

### BAB 3

## KEGIATAN PERLOMBONGAN 1910 - 1945

#### PERLOMBONGAN BIJIH TIMAH DI PAKA 1910

Paka merupakan salah satu kawasan di daerah Dungun, yang mengeluarkan bijih timah. Adalah dipercayai Paka merupakan kawasan awal bijih timah yang dijumpai di daerah Dungun. Kajian mendapati daripada rekod-rekod Annual Report, ada tercatat Paka sebagai kawasan perlombongan di Dungun. Kebanyakan bijih timah yang diusahakan hanya untuk kegunaan tempatan. Bagi melengkapkan kajian ini tinjauan dan temuramah penduduk tempatan sangat perlu untuk mendapatkan pengesahan.

Menurut penduduk di Paka, pendulang bijih timah menjual timah kepada nelayan dan pengusaha bengkel besi atau dalam kata lain "Mahir Besi" bagi membuat bahagian ulu parang, keris, golok dan tajak. Nelayan-nelayan Paka merupakan pembeli utama timah-timah yang dimasak untuk dijadikan pemberat pada pukut dan jala. Kebiasaannya, bijih timah ditukar dengan ikan kering kepada pendulang timah. Pendulang timah juga menjual timah kepada Mahir Besi melalui pertukaran dengan barang yang dihasilkan dengan kiraan satu bilah tajak 10 kati timah. Perlombongan timah di Paka telah bermula dari tahun 1902 lagi<sup>1</sup>. Pada tahun 1909, perlombongan timah dijalankan di sepanjang sungai Paka oleh orang Melayu secara kecil-kecilan. Mereka menjalankan kegiatan mendulang secara sambilan, pekerjaan utama mereka adalah menanam padi.

---

<sup>1</sup> Temuramah dengan En. Mokhtar bin Mamat di rumahnya, Paka Dungun 20.2.2001.

Pada musim menunggu padi masak, mereka mencari timah di sungai untuk kegunaan sendiri. Jika mereka memperolehi banyak bijih timah, mereka akan menjualnya kepada peraih yang sekali sekala datang dari Kemaman untuk mendapatkan bekalan timah

Bijih timah di Paka diusahakan oleh orang Melayu 100%. Pada tahun 1912, British telah membuat tinjauan di kawasan Paka untuk melombong secara besar-besaran. Pihak British percaya kawasan tersebut mempunyai kandungan timah yang banyak. Syarikat Dungun River cuba menjalankan aktiviti perlombongan di sepanjang sungai Dungun tetapi kecewa kerana jangkaan mereka meleset. Kawasan Sungai Paka tidaklah mempunyai longgokan timah yang banyak. Mereka menyedari bahawa timah sebenarnya banyak terdapat di Ulu Paka dan bukannya di Kuala Paka <sup>2</sup>

Pihak Dungun River telah membuat keputusan untuk memulakan perlombongan di kawasan Ulu Paka dan Ulu Dungun terutamanya di Kuala Jengai. Mereka mendapati di kawasan Ulu Paka sememangnya banyak mengandungi bijih timah. Batuan dan lumpur yang dikaji menyakinkan pihak British bahawa kawasan Paka banyak mengandungi timah. Mereka percaya timah di Paka berada di bawah lapisan batu sebagaimana timah di Sungai Lembing <sup>3</sup>.

Kajian ini menghadapi kesukaran untuk mendapatkan rekod yang mencatatkan hasil pengeluaran timah di kawasan Paka kerana tidak tercatat pada rekod kegiatan di Kemaman dan Dungun. Penulis juga gagal mengenal pasti apakah kaedah yang digunakan oleh *Syarikat Dungun River* semasa melombong di Kuala Jengai. Penulis gagal mengesan tapak lombong timah di kawasan Kuala Jengai. Temuramah penulis

---

<sup>2</sup> Mac Donald's Geology and Mineral Resources of North Kelantan and North Terengganu Geol. Surv M.A Thesis University of Malaya, Singapore, 1957.

<sup>3</sup> Tel. Wolfram of Dungun 14 Jun 1919, C.O. 273/487.

dengan Pegawai Renjer di kawasan Hulu Dungun juga tidak membantu penulis untuk mengesan tapak-tapak lombong yang ditinggalkan. Adalah dipercayai jika tapak-tapak lombong tersebut dapat ditemui, kita akan dapat mengenal pasti kaedah perlombongan yang dijalankan di kawasan-kawasan tersebut.<sup>4</sup>

Pada tahun 1915, Syarikat *Dungun River* memberhentikan perlombongan bijih timahnya di Kuala Jengai *Dungun River* telah bertukar kepada perlombongan wolfram. Hal ini terjadi kerana penghasilan timah amat rendah ditambah pula harga timah jatuh dengan teruk pada masa itu. Kenaikan harga wolfram ke paras melebihi \$80.00 sepikul menjadi penarik kepada Dungun River menukar jenis perlombongan. Apabila Syarikat Dungun River memberhentikan kegiatan perlombongannya, maka berakhirilah kegiatan perlombongan timah di sana. Pada tahun 1930, lombong bijih besi pula dibuka di Bukit Besi, faktor ini menghilangkan sama sekali minat pelombong terhadap perlombongan timah di kawasan Hulu Dungun.<sup>5</sup>

#### **PERLOMBONGAN WOLFRAM DI BUKIT LENTOR 1910 -1945**

Pembukaan lombong wolfram di Bukit Lentor merupakan asas kepada pembukaan Kampung Kuala Jengai. Kajian mendapati Bukit Lentor merupakan kawasan lombong wolfram yang terbesar di Terengganu. Walaupun terdapat lombong-lombong wolfram yang lain di Terengganu tetapi ianya diusahakan secara kecil-kecilan sahaja. Lombong wolfram boleh juga ditemui di kawasan Chendering dan juga di Besut Terengganu, tetapi hasil wolframnya di kedua-dua kawasan ini bermutu rendah.

---

<sup>4</sup> Temuramah dengan En. Muhamad Zaki Bin Awang di pejabat Hutan Daerah Dungun, pada 6.4.2001.

<sup>5</sup> *ARPTGT*, Tahun 1948, hlm. 8.

Wolfram di Bukit Lentor dipercayai mula dilombong pada tahun 1910 oleh sekumpulan orang Cina dari Singapura. Mereka telah membuat penukaran perlombongan berdasarkan keyakinan semasa bekerja di Chendering. Pada awalnya, mereka mula melombong wolfram di kawasan Cemerong iaitu di kawasan lembah sungainya. Mereka mendapati kawasan tersebut begitu sukar untuk didiami kerana hutannya amat tebal dan kesukaran dari segi perhubungan.<sup>6</sup>

Pada tahun 1910, kumpulan orang Cina itu telah beralih arah ke Bukit Lentor. Mereka dapati kandungan wolfram di Bukit Lentor sangat banyak dan mudah dilombong. Pada awalnya wolfram cuma dilombong secara kecil-kecilan sahaja oleh kumpulan ini, mereka membawa hasil-hasil wolfram ke Singapura untuk dieksport ke Eropah. Akibat permintaan yang tinggi kerana penggunaannya sangat meluas dalam industri, terutama dalam pembuatan bateri basah dan alat-alatan industri, harganya melambung tinggi.

Bukit Lentor sebagai pusat pengeluaran wolfram yang unggul sehinggalah kehadiran Jepun ke Tanah Melayu.<sup>5</sup> Perlombongan wolfram tidak diusahakan oleh orang Melayu kerana mereka tidak tahu kegunaan dan nilainya. Masyarakat Dungun khususnya langsung tidak mengambil tahu, tambahan pula Bukit Lentor pada masa itu tidak mempunyai penghuni kerana jaraknya diliputi kawasan hutan tebal yang sangat sukar untuk dihubungi.<sup>7</sup>

Lombong wolfram di Bukit Lentor mula mendapat perhatian pelabur-pelabur dari Singapura. Kualiti wolfram dan kandungannya yang banyak telah menarik minat sekumpulan pengusaha di Singapura. Mereka kemudiannya telah menubuhkan sebuah

---

<sup>6</sup> Chan Su Ming. "Kelantan and Terengganu 1909 - 1939" *JMBRAS*. Vol 387 pt. 1, 1965 hlm 164

<sup>7</sup> Fail Assistant Adviser Kemaman dalam *Fail PTGTr*. No. 1.M.Tr.153/1937.

syarikat yang diberi nama *Dungun River (Terengganu) Development Syadicate Ltd*, pada tahun 1911 Bermula tarikh tersebut, perlombongan wolfram diusahakan secara aktif sehingga tahap maksimumnya mencapai 10366 pikul setahun, terutama pada tahun 1918 Pada masa yang sama, permintaannya melebihi pengeluaran sehingga mendorong harga melambung mencecah \$86.00 sepikul mengikut nilai mata wang Negeri-negeri Selat.<sup>8</sup>

Kenaikan harga ini menjadikan Bukit Lentor tumpuan orang luar Masyarakat luar mula mendiami kawasan Bukit Lentor terutama di Kuala Jengai kerana kawasan tersebut sesuai dijadikan kawasan penempatan disebabkan perhubungan yang mudah iaitu melalui jalan sungai Pada tahun 1925, harga wolfram telah turun ke paras yang paling rendah iaitu \$12.00 sepikul. Keadaan ini menyebabkan pengusaha terpaksa menamatkan operasinya kerana hasil yang didapati tidak dapat menampung kos operasinya.<sup>9</sup> Namun begitu, kegiatan melombong tetap diteruskan, tetapi tidak pada tahap yang sewajarnya, sehinggalah kehadiran orang Jepun yang telah merampas kawasan – kawasan lombong tersebut dari tangan *Syarikat Chendering Wolfram Mines Ltd* dan *Dungun River Development Syadicate Ltd* Selepas tahun 1945, kegiatan ini tidak lagi diusahakan kerana kesukaran untuk mengekspornya akibat berlaku peperangan pada masa itu<sup>10</sup>. Pelombong-pelombong pula takut untuk menjalankan kegiatan melombong kerana ancaman komunis.

Sesetengah lombong pula hasilnya mulai kurang dan terpaksa ditutup Menurut catatan sebenar dalam *Annual Report*, terdapat 160,000 hingga 200,000 ekar

---

<sup>8</sup> Shaharil Robert Talib. *After its own image – The Terengganu Experience 1881 –1941*, Oxford University Press. K.L. 1984, hlm. 26.

<sup>9</sup> Lim Chong Yah. *Economic Development of Modern Malaya*, University of Malaya Press, Kuala Lumpur 1969 hlm. 187.

<sup>10</sup> *ARPTGT*. Tahun 1948. hlm. 13.

keluasan kawasan perlombongan wolfram di Bukit Lentor tetapi hanya 850 ekar sahaja yang diusahakan, selebihnya tidak diusahakan sehingga sekarang

Kajian mendapati penghasilan wolfram tertinggi di Terengganu datangnya dari Bukit Lentor iaitu sebanyak 90% keseluruhan penghasilannya. Penghasilan tertinggi negeri Terengganu ialah sebanyak \$832, 288.00 dengan jumlah berat 10,366 pikul pada tahun 1918<sup>11</sup>. Manakala penghasilan paling rendah ialah pada tahun 1921 iaitu 180 pikul dengan nilai \$3, 600,00. Bagi mendapatkan gambaran yang lebih jelas, bolehlah merujuk kepada jadual “Pengeluaran Wolfram Bermula Tahun 1912 hingga 1925 “ di bawah:

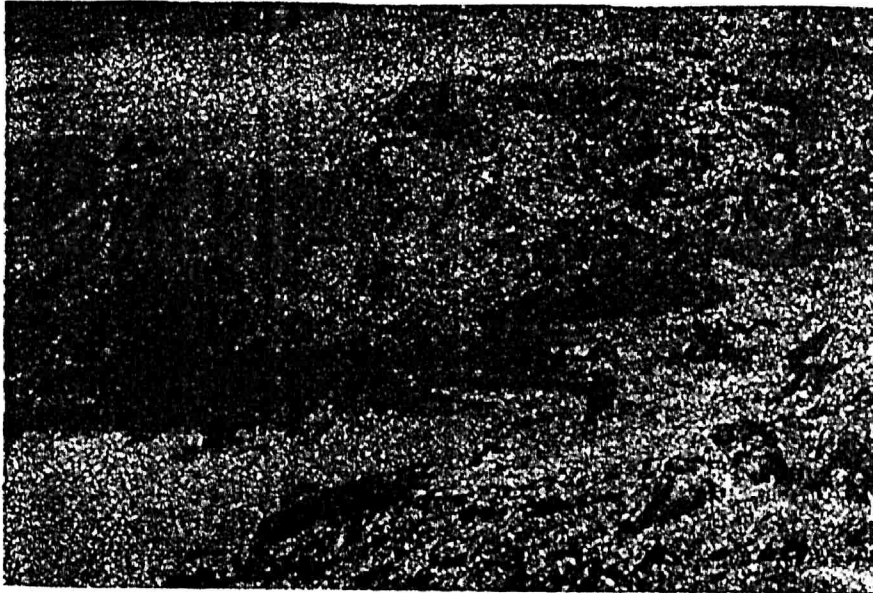
---

<sup>11</sup> Lizred 427, {ii} reel 428, wolfram mines in Terengganu, 3 May 1917, C.O 273/460.

**JADUAL 3.1****PENGELUARAN WOLFRAM DI DUNGUN TAHUN 1912 –1925**

TAHUN	PENGELUARAN	NILAI ( \$ )
1912	1 201	52 384.00
1913	1 394	67 215.00
1914	2 402	109 389.00
1915	2 402	147 561.00
1916	4 553	366 578.00
1917	3 577	270 227.00
1918	10 366	832 288.00
1919	9 408	611 670.00
1920	2 567	102 562.00
1921	180	3 600.00
1922	2 924	44 400.00
1923	4 704	65 110.00
1924	2 500	43 050.00
1925	1 294	20 326.00

Sumber *Annual Report Department of Industry and Commerce* 1930 hlm 22  
ANM Kuala Lumpur



Gambar 3 0 Bekas Tapak Lombong Wolfram Di Bukit Lontor

Kajian ini telah berjaya menjejaki satu kawasan tapak lombong wolfram yang telah ditinggalkan pada tahun 1943. Kawasan tapak tersebut dicerobohi oleh sekumpulan peneroka tanah haram untuk kegiatan pertanian. Bukit kawasan lombong dapat dikenali berdasarkan kayu-kayu dan alatan lombong yang tertanam pada kawasan tersebut. Contoh tanah dan galian turut diambil bagi pengujian makmal.



Dalam Bab 2 telah diperkatakan bahawa perkembangan yang pesat telah berlaku dalam perusahaan perlombongan di Negeri Terengganu khususnya abad ke-20. Dalam jangka 25 tahun terutama sekali di daerah Kemaman dan Dungun, selain daripada lombong bijih timah terdapat juga 2 buah lombong bijih besi yang juga telah dibuka. Salah satu daripadanya terletak di daerah Dungun iaitu lombong bijih besi di Bukit Besi. Justeru itu melalui bab ini kita akan membincangkan secara terperinci tentang lombong besi di Bukit Besi dari awal pembukaan hingga ke zaman pendudukan Jepun. Perbincangan akan menyentuh beberapa aspek penting seperti apakah faktor-faktor yang mendorong pihak Jepun membuka lombong Bukit Besi, pembinaan infrastruktur, proses pengeluaran, struktur pentadbiran lombong dan juga masalah-masalah baik dari segi pekerja atau sosial yang dihadapi di kawasan perlombongan.

## **PEMBUKAAN LOMBONG BUKIT BESI DAN PEMBINAAN INFRASTRUKTUR**

Pembukaan lombong besi secara langsung adalah berkait dengan perkembangan yang pesat di bidang perindustrian khususnya industri keluli di negeri Jepun yang berlaku selepas tamatnya Perang Dunia ke- II, pada tahun 1918. Perkembangan yang pesat dalam industri keluli ini secara langsung telah menambah kadar permintaan terhadap bahan mentah bagi keperluan industri itu<sup>11</sup>. Oleh kerana bijih besi memang sangat kurang diperolehi di Jepun sendiri, justeru itu mereka telah berusaha mencari gali di kawasan-kawasan khususnya di negara-negara Asia Tenggara, bagi membekalkan bahan mentah yang sangat diperlukan itu. Mereka menumpukan usaha ke negeri-negeri di Asia Tenggara kerana sebelum ini mereka telahpun berusaha untuk membuka lombong-lombong besi di Korea dan Taiwan tetapi gagal kerana negeri-

---

<sup>11</sup> Ooi Jin Bee. *Bumi penduduk dan Ekonomi Tanah Melayu*, Dewan Bahasa dan Pustaka, Kuala Lumpur, 1961, hlm. 328.

negeri itu memiliki sumber galian yang sangat kurang. Mereka mengalih ke Asia Tenggara terutama Tanah Melayu, Indonesia dan Borneo. Dari segi geografi negeri-negeri ini adalah tidak berapa jauh daripada negeri Jepun. Oleh itu sekurang-kurangnya mereka akan dapat menjimatkan kos pengangkutan<sup>12</sup>. Dua buah syarikat Jepun yang terlibat dan menjalankan usaha carigali secara bersungguh-sungguh ialah *Syarikat Ishihara Sanyo Koshi Ltd* dan *Syarikat Kuhara Mining Ltd*, yang juga dikenali sebagai *Nippon Mining Company Ltd* ( NMC ) Pada tahun 1921, Sultan Johor telah menganugerahkan kawasan Seri Medan di Batu Pahat Johor kepada syarikat Ishihara untuk tujuan melombong besi<sup>13</sup>. Pada tahun 1925, syarikat itu telah membuka lombong besi di Machang. Setahun kemudian, Syarikat Kuhara juga telah berusaha untuk mencarigali kawasan-kawasan bijih besi yang lain terutama di Tanah Melayu dan Borneo

Pada tahun 1916 seorang ahli kaji bumi (*geologis*) Jepun iaitu Mr. Kuhara telah datang ke Dungun untuk menjalankan kajian tanah di kawasan konsesi Chemuah, Ulu Dungun<sup>14</sup>. Beberapa orang penduduk tempatan bercerita bahawa seorang pencari rotan telah menjumpai seketul batu yang berat dan menyerupai seperti besi. Sebenarnya, di kawasan itu usaha melombong pernah dijalankan pada tahun 1910an, tetapi cubaan melombong di situ pernah gagal kerana kawasan itu tidak mengandungi bijih timah sebaliknya cuma terdapat haematait sahaja<sup>15</sup>. Dari hasil kajian Kuhara, terbukti bahawa

---

<sup>12</sup> Kenyataan En. Ali bin Abu, Dungun ditemuramah di pejabatnya di Dungun Terengganu. pada 8.12.2000.

<sup>13</sup> Gac Allen *Estern Enterprise in Indonesia, and Malaya*, George Allen and Unwin Ltd, London, 1962. hlm. 165

<sup>14</sup> *ARPTGT*, Tahun 1948. hlm. 15.

<sup>15</sup> Kenyataan En. Muda bin Yusuf, ditemuramah di rumahnya di Kg. Dendang Bukit Besi, Dungun pada 10.01.2002.

kawasan itu memang terdapat bijih besi yang banyak. kawasan yang mengandung besi itu adalah terletak dalam kawasan Chemuah , Ulu Dungun iaitu sebuah kawasan konsesi yang dianugerahkan oleh Sultan Zainal Abidin III kepada seorang kerabatnya bernama Tengku Abu Bakar bin Tengku Abd. Jalil. Tengku Abu Bakar kemudiannya telah memberikan kebenaran kepada seorang pengusaha lombong berbangsa Cina bernama Wong Sin untuk membuka lombong bijih timah di situ, tetapi tidak berjaya sepertimana yang dikatakan di atas. Kawasan itu tidak mengandung bijih timah Apabila NMC mengesahkan kawasan ini mengandung bijih besi, maka pada bulan Oktober 1917, Wong Sin telah menjual hak melombong di situ kepada NMC dengan bayaran \$50,000 /=<sup>16</sup>

Kawasan Bukit Besi ini adalah terletak kira-kira 38 kilometer dari bandar Dungun Mengikut kajian, kawasan itu mengandung bijih besi dengan banyaknya Tidak seperti di kawasan bijih timah yang mudah dikesan di kawasannya di Tanah Melayu, tetapi bijih besi ini bertaburan, longgokan-longgokan yang mengadungi galian itu kurang nyata dan amat sukar dikesan. Bagaimanapun, pada pendapat Ooi Jin Bee pada umumnya, kebanyakan longgokan bijih besi didapati dalam dua kawasan. satu membujur sepanjang Pantai Timur dan satu lagi, yang kurang penting di sepanjang Pantai Barat Tidak ada longgokan-longgokan penting dijumpai di tengah-tengah Tanah Melayu<sup>17</sup>

Daripada pendapat itu, nyatalah bahawa Bukit Besi terletak di kawasan yang sememangnya terdapat bijih besi. Justeru itu, maka pihak Jepun tidak ragu-ragu

---

<sup>16</sup> "Report on the Japanese Iron and Managanease are Mines of Kemaman and Dungun, October 1935" hlm. 1

<sup>17</sup> *Ibid.*

untuk membuka perlombongan di Bukit Besi yang mempunyai potensi yang sungguh menguntungkan mereka buat masa hadapan, walaupun mereka terpaksa menghadapi berbagai-bagai kesukaran di peringkat awal semasa membuka kawasan perlombongan di situ. Kesukaran itu adalah seperti kedudukan Bukit Besi yang jauh di pedalaman iaitu di tengah-tengah hutan belantara yang tidak didiami oleh manusia. Kawasan yang berhampiran dengan kawasan perlombongan yang akan dibuka itu pula di penuhi oleh hutan-hutan paya yang sentiasa ditakungi oleh air. Kawasan ini merupakan tempat membiaknya wabak malaria.

Pihak NMC juga terpaksa menghadapi kesukaran bagi mengangkut barang-barang dan bahan-bahan binaan serta alatan perlombongan kerana pada masa itu tidak ada jalan raya yang menghubungkan antara bandar Dungun dengan Bukit Besi. Satu-satunya jalan perhubungan ialah melalui jalan sungai iaitu Sungai Dungun. Pada musim hujan atau musim tengkujuh terutama dalam bulan November hingga Januari, sungai di kawasan Ulu Dungun akan melimpah dan berarus deras. Keadaan ini sangat bahaya kepada perahu-perahu yang melalui sungai itu. Walaupun terpaksa menghadapi segala rintangan dan kesukaran-kesukaran, pihak Jepun bertekad dengan semangat yang kuat, mereka berazam membuka lombong besi di Bukit Besi itu, demi mengharapkan keuntungan yang bukan sedikit buat masa hadapan.<sup>18</sup>

Kerja-kerja membina infra-infra struktur telah dimulakan pada tahun 1927. Kawasan yang dibersihkan untuk mendirikan bangunan-bangunan tempat tinggal pekerja-pekerjanya dimulakan pada tahun itu di kawasan seluas 217 ekar. Bagaimanapun pada masa itu, Kerajaan Terengganu belum lagi mengeluarkan kebenaran bertulis atau kebenaran sewa pajak lombong (*Mining Lease*) kepada NMC

---

<sup>18</sup> M.C.F. Sheppard "A short History of Terengganu," *JAMBRAS* Vol. 22. Pt.3. tahun 1949, hlm. 38.

Ini disebabkan hak milik asal konsesi ini masih di tangan Tengku Abu Bakar. Menjelang 13.1.1928, barulah secara rasmi kerajaan Terengganu mengeluarkan “*Mining Lease*” kepada NMC<sup>19</sup>. Kerajaan Terengganu telah bersetuju memajukan tanah di Bukit Besi itu seluas 1,080 ekar kepada NMC untuk tujuan perlombongan. Jangka masa pajakan itu ialah selama 50 tahun. Bagaimanapun pihak NMC dikehendaki patuh kepada syarat-syarat seperti mana yang terkandung dalam “*Mining Lease*” itu ialah

- (1) Penggunaan tenaga buruh bersamaan atau tidak kurang dari 1,080 orang.
- (2) Dikenakan cukai eksport (*eksport duty*) seperti mana yang dikenakan oleh kerajaan negeri Johor terhadap lombong di Seri Medan, Batu Pahat, Johor. Pada masa itu kerajaan Johor mengenakan cukai eksport sebanyak 50 sen (Nilai wang Negeri-negeri Selat) bagi tiap-tiap 1 tan bijih besi yang dieksport, tetapi kerajaan Terengganu cuma mengenakan sebanyak 40 sen sahaja bagi tiap-tiap 1 tan bijih besi yang dieksport.
- (3) Pembebasan (*exemption*) dari dikenakan cukai import ke atas alatan-alatan yang digunakan untuk tujuan kerja-kerja melombong.
- (4) Kebenaran untuk membina jalan keretapi dan jalan raya
- (5) Kebenaran untuk mengadakan kuasa elektrik bagi kegunaan di kawasan perlombongan sahaja.
- (6) Kebenaran mendirikan setor untuk mengisi bijih besi.
- (7) Kebenaran menebang pokok-pokok kayu untuk membina jambatan dan landasan keretapi dan juga kegunaan-kegunaan lain dalam kawasan lombong. Selepas mendapat surat kebenaran itu, NMC telah membuat perjanjian dengan sebuah syarikat

---

<sup>19</sup> Custom Department. *Annual Report 1936 and 1937*, hlm. 13 – 14, ANM Kuala Lumpur

pelebur besi di Negeri Jepun. Nama syarikat tersebut ialah syarikat *YAHATA SMELTING WORKS* yang terletak berhampiran dengan pelabuhan Moji. Dalam perjanjian itu NMC telah bersetuju untuk mengesport bijih besi ke kilang pelebur itu sebanyak 250, 000 tan setahun<sup>20</sup> atau 5 juta tan dalam masa 20 tahun. Walaupun perjanjian itu sentiasa dipinda dan diperbaharui kemudiannya apabila kuantiti pengeluaran bijih besi dari lombong Bukit Besi itu makin meningkat mulai tahun 1930an. Kerja-kerja pembersihan yang dimulakan pada tahun 1927 telah diteruskan pada tahun 1929, bangunan rumah pekerja telah siap dibina pada tahun itu juga dan sebuah rumah kuasa (*power house*) bagi membekal kuasa elektrik di sekitar kawasan perlombongan telah disediakan. Landasan-landasan untuk keretapi ringan dan juga tongkang-tongkang dan bot-bot penunda telah diimport dari negara Jepun<sup>21</sup>

Oleh kerana pada masa itu tidak ada jalan raya, maka segala peralatan perlombongan telah dibawa dari bandar Dungun. Kesibukan mula dirasai di bandar Dungun yang pada masa itu tidak lebih dari sebuah perkampungan nelayan tradisi serta sebuah bandar kecil dan juga pelabuhan persisir yang agak terpencil<sup>22</sup>. Secara beransur-ansur, bandar kecil Dungun telah mula didatangi penduduk bukan sahaja dari negeri Terengganu, malah juga pekerja-pekerja Cina dari negeri Selat dengan tujuan untuk bekerja di lombong Bukit Besi itu. Di sini membuktikan bahawa struktur ekonomi adalah penting bagi perubahan keadaan sesuatu tempat.<sup>23</sup>

Fanomena ini berlaku di bandar kecil Dungun, tidak semua orang-orang luar yang datang ke situ untuk bekerja dengan syarikat perlombongan, tetapi tidak kurang juga yang berhasrat untuk menjalankan perniagaan memandangkan masa depan bandar

---

<sup>20</sup> Real, 82333 tahun 1931 Terengganu *estimetens for* 1931, C.O 717/78 I

<sup>21</sup> *International Tin Study Group Statistical Year Book*, The Hague, 1956 *CLMT*, hlm. 50, 1948.

<sup>22</sup> *Fail BAT* hlm 18, 1937. ANM Kuala Lumpur.

<sup>23</sup> *ARPTGTr*. Tahun 1948, hlm. 15.

Dungun yang cerah dengan adanya perlombongan besi di Bukit Besi <sup>24</sup>. Pengurus lombong yang pertama ialah R. Kumada yang mula bertugas pada bulan April 1930 Dengan usahanya yang bersungguh-sungguh ia telah menjadikan Bukit Besi sebuah kawasan perlombongan yang terbesar sekali di Tanah Melayu ketika itu Faktor ekonomi telah menukar wajah Bukit Besi dari sebuah belantara tebal di pedalaman menjadi sebuah penempatan yang sangat sibuk di tengah-tengah rimba Pelabuhan terpencil bertukar sibuk dengan kapal-kapal dan tongkang-tongkang yang membawa bijih besi Tidak keterlaluan jika dikatakan sebuah kota yang bersifat kosmopolitan dan didiami berbagai bangsa, secara beransur-ansur penduduknya telah bertambah menjadi 6000 orang pada tahun 1935 tidak termasuk 3000 orang pekerjanya <sup>25</sup>.

Jalan keretapi ringan yang menghubungkan Bukit Besi dengan Bandar Dungun di stesyen Che Lijah telah siap dibina pada tahun 1930 Che Lijah adalah terletak di pinggir Sungai Dungun, yang mana bijih besi diturunkan dari keretapi dan dipunggah ke tongkang yang ditunda oleh bot-bot penunda ke tengah laut Sekali lagi bijih besi itu dipunggah ke kapal khas yang akan membawanya ke pelabuhan Moji di Jepun untuk dilebur.

Apabila sebuah gua ( *tunnel* ) siap dikorek pada tahun 1936, di sebuah bukit tidak jauh dari stesyen Che Lijah, maka tempat memunggah bijih besi di stesyen Che Lijah telah dipindahkan ke Nibung<sup>26</sup> Jeti ini menganjur ke tengah laut melalui tali penghantar, bijih besi dimasukkan ke dalam kapal yang akan membawa ke Jepun Dengan kejayaan ini bermakna NMC telah berjaya mengurangkan kos dan masa kerana

---

<sup>24</sup> Kenyataan En. Abdul Jafar Senik ketika ditemuramah di rumahnya di Kg. Padang Pulut Dungun pada 26.1.2001.

<sup>25</sup> Kenyataan Haji Awang bin Jabar, bekas Wakil Rakyat Dewan Undangan Negeri, Bukit Besi ketika ditemuramah di rumah rehatnya, Kg. Dendang Bukit Besi Dungun pada 28.1.2001.

<sup>26</sup> Kenyataan En. Mustafa bin Mohamad bekas pekerja lombong Bukit Besi ketika ditemuramah di rumahnya Kg. Gong Pasir Dungun, pada 28.1.2001.

pekerjaan memuatkan bijih besi itu ke dalam tongkang tidak lagi dibuat oleh manusia tetapi menggunakan tali penghantar yang menghala ke arah laut, oleh itu di Sura, NMC telah membina satu kawasan untuk menyimpan ( *stockpile* ) bijih besinya <sup>27</sup>

Jalan keretapi dari Bukit Besi ke Sura di Dungun adalah melalui 8 buah stesyen. Tiap-tiap stesyen dijaga oleh seorang stesyen master. Dari Dungun, stesyen itu bermula dari Sura, diikuti oleh stesyen Che Lijah, Binjai, Serdang, Kumpal, Kemudi, Padang Pulut Pinang, Luit dan Bukit Besi. Jalan keretapi ini panjangnya lebih kurang 18 batu. Enjin keretapi NMC ini, terdiri daripada berbagai jenis, seperti enjin wap, enjin diesel dan arang batu. Kebanyakan daripada gerabak-gerabak dan enjin-enjin itu adalah diimport dari Jepun <sup>28</sup>. Pada tahun 1935, NMC mempunyai kelengkapan keretapi seperti di sebelah .

---

<sup>27</sup> Kenyataan En. Abd Rani bin Awang, bekas pemandu keretapi Bukit Besi, ditemuramah di rumahnya di Kg. Nibong Stesyen Dungun pada 2.2.2001.

<sup>28</sup> “*Report on the Japanese Iron and Manages one Mines*,” 936, hlm. 10.



**JADUAL 3.2****KELENGKAPAN KERETAPI NMC PADA TAHUN 1935**

JENIS	KUASA KUDA	UNIT	BUATAN
30" gange 5 tan di sel lokomotif	25	15	Jerman
30" gange 6 tan lokomotif wap	30	2	Jepun
30" gange 13 tan lokomotif wap	90	17	Jepun
30" gange 26 tan lokomotif wap	180	4	Jepun
30" gange 1 tan	-	900	Jerman
30" gange 6 tan	-	300	Jerman
30" gange 8 tan	-	250	Jerman

Sumber : *Fail British Adviser Kemaman Terenggamu Annual Report*, ANM, Kuala Lumpur 1935

Dari Jadual 3.2, kita dapati kebanyakan kelengkapan keretapi dibawa masuk dari Jepun dan Jerman. Terdapat 15 unit sel *lokomotif* dengan kuasa kuda 25 (cc) dibawa dari Jerman, 2 unit lokomotif 6 tan dengan kuasa 30 (cc). Jepun juga membawa masuk 17 unit *lokomotif* 13 tan dengan kuasa 90 (cc) dan 4 unit *lokomotif* 26 tan kuasa 180 (cc). Oleh kerana keperluan kepada lokomotif jenis bawah 10 tan banyak diperlukan, NMC membelinya daripada pihak Jerman. Jepun mempunyai hubungan rapat dengan Jerman berbanding British. NMC telah membeli sebanyak 1450 gange 1

tan, 6 tan dan 8 tan untuk kegunaan pelombong di Bukit Besi.<sup>29</sup> Landasan keretapi NMC adalah diimport dari Jerman. Mengikut laporan seorang pegawai dari Jabatan Galian Negeri-negeri Melayu Bersekutu yang melawat lombong itu pada tahun 1935, mendapati bahawa landasan keretapi NMC adalah kurang selamat, kerana ia lebih lembut dan ringan dan landasan-landasan yang diimport dari England. Setakat mana kebenarannya, tidak dapat ditentukan. Mungkin pegawai itu seorang pegawai Inggeris, jadi sikap yang suka memperkecilkan barang buatan negara asing berbanding negara mereka tidak dapat dielakkan.

Bagaimanapun, dari rekod-rekod kemalangan dalam perusahaan perlombongan pada tahun 1938-1940<sup>30</sup>, nyata bahawa kebanyakan kemalangan yang berlaku adalah di bahagian dalam keretapi ini. Walaupun merinyu galian Terengganu pernah mengesyorkan supaya pihak NMC menggunakan landasan yang diimport dari England, tetapi syor itu tidak mendapat sambutan dari pihak NMC<sup>31</sup>. Di sini membuktikan bahawa Jepun memang mementingkan diri sendiri dan keuntungan dari menjaga keselamatan pengguna-pengguna keretapi yang disediakan oleh mereka sendiri.

## PROSES PENGELUARAN

Berbeza dengan cara melombong bijih timah, yang mana timah lanar didapati di permukaan tidak beberapa jauh ke dalam bumi, tetapi sebaliknya besi adalah terletak di bahagian dalam batu mendak atau granit yang keras. Ini menyebabkan perbezaan

---

<sup>29</sup> "Japanese Mining Activities in Kelantan and Terengganu" 1942-1945, dalam fail PTGTr No. fail J.M.Tr 195-48.

<sup>30</sup> "Report on the Japanese Iron and Manganese Mines", 1941, hlm. 9.

<sup>31</sup> *Ibid.*

dalam cara melombong di antara kedua logam itu. Oleh kerana timah lanar didapati di permukaan, ia dengan senang dapat dihanyutkan keluar dengan menggunakan monitor atau pemancut air. Bijih besi pula kerana terletak di bahagian batu yang keras, terpaksa dilombong dengan kaedah terbuka (*open cast benching*), yang mana bahan letupan (dinamit) dan penyodok digunakan untuk mengeluarkan bijih besi dari batu-batu tadi.

Bijih besi biasanya mengandungi beberapa campuran logam. Di antaranya yang penting ialah campuran besi (Fe) 50%, silika oksida (SiO<sub>2</sub>) 5% dan posforan (P<sub>2</sub>O<sub>5</sub>) sebanyak 0.2%.<sup>32</sup> Di Bukit Besi, terdapat beberapa buah bukit yang mengandungi bijih besi dengan banyak. Bagaimanapun kerja-kerja melombong hanya dijalankan di kawasan di tepi-tepi bukit sahaja kerana kebanyakan dari bukit-bukit itu tinggi dan curam. Kerja-kerja melombong juga tidak dapat dijalankan pada hari hujan kerana keadaan tanah yang basah dan licin di hari hujan itu amat merbahaya untuk menjalankan kerja-kerja melombong.<sup>33</sup>

Kawasan yang hendak diletupkan biasanya ditandakan terlebih dahulu kemudian barulah dipasang bahan-bahan letupan untuk membongkar batu yang mengandungi bijih besi itu. NMC mempunyai lesen kebenaran menyimpan bahan-bahan letupan seperti mana yang dimestikan menurut undang-undang galian Terengganu. Alat-alat letupan yang disimpan itu ialah 25 m/m sebanyak 68,000 *cartridges*, *carlit* 20 m/m sebanyak 73,000 *cartridges*, *etimators* no 6 sebanyak 100,000 cap an fuso 5,000 linkaran (*coils*). Alat-alat letupan ini disimpan di tempat khas yang dikawal dengan rapi oleh pihak NMC.<sup>34</sup>

---

<sup>32</sup> "Japanese Mining Activities in Kelantan and Terengganu" 1942-1945, dlm fail PTGTr. No Fail: I.M.Tr. 196/48.

<sup>33</sup> Kenyataan yang diberi oleh En. Abd Halim Razib di Sura Gate Dungun, 12.01.2001.

<sup>34</sup> "Report on the Iron Manganese ore Mines," hlm. 4.

Sebelum bahan letupan dipasang, semboyan (*siren*) akan dibunyikan untuk memberitahu orang ramai supaya menjauhi kawasan yang akan diletupkan itu. Letupan dipasang dua kali satu hari iaitu pukul 11.15 pagi dan 5.15 petang.<sup>35</sup>

Letupan ini akan menanggalkan bijih besi dari batu-batu yang keras di bukit itu. Oleh kerana pada masa itu alat-alat pelombongan moden sangat kurang, maka kebanyakan kerja-kerja memecah, mengangkut dan mencurah "*Labour Intensive*" khususnya sebelum Perang Dunia II menggunakan tenaga manusia. Oleh kerana perusahaan ini memerlukan tenaga manusia yang banyak, maka inilah faktor yang menyebabkan pekerja di lombong

Bukit Besi ini meningkat sehingga 5,000 orang pada tahun 1930an.<sup>36</sup> Seperti yang telah dinyatakan sebelum ini, disebabkan kekurangan alat-alat moden, kerja-kerja memecah batu juga dilakukan oleh manusia seperti memecah batu supaya menjadi lebih kecil. Kerja ini dilakukan oleh manusia dengan menggunakan cangkul, begitu juga dengan kerja memuatkan bijih besi ke dalam gerabak – gerabak kecil (wagon) dari kawasan ke loji pembersihan ( washing plant ). Kerja memuatkan bijih besi bercampur batu ke dalam gerabak, dibuat secara kontrak. Bagi gerabak-gerabak besar yang beratnya 8 tan, upahnya di antara \$6.00 hingga \$8.00, manakala gerabak kecil yang beratnya 6 tan, upahnya di antara \$3.00 hingga \$5.00. Untuk memenuhi satu gerabak besar memakan masa sekurang-kurangnya setengah hari yang dibuat oleh 2 hingga 3 orang.<sup>33</sup> Bijih besi bercampur batu yang telah dimuatkan ke dalam gerabak itu, ditarik dengan enjin disel ke loji pembersihan. Di dalam loji ini bijih besi dibersihkan,

---

<sup>35</sup> *Ibid*, hlm. 6.

<sup>36</sup> Penambahan 2000 orang pekerja berlaku dalam tempoh 2 tahun 1933 hingga 1935 disebabkan kemasukan buruh Cina.

di mana ia diasingkan dari batu-batu dan lumpur<sup>37</sup>. Di sini juga kerja-kerja pengredan dilakukan. Jenis yang baik berukuran kurang dari 1" (-1- "). Jenis baik juga mestilah mengandungi campuran besi tidak kurang daripada 65%<sup>38</sup>. Setelah dibersihkan, sekali lagi bijih besi itu dimuatkan ke dalam gerabak-gerabak keretapi ringan lalu dibawa ke *stockpile* di Sura. Dengan menggunakan tali penghantar, yang dibina menganjur ke tengah laut, bijih besi ini dimuatkan pula ke tongkang lalu ditunda dengan menggunakan bot penunda ke tengah laut lalu dipunggah semula dan di masukkan ke dalam kapal khas yang akan membawanya ke Jepun. Kerja-kerja mengeksport ini hanya dijalankan pada bulan Februari hingga Oktober, manakala diantara bulan November hingga Januari kerja-kerja mengeksport tidak dapat dijalankan kerana laut bergelora dan sangat merbahaya kepada pekerja-pekerja. Pada tahun 1935, NMC mempunyai bot-bot penunda dan tongkang-tongkang seperti di bawah<sup>39</sup>

a) Bot Penunda:

- i) 50 kuasa kuda enjin diesel sebanyak 2 buah
- ii) 2100 kuasa kuda enjin diesel sebanyak 2 buah
- iii) 150 kuasa kuda enjin diesel sebanyak 1 buah
- iv) 25 kuasa kuda enjin petrol sebanyak 1 buah
- v) 36 kuasa kuda enjin petrol sebanyak 1 buah

b) Tongkang:

- i) 80 tan ( dibuat daripada kayu di Dungun ) sebanyak 4 buah.
- ii) 100 tan ( dibuat daripada kayu di Dungun ) sebanyak 41 buah.
- iii) 100 tan ( dibuat daripada besi di Dungun) sebanyak 11 buah.

---

<sup>37</sup> Kenyataan En. Mohd Zani b. Sulaiman, ditemuramah di rumahnya di Kg. Nibung Dungun pada 29.01.2001.

<sup>38</sup> Kenyataan En. Basri Almad b. Abdul Salam ditemuramah di rumahnya 07.02.2001.

<sup>39</sup> "Report on the Japanese Iron and Manages one Mines," hlm. 4.

iv) 100 tan (dibuat daripada besi di Dungun) sebanyak 11 buah.

Dari alatan yang disebutkan di atas, nyatalah bahawa Jepun memang mempunyai pengetahuan teknikal yang baik. Dengan pengatahuannya itu NMC telah dapat mengurangkan kos perbelanjaan import tongkang-tongkang dari negara luar. Sebaliknya NMC telah membina tongkang-tongkang itu di Dungun dengan menggunakan bahan mentah tempatan seperti kayu-kayan yang jauh lebih murah.

Dari hasil perlombongan di Bukit Besi ini, Jepun memperolehi keuntungan yang sungguh lumayan. Ini dapat dibuktikan dari kos pengeluaran bagi tiap-tiap 1 tan dari mula dilombong hinggalah sampai ke kilang pelebur di Pelabuhan Moji, Jepun. Jumlah kos pengeluaran adalah seperti Jadual 3.3 di sebelah.

**JADUAL 3.3**  
**KOS PENGELUARAN BIJIH BESI TIAP-TIAP**  
**1 TAN PADA TAHUN 1933.**

JENIS KOS	NILAI (\$)
Kos melombong, mengangkut ke loji pembersihan dan proses membersihkan	0 75
Kos pengangkutan dari loji pembersihan ke stockpile di Sura dan memuatkan ke dalam tongkang	0 35
Kos pengangkutan dari tongkang ke kapal khas	0 40
Lain-lain kos	0 40
Cukai eksport	0 40
Kos pengangkutan dari Dungun ke kilang pelebur di Jepun	2 00
Jumlah kos	4 30

Sumber *Custom Department : Annual Report 1936*, Fail BAT no 188 / 1937, ANM Kuala Lumpur.

Pada tahun 1935, harga bijih besi mentah yang mengandungi campuran besi sebanyak 65 % ialah 11 yen bagi tiap-tiap satu tan. Kadar tukaran mata wang Jepun dengan wang Negeri-Negeri Selat pada masa itu ialah bagi setiap 1 yen = 50 sen atau 114 ye = \$100<sup>40</sup>. Ini bermakna NMC mendapat keuntungan bersih sebanyak \$11.20

<sup>40</sup> Nilai Wang Negeri-Negeri Selat ( S.S Currency ). *Fail BAT 1290 / 1936* ANM Kuala Lumpur.

sen bagi tiap-tiap tan bijih besi yang di eksport itu ( Jualan : \$5.50 tolak kos pengeluaran \$4.30 sen ) apabila pengeluarannya meningkat tahun demi tahun seperti di tunjukkan dalam Jadual 3 4 di bawah <sup>41</sup>

**JADUAL 3.4**  
**PORT BIJIH BESI DARI LOMBONG BUKIT BESI**  
**TAHUN 1930 HINGGA 1943.**

TAHUN	EKSPORT (TAN)
1930	28,898
1931	189,568
1932	205,908
1933	364,928
1934	434,678
1935	693,149
1936	910,936
1937	889,916
1938	886,770
1939	985,850
1940	954,680
1941	521,043
1942	90,660
1943	30,718

Sumber : *Fail SUKTr. No. RCT 198 / 1947 ANM* Kuala Lumpur

<sup>41</sup> "Report on the Japanese Iron and Manganese ore Mines at Kemaman and Dungun", hlm. 8.



Dari jadual tersebut menunjukkan bahawa perlombongan di Bukit Besi telah mengalami perkembangan pesat dari segi pengeluarannya setelah beberapa tahun sahaja iaitu dari 1931 - 1940 Kemudian menurun pada tahun 1941 - 1943 akibat perang Dunia ke-2 Perkembangan yang pesat itu bukan sahaja kerana di kawasan itu memang mengandungi bijih besi yang banyak, malah kerana pengurusan syarikat NMC yang baik dan teratur ditambah pula dengan pendapatan yang sungguh lumayan. maka ini telah mendorong pihak NMC menggiatkan lagi usaha untuk menambahkan kuantiti pengeluaran itu <sup>42</sup> Dalam hal ini berbagai-bagai cara dilakukannya seperti menambah lagi buruh dan juga menambahkan peralatan melombong yang lebih moden yang diimport terus dari Jerman Usaha-usaha juga dibuat untuk mengurangkan kos pengeluaran dengan membina jeti yang lengkap, dengan ini penghantaran seperti yang disebut tadi <sup>43</sup>

Walaupun dalam perkembangan ini NMC telah menghadapi beberapa kesulitan dan halangan yang kadang-kadang mengancam kedudukan perusahaan perlombongan di situ, misalnya hanya beberapa tahun sahaja dibuka zaman kemelesetan telah berlaku Ini secara langsung telah mengancam kedudukan perusahaan yang baru bermula di mana hanya sebahagian kecil sahaja dari pengeluarannya yang dapat di eksport Ini disebabkan kurangnya permintaan terhadap bahan-bahan mentah itu dari industri-industri keluli di Jepun. Ini secara langsung memaksa NMC menghadkan pengeluarannya walaupun pada tahun itu lombong Bukit Besi berupaya mengeluarkan lebih daripada 500,000 tan Dengan menghadkannya, bermakna NMC terpaksa juga

---

<sup>42</sup> *Fail ARSET*, 1938, hlm. 24.

<sup>43</sup> "Jeti adalah tempat bot-bot dan tongkang-tongkang berlabuh untuk dimasukkan bijih besi dan dibawa ke kapal yang berada di laut.

mengurangkan pekerja-pekerja. Pemberhentian pekerja-pekerja di lombong itu di awal tahun 1930an telah menimbulkan berbagai masalah sosial. Kesan daripada peristiwa itu agak serius juga seperti dilaporkan oleh akhbar Lidah Benar.

Di Dungun dalam Terengganu, satu jajahan yang kaya dengan bijih besi masa ini (zaman meleset) banyak juga kuli-kuli Cina yang berhenti kerja banyak Melayu yang turut susah... tentang pemberhentian Cina di Dungun, pembesar-pembesar Terengganu patut sekali ambil ingatan, kerana siapa tahu kalau dia membuat apa-apa pergerakan seperti yang telah diajar.<sup>44</sup>

Pada masa itu juga timbul pula masalah merebaknya wabak penyakit yang menyerupai demam kura-kura ( malaria ) yang menjalar di kalangan pekerja-pekerja di situ. Ini tidak menghairankan kerana di keliling kawasan Bukit Besi memang banyak terdapat hutan paya yang menjadi tempat pembiakan nyamuk tiruk. Situasi menjadi bertambah teruk apabila penyakit malaria tidak dapat dibendung<sup>45</sup>. Untuk menghadapi masalah yang serius ini, maka NMC telah menghantar sebilangan pekerja-pekerjanya yang diberhentikan itu balik ke negera China dan sebahagiannya pulang ke Singapura. Walau bagaimanapun, apabila ekonomi pulih semula mulai tahun 1934, pekerja-pekerja yang diberhentikan itu telah diambil semula. Begitu juga mulai tahun 1934, pengeluaran besi telah meningkat semula.

Pada tahun 1937, sekali lagi pihak NMC terpaksa menghadkan pengeluaran bijih besi dari lombong di Bukit Besi ini. Ini disebabkan pihak NMC menghadapi kesukaran dalam mencari kapal-kapal khas untuk mengangkut bijih besi itu ke negera Jepun. Oleh itu, pengeluaran yang dijangka melebihi 1.2 juta tan telah dihadkan kepada 850,000 tan sahaja.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> *Lidah Benar*, 15.12.1930, hlm. 12.

<sup>45</sup> *Laporan Hospital Daerah Dungun*, Kementerian Kesihatan Malaysia, Kuala Lumpur Oktober 1969

<sup>46</sup> *ARPTGTr Tahun 1937*, hlm. 5.

Pada awal tahun 1938 pula, pihak NMC telah menghadapi krisis buruh di syarikatnya. Sebilangan besar pekerja-pekerja bangsa Cina di lombong itu telah bertindak berhenti secara beramai-ramai dan terus meninggalkan Bukit Besi, serta pulang ke Singapura. Pemberhentian secara beramai-ramai itu adalah kerana adanya “Kempen Anti Jepun”. Ini secara langsung telah menimbulkan kesulitan kepada pihak NMC, seperti yang ditegaskan oleh pengurus lombong Bukit Besi yang berbunyi

*... it was aimed at the beginning of this year to export one million two hundred thousand tone of ore during the year but our work was greatly hindered when the whole Chinese labourers suddenly quitted the mine towards the end of February, just before the opening of the exporting the Chinese coolies not only effected mining our work in general.<sup>47</sup>*

Sebagai menggantikan pekerja-pekerja Cina yang berhenti itu, NMC telah mengambil pekerja-pekerja bangsa India masuk terus dari India. Bilangan pekerja Melayu juga bertambah. Oleh kerana sebilangan besar pekerja-pekerja yang baru ini kurang mempunyai kemahiran dalam pekerjaan perlombongan, maka secara langsung telah menjejaskan pengeluaran bijih besi dari lombong itu. Pengeluaran yang sepatutnya melebihi 1.5 juta tan pada tahun itu telah tidak dapat dicapai, malah pengeluarannya merosot berbanding dengan pengeluaran tahun sebelumnya. Pada tahun itu pengeluarannya hanya berjumlah 886,770 tan sahaja.<sup>48</sup> Bagaimanapun setahun selepas itu, apabila pekerja-pekerja telah memperolehi kemahiran, hasil pengeluaran mula bertambah. Keadaan ini mula berterusan sehinggalah meletusnya Perang Dunia Kedua di akhir tahun 1941.

---

<sup>47</sup> Fail bil (44) di dlm *CLMT* no. 336 / 1940 ANM.

<sup>48</sup> Fail bil (2) dlm *BAT* 1290/1936 ANM Kuala Lumpur.

<sup>49</sup> Mengikut Kertas: Surat ditulis oleh pengurus lombong Bukit Besi kepada PTGTr. Terdapat dalam *fail-fail PTGTr*, Tahun 1939, hlm. 4.

## PENTADBIRAN LOMBONG DAN PEKERJA-PEKERJANYA

Oleh kerana tidak terdapat keterangan yang lengkap mengenai NMC ini, maka tidak dapatlah diketahui bilakah tarikh syarikat ini ditubuhkan. Bagaimanapun adalah dipercayai NMC telah ditubuhkan di Jepun ( beribu pejabat di Tokyo ) lebih kurang di awal tahun 1910an<sup>49</sup>. Ahli lembaga pengarah terdiri daripada orang-orang Jepun sendiri. Pentadbiran di Bukit Besi diketuai oleh seorang pengurus. Pengurus pertama pada tahun 1930 ialah Mr. Kumada, kemudian diganti oleh Mr. Obatta pada tahun 1937.

Berbanding dengan lombong-lombong yang ada di Tanah Melayu ketika itu, dapat dikatakan bahawa lombong di Bukit Besi adalah mempunyai bilangan pekerja yang teramai sekali. Ini dapat dilihat dari jadual di sebelah :

**JADUAL 3.5**  
**BILANGAN PEKERJA-PEKERJA LOMBONG BUKIT BESI**  
**PADA TAHUN 1930 HINGGA 1940**

TAHUN	PEKERJA
1930	700
1931	650
1932	620
1933	1,200
1934	1,282
1935	2,387
1936	2,854
1937	3,423
1938	3,249
1939	3,800
1940	3,900

Sumber : Fail SUKTr dlm *SAOT* no 81 / 1943 ANM Kuala Lumpur

Jadual 3.5 menunjukkan kadar peningkatan jumlah pekerja lombong besi di Bukit Besi dari tahun 1930 - 1940. Pada tahun 1930 terdapat 700 orang pekerja yang majorotinya penduduk tempatan. Pada tahun 1933, jumlah pekerja mula bertambah dengan pesatnya seramai 1200 orang dan terus meningkat ke angka 2854 dalam tempoh

3 tahun sahaja Pada tahun 1940, jumlah pekerja lombong meningkat kepada tahap yang tinggi sebelum Perang Dunia ke-2 meletus iaitu seramai 3900 orang.<sup>50</sup>

Sebelum tahun 1938, lebih separuh daripada pekerja di lombong Bukit Besi adalah terdiri daripada orang-orang Melayu dan India.<sup>51</sup> Di kalangan pekerja-pekerja Cina pula, 1 / 3 daripadanya berasal dari selatan China, seperti wilayah Fukien, Canton, Hainan dan lain-lain. Selebihnya berasal daripada negara China di bahagian antara bahagian selatan. Mereka terdiri daripada berbagai-bagai puak seperti Hokean, Hailam, Cantonese, Hakka dan sebagainya.<sup>52</sup>

Mereka ini merupakan pekerja-pekerja di beberapa buah lombong di negeri Melayu Pantai Barat. Sebaliknya pekerja-pekerja yang asal dari wilayah utara adalah pekerja-pekerja yang mahir dalam perlombongan. Mereka dibawa masuk (*recruited*) terus dari negara China melalui Singapura.

Pada peringkat awal lombong Bukit Besi dibuka, pekerja-pekerja berbangsa Cina terutama yang mempunyai kemahiran, telah ditempatkan di bahagian pengangkutan dan perkhidmatan, seperti mengangkut bijih besi, menjadi drebar dan sebagainya.<sup>53</sup> Tiap-tiap bangsa seolah-olah dikhususkan membuat satu-satu bidang pekerjaan sahaja. Ini dapat dilihat dari jadual di bawah yang menunjukkan klastifikasi pekerja-pekerja mengikut ras pada tahun 1935.

---

<sup>50</sup> ARPTGTr. Tahun 1943, hlm. 15.

<sup>51</sup> "Report on the Japanese Iron and Manganese ore Mines at Kemaman and Dungun", hlm. 7.

<sup>52</sup> Jenny Soh, *Tin Mining in Selangor*, hlm. 40.

<sup>53</sup> "Report on the Japanese Iron and Manganese ore Mines at Kemaman Mines at Kemaman and Dungun", 1936, hlm. 8.

JADUAL 3.6

KLASIFIKASI PEKERJA-PEKERJA MENGIKUT RAS & JENIS  
KERJA DI LOMBONG BUKIT BESI PADATAHUN 1935.

No.	Jenis kerja	Cina	India	Melayu	Jumlah
1	Blacksmith dan elektrik	26	-	14	40
2	Kilang papan	8	-	-	8
3	Kerja pengganti	32	29	73	134
4	Kerja pembersihan	13	-	4	17
5	Landasan keretapi	-	118	-	118
6	Stesen master	-	15	20	35
7	Pemandu	-	51	35	86
8	Bomba dan kondaktor	-	74	16	90
9	Mengangkut bijih besi	-	30	-	30
10	Kapten (captain)	-	37	7	44
11	Kerja workshop	-	-	7	7
12	Menjaga win (winchmen)	-	22	-	22
13	Kerja laut (sea men)	-	-	14	14
14	Kerja pengeluaran	1,381	170	10	1,560
15	Kerja penggorehan	460	56	13	529
16	Tukang kayu	119	-	87	206
	Jumlah	2,045	602	300	2,947

Sumber : *Fail SUKTr.* no 441 / 1938. ANM Kuala Lumpur

Berdasarkan Jadual 3.6, membuktikan bahawa pihak NMC telah mengamalkan dasar pecah dan perintah, dengan mengasingkan satu-satu bangsa itu mengikut bidang-bidang pekerjaan di lombong itu yang difikirkan sesuai bagi satu-satu bangsa. Langkah seperti ini tidak dapat menjalinkan hubungan yang mesra antara pekerja berbagai kaum. NMC menyedari situasi ini tidak baik untuk pekerja dan juga syarikat.<sup>54</sup>

Oleh itu mulai tahun 1935, NMC telah mengubah sistem pembahagian kerja yang ada dengan menubuhkan kumpulan-kumpulan kerja. Tiap-tiap satu kumpulan (gang) mengandungi 4 orang pekerja yang terdiri dari seorang bangsa Cina, seorang Melayu, India dan diketuai oleh bangsa Jepun<sup>55</sup>. Untuk bahagian pengangkutan, drebar-drebar dan penjagaan keretapi masih dimonopoli oleh pekerja India. Ini mungkin disebabkan bahawa kebanyakan dari pekerja-pekerja India itu telah mempunyai kemahiran di bidang pekerjaan yang tersebut<sup>56</sup>. Keadaan ini berterusan sehinggalah ke awal tahun 1938a apabila berlakunya peristiwa Untuk menggantikan pekerja-pekerja yang berhenti, maka NMC telah mengambil orang-orang India untuk bekerja di lombong dengan membawa masuk secara langsung dari negara India. Implikasinya di akhir tahun 1930, bilangan pekerja-pekerja di lombong itu telah bertambah semula tetapi 2 / 3 daripadanya adalah terdiri daripada bangsa India. Ini dapat dilihat dari jadual di bawah, yang menunjukkan jumlah pekerja di lombong Bukit Besi yang di kelaskan mengikut ras pada tahun 1938.<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> *Fail SUKTr no BCT 198/1947 ANM.*

<sup>55</sup> *Ibid.*

<sup>56</sup> "*Nippon Mining Company*", dalam *fail PTGTr, No. I.M.Tr. 146/37.*

<sup>57</sup> Lihat hlm. 61/62.



JADUAL 3.7

KLASIFIKASI PEKERJA-PEKERJA MENGIKUT RAS  
DILOMBONG BUKIT BESI PADA TAHUN 1938

Taraf buruh	Cina	Melayu	India	Lain-lain	Jumlah
Pekerja mahir	103	116	175	5	399
Tidak mahir	321	419	1,958	1	2,699
Jumlah	424	535	2,133	6	3,098

Sumber : *Custom Department : Annual Report* 1940 hlm. 12. ANM Kuala Lumpur

Dari jadual di atas menunjukkan bahawa pada tahun 1938, 2 / 3 daripada pekerja di lombong di Bukit Besi adalah terdiri dari orang-orang India.<sup>58</sup>

Di sini memperlihatkan betapa besarnya kesan kempen anti Jepun yang secara langsung telah menyebabkan perusahaan perlombongan Bukit Besi menjadi lumpuh. Di samping pekerja-pekerja Cina, Melayu dan India terdapat juga pekerja-pekerja Jepun. Bilangan mereka agak besar. Dalam tahun 1935 terdapat 105 orang pekerja Jepun.<sup>59</sup> Bilangan bertambah lagi pada tahun 1938 seramai 151 orang.<sup>60</sup> Kesemua orang Jepun yang bekerja di Bukit Besi memegang jawatan penting seperti Pengurus, Penolong pengurus, supertenden, pengeluaran, jurutera, jurukira dan lain-lain yang termasuk kategori pegawai eksekutif. Selebihnya 25 orang lagi,<sup>61</sup> tergolong dalam kategori dibawah pegawai eksekutif ialah "staff" seperti kerani, penyelia,

<sup>58</sup> *Ibid.*, 61/62.

<sup>59</sup> Tidak termasuk pekerja-pekerja bangsa Jepun, dikelaskan dalam bahagian ini adalah seperti orang Pakistan Jerman dan lain-lain.

<sup>60</sup> "Report on the Japanese iron and Managense ore Mines" hlm. 8.

<sup>61</sup> *Fail PTGTr*; Tahun 1938, No. I.M.Tr. 94/38.

pengeluaran, jurukira dan lain-lain. Kebanyakan dari pegawai-pegawai dan staff seperti kerani, penyelia, pengeluaran, jurukira dan lain-lain. Kebanyakan dari pegawai-pegawai dan staff yang terdiri dari orang-orang Jepun itu datang ke Tanah Melayu dengan membawa keluarga mereka. Ini terbukti pada tahun 1935, terdapat 50 orang kanak-kanak Jepun di Bukit Besi dan 30 orang daripadanya belajar di sebuah sekolah khas yang didirikan oleh pihak NMC di Bukit Besi. Sekolah ini dikendalikan oleh dua orang guru terlatih yang dibawa masuk terus dari negara Jepun. Di sini memperlihatkan betapa pentingnya pelajaran dari kaca mata orang-orang Jepun. Kita juga boleh lihat orang Jepun lebih mementingkan diri sendiri. Mereka membiarkan anak-anak buruh ketinggalan dalam pendidikan, mereka tidak menyediakan sekolah untuk golongan ini. Anak-anak buruh tidak dibenarkan memasuki sekolah khas tersebut, yang hanya untuk anak-anak Jepun sahaja.<sup>62</sup>

Sama seperti di negeri-negeri pantai barat, buruh-buruh India yang bekerja di lombong ini kebanyakannya datang dengan tidak membawa keluarga mereka. Ini mungkin kerana kesulitan dari segi tambang, terlampau jauh dan sebagainya. Tidak kurang juga yang memang lebih suka meninggalkan keluarga mereka di kampung dengan cuma mengirim gaji setiap bulan pada keluarga mereka. Pekerja-pekerja Cina juga berkeadaan demikian. Sebaliknya bagi pekerja-pekerja Melayu, oleh kerana hampir kesemua mereka memang berasal dari Terengganu, maka mereka yang telah berkahwin membawa keluarga ke Bukit Besi. Pihak NMC turut menyediakan beberapa kemudahan asas untuk pekerja seperti kediaman percuma, bekalan elektrik dan air percuma serta kemudahan kesihatan untuk pekerja dan ahli keluarga mereka.

---

<sup>62</sup> Kenyataan En Abdul Rahman b. Karim, ditemuramah di rumahnya di Kampung Gong Pasir, Dungun pada 8.2.2001.

Namun begitu rumah kediaman yang disediakan oleh pihak NMC sangat tidak memuaskan.<sup>63</sup> Biliknya sangat sempit berukuran 12" x 9" atau 9" x 9" Pekerja-pekerja selalu membuat bantahan tentang ketidak selesaan mereka. Sebagaimana satu laporan yang berbunyi:

*Cubicles 9' X 9' and there persons in each, the Kajang ceiling of the cubicles to be replace by wooden ones and clear of about one foot has to be left at the top the front walls of the cubicles for permanent ventilation. Labourers complained about there persons being accommodated in such rooms.*<sup>64</sup>

Pihak NMC telah menyediakan 5 kawasan penempatan (kampung) untuk kediaman pekerja-pekerja di kawasan itu iaitu Kampung Mining, Kampung Siren, Kampung Batai, kampung Lalang dan Kampung Lecheh. Kampung Mining khususnya untuk buruh pengeluaran yang terdiri dari omg-orang Cina.<sup>65</sup> Rumah pegawai Jepun berdekatan dengan pejabat lombong yang merupakan pusat kemudahan di kawasan lombong.

NMC juga menubuhkan kelab untuk pegawai eksekutif dan staff dan satu lagi kelab untuk pekerja-pekerja. Terdapat juga sebuah dewan orang ramai serta banyak kedai-kedai makan yang menjual berbagai-bagai jenis makanan untuk semua kaum. Tesen keretapi juga tidak jauh dari situ. NMC juga menyediakan sebuah pasar mini yang menjual semua keperluan penduduk di Bukit Besi. Satu keistimewaan pasar mini ini ialah ia menjual barang dengan harga yang rendah dan berpatutan,

---

<sup>63</sup> Health report on the bukit besi. Coolies based on the inspection carried out on 23.2.1940 on the instruction of deputy controller of labour, Terengganu dalam fail PTGTr. No. I.M.Tr. 104/39 A.

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> Kenyataan En. Mutalib bin Awang, temuramah di rumahnya di Kg. Pinang, Dungun.

sebagaimana khidmat sosial kepada pekerja-pekerjanya.<sup>66</sup> Oleh kerana kekurangan rumah, maka ada diantara pekerja di lombong Bukit Besi yang terpaksa berulang-alik dari bandar dungun ke Bukit Besi, dengan menaiki keretapi yang disediakan oleh pihak syarikat. Bagaimanapun untuk pekerja yang tidak mendapat rumah percuma ini, mereka diberikan wang sewa rumah oleh pihak syarikat.<sup>67</sup>

Ditinjau dari segi gaji, nyata bahawa pekerja-pekerja di lombong Bukit Besi ini mendapat gaji yang tinggi sekai berbanding dengan lain-lain syarikat lombong yang ada di Tanah Melayu pada masa itu. Ini terbukti dari satu laporan yang dibuat pada tahun 1935 berbunyi,

... The rates of pay are usually higher than wages are obtainable in the F M S<sup>68</sup>  
Bagaimanapun tidak terdapat rekod yang lengkap mencatatkan kadar gaji yang diberi itu. Ini berlaku kerana seperti yang kitaketahui NMC adalah sebuah syarikat persendirian. Oleh itu kerajaan tidak boleh campur tangan dalam soal gaji. Hanya soal yang berkaitan dengan keadaan bekerja, keihatan dan kemudahan yang diberikan kepada pekerja sahaja yang perlu diambil perhatian oleh kerajaan.<sup>68</sup>

Dalam soal gaji ini, terbukti NMC telah menjalankan satu dasar diskriminasi kepada pekerja-pekerjanya. Misalnya bagi buruh-buruh India dan Melayu yang bekerja di bawah sistem "kongkong", Mendapat gaji 63 sen sehari<sup>69</sup> Sebaliknya pekerja Cina yang di bawah sistem yang sama mendapat 90 sen sehari. Apakah alasan NMC mengadakan skim pembayaran gaji yang berbeza-beza?. Adalah dipercayai kerana kesanggupan orang-orang Cina datang dari jauh ke Bukit Besi dan ditambah pula dengan kerajinan orang Cina dalam melaksanakan kerja-kerja yang dilakukan

---

<sup>66</sup> Mines Annual Census" dlm fail *PTGTr. No. J.MTr. 193/37*.

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> "Report on the Japanese iron and Managese are at Kemaman and Dungun", hlm 9.

<sup>69</sup> "Bermakna mendapat bayaran gaji hari, sekiranya tidak bekerja tidak bayar gaji".

Walaupun terdapat perbezaan dari segi bayaran gaji tetapi dari segi kenaikan gaji nampaknya pihak NMC tidak pula mengadakan perbezaan yang ketara. Setiap buruh tidak kira bangsa menerima kenaikan gaji di antara 2 hingga 3 sen setahun. Ini berdasarkan laporan dari penyelia tempat buruh itu bekerja.<sup>70</sup> Bagi pekerja-pekerja bawah umur 18 tahun diberi gaji sebanyak 55 sen sehari. Bagi pekerja-pekerja dalam latihan pula akan mendapat gaji sebanyak 58 sen sehari. Mereka akan menjalani latihan selama kira-kira 2 hingga 3 tahun sebelum dimasukkan kedalam kategori pekerja mahir yang akan mendapat gaji bulan.<sup>71</sup> Bagaimanapun, apa yang sangat dikesalkan ialah sikap NMC yang sangat kurang usaha melatih anak-anak tempatan terutama orang Melayu dalam bahagian pengurusan dan kerja-kerja mahir. Orang Melayu cuma disuruh menjadi buruh lombong sahaja. NMC cuma mengambil orang Melayu untuk bekerja di dalam perkeranian.<sup>72</sup>

Kegiatan perlombongan di Bukit Besi yang bermula dari tahun 1929, telah berterusan sehingga Perang Dunia ke-2. Di zaman pendudukan Jepun, pihak kerajaan Jepun telah mengerah supaya NMC meneruskan usaha-usaha melombong di Bukit Besi dan usaha carigali, ini disebabkan pihak Jepun memang banyak memerlukan bijih besi untuk digunakan bagi membuat peralatan-peralatan perang yang sangat penting pada masa itu. Bagaimanapun, kerja-kerja melombong terpaksa ditutup pada akhir tahun 1943. Ini disebabkan kerumitan-kerumitan dalam mengangkut bijih besi itu ke negara Jepun. Untuk mengatasinya, maka NMC telah cuba melebur bijih besi di

---

<sup>70</sup> "Kenaikan gaji adalah tetap bagi semua kaum, ia hanya bebezanya mengikut pangkat dan tahap kemahiran yang dimiliki pekerja".

<sup>71</sup> *Bancian Perusahaan-perusahaan Perlombongan 1969*, Jabatan Perangkaan Malaysia, Kuala Lumpur, 1970 hlm. 15.

<sup>72</sup> *Ibid.*

Bukit Besi sendiri untuk dijadikan keluli yang kemudiannya barulah dieksport ke negara Jepun. Ini berdasarkan satu laporan yang berbunyi :

...During then Japanese occupation no actual mining of ore was carried out but smelting of iron and production charcoal continued until the end of May, May, 1945....<sup>73</sup>

Pada masa penadbiran Jepun, pekerja-pekerja lombong juga turut merasa sedikit kesusahan dari segi pendapatan dan harga barang yang sangat tinggi. Pekerja-pekerja tidak lagi dibayar dalam bentuk wang Negeri Selat. Mereka mendapat bayaran dalam bentuk wang Jepun yang berlambangkan pokok pisang. Perlu diingat, wang Jepun sangat cepat turun nilainya.<sup>74</sup> Contoh wang Jepun, boleh dilihat seperti di sebelah.

---

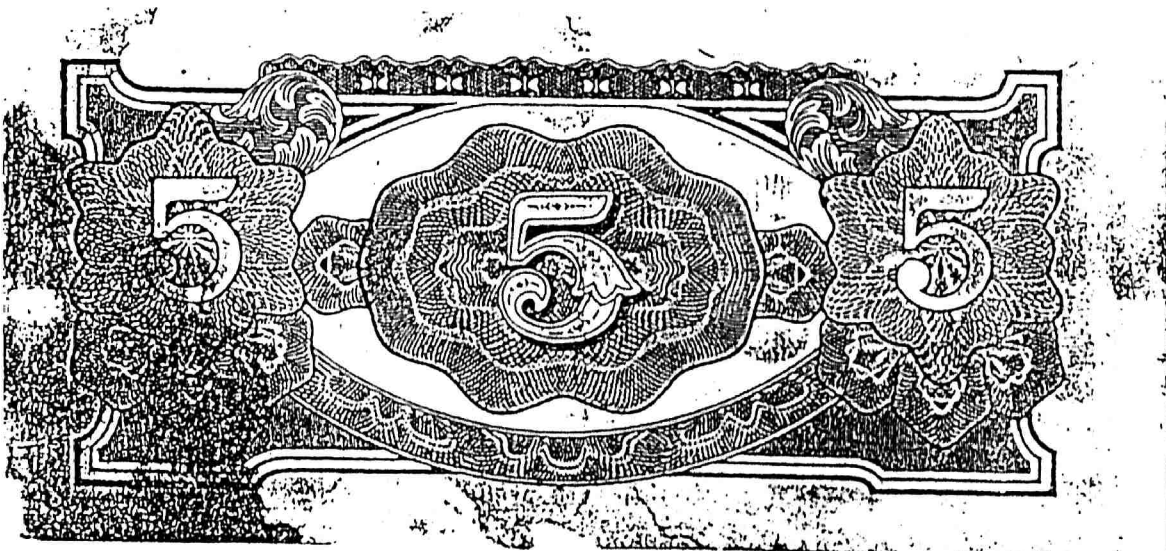
<sup>73</sup> *Fail* : Assistant Advisor KEmaan dalam *fail PTGTr. I.M.T.r 153/1933*.

<sup>74</sup> Wang Jepun bertanda pokok pisang dicetak oleh pegawai Jepun tanpa kawalan menyebabkan nilainya jatuh.

Contoh Wang Jepun.



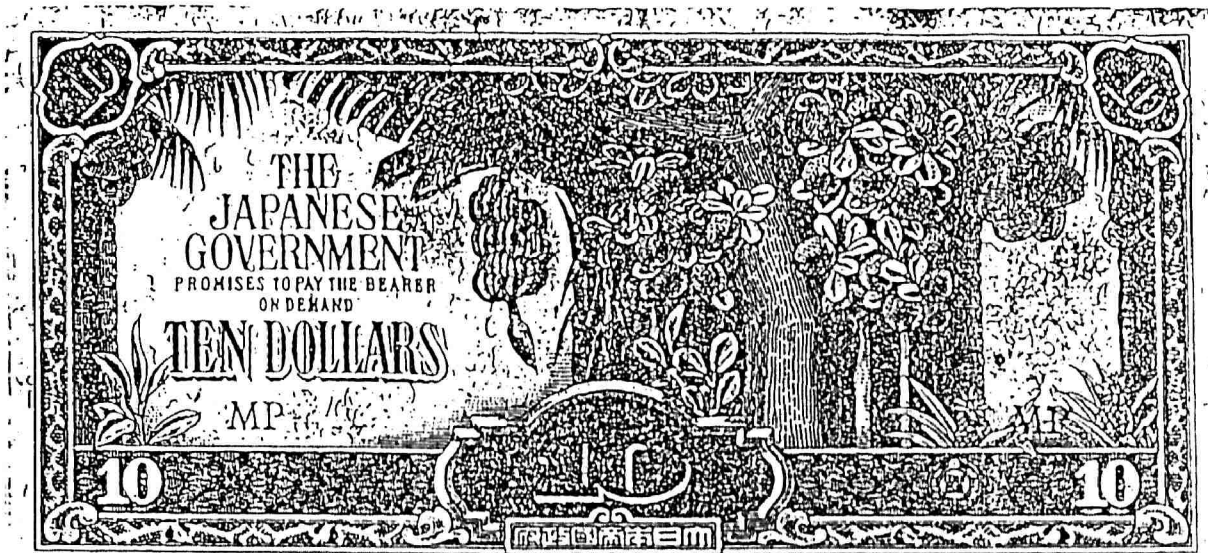
3.1. Pandangan muka depan



3.2. Pandangan muka belakang

Matawang Pokok Pisang Jepun Bernilai Lima Ringgit

Matawang Jepun bertanda Pokok Pisang Jepun bernilai Sepuluh Ringgit



### 3.3 Pandangan muka hadapan

Sumber : Ihsan daripada En. Muda bin Yusuf bekas pekerja lombong pada zaman Jepun 1944 diambil dari koleksi matawang yang dimilikinya

Namun pihak NMC cuba memastikan hasil lombong terus dikeluarkan walaupun agak sukar untuk menghadapinya dalam masa Perang Dunia ke-2. Bagi menunjukkan betapa pentingnya bijih besi di Bukit Besi, kita dapati lebih separuh keperluan besi di Jepun didapati di bukit Besi<sup>75</sup>. Tetapi sayangnya, harapan NMC untuk terus mengusahakan perlombongan besi di Bukit Besi berkecai apabila Jepun menyerah kalah pada 1945. Semua harta-harta Jepun telah dirampas termasuk Bukit Besi, oleh pihak British. Ini bermakna secara langsung penglibatan orang-orang Jepun dalam perusahaan perlombongan besi di Tanah Melayu telah berakhir. Fenomena ini

<sup>75</sup> "Japanese Mining Activities in Terengganu and Kelantan During the Japanese Occupation 1942-1945" dalam Fail PTGTr. ANM Kuala Lumpur.



secara langsung telah turut menukar keadaan Bukit Besi di mana perkembangan di Bukit Besi telah menempuhi satu zaman baru menjelang akhir tahun 1940an dan awal tahun 1950an yang akan dibincangkan dalam bab berikutnya.

Negeri Terengganu dilihat dari sudut sejarah tidak kurang pesatnya dalam pengeluaran hasil galian. Keadaan menjadi bertambah rancak apabila Sultan Zainal Abidin ke III memainkan peranan aktif. Penulis mendapati kawasan utama perlombongan sangat bertumpu di daerah Dungun dan Kemaman. Kedua-dua kawasan ini mempunyai struktur batuan yang berbeza dengan kawasan-kawasan lain di Terengganu. Dari tinjauan yang dibuat, ternyata kawasan Dungun telah menjadi tumpuan pelombong sejak tahun 1898 lagi terutama di kawasan Bukit Lontor, Kuala Jengai dan Pasir Raja.

Dungun juga menurut catatan sejarah merupakan kawasan yang sering disinggahi pedagang asing terutama dari Arab, India dan China. Justeru itu tidak hairanlah banyak cerita mengenai daerah Dungun dapat kita ketahui terutama dalam catatan sejarah Terengganu. Penulis mendapati kawasan ini mula menjadi tumpuan apabila berlaku struktur perubahan pentadbiran wilayah pada tahun 1928. Setelah Dungun dimasukkan ke dalam Jajahan Tiga, ia nampak begitu diberi tumpuan. Keadaan ini lebih jelas lagi apabila lombong besi ditemui. Setelah NMC mula mengusahakannya secara besaran, kita dapati Dungun dan Bukit Besi benar-benar berubah. Syarikat NMC mula memperkenalkan sistem perlombongan secara bersistematik. Kesan daripada itu, bijih besi dapat dikeluarkan dengan banyak manakala bandar Sura mulai maju dan menjadi tumpuan penduduk luar. Pihak NMC juga turut menyediakan kemudahan infrastruktur terhadap kawasan Bukit Besi dan

Dungun. Pada pandangan penulis, langkah yang diambil oleh NMC merupakan satu tindakan yang bermakna kepada perkembangan bandar Dungun khususnya