

Stesen Keretapi Kuala Lumpur: Sejarah dan Kesan terhadap Pembangunan Ekonomi Kuala Lumpur (1886-1911)

*Kuala Lumpur Railway Station: History and Effect to the Economic Development of
Kuala Lumpur (1886-1911)*

Muhamad Khaider Bin Bustami
¹Mohamad Rodzi Bin Abd. Razak

Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan
Universiti Kebangsaan Malaysia

¹Correspondence: rodzi@ukm.edu.my

ABSTRAK

Perusahaan bijih timah berkembang dengan pesat sewaktu pemerintahan Inggeris di Negeri-Negeri Melayu Bersekutu. Daripada segi pengeluaran, usaha-usaha Inggeris menyediakan perkhidmatan bantuan seperti pengangkutan dan perhubungan telah menambahkan pengeluaran hasil bumi yang diusahakan oleh Inggeris. Perkembangan pesat pengeluaran bijih timah dan pengenalan sistem keretapi mempunyai hubung kait antara satu sama lain. Eksploitasi bijih timah merupakan sebab utama bagi pembinaan sistem pengangkutan darat dan melalui cukai yang dikenakan ke atas eksport bijih timah, pentadbiran Ingeris memperoleh wang untuk membiayai pembinaan jalan keretapi. Maka, Stesen keretapi Kuala Lumpur telah siap dibina pada tahun 1886 bersamaan dengan jalan keretapi yang pertama di antara Bukit Kuda, Kelang dan Kuala Lumpur telah dibuka pada waktu yang sama. Oleh itu, kajian ini bertujuan untuk menganalisis kesan pembinaan Stesen Keretapi Kuala Lumpur daripada aspek pembangunan ekonomi di Kuala Lumpur dari 1886 sehingga 1911. Kajian ini menggunakan kaedah kepustakaan dengan melakukan pendekatan 'content analysis' terhadap sumber-sumber primer seperti laporan tahunan, fail-fail dan penyata serta sumber sekunder seperti buku, makalah, kertas kerja dan jurnal. Hasil kajian mendapati bahawa Stesen Keretapi Kuala Lumpur sememangnya memberikan kesan kepada pembangunan ekonomi iaitu kepada perlombongan bijih timah serta pembukaan tanah dan pertanian.

Kata kunci: stesen keretapi, Kuala Lumpur, ekononomi kolonial, perlombongan, pembangunan ekonomi

ABSTRACT

The tin company has grown rapidly during British rule in the Federated Malay States. In terms of production, the British's efforts to provide aid services such as transport and communications have increased the production of natural resources. The rapid development of tin ore production and the introduction of railway systems have links to each other. The exploitation of tin ore is a major reason for the construction of land transport systems and through taxes imposed on tin exports, the Ingeris administration has earned money to finance the construction of the railway. Thus, the Kuala Lumpur railway station was completed in 1886 as the first railway between

Bukit Kuda, Kelang and Kuala Lumpur was opened at the same time. Therefore, this study aims to analyze the impact of the construction of the Kuala Lumpur Railway Station from the economic development aspect in Kuala Lumpur from 1886 to 1911. This study uses the library method by applying 'content analysis' to primary sources such as annual reports, files and statements and secondary sources such as books, proceeding papers, and journals. The findings show that the Kuala Lumpur Railway Station has had an impact on the economic development of tin mining, land opening and agriculture.

Keywords: *railway station, Kuala Lumpur, colonial economy, economic development*

1. Pengenalan

Pengangkutan dianggap oleh ahli ekonomi sebagai sebahagian daripada proses pengeluaran di mana sesuatu proses pengeluaran hanyalah lengkap jika barangan itu dapat digunakan oleh pelanggan yang terakhir. Oleh itu, jika seseorang pekerja dapat membawa suatu barangan itu dari titik pengeluaran hinggalah ia digunakan, pekerja itu telah melakukan suatu perkhidmatan yang produktif dan bermanfaat. Sebelum evolusi pengangkutan awam mencapai tahap menggunakan kenderaan moden berenjin seperti bas, teksi dan sistem pengangkutan awam lain, kenderaan yang digunakan adalah bercorak tradisional iaitu menggunakan kuasa tenaga binatang dan manusia seperti kereta kuda, basikal roda tiga, jinrikshaw, kereta lembu dan beca.¹

Bentuk dan aktiviti ekonomi penduduk Tanah Melayu pada zaman dahulu dapat disusur galurkan daripada pola-pola penempatan dan sistem pemerintahan pada sesuatu ketika itu. Penempatan awal masyarakat Melayu lazimnya terletak di kawasan-kawasan pamah, tepian sungai-sungai dan pantai-pantai Semenanjung Tanah Melayu. Kawasan-kawasan seperti ini menyediakan kemudahan-kemudahan semula jadi seperti dalam usaha-usaha mendapatkan hasil sungai serta laut. Di samping itu, kawasan-kawasan ini merupakan kawasan yang sangat strategik dari segi kawalan keselamatan dan perhubungan. Dari segi geografi pula, Semenanjung Tanah Melayu berada di persimpangan jalan-jalan perdagangan yang paling lama dan mustahak di dunia. Oleh yang demikian, negeri-negeri di dalam kawasan ini tidak pernah mempunyai ekonomi yang tertutup dan hanya mencukupi untuk meneruskan kelangsungan hidup sahaja.²

Di peringkat penempatan kampung, unit-unit sosial dan pentadbirannya adalah berasingan. Keadaan semula jadi kawasan-kawasan penempatan menentukan jenis kegiatan ekonomi yang dijalankan oleh mereka. Kawasan penempatan yang berhampiran dengan laut dan juga sungai menjalankan kegiatan-kegiatan yang berkaitan dengan perikanan. Di kawasan-kawasan lain pula pertanian merupakan asas kepada mata pencarian mereka yang kadangkala dapat ditambah dengan keupayaan mengeluarkan hasil-hasil hutan dan bumi, serta hasil-hasil pertukangan daripada bahan-bahan yang telah dikeluarkan itu. Dengan adanya perbezaan kegiatan perusahaan serta wujudnya kemudahan perhubungan telah menggalakkan pertukaran barang di antara kawasan-kawasan penempatan itu.³

Sungai telah memainkan peranan yang penting dalam perkembangan politik dan sosial di Semenanjung Tanah Melayu. Sungai berfungsi sebagai jalan utama bagi pengangkutan muatan besar yang tidak dapat diangkut oleh gajah mahupun kuli. Di kuala-kuala sungai pula, kapal-

¹ Ibrahim Wahab, Pengangkutan Darat Di Malaysia, Dewan Bahasa dan Pustaka, Kuala Lumpur, 1991, hlm. 7.

² Amarjit Kaur, Seabad Keretapi di Malaysia, Persatuan Muzium Malaysia, Kuala Lumpur, 1985, hlm. 1.

³ Amarjit Kaur, Seabad Keretapi di Malaysia, hlm. 1.

kapal membawa barang-barang dari satu negeri ke satu negeri yang lain. Pengangkutan darat tidak dimajukan oleh pada waktu itu kerana beberapa sebab seperti kawasan tepian sungai yang berpaya akan menghalang pergerakan melalui kawasan darat. Kawasan-kawasan pedalaman juga merupakan kawasan hutan rimba atau gunung-ganang. Raja-raja dan ketua wilayah menggunakan gajah sebagai kenderaan mereka tetapi perkhidmatan ini tidak digunakan oleh orang ramai. Maka pada ketika itu, perhubungan darat tidak memainkan peranan penting dalam orang ekonomi orang Melayu.⁴

Pada kurun ke-19, Semenanjung Tanah Melayu telah menjadi kawasan yang penting sebagai pengeluar bijih timah. Dengan kedatangan kuasa Barat, kegiatan ekonomi yang baru telah berkembang dengan meluas. Peluang-peluang bagi mengeksport hasil keluaran telah menggalakkan pelabur-pelabur asing dalam memberikan bantuan pembiayaan kepada beberapa jenis perusahaan di kawasan Semenanjung Tanah Melayu. Kebanyakan pelaburan asing tertumpu kepada hasil pertanian dan perlombongan bijih timah. Pada tahun 1840-an, perusahaan bijih timah telah mula bertukar corak dengan penemuan kawasan bijih timah yang baru dan kemasukan modal orang Cina dari Negeri-Negeri Selat serta pengenalan kaedah perlombongan baru yang telah diperkenalkan oleh orang Cina. Keadaan ini telah membawa kepada pembukaan kawasan baru dan hal ini mempunyai kaitan dengan perkembangan politik di Semenanjung secara keseluruhannya. Keadaan ini juga adalah merupakan satu pembuka jalan kepada pihak Inggeris bagi menaungi dan menjajahi negeri ini.⁵

Perusahaan bijih timah terus berkembang dengan pesat semasa pemerintahan Inggeris di Negeri-Negeri Melayu Bersekutu. Dari segi pengeluaran, usaha-usaha Inggeris menyediakan perkhidmatan bantuan seperti pengangkutan dan perhubungan telah menambahkan pengeluaran hasil bumi yang diusahakan oleh Inggeris. Sementara itu, perkembangan ekonomi ke kawasan-kawasan pedalaman telah menyebabkan pengangkutan cara tradisi tidak dapat lagi memainkan peranan yang penting dalam kegiatan ekonomi di Tanah Melayu. Keadaan ini telah membawa kepada pengenalan sistem pengangkutan keretapi.⁶ Perkembangan pesat pengeluaran bijih timah dan pengenalan sistem keretapi mempunyai hubung kait antara satu sama lain. Eksploitasi bijih timah merupakan sebab utama bagi pembinaan sistem pengangkutan darat dan melalui cukai yang dikenakan ke atas eksport bijih timah, pentadbiran Ingeris memperoleh wang untuk membiayai pembinaan jalan keretapi.

Semasa landasan Port Weld-Taiping dibina di mana Perak merupakan negeri pertama yang membina keretapi di Tanah Melayu, pihak pentadbir di Selangor juga berminat terhadap pembinaan sistem keretapi di negeri itu. Sejarah pembukaan Kuala Lumpur boleh dikatakan bermula apabila Raja Abdullah yang merupakan pemerintah Klang dengan bantuan Raja Jumaat telah menghantar lapan puluh tujuh pelombong Cina daripada Lukut ke kawasan Lembah Klang untuk membuka kawasan perlombongan yang baru. Setelah sampai ke kuala Sungai Gombak dan Sungai Klang, pelombong yang telah dihantar oleh Raja Abdullah telah membuka kawasan perlombongan baru di Ampang, dua atau tiga batu dari tempat mereka berlabuh.⁷ Kedatangan Yap Ah Loy yang merupakan Kapitan Cina di Sungai Ujong semasa tahun 1860-an menampakkan pertumbuhan yang lebih pesat di Kuala Lumpur. Sewaktu tempoh awal pentadbiran beliau, Kuala Lumpur berada dalam keadaan huru-hara akibat daripada perang

⁴ Amarjit Kaur, *Seabad Keretapi di Malaysia*, hlm. 2.

⁵ Amarjit Kaur, *Seabad Keretapi di Malaysia*, hlm. 2.

⁶ Amarjit Kaur, 1985, hlm. 2.

⁷ J.M.Gullick, *A History Of Kuala Lumpur 1856-1939*, MBRAS, Kuala Lumpur, 2000, hlm. 6.

saudara, J. Guthrie Davidson yang merupakan Residen Inggeris yang pertama telah melawat Kuala Lumpur dan Ulu Klang pada Ogos 1875 mengatakan bahawa pelombong di Kuala Lumpur masih lagi berada dalam keadaan yang tertekan. Davidson juga mengatakan bahawa kebanyakan kawasan perlombongan berada dalam keadaan yang telah habis digali dan kebanyakan kawasan perlombongan, mesin-mesin dan harta benda sudah terbakar ataupun telah dibinasakan.⁸ Namun, Yap Ah Loy telah berjaya membina semula Kuala Lumpur setelah pergaduhan tersebut berlaku. Menurut S. M. Middlebrook dan J.M.Gullick dalam buku Yap Ah Loy 1837-1885, "*Kuala Lumpur had been rebuilt between 1873 and 1875[...] Kuala Lumpur in the 1870's consisted of a fairly good loose-board house occupied by the Captain China, the most hospitable of men, and his house was surrounded by atap house occupied by his coolies.*"⁹ Namun kejayaan beliau dalam memulihkan kembali keharmonian dan kemakmuran Kuala Lumpur merupakan sebab jawatan beliau sebagai pemerintah kota telah diambil alih oleh Inggeris. Pada Mac 1880, Inggeris telah memindahkan pusat pentadbiran di Selangor dari Klang ke Kuala Lumpur¹¹ dan bermulalah pentadbiran Inggeris di Kuala Lumpur.¹⁰

Pentadbiran Inggeris terus mentadbir Kuala Lumpur dengan menjadikannya sebagai pusat bandar yang berwajah baru dengan pelan dan perancangan yang lebih tersusun. Pembangunannya mula dirancang untuk memenuhi keperluan sesebuah bandar yang selesa terutamanya setelah Frank Swettenham menjadi Residen Selangor pada tahun 1882. Pembangunan ini lebih mudah dilaksanakan kerana Kuala Lumpur telah beberapa kali musnah akibat kebakaran dan perang saudara Kuala Lumpur yang merupakan pusat perlombongan di Selangor adalah kawasan pedalaman dan pelombong mengambil masa yang lama untuk sampai ke sana. Sebagai contoh, perjalanan melalui Sungai Kelang mengambil masa tiga hari dari Pelabuhan Kelang ke Damansara. Dari Damansara, perjalanan mengambil masa lebih kurang 3 hingga 4 jam untuk sampai ke Kuala Lumpur. Walaupun pentadbiran Inggeris telah membaiki jalan-jalan raya, mereka menyedari bahawa sistem perhubungan lain terpaksa dibina. Pada tahun 1882, satu kumpulan pelabur yang terdiri daripada pihak Cina dan Eropah memohon konsesi dari kerajaan Negeri-Negeri Selat untuk membina jalan keretapi dari Pengkalan Batu atau kawasan lain yang sesuai ke Kuala Lumpur. Pemohon-pemohon juga meminta kayu balak, barang pemberat dan bahan-bahan lain selain daripada penyewaan tanah di tepi landasan itu. Mereka juga meminta kerajaan menghantar mel kerajaan melalui landasan tersebut. Namun pentadbiran Negeri-Negeri Selat enggan memberi konsesi ini kepada pihak swasta maka kerajaan Selangor ditugaskan untuk mengkaji kemungkinan melaksanakan rancangan tersebut. Stesen keretapi Kuala Lumpur telah siap dibina pada tahun 1886 bersamaan dengan jalan keretapi yang pertama di antara Bukit Kuda, Kelang dan Kuala Lumpur telah dibuka pada waktu yang sama. Stesen terawal ini terletak di kawasan selatan dari tapak stesen sekarang.¹¹

2. Sorotan Kajian Lepas

2.1 *Perlombongan Bijih Timah sebelum 1886*

Tanah Melayu merupakan negara pengeluar bijih timah yang terbesar di dunia. Perusahaan bijih

⁸ S.M. Middlebrook and J.M. Gullick, *Yap Ah Loy 1837-1885*, MBRAS, Kuala Lumpur, 1983, hlm. 89.

⁹ S.M. Middlebrook and J.M. Gullick, *Yap Ah Loy 1837-1885*, hlm. 93.

¹⁰ J.M.Gullick, *Old Kuala Lumpur*, Oxford University Press, Kuala Lumpur, 1994, hlm. 10.

¹¹Portal Rasmi Arkib Negara Malaysia, *Stesen Keretapi Kuala Lumpur*, <http://www.arkib.gov.my/web/guest/stesen-keretapi-kuala-lumpur>, dimuat turun pada 6 September 2017.

timah memainkan peranan penting di dalam kemajuan ekonomi negara.¹² Seperti yang dinyatakan dalam bab yang lepas, perkembangan perlombongan bijih timah merupakan faktor utama kepada permulaan sistem keretapi di Kuala Lumpur. Jalan keretapi pertama telah dibina untuk menghubungkan Kuala Lumpur dengan kawasan lombong bijih yang kaya di Klang dengan tujuan untuk mengangkut hasil bijih timah untuk pasaran dunia.

Semenanjung Tanah Melayu merupakan pengeluar bijih timah terpenting selain daripada Pulau Bangka di pantai timur Sumatera dan Pulau Biliton di Borneo. Kawasan yang berhubungan dengan Banjaran Titiwangsa mempunyai kawasan yang kaya dengan bijih timah. Kawasan ini banyak mengandungi batu granit dan batu kapur. Keadaan geologi telah mememendapkan bijih timah dalam bentuk lapisan atau barik yang kaya dan digelar sebagai karang. Malaysia mengalami iklim yang panas dan lembap yang telah menyebabkan hujan yang turun dan hakisan telah membawa kandungan bijih timah ke kawasan yang lebih rendah, di lereng bukit dan sungai yang turun dari banjaran gunung. Banjaran gunung inilah yang menjadi tulang belakang kepada Semenanjung Malaysia.¹³

Orang Melayu telah menggunakan bijih timah sejak zaman dahulu. Mereka telah menggunakannya sebagai bahan pertukaran barang dan sebagai hantaran dalam majlis perkahwinan. Orang Cina pula telah menggunakan bijih timah sebagai persembahan dalam ritual keagamaan mereka secara tidak langsung perkara ini menunjukkan bijih timah mempunyai nilai dagangan dan nilai kebudayaan yang sangat tinggi dalam kalangan orang tempatan dan orang Cina. Pada abad ke-15, 17 dan 18, bijih timah telah menjadi salah satu bahan yang komersial akibat daripada kedatangan Portugis, Belanda dan Inggeris ke Asia Tenggara dan mereka telah membawa balik bijih timah ini ke negara masing-masing.¹⁴ Pada ketika ini mereka tidak melombong bijih timah tersebut tetapi mendapatkan bekalan daripada orang Melayu. Kemudian bekalan ini telah diperolehi daripada orang Cina yang mula melombong di kawasan lombong para pembesar Melayu. Kemudian orang Cina telah menjadi pengeluar utama bijih timah. Pada tiga suku abad ke-19, pihak Inggeris telah campur tangan dan seterusnya telah menguasai pengeksporan bijih timah.¹⁵ Maka dapatlah kita lihat bahawa perlombongan bijih timah telah

¹² Bijih timah telah dilombong semenjak beberapa ratus tahun yang lalu dan rujukan pertama yang diketahui mengenai perusahaan ini telah dibuat oleh peniaga-peniaga Arab. Apabila Portugis datang ke Melaka pada tahun 1511, mereka dapati orang-orang Melayu ketika itu menggunakan wang-wang syiling timah dalam urusan jual beli mereka. Walaubagaimanapun perusahaan bijih timah secara besar-besaran hanya bermula pada pertengahan abad ke 19. Awal abad ke 20, 50% dari hasil bijih timah sedunia telah dikeluarkan oleh Tanah Melayu. Untuk mengetahui sejarah perlombongan bijih timah boleh lihat Wong Lin Ken, *The Malayan Tin Industry to 1914 : with special reference to the states of Perak, Selangor, Negri Sembilan and Pahang*, Arizona Press, Tuscon, 1965, hlm. 1-53.

¹³ Kawasan-kawasan yang kaya dengan bijih timah ialah di sebelah barat Banjaran Titiwangsa. Banjaran Titiwangsa ini merupakan sebahagian daripada negeri Kedah di utara ke Lembah Taiping, Kinta dan Bidor di negeri Perak, menganjur ke Ulu Kelang, Selangor dan Negeri Sembilan dan Melaka. Di sebelah timur banjaran yang kaya dengan bijih timah ialah Lembah Sungai Kelantan, Pahang, bahagian timur Negeri Sembilan dan Melaka. Kandungan bijih timah begitu banyak didapati sehingga dapat dilihat dengan mata kasar di tepi bukit dan sungai di sesetengah kawasan tersebut. Lihat Yip Yat Hoong, *The Development of the Tin Mining Industry of Malaya*, University of Malaya Press, Kuala Lumpur, 1969, hlm. 13.

¹⁴ Syarikat Hindia Timur Belanda pernah memonopoli perdagangan bijih timah di Perak pada pertengahan abad ke-17. Akibat daripada monopoli ini, Syarikat Hindia Timur Inggeris telah bersengketa dengan Aceh. Pada pertengahan abad ke-18, Belanda telah bersaing dengan Bugis di atas sebab yang sama.

¹⁵ Yip Yat Hoong, *The Development of the Tin Mining Industry of Malaya*, hlm.14.

menjadi salah satu kegiatan ekonomi yang penting dan bijih timah juga merupakan salah satu bahan atau hasil bumi yang menjadi rebutan dalam kalangan kuasa yang datang ke Tanah Melayu seperti Portugis, Belanda dan Inggeris.

2.2 Perlombongan Bijih Timah selepas Tahun 1886

Setelah meneliti aktiviti perlombongan bijih timah dan kepentingannya kepada Tanah Melayu khususnya kepada kaum Melayu dan kaum Cina secara umum, pengkaji akan membincangkan mengenai aktiviti perlombongan bijih timah di Selangor selepas tahun 1886 di mana tempoh tersebut merupakan waktu selepas pembinaan Stesen Keretapi Kuala Lumpur. Pada kenyataannya peranan stesen keretapi ini di dalam ekonomi dapat dimudahkan sebagai “*membawa kemudahan pengangkutan dan pembangunan negeri ini, dengan itu, pedagang-pedagang dan kerajaan akan mendapat keuntungan*”. Seperti yang pernah dinyatakan sebelum ini, dalam menilai peranan Stesen Keretapi Kuala Lumpur dalam pembangunan ekonomi di Kuala Lumpur, peranan jalan keretapi itu sendiri adalah satu perbincangan yang tak boleh dipisahkan kerana jalan keretapi dan stesen keretapi merupakan pelengkap antara satu sama lain.

Peranan keretapi ternyata amat penting dalam tugas mengangkut dan membawa muatan dan barang-barang ke merata tempat. Peranannya sebagai alat pengangkutan yang baik, pantas dan mudah ini sangat diperlukan berdasarkan faktor di mana setiap tingkat pengeluaran, pemborong dan peruncit memerlukan sistem pengangkutan yang cekap disebabkan keuntungan mereka bergantung kepada pasaran yang dapat dicapai. Peranan keretapi tersebut akan dapat membawa kemajuan kepada pembangunan bandar-bandar kecil, pertambahan saiz penduduk dan perkembangan alat perhubungan menjadi lebih luas lagi. Kemajuan ini dilakukan secara langsung dan kesan tidak langsung. Peranan keretapi telah bermula sejak landasan pertama yang menyambungkan kawasan-kawasan perlombongan ke pelabuhan-pelabuhan yang akan menguruskan hasil-hasil tersebut. Dengan perkataan lain, landasan api dibina adalah untuk memenuhi fungsi utama dalam mendedahkan kawasan pedalaman yang produktif dengan kawasan luar yang menjadi tempat pengantaraan bagi mengendalikan perdagangan.

Pembukaan landasan keretapi ini jelas banyak membawa perubahan kepada aktiviti perlombongan bijih timah di Kuala Lumpur ketika itu. Pada tahun 1886, beberapa lombong bijih timah baru telah dibuka di kawasan Ulu Selangor seperti Serendah, Ponggor dan Ulu Yam. Terdapat juga kawasan pedalaman yang baru diteroka di kawasan Ulu Selangor seperti Kalumpang yang terletak di Ulu Bernam. Di kawasan Ulu Langat pula beberapa kawasan baru untuk melombong bijih timah telah dibuka sehingga hampir di kawasan Jelevu.¹⁶ Namun kawasan aktiviti perlombongan bijih timah yang utama masih terletak di kawasan sekitar Kuala Lumpur yang merupakan kawasan yang paling kaya dan mendatangkan keuntungan di seluruh kawasan Selangor ketika itu. Jadual 1 akan menunjukkan hasil pengeluaran bijih di Selangor mengikut kawasan di Selangor dari tahun 1883-1888.

¹⁶ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1886*, hlm. 36-37

JADUAL 1. Pengeluaran Bijih Timah di Selangor pada Tahun 1883-1888 (Jumlah dalam Pikul)

Tahun	Kuala Lumpur	Ulu Langat	Ulu Selangor	Jumlah
1883	60 000	7220	4573	71 814
1884	66 588	5820	4004	76 629
1885	71 390	5901	5605	82 901
1886	85 953	5029	8091	99 073
1887	114 426	6757	10 209	131 392
1888	117 632	11 732	6371	135 735

Sumber: Annual Report of Selangor 1883-1888

Jikalau diteliti secara mendalam Jadual 1 yang menunjukkan pengeluaran bijih timah di Selangor pada tahun 1883 sehingga 1888, berlaku peningkatan dalam pengeluaran bijih timah di Selangor daripada tempoh 1886-1888 di mana Kuala Lumpur mengalami peningkatan secara terus dari tahun 1885 di mana sebelum sistem keretapi diperkenalkan adalah sebanyak 71 390 pikul¹⁷ kemudian menunjukkan peningkatan pada tahun 1886 sebanyak 14 456 pikul yang membawa jumlah 85 953 pikul¹⁸ di mana 1886 ini merupakan tempoh di mana sistem dan stesen keretapi mula diperkenalkan di Kuala Lumpur. Pengeluaran bijih timah juga terus meningkat pada tahun seterusnya sebanyak 114 426 pikul¹⁹ pada tahun 1887 dan 117 632 pikul²⁰ pada tahun 1888 seterusnya menjadikan Kuala Lumpur sebagai pengeluar bijih timah yang utama di Selangor ketika itu. Landasan keretapi yang dibuka di Kuala Lumpur itu bukan sahaja telah meningkatkan pengeluaran bijih timah di kawasan Kuala Lumpur, namun telah membantu dalam meningkatkan pengeluaran bijih timah di kawasan Ulu Langat dan Ulu Selangor. Pengkaji mengambil contoh kawasan Ulu Langat mengalami peningkatan daripada pengeluaran bijih timah di mana pada tahun 1886 kawasan Ulu Langat hanya mengeluarkan 5029 pikul²¹ bijih timah namun menunjukkan peningkatan sebanyak 1728 pikul pada tahun 1887 kepada 6757 pikul²² dan peningkatan yang mendadak pada tahun 1888 sebanyak 70% kepada 11 732 pikul.²³

¹⁷ *Annual Report of Selangor 1885*, hlm. 13.

¹⁸ *Annual Report of Selangor 1886*, hlm. 5.

¹⁹ *Annual Report of Selangor 1887*, hlm. 9.

²⁰ *Annual Report of Selangor 1888*, hlm. 8.

²¹ *Annual Report of Selangor 1886*, hlm. 5.

²² *Annual Report of Selangor 1887*, hlm. 9.

²³ *Annual Report of Selangor 1888*, hlm. 8.

Peningkatan dalam pengeluaran bijih timah di Kuala Lumpur secara khususnya dan kawasan-kawasan lain seperti Ulu Langat dan Ulu Selangor ini ternyata didorong oleh faktor sistem keretapi yang diperkenalkan pada tahun 1886 di Selangor ketika itu. Hal ini dapat dilihat kerana berlaku peningkatan yang signifikan di semua kawasan terutamanya Kuala Lumpur selepas tahun 1886 di mana pada tahun tersebut sistem keretapi telah diperkenalkan. Ternyata, sistem keretapi merupakan faktor yang menyebabkan berlakunya peningkatan pengeluaran hasil bijih timah di Selangor. Namun faktor sistem keretapi ini bukanlah satu-satunya faktor yang berdiri secara sendiri yang menyebabkan berlakunya peningkatan dalam pengeluaran bijih timah tetapi terdapat juga beberapa faktor lain yang telah menyebabkan berlakunya peningkatan pengeluaran bijih timah di Selangor ketika itu.

Selain daripada faktor landasan keretapi yang telah meningkatkan pengeluaran bijih timah, faktor modal yang besar juga merupakan salah satu faktor yang telah meningkatkan pengeluaran bijih timah. Industri yang telah dibiayai sebahagian besarnya dari Singapura, menerima pelaburan modal tambahan apabila ia dibuka pada tahun 1884, kepada kapitalis Cina dari Pulau Pinang.²⁴ Pada tahun ini juga, *revenue farm* telah diberikan kepada kapitalis-kapitalis yang berasal daripada Pulau Pinang ini dengan harapan mereka akan membawa modal dan buruh ke Selangor seperti mana yang dilakukan di Perak yang ternyata telah menunjukkan kejayaan yang besar dalam merangsang pengeluaran bijih timah di Perak. Jikalau dibandingkan dengan kapitalis dari Selangor yang dahulunya merupakan petani dapat diatasi dengan memberikan bahagian dalam perladangan. Pada tahun 1885 dan 1886, kapitalis Pulau Pinang secara rasmi dikreditkan dengan memperkenalkan modal dan membawa buruh baru ke dalam lombong-lombong bijih timah di Selangor.²⁵

Faktor lain yang menyumbang kepada peningkatan pengeluaran bijih timah adalah pengenalan pam stim yang meluas, yang membolehkan lombong-lombong yang lebih dalam dibuka manakala lombong-lombong yang terbengkalai pula boleh dikerjakan semula. Pada akhir tahun 1884, orang Cina yang terlibat dalam aktiviti perlombongan bijih timah ini hanya mempunyai dua pam stim, dan antara sebab kekurangan pam stim ini adalah sebahagiannya kerana kos yang tinggi untuk memasangnya dan sebahagiannya kerana keraguan tentang nilai mereka yang terlalu tinggi dan menyebabkan timbulnya persoalan mengenai keuntungan yang bakal diperolehi apabila menggunakan pam stim tersebut. Namun pam stim yang dijual secara murah oleh syarikat Barat yang gagal mendapat keuntungan pada akhir tahun 1884 telah menyebabkan orang Cina membeli dan mencuba untuk menggunakan pam stim tersebut. Hasilnya, orang Cina yang paling teragak-agak ketika membeli pam stim tersebut menjadi yakin dengan nilai keuntungan yang diperolehi oleh mereka untuk lombong dalam. Pada akhir tahun 1888, terdapat 108 pam stim di Selangor berbanding 15 buah pada tahun 1885.²⁶ Pada tahun 1885 juga banyak lombong lama dan terbengkalai di kawasan Pudu dan Ulu Klang telah dibuka semula. Peningkatan pengeluaran juga dapat dikaitkan dengan kekayaan luar biasa beberapa lombong di kawasan yang baru dibuka, di mana *three layers of rich tin sand* telah dijumpai.²⁷

Permintaan bijih timah yang bertambah ini juga telah membawa kepada pembukaan lebih banyak lombong-lombong di Selangor. Sehingga tahun 1890, negeri Selangor telah

²⁴ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1886*, hlm. 36-37.

²⁵ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1888*, hlm. 99.

²⁶ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1888*, hlm. 99.

²⁷ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1888*, hlm. 100-101.

mengeluarkan lebih 10 400 ton bijih timah.²⁸ Yip Yat Hoong menyatakan dalam bukunya *The Development of Tin Mining Industry of Malaya* bahwa proses perindustrian yang berlaku secara cepat di England di akhir abad ke-19 telah menyebabkan permintaan terhadap bijih timah telah bertambah.²⁹ Keadaan ini telah menaikkan harga bijih timah dari \$20 sepikul kepada \$30 sepikul pada tahun 1884 dan 1885 dan perkara ini menyebabkan permintaan terhadap bijih timah bertambah seterusnya merangsang pengeluaran bijih timah.

2.3 *Pembukaan Tanah dan Pertanian*

Memandangkan bahawa pergantungan kepada hasil bijih timah adalah suatu tindakan yang boleh membahayakan ekonomi di negeri Selangor apabila harga bijih timah jatuh dan permintaan yang berkurang di samping bijih timah merupakan hasil bumi yang semakin hari semakin berkurang, dengan adanya jalan keretapi dari Kuala Lumpur ke Klang, pemerintahan Inggeris mengharap agar pembangunan ekonomi di Kuala Lumpur secara khususnya dan Selangor secara umumnya akan meningkat dengan cepat. Inggeris juga berharap agar pertanian akan menggalakkan penghijrahan beramai-ramai dan membawa kepada lebih banyak pembukaan tanah-tanah baru. Pada tahun 1881, R.B. Dowdall telah memperoleh konsesi tanah seluas 5000 ekar di Kuala Lumpur pada kadar premium dua dolar seekar. Kawasan tersebut telah dinamakan *Estet Weld Hill* di mana kopi, teh dan lada ditanam.³⁰ Pada tahun 1887 dilaporkan bahawa:

*“The Wild Hill Estate ... looks specially flourishing ... The other established estates under European management, though small in extent, are reported to be doing well, and there is no doubt whatever that Liberian coffee, pepper, gambier and tea can, with Indian labour at the present rates, be grown to a profit”*³¹

Dari segi pertanian, Inggeris telah mengamalkan dasar ekonomi dualisme. Pertama, Inggeris menggalakkan penanaman tanaman dagangan secara besar-besaran oleh pelabur asing dan kedua, mereka memperkukuhkan penanaman tanaman makanan oleh petani Melayu. Komponen pertama dalam dasar pertanian memerlukan pengenalan dasar tanah yang liberal. Seperti yang telah dijelaskan, dalam ekonomi masyarakat Melayu tanah dianggap sebagai faktor pengeluaran dalam ekonomi sara diri, dan bukan sebagai barangan untuk dijual atau ditukarkan. Pentadbiran Inggeris telah menyebabkan kemunculan ekonomi eksport yang berasaskan perdagangan antarabangsa. Sistem hak milik tanah secara adat seperti yang dipraktikkan oleh orang Melayu sememangnya tidak bersesuaian lagi dengan sistem ekonomi bebas. Oleh itu, sistem ini perlu diubahsuai selaras dengan keperluan-keperluan sistem ekonomi kapitalis.³² Maka Inggeris telah memperkenalkan satu sistem tanah iaitu Sistem Pendaftaran Tanah Torrens untuk meningkatkan kecekapan dan pentadbiran tanah. Sistem Torrens ini menjadikan sistem pendaftaran sebagai elemen penting di dalam membuktikan fakta material berkaitan dengan hak dan kepentingan seseorang ke atas tanah. Fakta material ini termasuk nama pemilik, butir-butir mengenai tanah, luas kawasannya, pelan ukur dan had sempadannya.³³

²⁸ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1890*, hlm. 28.

²⁹ Yip Yat Hoong, *The Development of Tin Mining Industry of Malaya*, hlm. 271.

³⁰ *Selangor Government Gazette Supplement 1888*, hlm. 1180.

³¹ *Selangor Government Gazette Supplement 1888*, hlm. 1175.

³² Amarjit Kaur, *Perkembangan Ekonomi Selangor: Suatu Tinjauan Sejarah*, Dlm. Adnan Haji Nawang & Mohd. Fadzil Othman, *Selangor: Sejarah dan Proses Pembangunannya*, Jabatan Sejarah Universiti Malaya dan Lembaga Muzium Sultan Alam Shah, Selangor Darul Ehsan, 1992, hlm. 180-181.

³³ *State of Selangor: Land Rules, 1930 Incorporating All Amendments Up To 3rd May 1956*, hlm.

Terdapat dua prinsip kembar yang berkaitan dengan sistem Torrens iaitu 'Prinsip Cermin' dan 'Prinsip Tadbir' Prinsip Cermin bermaksud maklumat di dalam daftar hak milik adalah seperti cermin yang dapat menunjukkan segala maklumat yang penting dan perlu mengenai tanah kepada mana-mana pihak yang memerlukan maklumat seperti bakal pembeli atau pemegang gadaian. Prinsip yang kedua iaitu Prinsip Tadbir pula bermaksud daftar hak milik berperanan sebagai tabir iaitu mana-mana pihak yang terlibat dengan transaksi berkaitan dengan tanah hanya perlu bergantung kepada maklumat yang terdapat di dalam daftar hak milik tidak perlu menyelak tabir untuk mencari maklumat lebih jauh sebaliknya. Dua prinsip kembar ini telah mewujudkan konsep hak milik tak boleh sangkal (*indefeasibility of title*).³⁴

Sistem Torrens menetapkan dan memperakui di bawah kuasa kerajaan di mana hakmilik yang tidak boleh disangkal dan memudahkan, mempercepatkan dan merendahkan perbelanjaan segala urusan tanah. Selain itu, ianya juga memberi jaminan dan kesenangan kepada segala urusan tanah. Bukti hakmilik apabila nama yang telah tercatat adalah tuan punya tanah. Seterusnya, pengukuran tanah yang betul oleh juruukur perlu dilaksanakan bagi menentukan sempadan tanah yang dimiliki.³⁵ Menurut Laman Web Jabatan Ketua Pengarah Tanah dan Galian Persekutuan, kebaikan sistem Torrens adalah setiap orang yang memiliki tanah akan memegang suatu dokumen hakmilik yang jelas, dijamin oleh kerajaan dan yang kedua adalah dokumen hakmilik tersebut mengandungi maklumat mengenai segala syarat dan kepentingan yang melibatkan tanah tersebut. Setiap orang boleh memperniagakan tanah secara pendaftaran memorandum stereotaip dengan mudah tanpa memerlukan carian yang rumit dan mahal menerusi dokumen-dokumen yang dahulu dan yang terakhir adalah hak milik tanah itu dan hak-hak semua orang yang memegang pajakan atau gadaian tidak boleh disangkal.³⁶

Dua pertimbangan telah mempengaruhi dasar tanah yang dilaksanakan. Pertama, suasana yang tidak menghalang perkembangan perusahaan orang barat dan keduanya undang-undang dan peraturan yang dapat melindungi hak orang Melayu. Sistem Tanah Torres yang berasaskan kepada ciri-ciri milik boleh kekal, boleh dipusakai, dipindah milik dan tidak menyekat penjualan tanah. Sistem ini telah menggantikan peraturan penggunaan tanah mengikut undang-undang dan adat tanah Melayu. Kesannya, dasar tanah Inggeris ini dapat memastikan bahawa segala-segalanya adalah sesuai dengan kepentingan ekonomi kapitalis di mana untuk memperkembangkan perladangan dan perlombongan. Misalnya, pajakan perladangan pada awalnya dibuat secara berkekalan tetapi tempoh penggunaan tanah untuk melombong tersebut terhad iaitu mencukupi untuk menjalankan usaha-usaha melombong itu.³⁷ Sistem ini juga dilihat untuk memastikan bahawa Inggeris mudah untuk mendapatkan kawasan atau tanah yang dilihat berpotensi dalam membangunkan jalan keretapi serta stesen keretapi di mana kawasan tersebut perlulah dekat dengan kawasan perladangan dan perlombongan seperti mana yang dikehendaki oleh pemerintah Inggeris untuk memudahkan kerja mengangkut hasil untuk mudah dilakukan.

Pada 1885, peraturan tanah diluluskan di Selangor dan Inggeris menawarkan tanah untuk penanaman gambir dan lada hitam. Tanah tersebut dikecualikan dari premium dan sewa tanah

48.

³⁴ *State of Selangor: Land Rules, 1930 Incorporating All Amendments Up To 3rd May 1956*, hlm.48.

³⁵ *State of Selangor: Land Rules, 1930 Incorporating All Amendments Up To 3rd May 1956*, hlm.49.

³⁶ Laman Web Jabatan Ketua Pengarah Tanah dan Galian Persekutuan, *Apakah Kebaikan Sistem Torrens?* <https://www.jkptg.gov.my/ms/content/apakah-kebaikan-sistem-torrens>, diakses pada 6 April 2018.

³⁷ Untuk kajian yang lebih mendalam, lihat Ahmad Nazri, *Melayu dan Tanah*, Media Intelek, Petaling Jaya, 1985, hlm. 16.

selama tiga tahun pada awalnya. Koneksi luar dari peraturan juga ditawarkan kepada individu tertentu seperti bayaran lewat, tidak terikat kepada peraturan penanaman dan lain-lain lagi. Tanaman utama adalah gambir, lada hitam, kopi, ubi kayu, kelapa dan pinang. Kelapa dan pisang merupakan tanaman tradisi Melayu yang ditanam di kebun kecil. Manakala gambir, lada hitam, ubi kayu dan kopi adalah tanaman ladang.³⁸ Bagaimanapun, orang Melayu juga menanam kopi di kebun kecil-kecilan di daerah Klang. Gambir dan lada hitam ditanam oleh orang Cina dan beberapa orang peladang Barat juga menanam lada hitam di Selangor. Pada keseluruhannya, tanaman ini dan juga gambir serta ubi kayu diusahakan oleh orang Cina. Pada tahun 1888, L. Dougal, F.A. Toynee dan Currie telah memperoleh tiga blok tanah yang berjumlah 1,500 ekar di Lembah Setapak yang dinamakan Estet Hawthornden, Estet Lincoln dan Estet Roslin. Pada tahun 1889, C. Meikle pula telah membuka Estet Wardieburm di Lembah Setapak juga.³⁹

Sehingga akhir tahun-tahun 1880-an, peladang-utama adalah Hill dan Rathborne dan mereka juga bertindak sebagai kontraktor. Kemudian orang Melayu telah memperkenalkan kopi di daerah Klang. Selepas 1890, perusahaan kopi telah mengalami perkembangan pesat. Perkara ini disebabkan oleh penambahan dalam permintaan dunia, kenaikan harga kopi dan kemasukan buruh India.⁴⁰ Hal ini dapat dilihat dalam bilangan estet milik Eropah di Selangor meningkat daripada 16 (dengan kawasan seluas 1089 ekar pada tahun itu) menjadi 72 (dengan ekar yang diusahakan 10835 ekar) pada tahun 1896.⁴¹

Jadual 2.1. Bilangan Buruh Mengikut Kaum Yang Bekerja di Ladang di Selangor

Tahun	Melayu	Cina	India
1893	88	48	465
1894	254	181	938
1895	917	290	1406
1896	969	533	2462

Sumber: *Selangor Government Gazette*

Peningkatan dalam bilangan buruh dari India⁴² yang telah bertambah dari tahun 1893 sehingga tahun 1896 ini menunjukkan berlakunya perkembangan dalam penanaman kopi di Negeri Selangor. Faktor-faktor lain yang telah membawa kepada perkembangan pesat dalam penanaman kopi adalah bayaran pertama (premium) yang dikenakan adalah rendah dan peladang dikecualikan dari cukai sehingga tahun 1894. Tetapi kejayaan kopi tidak kekal lama di mana harga kopi turun pada akhir tahun-tahun 1890-an disebabkan pengeluaran yang berlebihan dari

³⁸ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1886*, hlm. 4.

³⁹ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1889*, hlm. 14.

⁴⁰ Amarjit Kaur, *Perkembangan Ekonomi Selangor: Suatu Tinjauan Sejarah*, hlm. 182.

⁴¹ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1896*, hlm. 57.

⁴² Inggeris lebih gemar mengambil tenaga buruh dari India kerana tertarik dengan sikap mereka yang menurut kata, rajin serta telah biasa dengan budaya mereka sejak penaklukan Inggeris ke atas India. Hal ini juga kerana Inggeris tidak mahu mencampuradukkan kaum India dengan kaum Cina selaras dengan dasar pecah dan perintah mereka bagi mengelakkan rusuhan kaum. Lihat Muhammad Ridzuan Amin, *Perkembangan Ekonomi di Malaysia*, Mika Cemerlang, Subang Jaya, 2009, hlm. 11-12.

Brazil. Tidak lama kemudian, tanaman getah telah menjadi tanaman yang menguntungkan di Selangor. Walaupun pihak Inggeris telah menjalankan eksperimen dengan tanaman getah di Tanah Melayu pada akhir tahun 1880-an, ia hanya menjadi penting pada permulaan abad ke-20 kawasan yang berhampiran dengan kawasan ladang-ladang kopi, tanaman getah merebak ke kawasan yang belum diterokai.

Perkembangan penanaman getah yang pesat dipengaruhi oleh beberapa faktor. Pertamanya, permintaan getah di pasaran dunia telah bertambah ekoran daripada perkembangan perusahaan kereta-motor dan elektrik.⁴³ Keduanya, bekalan getah luar Afrika dan Brazil berada dalam keadaan yang tidak stabil. Faktor ketiga ialah kesan dari kemerosotan tanaman kopi yang telah menyebabkan penanam-penanam mengubah laluan kepada tanaman getah.⁴⁴ Selain itu, peranan syarikat perdagangan Inggeris juga telah meningkatkan perusahaan getah di Selangor. Syarikat-syarikat perdagangan Inggeris memainkan peranan penting dalam mempromosikan industri getah di kalangan pelabur Inggeris. Syarikat-syarikat perdagangan ini bertindak sebagai saluran untuk modal Inggeris mengalir ke dalam industri getah Semenanjung Tanah Melayu. Mereka juga memastikan bahawa modal itu digunakan sewajarnya. Syarikat-syarikat perdagangan seperti *Harrison and Crosfield*, *Bousted Buttery Estate Agency*, *Guthrie and Company*, *Barlow and Company*, dan *Sime Darby*⁴⁵ telah terlibat dalam perdagangan eksport dan import Semenanjung Tanah Melayu selama beberapa dekad sebelum pengenalan getah lagi. Syarikat-syarikat ini telah membina reputasi dalam integriti kewangan di British dan Semenanjung Tanah Melayu. Tambahan lagi, mereka juga mempunyai jaringan dengan komuniti penanaman Eropah, pegawai-pegawai pemerintah dan keadaan ekonomi di Semenanjung Tanah Melayu.

Syarikat-syarikat perdagangan ini menjadi pengantara antara sumber modal asing, pelabur Inggeris, dan pengguna modal asing iaitu industri perladangan di Semenanjung Tanah Melayu. Rumah-rumah agensi mengapungkan syarikat-syarikat kecil di *London Stock Exchange* dan pasaran saham yang lain seperti *Mincing Lane Tea* dan *Rubber Brokers Association*.⁴⁶ Integriti dan reputasi syarikat-syarikat ini menjamin keselamatan dan kestabilan kepada pelaburan British di Semenanjung Tanah Melayu. Pengapungan ini diterima baik oleh pelabur Inggeris, dan jumlah modal yang besar mengalir dari Inggeris ke Semenanjung Tanah Melayu. Semua dana ini pada mulanya digunakan untuk memperolehi ladang getah bagi orang Eropah. Kemudian, dana ini telah digunakan untuk memperolehi tanah yang sudah ditanam getah oleh orang Asia dan untuk membuka kawasan hutan bagi tujuan penanaman. Lebih daripada separuh

⁴³ Menjelang abad ke-20, permintaan getah meningkat akibat dari perkembangan industri kereta di Eropah dan Amerika, lebih-lebih lagi selepas J.B. Dunlop berjaya mencipta tayar angin. Pada tahun 1905, perkembangan industri kereta di Amerika terbukti daripada pertambahan pengeluarannya. Pengeluaran kereta Amerika sebanyak 500 ribu buah pada tahun 1910 telah meningkat kepada 8 juta buah pada tahun 1920. Selain itu, getah juga diperlukan oleh industri lain seperti alat-alat elektrik, alat-alat perubatan, perkakas rumah dan lain-lain. Permintaan yang bertambah telah menyebabkan harga getah meningkat. Lihat P.J. Drake, *Currency, Credit and Commerce: Early Growth in Southeast Asia*, Ashgate Publishing Limited, Hampshire, 2004, hlm. 34-56. Lihat juga Lee Sheng-yi, *The Monetary and Banking Development of Singapore and Malaysia*, Singapore University Press, Singapore, 1974, hlm. 41.

⁴⁴ Pada tahun 1890-an, berlaku kejatuhan harga kopi akibat saingan kopi Brazil dan juga pengeluaran berkurangan disebabkan penyakit yang dibawa oleh kupu-kupu "Beehawk". Harga *Coffea Liberica* juga telah jatuh dari tahun 1894 daripada \$40 sepikul pada tahun 1984 telah jatuh kepada \$19

⁴⁵ Muhamad Ridzuan Amin, 2009, hlm. 12.

⁴⁶ P.J. Drake, *Currency, Credit and Commerce: Early Growth in Southeast Asia.*, hlm. 35.

ladang-ladang getah yang berkeluasan 100 ekar, iaitu 1.1 juta ekar, dimiliki oleh syarikat-syarikat Inggeris. Selain pelabur British, pelabur dari Eropah turut melabur ketika harga getah melambung, malah termasuk juga syarikat industri Barat yang berasaskan getah, walaupun penglibatannya kurang ketara.⁴⁷

Di samping itu, kerajaan Inggeris juga telah memberi bantuan dan galakan kepada penanam-penanam yang melaburkan modal di Selangor. Dasar tanah yang “liberal” telah dirangkakan dan penanam digalakkan mendapatkan kawasan tanah yang luas dan hanya dikenakan kadar cukai yang rendah serta syarat sekatan yang minima. Di samping itu, kerajaan Inggeris juga memberikan bantuan untuk penghijrah dari India ke Semenanjung Tanah Melayu. Penanam-penanam juga diperuntukkan jumlah pinjaman yang besar. Kerajaan juga melibatkan diri dalam rancangan pertanian dan membuka kawasan percubaan pertanian. Serentak dengan kegiatan komersil ini, perkembangan penting dalam dasar rasmi Inggeris telah diikuti dengan pembentukan Negeri-Negeri Melayu Bersekutu pada 1 Julai 1896.⁴⁸ Antara objektif NNMB adalah penyeragaman undang-undang di negeri yang terlibat, dan salah satu aspek pertama yang mendapat perhatian adalah undang-undang yang berkaitan dengan tanah. Arahan yang sedia ada kepada penduduk membataskan jumlah tanah yang boleh dipisahkan oleh satu individu kepada 640 ekar di Perak dan 320 ekar di negeri-negeri lain.⁴⁹

Undang-undang Tanah yang liberal telah membolehkan pengusaha asing memiliki tanah untuk penanaman getah. Kerajaan Inggeris telah berjaya membatalkan hak milik tanah oleh pembesar-pembesar Melayu. Tanah telah menjadi hak kerajaan dan sesiapa sahaja boleh memohon untuk menanam getah. Pada tahun 1896, undang-undang yang berkaitan dengan penerokaan tanah untuk tanaman getah telah dilaksanakan. Mulai tahun 1897, cukai ke atas tanah yang ditanam dengan getah hanya sebanyak 10¢ seekar bagi 10 tahun pertama. Selepas tempoh tersebut, cukai tanah yang dikenakan hanya 50¢ seekar setahun. Cukai yang dikenakan ke atas getah hanya sebanyak 2.5% bagi tempoh 15 tahun pertama. Selepas tempoh itu, cukai yang dikenakan untuk getah tidak melebihi 5% setahun. Selain itu, mereka yang meneroka tanah untuk tanaman getah diberikan hak milik kekal.⁵⁰ Kesan daripada undang-undang tanah yang liberal yang telah diperkenalkan oleh Inggeris telah membawa kepada pertambahan keluasan tanah yang ditanam dengan getah di Selangor yang akan ditunjukkan melalui Jadual 2.2.

JADUAL 2.2. Keluasan Tanah yang ditanam dengan Getah di Selangor dari Tahun 1905-1909
(Ekar)

Tahun	Keluasan Tanah
-------	----------------

⁴⁷ Voon Phin Keong, *Western Rubber Enterprise in Southeast Asia 1876-1921*, University of Malaya Press, Kuala Lumpur, 1976, hlm. 150.

⁴⁸ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1896*, hlm. 2.

⁴⁹ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1896*, hlm. 3.

⁵⁰ *Annual Report of The States of Selangor for the year 1896*, hlm. 3.

1905	43, 425
1906	44, 821
1907	61, 552
1908	82, 246
1909	93, 953

Sumber: Selangor Government Gazette 1905-1909

Apabila dianalisis secara mendalam ternyata berlaku peningkatan dalam keluasan tanah yang ditanam getah di Selangor di mana pada tahun 1905 terdapat tanah seluas 43, 425 ekar yang diusahakan dengan tanaman getah di Selangor dan meningkat sebanyak 1396 ekar kepada 44, 821 ekar pada tahun 1906 seterusnya menunjukkan peningkatan pada tahun 1907 sebanyak 16, 731 ekar menjadi 61, 552 ekar. Berlaku juga peningkatan dalam keluasan tanah yang ditanam dengan getah di Selangor pada tahun 1908 sebanyak 20,694 ekar menjadikan keluasan tanah yang ditanam dengan getah sebanyak 82, 246 ekar pada tahun 1908. Tahun 1909 juga menunjukkan peningkatan sebanyak 11,707 ekar menjadikan keluasan tanah yang diusahakan dengan getah sebanyak 93, 95 ekar. Perkara ini menunjukkan bahawa pengenalan dasar tanah yang liberal oleh pemerintah Inggeris ini telah berjaya menarik minat pengusaha asing untuk membuka tanah dan mengusahakan tanaman getah di Selangor.

Apabila banyak tanah telah dibuka untuk mengusahakan getah sudah tentu perkara tersebut akan membantu pembangunan ekonomi di Selangor dan akan merangsang ekonomi di Selangor dan perkara ini dapat dilihat dalam hasil tanah di Selangor daripada tahun 1896 sehingga tahun 1898 yang akan ditunjukkan dalam Jadual 2.3.

JADUAL 2.3. Hasil Tanah di Selangor pada tahun 1896 sehingga tahun 1898 (Jumlah dalam Strait Dollars)

Tahun	Jumlah Hasil
1896	134, 313
1897	171, 351
1898	193, 564

Sumber: Selangor Government Gazette 1896-1898

Apabila dianalisis secara mendalam Jadual 2.3 yang menunjukkan hasil tanah di Selangor pada tahun 1896 sehingga tahun 1898, pengkaji dapati bahawa berlaku peningkatan dalam hasil tanah di Selangor bermula tahun 1896 di mana apabila NNMB mula ditubuhkan. Pada tahun 1896, jumlah hasil tanah di Selangor adalah sebanyak 134, 313 dan telah menunjukkan peningkatan sebanyak 37, 038 menjadikan hasil tanah sebanyak 171, 351 pada tahun 1897. Pada tahun 1898 juga menunjukkan peningkatan sebanyak 22, 213 menjadikan hasil tanah di Selangor adalah sebanyak 193, 564. Peningkatan dalam hasil tanah ini menunjukkan bahawa galakan daripada

pihak pemerintah Inggeris kepada pengusaha asing untuk membuka tanah dalam mengusahakan tanaman getah telah berjaya meningkatkan ekonomi di Selangor.

Namun satu faktor yang paling menyerlah dalam membawa kepada perkembangan penanaman getah di Selangor adalah sistem pengangkutan kerana perkembangan ladang getah mempunyai hubungan rapat dengan perkembangan jalan keretapi di Selangor ketika itu.⁵¹ Selain modal dalam sektor getah, Inggeris juga melabur dalam bidang pengangkutan untuk memastikan hasil getah dapat dieksport. Sebelumnya, sungai telah digunakan untuk mengangkut bijih timah ke pantai dan bekalan kepada pelombong. Tetapi perkembangan pesat dalam industri perlombongan telah membawa kepada lalu lintas yang sibuk, yang seterusnya memberikan bebanan terhadap kapasiti sistem sungai dan Inggeris telah mendapati landasan keretapi ialah pengangkutan yang lebih cekap berbanding dengan jalan sungai.

Antara tahun 1885 dan 1895, empat landasan telah diletakkan, setiap satunya menyambungkan sebuah pelabuhan pantai dengan lombong bijih timah di Utara-Barat atau Barat-Tengah Semenanjung Tanah Melayu. Menjelang tahun 1903 landasan Utara-Selatan telah menghubungkan bandar-bandar perlombongan, dan menjelang tahun 1910 landasan ini yang dibiayai sepenuhnya daripada hasil Negeri-negeri Melayu Bersekutu, telah menghubungkan Prai dan Johor Bahru. Pembinaan landasan keretapi terus menggalakkan penanaman getah dengan mengurangkan kos pengeluaran getah.⁵² Ia memberikan pendapatan besar kepada kerajaan dalam bentuk duti eksport getah serta pendapatan mereka sendiri. Apabila duti getah semakin banyak dibayar, maka pendapatan negeri akan meningkat dan hal ini jelas dapat dilihat dalam pendapatan negeri Selangor dari tahun 1878 sehingga 1911.

Apabila diteliti secara mendalam pendapatan negeri Selangor dari tahun 1878-1911, pengkaji mendapati bahawa berlaku peningkatan yang signifikan dalam pendapatan negeri Selangor di mana pada tahun 1886, pendapatan negeri Selangor adalah sebanyak \$689 401 meningkat sebanyak 67.3% kepada \$1 153 896 di mana kita dapat lihat bahawa pada tahun 1886, kerajaan Selangor mengalami kekangan kewangan pada masa tersebut kerana terpaksa membayar kos pembinaan stesen dan jalan keretapi namun ternyata dapat dilihat kesan pembinaan stesen keretapi tersebut telah membawa kepada peningkatan dalam pendapatan negeri Selangor. Begitu juga sewaktu pembinaan stesen keretapi yang kedua pada tahun 1891 menunjukkan pendapatan negeri menurun daripada \$1 888 928 pada tahun 1890 kepada \$1 825 585 pada tahun 1891 menunjukkan penurunan sebanyak 3% dalam pendapatan negeri Selangor. Namun pendapatan Selangor dari tahun 1891 sehingga tahun 1892 menunjukkan peningkatan yang mendadak dari \$1 825 585 pada tahun 1891 kepada \$2 135 448 pada tahun 1892 menunjukkan peningkatan sebanyak 16.9%. Pola ini juga dilihat berlaku dengan stesen keretapi yang ketiga pada tahun 1911 juga menunjukkan peningkatan dari \$9 238 545 pada tahun 1910 kepada \$12 330 045 pada tahun 1911 menunjukkan peningkatan sebanyak 33.46%.⁵³

3. Kesimpulan

Stesen Keretapi Kuala Lumpur secara khususnya dan sistem keretapi secara umumnya telah berjaya membawa satu dimensi baharu dalam pembangunan di Kuala Lumpur secara khususnya dan di Selangor secara umumnya. Sistem keretapi yang telah diperkenalkan oleh pentadbir

⁵¹ Amarjit Kaur, *Perkembangan Ekonomi Selangor: Suatu Tinjauan Sejarah*, hlm. 182.

⁵² P.J. Drake, *Currency, Credit and Commerce: Early Growth in Southeast Asia*, hlm. 41.

⁵³ *Selangor Government Gazette Supplement 1888-1911*

Inggeris seawal tahun 1886 disebabkan faktor untuk mengurangkan kos dan menambahkan kecekapan dalam pengeluaran bijih timah ternyata telah berjaya dan hal ini dapat dilihat di mana kawasan Kuala Lumpur merupakan kawasan perlombongan bijih timah yang terpenting di Kuala Lumpur. Kejayaan sistem keretapi yang bermula di Kuala Lumpur ini dapat diukur melalui jumlah kutipan duti timah yang menunjukkan peningkatan signifikan selepas tahun 1886 di mana tahun tersebut merupakan tahun pembinaan Stesen Keretapi Kuala Lumpur. Disebabkan rasa takut dengan industri perlombongan bijih timah yang telah melalui zaman kemelesetan yang telah menimbulkan rasa keraguan dalam pentadbir Inggeris, mereka telah memperkenalkan pelbagai dasar baharu untuk menggalakkan aktiviti pertanian dan pembukaan tanah di Kuala Lumpur dan kawasan lain di Selangor. Namun selepas abad ke 20, pihak pentadbiran Inggeris telah menumpukan kepada penanaman getah yang ternyata telah mendapat banyak permintaan hasil daripada perkembangan perusahaan motokar dan tayar di Amerika Syarikat yang ternyata telah memperkenalkan pelbagai dasar dalam menggalakkan pelabur serta pengusaha asing dalam membuka tanah dan mengusahakan tanaman getah. Dasar-dasar yang telah diperkenalkan Inggeris ini ternyata telah merangsang pembangunan ekonomi di Kuala Lumpur secara khususnya dan di Selangor secara umumnya dan hal ini jelas dapat dilihat dalam jumlah pendapatan negeri Selangor yang ternyata telah menunjukkan peningkatan yang signifikan selepas pembinaan Stesen Keretapi Kuala Lumpur yang pertama pada tahun 1886 sehinggalah pembinaan stesen yang ada sekarang pada tahun 1911.

Rujukan

- Adnan Haji Nawang & Mohd. Fadzil Othman. (1992). *Selangor: Sejarah dan Proses Pembangunannya*. Selangor Darul Ehsan: Jabatan Sejarah Universiti Malaya dan Lembaga Muzium Sultan Alam Shah.
- Ahmad Nazri. (1985). *Melayu dan Tanah*. Petaling Jaya: Media Intelek.
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1885.*
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1886.*
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1887.*
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1888.*
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1890.*
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1891.*
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1892.*
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1893.*
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1894.*
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1895.*
- Annual Report Of The States Of Selangor For The Year 1896*
- Drake, P.J. (2004). *Currency, Credit and Commerce: Early Growth in Southeast Asia*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited.
- Gullick, J.M. (1994). *Old Kuala Lumpur*. Shah Alam: Oxford University Press.
- Gullick, J.M. (2000). *A History Of Kuala Lumpur 1856-1939*. Kuala Lumpur: MBRAS.
- Ibrahim Wahab. (1991). *Pengangkutan Darat Di Malaysia*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Kaur Amarjit. (1985). *Seabad Keretapi di Malaysia*. Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia.

- Laman Web Jabatan Ketua Pengarah Tanah dan Galian Persekutuan. *Apakah Kebaikan Sistem Torrens?*. <https://www.jkptg.gov.my/ms/content/apakah-kebaikan-sistem-torrens> . [6 April 2018].
- Lee Sheng-yi. (1974). *The Monetary and Banking Development of Singapore and Malaysia*. Singapore: Singapore University Press.
- Middlebrook, S.M & Gullick, J.M. (1983). *Yap Ah Loy 1837-1885*. Kuala Lumpur: MBRAS.
- Muhammad Ridzuan Amin. (2009). *Perkembangan Ekonomi di Malaysia*. Subang Jaya: Mika Cemerlang.
- Selangor Government Gazette Supplement 1888.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1891.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1893.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1897.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1899.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1900.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1901.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1902.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1903.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1904.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1905.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1906.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1907.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1908.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1909.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1910.*
- Selangor Government Gazette Supplement 1911*
- State of Selangor: Land Rules, 1930 Incorporating All Amendments Up To 3rd May 1956.*
- Portal Rasmi Arkib Negara Malaysia. *Stesen Keretapi Kuala Lumpur*, <http://www.arkib.gov.my/web/guest/stesen-keretapi-kuala-lumpur>. [6 September 2017]
- Voon Phin Keong. (1976). *Western Rubber Enterprise in Southeast Asia 1876-1921*. Kuala Lumpur; University of Malaya Press.
- Wong Lin Ken. (1965). *The Malayan Tin Industry to 1914 : with special reference to the states of Perak, Selangor, Negri Sembilan and Pahang*. Tuscon : Arizona Press.
- Yip Yat Hoong. (1969). *The Development of the Tin Mining Industry of Malaya*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press