranan yang dimainkan oleh Pulau Hantu, Pulau Brani dan Pulau Blakang Mati dalam penyediaan perkhidmatan perkapalan dan pertahanan Pulau Singapura amat jelas sekali sehingga mempengaruhi keseluruhan pembangunan Pulau Singapura antara tahun 1819 hingga 1930.

Sekitar tahun 1850an hingga 1930 Singapura semakin berkembang sebagai sebuah pelabuhan yang sibuk di Asia Tenggara. Kawasan-kawasan pelabuhan yang terletak di pulau utama Singapura seperti di *Keppel Harbour* dan Tanjong Pagar semakin membangun serta dilengkapi dengan pelbagai infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan. Perkembangan pesat teknologi perkapalan wap memerlukan bekalan bahan api seperti arang batu yang mencukupi. Perkhidmatan perkapalan yang infrastruktur pelabuhan khas untuk membekalkan sumber bahan api seperti arang batu dan minyak. Antara infrastruktur yang telah dibina termasuklah depot-depot arang batu yang lebih besar beserta dengan *cooling wharf* yang dibina khas untuk kapal-kapal wap bersaiz besar yang berlabuh untuk memperolehi bekalan bahan api sebelum meneruskan pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan lain di Asia Tenggara.

Dengan itu jelaslah Sejarah Singapura tidak boleh dilihat dengan mengeneipkan peranan kelompok-kelompok pulau yang mengelilinginya. Peranan yang dimainkan oleh Pulau Hantu, Pulau Brani dan Pulau Blakang Mati dalam penyediaan perkhidmatan perkapalan dan pertahanan Pulau Singapura adalah nyata sekali sehingga mempengaruhi keseluruhan pembangunan Pulau Singapura antara tahun 1819 hingga 1930.

Sekitar tahun 1850an hingga 1930 Singapura semakin berkembang sebagai sebuah pelabuhan yang sibuk di Asia Tenggara. Kawasan-kawasan pelabuhan yang terletak di pulau utama Singapura seperti di *Keppel Harbour* dan Tanjong Pagar semakin membangun serta dilengkapi dengan pelbagai infrastruktur pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan. Perkembangan pesat teknologi perkapalan wap memerlukan bekalan bahan api seperti arang batu yang mencukupi. Perkhidmatan perkapalan yang disediakan di pelabuhan-pelabuhan Singapura tidak lagi dapat menampung keperluan kapal-kapal wap yang semakin kerap singgah di pelabuhan-pelabuhannya. Oleh itu beberapa kawasan yang sesuai di luar kawasan pulau utama Singapura perlu dibangunkan dengan infrastruktur pelabuhan untuk menampung kepesatan Pelabuhan Singapura. Menjelang tahun 1930, peranan pulau-pulau lain yang mengelilinginya. Pulau Singapura termasuk Pulau Brani, Pulau Hantu dan Pulau Blakang Mati semakin jelas terutama dalam penyediaan infrastruktur

pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan termasuk perkhidmatan membaiki kapal, pembekalan air dan *coal and oil bunkering*.

**NOTA:**

1. E.V.G. Day, C.M.G., *Annual Report of The Rural Board Singapore*, 1953, Singapore, Government Printing Office, 1951, hal.805.
2. Lihat, Shaharil Talib, 'Singapore (1824-1958): This is My Island in The Sun', *Jati*, Bil.1. September 1995, Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1995.
3. *Ibid.*, hal.5.
4. John Crawford, *Journal of The Embassy To The Courts of Siam And Cochin China*, London, Oxford University Press, 1967, hal.529.
5. Lihat Hanizah Idris, 'Pembangunan dan Perkembangan Infrastruktur Pelabuhan Singapura, 1819-1941', Tesis M.A. Universiti Malaya, 1995.
6. Lihat SSFR (RNLA, series A-Z), W21, Master Attendant, Notification Raffles Light House, October 1855, f.136.
7. Lihat SSFR (RNLA, series AA-FF), AA18, Resident kpd Gabenor Negeri-Negeri Selat, Julai 1847.
8. Lihat J.R. Logan, *The Journal of The Indian Archipelago and Eastern Asia*, Vol.6, 1852, hal.188.
9. Lihat SSFR (RNLA, series A-Z), V11, W.J., Butterworth, Gabenor Negeri-Negeri Selat kpd J.T. Thomson, 15 Februari 1847.
10. Lihat J.R. Logan, *op.cit.*
11. SSFR (RNLA, series AA-FF), B1, 5 September 1823, f.255.
12. Lihat, L.C. Low, *The Journal of The Indian Archipelago and Eastern Asia*, Vo.1, 1847, hal.573.
13. *Ibid.*, hal.585.
14. Lihat Robert Little, 'An Essay on Coral Reefs as The Cause of Blakang Mati fever and of The Fevers in Various Parts of The East', dlm *Journal of Indian Archipelago*, Vol.2, 1849, hal.578.
15. *Ibid.*
16. *Ibid.*, hal.588.

***Hanizah Idris-Pulau Singapura, 1819-1930:Peranan Pulau-Pulau Lain Yang Terpinggir Di Dalam Sejarahnya*** 82

17. *Ibid.*, hal.576.
18. *Ibid.*, hal.575.
19. SSFR (RNLA, series AA-FF), AA21, Resident Councillor kpd Gabenor Singapore, 9 November 1850, lampiran B.
20. Lihat Hanizah Idris, 'Pembangunan dan Perkembangan Infrastruktur Pelabuhan Singapura, 1819-1941', Tesis M.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1995.
21. C.A. Gibson Hill, 'Singapore Old Straits & New Harbour 1300-1870', dlm *Memoirs of The Raffles Museum*, No.3, December 1956, Government Printer Office, Singapore, 1956, hal.87.
22. Singapore Free Press, 1 Jan 1846.
23. C.A. Gibson Hill, *op.cit.*, hal.93.
24. SSFR (RNLA, series A-Z), U22, CO kpd Col. W.J. Butterworth, Gabenor Negeri-Negeri Selat, 16 Januari 1854, Conf. (tiada folio).
25. SSFR (RNLA, series A-Z), V11, 26<sup>th</sup> June 1846, Gabenor kpd J.T. Thomson, Governor Surveyor and S. Congalton, Kapten Steamer Hooghly, f.239.
26. C. A. Gibson Hill, *op.cit.*, hal.47.
27. SSFR (RNLA, series A-Z), V9, S.G. Bonham, Gabenor kpd Messrs. P. Goldie and S. Halpike Singapore, 11 Januari 1843, f.5.
28. SSFR (RNLA, series A-Z), W15, A.L. Johnston & Co., kpd W.J. Butterworth, Governor, 14 Februari 1850, ff.60-63.
29. SSFR (RNLA, series A-Z), W15, A.L. Johnston & Co. Kpd W.J. Butterworth, Gabenor Negeri-Negeri Selat, 13 November 1850, f.60.
30. Lihat Yusrina Yahya, 'Tenaga di Singapura (1819-1941) Dari Angin ke Arang Batu ke Petroleum', Tesis B.A., Jabatan Pengajian Asia Tenggara, Universiti Malaya, 1993-94, hal.53.
31. Lihat Siti Khajar Md. Shah, *op.cit.*, hal.7.
32. *Ibid.*, hal.86.
33. *Ibid.*, hal.206.

34. Lihat No.47, *Correspondence regarding the purposed visit of Mr. Matthews of Messrs. Coode and Son to the Straits Settlements to advise on Harbour Questions*, dlm SSLCP, 1901, hal.C217.

35. Lihat No.9, *Singapore Harbour Improvements*, dlm SSLCP, 21 Januari 1902, hal.C44.

36. Ibid.