

SEJARAH PENUBUHAN SYARIKAT PENAMBANG MUAR DAN BATU PAHAT*

oleh

JOHAR BIN OTHMAN

Sistem Perhubungan di Daerah Muar Akhir Abad 19. Setelah Bandar Maharani (Muar) di buka dalam tahun 1884,¹ ia mulai muncul kemudiannya sebagai sebuah bandar yang penting di bahagian pantai barat Johor. Bangunan-bangunan seperti kedai-kedai dan pejabat mula didirikan beberapa tahun kemudiannya dan diturut dengan pembinaan jalan raya seperti jalan ke Parit Jawa, Jalan Abdul Rahman dan Jalan Bakri. Jalan ke Parit Jawa itu dipanjangkan dan dapat menghubungkan Bandar Muar² sampai ke Batu Pahat. Melalui jalan Bakri juga dapat sampai ke Batu Pahat kerana jalan itu telah disambungkan dengan jalan ke Parit Jawa.³ Kebanyakan jalan-jalan itu lurus dan menjadi jalan-jalan penting bagi kawasan selatan Muar.⁴ Manakala jalan-jalan yang dapat menghubungkan Bandar Muar dengan kawasan-kawasan dan pekan kecil yang lain dalam daerahnya secara keseluruhannya amatlah berkurangan.⁵ Menjelang akhir abad ke 19, Sungai Muar masih menjadi jalan perhubungan yang utama antara Bandar Muar dengan kawasan-kawasan di bahagian pendalaman Sungai Muar seperti Lenga, Bukit Kepong, Serom dan Pagoh. Alat perhubungan yang digunakan ialah sampan-sampan dan terdapat juga kapal-kapal yang mudek sampai ke Kawasan Bukit Kepong yang berulang alik dari Bandar Muar.⁶ Kapal-kapal tersebut digunakan untuk urusan pengangkutan oleh beberapa orang pemodal-pemodal Jepun yang telah membuka ladang-ladang getah di kawasan itu.⁷

Bagi kawasan-kawasan yang terletak di bahagian utara Muar belum terdapat jalan raya kecuali jalan-jalan 'lulus kaki'⁸ yang menjadi jalan menghubungkan antara satu kampung dengan kampung lain. Hanya pembukaan bandar Tangkak

*Makalah ini adalah merupakan Bab I, dari Latihan Ilmiah yang dikemukakan kepada Jabatan Sejarah, Universiti Kebangsaan Malaysia, sesi 1974/75, bertajuk, "Syarikat Penambang Muar dan Batu Pahat, Johor 1935-1967". Makalah ini telah disesuaikan untuk diterbitkan disini — Pengarang.

¹Bandar ini dibuka dengan perintah Almarhum Sultan Abu Bakar disuatu tempat berhampiran dengan Kuala Sungai Muar. Pembukaan bandar ini telah diusahakan oleh Dato' Mohd Salleh bin Perang bergelar Dato' Bentara Luar. Bandar ini diberi nama Bandar Maharani kerana mengambil sempena gelaran kepada permaisuri baginda dan dikenali juga dengan nama Bandar Muar. Sila lihat *Majalah Sambutan Perayaan 60 Tahun Yang Maha Mulia Sultan Ibrahim Johor*, Malaya Publishing House Ltd., Johore Bahru, 1955, h. 9; Haji Buyong Adil., *Sejarah Johor*, Dewan Bahasa dan Pustaka, K.L., 1977, h. 247-248.

²Selepas ini dan seterusnya penulis akan menggunakan nama Bandar Muar dan tidak lagi bandar Maharani kerana sekarang ia lebih di kenali dengan nama Bandar Muar.

³*Majalah Sambutan Perayaan 60 Tahun Yang Maha Mulia Sultan Ibrahim Johor*, h. 20.

⁴*Ibid*, h. 21.

⁵Major Dato' Haji Mohd Said bin Haji Sulaiman, *Hikayat Johor II*, Johor Bharu, 1951, h. 75.

⁶*Ibid*, h. 63.

⁷Fajl S.S. bil 27/1896. Lihat surat Dato' Setia Usaha Kerajaan kepada Pesuruhjaya Kerajaan Muar bertarikh 27hb. Jun 1896, A.N.C.S., Johor Bahru, Johor.

⁸Jalan 'lulus kaki' dapat diistilahkan sebagai lorong-lorong kecil yang boleh digunakan dengan cara berjalan kaki.

dalam tahun 1898 baharulah terbinanya sebatang jalan raya sampai ke Muar.⁹ Selain dari Tangkak ada beberapa kawasan lagi di bahagian utara Muar ini seperti Kesang yang bersempadan dengan Melaka, Jementah dan beberapa kampung yang terletak di tebing seberang bandar Muar seperti Tanjung Gading dan Tanjung Agas.¹⁰

Kedudukan Bandar Muar terletak di tebing sebelah kanan (mudek) Kuala Sungai Muar. Kedudukan ini memisahkan Bandar Muar dengan daerah yang terletak di seberangnya atau dibahagian utaranya. Oleh kerana itu sungai Muar perlu mempunyai sesuatu jenis pengangkutan untuk membolehkan penduduk diseborang Bandar Muar berhubung dengannya.

Kurnia Menjalankan Kerja Penambang. Memandangkan masalah pengangkutan di Sungai Muar, dalam tahun 1884 Almarhum Sultan Abu Bakar telah mempelawa orang-orang Melayu yang tinggal berhampiran dengan Kuala Sungai Muar, supaya mengadakan sampan-sampan bagi membawa penumpang dan barang-barang mereka menyeberang ke bandar Muar secara mengambil tambang.¹¹ Didalam kebenaran itu dikhaskan untuk orang-orang Melayu mencari nafkah.¹² Baginda seterusnya mengamanatkan supaya orang-orang Melayu sahaja yang mengusahakannya.¹³

Titah Baginda itu tidak mendapat sambutan yang baik dari orang-orang Muar. Kebanyakan mereka kurang tertarik dengan pekerjaan ini.¹⁴ Mereka memberikan sambutan yang dingin terhadap perusahaan ini kerana mereka sudah mempunyai pekerjaan yang tetap dalam kerja-kerja pertanian seperti berkebun kelapa, pinang dan gambir.¹⁵ Tambahan pula penumpang-penumpang yang dapat dibawa belum ramai dan mereka enggan menjalankan kerja yang mereka anggap merbahaya. Mereka juga merasakan tidak perlu menjalankan kerja ini secara sambilan kerana mereka lebih bersikap suka mengusahakan tanah sendiri dan berkebun.¹⁶

Sambutan Terhadap Pelawaan Sultan. Semasa pembukaan bandar Muar dalam tahun 1884 dan dalam usaha Sultan Abu Bakar untuk membuka dan memajukan kawasan dan sekitar bandar tersebut, baginda menghadapi kesulitan kekurangan tenaga manusia untuk mencrokanya.¹⁷ Oleh itu baginda telah mempelawa dan menggalakkan orang-orang dari Kedah berpindah ke Muar dengan

⁹Major Dato' Haji Mohd. Said bin Haji Sulaiman, *op.cit.*, h. 63.

¹⁰Lihat *Majalah Sambutan Perajaan 60 Tahun Yang Maha Mulia Sultan Ibrahim Johor*, *op.cit.* h. 24.

¹¹Lihat catitan bertajuk 'Penambang Company Muar dan Batu Pahat — Peringatan' oleh Pengarah-Pengarah Penambang Co. Muar dan Batu Pahat bertarikh 21hb. Jun, 1946.

¹²Lihat catitan Haji Ibrahim bin Haji Salleh berjudul 'Penambang Co. Muar dan Batu Pahat.' (tiada bertarikh).

¹³Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd Amin, Muar pada 16hb. Mei 75. Beliau menegaskan lagi kebenaran atau pelawaan Sultan itu bukan merupakan satu kebenaran bertulis.

¹⁴*Ibid.*

¹⁵Wawancara dengan Abdul Rahman bin Haji Salleh, Muar pada 1hb. Mei 1975.

¹⁶*Ibid.* Beliau juga menjelaskan setengah dari mereka mempunyai sampan sendiri untuk menyeberang.

¹⁷Lihat Haji Zainal Abidin bin Ahmad, *Peringatan (Keturunan zuriat)* Daripada keluarga 'Allahyarham Cik Jewa yang berasal di Negeri Kedah.

membenarkan mereka membuka tempat kediaman dan tanah kebun.¹⁸ Untuk menggalakkan lagi kedatangan mereka baginda telah memberikan kepada mereka dua pilihan, iaitu samada membuka penempatan di Tanjung Piai, Johor Bahru atau di Tanjung Gading, Muar.¹⁹

Pelawaan dan galakan Sultan telah berjaya menarik minat keluarga Asiah binti Haji Mustaffa untuk berpindah ke Johor. Ini disebabkan perempuan Kedah ini telah bersuamikan seorang anak Johor bernama Encik Ali bin Abdullah yang pernah bertugas sebagai salah seorang pengiring Sultan.²⁰ Apabila Sultan menitahkan beliau pulang ke Johor pada awal tahun 1884, beberapa orang ahli keluarga isterinya turut sama berpindah ke Johor. Faktor utama yang mendorong perpindahan mereka ialah kerana pelawaan Sultan.²¹ Di tambah pula Encik Ali yang menjadi suami kepada saudara mereka adalah anak Johor dan seorang pengiring Sultan pula.

Keluarga dari Kedah ini telah datang secara berperingkat-peringkat dan memilih kampung Tanjung Gading, Muar sebagai tempat kediaman mereka. Pada akhir tahun 1884, ada seramai 20 orang anggota keluarga dari Kedah ini menetap di Tanjung Gading.²² Ada beberapa faktor yang mendorong mereka memilih kampung tersebut. Dari segi letaknya yang berhampiran dengan Kuala Sungai Muar membolehkan mereka menjalankan kerja sambilan sebagai nelayan dan menjalankan usaha-usaha berkebun seperti buah-buahan, sayur-sayuran dan sedikit-sedikit bersawah padi sebagai sumber pendapatan utama.²³

Setelah beberapa bulan menjalankan kerja-kerja pertanian itu ternyata mereka tidak begitu cenderung mengusahakannya.²⁴ Pertamanya ialah kerana hasil-hasil kebun mereka tidak dapat dikeluarkan dalam tempoh yang singkat dan ini menyebabkan mereka terpaksa menunggu hingga beberapa bulan. Lagipun tanah-tanah yang boleh diusahakan untuk bertanam di sawah amat berkurangan dan mereka tidak begitu cenderung serta tidak berpengalaman untuk bekerja sebagai nelayan.²⁵

Mereka lebih tertarik untuk bekerja membawa penumpang-penumpang dengan menggunakan sampan-sampan sebaik sahaja Almarhum Sultan Abu Bakar mempelawa dan membenarkan mereka supaya mengusahakannya.²⁶ Sultan membuat pelawaan ini memandangkan masalah pengangkutan untuk menyeberang Sungai Muar tidak mendapat sambutan dari orang-orang Muar sendiri untuk mengendalikannya.

¹⁸*Ibid.* h. 2.

¹⁹*Ibid.*

²⁰Encik Ali bin Abdullah pernah menjadi pengiring kepada Sultan Abu Bakar dalam lawatan baginda ke Pulau Pinang dalam awal tahun 1880an. Dalam perjalanan pulang beliau telah singgah di Alor Star Kedah dan berkahwin dengan Cik Asiah binti Haji Mustaffa dan menetap di sana sehingga tahun 1884. Lihat Haji Zainal Abidin bin Ahmad, *op.cit.* h. 2.

²¹Wawancara dengan Tuan Haji Zainal Abidin bin Ahmad, Muar pada 7hb. Mei, 1975.

²²*Ibid.*

²³*Ibid.* Dibuat juga Wawancara dengan Encik Othman bin Said, Muar, pada 30hb. April, 1975.

²⁴*Ibid.*

²⁵*Ibid.*

²⁶Lihat Haji Zainal Abidin bin Ahmad, *op.cit.* h. 2.

Sebahagian besar dari mereka memberi reaksi yang menggalakkan dan masing-masing mula membuat sampan jalur²⁷ untuk memulakan kerja membawa penumpang-penumpang menyeberang Sungai Muar.²⁸ Semasa mereka memulakan kerja berdayung sampan ini, bilangan sampan-sampan tersebut tidak dapat di ketahui.²⁹ Pekerjaan ini mula menjadi sebagai satu sumber pendapatan baru bagi mereka, dimana tiap-tiap sebuah sampan boleh membawa seramai 5 atau 6 orang penumpang dan tambang yang dikenakan bagi seorang penumpang ialah 5 sen semasa pergi dan 5 sen semasa pulang. Mereka yang bekerja berdayung³⁰ sampan tambang ini mula dikenali dengan panggilan penambang.

Pengkalan-pengkalan yang digunakan semasa penumpang-penumpang naik atau turun ialah Pengkalan Parit Tanjung Gading di seberang bandar Muar dan disebelah bandar Muar pula ialah Pengkalan Parit Lim Toh.³¹ Sampan-sampan penambang ini juga membawa barang-barang penumpang seperti hasil ubi kayu, sayur-sayuran lain-lainnya. Barang-barang yang dimuatkan itu tidaklah banyak tetapi hanya sekadar boleh dibuatkan bersama-sama penumpang.³² Kadang-kadang terdapat juga sampan-sampan itu hanya membawa hasil-hasil pertanian seperti getah, lada hitam dan gambir untuk dijual di Muar.³³ Dari bandar Muar pula, sampan-sampan tersebut membawa barang-barang makanan yang dibeli oleh penumpang-penumpang yang tinggal di seberang bandar Muar.

Oleh kerana masa menyeberang mengambil masa kira-kira hampir setengah jam dan bilangan sampan yang ada masih kecil bilangannya, maka penumpang penumpang yang menyeberang tidaklah ramai.³⁴ Masa menyeberang itu agak lama kerana penambang-penambang hanya menggunakan tenaga dengan cara berdayung. Tambahan pula jarak perjalanannya lebeh kurang sejauh 300 ela kerana sangat hampir dengan Kuala Sungai.

Pada tahun 1890an kerja sebagai penambang ini boleh dikatakan kebanyakannya diusahakan oleh orang-orang Kedah yang menjalankan kerja ini atas dasar 'sama-sama mencari nafkah'.³⁵ Sebarang usaha untuk membuat sesuatu pakatan

²⁷ Sampan jalur ialah sejenis perahu yang dibuat daripada sebatang kayu yang dikorek. Lihat Teuku Iskandar, (ed) *Kamus Dewan*, Dewan Bahasa dan Pustaka, KL, 1970, h. 407.

²⁸ Wawancara dengan Tuan Haji Zainal Abidin bin Ahmad, *op.cit.*

²⁹ Dari sumber-sumber yang boleh didapati oleh penulis, tidak dinyatakan bilangan sampan yang sebenar. Sumber-sumber itu hanya mencatatkan 'beberapa sampan jalur' misalnya dari catitan Tuan Haji Ismail dan Tuan Haji Zainal Abidin. Mengikuti surat catitan Haji Ibrahim bin Haji Salleh berjudul 'Penambang Co. Muar dan Batu Pahat, ada mencatatkan "sekumpulan orang-orang Melayu (Kedah) memulakan kerja membawa penumpang." Penulis merumuskan bilangan sampan-sampan bertambah dari masa kemasa. Dibuat juga wawancara dengan Tuan Haji Ismail bin Haji Salleh, Muar, pada 27hb. April 1975.

³⁰ Wawancara dengan Tuan Haji Ismail bin Haji Salleh Muar pada 27hb. Mei 1975.

³¹ Pengkalan Parit Lim Toh itu dipanggil juga pengkalan Rumah Api. Ini adalah kerana berhampiran dengan pengkalan ini terdapat Rumah Api. Lihatlah catitan Haji Ibrahim bin Haji Salleh, *op.cit.*

³² Wawancara dengan Encik Othman bin Said, *op.cit.*

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Wawancara dengan Tuan Haji Ismail bin Haji Salleh, Muar pada 28hb. April, 1975 dan juga wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd. Amin, *op.cit.* 'Sama-sama mencari nafkah' itu bermaksud tidak sesiapa pun boleh monopoli kerja penambangan ini dan diberi peluang kepada setiap orang Melayu yang mempunyai sampan untuk sama-sama menjadi penambang.

atau menubuhkan persatuan belum lagi dibuat. Setiap orang penambang mempunyai sebuah sampan jalur dan hasil pendapatan harian yang mereka perolehi adalah bergantung kepada usaha dan kemampuan masing-masing. Namun begitu mereka bekerja dengan penuh persefahaman dan membawa penumpang secara mengikut giliran.³⁶

Sehingga tahun 1889 perkhidmatan sampan-sampan penambang ini masih lagi dijalankan di pengkalan-pengkalan lama. Penumpang-penumpang dikatakan ramai yang turun naik di Pengkalan Parit Tanjung Gading dan Pengkalan Kapal Rompin.³⁷ Dalam tahun 1900, dengan perintah Encik Mohamedoon Syah bandar Muar pengkalan penambang telah dipindahkan ke pengkalan baharu iaitu Pengkalan Tangga Batu di sebelah bandar Muar dan Pengkalan Tanjung Agas.³⁸

Pemindahan pengkalan ini dibuat memandangkan penambang-penambang bersampan itu sering menghadapi masalah air pasang dan surut dan menyebabkan sering sampan-sampan mereka hanyut, samada lebih ke Hulu atau ke Kuala Sungai. Masalah ini menyebabkan masa menyemberang memakan masa lebih lama dan jarak menyemberang pun agak jauh. Di pengkalan lama juga, terutamanya Pengkalan Parit-Tanjung Gading adalah kurang terjamin bagi keselamatan penumpang, kerana ia merupakan sebuah jeti kecil yang diperbuat dari kayu oleh orang-orang penambang secara bergotong royong.³⁹ Sebaliknya pengkalan-pengkalan baru itu mempunyai beberapa keistimewaan jika di bandingkan dengan pengkalan lama. Pertama, kedudukan pengkalan-pengkalan baru itu betul-betul dipusat bandar Muar. Jadi tapak baru itu dapat mempercepatkan lagi penduduk-penduduk sekitar berhubung dengan bandar Muar dan dapat melicinkan urusan pengangkutan hasil-hasil ekonomi. Kedua jarak perjalanan di pengkalan baru adalah lebih dekat jika dibandingkan dengan jarak perjalanan di pengkalan lama, iaitu hanya lebih kurang 200 ela sahaja.⁴⁰ Tambahan lagi pengkalan-pengkalan adalah dibina oleh kerajaan dan bentuknya serta besarnya telah dapat mengatasi keadaan kesulitan penumpang semasa hendak menyemberang.⁴¹

Pemilihan pengkalan seberang pula, iaitu Pengkalan Tanjung Agas adalah amat sesuai. Pengkalan ini bukan sahaja berhadapan dengan pusat bandar Muar, bahkan disekitar Kampung Tanjung Agas mempunyai jalan-jalan perhubungan yang lebih baik dari Tanjung Gading. Disini terdapat beberapa buah kedai dan menjadi pangkal jalan untuk ke Tangkak, Sialang, Jasin dan seterusnya ke bandar Melaka. Terdapat juga sebatang jalan kereta lembu yang menghubungkan Tanjung Agas dengan Kesang yang bersempadan dengan negeri Melaka.⁴² Jalan

³⁶ Diantara penambang -penambang itu tidak berlaku perselisihan dalam hal-hal giliran membawa penumpang. Setiap orang penambang akan mendapat sejumlah giliran yang sama banyak dan saling tolong menolong jika penambang lain mendapat kemalangan. Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd. Amin, *op.cit.*

³⁷ Lihat catitan bertajuk 'Penambang Company Muar dan Batu Pahat — Peringatan,' *op.cit.* Pengkalan Kapal Rompin disebelah bandar Muar itu adalah berhampiran dengan Pengkalan Parit Lim Teh. Oleh kerana itu didapati ramai juga penumpang-penumpang yang turun naik disitu.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd. Amin, *op.cit.*

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ Lihat Fail Pesuruhjaya Kerajaan Muar, bil. 857/14, ANCS, Johor.

⁴² *Majalah Sambutan Perajaan 60 Tahun Yang Maha Mulia Sultan Ibrahim Johor*, h. 20.

jalan yang terdapat itu hanyalah merupakan jalan 'lulus kaki' dan jalan kereta lembu.⁴³ Walaupun jalan-jalan itu kurang baik ianya membolehkan penduduk-penduduk sekitar Tanjung Agas berhubung dengan bandar Muar dan sebaliknya orang-orang di sekitar bandar Muar dapat sampai ke Melaka.

Dalam tahun 1900 juga Syahbandar Muar memerintahkan supaya sampan-sampan jalur di besarkan dan di baiki.⁴⁴ Perintah ini bertujuan supaya lebih ramai penumpang dapat dibawa dan keselamatan penumpang lebih terjamin. Dari perintah tersebut menunjukkan bahawa sampan-sampan penambang itu menjadi ejen pengangkutan yang terpenting di sungai Muar. Orang-orang Penambang boleh mendapat pendapatan yang agak lumayan. Hasil dari pendapatan itu mereka mampu menanggung keluarga.

Menjelang tahun 1903, pekerjaan sebagai penambang menjadi semakin maju dan penting kerana bilangan orang-orang yang menyeberang semakin bertambah ramai.⁴⁵ Keadaan ini telah menarik minat orang-orang Kampung Tanjung Agas yang tinggal berhampiran dengan tebing Sungai Muar untuk menceburkan diri dalam pekerjaan penambang. Mereka menaruh kepercayaan bahawa pekerjaan tersebut dapat dijadikan pekerjaan mereka yang tetap dan terjamin. Dalam tahun 1903 juga sebahagian dari mereka mula membuat sampan-sampan jalur dan mulai bekerja sebagai penambang.⁴⁶ Kebanyakan dari mereka ini adalah berasal dari orang-orang Melaka yang telah menetap disitu.

Bilangan orang-orang penambang menjadi semakin bertambah ramai dengan penyertaan orang-orang kampung Tanjung Agas. Disamping penambang-penambang yang berasal dari Kedah dan Melaka terdapat juga sebilangan kecil orang Melayu yang turut sama dalam usaha ini.⁴⁷ Bilangan orang-orang Muar ini sedikit ialah kerana hanya mereka yang tidak mempunyai pekerjaan tetap sahaja mahu menceburkan diri dalam kerja penambang. Sehingga itu masih belum terdapat apa-apa pakatan lagi dikalangan mereka. Masing-masing mendapat pendapatan tersendiri hasil dari membawa penumpang-penumpang secara bergilir-gilir. Namun begitu ada 2 orang penambang yang dihormati dan disegani oleh penambang-penambang lain. Mereka ialah Wan Teh⁴⁸ dari kumpulan penambang-penambang yang berasal dari Kedah dan Haji Hassan bin Husin dari kumpulan penambang-penambang Tanjung Agas.

Persetujuan Membentuk Pakatan Penambang. Dalam tahun 1905, Wan Teh dan Haji Hassan telah mengambil inisiatif membuat suatu bentuk pakatan dengan semua orang-orang penambang supaya dapat memberi faedah bersama,

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ Lihat catitan bertajuk "Penambang Company, Muar dan Batu Pahat — Peringatan *op.cit.*

⁴⁵ Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd. Amin, *op.cit.*

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ Wawancara dengan Tuan Haji Ismail bin Haji Salleh, *op.cit.*

⁴⁸ Penulis tidak dapat mengesan nama penuhnya. Tetapi beliau adalah diantara orang-orang Kedah yang mula-mula bekerja sebagai penambang. Ketika itu beliau dan keluarganya menetap di Kampung Tanjung Gading. Dalam tahun 1901 beliau bersama keluarganya dan saudara maranya yang bekerja sebagai penambang telah berpindah berhampiran dengan Rumah Api iaitu disebelah bandar Muar dan bekerja dengan lebih giat lagi dalam usaha penambangan ini bersama-sama orang-orang Tanjung Agas. Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd Amin. *op.cit.*

dan menamakan pakatan mereka sebagai Pakatan Penambang.⁴⁹ Jumlah orang-orang penambang dalam tahun ini seramai 32 orang dan setiap orang mempunyai sebuah sampan. Dengan buah fikiran yang dikemukakan oleh mereka, pakatan tersebut bersetuju secara sebulat suara menubuhkan satu tabung yang dipanggil 'Tabung Khairat Kematian'⁵⁰ Semua penambang juga bersetuju mengumpulkan sebanyak 80 sen sehari dari hasil pendapatan setiap orang penambang dan menyimpannya dalam tabung ini. Tabung ini bertujuan untuk membiayai perbelanjaan kematian jika terdapat orang-orang penambang atau ahli keluarga mereka yang meninggal. Mereka juga mencapai persetujuan, dimana mereka telah membuat sebuah sampan jalur yang besar dan sebuah rakit tong yang dikendalikan dengan menggunakan dayung bagi mengangkut lembu dan kereta lembu. Kebanyakan kereta lembu yang dibawa adalah datanginya dari kampung-kampung dari kawasan sekitar Tanjung Agas.⁵¹

Sejak ujudnya institusi penambang ini dalam tahun 1884 lagi, hanya dalam tahun 1905 baharulah dapat terbentuknya satu pakatan. Pakatan ini telah dapat maju setapak, kerana tidak hanya sebagai ejen pengangkutan yang membawa penumpang dan barang-barang, malah telah mula membawa lembu-lembu dan kereta-kereta lembu.

Masalah Yang Dihadapi Oleh Pakatan Penambang. Sungguhpun pakatan penambang telah maju setapak tetapi ia tidak dapat memberikan khidmat untuk kenderaan menyeberang terutamanya motokar. Masalah ini hanya dapat diatasi dalam tahun 1901. Apabila Almarhum Sultan Ibrahim memberi bantuan dengan mengurniakan sebuah feri kecil dan sebuah motobot kepada pakatan ini. Feri yang dipanggil 'Pok Chai'⁵² dan motobot bernama 'Iblis' telah diserahkan kepada pakatan ini melalui Pejabat Kerja Raya Muar.⁵³

Baginda membuat pengurniaan ini ialah kerana baginda mendapati adanya masalah bagi kenderaan untuk menyeberang di Sungai Muar ini di sebabkan ketiadaan feri. Dalam masalah kenderaan hendak menyeberang ini baginda sendiri pernah mengalaminya. Suatu amaran yang sering dilakukan oleh baginda ialah membuat lawatan kedaerah atau jajahan-jajahannya. Ketika baginda melawat daerah Muar dalam tahun 1910 baginda mengalami kesukaran untuk menyeberang di Sungai Muar. Ini disebabkan dalam lawatan itu baginda menaiki motokar. Pada mulanya pengurniaan itu hanya dititahkan untuk kegunaan membawa motokar baginda sahaja. Oleh kerana tidak ada sebarang feri lain yang boleh membawa kenderaan lain, dan memandangkan soal menyeberang yang begitu

⁴⁹Lihat catitan Haji Ibrahim bin Haji Salleh, berjudul 'Penambang Co. Muar dan Batu Pahat,' *op.cit.* Dipanggil Pakatan Penambang ialah kerana semua orang penambang hanya membuat pakatan mengadakan sebuah tabung kebajikan dan masih belum membuat perkongsian modal.

⁵⁰*Ibid.*

⁵¹Wawancara dengan Tuan Haji Ismail bin Haji Salleh, *op.cit.*

⁵²'Pok Chai' ialah panggilan lain bagi feri. Wawancara dengan Tuan Haji Ismail bin Haji Salleh, *Ibid.*

⁵³Lihat catitan Tuan Haji Ismail bin Haji Salleh berjudul 'Keberanian Menjalankan kerja-kerja penambang Co Muar dan Batu Pahat'. Surat ini disalinnya dari surat Managing Director Encik Ahmad bin Abdul Rahman bertarikh 6hb. Januari 1946. Lihat juga catitan berjudul 'Penambang Company, Muar dan Batu Pahat-Peringkat' *op.cit.*

sukar baginda telah membenarkan motokar-motokar lain juga menggunakannya.⁵⁴ Tetapi feri tersebut boleh memuatkan sebuah motokar sahaja.

Kepada orang-orang penambang, pemberian Sultan itu merupakan satu bantuan yang amat besar dari pihak kerajaan. Mereka juga berpendapat bahawa, dengan pertolongan itu mereka bukan sahaja memikul wasiat atau amanat Sultan malah telah mendapat galakan dari sultan sendiri. Atas rasa kesedaran inilah mereka telah cuba memupuk kerjasama yang lebih erat supaya dapat mengendalikan perusahaan penambang ini dengan seberapa baik dan memuaskan.

Oleh kerana itu, dalam tahun 1910 juga orang-orang penambang telah menyusun dan mengemaskan lagi pakatan mereka dengan membuat beberapa peraturan baru. Pertamanya, semua orang-orang penambang yang memiliki sebuah sampan jalur tiap-tiap seorang adalah diterima sebagai ahli.⁵⁵

Kedua, mengumpul semua hasil pendapatan pakatan, dari setiap ahli pada setiap hari dibawah pengurusan seorang ahli yang diamanahkan. Hasil pendapatan ini akan dibahagikan secara 'samarata',⁵⁶ pada disebelah petangnya. Mereka juga membuat peraturan mengenai masa bekerja. Untuk mengelakkan masalah ahli-ahli yang membawa penumpang lebih kerap dari ahli-ahli lain, maka telah dibuat keterangan dimana setiap ahli akan membawa sejumlah perjalanan yang sama banyak. Jumlah perjalanan itu bergantung kepada banyaknya penumpang atau barang yang hendak dibawa. Pakatan ini juga membuat persetujuan berhubung dengan apa-apa masalah atau cadangan baru, dimana akan dibawa di dalam mesyuarat yang dihadiri oleh setiap ahli.

Suatu perkara utama membolehkan pakatan ini mencapai sesuatu persetujuan dengan agak mudah ialah kerana kebanyakan dari ahli-ahlinya terdiri dari ayah, anak, adik beradik, bapa saudara dan juga anak saudara dari pakatan penambang.⁵⁷ Hubungan persaudaraan ini menjadikan mereka sangat menghormati apa-apa rancangan yang dapat membawa faedah bersama yang diusulkan oleh Wan Teh dan Haji Hassan. Kepada semua penambang, mereka mensifatkan kedua-dua tokoh itu sebagai ketua kepada pakatan mereka. Faktor ini telah membolehkan mereka membuat beberapa rancangan untuk mengemaskan lagi perusahaan pakatan.

Walaupun perjalanan penambangan ini mulai teratur, perkhidmatan menyeberang yang disediakan untuk motokar-motokar pula amat tidak memuaskan. Ini adalah disebabkan sehingga tahun 1914, pakatan ini masih menggunakan sebuah feri sahaja dan hanya boleh membawa sebuah motokar pada setiap kali menyeberang. Manakala bilangan sampan-sampan jalur pula telah bertambah menjadi 54 buah.⁵⁸ Bilangan rakit yang menggunakan dayung telah juga bertambah menjadi 2 buah dan berkhidmat membawa kereta-kereta lembu serta hasil-hasil pertanian seperti beras, ubi kayu, tembakau dan tebu kebanyakannya di bawa dari Pagoh telah meningkat.⁵⁹

⁵⁴Wawancara dengan Tuan Haji Ismail bin Haji Salleh, *op.cit.*

⁵⁵Wawancara dengan Abdul Rahman bin Haji Salleh, Muar, pada 1hb. Mei, 1975.

⁵⁶*Ibid.* Yang dimaksudkan dengan 'sama rata' itu ialah tiap-tiap ahli pakatan menerima jumlah pendapatan yang sama.

⁵⁷Wawancara dengan Encik Abdul Rahman bin Haji Salleh, *op.cit.*

⁵⁸Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd Amin, *op.cit.*

⁵⁹Wawancara dengan Encik Abdul Rahman bin Haji Salleh, *op.cit.*

Penubuhan Syarikat Penambang Muar. Dalam tahun 1914 Encik Salleh bin Meng⁶⁰ bersama-sama Haji Hassan bin Husin telah mencadangkan supaya pakatan penambang dijadikan sebuah 'syarikat' secara mengadakan saham.⁶¹ Tujuan mereka ialah supaya 'syarikat' itu nanti dapat mengumpul modal dan mengurangkan masalah kekurangan feri bagi kenderaan menyeberang dengan membeli sekurang-kurangnya sebuah feri dan memajukan perusahaan ini secara berperingkat-peringkat. Dalam ini ahli-ahli pakatan penambang telah berjumlah seramai 54 orang dan mereka semua bersetuju dengan cadangan tersebut. Semasa hendak menubuhkan 'Syarikat', pakatan ini telah menerima nasihat dari Dato' Abdullah bin Jaafar iaitu Pesuruhjaya Kerajaan Muar. Apabila 'syarikat' dibentuk kesemua ahli pakatan yang seramai 54 orang itu telah menjadi ahli dan 'syarikat' baru ini dinamakan 'Syarikat Penambang Muar'⁶² 'Syarikat' telah membuat ketetapan untuk menjual saham bernilai \$32.25 sen bagi tiap-tiap satu saham dan ahli-ahli syarikat dikehendaki memiliki sekurang-kurangnya satu saham. Dengan cara mengadakan saham ini 'syarikat' telah dapat mengumpul modal sebanyak \$2,257.50 sen dengan jualan 70 saham.

Dalam tahun 1918, 'Syarikat' telah dapat mengumpul modal yang cukup dengan cara membuat potongan $\frac{1}{2}$ daripada pendapatan harian ahli pada tiap-tiap hari selama setahun. Dalam tahun ini juga 'Syarikat' mula membuat sebuah feri di Telok Mas Melaka serta membeli 2 buah motobot.⁶⁴ Kedua-dua buah motobot itu mula membawa penumpang dalam tahun ini juga. Apabila feri yang dibina itu siap dalam tahun 1919, hanya sebuah sahaja motobot yang membawa penumpang kerana sebuah lagi digunakan untuk menarik feri. Oleh kerana motobot penumpang itu agak kecil, penumpang-penumpang yang dapat dibawa seramai lebeh kurang 15 orang sahaja.

Untuk menjalankan urusan pentadbiran 'syarikat' telah timbul satu masalah kerana 'Syarikat' belum mempunyai sebarang pejabat untuk tujuan tersebut. Masalah ini telah dapat diatasi dalam tahun 1920 apabila Pejabat Tanah Muar membenarkan 'Syarikat' membina sebuah bangunan yang dipanggil Pejabat Penambang disebuah tapak yang berhampiran dengan Pengkalan Tangga Batu.⁶⁵

⁶⁰Encik Salleh bin Meng mula menceburkan diri dalam pakatan penambang dalam tahun 1914. Sebelumnya beliau pernah bekerja sebagai tukang masak kepada Yang Mulia Temenggong Ahmad dan kemudiannya bekerja sebagai pembantu pejabat di Pejabat Pesuruhjaya kerajaan Muar. Oleh kerana beliau mempunyai hubungan yang baik dengan kerabat Sultan Johor, beliau adalah merupakan seorang ahli yang disegani dan berpengaruh dalam pakatan penambang. Penyertaan beliau dalam perusahaan penambangan ini mendapat galakan dan dorongan dari Temenggong Ahmad sendiri. Lihat catitan Haji Ibrahim bin Haji Salleh berjudul 'Penambang Co. Muar dan Batu Pahat, *op.cit.*

⁶¹Lihat catitan Haji Ibrahim bin Haji Salleh, *Ibid.* 'Syarikat' yang hendak di tubuhkan itu bukanlah sebuah syarikat yang berdaftar. Syarikat tersebut hanya merupakan syarikat yang ditubuhkan setelah mendapat persetujuan dari semua ahli pakatan penambang dan tidak mempunyai sebarang peraturan atau undang-undang bertulis. Oleh kerana itu 'syarikat' ini sebenarnya belum wujud sebagai sebuah syarikat.

⁶²Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd. Amin, *op.cit.*

⁶³*Ibid.*

⁶⁴*Ibid.*

⁶⁵Lihat catitan bertajuk 'Penambang Company Muar dan Batu Pahat — Peringatan' *op.cit.*

Selain dari untuk urusan pentadbiran 'Syarikat' sebahagian dari pejabat itu di jadikan tempat perhentian penumpang-penumpang sebelum menyeberang.

Membuka Cawangan Penambang Di Batu Pahat: Sistem pengangkutan di Sungai Muar dalam tahun 1920 tidak lagi menjadi masalah yang asas bagi kenderaan-kenderaan. Sebaliknya bagi Batu Pahat pula, kenderaan yang datang dari Batu Pahat tidak boleh berhubung terus sampai ke Muar, kerana apabila sampai dibandar Penggaram⁶⁶ kenderaan yang hendak ke Muar terpaksa menyeberang Sungai Batu Pahat yang maseh belum terdapat feri untuk kegunaan kenderaan menyeberang. Walau bagaimanapun sejak pembukaan Bandar Penggaram dalam tahun 1893, telah ada sampan-sampan jalur yang membawa orang-orang menyeberang yang diusahakan oleh penduduk tempatan.⁶⁷ Kebanyakan mereka yang bekerja sebagai penambang disini adalah terdiri dari penduduk kampung Peserai yang terletak di seberang bandar Penggaram.

Dalam tahun 1905, didapati orang-orang Banjar dan Jawa telah menetap di Kampung Peserai dan beberapa buah kampung yang berhampiran dengannya, mula turut sama berdayung sampan penambang bersama-sama orang tempatan.⁶⁸ Dalam tahun 1918, bersama-sama orang Penambang tempatan, mereka mengambil inisiatif mendirikan pengkalan-pengkalan untuk menyeberang di tebing Bandar Penggaram dan Kampung Peserai secara bergotong royong.⁶⁹

Sehingga tahun 1920, sampan-sampan penambang inilah yang menjadi alat pengangkutan di Sungai Batu Pahat. Sebenarnya terdapat dua kumpulan pakatan penambang yang berasingan di Sungai Batu Pahat ini. Pakatan pertama diketuai oleh Ahmad bin Perang yang terdiri dari 12 orang ahli dan mempunyai 7 buah sampan. Pakatan kedua seramai 22 orang diketuai oleh Haji Abdul Hamid dan Bidin bin Abdul Jalil.⁷⁰ Tetapi dalam tahun ini juga Almarhum Sultan Ibrahim telah membenarkan 'Syarikat Penambang Muar' menjalankan perusahaannya di Sungai Batu Pahat. Kebenaran itu telah dikeluarkan pada 27hb. August 1920 kepada wakil 'Syarikat', Encik Salleh bin Meng yang telah dipanggil oleh Almarhum ke Johor Bahru.⁷¹ Melalui setiausaha sulit baginda, Dato' Haji Mohd Said bin Haji Sulaiman, baginda menitahkan supaya 'Syarikat' ini menjalankan perkhidmatan penambang di Sungai Batu Pahat sepertimana juga di Muar. Titah baginda ini ialah kerana baginda mahu di Batu Pahat juga mempunyai feri yang boleh membawa kenderaan menyeberang. Disamping itu, baginda juga menganugerahkan sebuah feri untuk perkhidmatan membawa

⁶⁶ Bandar Penggaram ialah nama lain bandar Batu Pahat. Bandar ini terletak berhampiran dengan tebing Sungai Batu Pahat dan bertentangan dengan Kampung Peserai di seberangnya. Sejak pembukaannya dalam tahun 1893 oleh Dato' Luar Bandar ini menjadi bandar terpenting dalam daerah Batu Pahat. Lihat *Majalah Sambutan Perajaan 60 Tahun Yang Maha Mulia Sultan Ibrahim Johor*, h. 22.

⁶⁷ Wawancara dengan Encik Joned bin Omar, Batu Pahat, pada 18hb. Mei, 1975.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ Sila lihat surat 'petition' Pakatan Penambang Haji Abdul Hamid, Peserai bertarikh 6th Sept. 1931 kepada General Adviser, Johor Bahru, dalam Fail G.A. bil. 531/31, A.N.C.S., Johor Bahru, Johor.

⁷⁰ Lihat surat kenyataan Manager 'Penambang Company Muar', Haji Mohd Salleh bin Meng kepada Yang Berhormat Setiausaha Kerajaan, Johor Bahru bertarikh 8hb. Des. 1931, dalam Fail G.A. bil. 531/31 ANCS, Johor Bahru, Johor.

⁷¹ *Ibid.*

kenderaan di Sungai Batu Pahat kepada 'Syarikat ini'.⁷² Sebelum menerima feri tersebut pihak kerajaan telah menghantar surat-surat untuk pengetahuan Ketua Jabatan Kerja Raya, Johor Bharu dan kepada Yang Maha Mulia Engku Mohamad, Pesuruhjaya Kerajaan Batu Pahat. Pada 10hb. September 1920 pihak 'Syarikat' memulakan perkhidmatannya di Sungai Batu Pahat dengan menjalankan 4 buah sampan, 2 buah motobot dan sebuah feri.⁷³ Syarikat juga menggunakan kira-kira 30 orang pekerja.⁷⁴

Pihak 'Syarikat' kemudiannya telah membina rumah-rumah perhentian penumpang di kedua-dua tebing sungai tersebut, untuk membolehkan pengangkutan penumpang menjadi lebih teratur. Dalam tahun 1925, Syarikat telah membina pejabat cawangannya setelah mendapat kebenaran dari Pejabat Batu Pahat,⁷⁵ Kerana baginda telah melihat kebolehan yang ditunjukkan oleh 'Syarikat Penambang Muar' dalam menguruskan urusan pengangkutan di Sungai Muar, yang memberi kepercayaan dan keyakinan kepada baginda bahawa Syarikat ini boleh mengendalikan usaha pengangkutan serupa itu di Sungai Batu Pahat juga.⁷⁶ Tindakan baginda membenarkan 'Syarikat' ini membuka cawangannya di Batu Pahat bukannya bertujuan untuk menyekat mata pencarian penambang-penambang disitu. Mereka dibolehkan meneruskan pekerjaan tersebut secara bebas, tanpa membenarkan mana-mana pihak memonopolinya.⁷⁷

Dengan bermulanya perkhidmatan feri di Sungai Batu Pahat ini telah memberi implikasi yang penting dari segi perhubungan, di mana Batu Pahat telah dapat dihubungkan dengan Muar secara langsung. Oleh kerana itu didapati jalan Muar Batu Pahat telah dibaiki di beberapa tempat yang kurang memuaskan dan kerja-kerja membaiki serta membesarnya telah siap dijalankan dalam tahun 1921⁷⁸ Sebenarnya ada 2 pilihan jika kenderaan dari bandar Batu Pahat hendak ke bandar Muar. Pilihan pertama ialah melalui jalan raya Ayer Hitam sejauh 44 batu. Manakala pilihan kedua pula ialah melalui jalan Muar-Batu Pahat sejauh 32 batu sahaja.⁷⁹ Keadaan ini jelas menunjukkan bahawa jalan Muar -Ayer Hitam akan mengambil masa lebih lama kerana jarak perjalanan lebih jauh. Melalui jalan ini juga, di dapati diantara Yong Peng dengan Muar ada beberapa tempat yang jalannya kurang baik. Jalan yang kurang baik ini masih dalam binaan dan dalam tahun 1929 baharulah selesai kerja-kerja membaikinya.⁸⁰

Untuk melalui jalan yang lebih dekat iaitu jalan Muar-Batu Pahat, kenderaan-kenderaan terpaksa menggunakan feri dan disinilah menunjukkan bahawa

⁷²Lihat catitan bertajuk 'Penambang Company Muar dan Batu Pahat — Peringatan *op.cit.*

⁷³Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd Amin, *op.cit.*

⁷⁴Lihat surat kenyataan mengenai "Penambang Company Muar," Haji Mohd Salleh bin Meng, kepada yang Berhormat Setiausaha Kerajaan Johor Bahru bertarikh 8hb. Disember, 1931, *op.cit.*

⁷⁵Lihat surat yang disalin oleh Haji Ismail bin Haji Salleh dari catitan peringatan bertajuk 'Kebenaran menjalankan Kerja Penambang Co. Muar dan Batu Pahat' bertarikh 6hb Januari 1946 oleh Managing Director, Encik Ahmad bin Abdul Rahman.

⁷⁶Wawancara dengan Tuan Haji Ismail bin Haji Salleh, *op.cit.*

⁷⁷*Ibid.*

⁷⁸Fail G.A. bil 85/1920, Johor Bahru, Johor.

⁷⁹*Ibid.*

⁸⁰Fail G.A. bil. 157/30 Lihat juga Fail S.S. bil 846/29, ANCS, Johor Bahru.

perkhidmatan feri oleh 'Syarikat' ini mula memainkan peranan penting dari segi pengangkutan. Mulai tahun 1921 kenderaan-kenderaan lebih banyak menggunakan feri kerana dengan melalui jalan Muar-Batu Pahat adalah lebih ekonomi bagi perniagaannya. Misalnya dalam tahun 1919, 'Syarikat' hanya mempunyai 2 buah motobot di Sungai Muar, tetapi bilangan itu meningkat kepada 5 buah dalam tahun 1922.

Persaingan Antara 'Syarikat' Dengan Pakatan-Pakatan Penambang Batu Pahat.

Sesungguhnya adalah merupakan suatu hal yang menarik untuk dilihat apakah kesannya Syarikat tersebut terhadap penambang-penambang sampan jalur Kampung Peserai. Pada mulanya mereka menjalankan usaha penambangan seperti biasa, tetapi dalam tahun 1921 mulai timbul perasaan tidak puas hati dikalangan orang pakatan penambang, kerana kegiatan perusahaan 'Syarikat' dirasakan benar-benar mengancam pekerjaan mereka.⁸¹ Orang-orang penambang ini telah membuat bantahan kepada Syahbandar Batu Pahat dengan kerjasama beliau telah menyebabkan Encik Salleh bin Meng (selaku pengurus 'Syarikat') bersetuju membuat satu perjanjian tolak ansur dengan Encik Ahmad bin Perang, Ketua pakatan pertama.⁸² Mereka mencapai persetujuan dimana semua penambang sampan jalur boleh membawa penumpang secara bergilir-gilir dengan sampan-sampan penambang 'syarikat'. Perjanjian yang dibuat ini adalah bertujuan untuk mengelakkan sebarang persaingan yang memungkinkan timbulnya pertikaian yang tidak diinginkan dan ianya mulai dikuat-kuasakan (berjalan) dalam tahun 1922. Manakala pakatan kedua, yang diketuai oleh Haji Abdul Hamid bin Bidin menunjukkan sikap tidak berpuas hati kerana pakatan ini tidak terlibat dalam perjanjian tersebut dan mereka telah membuat bantahan kepada pihak kerajaan. Dalam surat bantahan dan juga rayuan mereka kepada General Adviser Johor Bahru bertarikh 6hb. September 1931 mereka telah membuat laporan yang berbunyi;

Maka didalam tahun 1918 itu juga kerajaan telah membuat warp (wharf) dan tempat turun naik motocar itu datanglah dua bulan motobot dan pari-pari Muar yang digelar (diketuai) oleh Inche Mohamed Salleh bin Meng (Haji Mohamed Salleh) mengambil tambang seberang menyeberang itu, jadi saya sekalian penambang itu pun mengatonglah (menganggor) sahaja oleh sebab tiada dapat tambang dikacau oleh dua buah motobot itu . . .⁸³

Oleh kerana pakatan ini berpendapat bahawa pekerjaan mereka benar-benar terancam, mereka telah mengambil tindakan dengan cara mengumpul wang dan membeli sebuah motobot secara perkongsian dan mula membawa penumpang-penumpang menyeberang. Pihak 'Syarikat' pula berpendapat bahawa tindakan pakatan Haji Abdul Hamid itu merupakan satu saingan hebat kepada 'Syarikat' dan jika tidak dikawal akan menjejaskan perusahaan 'Syarikat'⁸⁴. Untuk mengawasinya, Haji Salleh bin Meng mengambil tindakan menyekat mereka dari mengambil tambang penumpang dengan motobot tersebut. Beliau memberi tahu

⁸¹Lihat surat 'petition' Pakatan Penambang Haji Abdul Hamid, Peserai bertarikh 6hb Sept. 1931 kepada General Adviser, Johor Bahru, *op.cit.*

⁸²Lihat surat kenyataan Manager 'Penambang Company Muar', Haji Mohd Salleh bin Meng, kepada Yang Berhormat Setiausaha Kerajaan Johor Bahru bertarikh 8hb. Dis. 1931, *op.cit.*

⁸³Lihat surat 'petition' Pakatan Penambang Haji Abdul Hamid, Peserai bertarikh 8th September, 1931, kepada General Adviser, Johor Bahru, *op.cit.*

⁸⁴Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd. Amin, Muar, *op.cit.*

pakatan itu bahawa kerajaan hanya memberi kebenaran kepada 'Syarikat' untuk mengusahakan kegiatan penambangan disitu.⁸⁵

Amaran itu sebenarnya tidak dipedulikan oleh pakatan Haji Abdul Hamid bin Bidin, kerana mereka berpendapat bahawa mereka juga berhak membawa penumpang⁸⁶ kerana mereka mempunyai lesen-lesen membawa penumpang bagi sampan-sampan mereka yang dikeluarkan oleh kerajaan. Reaksi ini menyebabkan pihak 'Syarikat terpaksa membuat suatu tolak ansur iaitu dengan membenarkan pakatan ini memonopoli mengambil tambang disebelah malam. Apa yang menghairankan ialah monopoli mereka itu diganggu pula dalam tahun 1925, apabila Haji Salleh bertindak memajakkannya kepada Haji Sidek bin Haji Abdul Manan iaitu salah seorang ahli dalam pakatan Ahmad bin Perang.⁸⁷ Pajakan itu ialah dengan bayaran \$4.00 semalam bagi 2 buah sampan.

Pakatan Haji Abdul Hamid dan Bidin mensifatkan tindakan memajakkan itu sebagai tidak bertimbang rasa dan menganggap sebagai usaha 'Syarikat' untuk menguasai penambangan sepenuhnya. Oleh kerana itu dalam surat bantahan mereka kepada General Adviser antara lain mereka memohon,

Maka oleh yang demikian tinggillah harapan saya sekalian akan kasihan belas Tuan dan persetujuan daripada Tuan pada menimbangkan diatas saya sakalian ra'ayat negeri (sic. negeri) yang bernawong (sic. bernaung) dibawah panji-panji kerajaan Johor ini supaya kerajaan mengurniakan (sic. mengurniakan) kesmua (sic. kesemua) tambang dari piri (feri) itu kepada saya sekalian orang-orang Batu Pahat. Mudah-mudahan dapatlah anak-anak Batu Pahat menchari makan bagai ia ('syarikat') orng Muar boleh menjaga tambang-tambang di Sungai Muar dan beberapa taksiran tambangan kerajaan bagi harga moto-boat dan peri serta rumahnya itu mengakulah saya sakalian menyempurnakan dengan jalan maupakat sedekah ramai-ramai dan kiranya tidak dipersetujukan semuanya itu dikurniakan pada saya sakalian mengadakan sebuah motoboat kerana mengambil tambang itu atau (sic. atau) pun tambang malam terpulang kepada saya sakalian dan jika tiada kerajaan menimbang salah satu daripada itu tentulah saya sakalian mendapat kesusahan besar.

Dari surat itu dapatlah dirumuskan bahawa mereka menuntut supaya kebenaran atau hak mengambil tambang penumpang dan kenderaan itu diserahkan kepada mereka anak-anak tempatan sahaja. Mereka juga berasa tidak senang hati dengan perusahaan orang-orang Muar itu. Jika mereka tidak dibenarkan mengambil alih perusahaan itu mereka memohon supaya pekerjaan mereka tidak disekat dengan begitu ketat.

Sebaliknya pula Haji Salleh bin Meng mendakwa bahawa sebahagian besar ahli pakatan Haji Abdul Hamid itu bukan orang-orang tempatan.⁸⁹ Beliau menegaskan juga semasa 'Syarikat' membuka cawangannya hanya terdapat 14 buah

⁸⁵ Lihat surat 'petition' Pakatan Penambang Haji Abdul Hamid Peserai bertarikh 8th Sept. 1931 kepada General Adviser, Johor Bahru, *op.cit.*

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ Lihat surat kenyataan Manager 'Penambang Company Muar', Haji Mohd Salleh bin Meng, kepada Yang Berhormat Setiausaha Kerajaan, Johor Bahru bertarikh 8th. Disember 1931, *op.cit.*

sampan penambang di Batu Pahat. Ramai diantara ahli pakatan itu terdiri dari orang penambang yang baru.⁹⁰ Misalnya ketua pakatan itu sendiri, Haji Abdul Hamid dan Bidin hanya mula menceburkan diri dalam kerja penambang dalam tahun 1923. Haji Abdul Hamid sendiri bukanlah anak tempatan dan berasal dari Mersing. Dakwaan beliau mengenai ramai orang-orang penambang itu bukanlah orang tempatan memang dapat diterima kebenarannya, kerana General Adviser sendiri ada menyatakan bahawa kebanyakan orang yang membuat bantahan itu bukan orang Melayu tempatan yang sebenar.⁹¹

Sungguhpun begitu Syahbandar Batu Pahat menegaskan kepada General Adviser bahawa tidak ada monopoli dalam hak membawa penumpang di Sungai Batu Pahat. Sesiapa sahaja berhak mengambil tambang penumpang dan barang-barang, menyeberang Sungai Batu Pahat jika sampan atau motobotnya mempunyai lesen yang dikeluarkan oleh Pejabat Syahbandar Batu Pahat.⁹² Assistant Adviser Batu Pahat pula mencadangkan supaya hak menjalankan feri itu ditender oleh kerajaan.⁹³ Tetapi General Adviser tidak bersetuju dengan cadangan ini kerana memandangkan 'Syarikat' yang menjalankannya itu adalah sebuah 'syarikat' swasta Melayu. Beliau telah memaklumkan kepada Tuan Haji Abdul Hamid dan Bidin mengenai kebebasan mengambil tambang itu dan menyatakan bahawa mereka juga boleh menjalankan feri di landasan kerajaan itu jika mereka mampu membelinya.⁹⁴

Pakatan Haji Abdul Hamid dan Bidin nampaknya berpuas hati dengan keterangan yang didapati dari General Adviser. Tetapi sebelum sempat mereka menjalankan apa-apa usaha, Haji Salleh telah menghantar surat kepada Pesuruhjaya Kerajaan Batu Pahat dan Assisiant Adviser Batu Pahat.⁹⁵ Beliau memohon supaya dibenarkan untuk memulakan perkhidmatan motobot penumpang di waktu malam dan menambah lagi jumlah motobot disebelah siang. Pesuruhjaya Kerajaan Batu Pahat tidak bersetuju dengan permohonan itu dan beliau menasihatkan supaya syarikat 'Penambang Muar' dan pakatan Haji Abdul Hamid berunding mencari satu persetujuan yang dapat memberi keuntungan kepada kedua-dua pihak. Persetujuan yang dicapai ialah pihak 'Syarikat' yang diwakili oleh Haji Salleh dan Haji Abdul Hamid dan Sudin, bagi pihak pakatan penambang itu telah membuat satu perjanjian pada 29hb. Sepember 1931 di Pejabat Syahbandar dengan Syahbandar sendiri menjadi saksi. Diantara syarat-syarat yang di persetujui ialah:

1. Menyerahkan kuasa mengambil tambang penumpang disebelah malam kepada pakatan Penumpang yang diketuai oleh Haji Abdul Hamid dan Sudin dan ketuanya bertanggung jawab penuh berkenaan dengan urusannya.

⁹⁰ *Ibid.*

⁹¹ Lihat 'minutes' dalam Fail G.A. bil 531/1931, ANCS, Johor Bahru, Johor.

⁹² *Ibid.*

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ Lihat surat kenyataan Manager 'penambang Company Muar' Haji Mohd Salleh bin Meng, kepada Yang Berhormat Setiausaha Kerajaan, Johor Bahru bertarikh 8hb. Dis. 1931, *op.cit.*. Lihat juga Fail A.A.B.P. bil. 115/31, ANCS, Johor Bahru, Johor.

2. Sampan-sampan pakatan itu hendaklah membawa penumpang secara bergilir-gilir diantara pengkalan Tangga Batu Peserai dan bandar Penggaram, berkelakuan baik dan cermat semasa membawa penumpang.⁹⁶

Apabila perjanjian ini mula dikuatkuasakan dalam bulan Oktober, beberapa masalah perselisihan dan persaingan masih lagi timbul. Pakatan Haji Abdul Hamid masih berusaha untuk mengadakan perkhidmatan motobot penumpang, walaupun mereka telah menanda tangani perjanjian tersebut. Haji Abdul Hamid, Bidin dan juga Sudin telah pergi berjumpa Assistant Adviser Batu Pahat dan memohon supaya pihak kerajaan dapat mengeluarkan surat kebenaran yang membenarkan mereka berbuat demikian.⁹⁷ Rayuan mereka ini menyebabkan Assistant Adviser Batu Pahat terpaksa meminta General Adviser memberi kata putus dan General Adviser pula merujuk perkara ini kepada Setiausaha Kerajaan Johor, untuk tindakan beliau.⁹⁸ Setiausaha Kerajaan mengambil tindakan memanggil Haji Abdul Hamid dan Bidin ke Johor Bahru pada 7hb. November 1931.⁹⁹ Tujuan beliau ialah untuk mengetahui perkara-perkara yang menjadi bantahan mereka dengan jelas. Sebelum sempat Setiausaha Kerajaan menyelesaikan masalah mereka ini, Haji Salleh telah membatalkan perjanjiannya dengan pakatan penambangan yang diketuai oleh Haji Hamid yang dibuat pada 29hb. September 1931 dulu.¹⁰⁰ Haji Abdul Hamid yang mewakili penambang-penambang yang diketuainya, menyatakan menyetujui dengan pembatalan perjanjian tersebut¹⁰¹ kerana dalam pemecahan perjanjian itu pihak 'Syarikat' telah bersetuju tidak akan menjalankan dasar monopoli. Sampan-sampan penambang pakatan Haji Abdul Hamid dan juga pakatan Ahmad bin Perang boleh membawa penumpang secara bebas. Kedua-dua wakil pakatan-pakatan itu menyambut baik pembatalan itu kerana pihak 'syarikat' juga tidak akan membuat sebarang gangguan jika pakatan-pakatan itu mahu menjalankan perkhidmatan motobot penumpang mereka sendiri.¹⁰²

Apabila perjanjian itu dibatalkan pada 1hb. Disember 1931, 'Syarikat' telah memaklumkan perkara ini kepada Pesuruhjaya Kerajaan Batu Pahat dan juga Setiausaha Kerajaan di Johor Bahru.¹⁰³ Pihak Kerajaan bersetuju dengan pem-

⁹⁶ Surat perjanjian ini mengandungi 6 syarat syarat semuanya, tetapi penulis hanya mengambil 2 darinya yang dianggap sangat penting dengan menggunakan bahasa penulis sendiri. Apabila surat perjanjian ini dipecahkan pada 1hb. Disember 1931, surat ini telah disertakan bersama surat kenyataan Manager 'Penambang' Company Muar, Haji Mohd Salleh bin Meng, kepada Yang Berhormat Setiausaha Kerajaan Johor Bahru bertarikh 8hb. Disember. Lihat Fail G.A. bil. 531/31 ANCS, Johor Bahru, Johor.

⁹⁷ Lihat surat Assistant Adviser Batu Pahat kepada General Adviser, Johor Bahru bertarikh 18th. October 1931 dalam Fail G.A. bil. 531/31. Lihat juga Fail A.A.B.P. bil. 115/31, ANCS, Johor Bahru, Johor.

⁹⁸ Lihat 'minutes' dalam Fail G.A. bil. 531/31 ANCS. Johor Bahru, Johor.

⁹⁹ Lihat surat Setiausaha Kerajaan kepada Encik Bidin bin Ahmad Jalil dan rakan-rakan bertarikh 31hb. October 1931 dalam Fail G.A. bil. 531/31 ANCS, Johor Bahru, Johor.

¹⁰⁰ Lihat 'minutes' dalam Fail G.A. bil. 531/31 ANCS Johor Bahru, Johor.

¹⁰¹ Lihat surat pembatalan perjanjian diantara Pakatan Penambang Haji Abdul Hamid dan Manager 'Penambang Company Muar' bertarikh 1hb. Disember 1931 dalam Fail G.A. bil. 531/31, ANCS, Johor Bharu, Johor.

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ Lihat surat kenyataan Manager 'Penambang Company Muar, Haji Mohd Salleh bin Meng kepada Yang Berhormat Setiausaha Kerajaan, Johor Bahru bertarikh 8hb. Disember 1931, *op.cit.*

batalan tersebut, kerana kerajaan mahukan supaya semua yang terlibat dalam perusahaan penambang ini dapat meneruskan usaha mereka sebagai mata pencarian dalam bentuk persaingan yang bebas dan tidak berlaku kegiatan yang cuba menyekat usaha penambangan dari satu pihak kepada pihak yang lain.¹⁰⁴ Pihak kerajaan tidak lagi membuat sebarang campur tangan apabila Assistant Adviser melaporkan kepada General Adviser bahawa pertikaian itu telah dapat diselesaikan.¹⁰⁵ Implikasi yang nyata ialah mulai tahun 1932, perusahaan pengangkutan penumpang-penumpang diantara pihak 'Syarikat' dengan pakatan-pakatan penambang itu berjalan dalam bentuk persaingan bebas.

Walaupun 'Syarikat' pernah menghadapi pertikaian yang serupa itu, ianya tidaklah menjejaskan aktiviti-aktiviti perusahaannya untuk terus maju, misalnya di Muar mulai tahun 1926, 'Syarikat' tidak lagi menggunakan sampan-sampan untuk membawa penumpang menyeberang, tetapi menggunakan motobot sepenuhnya disebelah siang dan juga malam.¹⁰⁶ Disungai Batu Pahat pula, perkembangan yang sama seperti di Muar itu dijalankan mulai tahun 1932. Menjelang tahun 1935, 'Syarikat' telah mempunyai 9 buah motobot dan 3 buah feri. Dari jumlah itu 5 buah motobot dan 2 buah feri dijalankan di Muar dan yang selebihnya di Batu Pahat.¹⁰⁷ Motobot-motobot yang ada itu telah diberi nama, diantaranya ialah *Trustee, Loyalty, Ibrahim, Seri Balai, Ketapang, Parit Paku dan Ladang*.¹⁰⁸ Dari segi perkhidmatan feri pula, sejak dimulakan dalam tahun 1910 hingga ke tahun 1935, ianya masih menggunakan tenaga manusia untuk mengangkat papan landasan, dan dicantumkan dengan feri. Seramai 4-6 orang pekerja digunakan untuk mengangkat ditiap-tiap sebelah papan itu.¹⁰⁹

Sehingga tahun 1935 didapati sukar untuk mengetahui kemajuan 'Syarikat' dari segi keuntungannya. 'Syarikat' tidak mempunyai penyata mengenai wang keluar dan masuk dan urusan kewangan diserahkan kepada seorang Bendahari yang diamanahkan. Walaupun demikian 'Syarikat' dikatakan sering mendapat keuntungan kerana kos perniagaannya tidaklah banyak selain dari membeli motobot, gaji pekerja dan kos membaiki alat-alat modal.¹¹⁰

Mengenai bayaran tambang-tambang bagi penumpang, barang-barang dan kenderaan yang dibawa oleh 'Syarikat' menyeberang Sungai Muar dan Sungai Batu Pahat, kerajaan telah menetapkan bahawa mulai 1hb. Mach 1927, bayarannya adalah seperti dalam jadual di sebelah. Dari bayaran tambang kenderaan sahaja, 'Syarikat' telah mendapat pendapatan yang bertambah dengan agak lumayan,¹¹¹

¹⁰⁴Lihat 'minutes' dalam Fail G.A. bil. 531/31, *op.cit.*

¹⁰⁵Lihat surat Assistant Adviser Batu Pahat kepada General Adviser, Johor Bahru bertarikh 15hb. Disember 1931 dalam Fail G.A. bil. 531/31.

¹⁰⁶Lihat catitan Haji Ibrahim bin Haji Salleh *op.cit.*

¹⁰⁷Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd Amin, *op.cit.*

¹⁰⁸*Ibid.*

¹⁰⁹*Ibid.*

¹¹⁰Wawancara dengan Haji Ismail bin Haji Salleh, *op.cit.* Beliau juga menegaskan tidak ada sebarang butir-butir keterangan yang dibuat dan tersimpan mengenai kewangan 'Syarikat.'

¹¹¹Pendapatan yang sebenar tidak dapat diberikan kerana tidak ada rekod-rekod mengenainya. Dimaksudkan dengan 'lumayan' kerana tambang-tambang bagi kenderaan lebih mahal daripada tambang penumpang dan merupakan sebahagian besar daripada pendapatan. Wawancara dengan Haji Ismail bin Haji Salleh, *op.cit.*

JADUAL 1
BAYARAN TAMBANG -TAMBANG DI PENGGALAN-PENGGALAN MUAR DAN
BATU PAHAT MULAI TAHUN 1927.

| JENIS TAMBANG BAGI PENUMPANG, KENDERAAN DAN BANDAR-BANDAR | BAYARAN TAMBANG-TAMBANG | |
|---|-------------------------|-----------------|
| | DI MUAR | DI BATU PAHAT |
| 1. Seorang penumpang (antara 6 pagi — 6 petang) | \$ sen 0. 05 | \$ sen 0. 05 |
| 2. Seorang penumpang (antara 6 petang — 6 pagi) | 0.10 | 0. 10 |
| 3. Sebuah motokar (antara 6 pagi — 6 petang) | 1. 50 | 1. 00 |
| 4. Sebuah motokar (antara 6 petang — 6 pagi) | 2. 00 | 1. 50 |
| 5. Sebuah lori (muatan kurang 4 tan) | 2. 00 | 2. 00 |
| 6. Sebuah lori (muatan lebeh 4 tan) | 2. 50 | 2. 50 |
| 7. Sebuah kereta lembu | 1. 50 | 1. 00 |
| 8. Sebuah kereta lembu bersama lembu | 3. 00 | 2. 00 |
| 9. Seekor lembu atau kerbau | 1. 00 | 0. 75 |
| 10. Sebakul barang atau itek | 0. 15 | 0 .05 |
| 11. Seekor kambing | 0. 10 | 0. 05 |
| 12. Sewa sebuah motobot | 0. 70 | 0. 50 |
| 13. Sewa sebuah sampan (6 pagi — 6 petang) | 0. 40 | 0. 20 |
| 14. Sewa sebuah sampan (6 petang — 6 pagi) | 0. 50 | 0. 30 |

SUMBER: *Johor Government Gazette*, bil. 12 Penggal xvii, 27hb. Feb. 1927, pp. 77-78. Lihat juga Fail S.S. bil 2617/26. ANCS, Johor Bahru, Johor.

kerana jumlah kenderaan di daerah Muar dan Batu Pahat telah bertambah dengan agak cepat berbanding dengan jumlah kenderaan di negeri Johor seluruhnya. Kenderaan-kenderaan dalam kedua-dua daerah tersebut lebih banyak menggunakan feri jika berhubung dengan Muar Utara dan juga Melaka. Manakala untuk berhubung dengan Johor Bahru, kenderaan-kenderaan dari daerah Muar kebanyakannya menggunakan feri di Batu Pahat.¹¹² Pertambahan kenderaan di daerah-daerah itu dapat dilihat dalam jadual dibawah.

JADUAL 2
JUMLAH KENDERAAN DARI SEMUA JENIS LESEN DALAM DAERAH MUAR
DAN BATU PAHAT BERBANDING DENGAN SELURUH JOHOR DARI TAHUN
1925-1929

| DAERAH-DAERAH | TAHUN 1925 | TAHUN 1927 | TAHUN 1929 |
|---------------|------------|------------|------------|
| Muar | 1,071 buah | 1,343 buah | 1,508 buah |
| Batu Pahat | 626 „ | 927 „ | 1,047 „ |
| Seluruh Johor | 2,748 „ | 4,244 „ | 4,693 „ |

SUMBER: *Fail G.A. bil. 157/30, ANCS, Johor Bahru, Johor.*

¹¹²Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd Amin, *op.cit.*

Dalam tahun 1935 'Syarikat' telah mengalami beberapa peristiwa-peristiwa penting. Haji Mohd Salleh bin Meng selaku pengurus Syarikat telah meninggal dunia pada awal tahun 1935. Dua orang tokoh lagi, yang tidak kurang pentingnya kepada 'Syarikat' telah meninggal dunia pada tahun yang lebih awal. Mereka ialah Wan Teh meninggal dunia pada 1929 dan Haji Hassan bin Hussin dalam tahun 1931.¹¹³ Saham-saham mereka telah diwariskan kepada anak-anak mereka. Saham Haji Mohd Salleh bin Meng diwariskan kepada anaknya Haji Ismail bin Haji Mohd Salleh, dan saham Haji Hassan pula diwariskan kepada anaknya Salleh bin Haji Hassan. Manakala saham Wan Teh pula telah diwariskan kepada anak saudaranya, Ahmad bin Abdul Rahman.¹¹⁴ Semua pewaris saham tersebut diterima sebagai ahli baru dalam 'Syarikat'. Ahli-ahli 'Syarikat' kemudiannya ber-setuju mengadakan suatu mesyuarat khas dan bertujuan untuk memilih ketua baru atau pengurus yang ditinggalkan oleh Haji Mohd Salleh. Mesyuarat tersebut telah diadakan pada pukul 10 pagi 13hb. April, 1935 bertempat di Pejabat Pesuruhjaya Kerajaan Muar dengan dipengerusikan oleh Yang Amat Mulia Tengku Temenggong Ahmad.¹¹⁵ Pada mulanya mereka membuat pengundian dengan memberi suara majoriti kepada Haji Ismail bin Haji Salleh sebagai pengurus baru 'Syarikat' oleh kerana pemilihan itu ditolak oleh Haji Ismail maka ahli-ahli telah memilih pula Encik Ahmad bin Abdul Rahman dan mesyuarat akhirnya mengesahkan beliau sebagai pengurus baru.¹¹⁶ Penolakan Hj. Ismail itu dibuat kerana beliau ketika itu sedang bertugas sebagai Merinyu Kesihatan di Majlis Bandaran Batu Pahat dan beliau enggan bersara dari jawatan tersebut.¹¹⁷ Walau pun beliau tidak menjadi pengurus kepada 'Syarikat' beliau dianggap seorang ahli yang mempunyai pengaruh yang kuat keatas syarikat dan dianggap 'orang kuat' Syarikat.¹¹⁸

Seperti ayahnya, Hj. Ismail juga mendapat kebenaran menjalankan perkhidmatan feri dan motobot penambang di Sungai Batu Pahat, dari Almarhum Sultan Ibrahim¹¹⁹. Surat kebenaran itu dikeluarkan melalui Setiausaha Sulit baginda bertarikh 2hb. Jun 1935 yang mengandungi dua syarat;

1. Kebenaran atau kebebasan menjalankan motobot dan feri tambang di pengkalan-pengkalan Sungai Muar dan Batu Pahat itu mestilah mematuhi undang-undang dan peraturan Kerajaan Johor dan semasa kesemasa.

2. Kebenaran itu juga tertakluk kepada kuasa Sultan selagi baginda memperkenankannya. Baginda boleh memansuhkan atau membatalkan kebenaran itu pada bila-bila masa dan terpulang kepada baginda samada akan memberi atau tidak sebab-sebab pembatalan itu.¹²⁰

¹¹³Wawancara dengan Encik Abdul Rahman bin Haji Salleh, Muar pada 1hb. Mei 1975.

¹¹⁴Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd Amin. *op.cit.*

¹¹⁵Lihat surat yang disalin oleh Haji Ismail bin Haji Salleh dari catitan peringatan bertajuk 'Kebenaran Menjalankan Kerja Penambang Co. Muar dan Batu Pahat' bertarikh 6hb. Januari 1946, *op.cit.*

¹¹⁶*Ibid.*

¹¹⁷Wawancara dengan Haji Ismail bin Haji Salleh, *op.cit.*

¹¹⁸Wawancara dengan Encik Ahmad bin Mohd. Amin, *op.cit.*

¹¹⁹Lihat surat yang disalin oleh Haji Ismail bin Haji Salleh dari catitan peringatan bertajuk 'Kebenaran Menjalankan Kerja Penambang Co. Muar dan Batu Pahat' bertarikh 6hb. Januari 1946, *op.cit.*

¹²⁰cf. salinan asal (xerox) surat kebenaran tersebut.

Akan tetapi surat kebenaran ini dikeluarkan atas nama persendirian iaitu Haji Ismail bin Haji Salleh dan bukannya atas nama 'Syarikat'. Surat kebenaran ini telah diminta oleh Haji Ismail kepada Sultan di atas nasihat ahli-ahli 'Syarikat' sebaik saja ayahnya meninggal dunia.¹²¹ Tujuan permintaan itu ialah supaya Sultan dapat membaharui kebenaran yang dikeluarkan kepada Haji Salleh bin Meng, yang pernah menjadi ketua atau pengurus 'Syarikat'. Satu keanehan dalam surat kebenaran itu ialah walaupun kebenaran ini di maksudkan untuk semua ahli 'Syarikat' tetapi Sultan lebih suka mengeluarkan kebenaran itu kepada seorang sahaja yang telah dipilih oleh 'Syarikat' sebagai ketua.¹²² Baginda juga enggan mengeluarkan kebenaran itu atas nama 'Syarikat' kerana 'Syarikat' itu belum berdaftar. Oleh sebab itu ianya masih belum wujud sebagai sebuah Syarikat. Semasa Haji Ismail memohon kebenaran itu, "Syarikat" masih belum mempunyai pengurus baru dan beliau sendiri adalah menjadi wakil kepada ahli-ahli 'Syarikat' kerana memandangkan beliau adalah anak kepada yang pernah mendapat kebenaran serupa itu.¹²³ Dari satu segi, ternyata bahawa surat kebenaran itu adalah sebagai satu surat kuasa yang membolehkan 'Syarikat' terus menjalankan perusahaannya dan juga menyambung serta membaharui kebenaran yang pernah diberikan kepada Allahyarham bapanya. Dari satu segi lain pula surat kebenaran itu memberi keyakinan kepada ahli-ahli 'Syarikat' bahawa mereka mendapat kuasa penuh dari Sultan mengusahakan perkhidmatan motobot dan feri tambang, tanpa diganggu oleh mana-mana pihak lain seperti Syarikat-syarikat lain dan juga campurtangan dari Jabatan Kerajaan seperti Jabatan Kerja Raya Johor.¹²⁴

Satu lagi perkara penting yang dibuat oleh 'Syarikat' dalam tahun ini ialah mendaftarkan diri pada 23hb. Oktober 1935 dibawah "The Companies Enactment, 1934" sebagai sebuah Syarikat swasta atau sendirian dengan "tanggungjawab tidak berhad" (unlimited) dan memakai nama resmi "Penambang Company, Muar dan Batu Pahat, Johor".¹²⁵ Pendaftaran Syarikat ini adalah atas inisiatif dan cadangan yang dikemukakan oleh Ahmad bin Abdul Rahman dan Haji Ismail bin Haji Salleh. Cadangan ini dikemukakan oleh kerana "The Companies Enactment, 1934" mewajibkan semua syarikat yang mempunyai modal secara saham dan menjalankan sesuatu jenis perniagaan tertentu supaya mendaftarkan diri.¹²⁶ Oleh kerana itu dengan nasihat Tengku Temenggong Ahmad dalam bulan Ogos 1935 'Syarikat' telah mengadakan mesyuarat khas untuk mendapat persetujuan ahli-ahli bagi mendaftarkan 'Syarikat'.¹²⁷ Setelah mendapat persetujuan tersebut 'Syarikat' telah

¹²¹Wawancara dengan Haji Ismail bin Haji Salleh, *op.cit.*

¹²²*Ibid.* Beliau menegaskan lagi walaupun semasa membuat permohonan itu beliau bukanlah pengurus baru 'Syarikat' (kerana belum lagi diadakan mesyuarat memilih pengurus baru) beliau adalah bakal orang yang akan dipilih dan diberi kepercayaan sebagai bakal pengurus 'Syarikat'.

¹²³*Ibid.*

¹²⁴Lihat surat yang disaling oleh Haji Ismail bin Haji Salleh dari catitan peringatan bertajuk 'Kebeneran Menjalankan Kerja-kerja Penambang Co. Muar dan Batu Pahat' bertarikh 6hb. Januari 1946, *op.cit.*

¹²⁵*Memorandum and Article of Association of Penambang Company, Muar and Batu Pahat, Johor*, Weng Soon Press, Muar, 1955, p.1.

¹²⁶Wawancara dengan Haji Ismail bin Haji Salleh, *op.cit.* Beliau menegaskan lagi mengikut "The Companies Enactment, 1934", itu meminta syarikat yang kehendak menjalankan perniagaan pengangkutan seperti syarikat bus, lori dan 'Syarikat Penambang Muar' sendiri tidak terkecuali, supaya didaftarkan.

¹²⁷*Ibid.*

merundingkan perkara pendaftaran itu dengan Pendaftar Perniagaan di Johor Bahru. Oleh kerana 'Syarikat' tidak memenuhi syarat-syarat¹²⁸ untuk menjadi sebuah syarikat "tanggung berhad" maka 'Syarikat' terpaksa menerima dengan "tanggung tidak berhad" dan undang-undang 'Syarikat' telah digubal sebelum didaftarkan.¹²⁹

Apa yang dapat difahami dari tulisan ini ternyata bahawa sebelum ujudnya Syarikat Penambang Muar dan Batu Pahat sebagai sebuah syarikat dalam tahun 1935, (iaitu setelah didaftarkan) ternyata pembentukan sebuah syarikat Penambang Muar dan Batu Pahat telah melalui satu proses perkembangan secara berperingkat-peringkat dan beransur-ansur.

¹²⁸ Mengenai syarat-syarat tersebut tidak diperolehi oleh penulis kerana responden yang berkenaan telah lupa dan tidak ada sebarang catitan yang dibuat. Walau bagaimanapun beliau menyatakan yang terpentingnya ialah kerana 'Syarikat' hanya mahu menjalankan satu jenis perniagaan sahaja iaitu perusahaan pengangkutan penumpang dan kenderaan di sungai Muar dan Batu Pahat dan tidak akan membuat sebarang perniagaan lain kecuali mengumpul harta atau membuat harta bagi ahli 'Syarikat'. Wawancara dengan Haji Ismail bin Haji Salleh, *op.cit.*

¹²⁹ *Ibid.* Huraian yang agak lanjut mengenai bahagian-bahagian penting terdapat dalam undang-undang Syarikat.