

## Perkembangan Aktiviti Perkapalan di Pelabuhan Swettenham, 1901-1919

### *Development of Shipping Activities At The Port Swettenham, 1901-1919*

NUR IZZATI NAZIHAH JUNAIDI

*Pusat Kajian Sejarah, Politik dan Hal Ehwal Antarabangsa, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan,  
Universiti Kebangsaan Malaysia, 43600 Bangi, Selangor, Malaysia*

Corresponding author: iza.amani.ninj21@gmail.com

Received: 18 June 2023    Accepted: 25 September 2023

#### Abstrak

Artikel ini bertujuan membincangkan perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham dari tahun 1901 hingga 1919. Pelabuhan Swettenham dibangunkan bertujuan untuk menjadikan pelabuhan ini sebagai pelabuhan utama bukan sahaja bagi Selangor, malah juga bagi Negeri-negeri Melayu Bersekutu (NNMB). Selaras dengan itu, objektif kajian ini adalah untuk menganalisis perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham yang menjadi penanda aras kepada keperluan pelabuhan ini dibangunkan. Kajian ini menggunakan metodologi kualitatif berpandukan kajian arkib dan kepustakaan dengan merujuk kepada *Reports on the Marine Department of the State of Selangor* sebagai sumber utama di samping *Selangor Administration Report* dan *Reports for the Klang Districts*. Hasil kajian mendapati bahawa pembangunan Pelabuhan Swettenham sememangnya penting kepada Selangor dan NNMB sebagai pelabuhan utama dan menjadi penghubung bagi eksport bijih timah dan getah yang menjadi komoditi utama sekitar abad ke-20, terutamanya ketika Perang Dunia Pertama tercetus. Walaupun pembangunan Pelabuhan Swettenham tidak disokong oleh kebanyakan syarikat perkapalan, namun Pelabuhan Swettenham telah berkembang pesat dan bukan sahaja mengendalikan kapal dagang pesisir pantai dan kapal bersaiz kecil, tetapi turut menerima kedatangan kapal dagang laut yang bersaiz besar bermula tahun 1904. Oleh itu, perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham telah menunjukkan pelabuhan ini sememangnya perlu dibangunkan untuk menampung perkembangan perdagangan di NNMB dan mengurangkan kebergantungan kepada pelabuhan Negeri-negeri Selat (NNS).

Kata kunci: Pelabuhan Swettenham; Pembangunan; Perkapalan; Pelabuhan; Perdagangan

#### *Abstract*

*This article aims to discuss the development of shipping activities at Port Swettenham from 1901 to 1919. Port Swettenham was developed with the aim of making this port the main port not only for Selangor, but also for the Federated Malay States (FMS). Accordance with that, the objective of this study is to analyse the development of shipping activities at Port Swettenham which is a benchmark for the needs of this port to be developed. This study uses a qualitative methodology based on archival and library research with reference to Reports on the Marine Department of the State of Selangor as the main source alongside the Selangor Administration Report and Reports for the Klang Districts. The results of the study found that the development of Port Swettenham is important to Selangor and FMS as the main port and a link for the export of tin and rubber which became the main commodity around the 20th century, especially when the First World War broke out. Although the development*

*of Port Swettenham was not supported by most shipping companies, but Port Swettenham has grown rapidly and not only handled coastal merchant ships and small-sized ships, but also received the arrival of large-sized ocean-going merchant ships starting in 1904. Therefore, the development of shipping activities at Port Swettenham has shown that this port really needs to be developed to accommodate the development of trade in the FMS and reduce dependence on the ports of the Straits Settlements (SS).*

*Keywords: Port Swettenham; Development; Shipping; Port; Trade*

## **Pengenalan**

Pembukaan Pelabuhan Swettenham telah mengundang pelbagai pandangan kerana keperluan pembinaan pelabuhan ini yang kedudukannya berada di antara pelabuhan Pulau Pinang di utara dan pelabuhan Singapura di Selatan. Sebelum Pelabuhan Swettenham dibangunkan, pelabuhan utama Selangor terletak di Pengkalan Batu, Klang dan dikenali sebagai pelabuhan bagi Kuala Lumpur yang merupakan pusat pentadbiran bagi British di Selangor. Pembukaan Pelabuhan Swettenham adalah penting bagi memenuhi keperluan ekonomi British bukan sahaja di Selangor malah keseluruhan NNMB. Berdasarkan dilaporkan oleh Residen Jeneral dalam laporannya pada tahun 1901 yang menyatakan bahawa tiada kapal wap laut yang mengunjungi pelabuhan NNMB, maka import barangan akan melalui pelabuhan Singapura dan Pulau Pinang sebelum sampai ke pelabuhan di Klang dan keadaan ini juga sama bagi eksport barangan.<sup>1</sup> Ini menunjukkan selama ini, NNMB hanya bergantung kepada pelabuhan Pulau Pinang dan Singapura yang merupakan pelabuhan bagi NNS. Oleh itu, pembinaan Pelabuhan Swettenham adalah berfungsi sebagai pelabuhan utama untuk mengeksport hasil komoditi khususnya negeri Selangor dan NNMB yang lain.<sup>2</sup>

Umumnya, kapal-kapal dagang yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham awalnya terdiri daripada kapal dagang pesisir pantai dan kapal dagang tempatan. Hanya pada tahun 1904, kapal dagang laut mula mengunjungi pelabuhan ini. Sehingga Perang Dunia Pertama, Pelabuhan Swettenham bukan sahaja dikunjungi oleh kapal yang membawa kargo barangan, malah kapal yang membawa imigran dan kapal yang membawa surat dari India turut berlabuh di pelabuhan ini. Pelabuhan Swettenham yang dikunjungi oleh pelbagai jenis kapal ini telah memperluas peranan pelabuhan ini bukan hanya bertumpu sebagai pelabuhan kereta api yang dijadikan sebagai tempat pemunggahan barangan seperti kayu, beras, tepung, gula dan getah dari kapal ke gerabak sahaja,<sup>3</sup> malah menguruskan juga pelbagai jenis kapal yang berlabuh di pelabuhan ini. Pelabuhan Swettenham juga turut menerima kunjungan kapal perang mulai tahun 1904, terutamanya kapal perang British.

Artikel ini akan membincangkan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham bermula dari pelabuhan ini dibuka pada tahun 1901 hingga ke Perang Dunia Pertama yang tercetus pada tahun 1914. Perbincangan artikel ini akan bertumpu kepada perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham dari aspek jumlah kemasukan kapal, terutamanya kapal dagang, barangan yang dibawa oleh kapal bagi aktiviti import dan eksport serta perkembangan aktiviti perdagangan di pelabuhan. Oleh itu, perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham dapat digambarkan secara kronologi tahun dengan dibahagikan kepada tiga bahagian, iaitu pertama, tahun-tahun awal pembukaan Pelabuhan Swettenham dari tahun 1901 hingga 1903. Kedua, perkembangan aktiviti perkapalan setelah kapal dagang laut mula mengunjungi Pelabuhan Swettenham pada tahun 1904 hingga sebelum Perang Dunia Pertama. Ketiga, perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham dalam zaman Perang Dunia Pertama yang tercetus pada tahun 1914 sehingga tahun 1919.

### **Tahun 1901 – 1903: Tahun-tahun Awal Pembukaan Pelabuhan Swettenham**

15 September 1901 merupakan hari bersejarah kepada kerajaan Selangor kerana pembukaan pelabuhan utama negeri ini yang dikenali sebagai Pelabuhan Swettenham yang telah memulakan operasinya secara rasmi. Seiring dengan pembukaan Pelabuhan Swettenham, Pemangku Ketua Pelabuhan, C.W. Harrison berharap tahun-tahun awal pembukaan Pelabuhan Swettenham yang hanya dikunjungi oleh kapal yang bersaiz kecil akan dikunjungi oleh kapal yang bersaiz besar pada tahun-tahun akan datang pelabuhan ini beroperasi.<sup>4</sup> Pelabuhan Swettenham sememangnya hanya dikunjungi oleh kapal yang bersaiz kecil seperti yang dinyatakan oleh Pemangku Ketua Pelabuhan pada tahun 1901 sehingga 1903. Hal ini kerana tiga tahun awal setelah pembukaan, Pelabuhan Swettenham selayaknya digambarkan sebagai pelabuhan pelabuhan pesisir di samping menjadi terminal utama bagi perkhidmatan kereta api di Selangor dan telah mendorong pelabuhan ini juga digelar sebagai pelabuhan kereta api. Terdapat beberapa faktor yang menyumbang kepada saiz kapal yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham dalam tempoh tiga tahun awal pembukaannya. Antaranya adalah kerana kedudukan Pelabuhan Swettenham yang berada di tengah-tengah Selat Melaka, status Pelabuhan Swettenham dan permasalahan yang dihadapi oleh Pelabuhan Swettenham.

Pertama, kedudukan Pelabuhan Swettenham yang berada di pertengahan Selat Melaka telah menjadi persoalan dari awal pembangunan pelabuhan ini lagi. Hal ini kerana British telah mempunyai dua buah pelabuhan di pintu masuk Selat Melaka dengan di utara ialah Pelabuhan Pulau Pinang dan di selatan pula Pelabuhan Singapura. Oleh itu, syarikat perkapalan lebih tertarik untuk mengunjungi pelabuhan British yang berada di pintu masuk Selat Melaka berbanding dengan Pelabuhan Swettenham yang berada di pertengahan Selat Melaka.

Kedua, status Pelabuhan Swettenham sebagai pelabuhan dagang pesisir sahaja yang dilihat lebih sesuai untuk kapal yang bersaiz kecil. C.W. Harrison melaporkan bahawa status Pelabuhan Swettenham pada awal pembukaannya hanya bertumpu kepada aktiviti perdagangan tempatan di sekitar Selangor<sup>5</sup> walaupun British mempunyai perancangan untuk menjadikan pelabuhan ini sebagai pelabuhan utama bagi NNMB dari awal pembangunannya. Hal ini kerana kapasiti kargo yang dibawa oleh kapal dagang yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham adalah kecil yang lazimnya membawa muatan antara 300 dan 400 tan sahaja, namun terdapat juga kapal dagang yang membawa muatan hingga antara 700 dan 800 tan. Di samping itu, kapal dagang yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham adalah hanya terdiri daripada kapal dagang tempatan dan kapal dagang pesisir. Oleh itu, jumlah kehadiran kapal dan berat muatan yang dibawa adalah kecil menunjukkan sememangnya tiga tahun awal operasi Pelabuhan Swettenham tidak lebih daripada sebagai pelabuhan pesisir sahaja.

Ketiga, masalah<sup>6</sup> yang dihadapi di awal pembukaan Pelabuhan Swettenham seperti penularan wabak Malaria, laluan Selat Klang yang tidak ditinjau dan kekurangan fasiliti di pelabuhan telah menyebabkan syarikat perkapalan tidak mengunjungi pelabuhan ini. Faktor paling jelas adalah apabila Selat Klang sebagai laluan ke Pelabuhan Swettenham yang tidak ditinjau menyebabkan kapten kapal tidak memilih untuk berlabuh di pelabuhan ini kerana tidak mahu menanggung bahaya risiko pelanggaran dan kesesakan di laluan keluar dan masuk ke pelabuhan. Selaras dengan ini, gerak kerja tinjauan dan pemerhatian terhadap Selat Klang dilaksanakan oleh British pada tahun 1903 yang diberi tanggungjawab kepada Kapten Vaughan Lewes.

Faktor-faktor di atas telah memberi gambaran bahawa perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham dari pembukaannya secara rasmi sehingga tahun 1903 hanyalah dikenali sebagai pelabuhan pesisir kerana kapal dagang yang mengunjungi pelabuhan ini hanya terdiri daripada kapal dagang pesisir dan kapal dagang tempatan seperti dalam Jadual 1 di bawah.

Jadual 1: Jumlah Kapal Dagang yang Mengunjungi Pelabuhan Swettenham Pada Tahun 1901 hingga 1903

Tahun	Kapal Dagang Pesisir		Kapal Dagang Tempatan	
	Bil.	Tan	Bil.	Tan
1901 <sup>7</sup>	806	209,189	239	5,781
1902	1,949	612,813	394	6,034
1903	2,620	860,451	555	-

Sumber: Selangor Administration Report for the Year 1901-1903.

Walaupun tiga tahun awal pembukaan Pelabuhan Swettenham digambarkan sebagai pelabuhan pesisir dan pelabuhan kereta api semata-mata, namun tidak dinafikan perkembangan aktiviti perkapalan di pelabuhan ini menunjukkan peningkatan dari segi jumlah kedatangan kapal yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham. Perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham mulai bertambah baik setelah permasalahan laluan keluar masuk di Selat Klang selesai ditinjau pada bulan Disember 1903.<sup>8</sup>

#### Tahun 1904-1913: Pelabuhan Swettenham Mulai Menerima Kapal Dagang Laut

Perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham pada tahun - tahun berikutnya menunjukkan perkembangan yang lebih baik. Tahun 1904 hingga 1913, Pelabuhan Swettenham bukan sahaja dikunjungi oleh kapal dagang pesisir dan kapal dagang tempatan, malah kapal dagang laut dan kapal perang juga mulai berlabuh di pelabuhan ini. Oleh itu, jumlah kapal dagang yang dicatatkan dalam Jadual 2 di bawah merupakan jumlah keseluruhan kapal dagang yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham antara tahun 1904 hingga 1913 tidak termasuk kapal dagang tempatan.

Jadual 2: Jumlah Kapal Dagang selain Kapal Dagang Tempatan yang Mengunjungi Pelabuhan Swettenham Pada Tahun 1904 hingga 1913

Tahun	Berlabuh		Berlepas		Jumlah	
	Bil.	Tan	Bil.	Tan	Bil.	Tan
1904	1,386	468,166	1,380	463,772	2,766	931,938
1905	1,225	446,363	1,229	449,272	2,454	859,535
1906	1,213	489,545	1,214	489,666	2,427	979,211
1907	1,071	542,516	1,070	540,240	2,141	1,082,756
1908	1,133	819,483	1,131	818,961	2,264	1,638,444
1909	1,259	1,040,897	1,260	1,041,372	2,519	2,082,269
1910	1,251	1,232,499	1,249	1,231,678	2,500	2,464,177
1911	1,335	1,422,741	1,333	1,420,398	2,568	2,843,139
1912	1,404	1,433,117	1,401	1,431,071	2,905	2,864,188
1913	1,471	1,577,335	1,470	1,576,947	2,941	3,154,282

Sumber: Report on the Marine Department of the State of Selangor for the Year 1904-1913 & Selangor Administration Report for the Year 1911 & 1912.

Berdasarkan Jadual 2, pada tahun 1907, walaupun jumlah bilangan kedatangan kapal dagang ke Pelabuhan Swettenham menunjukkan penurunan, namun jumlah tan kargo yang dibawa telah meningkat berbanding tahun 1906. Kapal-kapal dagang ini walaupun kebanyakannya terdiri daripada kapal milik British, namun terdapat juga kapal dagang dari

negara yang lain telah mengunjungi Pelabuhan Swettenham antara tahun 1904 hingga 1913 seperti Belanda, Jerman, Norway dan Jepun. Keseluruhan perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham pada tahun 1904 hingga 1913 telah menunjukkan perkembangan yang positif.

Tahun 1904 mencatatkan perkembangan yang positif bagi Pelabuhan Swettenham apabila kapal dagang laut yang bersaiz besar mulai mengunjungi pelabuhan setelah permasalahan laluan keluar masuk ke pelabuhan ini melalui Selat Klang diselesaikan. Kedatangan kapal dagang laut ini hanya direkodkan secara terperinci mulai tahun 1906. Oleh itu, Jadual 3 di bawah menunjukkan jumlah kedatangan kapal dagang laut dengan jumlah kargo yang dibawa ke Pelabuhan Swettenham mulai tahun 1906 hingga 1913.

Jadual 3: Jumlah Kapal Dagang Laut yang Mengunjungi Pelabuhan Swettenham pada Tahun 1906 hingga 1913

Tahun	Berlabuh		Berlepas		Jumlah	
	Bil.	Tan	Bil.	Tan	Bil.	Tan
1906	40	87,974	40	87,974	80	175,948
1907	45	140,543	45	140,543	90	281,786
1908	112	383,577	112	383,577	224	764,154
1909	174	591,142	174	591,142	348	1,182,284
1910	224	751,755	224	751,755	448	1,503,510
1911	236	837,130	233	835,937	469	1,673,767
1912	248	907,680	250	916,604	498	1,824,784
1913	284	1,035,448	284	1,035,448	568	2,070,996

Sumber: Report on the Marine Department of the State of Selangor for the Year 1906-1913.

Berdasarkan Jadual 3, trend kedatangan kapal dagang laut menunjukkan perkembangan yang memberangsangkan mulai tahun 1906 hingga menjelang Perang Dunia Pertama. Terdapat kapal dagang laut yang berlabuh ini bukan sekadar mengunjungi Pelabuhan Swettenham hanya sekali tetapi telah menjadikan pelabuhan ini sebagai pelabuhan persinggahan tetap. Sebagai contoh, pada tahun 1904, kapal dagang yang membawa kargo beras dengan kapasiti 3,300 tan telah menjadikan Pelabuhan Swettenham sebagai pelabuhan persinggahan tetap bagi perjalanan antara Rangoon dan China dan kapal-kapal ini kebanyakannya adalah milik *British India Steam Navigation Company* (BISN).<sup>9</sup>

Pada tahun 1905, Pelabuhan Swettenham juga telah menerima kedatangan kapal dagang milik BISN secara tetap yang dikenali sebagai ‘Firth of Dornoch’ dan didaftarkan sebagai kapal berkapasiti 1,893 tan. Kapal dagang ini membuat perjalanan antara New York, Amerika Syarikat dan Pelabuhan Swettenham.<sup>10</sup> Dalam masa yang sama, Pelabuhan Swettenham turut menerima kedatangan kapal dagang langsung dari United Kingdom yang membawa barangan bagi kegunaan Jabatan Kereta Api bagi projek pembinaan jalan kereta api dan jambatan yang diberi nama kapal ‘Ras Mora’.<sup>11</sup>

Selain menerima kargo barangan, Pelabuhan Swettenham juga menerima kapal yang membawa surat dan tenaga buruh atau imigran dari India dan China. Sebagai contoh, pada tahun 1906, kapal BISN, ‘Thongwa’ dan ‘Teesta’ yang didaftarkan dengan muatan sebanyak 3,428 tan merupakan kapal yang membawa surat-surat dari India dan juga buruh-buruh Tamil<sup>12</sup> bagi memenuhi keperluan tenaga buruh di ladang-ladang getah yang diusahakan di NNMB. Kedatangan kapal yang membawa imigran ini selaras dengan Pelabuhan Swettenham diwartakan sebagai pelabuhan untuk pendaratan imigran India berdasarkan Seksyen 19



Enakmen Imigran India 1904<sup>13</sup> yang menyatakan bahawa imigran tidak boleh mendarat di mana-mana negeri kecuali di pelabuhan-pelabuhan yang telah ditetapkan oleh Residen British dengan kelulusan Residen Jeneral. Kapal yang membawa imigran India ini kemudiannya direkodkan akan mengunjungi Pelabuhan Swettenham secara tetap dan mulai 12 Februari 1908, syarikat perkapalan ini akan berlabuh di pelabuhan ini setiap minggu mengikut kontrak yang telah ditetapkan.<sup>14</sup>

Selain dari India, tenaga buruh dari China juga perlu diambil kira, walaupun kerajaan British tidak bercadang untuk menyediakan sebarang subsidi untuk pengangkutan imigran Cina antara Pelabuhan Swettenham dengan pelabuhan China secara langsung. Kerajaan China kemudiannya terbuka menerima perbincangan dengan kerajaan British di Selangor untuk menjadikan kapal BISN di Rangoon, China berlabuh secara tetap membawa imigran China ke pelabuhan ini<sup>15</sup> di samping membawa beras sebagai muatan kargo kapal ini. Dalam surat permohonan ini, dinyatakan bahawa China bercadang untuk menghantar tenaga buruh Cina yang direkrut dari Canton ke Pelabuhan Swettenham.<sup>16</sup> Oleh itu, Pelabuhan Swettenham merupakan bukan sahaja sebagai pelabuhan pendaratan tenaga buruh dari India tetapi turut menerima imigran dari China.

Selain kapal dagang milik BISN terdapat juga kapal dagang dari syarikat lain yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham. Berdasarkan Jadual 3, pada tahun 1907 daripada 45 buah kapal laut yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham terdapat kapal milik *P & O. S.S. Navigation Company* yang membawa muatan dengan anggaran kapasiti 3,651 tan berlayar langsung dari Eropah telah berlabuh di pelabuhan ini.<sup>17</sup> Tahun 1909 merupakan tahun penting bagi Pelabuhan Swettenham kerana pertambahan jumlah kapal dagang laut yang menjadikan pelabuhan ini sebagai pelabuhan persinggahan tetap mereka. Sebagai contoh, mulai Mei 1909, setiap dua minggu kapal milik *P & O* dan *Ocean Steamship* akan mengunjungi pelabuhan ini dan kapal dagang ini akan menghubungkan Pelabuhan Swettenham dengan Eropah dan Ceylon bagi eksport getah secara langsung.<sup>18</sup> Pada tahun 1913 pula menyaksikan syarikat perkapalan *Indra Line* telah menghantar kapal dagang mereka sebulan sekali ke Pelabuhan Swettenham bagi mengangkut getah untuk dihantar secara langsung ke New York.<sup>19</sup> Oleh itu, dapat disimpulkan bahawa kapal yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham antara tahun 1904 hingga 1913 adalah terdiri daripada kapal-kapal yang membawa barangan, kapal yang membawa surat-surat dari India dan kapal yang membawa imigran India dan Cina untuk dijadikan tenaga buruh.

Seterusnya, kehadiran kapal dagang tempatan juga perlu diberi perhatian kerana Pelabuhan Swettenham merupakan pelabuhan bagi NNMB, maka segala hasil keluaran dari NNMB akan dihantar ke Pelabuhan Swettenham untuk di eksport ke luar negara. Oleh itu, Jadual 4 menunjukkan jumlah keluar masuk kapal dagang tempatan dan jumlah kargo yang dibawa pada tahun 1904 hingga 1913.

Jadual 4: Jumlah Kapal Dagang Tempatan yang Mengunjungi Pelabuhan Swettenham pada Tahun 1904 hingga 1913

Tahun	Berlabuh		Berlepas		Jumlah	
	Bil.	Tan	Bil.	Tan	Bil.	Tan
1904	270	4,112	209	3,142	479	7,254
1905	229	4,412	206	3,804	435	8,216
1906	314	4,341	339	4,002	553	8,343
1907	388	5,951	379	5,842	767	11,793
1908	415	11,602	406	11,309	921	22,911
1909	421	11,094	417	10,856	938	21,950
1910	287	6,356	231	5,984	518	12,340

Perkembangan Aktiviti Perkapalan di Pelabuhan Swettenham

1911	544	15,223	328	13,790	972	29,713
1912	581	22,822	483	20,948	1,764	43,770
1913	543	21,260	500	21,092	1,743	42,352

Sumber: Report on the Marine Department of the State of Selangor for the Year 1904-1913.

Selain kapal dagang pesisir dan laut yang memberi impak kepada aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham, kapal dagang tempatan juga mencatatkan jumlah keluar masuk yang baik antara tahun 1904 hingga 1913 berdasarkan Jadual 4 walaupun pada tahun 1910 jumlah kedatangan kapal dagang tempatan menunjukkan penurunan yang ketara berserta jumlah kargo yang dibawa oleh mereka, namun telah meningkat semula pada tahun 1911. Begitu juga dengan tahun 1913, walaupun jumlah kapal dagang tempatan yang berlabuh menunjukkan penurunan sebanyak 38 buah, namun jumlah kapal dagang tempatan yang berlepas dari Pelabuhan Swettenham menunjukkan peningkatan sebanyak 17 buah berbanding dengan tahun 1912.

Selain menerima kedatangan kapal dagang, Pelabuhan Swettenham juga menerima kedatangan kapal perang milik British mulai tahun 1904. Pada tahun 1904, Pelabuhan Swettenham didatangi oleh kapal perang milik British seperti H.M.S. 'Algerine' pada awal bulan Januari, kapal penjelajah kelas kedua seperti H.M.S. 'Sirius' telah melawat pada 8 Julai dan H.M.S. 'Astraea' pula telah mengunjungi pelabuhan ini pada 11 Oktober dan 14 November, kemudian disusuli dengan kehadiran kapal tempur H.M.S 'Glory'.<sup>20</sup> Pada tahun 1905 pula, Pelabuhan Swettenham telah menerima kehadiran kapal penjelajah kelas kedua British yang dikenali sebagai H.M.S. 'Thetis' dengan kapasiti 3,400 tan pada bulan Februari.<sup>21</sup> Perkembangan aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham telah memberi gambaran yang baik kepada operasi pelabuhan ini dengan kehadiran kapal dagang laut. Selain itu, aktiviti perkapalan ini juga telah dipengaruhi oleh kegiatan perdagangan yang melibatkan aktiviti import dan eksport. Sehingga tahun 1904, komoditi utama bagi aktiviti eksport Selangor adalah kopi, bijih timah dan timah<sup>22</sup>, namun perkembangan penanaman getah yang diperkenalkan di Klang pada tahun 1897<sup>23</sup> telah membuka lembaran baharu dalam aktiviti eksport di Selangor setelah getah mula dieksport secara serius bermula tahun 1905.<sup>24</sup> Jadual 5 menunjukkan aliran import dan eksport Selangor yang dikendalikan di Pelabuhan Swettenham pada tahun 1904 hingga 1913.

Jadual 5: Jumlah Aliran Import dan Eksport Selangor pada Tahun 1904 hingga 1913

Tahun	Eksport (\$)	Import (\$)	Jumlah (\$)
1904	27,827,920	21,351,679	49,179,599
1905	26,683,316	24,643,619	51,326,935
1906	26,963,358	23,598,469	50,561,827
1907	29,281,438	25,703,523	54,984,961
1908	23,032,437	23,336,956	46,369,393
1909	29,631,902	19,893,057	49,524,959
1910	46,732,123	24,315,540	71,047,676
1911	47,425,383	27,810,458	75,235,841
1912	61,897,749	34,825,847	96,723,596
1913	56,897,277	41,186,141	99,288,123

Sumber: Selangor Administration Report for the Year 1904-1913.

Berdasarkan Jadual 5, keseluruhan nilai eksport Selangor adalah melebihi nilai import. Hal ini adalah disebabkan oleh hasil eksport getah yang menjadi penyumbang terbesar dalam aliran eksport Selangor yang positif mulai tahun 1905. Sehingga tahun 1904, komoditi utama bagi eksport Selangor adalah terdiri daripada bijih timah dan kopi,<sup>25</sup> namun menjelang tahun 1905 hasil penanaman getah yang telah mulai dieksport telah menunjukkan peningkatan yang ketara dan telah menjadikan getah sebagai antara komoditi yang penting bagi Selangor. Pada tahun 1908, nilai eksport Selangor menunjukkan penurunan dan kembali meningkat pada tahun 1909 yang telah dipengaruhi oleh nilai eksport getah.<sup>26</sup> Oleh itu, getah seterusnya telah menjadi komoditi utama dalam kegiatan perdagangan NNMB di samping bijih timah.

Tindakan British membangunkan pelabuhan di Kuala Klang bukan semata-mata kerana perkembangan ekonomi di Selangor, tetapi Pelabuhan Swettenham kemudiannya menjadi nadi kepada pengukuhan ekonomi British di Negeri-negeri Melayu secara umumnya. Sebelumnya, British telah mengambil keputusan untuk menggabungkan Negeri-negeri Melayu seperti Perak, Selangor, Negeri Sembilan dan Pahang di bawah satu sistem pentadbiran yang dikenali sebagai Negeri-negeri Bersekutu (NNMB) pada tahun 1895 yang ditadbir oleh Residen Jeneral.<sup>27</sup> Pembangunan Pelabuhan Swettenham ini kemudiannya akan membantu perancangan British untuk melindungi aktiviti perdagangannya di Asia Tenggara melalui perdagangan hasil perlombongan bijih timah dan penanaman getah<sup>28</sup> yang diusahakan di NNMB.

Pada akhir abad ke-19, kedudukan British sebagai kuasa besar dunia digugat apabila Britain menghadapi kemelesetan ekonomi kerana kegagalan operasi sektor perindustrian, peningkatan defisit perdagangan, penurunan bekalan arang batu dan kebergantungannya terhadap sumber makanan dari negara asing.<sup>29</sup> Keadaan ini telah menyebabkan berlaku perubahan terhadap dasar perdagangan British dari dasar perdagangan bebas kepada pengenalan sistem perdagangan merkantilisme.<sup>30</sup> NNMB tidak terkecuali menerima tempias masalah yang dihadapi oleh British. Pada tahun 1909, John Anderson yang merupakan Pesuruhjaya Tinggi British telah menubuhkan Majlis Mesyuarat Persekutuan yang bertujuan untuk mengawal NNMB secara keseluruhannya dengan pelaksanaan undang-undang dan terlibat secara langsung dalam aktiviti perdagangan bijih timah dan getah.<sup>31</sup> Kesan penubuhan Majlis Mesyuarat Persekutuan ini adalah kuasa Residen British menjadi semakin berkurangan.<sup>32</sup>

Penglibatan kerajaan British secara langsung dalam perkembangan perdagangan di NNMB telah mempengaruhi perkembangan pembangunan di Pelabuhan Swettenham. Kestabilan NNMB telah memberi kesan kepada jumlah eksport yang menunjukkan peningkatan yang ketara mulai tahun 1910 dan menyebabkan pertambahan hasil keluaran NNMB dapat disalurkan melalui Pelabuhan Swettenham.<sup>33</sup> Pada tahun 1910, jumlah eksport bagi barangan dagangan di Selangor telah mencatatkan peningkatan sebanyak \$17,284,223<sup>34</sup> berbanding tahun 1909, jumlah eksport Selangor hanya mencatatkan sebanyak \$29,427,505.<sup>35</sup> Pertumbuhan ekonomi yang baik ini telah membantu perkembangan aktiviti perkapalan di pelabuhan ini.

Perubahan dasar perdagangan British ini jelas terlihat dalam aktiviti eksport berbanding import yang dilaksanakan melalui sistem tarif. Pelaksanaan sistem tarif ini telah menyeragamkan kadar cukai di semua negeri dan memberi manfaat kepada British kerana membolehkan British mengawal pelabuhan import dan eksport yang terdapat di NNMB<sup>36</sup> seperti Pelabuhan Swettenham di Selangor. British telah membina stesen kastam di setiap pelabuhan untuk mengutip cukai kerajaan. Di Pelabuhan Swettenham, stesen kastam telah dibuka di Pulau Ketam pada bulan Jun 1901 selaras dengan pembukaan pelabuhan tersebut.



Pada awalnya, stesen kastam diletakkan di bawah tanggungjawab Jabatan Laut Pelabuhan Swettenham dan Ketua Pelabuhan. Kemudian, pada 1 September 1908, stesen kastam diambil alih oleh Penyelia Kastam.<sup>37</sup> British melaksanakan dasar perdagangan merkantilisme ini bukan sahaja kerana Britain berhadapan dengan kemelesetan ekonomi tetapi juga persiapan menghadapi Perang Dunia Pertama yang kemudiannya tercetus pada tahun 1914.

### Tahun 1914-1919: Pelabuhan Swettenham dalam Perang Dunia Pertama

Dasar kolonisasi British terhadap Pelabuhan Swettenham telah bermula sejak perancangan pembinaan pelabuhan ini. Pelabuhan ini telah dibina mengikut kehendak British. Bukan itu sahaja pengurusan pelabuhan turut diletakkan sepenuhnya di bawah pentadbiran British. Oleh itu, tidak hairanlah bahawa apabila Perang Dunia Pertama mempunyai hubung kait dengan perkembangan aktiviti perkapalan mahupun perdagangan di Pelabuhan Swettenham. NNMB secara tidak langsung juga terlibat dalam kancah peperangan ini kerana merupakan negeri naungan British.<sup>38</sup> Perang Dunia Pertama meletus pada 4 Ogos 1914 apabila British mengisytiharkan perang terhadap Jerman. British kemudiannya memperluaskan pengisytiharan perang terhadap Austria dan Hungary pada 13 Ogos 1914.<sup>39</sup> Peperangan ini hanya berakhir setelah Perjanjian Versailles ditandatangani pada tahun 1919.

Perang Dunia Pertama telah memberi kesan kepada aktiviti perkapalan dan kegiatan perdagangan di Pelabuhan Swettenham. Hal ini kerana jumlah kehadiran kapal dagang di pelabuhan telah menurun berbanding dengan tahun-tahun sebelum perang ini meletus. Jadual 6 di bawah menunjukkan jumlah kedatangan kapal dagang di Pelabuhan Swettenham tidak termasuk kapal dagang tempatan pada tahun 1914 sehingga 1919.

Jadual 6: Jumlah Kedatangan Kapal Dagang di Pelabuhan Swettenham pada tahun 1914 sehingga 1919

Tahun	Berlabuh		Berlepas		Jumlah	
	Bil.	Tan	Bil.	Tan	Bil.	Tan
1914	1,300	1,494,721	1,299	1,494,335	2,599	2,989,756
1915	1,168	1,234,596	1,169	1,234,982	2,337	2,469,578
1916	1,158	1,227,858	1,157	1,227,472	2,315	2,455,330
1917	1,081	1,015,475	1,080	1,015,461	2,161	2,030,936
1918	955	798,810	957	799,210	1,912	1,598,720
1919	1,122	1,107,109	1,122	1,107,109	2,244	2,214,218

Sumber: Report on the Marine Department of the State of Selangor for the Year 1914-1919.

Berdasarkan Jadual 6, jumlah kedatangan kapal dagang di Pelabuhan Swettenham menunjukkan penurunan sepanjang Perang Dunia Pertama berlangsung dan hanya meningkat semula setelah perang tamat pada tahun 1919. Pengisytiharan perang yang dilakukan oleh British ke atas Jerman telah menyebabkan kapal dagang Jerman tidak dapat mengunjungi Pelabuhan Swettenham bermula dari tahun 1915 hingga 1918 dan hanya sebuah sahaja yang mengunjungi pelabuhan ini pada tahun 1914.<sup>40</sup> Peperangan yang berlaku di Eropah ini telah menyebabkan Pelabuhan Swettenham diliputi kesuraman sekali gus menjejaskan kehadiran kapal dagang laut ke Pelabuhan Swettenham. Jadual 7 di bawah menunjukkan jumlah kedatangan kapal dagang laut di Pelabuhan Swettenham dalam zaman Perang Dunia Pertama.

Jadual 7: Jumlah Kedatangan Kapal Dagang Laut di Pelabuhan Swettenham pada tahun 1914 hingga 1919

Tahun	Berlabuh		Berlepas		Jumlah	
	Bil.	Tan	Bil.	Tan	Bil.	Tan
1914	281	1,026,478	281	1,026,478	562	2,052,956
1915	214	794,007	214	794,007	428	1,588,714
1916	218	804,497	218	804,497	436	1,608,994
1917	165	607,748	165	607,748	330	1,215,496
1918	130	416,320	130	416,320	360	832,540
1919	197	682,605	197	682,605	394	1,365,210

Sumber: Report on the Marine Department of the State of Selangor for the Year 1914-1919.

Penurunan jumlah kedatangan kapal dagang ke Pelabuhan Swettenham ini adalah selaras dengan dasar sekatan perdagangan yang dikenali sebagai *trade war* yang telah dilaksanakan oleh Britain terhadap Jerman telah menyebabkan berlakunya pengurangan dalam aktiviti import kepada operasi kapal penjelajah Jerman *Emden*.<sup>41</sup> Walaupun peperangan meletus, peristiwa ini tidak menghalang berlakunya penambahan negara yang terlibat dalam menghantar kapal-kapal mereka ke Pelabuhan Swettenham yang terdiri daripada kapal-kapal dari Perancis, Chile, Rusia dan Sepanyol.

Berlainan pula dengan jumlah kehadiran kapal dagang tempatan di Pelabuhan Swettenham yang menunjukkan peningkatan meskipun dalam waktu peperangan seperti yang dicatatkan dalam Jadual 8 di bawah.

Jadual 8: Jumlah Kedatangan Kapal Dagang Tempatan di Pelabuhan Swettenham pada tahun 1914 hingga 1919

Tahun	Berlabuh		Berlepas		Jumlah	
	Bil.	Tan	Bil.	Tan	Bil.	Tan
1914	413	18,621	405	18,292	918	36,913
1915	429	24,878	487	34,682	916	59,560
1916	612	30,146	605	29,678	1,217	59,924
1917	535	29,505	540	29,705	1,775	59,210
1918	477	25,732	482	26,032	959	51,764
1919	551	31,974	554	32,149	1,105	64,123

Sumber: Report on the Marine Department of the State of Selangor for the Year 1914 – 1919.

Jadual 8 menunjukkan jumlah kedatangan kapal dagang tempatan mencatatkan penurunan pada tahun pertama Perang Dunia Pertama meletus. Namun, dua tahun berikutnya jumlah kedatangan kapal dagang tempatan meningkat sebelum menurun semula pada tahun 1917 dan 1918. Di akhir tahun Perang Dunia Pertama menunjukkan kedatangan kapal dagang tempatan meningkat semula sama seperti kapal dagang lain yang turut meningkat.

Perang Dunia Pertama yang tercetus antara British dan Jerman ini sudah semestinya memberi impak kepada kegiatan perdagangan di Pelabuhan Swettenham. Impak peperangan ini terhadap kegiatan perdagangan dilihat tidak sama keadaannya dengan jumlah kapal yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham. Aliran aktiviti eksport dan import Selangor sepanjang Perang Dunia Pertama dijelaskan melalui Jadual 9 di bawah.

Jadual 9: Jumlah Aliran Aktiviti Eksport Selangor pada Tahun 1914 hingga 1919

Tahun	Eksport (\$)	Import (\$)	Jumlah
1914	46,533,967	34,378,443	81,490,783
1915	61,141,632	29,226,196	90,820,272
1916	82,741,291	32,738,001	116,300,195
1917	101,830,247	36,101,125	139,107,672
1918	79,718,369	36,849,355	117,163,534
1919	100,848,202	56,289,298	157,137,400

Sumber: Selangor Administration Report for the Year 1914-1919.

Berdasarkan Jadual 9, aliran perdagangan Selangor sebenarnya menunjukkan trend yang baik walaupun permulaan Perang Dunia Pertama telah menyebabkan penurunan aliran eksport dan import Selangor yang dikendalikan di Pelabuhan Swettenham. Aliran eksport Selangor juga masih mengatasi aliran import. Peningkatan aliran eksport Selangor selepas tahun 1914 khususnya telah dipengaruhi oleh eksport komoditi utama NNMB seperti bijih timah dan getah. Sebagai contoh, walaupun pada tahun 1914, nilai agregat perdagangan menunjukkan penurunan, tetapi eksport getah dilaporkan meningkat. Hal ini kerana tujuan utama sistem perdagangan berasaskan merkantilisme adalah keperluan untuk melindungi bekalan bahan mentah seperti bijih timah dan getah yang merupakan ekonomi eksport utama bagi British di NNMB. Jumlah eksport getah di Pelabuhan Swettenham semasa Perang Dunia Pertama dapat dilihat dalam Jadual 10.

Jadual 10: Jumlah Eksport Getah di Pelabuhan Swettenham pada Tahun 1914 hingga 1919

Tahun	Jumlah Eksport (Tan)
1914	15,147
1915	23,172
1916	28,932
1917	35,587
1918	32,011
1919	44,514

Sumber: Federated Malay States Railways Annual Report for the Year 1915, 1918 & 1919.

Berdasarkan Jadual 10 peningkatan dalam eksport getah di Pelabuhan Swettenham bukan sahaja pada tahun 1914 tetapi sepanjang Perang Dunia Pertama juga eksport getah menunjukkan peningkatan dan stabil walaupun pada tahun 1918 jumlah eksport getah mencatatkan penurunan dan kembali meningkat pada tahun 1919.

Peperangan ini bukanlah suatu peristiwa yang memberi kesan buruk kepada Selangor secara keseluruhannya walaupun jumlah kapal yang mengunjungi Pelabuhan Swettenham mencatatkan pengurangan. Hal ini kerana pelabuhan ini terus dikunjungi kapal-kapal yang bersaiz besar. Pada tahun 1914, satu rekod telah dicatatkan apabila Pelabuhan Swettenham telah dikunjungi kapal terbesar dalam sejarah kapal yang pernah berlabuh sebelum ini di pelabuhan tersebut, iaitu kapal *Ixon* dan *Talhybius*. Kapal-kapal ini mempunyai saiz dengan kepanjangan 530 kaki dan membawa berat kargo sebanyak 10,220 tan.<sup>42</sup> Dalam tahun yang sama juga, *El Katara* yang merupakan kapal kargo yang terkenal dalam syarikat perkapalan *Messageries Maritime* tiba di Pelabuhan Swettenham dengan muatan jubin dari Perancis. Kapal ini telah digunakan oleh Ketua Pelabuhan untuk menguji dermaga baharu Pelabuhan Swettenham dengan saiz kapal kira-kira 450 kaki dan muatan sebanyak 7,000 tan.<sup>43</sup> Di samping itu, Pelabuhan Swettenham juga menerima kehadiran kapal-kapal perang yang semakin

bertambah semasa peperangan berlangsung. Selain kapal-kapal perang Britain, kapal-kapal perang dari Perancis dan Jepun juga turut berlabuh di pelabuhan ini pada ketika itu.<sup>44</sup>

## Kesimpulan

Secara keseluruhannya, aktiviti perkapalan di Pelabuhan Swettenham sehingga Perang Dunia Pertama menunjukkan perkembangan yang baik. Tiga tahun awal pembukaan Pelabuhan Swettenham hanya layak digelar sebagai pelabuhan pesisir kerana jumlah kapal dagang dan kargo yang dibawa adalah kecil. Namun begitu, mulai tahun 1904, Pelabuhan Swettenham bukan sahaja menerima kedatangan kapal dagang yang bersaiz besar, malah kapal perang British turut mengunjungi pelabuhan ini. Perang Dunia Pertama yang tercetus pada tahun 1914 sebenarnya telah memberi peluang kepada Jepun untuk mendapatkan barangan dari Eropah. Hal ini kerana semasa perang berlangsung, kedatangan kapal dagang Jepun ke Pelabuhan Swettenham mengalami peningkatan.<sup>45</sup> Meskipun Perang Dunia Pertama telah mempengaruhi jumlah kedatangan kapal dagang laut terutamanya ke Pelabuhan Swettenham, namun aliran perdagangan British di NNMB dalam keadaan yang memuaskan kerana peningkatan eksport getah dan bijih timah.

## Nota

<sup>1</sup> Reports on the Federated Malay States, 1901, ANM 2006/0012985, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> 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. 123.

<sup>4</sup> Selangor Government Gazette Sept-Dec 1902, Report on the Marine Department 1901, ANM 2007/0000084, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> Perbincangan lanjut berkaitan dengan permasalahan yang dihadapi oleh British dalam memastikan Pelabuhan Swettenham terus beroperasi dengan baik boleh lihat dalam Nur Izzati Nazihah Junaidi & Mohd Samsudin, Permasalahan dalam Perkembangan Pelabuhan Swettenham pada Tahun 1901 hingga 1909, *Malaysia dari Segi Sejarah*, Bilangan 51, 2022, hlm. 44-56.

<sup>7</sup> Jumlah kedatangan kapal dagang ke Pelabuhan Swettenham yang dicatatkan kemungkinan tidak tepat kerana pada tahun ini pelabuhan Pengkalan Batu masih beroperasi hingga 15 September 1901, iaitu tarikh pembukaan Pelabuhan Swettenham.

<sup>8</sup> Selangor Administration Report for the Year 1903, ANM 2006/0012987, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>9</sup> Selangor Administration Report for the Year 1904, ANM 2006/0012988, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>10</sup> Selangor Administration Report for the Year 1905, ANM 2006/0012989, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>11</sup> Ibid.

<sup>12</sup> Selangor Administration Report for the Year 1906, ANM 2006/0012991, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

## Perkembangan Aktiviti Perkapalan di Pelabuhan Swettenham

<sup>13</sup> Enakmen Imigran India yang berkuatkuasa pada 7 November 1904 ini telah membantu pihak British dalam keperluan mendapatkan tenaga kerja bagi bekerja di ladang-ladang getah dan juga sektor awam seperti pembinaan jalan raya, pembinaan dan penyelenggaraan jalan kereta api, penggalian dan pembuatan batu bata. Lihat dalam John Doraisamy & G. Durariraj, *Port Klang's Journey Through Time*, Pelabuhan Klang: Port Klang Authority, 2013, hlm. 48.

<sup>14</sup> 1269/07, Port Swettenham to be gazetted as a port for the landing of Indian Immigrant, 4 December 1907, ANM 1957/0114304, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>15</sup> 1002/1904, Steamer Service between Port Swettenham and China, 28 January 1904, ANM 1957/0139392, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>16</sup> Pada tahun 1910, terdapat lagi permohonan dari syarikat yang mengendalikan buruh dari China untuk membekalkan buruh dari pelabuhan China terus ke Pelabuhan Swettenham. *Kitlang Company Limited* dalam permohonannya berhasrat ingin mengetahui keadaan pusat kuarantin di Pelabuhan Swettenham sama ada berada dalam keadaan memuaskan dan dalam keadaan yang baik. Sekiranya, pusat kuarantin di pelabuhan ini tidak mencukupi, mereka berhasrat untuk menyediakannya untuk kegunaan mereka. Lihat dalam 3143/1910, Quarantine facilities at Port Swettenham, 15 June 1910, ANM 1957/0152251, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>17</sup> Selangor Administration Report for the Year 1907, ANM 2006/0012992, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>18</sup> Selangor Administration Report for the Year 1909, ANM 2006/0012994, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>19</sup> Selangor Administration Report for the Year 1913, ANM 2006/0012998, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>20</sup> Selangor Administration Report for the Year 1904, ANM 2006/0012988, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>21</sup> Selangor Administration Report for the Year 1905, ANM 2006/0012989, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>22</sup> Selangor Administration Report for the Year 1904, ANM 2006/0012988, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>23</sup> Selangor Government Gazette Aug-Dec 1898, Report on Klang District for the Year 1897, ANM 2007/0000075, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur. Klang menjadi antara daerah penting dalam perkembangan aktiviti eksport getah di Selangor dengan kuantiti sebanyak 604,670 lbs daripada 681,640 lbs, iaitu jumlah keseluruhan kuantiti getah yang dieksport melalui Pelabuhan Swettenham pada tahun 1906. Selangor Government Gazette, Sept-Dec 1907, Report on Klang District for the Year 1906, ANM 2007/0000094, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur dan Selangor Administration Report for the Year 1907, ANM 2006/0012992, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>24</sup> Selangor Administration Report for the Year 1905, ANM 2006/0012989, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>25</sup> Selangor Administration Report for the Year 1904, ANM 2006/0012988, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>26</sup> Selangor Administration Report for the Year 1909, ANM 2006/0012994, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>27</sup> Yeo Kim Wah, *The Politics of Decentralization: Colonial Controversy in Malaya 1920-1929*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1982, hlm.11.



<sup>28</sup> Penanaman getah di sekitar NNMB telah menjadikan Pelabuhan Swettenham sebagai pelabuhan utama dalam kegiatan eksport getah dunia. Selaras dengan itu, terdapat pertambahan jumlah kapal dari tahun ke tahun yang membawa kargo getah dari pelabuhan ini untuk pasaran luar negara. Lihat dalam Selangor Administration Report for the Year 1909, ANM 2006/0012994, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur dan Selangor Administration Report for the Year 1913, ANM 2006/0012998, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>29</sup> Mohd Shazwan Mokhtar, Muhammad Aslah Akmal Azmi & Mohd Samsudin, Perkembangan sistem Perdagangan Merkantilisme Negeri-negeri Melayu Bersekutu (1909-1913), *JEBAT: Journal of History, Politics & Strategic Studies*, 44(2): 1-26, 2017, hlm.2.

<sup>30</sup> Sistem merkantilisme merupakan sistem ekonomi yang menyaksikan campur tangan kerajaan dalam aktiviti perdagangan yang ketat untuk melindungi kepentingan ekonomi negara daripada persaingan negara asing. Campur tangan pihak kerajaan ini juga melibatkan pelaksanaan undang-undang yang mengawal sektor komersial dan industri dalam aktiviti perdagangan negara. Lihat dalam *Ibid.*, hlm.2.

<sup>31</sup> Yeo Kim Wah, *The Politics of Decentralization: Colonial Controversy in Malaya 1920-1929*, hlm. 15.

<sup>32</sup> *Ibid.*, hlm. 16.

<sup>33</sup> Kedudukan geografi Pelabuhan Swettenham yang lebih dekat dengan Perak dan Pahang menjadi tarikan utama berbanding dengan Pelabuhan Pulau Pinang dan Pelabuhan Singapura yang jauh di hujung Selat Melaka. Lihat dalam Mohd. Sarim Hj. Mustajab, Pelabuhan Klang: Penubuhan dan Perkembangannya 1900-1963, hlm. 125.

<sup>34</sup> Mata wang yang digunakan oleh Negeri-negeri Melayu Bersekutu (NNMB) adalah matawang Negeri-negeri Selat (NNS) yang dikenali sebagai Dolar Selat (\$). Namun begitu, penggunaan matawang Dollar Selat ini yang bermula pada tahun 1898 berakhir pada tahun 1939 dan telah digantikan dengan *Malayan Dollar* atau Dolar Melayu yang telah dikeluarkan oleh Lembaga Pesuruhjaya Matawang Malaya yang digunakan oleh tanah jajahan dan negeri di bawah naungan kerajaan British di Semenanjung Tanah Melayu dan Brunei hingga 1953. Mohd Amim Othman & Husniyah Abdul Rahim, Sejarah Matawang dari Era Penjajahan Portugis sehingga ke Pembentukan Bank Negara Malaysia, *Jurnal Pengguna Malaysia*, 31: 103-125, Disember 2018, hlm. 111-113.

<sup>35</sup> Selangor Administration Report for the Year 1910, ANM 2006/0012995, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>36</sup> Mohd Shazwan Mokhtar, Muhammad Aslah Akmal Azmi & Mohd Samsudin, Perkembangan sistem Perdagangan Merkantilisme Negeri-negeri Melayu Bersekutu (1909-1913), hlm. 9.

<sup>37</sup> Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1908, ANM 1957/0146799, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>38</sup> Sebelum berlakunya Perang Dunia Pertama, selain kapal-kapal membawa barangan, surat dan imigran India dan Cina, Pelabuhan Swettenham juga dikunjungi oleh kapal-kapal perang British. Kehadiran kapal perang ini jelas menunjukkan NNMB juga turut terlibat dalam peperangan yang tercetus di Eropah.

<sup>39</sup> Federated Malay States Gazette, Enactment No. 7 of 1914, The Straits Settlements Proclamations Enactment, 7 November 1914, Notifications No. 3391, ANM 2006/0012032, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>40</sup> Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1914, ANM 1957/0180792, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>41</sup> Selangor Administration Report for the Year 1914, ANM 2019/0001644, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> Selangor Administration Report for the Year 1914-1919.

<sup>45</sup> Annual Report of Klang District for the Year 1915, ANM 2006/00130000, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

## Rujukan

- 1002/1904. 1904. Steamer Service between Port Swettenham and China, 28 January, ANM 1957/0139392, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- 1269/07. 1907. Port Swettenham to be gazetted as a port for the landing of Indian Immigrant, 4 December, ANM 1957/0114304, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- 3143/1910. 1910. Quarantine facilities at Port Swettenham, 15 June, ANM 1957/0152251, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Annual Report of Klang District for the Year 1915, ANM 2006/00130000, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Annual Report of Marine Department 1911, ANM 1957/0162107, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Annual Report on Marine Department for the Year 1912, ANM 1957/0168594, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Federated Malay States Gazette, Enactment No. 7 of 1914, The Straits Settlements Proclamations Enactment, 7 November 1914, Notifications No. 3391, ANM 2006/0012032, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Federated Malay States Railway Annual Report for the Year 1915, ANM 2017/0003925, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Federated Malay States Railway Annual Report for the Year 1918, ANM 2017/0003925, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Federated Malay States Railway Annual Report for the Year 1919, ANM 2017/0003925, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- John Doraisamy & G. Durariraj. 2013. *Port Klang's Journey Through Time*. Pelabuhan Klang: Port Klang Authority.
- Mohd Anim Othman & Husniyah Abdul Rahim. Disember 2018. Sejarah Matawang dari Era Penjajahan Portugis sehingga ke Pembentukan Bank Negara Malaysia. *Jurnal Pengguna Malaysia*. 31: 103-125.
- 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).
- Mohd Shazwan Mokhtar, Muhammad Aslah Akmal Azmi & Mohd Samsudin. 2017. Perkembangan Sistem Perdagangan Merkantilisme Negeri-negeri Melayu Bersekutu (1909-1913). *JEBAT: Journal of History, Politics & Strategic Studies*. 44(2): 1-26.
- Reports on the Federated Malay States, 1901, ANM 2006/0012985, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1904, ANM 1957/0121337, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1905, ANM 1957/0127789, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1906, ANM 1957/0135122, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1907, ANM 1957/0141179, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1908, ANM 1957/0146799, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1910, ANM 1957/0156441, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1913, ANM 1957/0175036, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1914, ANM 1957/0180792, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1915, ANM 1957/0187601, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1916, ANM 1957/0193608, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1917, ANM 1957/0198439, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1918, ANM 1957/0203650, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Report on the Marine Department, State of Selangor for the Year 1919, ANM 1957/0209153, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Government Gazette Aug-Dec 1898, Report on Klang District for the Year 1897, ANM 2007/0000075, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Government Gazette May-Aug 1902, Selangor Administration Report for the Year 1901, ANM 2007/0000083, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Government Gazette Sept-Dec 1902, Report on the Marine Department 1901, ANM 2007/0000084, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Government Gazette Jul-Dec 1903, Report on the Marine Department 1902, ANM 2007/0000086, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Government Gazette Jul-Dec 1904, Report on the Marine Department 1903, ANM 2007/0000088, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Government Gazette, Sept-Dec 1907, Report on Klang District for the Year 1906, ANM 2007/0000094, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur
- Selangor Administration Report for the Year 1902, ANM 2006/0012986, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1903, ANM 2006/0012987, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1904, ANM 2006/0012988, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1905, ANM 2006/0012989, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1906, ANM 2006/0012991, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1907, ANM 2006/0012992, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1908, ANM 2006/0012993, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1909, ANM 2006/0012994, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1910, ANM 2006/0012995, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.

Perkembangan Aktiviti Perkapalan di Pelabuhan Swettenham

- Selangor Administration Report for the Year 1911, ANM 2006/0012996, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1912, ANM 2006/0012997, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1913, ANM 2006/0012998, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1914, ANM 2019/0001644, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1915, ANM 2006/0013000, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1916, ANM 2006/0013001, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1917, ANM 2007/0000044, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1918, ANM 2006/0013003, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Selangor Administration Report for the Year 1919, ANM 2006/0013004, Arkib Negara Malaysia, Kuala Lumpur.
- Yeo, Kim Wah. 1982. *The Politics of Decentralization: Colonial Controversy in Malaya 1920-1929*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.