

KERETAPI MUAR 1889—1918

(The Muar State Railway)

oleh

M.A. FAWZI MOHD. BASRI

Universiti Kebangsaan Malaysia.

Usaha untuk memajukan *Jajahan* Muar ketara sekali setelah berakhirnya Perang Saudara di Jementah¹ dalam tahun 1879. Langkah pertama bermula diawal tahun 1880an iaitu apabila Datuk Bentara Luar Mohd. Salleh Perang² telah diperentahkan oleh Maharaja Johor membersehhkan kawasan Kuala Sungai Muar demi keamanan dan kehidupan penduduk yang ramai disitu "Jika tidak dibuka tempat itu tiadalah aman daripada perompak lanun yang bermaharaja di Selat Melaka [itu].³ Keamanan yang berjaya dicipta oleh Datuk Bentara Luar itu telah mempelawa kemasukan kumpulan orang-orang Melayu dari Negeri Kedah dan Melaka dan lain-lain negeri juga penduduk dari kawasan lain kedalam negeri Johor.⁴ Berhubungan dengan soal keselamatan itu Datuk Bentara Luar kemudiannya merancang pembangunan sebuah tapak bandar dekat Kuala Sungai Muar. Maharaja Abu Bakar kemudiannya menamakan bandar baru itu sebagai 'Bandar Maharani' dalam satu upacara perasmian bandar itu dalam bulan Ogos 1884.

Dengan pembukaan Bandar Maharani itu beberapa kawasan berhampirannya mulai menjadi tumpuan petempatan seperti kawasan Bandar Maharani, kawasan sekitar bandar itu, Parit Jawa, Daerah Cohong (Tangkak) juga dikawasan Ulu Muar.⁵ Menjelang tahun 1911 diseluruh Jajahan Muar sahaja terdapat sejumlah 14,659 orang Jawa ini tidak termasuk penduduk suku bangsa Melayu yang lain.⁶ Selain dari perlombongan di kawasan Padang (termasuk Parit Jawa), pertanian gambir, lada dan kelapa, pinang juga ubi kayu merupakan kegiatan ekonomi jajahan Muar.

Muar merupakan jajahan yang terbesar dan terpenting dan pertama dimaju-

1 Huraian ringkas Perang Saudara itu sila lihat M.A. Fawzi Basri, "*Sejarah Perang Saudara di Muar*" *Berita Minggu*, 5 Mac 1972, dan lihat juga *Muar Papers*, 1879-1880 (Arkib Negara).

2 M.A. Fawzi Basri, 'Datuk Bentara Luar: Peranannya Dalam Konteks Sejarah Johor Moden' *JURNAL SEJARAH*, Jil. X, (Kuala Lumpur: Persatuan Sejarah Universiti Malaya, 1971/72) h. 33-41.

3 *Ibid.*, h. 36.

4 Malik Munip, 'Sejarah Perkembangan Penduduk Rumpun Melayu Muar 1884-1920' *JEBAT*, Bil. 2, (Kuala Lumpur: Persatuan Sejarah Universiti Kebangsaan Malaysia, 1972/73) h. 36-39, lihat juga rajahnya B. 28.

5 *Ibid.*, h. 40.

6 *Ibid.*, 43.

kan dalam negeri Johor⁷. Pendapatan Jajahan Muar adalah dari hasil seperti Pajak Judi, Pajak Bandar, Pajak Kampung, Pajak Pasar dan Pajak Gadai dan Babi.⁸ Mulai awal abad ke 20 Getah telah merupakan kegiatan ekonomi dan pendapatan Jajahan yang menggantikan pertanian gambir dan lada. Kemajuan ekonomi Muar tidak dinafikan sebagai satu faktor penting yang merubah wajah Jajahan itu.

Datuk Bentara Luar setelah selesai tugasnya di Muar telah menyerahkan pentadbiran Muar kepada Ungku Sulaiman Daud (bekas Penolong Setiausaha Kerajaan Johor) sebagai Residen Muar dan Kesang⁹ dan seorang Penolong Residen telah ditempatkan di Parit Jawa mulai tahun 1886.¹⁰ Daerah Parit Jawa yang dihuni oleh penduduk yang mengusahakan perkebunan kelapa dan pinang adalah daerah terpenting bagi Muar diabad ke 19 itu. Perjalanan dari Parit Jawa ke Bandar Maharani sebelum 1887 amat sukar sama ada melalui jalan darat atau jalan laut terutama sekali dalam membawa barang hasil keluarannya.

Pada 13 November 1888 Kerajaan Johor menyatakan "pekerjaan-pekerjaan *waterworks* dan *railway* di Muar itu hendak dibuka pada 13 hari Rabu ini."¹¹ W.F. Garland Pesuruhjaya Kerja Raya dan Johor Bahru diarahkan ke Muar untuk berunding dengan Residen Ungku Sulaiman dan Datuk Bentara Luar selaku Ketua Jabatan Tanah dan Hal Ehwat Kebun Gambir lada disamping bertugas selaku Pesuruhjaya Kerajaan bagi Muar dan Kesang¹². Dalam suratnya kepada

⁷ Jajahan Muar mulai tahun 1895-1910 mengandungi Daerah-Daerah Parit-Jawa, Cohong (Tangkak), Segamat dan Bukit Kepung (Lenga). Mulai tahun 1895 Muar ditadbir oleh Pesuruhjaya Kerajaan (State Commissioner) dan didaerah-daerah pula ditadbir oleh Pegawai Daerah yang merujuk kuasa kepada Pesuruhjaya Kerajaan selaku 'wakil Raja Pemerintah Muar' lihat *Penyata Pesuruhjaya Kerajaan Muar Tahun 1911*.

⁸ Lihat *List Pajak-pajak Hasil Kerajaan Bagi Muar* (Jawi) Arkib Negara.

⁹ *Singapore and Straits Directory*, 1893, h. 283. Mengenai ganjilesa sistem Residen Muar-Kesang sila lihat M.A. Fawzi Basri, *Johor 1850-1912: satu kajian perkembangan pentadbiran Bumiputra* (tisis Sarjana Sastera dalam selenggaraan, Jabatan Sejarah, Universiti Kebangsaan Malaysia, 1974) bab III.

¹⁰ *Singapore and Straits Directory*, (SSD), 1890, h. 300 dan *SSD 1886* h. 217.

¹¹ *Salinan Surat Datuk Menteri*, (SSDM), Datuk Menteri kepada Datuk Sri Setia Raja, 13 Nov. 1888. Sebenarnya projek Keretapi Muar ini bukanlah projek jalan keretapi yang pertama di negeri Johor. Pada 21 Julai 1869 Maharaja Abu Bakar telah melancarkan project jalan keretapi ringan antara Johor Bahru dengan Gunung Pulai iaitu lebih kurang 20 batu jaraknya. (*Straits Times*, 24 Julai 1869). Ganjilnya keretapi Johor yang pertama ini dipanggil 'wooden railway', iaitu sama jenisnya dengan keretapi yang digunakan di Clifton, New York, USA. Menurut *Straits Times*, lagi keseluruhan rel keretapi Johor ini dibuat daripada kayu seluas tiga kaki, manakala injinnya pula 12 ton beratnya. Dalam tahun 1874 landasan keretapi itu telah siap dibena sejauh 10 batu, (*Singapore Daily Times*) 4 May 1874). Perkhidmatan keretapi Johor Bahru-Gunung Pulai akhir diberhentikan sebaik-baik sahaja perkhidmatan percubaan gagal kerana landasan kayu itu dimakan anai dan injin keretapi itu dilapurkan tergelincir dan masuk kedalam sebuah lubang. Florence Caddy yang melawat Johor Bahru dalam tahun 1889 telah ditunjukkan oleh Mr. Swan "That's the old railway-station," (Florence Caddy, *To Siam and Malaya*, London: Hurst and Blackett, Limited, 1889).

¹² *SSD*. 1887, h. 243.

Residen Ungku Sulaiman, Menteri Besar Johor menyatakan:

Bersama-sama ini peringatan daripada Tuan Commissioner Public Works atas pekerjaan-pekerjaan yang hendak dimulakan di Muar itu titah kebawah Duli Yang Maha Mulia hendaklah kaus Tengku bersedia dan menghiasi dan mengaturkan dengan persetujuan dengan peringatan ini. Akan cangkul dan tukul itu akan dibawa dari Johor. Hendak dibuat pekerjaan ini pada hari Sabtu 13 hari Rabu awal ganti hari Jumaat 12 hari bulan itu. Yang Berhormat Datuk Luar jika ia belum hilir mintalah dia hilir supaya hadir dan hamba Tengku percayalah lain-lain aturan dan perkumpulan dari orang-orang yang patut hadir kaus Tengku menyediakan sembah.¹³

Dalam tahun 1889 kerja pembinaan jalan keretapi Muar dari Bandar Maharani telah dimulakan tetapi sehingga bulan Julai kerajaan tidak berpuashati dengan kerja-kerja pembinaan yang di kontrekkan kepada Pernborong Ernest Garland berikut dengan itu kerja borongan itu dihentikan. Sebaliknya kerajaan Johor telah menyerahkan tugas pembinaan keretapi kepada Tuan Swan (?) (سوان) dengan titah kebawah Duli Yang Maha Mulia... dialah (Swan) menjaga dan kepala pekerjaan itu.

Paling menarik ialah tenaga buruh yang digunakan sepanjang pembinaan Jalan Keretapi Muar itu kebanyakannya terdiri dari orang Melayu dan Jawa kerana tenaga buruh suku bangsa tersebut dianggap murah.¹⁴ Antara tahun 1889-1890 dapatlah disifatkan sebagai pericde pembinaan jalan keretapi dan pemasangan rel dan injin keretapi yang didatangkan dari Eropah¹⁵ (England).

Keretapi ringan (light railway) Muar mula mengadakan perkhidmatannya dari Jalan Sulaiman Bandar Maharani ke Parit Jawa mulai tahun 1890. Dari tahun itu hingga ketahun 1915 terdapat 3 injin lokomotif yang kekuatannya 10 kuasa kuda dengan pelepasan kuasa "steam"nya 160lbs.¹⁶ Bagaimanapun pelaksananya menyebabkan injin lokomotif itu apabila menarik turun hanya mempunyai daya 5 kuasa kuda dengan pelepas tenaga wap 80 lbs sahaja dan menjelang bulan Ogos 1915 ketiga-tiga injin lokomotif itu sudah disifatkan sebagai sudah tua, uzur dan terpaksa dibaiki dan dijaga.¹⁷ Dalam tahun 1912 keretapi Muar telah menerima satu lagi injin baru buatan *Hunslet Engnie Works Limited* London. Injin-injin baru keluar dibina lagi menarik terem penumpang.¹⁸ Lampiran A dapat menunjukkan senarai koc-koc (coaches) yang berkhidmat dalam perkhidmatan keretapi Muar sehingga ketahun 1915.

Dalam tahun 1914, 'track rail' keretapi Muar sudah sampai di Sungai Pulai lebih kurang 14 batu dari Bandar Maharani. Pentadbiran keretapi Muar telah membiayai bekalan 'track rail' Parit Jawa ke Sungai Pulai sejauh 3 batu iaitu ber-

13 *SSDM*, Datuk Menteri kepada Ungku Sulaiman, 13 Nov. 1888.

14 *SSDM*, Datuk Menteri kepada Ungku Sulaiman, 11 Julai 1889.

15 *SS* 408/1918, Pesuruhjaya kerajaan Muar kepada Setiausaha kerajaan Johor, 20 Februari 1918.

16 *SUK* 597/15, PJK Muar kepada *SUK*, 17 Ogos 1915, Berdasarkan *SSD*, 1912, Luas landasan keretapi itu ialah 2 kaki 6 inchi, dalam tahun 1912 perkhidmatannya adalah Sejauh 11 batu dan telah dirancang perpanjangan landasan ke Sarang Buaya h. 484C.

17 *Ibid.*

18 *Ibid.*

jumlah \$11,891.00 *track rail* itu dibekalkan oleh *Jones, Burton & Co. (London)*¹⁹

Terdapat lima buah setesyen keretapi di sepanjang 14 batu perjalanan itu dan tidak kurang dari lapan buah setesyen sementara dalam tahun 1916.²⁰

SETESYEN-SETESYEN: (1) Bandar Maharani
(2) Parit Bakar
(3) Parit Jawa
(4) Parit Pecah
(5) Sungai Pulai

SETESYEN SEMENTARA (1) Parit Peropok
(2) Parit Keroma
(3) Parit Raja
(4) Parit Unas
(5) Parit Samsu
(6) Parit Jamil
(7) Parit Bulat
(8) Parit Sri Menanti

Perkhidmatan keretapi Muar menyediakan sepuluh perkhidmatan Bandar Maharani — Sungai Pulai dan Sungai Pulai — Bandar Maharani, iaitu 5 kali naik (ke Sungai Pulai) dan 5 kali turun (ke Bandar).²¹

Sebelum tahun 1894 keretapi Muar dan kerja Air digabungkan dalam satu Jabatan, tetapi mulai tahun 1894 itu *Muar State Railway* adalah satu Jabatan yang tersendiri yang tersusun lengkap kakitangannya.²²

- | | | |
|--|---|----------------------------|
| 1. <i>Pengurus lalulintas dan Pengurus lokomotif</i> | : | J.C. Campbell |
| 2. <i>Penolong Penguasa dan Pengurus</i> | : | Ismail Bacuk ²³ |
| 3. <i>Kerani</i> | : | Ali Abdullah |
| 4. <i>Foreman Lokomotif</i> | : | Abdul Jamal |
| 5. <i>Merinyu Rolling Stock</i> | : | Haji Abdul Rahman |
| 6. <i>Merinyu Jalan tetap</i> | : | Haji Tahir |
| 7. <i>Setesyen Bandar Maharani</i> | : | |
| <i>Ketua Setesyen</i> | : | Mohd. Taib Abdullah |
| <i>Kerani Tiket</i> | : | Ahmad Mohd. Salleh |
| 8. <i>Setesyen Parit Jawa</i> | : | |
| <i>Ketua Setesyen</i> | : | Awang Andak |
| <i>Kerani Tiket</i> | : | Abd. Majid Ibrahim |

¹⁹ *Ibid.*, Berat rel (1890) 25 lbs. satu hels, sleepernya 7 x 4 x 5 dipasang jarak setiap 30 inchi.

²⁰ *SUK* 235/16, Lihat lampiran surat Traffic Manager kepada PJK Muar, 11 Jan. 1916.

²¹ *Ibid.*

²² *SSD*, 1894, h. 262. Jabatan Kerja Air Muar diletak dibawah Jajahan Datuk Luar bersama Yusof Andak sebagai pemeriksa (Merinyu).

²³ Ismail Bacuk pernah berkhidmat sebagai kerani dan Penterjemah Inggeris di JKR Pesuruhjaya Besar Polis dan Penolong Setiausaha Kerajaan, Timbalan Setiausaha Kerajaan sebelum dilantik menjadi Setiausaha Kerajaan Johor.

Menjelang tahun 1908 Jabatan keretapi Muar menjalankan satu lagi perkhidmatan perhubungan iaitu Talipon.²⁴ Mohd. Taib Abdullah yang menggantikan Campbell sebagai Pengurus lalulintas keretapi telah ditugaskan sebagai ketua perkhidmatan Telepon di Jajahan itu. Mohd. Taib Abdullah telah dibantu oleh Mohd. Said Abdul Taib (Merinyu Talipon), Ahmad Haji Semat (Mandor Talipon) Omar Haji Abdul Samad (Buruh) dan tiga Operator Talipon.²⁵ Agak ganjil juga melihatkan bahwa tiang-tiang telepon di Muar itu dibuat dari besi rel terpakai keretapi Kranji (Singapura) dan keretapi Muar sendiri²⁶

Perkhidmatan keretapi Muar itu sehingga tahun 1918 sangatlah menguntungkan, ini adalah disebabkan keretapi Muar mempunyai dua jenis perkhidmatan, Terem Penumpang dan Terem Pengangkutan Barang. Faktor yang penting tentang kehadirannya membawa pertambahan kebun kelapa di kawasan Batu 11-14, dan juga terhentinya jalan laut. Pendapatan keretapi Muar dalam tahun 1915 ialah \$86,701.92 manakala anggaran perbelanjaannya ialah \$63,216.77²⁷. Angka itu termasuklah pendapatan dari tiket penumpang dalam tahun sejumlah \$22,296.11 sen telah dikutip dari kira-kira 304,725 orang yang berulang alik dengan keretapi itu. Dalam tahun itu juga 1,637 pikul 19 kati barang keluaran telah dibawa oleh keretapi Muar ke Bandar Muar, berbanding dengan 628 pikul 65 kati dibawa ke setesyen-setesyen di selatan.²⁸ Dalam konteks kebajikan penduduk Muar, keretapi Muar telah memberi perkhidmatan percuma kepada pelajar-pelajar Melayu yang berulang belajar di Sekolah Inggeris Bandar Maharani.

Untuk membaiki perkhidmatannya pehaki Pentadbir Jajahan Muar telah mengemukakan permohonan untuk mendapatkan dua buah injin lokomotif baru bagi menggantikan yang lama.²⁹ Dalam pada itu Sultan juga telah memerintahkan supaya jalan keretapi Muar dipanjangkan sehingga ke Sungai Batu Pahat,³⁰ Dewan Negeri Johor telah bersetuju dengan perintah itu dan memutuskan kerja awal hendaklah dimulakan untuk penyambungkan rel dari Sungai Pulai (Batu 14) ke Sungai Balang (Batu 17) dan seterusnya ke Batu Pahat.³¹

Walaupun pentadbirannya yang seratus peratus dijalankan oleh bumiputra tetapi beberapa keadaan seperti alam dan kewangan telah melembabkan kelicinan perkhidmatan keretapi Muar itu.³² Diantara Batu 7 — Batu 14 tanah disitu ter-

²⁴ SS 313/18, PJK Muar kepada SUK, 6 Feb 1918 lihat lampirannya List Pegawai Keretapi Muar yang disyor tambahan gaji dalam anggaran tahun 1918.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ SUK, 235/16, Lampiran surat Traffic Manager kepada PJK Muar 11 Jan. 1916.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ SUK, 579/15, PJK Muar kepada SUK, 17 Ogos 1915 menurut Banci Tahun 1911 penduduk Jajahan Muar berjumlah 63,368 orang. Di Bandar Maharani sahaja terdapat 4,976 orang penduduk. Parit Jawa pula berjumlah 11,933 (lihat SSD 1912, h. 484C).

²⁹ GA 588/1916 Assistant Adviser kepada GA, 3 September 1916 Lokomotif ciptaan Syarikat Amerika di London — trek keretapi itu ialah 30 inci, lihat gambar dan barang order.

³⁰ GA 439/16, lihat surat menyurat 25 Jun dan 13 Julai 1916.

³¹ Lihat Fail Dewan Negeri 795/1915. Private Secretary kepada Timbalan Menteri Besar.

³² Lihat SUK 597/15 PJK Muar kepada UK, 17 Ogos 1915 dan SUK 235/16. Traffic Manager kepada PJK Muar, 11 Jan. 1916.

lalu lembut dan ini menyebabkan kerja-kerja buruh terpaksa bertumpu kesitu kerana tanah itu perlu ditambak di setiap kali terem berlepas. Sementara itu setesyen keretapi dibandar terlalu uzur, semvit dan merbahaya, pehak pentadbiran keretapi Muar dalam tahun 1916 telah merancang pembinaan setesyen baru di Jalan Arab, tetapi Sultan minta rancangan itu ditangguhkan sehingga ke tahun 1917.³³ Simpang jalan keretapi dekat setesyen Bandar Maharani juga tidak cukup tetapi tidak begitu dihiraukan oleh kerajaan. Dalam konteks kesejahteraan pekerja keretapi Muar pula sehingga ketahun 1918 tidak ada usaha membena Rumah Pekerja keretapi Muar seperti mana terdapat di Negeri-Negeri Melayu Bersekutu.

Sementara itu penyusunan semula sistem Penghulu dan Orang Kaya-Kaya juga telah menimbulkan masalah kepada pentadbiran keretapi Muar. Sebelum itu Penghulu-penghulu dan orang kaya-kaya ditempat-tempat jalan keretapi dibena adalah bertanggung jawab membersehhkan parit dikiri kanan jalan keretapi itu tetapi setelah tahun 1916 "Maka sekarang tertinggallah jalan ini dengan semak kiri kanan *rail* dan paritnya tiada berjalan air kerana jambatan (Jabatan) keretapi didapati memelihara tentang railnya sahaja tetapi mendarat air tiada berjalan itu kepada rail keretapi di kebun di kiri kanan jalan itu juga".³⁴

Bagi mengatasi soal penambakan jalan lembut mulai tahun 1915 kerja-kerja memecah batu dan Bukit Mor dan juga mengeluarkan pasir telah terhenti dalam tahun 1917.³⁵ Jambatan-jambatan kayu yang sentiasa dilalui oleh terem-terem itu juga kian uzur dan menimbulkan masalah penggantian "kerana difikirkan kesusahan kayu balak hendak mendapatkannya pada waktu ini lagi pun harganya terlalu mahal."³⁶

Oleh kerana keretapi adalah satu perkhidmatan ikhtisas sedangkan kakitangannya hanya menerima latihan melalui pengalaman, maka tidak dapat tidak kerja-kerja kejuruteraan sudah pasti menimbulkan masalah keretapi Muar. "... difikirkan belanja hendak menyempurnakan semuanya itu tertentulah besar dan tiadalah pula pada pengetahuan saya (Mohd. Taib Abdullah — Traffic Manager) boleh memberi peranggaran belanja-belanjanya dari itu berkehendakkan *Engineer* keretapi yang bijak dan biasa dalam kerja-kerja itu membuat estimatanya dan juga menjalankan pekerjaan itu."³⁷

Dalam perkhidmatannya keretapi Muar sentiasa penuh dengan penumpang, justeru itu gerabak-penumpang yang disediakan sudah tidak mencukupi, walau pun Jabatan Keretapi Muar menyediakan koc penumpang kelas I, II dan III, tetapi masalah kesesakan itu tetap tidak dapat diatasi. Surat *Traffic Manager* 21 November 1917 menampakkan kesulitan yang didapati oleh Jabatan keretapi Muar tentang masalah ini.

Bagi mengetahui masalah biaya pemeliharaan perkhidmatan keretapi itu dalam tahun 1916 Sultan Johor telah memerintahkan penyegeraan pembinaan

33 SUK 667/16. PJK Muar kepada SUK, 16 Sept. 1916.

34 SUK 313/18, PJK Muar kepada SUK, 6 Feb 1918.

35 SUK 313/18. Traffic Manager kepada PJK Muar, 21 Nov 1917.

36 *Ibid.*

37 *Ibid.*

jalanraya Bandar Muar ke Parit Jawa.³⁸ *Assistant Adviser Muar* dalam satu suratnya kepada *General Adviser* di Johor Bahru melapurkan bahawa Jalan Raya melalui Jalan Abdul Rahman ke Parit Jawa siap dibina dalam tahun 1918 dan mengenai keretapi Muar dan masa depan dinyatakan bahawa:

The line has no longer a monopoly of carriage, it is at least contain that in the fruit season a large quantity of fruit (duku) is brought along the Jalan Abdul Rahman by bullock-cart, its former out 1st being by sea or by rail. . . .

As 9 suburban line to Parit Jawa the railway may perhaps still have its economic uses: when the road from Parit Jawa to the end of the line is completed the advisability of closing the remaining part of the line and concentrating efforts on the maintenance of a good service between Bandar Maharani and Parit Jawa might be considered.³⁹

Satu kesimpulan dapat diajukan iaitu keretapi Muar telah memberikan sumbangan perkhidmatannya yang berfaedah dari segi pentadbiran, ekonomi dan kemasyarakatan dari tahun 1890-1918. Tahun 1918 berakhirlah ketunggalan keretapi Muar sebagai alat perhubungan ke selatan Bandar Muar itu. Pada umumnya, keretapi Muar telah memberikan perkhidmatannya kepada penduduk Melayu yang mengusaha pinang, kelapa dan lain jenis pertanian. Keretapi Muar telah mendekatkan Parit Jawa dengan Bandar Maharani dan menyebabkan Pejabat Daerah Parit Jawa ditutup kerana masalah Tanah dan pentadbiran dapat diberes segera dengan penduduk kawasan itu turun ke Bandar Muar melalui keretapi Muar. Oleh kerana pemerihalan yang teknikal dalam rencana ini agak ringkas walhal satu kajian ilmiah khas mengenai keretapi Muar telah dipperlakukan maka dengan itu diharapkan terjawablah persoalan apakah yang berlaku setelah tahun 1918 dan bilakah *Muar State Railway* mengakhiri perkhidmatannya. Malah boleh juga terjawab nanti dugaan selama ini adakah *Keretapi Muar* itu bermatlamat menyambungkan hasrat Maharaja Johor setelah gagal pembinaan keretapi rengan Johor Bharu ke Gunung Pulai dan tahun 1870'an itu. Sesungguhnya banyak ditil yang dapat dicungkil dalam kajilidikan ini seperti sistem pentadbirannya, belanjawan dan kajian untung rugi, sistem perkhidmatannya, seterusnya perancangan keretapi Muar dalam kontek sejarah ekonomi dan politik tempatan. Oleh itu di yakini bahawa satu gambaran yang lengkap akan tercipta melalui kajilidikan dan penulisan ilmiah yang lebeh mendalam dengan mengeexploitasi bahan Arkib dan wawancara dengan mereka yang berkaitan.

³⁸ Lihat *GA* 555/1916, surat menyurat 23 Ogos 1916.

³⁹ *GA* 174/1919, AA kepada GA, 22 Mac 1919.

LAMPIRAN
LIST OF MUAR STATE RAILWAY COACHES

| QUAN- TITY | DESCRIPTION | WHEEL | BUILT | AGE |
|---------------|------------------------|-------|-----------|-----|
| 3 | Old Saddle Locomotives | 6 | 1890-1914 | 24≠ |
| 1 | New Tender Locomotive | 10 | 1914 | 1 |
| 4 | 3rd class carriage | 8 | 1905 | 9≠ |
| 1 | Saloon „ | 8 | 1906 | 8≠ |
| 2 | 2nd class „ | 8 | 1914 | 1 |
| 2 | 3rd class „ | 4 | 1900 | 14≠ |
| 2 | Brake Van | 4 | 1905 | 8≠ |
| 2 | Old covered wagons | 4 | 1905 | 9≠ |
| 6 | New covered wagons | 4 | 1914 | 1 |
| 8 | Low Side wagon | 4 | 1897 | 17≠ |
| 4 | Old Timber wagon | 4 | 1897 | 17≠ |
| 4 | New Timber wagon | 4 | 1914 | 1 |
| 16 | New ballast wagon | 4 | 1914 | 1 |
| 4 | Old water tank wagon | 4 | 1965 | 9≠ |

≠Please note: the above thus ≠ are carriage too old for train service.