

## PERKEMBANGAN PERKHIDMATAN KERETAPI DI SABAH, 1881-1963: SATU TINJAUAN

---

Sitti Asmah Ammituh  
Ho Hui Ling

### Abstract

*Social development in Sabah, including the construction and upgrading of railways, was important for the state's economic activities. The economic and social needs prompted the British colonial administration to improve the railway facilities. This article discusses the development of railways in Sabah under the British colonial administration between 1881 and 1963. This study seeks to determine if the building of railways in Sabah involved the building of new railway lines or merely the upgrading of existing ones. This study has found that the railways development is evident under the British North Borneo Chartered Company (SBBU) and then rose slowly but consistently under British colonial rule. The length of railways increased considerably as a result of upgrading works by the British after the Second World War. The upgrading of railways contributed to socioeconomic change in Sabah which was visible in the increased agricultural productivity and improvements in the industrial sector. The building of railways also contributed towards economic growth as evident in the increase in new settlement areas, employment opportunities and demographic change in Sabah.*

### Pengenalan

Perkhidmatan keretapi di Sabah merupakan antara teknologi pengangkutan yang diperkenalkan pada era pentadbiran Syarikat British Borneo Utara (SBBU) pada tahun 1881 hingga tahun 1941. Dalam tempoh tersebut permintaan terhadap perkhidmatan keretapi semakin meningkat sekali gus menyumbang kepada perkembangan ekonomi Sabah dan peningkatan ekonomi pihak British. Keadaan ini berlangsung sehingga Perang Dunia Kedua. Walaupun perkhidmatan keretapi menghadapi kemerosotan semasa Perang Dunia Kedua namun perkhidmatannya masih diteruskan malah telah dipertingkatkan ketika di bawah pentadbiran kolonial British, 1946-1963. British berusaha memulihkan semula perkhidmatan keretapi di Sabah berdasarkan pelan pembangunan sosial yang diperkenalkan. Melalui *Public Work Department* atau Jabatan Kerja Raya penyelenggaraan keretapi telah dilaksanakan antara lain melibatkan projek menaik taraf landasan dan menambah gerabak. Sebagaimana SBBU, kolonial British bertindak meningkatkan semula perkhidmatan keretapi adalah untuk memenuhi keperluan ekonomi.

### Perubahan Pentadbiran Di Sabah

Pada awal abad ke-16, Sabah ditadbir oleh dua kesultanan iaitu Kesultanan Sulu dan Kesultanan Brunei. Sekitar tahun 1662 sehingga 1674, Sabah dibahagikan kepada tiga bahagian utama. Antaranya bahagian Kimanis sehingga Padasan di bawah kuasa Kesultanan Brunei. Seterusnya, bahagian Marudu sehingga Sungai Sibuku di bawah pengaruh Kesultanan Sulu dan kawasan pedalaman yang merupakan kawasan persendirian, sebelum sistem politik kesultanan digunakan dalam proses pentadbiran manakala penduduk di bahagian pedalaman masih mengamalkan sistem pemerintahan berasaskan kesukuan. Setiap pentadbir bahagian pada ketika ini tidak meletakkan dasar khusus untuk melaksanakan pembangunan di Sabah. Walau bagaimanapun, selepas SBBU mengambil alih pentadbiran,

Sabah mula berubah dan tidak lagi terikat kepada pentadbiran tradisional. SBBU mula mentadbir pada tahun 1881 sehingga 1946.<sup>1</sup>

Struktur pentadbiran berasaskan kesultanan turut diubah mengikut kaedah pentadbiran SBBU. Pentadbiran pusat diketuai oleh Gabenor, diikuti oleh Residen, Pegawai Daerah, Penolong Pegawai Daerah kemudian Ketua Anak Negeri dan Mahkamah Anak Negeri. Pada awal pentadbiran SBBU, Sabah dibahagikan kepada dua bahagian iaitu Residen Pantai Barat yang berpusat di Jesselton (Kota Kinabalu) dan Residen Pantai Timur berpusat di Sandakan. Sekitar tahun 1922, kawasan Sabah telah dibahagikan semula menjadi lima residensi (wilayah), kemudian dibahagikan pula kepada 12 daerah dan 10 daerah kecil bagi memudahkan pentadbiran dijalankan. Walaupun mula mengambil alih pentadbiran pada April tahun 1881, namun SBBU mentadbir secara rasmi pada 1 Julai 1882. W.H. Treacher telah dilantik menjadi Gabenor yang pertama di Sabah.<sup>2</sup> SBBU menggerakkan jentera pentadbirannya dengan memulakan projek pembangunan ekonomi untuk kepentingan syarikat. Dalam usaha meningkatkan ekonomi, pihak British mengambil langkah memajukan sistem pengangkutan seperti membina rangkaian jalan dan membina pelabuhan untuk memenuhi keperluan tersebut.

Pentadbiran SBBU mula terkejut kesan kemaraan Jepun yang ingin meluaskan pengaruh dan kuasanya ke Asia Tenggara sekitar tahun 1941. Kepulauan Borneo antara yang berjaya dikuasai pada awal tahun 1943 termasuk Sabah. Serangan oleh pihak Jepun telah dirancang dengan teliti atas bantuan perisik yang telah lama menetap di Sabah. Serangan terancang menyebabkan Jepun berjaya menguasai sepenuhnya Pulau Borneo pada 17 Disember 1941 dan mula bertapak pada 27 Disember 1941. Melalui Brunei, tentera Jepun meluaskan kuasa ke Jesselton (Kota Kinabalu) dan berjaya menguasainya pada 8 Januari 1942,<sup>3</sup> seterusnya menyusup masuk ke Weston.<sup>4</sup> Di barat Sabah pula merangkumi Labuan dan Jesselton mula dikuasai oleh Jepun pada 3 Januari 1943. Ini diikuti oleh penaklukan Sandakan oleh tentera Jepun pada 19 Januari 1943.<sup>5</sup> Setelah berkuasa, Jepun telah membahagikan Sabah kepada dua bahagian yang dikenali sebagai Seikai Shiu (Pantai Barat) dan Tokai Shiu (Pantai Timur).<sup>6</sup> Jepun juga memulakan penguasaannya di kawasan pedalaman seperti Keningau, Pensiangan dan Ranau.<sup>7</sup>

Seterusnya, perluasan kuasa Jepun ke kawasan pantai dengan strategi utama ialah menguasai pentadbiran pusat.<sup>8</sup> Kelemahan pihak British jelas apabila Jepun berjaya menguasai keseluruhan Sabah pada tahun 1943. Pihak SBBU yang hanya menumpukan pembangunan di kawasan pantai dengan memperkukuhkan pelabuhan merupakan satu kesilapan kerana telah membawa kekalahannya kepada Jepun. Keadaan ekonomi penduduk di Sabah selepas penguasaan Jepun berada pada tahap yang tidak memberangsangkan. Malah kehidupan rakyat semakin sukar dan menderita. Dari segi sosial, penguasaan Jepun telah menyebabkan kemusnahan yang teruk terhadap kemudahan awam dan telah menimbulkan sentimen kebencian dan trauma dalam kalangan penduduk Sabah terhadap tentera Jepun. Pelbagai jenayah kemanusiaan dan kekejaman dilakukan ke atas penduduk dan tawanan yang tidak bersalah oleh tentera Jepun. Antaranya seperti menyeksa, kerahan tenaga dan membunuh tanpa belas kasihan. Terdapat antara penduduk tempatan dan askar tawanan dikerah membina landasan kapal terbang dan jalan raya.<sup>9</sup>

Dari segi ekonomi, pihak Jepun telah memperkenalkan pelbagai dasar yang menguntungkan pihak mereka. Dasar yang dilaksanakan tidak memberi kemudahan malah menyusahkan serta membebankan penduduk Sabah. Hasil tanaman yang diperoleh penduduk melalui aktiviti pertanian akan dirampas. Selain hasil tanaman, keperluan makanan dan pakaian turut dirampas oleh tentera Jepun. Mata wang baru yang dikenali sebagai “duit pisang” turut diperkenalkan oleh pihak Jepun bagi menggantikan duit British. Segala bentuk urusan sama ada dalam perniagaan mahupun perdagangan penduduk Sabah sebahagian besar telah dikuasai oleh Jepun. Manakala, perusahaan getah dan kayu balak yang beroperasi

sepanjang pentadbiran SBBU telah dihentikan tanpa ada usaha untuk meneruskan semula kegiatan tersebut.

Ironinya, sebuah negara yang mempunyai krisis peperangan akan mengalami kemusnahan dari segi sosioekonominya sama ada melibatkan kemusnahan kemudahan awam dan kejatuhan ekonomi. Penguasaan Jepun telah mencetuskan pertempuran antara Jepun dengan Tentera Bersekutu yang akhirnya menjadi penyebab kemusnahan dan kerosakan infrastruktur serta kemudahan awam di Sabah.<sup>10</sup> Aktiviti pengeboman oleh kedua-dua belah pihak telah menyebabkan kemusnahan yang teruk di bandar utama seperti Sandakan, Kota Kinabalu dan Labuan. Sebagaimana kenyataan “Sandakan hancur musnah menjadi abu yang dibakar” oleh R.M. Jasni dalam bukunya bertajuk *Memoir Anak Sisa Peperangan* terbitan Dewan Bahasa dan Pustaka, Kuala Lumpur.<sup>11</sup> Pertempuran telah menyebabkan kekalahan Jepun kepada Tentera Berikat pada 10 Jun 1945. Kekalahan Jepun pada akhirnya meletakkan semula Sabah di bawah pentadbiran British. Namun demikian, penguasaan tentera Jepun di kawasan pedalaman telah membuka kawasan ini menjadi sebuah kawasan penempatan. Pada tahun 1942, terdapat usaha untuk memperbaiki jalan oleh pihak Jepun di bahagian pedalaman menghubungkan kawasan Pensiangan, Tenom, Keningau, Ranau dan Beaufort untuk kepentingan pentadbiran dan keperluan ekonomi.<sup>12</sup>

Selepas Perang Dunia Kedua, British datang ke Asia Tenggara untuk mewujudkan semula empayar British, termasuklah penguasaan ke atas Sabah. Kepentingan ekonomi merupakan faktor yang menyebabkan British bertindak untuk menguasai semula Sabah. Pada 1 Januari 1945 iaitu sebelum pengisytiharan Sabah sebagai koloni British, Angkatan Tentera *Brigade of the Australian 9th Division* merupakan kumpulan yang bertanggungjawab mengembalikan ketenteraman di Sabah. Pada 15 Julai 1946, Sabah telah diberi status *Crown Colony* (Koloni Diraja) dan pada masa yang sama kolonial British (British) telah memulakan pentadbirannya sehinggalah tahun 1963.<sup>13</sup> Di Bawah British pentadbiran diketuai oleh Gabenor diikuti oleh dua badan utama yang terdiri daripada Badan Eksekutif dan Badan Legislatif. Edward Twinning merupakan Gabenor pertama yang dilantik selepas Sabah diisytihar sebagai koloni diraja dan beliau dilantik bagi menggantikan James Caldre yang merupakan pentadbir sementara.

Badan Eksekutif terdiri daripada tiga orang ahli tetap iaitu Ketua Setiausaha, Ketua Peguam dan Setiausaha Kewangan di samping dua orang ahli rasmi dan empat orang ahli tidak rasmi. Manakala Badan Legislatif pula terdiri daripada Pengerusi, tiga orang ahli tetap dan 10 orang ahli tidak rasmi.<sup>14</sup> Seterusnya, di bawah Ketua Setiausaha pula terdiri daripada empat bahagian iaitu Jabatan Pentadbiran, Peguam Negara, Setiausaha Kewangan dan Jabatan Khas. Residen dilantik sebagai ketua pentadbiran di setiap residensi yang dibentuk merangkumi Residensi Pantai Barat, Residensi Pedalaman, Residensi Sandakan dan Residensi Tawau. Diikuti Pegawai Daerah dan Majlis Daerah yang dilantik di setiap Residensi. Sepanjang penguasaan selama hampir 17 tahun, British berusaha untuk meningkatkan ekonomi bagi kepentingan British. Pembinaan semula telah dilaksanakan untuk tujuan menambah baik infrastruktur yang sebahagian besar musnah dalam kejadian serangan Jepun pada tahun 1942.

### **Pengangkutan Awal**

Sebelum kewujudan perkhidmatan keretapi, pengangkutan air merupakan antara medium yang menjadi pilihan utama bagi memenuhi keperluan penduduk di Sabah. Sabah merupakan kawasan bergunung-ganang yang berada di antara Laut China Selatan dan Laut Sulu. Di samping mempunyai saluran sungai yang banyak Sabah bahkan memiliki kekayaan flora dan fauna. Justeru pengangkutan air (sungai dan laluan laut) merupakan antara laluan perhubungan utama sebelum pengenalan pengangkutan keretapi dan jalan raya. Antara sungai yang terdapat di Sabah dikelaskan kepada tiga kategori. Pertama adalah sungai di sepanjang

kawasan Pantai Timur yang menghala ke Laut Sulu. Diikuti sungai-sungai di kawasan Pantai Barat yang alirannya menghala ke Laut China Selatan dan ketiga adalah sungai di kawasan tenggara yang mengalir terus ke Laut Sulawesi. Sungai Kinabatangan merupakan sungai terpanjang di Sabah. Di samping sungai-sungai utama, terdapat juga sungai-sungai kecil lain yang beroperasi sebagai alternatif laluan ke kawasan lain antaranya Sungai Segama, Sungai Lubuk, Sungai Sugut, Sungai Apas, Sungai Sipitang Sungai Tandik, Sibuko dan Sungai Ranau.<sup>15</sup> Keperluan pengangkutan terhasil daripada faktor semulajadi manusia yang memerlukan bergerak ke tempat lain.<sup>16</sup> Sungai dan laut merupakan rangkaian semulajadi dan menjadi akses perhubungan yang terpenting pada ketika itu. Sebagaimana kenyataan *“For travellers in North Borneo are largely dependent on services of steamers as there are at present no trunk roads in the country.”*<sup>17</sup> Selepas British berjaya menguasai Sabah pada abad ke-19, sungai dan laluan laut merupakan rangkaian strategik yang penting untuk keperluan ekonomi di samping menjadi akses perhubungan dua hala dengan negara luar. Sistem sungai yang luas merupakan akses perhubungan khususnya bagi penduduk yang tinggal di bahagian Pedalaman di sekitar Kinabatangan dengan penduduk di bahagian Pantai Timur Sabah. Sungai juga merupakan jalan perhubungan awal yang kerap digunakan di bahagian pedalaman.<sup>18</sup> Selain digunakan sebagai medium perhubungan, sungai juga merupakan penentu perkembangan sosioekonomi di Sabah.<sup>19</sup> Antaranya, perkhidmatan pengangkutan sungai di Pansiang. Kegiatan ekonomi di Pansiang melibatkan aktiviti perniagaan penduduk antara daerah. Barang yang diniagakan seperti pakaian, sabun, gula, garam, susu segar dan sayur-sayuran dibawa masuk melalui Sungai Tawau.<sup>20</sup>

Di samping menjadi laluan utama, sungai dan laut juga menjadi kawasan yang penting untuk mendapatkan sumber keperluan harian seperti air untuk diminum, mandi dan sumber untuk mendapatkan protein. Sungai juga digunakan sebagai pembahagi dan penanda sempadan antara daerah.<sup>21</sup> Tanah di sekitar kawasan pinggir sungai sangat sesuai untuk pertanian sepertimana penanaman tembakau.<sup>22</sup> Terdapat perbezaan antara bahagian Pantai Barat dan Pantai Timur Sabah. Di bahagian Pantai Timur merangkumi Sandakan, Tawau, Lahad Datu dan Semporna, sungai merupakan medium pengangkutan yang utama untuk mengangkut hasil dari kawasan pedalaman ke pelabuhan juga merupakan laluan perhubungan dengan kawasan di sekitarnya. Hal ini berbeza dengan bahagian Pantai Barat Sabah yang mana sungai bukan merupakan medium yang utama. Penggunaan sungai sebagai medium perhubungan di bahagian ini jarang digunakan kerana penggunaan jalan darat lebih kerap digunakan sebagaimana kenyataan *“The river were unsuitable for navigation and could not be use as highways for trade and communication.”*<sup>23</sup> Kemudahan pengangkutan seperti kerbau dan kuda mendorong penduduk di bahagian ini lebih cenderung menggunakan jalan darat berbanding sungai.

Laluan air (*Ocean Route*) pula merupakan rangkaian semulajadi yang menghubungkan Sabah dengan negara luar seperti Hong Kong, Singapura, Australia, Jepun, Manila dan lain-lain. Aktiviti pelabuhan dan perkapalan dipengaruhi oleh kegiatan ekonomi, khususnya aktiviti perdagangan di samping keadaan geografi seperti kawasan teluk yang terlindung daripada angin monsun.<sup>24</sup> Laut menjadi laluan utama menghubungkan Sabah dengan negara luar manakala sungai pula menjadi ‘lebuhraya’ utama menghubungkan kawasan pesisir dengan kawasan pedalaman. Laluan air juga merupakan faktor penyumbang kepada perkembangan pelabuhan dan perkhidmatan perkapalan. Kedua-dua sektor telah wujud sejak awal masihi lagi kerana sebahagian besar kawasan di British Borneo merupakan pelabuhan semula jadi. Manakala, muara sungai berfungsi sebagai pelabuhan untuk persinggahan kapal-kapal dari luar negara selain menghubungkan kawasan-kawasan persekitaran sungai. Kapal pedagang yang berlabuh di pelabuhan di Sabah datang dari pelbagai negara. Perkembangan awal pelabuhan di Sabah seiring dengan perkembangan pelabuhan-pelabuhan lain di Pulau Borneo termasuk Sarawak dan Brunei. Sehingga

pentadbiran British pada tahun 1946, pelabuhan di Sabah masih beroperasi dan terus berkembang di bawah pentadbiran Malaysia. Bentuk muka bumi dan ciri semulajadi Sabah yang bergunung-ganang, memiliki banyak sungai dan kawasan penempatan di pesisir pantai dan dikelilingi teluk, terlindung daripada tiupan angin Monsun menjadikan sebahagian besar kawasan di pesisir pantai Sabah sesuai untuk pembinaan pelabuhan.<sup>25</sup> Namun dalam konteks keperluan pengangkutan di negari Sabah, jalan raya merupakan sistem pengangkutan yang diutamakan kerana kesesuaiannya sebagai agen pembangunan ekonomi. Laluan air menjadi lebih popular disebabkan adanya pelabuhan semulajadi seperti pelabuhan Kota Kinabalu, Kudat, Labuan, Sandakan dan Tawau. Kewujudan pelabuhan ini diperkukuhkan lagi dengan peranannya sebagai tempat persinggahan. Berbeza dengan pengangkutan darat, laluan air (*Ocean route*) bagi kawasan rantau Asia Tenggara merupakan rangkaian yang tidak dapat dinafikan kepentingannya.<sup>26</sup> Melalui medium ini, perjalanan menjadi lebih mudah, lancar dan cepat sampai ke destinasi. Keadaan perjalanan menggunakan jalan laut lebih selamat dan tidak ada gangguan perjalanan seperti kesesakan lalu lintas.

Pengangkutan darat berasaskan jalan pula adalah jalur-jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat dengan bentuk, ukuran dan jenis binaan untuk kegunaan lalu lintas pengguna, binatang dan kenderaan yang mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah dan cepat. Di sebahagian kawasan Sabah, jalan terbentuk secara semula jadi akibat aktiviti harian penduduk. Laluan terawal dikesan melalui bekas roda yang berulang alik seperti jalan yang terbentuk dari Tenom ke Keningau.<sup>27</sup> Bermula dengan laluan kecil dan denai kemudiannya berkembang menjadi jalan raya yang berturap merupakan transformasi pengangkutan yang telah mengubah landskap sebahagian kawasan di Sabah. Ketika pentadbiran SBBU, jalan raya dibina di kawasan bandar utama seperti Kota Kinabalu, Sandakan dan Labuan. Taburan jalan yang dibina dibahagikan kepada tiga kelas iaitu kelas pertama terdiri daripada jalan bitumen (berturap). Kelas kedua merupakan jalan kerikil dan ketiga pula adalah binaan jalan tanah.<sup>28</sup> Jalan raya yang dibina semasa SBBU merupakan salah satu alternatif untuk menghubungkan kawasan pertanian yang terletak jauh ke kawasan pedalaman di Sabah. Walau bagaimanapun, terdapat kegiatan membina jalan di bahagian barat namun inisiatif untuk membina jalan raya menghubungkan antara kawasan bandar dengan kawasan pedalaman serta bahagian Pantai Timur masih kurang.

Walaupun bagaimanapun, rancangan untuk membina jalan keretapi dari Jesselton ke Tuaran hanya bermula sekitar tahun 1920-an. Projek pembinaan jalan raya berturap melibatkan laluan dari Jesselton ke Tuaran, Sandakan ke Lubuk River dan Melalap ke Keningau. Pembinaan jalan raya hanya bermula pada tahun 1920.<sup>29</sup> Pembinaan ini melibatkan projek pembinaan jalan berturap di tiga buah kawasan berbeza antaranya jalan yang menghubungkan Jesselton-Tuaran, Sandakan-Lembah Labuk dan Melalap-Keningau.<sup>30</sup> Projek pembinaan jalan raya di Sabah pada tahun 1920 melibatkan pembinaan Jalan Malalap-Keningau dan siap dibina pada tahun 1921. Jalan raya turut dibina menghubungkan kawasan pantai barat Sabah dengan Sandakan yang melibatkan Jalan Tuaran-Jalan Labuk. Pembinaan jalan bertujuan untuk menghubungkan kawasan pertanian dengan pelabuhan yang terletak di pesisir pantai dan muara sungai. Pada tahun 1925, proses pembinaan jalan raya terpaksa dihentikan seketika akibat kekurangan kos perbelanjaan.<sup>31</sup> Usaha untuk membina jalan telah diteruskan pada tahun berikutnya menjadikan jumlah keseluruhan jalan pada tahun 1927 sehingga tahun 1940, masing-masing sebanyak 99 batu dan 241 batu.<sup>32</sup>

### **Perkhidmatan Keretapi di bawah pentadbiran SBBU, 1881–1941**

Teknologi pengangkutan moden seperti perkhidmatan keretapi diperkenalkan di Sabah sejak awal pentadbiran SBBU. Perkhidmatan pengangkutan ini dirancang dan diteliti keberkesananannya terhadap ekonomi terlebih dahulu sebelum dibina. Penelitian ini membawa kepada usaha untuk merealisasikan pembinaan rangkaian keretapi tersebut. Cadangan awal

pembinaan landasan keretapi dibina merentasi kawasan pedalaman sehingga ke Teluk Brunei di kawasan pantai barat kemudian dipanjangkan ke pelabuhan Tawau yang terletak di kawasan timur Sabah. Namun cadangan pembinaan ini tidak dapat diteruskan kerana masalah teknikal dan kekurangan sumber kewangan yang dihadapi oleh SBBU. Walau bagaimanapun, rancangan pembinaan landasan di kawasan pantai barat Sabah yang diusulkan oleh Pengarah SBBU, William Cowie telah diteruskan.<sup>33</sup>

Kerja membina landasan keretapi diketuai oleh Arthur J. West yang merupakan seorang penguasa jurutera berbangsa Inggeris.<sup>34</sup> Proses pembinaan ini di bawah pembiayaan skim yang telah diluluskan oleh Lembaga Pengarah dan pemegang saham syarikat kewangan setelah dicadangkan oleh Cowie. Sebagaimana di kawasan jajahan lain British telah merancang pembinaan landasan keretapi yang menghubungkan sebahagian besar kawasan pantai barat di Sabah. Landasan keretapi telah dibina pada tahun 1898 melalui kawasan Waston (Labuan) dengan Beaufort (*Padas River*), Jesselton dengan kawasan lain seperti Tanjung Aru, Putatan, Kinarut, Papar, Beaufort, Wetson, Saliwangan, Haligolat, Rayoh, Pangi, Tenom, Melalap. Pada tahun 1905, Proses penambahbaikan semua perkhidmatan keretapi menelan kos perbelanjaan berjumlah £500,000. Pada tahun 1912, pihak British telah mengambil alih proses pembinaan semula melibatkan penggantian material binaan seperti jambatan kayu kepada keluli, membina pusat (bengkel) lokomotif dan menambah bilangan lokomotif dan gerabak. Pembinaan semula menyebabkan kos perbelanjaan meningkat kepada £800,000 pada tahun 1923.<sup>35</sup>

Sungguhpun begitu, perkhidmatan keretapi di bawah pengurusan Cowie tidak menepati ciri-ciri binaan landasan yang baik. Landasan keretapi yang dibina juga daif di samping tidak memiliki infrastruktur yang lengkap. Ketidakupayaan dan kekurangan pembinaan awal keretapi mendorong pembinaan semula sistem keretapi. Tujuannya adalah untuk meningkatkan tahap kecekapan perkhidmatannya. Pembinaan semula dilaksanakan sebagaimana yang telah dicadangkan oleh pakar perkhidmatan dari Keretapi Negeri-negeri Melayu Bersekutu (FMSR).<sup>36</sup> Projek pembinaan keretapi di bawah seliaan SBBU dibina menghubungkan beberapa kawasan seperti Wetson ke Beaufort hasil cadangan Cowie masih dikekalkan sehingga selepas Perang Dunia Kedua. Landasan keretapi yang menghubungkan sebahagian besar kawasan barat Sabah yang dibina sejak tahun 1896 adalah sejauh 186.4 km.<sup>37</sup> Landasan keretapi dibina hanya di bahagian barat Sabah sahaja. Hal ini kerana sebahagian besar tempat berkenaan merupakan kawasan yang produktif ekonomi. Seksyen pertama dibina dengan jarak sejauh 57 batu bersamaan dengan 92 km melibatkan laluan Jesselton sehingga Beaufort. Manakala, seksyen kedua yang melibatkan laluan Beaufort-Tenom-Melalap dan ketiga, seksyen Beaufort-Tenom masing-masing dibina dengan jarak 39 batu dan 20 batu bersamaan 62.4 km dan 32 km.<sup>38</sup>

Pembinaan keretapi turut membawa kepada penubuhan *North Borneo Railways*, merupakan sebuah organisasi yang bertanggungjawab terhadap hal ehwal keretapi termasuk pentadbiran keretapi dan menguruskan sumber pendapatan yang diperoleh melalui perkhidmatannya. Perkhidmatan Keretapi dikendalikan oleh *North Borneo Railways* atau Keretapi Negeri Sabah ditubuhkan untuk keperluan kawalan lalu lintas.<sup>39</sup> Penubuhannya didorong oleh perkembangan pesat sistem pengangkutan serta peningkatan jumlah pengguna. Di samping mengawal lalu lintas, penubuhan *North Borneo Railways* bertujuan menyediakan perkhidmatan untuk masyarakat.<sup>40</sup> *North Borneo Railways* ketika di bawah pentadbiran British diletakkan di bawah kelolaan Lembaga Pengarah yang berpusat di London, seterusnya Pengurus Besar di Sabah.

*North Borneo Railways* merupakan organisasi yang ditubuhkan sejak 1 Ogos 1914 dan masih dikekalkan di bawah pentadbiran kolonial British. Pada awal penubuhan iaitu sekitar tahun 1930, Chas F. Ashtor Pryke dilantik sebagai Pengurus Besar *North Borneo Railways*, manakala J.G. Rowen pula berperanan sebagai Akauntan. Pada tahun 1931

lantikan baru telah dilakukan, Philip sebagai Pemangku Pengurus Besar, J. Beatty sebagai Jurutera ‘Permenent Way’ dan D.G. Logie sebagai Penolong Jurutera ‘Permenent Way’. Ketika berada di bawah SBBU, organisasi *North Borneo Railways* terdiri daripada unit pentadbiran, akaun, lokomotif, stor dan jabatan lalu lintas. Organisasi ini dikendalikan di bawah Pejabat Pengurus Besar dan Penolong Pengurus Besar. Seramai 151 orang pekerja dilantik di bawah *North Borneo Railways* semasa pentadbiran SBBU.<sup>41</sup>

Perkhidmatan keretapi pula memperkenalkan perkhidmatan lokomotif.<sup>42</sup> Lokomotif pertama yang diperkenalkan ialah Lokomotif wap dan setiap lokomotif dibezakan melalui keupayaan mengangkut juga berdasarkan jumlah muatan yang mampu dibawa. Keadaan landasan juga akan mempengaruhi jenis lokomotif yang digunakan sesuai dengan landasan yang dibina. Keretapi terawal yang digunakan ialah lokomotif dengan kuasa arang batu dan kemudiannya telah diubah kepada lokomotif diesel dan petrol. Antara lokomotif yang digunakan di Sabah sejak tahun 1935 ialah *Gaya, Kinabalu, Weston, Beaufort, Clark, Empire, Papar, Stoop, Hildyard, 290, Marudu, Maitland, dan Sentinel*.<sup>43</sup>

Keupayaan lokomotif yang digunakan adalah bergantung kepada jenis lokomotif yang digunakan. Seksyen pertama yang melibatkan laluan antara Jesselton-Beaufort menggunakan dua jenis lokomotif *Empire & lokomotif S.B. Clark* dengan daya keupayaan 6,895 Ib dan muatan sebanyak 394 tan. Seksyen kedua melibatkan laluan antara Beaufort-Melalap-Tenom menggunakan lokomotif *Hildyard & Stoop* dengan daya keupayaan sebanyak 5,921 Ib yang boleh menampung 108 tan. Seterusnya, turut melibatkan seksyen yang sama tetapi menggunakan lokomotif Lokomotif 250 dengan keupayaan 3,536 Ib dan boleh menampung 250 tan. Manakala seksyen ketiga, melibatkan laluan Beaufort-Weston menggunakan dua jenis lokomotif iaitu *Hildyard & Stoop* dan Lokomotif 290 dengan keupayaan 5,921 Ib dan muatan yang berbeza masing-masing sebanyak 399 tan dan 200 tan. Jadual 1 menunjukkan jenis lokomotif yang beroperasi mengikut seksyen sepanjang tempoh pentadbiran SBBU.

**Jadual 1: Seksyen Keretapi dan Jenis Lokomotif, 1881-1941**

Seksyen	Laluan	Jenis lokomotif	Daya upaya	Muatan (tan)	Jarak (batu)
1	Jesselton – Beaufort	<i>Empire &amp; S.B. Clark</i>	6,895 Ib	394	57
2	Beaufort – Melalap – Tenom	<i>Hildyard &amp; Stoop</i>	5,921 Ib	108	39
		Lokomotif 250	3,536 Ib	250	
3	Beaufort – Weston	<i>Hildyard &amp; Stoop</i>	5,921 Ib	399	20
		Lokomotif 290		200	

Sumber: Dipetik dan diubahsuai daripada Inter-Service Topographical Department, British Borneo (Sarawak, Brunei, Labuan, British North Borneo), *Railways*, 1944, hlm. 6.

Walaupun demikian, penguasaan Jepun sekitar tahun 1942 menyebabkan sebahagian laluan keretapi tidak dapat beroperasi. Kesan pengeboman telah mengakibatkan kerosakan bangunan pentadbiran, rumah kedai dan lain-lain bangunan. Peristiwa ini turut memberi kesan negatif bukan sahaja terhadap sosioekonomi bahkan turut memusnahkan sistem pengangkutan sedia ada di Sabah. Serangan Jepun ke atas Sabah telah menjejaskan kegiatan ekonomi penduduk tempatan. Serangan ini turut mengganggu kelancaran perkhidmatan keretapi. Operasi sebahagian landasan keretapi turut terhenti dan sebahagiannya pula mengalami kerosakan teruk yang mengakibatkan sebahagian stesen terpaksa ditutup sehinggalah penguasaan British di Sabah pada tahun 1946.<sup>44</sup> Pihak British memulakan

pentadbiran dengan merangka pelan pembangunan untuk memulihkan keadaan ekonomi yang hampir musnah keseluruhannya. Usaha untuk membangunkan sosioekonomi diteruskan selepas Sabah diletakkan di bawah kolonial British. Sepanjang tempoh tersebut British terlibat secara langsung dalam aktiviti penyelenggaraan dan pembinaan semula pengangkutan keretapi yang sedia ada. British telah berusaha untuk memajukan sistem pengangkutan seperti mana yang dilakukan oleh SBBU.

### **Perkembangan Keretapi di Bawah Pentadbiran British, 1946–1962**

Selepas Perang Dunia Kedua, kolonial British berusaha untuk membaik pulih dan menambah baik semula perkhidmatan keretapi. Walaupun penambahbaikan perkhidmatan pengangkutan tersebut adalah untuk memenuhi keperluan mereka sendiri. Salah satu langkah yang dilakukan adalah dengan menubuhkan *Road Maintenance Working Party* untuk mengkaji masalah yang dihadapi dalam sistem pengangkutan. Suruhanjaya ini bertindak mencari alternatif untuk meningkatkan dan meneruskan perkhidmatan pengangkutan termasuk keretapi. Kerjasama antara pihak British sebagai pentadbir dengan syarikat-syarikat persendirian memudahkan lagi proses membaik pulih sistem pengangkutan dan saling memberi manfaat kepada sosioekonomi Sabah. Pengusaha turut menyumbang kepada pembinaan jalan raya. Syarikat-syarikat persendirian seperti *Bombay Burmah and Kennedy* mengambil langkah membina jalan untuk keperluan syarikat sebagaimana yang telah dilakukan oleh syarikat persendirian kayu balak dan syarikat arang batu di Pulau Labuan. Jalan telah dibina bertujuan untuk mengangkut hasil tersebut ke kawasan pelabuhan.<sup>45</sup>

Rancangan penambahbaikan sistem keretapi dilaksanakan bertujuan untuk menyokong kegiatan ekonomi British. Pembukaan kawasan pertanian tidak dapat dimajukan tanpa sokongan sistem pengangkutan.<sup>46</sup> Oleh itu, pengangkutan seperti keretapi sangat diperlukan untuk memudahkan proses mengangkut hasil pengeluaran balak dan getah.<sup>47</sup> Pihak British membina rangkaian keretapi di kawasan yang produktif pertanian dan ini jelas menunjukkan bahawa British lebih berminat kepada kepentingan ekonomi sahaja. Hal ini terbukti kerana rangkaian keretapi dibina di kawasan yang berhampiran dengan ladang getah, perusahaan kayu balak, dan ladang tembakau. Landasan keretapi dibina mendahului rangkaian jalan raya, jika melihat mana-mana kawasan sekalipun landasan keretapi merupakan rangkaian perhubungan yang relevan dan masih digunakan sehingga ke hari ini.<sup>48</sup> Ini kerana kos perkhidmatannya lebih rendah dan kemampuannya mengangkut dalam jumlah yang banyak berbanding jalan raya. Penstrukturan juga melibatkan jalan utama dari Kota Kinabalu sehingga ke jalan Beaufort. Jambatan kayu yang menghubungkan kedua-dua jalan tersebut juga telah digantikan dengan jambatan besi untuk mengukuhkan ketahanan jambatan tersebut. Selain itu, bengkel lokomotif dan stesen baru telah dibina di Tanjung Aru.<sup>49</sup>

Aktiviti membaik pulih sistem keretapi merupakan sebahagian daripada pembangunan semula Sabah. Proses penyelenggaraan sistem keretapi melibatkan penambahbaikan lokomotif dan beberapa buah keretapi yang terdiri daripada lokomotif wap, lokomotif diesel, lokomotif petrol, *diesel train set*, relkar, rel motor, reljip, relbas, *sentinel shunter wap*, gerabak penumpang dan gerabak am. Selain menyelenggara keretapi, British juga telah menambah bilangan gerabak dan memperkenalkan relbas untuk kemudahan penduduk dan kegunaan ekonomi. Selepas Perang Dunia Kedua, sebahagian besar lokomotif dan gerabak tidak berfungsi dengan baik malah sebahagian lokomotif terhenti perkhidmatannya. Jadual 2 menunjukkan bilangan keretapi selepas perang. Kesan pertempuran telah memusnahkan sebahagian lokomotif dan gerabak. Jumlah lokomotif telah berkurang daripada 12 buah pada tahun 1941 kepada empat buah pada tahun 1949. Relkar, gerabak am dan gerabak penumpang masing-masing lapan buah, 156 buah dan 36 buah pada tahun 1941. Namun demikian, jumlah ini telah berkurang masing-masing kepada empat buah, 144 buah dan 18 buah pada tahun 1949. Lain-lain lokomotif juga turut mengalami perubahan iaitu pada



penghujung tahun 1949, terdapat tujuh buah lokomotif yang beroperasi berbanding 13 buah pada tahun 1941.<sup>50</sup> Bilangan lokomotif petrol pada akhir 1949 ialah sebanyak empat buah, *senitel shunter* pula kekal satu buah bermula tahun 1941 sehinggalah penghujung tahun 1949. Pada tahun 1941, jumlah relkar yang masih beroperasi ialah sebanyak lapan buah, jumlah ini berkurang kepada empat buah pada tahun 1948 dan kekal sehingga penghujung tahun 1949.<sup>51</sup> Walaupun perkhidmatan keretapi semakin berkurang namun perkhidmatannya masih tetap beroperasi selepas perang.

**Jadual 2: Keretapi Sebelum dan Selepas Perang Dunia Kedua**

	1941	1948	1949
Lokomotif Wap	12	5	4
*Lain-lain lokomotif	13	4	7
Relkar	8	4	4
Rel motor	4	td	td
Gerabak am	156	80	144
Gerabak penumpang	36	18	18

t.d=tiada data

\*termasuk lokomotif petrol, *senitel shunter*

Sumber: Dipetik dan disesuaikan daripada E.W. Ellison, *Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948-1955*, hlm. 34; MISC/RT/II/49/8, *Report of The Transport Commission Colony of North Borneo*, Jesselton, 1949, hlm. 13; *North Borneo Annual Report 1948*, North Borneo: Authority Government Printing Department, hlm. 53.

Pada 3 Mac 1948, British telah menubuhkan sebuah suruhanjaya khas untuk mengkaji masalah pengangkutan dan juga membantu mengenal pasti kebolehpasaran antara keretapi dan jalan raya.<sup>52</sup> Suruhanjaya ini dikendalikan oleh E.W. Ellison, G.H. Fenwich dan D.K. Ingle.<sup>53</sup> Suruhanjaya khas mendapati perkhidmatan keretapi memerlukan penambahbaikan untuk memenuhi keperluan ekonomi kerana keretapi jauh lebih praktikal untuk mengangkut barangan dan pengguna.<sup>54</sup> Tambahan pula, kos penyelenggaraan keretapi jauh lebih rendah berbanding jalan raya. Setelah meneliti laporan suruhanjaya, pihak penasihat setiausaha kerajaan negeri tidak bersetuju untuk membesarkan dan membina jalan keretapi. Malah penasihat setiausaha turut mencadangkan sekiranya penutupan jalan keretapi yang menghubungkan Beaufort ke Wetson berlaku, maka landasan tersebut perlu digantikan dengan jaringan jalan raya.<sup>55</sup>

Pada peringkat awal proses penambahbaikan, suruhanjaya khas mengambil langkah memberi keutamaan terhadap proses membaik pulih dan meningkatkan fungsi perkhidmatan keretapi. Setelah melalui proses perbincangan, sebahagian besar kos peruntukan digunakan untuk penambahbaikan keretapi.<sup>56</sup> Selain itu, suruhanjaya turut mencadangkan pembinaan landasan baru menghubungkan Beaufort dan Sipitang. Seterusnya, mencadangkan agar diwujudkan perkhidmatan gerabak campuran dan menambah bilangan gerabak penumpang untuk memenuhi keperluan ekonomi.<sup>57</sup> Usaha untuk memulihkan ekonomi selepas perang juga mendorong British membaik pulih kemudahan pengangkutan untuk kelangsungan kegiatan ekonomi.<sup>58</sup> Peruntukan kewangan yang diperoleh daripada pelbagai saluran digunakan untuk tujuan penambahbaikan kemudahan awam termasuklah keretapi. British dalam kerangka pembangunan telah menyediakan rancangan untuk mempertingkatkan kemudahan rangkaian keretapi. Anggaran perbelanjaan penyelenggaraan pada awal tahun 1946 sehingga akhir tahun 1951 ialah sebanyak £399,587 manakala jumlah perbelanjaan yang diperuntukkan adalah sebanyak £474,902. Jumlah ini telah digunakan sepenuhnya untuk proses penyelenggaraan. Walau bagaimanapun, akibat masalah teknikal, jumlah perbelanjaan

ini telah bertambah sebanyak £66,913 menjadikan jumlah keseluruhan sehingga tahun 1952 adalah sebanyak £541,833.<sup>59</sup> Jumlah ini berkurang jika dibandingkan ketika proses penyelenggaraan sebelum Perang Dunia Kedua.

Fasa pembangunan pertama yang melibatkan Pelan Pembangunan 1948-1955, perkhidmatan keretapi tersenarai dan menjadi keutamaan dalam pelan pembangunan tersebut. Jumlah perbelanjaan yang diperuntukkan ialah £560,000 melibatkan proses membaik pulih dan menambah baik kemudahan perkhidmatan keretapi. Sebanyak £34,130 jumlah peruntukan untuk membaik pulih dan £219,870 untuk menambah baik keretapi<sup>60</sup> antaranya membaik pulih jambatan utama untuk laluan keretapi.<sup>61</sup> Pada tahun 1948, landasan baru dibina dengan daya keupayaan sebanyak 60 lb untuk muatan sebanyak 450 tan melibatkan laluan Beaufort-Jesselton.<sup>62</sup> Pembinaan jambatan Papar turut mempengaruhi penambahan kos penyelenggaraan menjadikan keseluruhan kos sebanyak £687,359.<sup>63</sup> Pada akhir tahun 1953, aktiviti membaik pulih keretapi dan landasan dari Jesselton ke Beaufort dan dari Beaufort ke Tenom siap sepenuhnya.<sup>64</sup>

Keretapi beroperasi di bawah pengurusan *North Borneo Railways* menawarkan tiga jenis perkhidmatan antaranya perkhidmatan penumpang, bungkusan dan surat (*mail*) serta barangan. Perkhidmatan keretapi peringkat awal mendapat sambutan yang sangat menggalakkan. Hal ini terbukti melalui kekerapan perjalanan keretapi beroperasi. Melalui perkhidmatan penumpang, penduduk yang berada berdekatan rangkaian keretapi kerap menggunakan perkhidmatan ini sama ada untuk menziarahi kaum keluarga mahupun ke tempat kerja. Penduduk dari Papar misalnya menggunakan perkhidmatan keretapi untuk ke tempat kerja yang terletak di Jesselton.<sup>65</sup> Pertambahan permintaan ke atas perkhidmatan keretapi mempengaruhi perubahan kekerapan operasi perjalanan. Hal ini mendorong British melaksanakan Peraturan dan Ordinan Keretapi. Ordinan keretapi telah ditambah baik dan dikuatkuasakan semula pada 30 Jun 1953. Ordinan ini merupakan perlembagaan pengurusan keretapi yang berperanan mengeluarkan peraturan untuk kakitangan keretapi.<sup>66</sup>

Selain perkhidmatan penumpang, keretapi juga menawarkan perkhidmatan barangan sejak awal operasinya. Selain itu, keretapi turut berperanan mengangkut hasil pertanian dari kawasan pertanian (pedalaman) ke kawasan pelabuhan. Walaupun pada hakikatnya jumlah pengguna keretapi telah berkurangan, namun jumlah perkhidmatan barangan semakin meningkat. Barangan yang memerlukan perkhidmatan keretapi dibahagikan kepada beberapa kategori. Kategori pertama melibatkan barangan berasid, petrol, dan barangan khas. Kategori yang kedua ialah barangan keluaran kilang dan keperluan harian. Seterusnya ialah barangan seperti simen, minyak diesel, minyak tanah dan getah. Perkhidmatan keretapi merupakan medium utama untuk membawa hasil pertanian dan balak ke pelabuhan. Di samping itu, keretapi juga penting untuk mengangkut barangan kenderaan, binatang ternakan, batu dan lain-lain.<sup>67</sup>

Jadual 3 menunjukkan jumlah barangan dan bilangan penumpang yang menggunakan perkhidmatan keretapi telah semakin meningkat dari tahun 1940 sehingga 1963. Selepas penguasaan Jepun perkhidmatan keretapi menunjukkan penurunan ketara. Hal ini berlanjutan sehingga penghujung tahun 1947, yang mana pada tahun ini operasi perkhidmatan telah pulih walaupun hanya melibatkan sebahagian keretapi sahaja.<sup>68</sup> Pada tahun 1941 sehingga 1946, perkhidmatan keretapi tidak dapat beroperasi kerana berlaku serangan Jepun. Jumlah pengguna pada tahun 1940 sebanyak 173,125 orang meningkat kepada 743,973 orang pada tahun 1963. Muatan barang juga bertambah daripada 21,686 tan pada tahun 1940 kepada 58,900 tan pada tahun 1963. Bagi barangan pelbagai pula, jumlah keseluruhan adalah sebanyak 1,276,978 tan pada akhir tahun 1962. Keberkesanan keretapi sebagai perhubungan dan mengangkut barangan menarik perhatian pihak kolonial untuk membaik pulih dan menambah baik perkhidmatan ini ketika pentadbirannya di Sabah.

**Jadual 3: Jumlah Barangan dan Penumpang Keretapi, 1940–1963**

Tahun	Penumpang (orang)	Barangan (tan)	*Pelbagai
1940	173,125	21,686	td
1947	124, 776	22,068	td
1948	289,865	24,198	td
1949	298,772	25,756	td
1950	402,201	30,397	td
1951	521,570	35,450	td
1952	469,461	33,726	td
1953	418,000	32,750	td
1954	437,000	33,651	td
1955	494,879	45,827	td
1959	655,196	48,337	td
1960	706,578	48,805	1,044,706
1961	728,092	47,609	1,202,340
1962	809,997	53,940	1,276,978
1963	743,973	58,900	td

\*Pelbagai termasuk bungkusan, surat (mail), ternakan dan lain-lain.  
td = tiada data.

Sumber: Dipetik dan diubah suai daripada *North Borneo Annual Report 1951*, North Borneo: Authority Government Printing Department, hlm. 73; *North Borneo Annual Report 1953*, North Borneo: Authority Government Printing Department, hlm. 122; *North Borneo Annual Report 1962*, North Borneo: Authority Government Printing Department, hlm. 173; Amarjit Kaur, "Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963", *Modern Asian Studies*, Vol. 28, No. 1, 1 Feb. 1994, hlm. 43; Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi di Malaysia*, Kuala Lumpur: Keretapi Tanah Melayu, 1985, hlm. 155.

Di bawah Pelan Pembangunan 1956-1960, projek penyelenggaraan landasan keretapi telah diperluaskan. Pihak British berusaha untuk meningkatkan kecekapan perkhidmatan dan menaik taraf standard landasan keretapi.<sup>69</sup> Sejumlah £1.9 juta telah diperuntukkan untuk membaik pulih keretapi. Sebahagian peruntukan diperoleh daripada pinjaman dan geran daripada kerajaan British. Kerja membaik pulih lebih jelas pada tahun 1955 walaupun sebilangan kecil perkhidmatan keretapi telah dikurangkan. Proses penyelenggaraan keretapi melibatkan kerja-kerja menukar kayu pelapik landasan, menegapkan tapak jalan, memperbaiki dan membina kelubong (*culverts*) dan menukar landasan.<sup>70</sup> Pada tahun 1956 beberapa buah kelubong telah dibina antara Jesselton dan Tenom.<sup>71</sup> Sebahagian besar lokomotif telah siap proses penambahbaikan manakala selebihnya melibatkan penambahan gerabak penumpang dan gerabak mengangkut. Kerja-kerja membaik pulih menggunakan alat ganti yang dibeli dari Hong Kong.<sup>72</sup> Proses membaik pulih turut melibatkan pembinaan jambatan baru, menggunakan material besi bagi menggantikan jambatan kayu sebelumnya. Tiga lokomotif diesel berkuasa tinggi keluaran Syarikat Vulcan Foundry Ltd. iaitu sebuah syarikat di England mula beroperasi di Sabah pada tahun 1956.<sup>73</sup> Pada tahun berikutnya iaitu pada April 1957, tren diesel yang dikeluarkan Syarikat Wickham Ware di England turut beroperasi yang dinamakan sebagai *The Flying Dusun*.<sup>74</sup>

Pada tahun 1961, perkhidmatan keretapi dari Tenom ke Melalap dan dari Beaufort ke Wetson telah ditutup kerana kawasan ini tidak berpotensi untuk menyumbang kepada peningkatan ekonomi.<sup>75</sup> Walau bagaimanapun, keretapi masih lagi digunakan untuk tujuan

perkhidmatan barangan. Pihak British juga masih mengekalkan sebahagian perkhidmatan keretapi untuk kegunaan pengguna ke kawasan pedalaman. Bahkan penambahbaikan terhadap rangkaian keretapi tetap dilaksanakan kerana rangkaian ini merupakan akses penting kepada penduduk sekitarnya untuk ke kawasan pedalaman.<sup>76</sup> Penutupan stesen Beaufort-Weston tidak mempengaruhi perkhidmatan keretapi sedia ada malah pada tahun 1962 pihak British turut menambah dua buah relbas diesel. Penambahan ini bertujuan untuk meningkatkan kecekapan dan mengurangkan kesesakan disebabkan oleh peningkatan jumlah penumpang.<sup>77</sup> Pada tahun yang sama juga, terdapat proses pembinaan sedang dijalankan melibatkan sebuah lokomotif wap, sebuah reljip dan sebuah gerabak penumpang. Proses penyelenggaraan pula melibatkan dua buah gerabak penumpang dan dua buah gerabak am. Walaupun terdapat sebahagian stesen telah ditutup, namun proses penambahbaikan terhadap rangkaian lain tetap dilaksanakan bagi mengenal pasti peranannya pada masa hadapan di samping mengambil kira tahap keupayaan perkhidmatannya. Bengkel untuk operasi membaiki pulih keretapi dan gerabak adalah terletak di Tanjung Aru. Kemudahan lain yang disediakan ialah penyimpanan barang di Melalap dan sistem pam baru yang terletak di Papar.<sup>78</sup>

Sebahagian enjin dan gerabak keretapi yang digunakan semasa di bawah SBBU masih beroperasi ketika pentadbiran British. Antaranya ialah lokomotif wap, lokomotif diesel, lokomotif petrol, set kereta api diesel, relkar, rel motor, relbas, reljip, *Sentinel shunter wap*, gerabak penumpang, dan gerabak am (*wagon stock*).<sup>79</sup> Sebagaimana yang dipaparkan dalam Jadual 4, pada tahun 1948 sebanyak 12 buah lokomotif wap yang masih beroperasi dan jumlah ini telah berkurang kepada tujuh buah pada tahun 1962. Seterusnya, lokomotif diesel dan lokomotif petrol masing-masing tiga dan empat buah. Empat buah petrol relkar mula digunakan pada tahun 1948, jumlah ini bertambah dua buah pada tahun 1950 menjadikan jumlah keseluruhan relkar adalah sebanyak enam buah.<sup>80</sup> Sebanyak dua buah relkar dengan kapasiti 52 orang penumpang dan empat buah dengan kapasiti enam orang penumpang diikuti tujuh buah reljip, dua buah rel motor dengan kapasiti 52 penumpang mula beroperasi pada tahun 1953 dan dua buah relbas yang baru beroperasi pada tahun 1962. Selebihnya sebanyak 36 buah gerabak penumpang dan 156 gerabak am pada tahun 1946. Jumlah kedua-dua gerabak ini telah berubah masing-masing kepada 52 buah dan 128 buah pada tahun 1962.

Justeru, jelas bahawa perkhidmatan keretapi di Sabah masih mendapat perhatian oleh pentadbiran British. Jadual 5 menunjukkan jumlah jarak landasan keretapi yang telah dibina bermula daripada Jesselton sehingga ke Tenom mengikut seksyen sejak 1923 hingga 1954. Seksyen pertama melibatkan laluan Jesselton-Beaufort sepanjang 92 km merentasi 14 stesen kecil iaitu stesen Karamunsing, Berek Victoria, Tanjung Aru, Putatan, Lok Kawi, Kinarut, Kawang, Papar, Kimanis, Mandahan, Bangawan, Membakut, Lumat dan Klias. Seterusnya seksyen kedua sepanjang 62.4 km, melibatkan laluan Beaufort-Tenom-Melalap merangkumi stesen Jimpangah, Saliwangan, Halogiat, Royah, Pangi, Tenom dan Melalap. Seksyen ketiga pula melibatkan laluan Tenom-Beaufort sepanjang 32 km merangkumi tujuh stesen iaitu stesen Api-Api, Lumadan, Bukau, Lembah Tunac, Annuman, Lingkungan dan Wetson.

**Jadual 4: Jenis Lokomotif dan Gerabak *North Borneo Railways*, 1946–1962**

Keretapi	Tahun											
	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1960	1962
Lokomotif wap	12	7	3	4	6	7	6	9*	7	8	6	6 (1*)
Lokomotif diesel	-		-	-	-	3	3	3	2	3	3	3
Lokomotif Petrol	Td		4	4	3	4	3	4	2	2	4	4
Set keretapi diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(174a)	3
Relkar	-	-	4	4	4 (6a) 2 (52a)	4 (6a) 2 (52a)	2	4	2	4	4 (6a)	6
Rel motor	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	2 (52a)	2
Reljip	-	-	8	td	7	7	6	8 (2*)	8	7	7	6 (1*)
Relbas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Gerabak penumpang	36	37	18	18	20	24	23	32	18	25	25 (3*)	52 (3*)
Gerabak am	156	td	80	144	150	155	158	169 (**26*)	84	150	133 (27*)	128 (2*)

\*dalam proses membaik pulih dan penambahbaikan  
a Penumpang

\*\*termasuk wagon tertutup 5-10 tan, bogie 15 tan tarak pinggir rendah (lowside trucks), trak pinggir tinggi, trak binatang rendah, trak minyak, trak balak, trak minyak gas, perkhidmatan van dan van brek gerabak barang.

Sumber: Dipetik dan diubahsuai daripada E.W. Ellison, *Reconstruction and Development Plan for North Borneo 1948-1955*, hlm. 34; *North Borneo Annual Report 1948*, hlm. 52; *North Borneo Annual Report, 1951*, hlm. 72; *North Borneo Annual Report 1953*, hlm. 121; *North Borneo Annual Report 1962*, hlm. 171; M. H. Baker, *North Borneo the First Ten Years, 1946-1956*, Singapore: Malaysia Pub House for the Dept of History, University of Singapore, 1965, hlm. 128.

**Jadual 5: Jarak Landasan dan Stesen Keretapi Mengikut Seksyen 1923-1954**

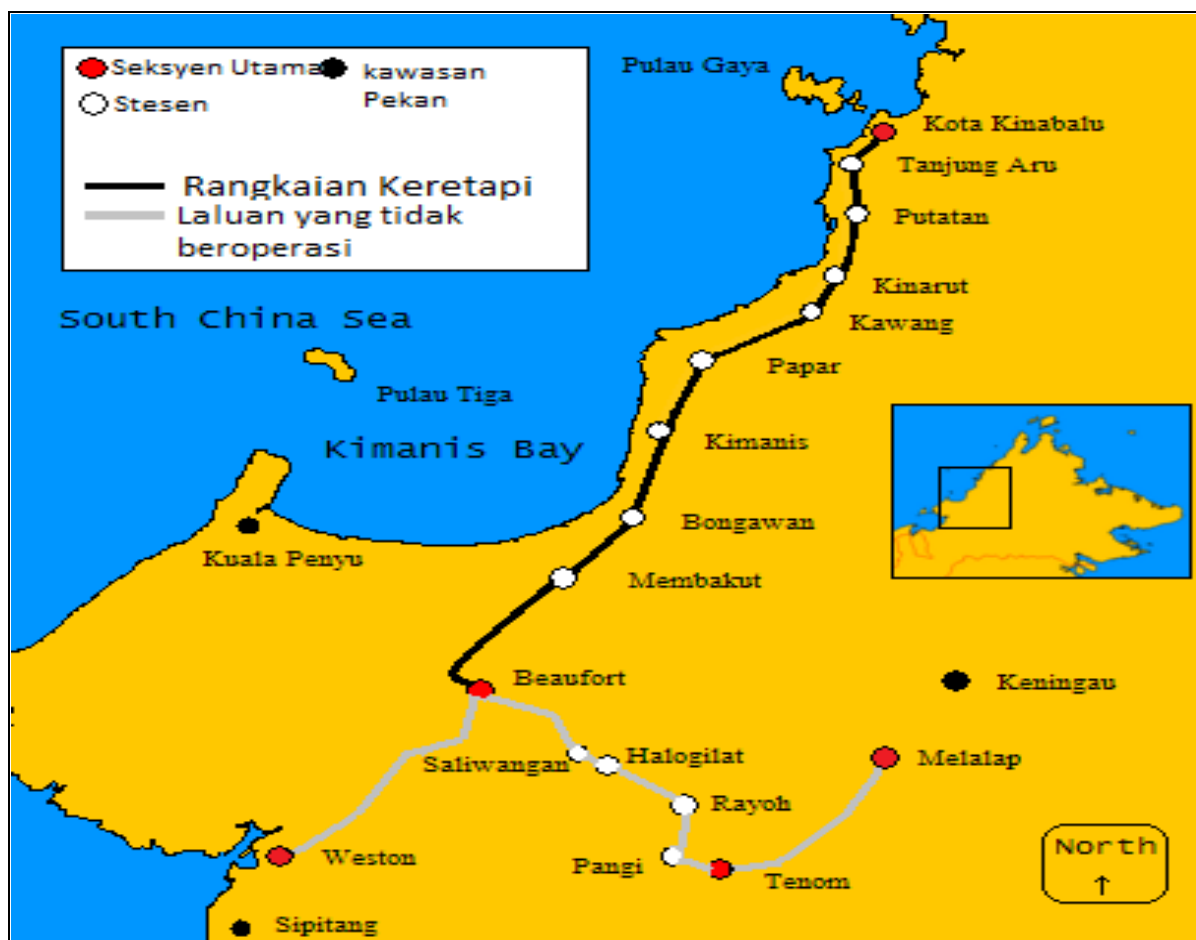
Seksyen	Jarak dari Jesselton (Batu)	Stesen	Jarak (km)
1 Jesselton-Beaufort	0	Dermaga Jesselton	92
	1.0	Jesselton	
	1.75	Karamunsing	
	2.5	Berek Victoria	
	4.0	Tanjung Aru	
	8.0	Putatan	
	10.5	Lok Kawi	
	13.25	Kinarut	
	17.0	Kawang	
	23.0	Papar	
	33.0	Kimanis	
	35.0	Mandahan	
	39.0	Bangawan	
	45.0	Membakut	
	51.0	Lumat	
53.0	Klias		
57.0	Beaufort		
2 Beaufort-Tenom-Melalap	0	Beaufort	62.4
	2.0	Jimpangah	
	7.0	Saliwangan	
	12.0	Halogiat	
	17.0	Royah	
	23.0	Pangi	
	30.0	Tenom	
39.0	Melalap		
3 Beaufort-Weston	0	Beaufort	32
	4.0	Api-Api	
	10.0	Lumadan	
	12.0	Bukau	
	13.0	Lembah Tunac	
	16.0	Annuman	
	18.0	Lingkungan	
	20.0	Wetson	
<b>Jumlah</b>	<b>116</b>	<b>30</b>	<b>186.4</b>

Sumber: Dipetik dan diubahsuai daripada Frank Lucaratti, "The Railway in North Borneo", *CORONA*, March 1962, Stationery Office, hlm. 88-85; Amarjit Kaur, "Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963", hlm. 1-49; Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi di Malaysia*, hlm. 139; Constance Carolyne Balanjiu, Keddy Sigutil, Johnson etl., "Perkembangan Keretapi Negeri Sabah", Yayasan Sabah-Institut Teknologi Mara, 1996, hlm. 69 & 70.

Walau bagaimanapun, pada tahun 1955 pihak British mengambil keputusan untuk menutup dua stesen melibatkan laluan Beaufort-Wetson dan sejauh 20 batu laluan Tenom-Melalap sejauh sembilan batu. Keadaan tanah yang tidak produktif di beberapa buah kawasan telah mengakibatkan penutupan dua seksyen utama. Namun perkhidmatan keretapi dikekalkan sehingga hari ini kerana permintaan terhadap perkhidmatan keretapi semakin

meningkat walaupun landasan dari Jesselton ke Tanjung Aru sejauh 5.25 batu juga telah ditutup. Malah selepas Sabah bergabung membentuk Persekutuan Malaysia pada tahun 1963 rangkaian keretapi bukan lagi menjadi keutamaan dalam pelan pembangunan pengangkutan. Laluan keretapi sejauh 96 batu yang menghubungkan Tanjung Aru sehingga ke Tenom kelihatan tidak relevan lagi kerana operasinya yang tidak memberangsangkan ditambah pula dengan pembinaan jalan.<sup>81</sup> Namun demikian, keretapi masih lagi beroperasi walaupun dalam jumlah perkhidmatan yang sudah berkurang. Peta 1 menunjukkan rangkaian keretapi di Sabah di bawah pentadbiran British, 1946-1963. Jalur kelabu merupakan laluan yang tidak beroperasi selepas tahun 1960. Manakala, jalur hitam merupakan rangkaian yang masih beroperasi sehingga akhir pentadbiran British di Sabah.

**Peta 1: Rangkaian Keretapi Mengikut Seksyen, 1946–1963**



Sumber: Disesuaikan daripada <http://railway.sabah.gov.my/index.php/info-jkns/perkhidmatanoperasi-keretapi/laluan-stesen/> *North Borneo Annual Report 1947* dan laporan Constance Carolyne Balanjiu, keddy sigutil, Johnson & et.al., "Perkembangan Keretapi Negeri Sabah", hlm. 69 & 70.

### **Kesimpulan**

Perkhidmatan keretapi merupakan pengangkutan terawal dan menjadi medium pengangkutan menghubungkan kawasan pedalaman dengan kawasan pesisir pantai yang telah diperkenalkan oleh pihak SBBU. Pengenalan keretapi memudahkan proses mengangkut komoditi dan hasil pertanian dari kawasan pedalaman ke kawasan pelabuhan. Perkhidmatan keretapi telah beroperasi sejak pentadbiran SBBU sehingga kolonial British. Selepas Perang

Dunia Kedua, pihak British telah menjalankan projek penyelenggaraan keretapi melibatkan penambahbaikan landasan, penambahan jumlah gerabak dan penukaran enjin untuk tujuan menyokong proses memulihkan dan meningkatkan ekonomi Sabah selepas Perang Dunia Kedua. Walaupun memerlukan jumlah kos penyelenggaraan yang tinggi pihak British komited merealisasikan proses tersebut kerana keretapi merupakan medium menyokong kegiatan ekonomi di Sabah. Pihak British telah menerima dana penyelenggaraan daripada beberapa pihak dan sebahagian besar adalah daripada C.D & W. Namun demikian, pihak British menaik taraf landasan keretapi untuk kepentingan ekonomi pentadbiran British. Hal ini terbukti apabila jalan keretapi dibina di kawasan yang berhampiran dengan ladang getah, perusahaan kayu balak, dan tembakau. Bagaimanapun, peranan keretapi ternyata telah meninggalkan implikasi positif sahaja kepada British malah terhadap sosioekonomi masyarakat di Sabah. Implikasi tersebut antara lain dapat memulihkan kegiatan ekonomi Sabah. Jumlah pendapatan British turut bertambah akibat perkembangan ekonomi tersebut. Walaupun tumpuan sebenar pihak British adalah untuk memulihkan ekonomi, namun penambahbaikan dan pembinaan keretapi telah menyumbang impak yang positif ke atas ekonomi Sabah. Bagi penduduk Sabah penyelenggaraan keretapi jelas menyumbang kepada perubahan positif antaranya berjaya meningkatkan produktiviti pertanian, di samping membuka penempatan-penempatan baru. Perkembangan keretapi turut mempengaruhi perkembangan industri lain seperti industri perdagangan dan perkhidmatan walaupun jumlah seksyen semakin berkurang. Pada akhir pentadbiran kolonial British, dua buah seksyen utama telah ditutup atas alasan kawasan-kawasan di sekitar stesen tersebut tidak produktif ekonomi. Seksyen tersebut melibatkan Beaufort-Tenom-Melalap dan Beaufort-Weston. Walaupun demikian perkhidmatannya masih beroperasi sebagai medium perhubungan dan mengangkut barangan. Tuntasnya, perkembangan perkhidmatan keretapi berhasil meningkatkan semula ekonomi Sabah dan berjaya memajukan beberapa buah kawasan di Sabah. Usaha untuk meningkatkan perkhidmatan pengangkutan darat turut diteruskan ketika Sabah sebahagian daripada Malaysia.

---

## Nota

- <sup>1</sup> Ismail Yusuff, *Politik dan Agama di Sabah*, Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 2004, hlm. 25.
- <sup>2</sup> Eddie A. Julius, *Residensi Pedalaman Di Bawah Pentadbiran Kompeni Borneo Utara, 1881-1941*, Disertasi Sarjana, Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, 2007, hlm. 21-22.
- <sup>3</sup> *Daily Express*, 19 Jun 2000.
- <sup>4</sup> Owen Rutter, *The State of North Borneo: South East Asia: Kolonial History*, New York: Rutledge, 2001, hlm. 286.
- <sup>5</sup> *Nostalgia Perang*, Jabatan Muzium Sabah, 13 April 2003.
- <sup>6</sup> R.E. Stephen, *Sabah (North Borneo) Under the Rising Sun Government*, Singapore: Tropical Press, 1991, hlm. 30.
- <sup>7</sup> Ismail Abas & K. Bali, *Peristiwa-peristiwa Berdarah di Sabah*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1985, hlm. 139.
- <sup>8</sup> K.G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, University of Malaya Press, 1965, hlm. 216.
- <sup>9</sup> *Sejarah Dalam Gambar 1881-1981*, Vol II, hlm. 2.
- <sup>10</sup> Owen Rutter, *The State of North Borneo: South East Asia: Kolonial History*, hlm. 286.
- <sup>11</sup> R.M. Jasni, *Memoir Anak Sisa Peperangan*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 2006, hlm. 98.
- <sup>12</sup> *Ibid.*
- <sup>13</sup> Bilcher Bala, "Pembentukan dan Perkembangan Persempadanan North Borneo/Negeri Sabah Selepas Tahun 1881," *Kumpulan Kertas-kertas Kerja: Bengkel Kajian Persempadanan Negeri Sabah*, Kuala Lumpur: Arkib Negara Malaysia, 2012, hlm. 92.



- <sup>14</sup> *North Borneo Annual Report 1953*, North Borneo: Authority Government Printing Department, 1954, hlm. 146.
- <sup>15</sup> Amarjit Kaur, "Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963", *Modern Asian Studies*, Vol. 28, No. 1, 1 Feb. 1994, hlm. 3.
- <sup>16</sup> Ibid.
- <sup>17</sup> Owen Rutter, *British North Borneo: An Account of its History, Resources and Natives Tribes*, London: Constable, 1923, hlm. 344.
- <sup>18</sup> Ho Hui Ling, "Pembangunan sosial di Sarawak (1841-1941) dan Sabah (1881-194): Satu Kajian Awal", Seminar Sejarah Sosial Malaysia Peringkat Kebangsaan dan Serantau, Vol. 1, Kuala Lumpur, 22-23 Jul. 2005.
- <sup>19</sup> Amarjit Kaur, "Hantu' and Highway: Transport in Sabah 1881-1963", hlm. 8.
- <sup>20</sup> *Kinabalu Magazine*, Januari, 1953.
- <sup>21</sup> Amarjit Kaur, *Bridge and Barrier: Transport and Communications in Kolonial Malaya, 1870-1957*, Singapore: Oxford University Press, 1985, hlm. xvii.
- <sup>22</sup> Ibid., hlm. 13.
- <sup>23</sup> D.S. Ranjit Singh, "The Structure on the Indigenous Economy in Sabah in the 1860 and 1870s," dalam Abdullah Zakaria, *Historia*, Kuala Lumpur: Malaysian Historical Society, 1984, hlm. 389.
- <sup>24</sup> Ibid.
- <sup>25</sup> Hanizah Hj Idris, *Perdagangan Pelabuhan Di Borneo*, Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya, 2006, hlm. 83.
- <sup>26</sup> Chia Lin Sien, *The Development of Marine Transport: South-East Asian Transport: Issues in Development*, Singapore: Oxford University Press, 1989, hlm. 97.
- <sup>27</sup> R.M. Jasni, *Memoir Anak Sisa Peperangan*, hlm. 98.
- <sup>28</sup> SSF 2085/26, Road and Bridle Path Development Scheme for the Whole State, hlm. 3.
- <sup>29</sup> M.H. Baker, *North Borneo the First Ten Years, 1946-1956*, Singapore: Malaysia Pub House for the Dept of History, University of Singapore, 1965, hlm. 131.
- <sup>30</sup> Sulong Mohamad, "Road Development and Rural Change in Sabah", dalam H.M. Dahlan, *Sabah: Traces of Change*, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 1983, hlm. 35.
- <sup>31</sup> *The Straits Times*, 3 Julai 1950.
- <sup>32</sup> M.H. Baker, *North Borneo the First Ten Years, 1946-1956*, hlm. 131.
- <sup>33</sup> Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, Kuala Lumpur: Keretapi Tanah Melayu, 1985, hlm. 137.
- <sup>34</sup> Frank Lucaratti, "The Railway in North Borneo", *CORONA*, March 1962, hlm. 85-88.
- <sup>35</sup> Amarjit Kaur, "Hantu' And Highway: Transport In Sabah 1881-1963", hlm. 24.
- <sup>36</sup> Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, hlm. 143.
- <sup>37</sup> Keunikan Perjalanan Keretapi Di Sabah, Diperoleh Pada 6 May 2014 Daripada [Http://Www.Moe.Gov.My](http://www.moe.gov.my).
- <sup>38</sup> *North Borneo Annual Report 1947*, North Borneo: Authority Government Printing Department, hlm. 39.
- <sup>39</sup> Constance Carolyne Balanjiu, Keddy Sigutil, Johnson & Etl, "Perkembangan Keretapi Negeri Sabah", Yayasan Sabah-Institut Teknologi Mara, 1996, hlm. 59.
- <sup>40</sup> *Daily Express*, 12 Julai 1998.
- <sup>41</sup> Constance Carolyne Balanjiu, Keddy Sigutil, Johnson & Etl., "Perkembangan Keretapi Negeri Sabah", hlm. 55.
- <sup>42</sup> Lokomotif (*Locomotive*) berasal dari perkataan Latin yang bererti tempat bergerak juga merupakan jentera terawal yang dibina berasaskan kuasa wap. *Daily Express*, 12 Julai 1998.
- <sup>43</sup> SEC 03994 Railways Department Annual Report, hlm. 100.
- <sup>44</sup> *North Borneo Annual Report 1947*, hlm. 39.
- <sup>45</sup> Edwin Lee, *The Towkays of Sabah: Chinese Leadership and Indigenous Challenge In The Last Phase of The British Rule*, Singapore: Singapore University Press, 1976, hlm. 23.
- <sup>46</sup> K.G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, hlm. 224.
- <sup>47</sup> Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, hlm. 155.
- <sup>48</sup> "The founders of North Borneo were aware of the important communications, and spend more money than was wise on the building of a railway that was intended to cross the territory and a telegraph line which did. The railways were to save the economic position of the country in that it opened up land which was to prove suitable for rubber cultivation." M.H. Baker, *North Borneo The First Ten Years, 1946-1956*, hlm. 121.
- <sup>49</sup> Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, hlm. 142.
- <sup>50</sup> M. H. Baker., *North Borneo The First Ten Years, 1946-1956*, hlm. 128.
- <sup>51</sup> *North Borneo Annual Report, 1948*, North Borneo: Authority Government Printing Department, hlm. 53.
- <sup>52</sup> Frank Lucaratti, "The Railway In North Borneo", hlm. 85-88.
- <sup>53</sup> Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, hlm. 148.
- <sup>54</sup> Ibid.
- <sup>55</sup> Ibid., hlm. 150.

- 
- <sup>56</sup> Frank Lucaratti, "The Railway in North Borneo", hlm. 85-88.
- <sup>57</sup> Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, hlm. 151.
- <sup>58</sup> K.G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, hlm. 224.
- <sup>59</sup> CO1022/333, Progress of The North Borneo Reconstruction and Development Plan, hlm. 21.
- <sup>60</sup> E.W. Ellison, Reconstruction and Development Plan For North Borneo 1948-1955.
- <sup>61</sup> P.S. Gudgeon, "Economic Development In Sabah 1881-1981", dalam Anwar Sullivan & Cecilia Leong (Editor), *Commemorative History Of Sabah, 1881-1981*, Kota Kinabalu: Sabah State Government Centenary Publications Committee, 1981, hlm. 205.
- <sup>62</sup> Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, hlm. 206.
- <sup>63</sup> CO1022/333, Progress of The North Borneo Reconstruction and Development Plan, hlm. 18.
- <sup>64</sup> Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, hlm. 152.
- <sup>65</sup> *North Borneo Annual Report, 1962*, North Borneo: Authority Government Printing Department, hlm. 169.
- <sup>66</sup> "...Ordinan Keretapi Diperkenalkan Sejak 11 Ogos 1914 sehingga awal tahun 1953". Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, hlm. 148.
- <sup>67</sup> *Kemajuan Negeri Sabah*, Jabatan Penerangan Negari Sabah, 1990, hlm. 11.
- <sup>68</sup> *North Borneo Annual Report 1947*, hlm. 39.
- <sup>69</sup> *North Borneo Annual Report 1957*, North Borneo: Authority Government Printing Department, hlm. 3.
- <sup>70</sup> MISC/RT/II/49/8 Report of The Transport Commission Colony of North Borneo, Jesselton, 1949, hlm. 37.
- <sup>71</sup> *North Borneo Annual Report 1956*, North Borneo: Authority Government Printing Department, hlm. 120.
- <sup>72</sup> Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, hlm. 152.
- <sup>73</sup> *North Borneo Annual Report 1957*, hlm. 3.
- <sup>74</sup> M.H. Baker, *Sabah, The First Ten Years As A Colony, 1946-1956*, hlm. 129; *North Borneo Annual Report 1957*, hlm. 3.
- <sup>75</sup> K.G. Tregonning, *A History of Modern Sabah (North Borneo, 1881-1963)*, hlm. 225.
- <sup>76</sup> *Rancangan Malaysia Kedua*, hlm. 212.
- <sup>77</sup> Fawzi Basri, *Sejarah Keretapi Di Malaysia*, hlm. 154.
- <sup>78</sup> *North Borneo Annual Report 1956*, hlm. 120.
- <sup>79</sup> *North Borneo Annual Report, 1962*, hlm. 128.
- <sup>80</sup> M.H. Baker, *Sabah, The First Ten Years as a Colony, 1946-1956*, hlm. 129.
- <sup>81</sup> *First Malaysia Plan 1966-1970*: Chapter IX, Transport and Communication, hlm. 146.