



TRANSKRIP TEMUBUAL BERSAMA KAPTEN MOHD
NOOR BIN KASIM MENGENAI PERJALANAN KARIER
BELIAU DALAM BIDANG PELAYARAN DAN
PERKAPALAN

DISEDIAKAN OLEH :

JULIA BINTI HARUN	2007279136
NORSHUHILA BT MOHD SHUKRI	2007285482

PROJEK DIMAJUKAN KEPADA
FAKULTI PENGURUSAN MAKLUMAT
UNIVERSITI TEKNOLOGI MARA, SHAH ALAM
BAGI MEMENUHI KEPERLUAN
KURSUS IMR 603 – DOCUMENTING ORAL TRADITION
SEMESTER 5 (JULAI – DISEMBER 2009)

PENGHARGAAN

Alhamdulillah, syukur kami panjatkan ke hadrat Allah kerana dengan limpah kurniaNya dapat kami menyempurnakan tugas transkrip temubual yang telah diamanahkan. Kami ingin mengalungkan setinggi ucapan terima kasih kepada pensyarah kami untuk kursus Documenting Oral Tradition (IMR 603), Puan Hajjah Aliza binti Ismail yang telah banyak memimpin kami dari segi menunjuk ajar, ilmu mengenai tugas, idea, masa dan perhatian sehingga tugas ini dapat dilengkapkan.

Kami juga ingin merakamkan ucapan terima kasih yang tidak terhingga kepada ahli keluarga terutamanya ibu bapa yang telah banyak menyumbang dari segi sokongan moral, kewangan dan material agar kami dapat menyiapkan tugas ini dengan jayanya dalam tempoh masa yang telah ditetapkan.

Setinggi penghargaan dan ucapan terima kasih kami kalungkan kepada pengkisah, Kapten Mohd Noor bin Kasim di atas kesudian beliau untuk ditemuramah dan berkongsi pengalaman, dan ilmu pengetahuan tentang bidang pelayaran dan perkapalan. Peluang menemuramah beliau memberi banyak informasi kepada kami dan menyedarkan kami tentang kepentingan bidang perkapalan yang banyak menyumbang kepada perkembangan ekonomi negara. Pandangan, dan harapan beliau amat terkesan di hati kami. Segala apa yang kami peroleh merupakan satu pengalaman baru dan dapat kami jadikan panduan pada masa akan datang. Sumbangan beliau amat kami hargai. Sekian, terima kasih.

JULIA BINTI HARUN
2007279136

NORSHUHILA BT MOHD SHUKRI
2007285482

TRANSKRIP TEMUBUAL BERSAMA KAPTEN MOHD NOOR BIN KASIM MENGENAI PERJALANAN KARIER BELIAU DALAM BIDANG PELAYARAN DAN PERKAPALAN

Abstrak: *Transkrip ini mengandungi temubual bersama Kapten Mohd Noor bin Kasim mengenai perjalanan karier beliau dalam bidang pelayaran dan perkapalan. Rakaman ini diadakan di syarikat tempat beliau berkhidmat iaitu di Neural Chemical Sdn. Bhd., di Plaza Permata, Jalan Kampar, Kuala Lumpur pada 11 Ogos 2009, hari Isnin bermula jam 11 pagi. Kapten Mohd Noor bin Kasim merupakan bekas ahli pelayaran dan telah berkhidmat di Malaysian International Shipping Corporation (MISC) selama hampir 40 tahun. Beliau yang dilahirkan di Lubuk China, Melaka pada 13 Mac 1952 memulakan kariernya seawal tahun 1972 dengan menyandang jawatan kadet setelah menamatkan pengajian di Politeknik Singapura. Bapa kepada 5 orang anak lelaki ini berjaya meneruskan pengajian ke peringkat Master in Mariners di Sydney Technical College of Australia. Beliau telah bersara dari perkhidmatan di MISC pada tahun 2005 dan sekarang memegang jawatan sebagai Timbalan Pengarah di Neural Chemical Sdn. Bhd.*

Kata Kunci: Kapten Mohd Noor bin Kasim, ahli pelayaran, MISC, Politeknik Singapura, Sydney Technical College, Neural Chemical Sdn. Bhd.

SENARAI SINGKATAN

MISC	Malaysian International Shipping Corporation Berhad
MCE	Malaysia Certificate Education
LCE	Lower Certificate Education
IPTA	Institut Pengajian Tinggi Awam
ALAM	Akademi Laut Malaysia
UKM	Universiti Kebangsaan Malaysia
UM	Universiti Malaya
UK	United Kingdom
IPTS	Institut Pengajian Tinggi Swasta
JPA	Jabatan Perkhidmatan Awam
COC	Certificate of Competency
PETRONAS	Petroleum Nasional Berhad
MARA	Majlis Amanah Rakyat
FELDA	Federal Land Development Authority
EPF	Employee Provident Fund
UTM	Universiti Teknologi Malaysia
US	United State
PD	Port Dickson
MD	Managing Director
UMNO	United Malays Nation Association
UiTM	Universiti Teknologi Mara
CUEPAC	Congress of Union of Employees in the Public and Civil Services
LRT	Local Railways Transportation
KUSTEM	Kolej Sains Teknologi Malaysia
TLDM	Tentera Laut Di Raja Malaysia
PTPTN	Perbadanan Tabung Pendidikan Tinggi Nasional

ISI KANDUNGAN

PENGHARGAAN	i
ABSTRAK	ii
SENARAI SINGKATAN	iii
KANDUNGAN	iv
PENGENALAN	
BIODATA TOKOH	1
PENGENALAN TOKOH	2
PENDAHULUAN	3
TRANSKRIP TEMUBUAL	
KASET 1 BAHAGIAN A	5
KASET 1 BAHAGIAN B	21
KASET 2 BAHAGIAN A	36
KASET 2 BAHAGIAN B	51
LOG TEMUBUAL	68
BIBLIOGRAFI	76
INDEKS	77
LAMPIRAN	81
SENARAI SOALAN	83
DIARI PENYELIDIKAN	89

BIODATA TOKOH



Nama : Mohd Noor bin Kasim
Tarikh Lahir : 13 Mac 1952
Umur : 58 Tahun
Tempat Lahir : Lubuk China, Melaka
Alamat : No 21, Jalan Indah, Taman Cheras Indah, 56100
Kuala Lumpur.
Akademik : Master Mariner Class 1, Australia
Kerjaya : Ahli Pelayaran Kapal MISC (1971-2007),
Timbalan Pengarah Neural Chemical Sdn.
Bhd.(Bahagian Perkapalan), Pemeriksa Kertas di
Jabatan Laut Malaysia.
Anugerah : Kesatria Angkatan Tentera (KAT), Kesatria
Mangku Negara (KMN) oleh Seri Paduka Baginda
Yang Dipertuan Agong.
Hobi : Bermain Golf
Isteri : Rohaida binti Abd. Rahman
Anak : 5 Orang Lelaki

PENGENALAN TOKOH

Kapten Mohd Noor bin Kasim merupakan seorang tokoh pelayaran dan perkapalan yang telah pun bersara pada tahun 2007. Jawatan yang disandang beliau sebelum menamatkan perkhidmatan ialah sebagai Pengarah Bahagian Kapal Tangki. Beliau telah memulakan karier sebagai anak kapal Malaysian International Shipping Corporation (MISC) berjawatan kadet pada tahun 1971 setelah menamatkan pengajian di Politeknik Singapura.

Bermula sebagai seorang kadet, beliau mula dikenali oleh sebilangan besar krew-krew dan pegawai dengan sikap rajin bekerja dan seorang yang tidak banyak merungut. Beliau sanggup melakukan sebarang tugas yang diamanahkan kerana berprinsip bahawa setiap tugas merupakan panduan kepadanya untuk menempuh hari-hari yang mendatang.

Memulakan karier dengan jawatan rendah dan bergaji kecil, namun beliau percaya rezeki ada di mana-mana. Apa yang paling penting ialah bekerja dengan ikhlas. Setelah menyambung pengajian ke peringkat seterusnya dalam bidang perkapalan, beliau berjaya untuk naik setapak demi setapak sehingga mampu menyandang pelbagai posisi kerja di MISC. Perkembangan kerjayanya seiring dengan perkembangan MISC itu sendiri.

Menurutnya, bidang perkapalan tidak pernah terlintas di hati untuk diterokai namun itulah bidang yang menjadi periuk nasinya sehingga beliau bersara pada tahun 2007. Beliau kini berusia 58 tahun dan memegang jawatan sebagai timbalan pengarah di syarikat Neural Chemical Sdn. Bhd.

PENDAHULUAN

BIDANG PERKAPALAN DAN PELAYARAN

Bidang perkapalan merupakan salah satu bidang yang terpenting dalam pembangunan ekonomi negara. Penyertaan kapal-kapal tempatan telah meningkat sebagaimana ditunjukkan oleh pertambahan bilangan kapal-kapal Malaysia dan jumlah tan kargo yang diangkut. Bilangan kapal-kapal Malaysia bertambah daripada 714 pada tahun 1985 kepada 898 buah pada tahun 1990, iaitu pada kadar 4.7 peratus setahun. Di syarikat perkapalan utama, Syarikat Perkapalan Antarabangsa Malaysia (MISC) dan Perbadanan Perkapalan Kebangsaan (PNSL), telah meningkat keupayaan masing-masing. Bilangan Kapal MISC bertambah daripada 44 pada tahun 1985 kepada 51 buah pada tahun 1990 manakala bilangan kapal PNSL pula bertambah daripada sembilan kepada 10 buah dengan peningkatan keupayaan muatan yang sedikit. Sumbangan perdagangan negara melalui laut yang dikendalikan oleh MISC masih kekal pada kadar 19.7 peratus manakala yang dikendalikan oleh PNSL meningkat daripada 7.1 peratus pada tahun 1985 kepada 10.5 peratus pada tahun 1990.

62 peratus pegangan dalam MISC dimiliki oleh Cartaban Nominees (Tempatan) Sdn Bhd - Petroliam Nasional Berhad (Strategic INV), 8.92 peratus Kumpulan Wang Simpanan Pekerja (KWSP), empat peratus Amanah Raya Nominees (Tempatan) Sdn Bhd - Skim Amanah Saham Bumiputera, 2.29 peratus Lembaga Kemajuan Tanah Persekutuan (FELDA), 1.65 peratus State Financial Secretary Sarawak, 1.18 peratus Perbadanan Pembangunan Pulau Pinang, 1.06 peratus Kumpulan Wang Persaraan (Diperbadankan), 1.03

peratus Valuecap Sdn Bhd, 0.97 peratus Amanah Raya Nominees (Tempatan) Sdn Bhd dan 0.96 peratus Lembaga Tabung Haji.

Penyertaan syarikat tempatan dalam aktiviti perkapalan termasuk pengendalian kargo dan penumpang telah meningkat seperti digambarkan melalui pertambahan bilangan kapal yang didaftar di Malaysia daripada 2,132 kapal pada tahun 1995 kepada 3,200 pada tahun 2000, iaitu peningkatan sebanyak 8.5 peratus setahun. Kebanyakan kapal tersebut adalah kecil kecuali yang didaftarkan atas milik Perbadanan Perkapalan Antarabangsa Malaysia Bhd. (MISC) dan Global Maritime Ventures Bhd. (GMVB). Bilangan kapal kepunyaan MISC telah meningkat daripada 62 kapal pada tahun 1995 kepada 125 pada tahun 2000

Menyedari bahawa negara ini sangat bergantung kepada kapal-kapal asing yang mengakibatkan pengaliran keluar wang negara dengan banyaknya, satu pendekatan yang bersepadu bagi memperkukuhkan industri perkapalan akan dilaksanakan. Kemungkinan melonggarkan peraturan perundangan yang menyekat modal saham asing dalam industri ini akan diusahakan dan pembentukan usahasama dengan syarikat-syarikat perkapalan asing akan digalakkan. Penambahan kapal-kapal dagang, penyediaan perkhidmatan-perkhidmatan sokongan yang cekap dan sesuai, pertumbuhan dan pembangunan yang lebih cekap bagi industri pembaikan dan pembinaan kapal serta latihan dan kemajuan kerjaya rakyat tempatan dalam bidang profesional, perdagangan dan pengurusan industri perkapalan akan juga diberi penekanan. Aktiviti-aktiviti MISC dan PNSL dalam aspek perkapalan dalam negeri dan antarabangsa akan diperluas dan dipelbagaikan. Dalam tempoh RM6, tiga buah kapal baru akan diperolehi oleh MISC bagi menambah bilangan kapalnya yang kini berjumlah 51 buah dan ini akan dapat menambahkan keupayaannya kepada 1.48 juta tan pada akhir tahun 1995.

KASET 1 BAHAGIAN A

Temuramah ini diadakan bersama Kapten Mohd Noor bin Kasim yang bertempat di syarikat Neural Chemical Sdn. Bhd.

NSMS: Assalamualaikum kapten.

KAPTEN: Waalaikumussalam

NSMS: Pertamanya, bolehkah kapten beritahu nama penuh kapten dan ceritakan serba sedikit tentang tentang latar belakang diri kapten?

KAPTEN: Nama Mohd Noor bin Kasim. Umur hampir lima puluh lapan (58). Beristeri, anak lima orang lelaki. Semua sudah besar-besar. Empat *engineer* [jurutera], satu orang masih *form 4* [tingkatan 4] di Sekolah Menengah Sains Seremban, yang *last one* [anak bongsu].

NSMS: Di manakah tempat lahir kapten?

KAPTEN: Di Melaka. Lubuk China, Melaka.

JULIA: Di manakah kapten berasal?

KAPTEN: Orang Melaka.

NSMS: Bolehkah kapten beritahu tentang tarikh lahir kapten?

KAPTEN: Tiga belas Mac sembilan belas lima puluh dua (1952).

JULIA: Bagaimana pula dengan ibu bapa dan adik beradik kapten?

Pekerjaan ibu bapa?

KAPTEN: Orang kampung. Emak bapak (ibu bapa) masih ada. Bapa umur lapan puluh tiga (83). Emak umur tujuh puluh lapan (78). Adik beradik lima orang. Yang tua meniaga, saya, adik *engineer* [jurutera], *last* [akhir] dua cikgu perempuan.

NSMS: Bolehkah kapten ceritakan tentang isteri dan anak-anak kapten?

KAPTEN: Ok. Isteri Rohaida binti Abd. Rahman, lima puluh dua (??) lima puluh tiga (??) saya ingat. Bekerja dengan pegawai kerajaan dan masih bekerja lah. Anak tadi yang saya kata tadi, anak ada lima orang lelaki, di antara umur enam belas (16) ke dua puluh tujuh (??), ke dua puluh lapan (??). Yang pertama *marine engineer* [jurutera perkapalan], yang kedua *mechanical engineer* [jurutera mekanikal], yang ketiga *automotive engineer* [jurutera automotif], *chemical engineer* [jurutera kimia], nombor empat *mechanical engineer* [jurutera mekanikal], yang *last* [anak bongsu] ini masih *form 4* [tingkatan 4].

JULIA: Di manakah kapten mendapat pendidikan awal?

KAPTEN: Awal di Melaka, Masjid Tanah sampai LCE [Lower Certificate Education]. Selepas itu saya masuk Sekolah Menengah Teknik Kuala Lumpur sampai MCE [Malaysia Certificate Education] *form 6* [tingkatan 6]. Selepas itu kerajaan hantar JPA [Jabatan Perkhidmatan Awam] hantar belajar di *Singapore Poli* [Politeknik Singapura] ambil kursus *navigation* [ilmu pelayaran] untuk perkapalan ini

lah. Itu tahun sembilan belas tujuh puluh (1970). Sebab tahun sembilan belas tujuh puluh (1970), kerana kursus ini kursus lama dan berperingkat-peringkat mana __ *courses* [kursus], saya belayar masuk kolej balik dan *finally* [akhirnya] saya lulus habis master of *Marine Certificate* [sijil perkapalan] tahun sembilan belas lapan puluh satu (1981) di *Sydney Technical College Australia* [Kolej Teknikal Sydney Australia].

NSMS: Apakah aktiviti yang kapten sertai semasa zaman persekolahan?

KAPTEN: Tidak ada yang ini, dia ini tiada yang menyerlah. Biasa sahaja sebagai seorang penuntut. Sukan ada sedikit, persatuan-persatuan ada sedikit dan saya masa Sekolah Menengah Teknik, saya *debator* [ahli debat] bahasa Melayu bukan bahasa Inggeris ya masa itu. Dan saya ingat di Poli (Politeknik Singapura), saya main hoki untuk *Singapore Polytechnic* [Politeknik Singapura]. Itulah yang tertinggalah.

JULIA: Bagaimanakah kapten memandang situasi pendidikan pada masa itu?

KAPTEN: Saya ingat biasa sahaja. Tidak ada yang ini (istimewa). Cuma pada masa itu, *New Economic Policy* [Dasar Ekonomi Baru] baru *start* [mula] yang mana kerajaan sedang mempromosikan orang-orang Melayu kerana orang Melayu telah jauh ketinggalan terutama apa telah berlakunya *May thirteenth* (peristiwa 13 Mei). Jadi, ruang untuk orang-orang, budak-budak Melayu masa itu besar

sekali walaupun mungkin kurang berkelayakan tetapi mereka-mereka ini diberi peluang oleh kerajaan untuk ke depan supaya mencapai kuota atau matlamatnya yang telah dipersetujui di peringkat kerajaan lah masa itu. Masa itu *opportunity* [peluang] untuk belajar di mana-mana di dalam negara, di luar negara banyak sekali oleh kerana polisinya *economic policy* [dasar ekonomi] masa itu baru *start* [mula]. Tidak macam sekarang, *competition* [persaingan] besar, dulu *competition* [persaingan] kurangnya.

NSMS: Sesetengah individu berpendapat alam persekolahan merupakan saat yang paling manis dan perlu dimanfaatkan sepenuhnya kerana tidak semua orang terutamanya pada masa dulu berpeluang untuk mendapat pendidikan. Bagaimana kapten memandang perkara ini?

KAPTEN: Ya, semua orang kata persekolahan adalah masa yang terbaik *in life* [dalam kehidupan]. Tapi saya rasa ini semua persepsi masing-masing. Ada yang waktu kerja mungkin juga yang terbaik. Jadi, mungkin masa bersekolah tanggungjawab kurang. Tapi kalau seseorang itu memikirkan (telefon berdering), dia mempunyai *target line* [garisan pencapaian] yang tinggi, bukan hanya untuk lulus, mereka menginginkan kecemerlangan maka *pressure* [tekanan] itu tinggi. Bila *pressure* [tekanan] itu tinggi saya fikir waktu sekolah tidak ada yang terbaik lah. Kena *marging* [mengenepikan] belajar belajar. Belajar belajar itu *pressure* [tekanan] juga. Jadi, *at every stage* [pada setiap peringkat], ada masalah. Masa *secondary*

[sekolah menengah], *university stage* [peringkat universiti], bekerja, *family* [keluarga], sudah tua macam saya ini. Sudah tua macam saya pun ada masalah juga. Orang kata sudah tua ini mungkin yang terbaik. Saya rasa tidak ada. Saya sudah melalui yang ini agaknya *phase* [tahap] yang *last* [akhir] la ya. Betul? (Ketawa). *Phase* [tahap] yang *last* [akhir]. *Phase* [tahap] persaraan. Tidak juga. Ada masalah juga (ketawa). Ada juga yang ini (masalah). Cuma ada dia punya kebaikan. *Depend how we* [bergantung bagaimana kita], seseorang itu *look at it* [melihatnya] lah. Kalau macam pencen ini macam saya, kalau masih macam-macam lagi, hendak itu hendak ini lecehlah. Kalau sudah pencen ini, kalau sudah pencen pun hendak pakai kereta BMW baru lagi. Hendak *you know* [awak tahu] hendak hendak macam-macam, macam-macam. Tapi kalau sudah tidak hendak semua itu, sudah tenang jadi tiada duit pun tidak mengapa. Ya, jadi bergantung banyak dengan __ awak orang mana? (penulis menjawab). Orang Kelantan. Orang Kelantan saya fikir lagi senang. Dia, mungkinlah saya rasa kan. Kebendaan itu kurang. Banyak *family* [keluarga] tapi orang Kelantan ada juga tidak semestinya tidak mementingkan kebendaan. Jadi mungkin *average* [purata] itu __. Orang Melaka uh hebat. Orang kaya-kaya semua (ketawa). Tapi tidak semualah. Mungkin saya kata tadi dalam *percentage* [peratusan]. Mungkin *percentage* [peratusan] dia lebih lima, enam peratus. Di Melaka memang terkenal. Di Masjid Tanah, di Lundang, Kayu

Rumput. Kalau awak kahwin dengan orang sana, sampai sekarang terkenal. Kalau salah seorang menantunya itu kurang sedikit, dia rasa kecil. Terkenal sana. Tidak semua seratus peratus (100%) *family* [keluarga] di situlah. Mungkin *average* [purata] masing-masing nanti mahu menunjukkan kehebatan. Jadi kalau kita hendak menunjukkan tapi tidak mempunyai kemampuan, macam-macam kita buat kan?. Mencuri, menipu (Ketawa).

JULIA: Politeknik Singapura merupakan institut di mana kapten mendapat pendidikan berhubung bidang perkapalan dan pelayaran. Kapten memulakan pengajian di sana pada tahun 1971. Bolehkah kapten ceritakan Politeknik Singapura dan mengapakah kapten memilih institusi tersebut?

KAPTEN: *Singapore Polytechnic* [Politeknik Singapura]. Masa itu IPTA [Institut Pengajian Tinggi Awam] tidak banyak. Dalam tujuh puluhan (70-an), universiti Malaysia mungkin ada dua tiga sahaja. UM [Universiti Malaya], UKM [Universiti Kebangsaan Malaysia], dua tiga sahaja. *So* [jadi], IPTA [Institut Pengajian Tinggi Awam] tidak banyak. Politeknik di Malaysia masa itu hanya satu sahaja. Ungku Omar, pun *start later* [mula kemudian]. *So* [jadi], di Singapura pun begitu juga. Universiti Singapura, Universiti Ngadiang dan salah satu daripada yang kurang daripada universiti yang bertaraf kolej, *Singapore Poli* [Politeknik Singapura]. Tidak seperti sekarang universiti banyak. IPTA, IPTS [Institut Pengajian Tinggi Swasta]. Kerajaan

masa itu memerlukan pelaut. Kerajaan dalam *planning* [rancangan] mereka memerlukan pelaut. Jadi industri perkapalan dan *marine* [pelayaran] masa itu sedang baru hendak berkembang. Jadi kerajaan memandag untuk melatih orang-orang tempatan untuk mengambil kursus-kursus berkaitan. Jadi kerajaan telah menghantar *student* [pelajar], *Malaysian student* [pelajar Malaysia] ke England, Amerika, Canada, India, Pakistan, Indonesia, Singapura. *So* [jadi], saya adalah di antara orang yang yang diarah oleh kerajaan untuk ke Singapura. Jadi pilihan saya masa itu kurangnya. Kerajaan hantar Singapura kerana *Singapore Poli* mempunyai bidang tersebut. Jadi, tidak ramai, kurang daripada sepuluh orang. Yang pergi ambil *marine engineering* [kejuruteraan perkapalan] dan *nautical study* [pengajian nautika]. *Master Singapore Poli* [Sarjana di Politeknik Singapura]. Masa itu Malaysia masih belum ada apa-apa universiti atau kolej atau akademi *offer such* [menawarkan tertentu] kursus. Jadi pilihan memilih Singapura itu banyak bergantung dengan kerajaan pada masa itu. Bukan pilihan sendiri. Kalau saya, mungkin hendak pergi England. Ikut kerajaan pula masa itu banyak mempunyai masalah. Mungkin dia hendak hantar dekat India semua. Tetapi India tidak sanggup menerima. Mungkin dia hendak dekat England semua kerana England *standard* [piawai] tinggi. Dan masa itu kursus di England pun tidak mahal. Tinggal lagi England tidak sanggup menerima. Jadi kerajaan mempunyai ramai calon-calon. Jadi dia pergi dia pilih pergi dapat Poli, dapat institute —

Malaysia dapat di England, di India, di Pakistan, di Canada, di Amerika dan di UK [United Kingdom]. Mungkin dalam kelompok yang ramai-ramai itu, dia pilih-pilih lah. Yang ini sana, yang ini sana. Masa itu ___.

NSMS: Maksudnya kerajaan yang menaja pengajian kapten?

KAPTEN: Ya, JPA [Jabatan Perkhidmatan Awam] (sambil mengangguk).

NSMS: Saya dimaklumkan bahawa kapten telah melanjutkan pengajian sarjana di Australia. Apakah nama universiti tersebut?

KAPTEN: Ini bukan dipanggil sarjana. Ini *Certificate of Competency* [COC] untuk bidang perkapalan ia tidak mempunyai ketarafan yang sama dengan sarjana masa itu. Sekarang ya. Sekarang ini kalau awak ada *master equivalent to Master Certificate of Competency* [sijil kecekapan bertaraf sarjana], awak ada *master in nautical study* [sarjana dalam pengajian nautika]. Ha, sekarang mungkin ada satu *sampling* [contoh] yang telah diiktiraf. Pada masa itu tidak ada *equivalent* [setaraf]. COC [sijil kecekapan] ini kalau awak tengok sama dengan bidang kapal terbang. Untuk menjadi seorang *pilot* [juruterbang], mereka tidak mempunyai sarjana atau *degree* [ijazah] tetapi mereka mempunyai sijil kecekapan. Walaupun kursus ini lecehlah, macam-macam subjek lama tapi masih dipanggil COC, mempunyai bidang kepakaran untuk memandu kapal terbang, kepakaran untuk menjadi seorang nakhoda kapal. Dan bidang untuk menjadi seorang nakhoda kapal ini

banyak. Ya. *Navigation* [perkapalan] dia, dari segi *business* [perniagaan] dia dari segi bagaimana untuk menjaga anak-anak kapal. Jadi kursus ini memerlukan tujuh ke sepuluh tahun untuk me __. Ok. Jadi bukan sarjana, ini COC.

JULIA: Berapa lamakah tempoh pengajian kapten di sana dan bolehkah kapten ceritakan serba sedikit tentang pengalaman kapten semasa berada di sana?

KAPTEN: Di Australia? Australia lebih kurang sedikit dua tahun kerana sebelum saya pergi di Australia saya telah mempunyai *first max Certificate of Competency* [sijil kecekapan kelas pertama] dari *Singapore Government* [kerajaan Singapura]. Saya memilih untuk berkursus atau menghabiskan *certificate* [sijil] ini di Australia kerana mungkin masa itu ramai kawan-kawan saya pergi ke Sydney kerana mungkin kerajaan tidak mempunyai kata tidak menghalang. Kerajaan kata *as long as certificate approved by the International Maritime Organisation* [selagi sijil itu diiktiraf oleh Organisasi Laut Antarabangsa] dan yang mana kerajaan iktiraf, *we can go* [kita boleh pergi]. Orang yang daripada India tadi pun boleh pergi ke Australia atau boleh kami pun boleh pergi ke England untuk mengambil kursus kerana kursus ada tiga peringkat. Kelas tiga, kelas dua dan kelas satu. Saya ambil kelas tiga dan kelas dua di Singapura. Dan kelas satu saya ambil di Australia. Dan ramai juga kawan-kawan saya yang daripada India ambil kelas dua, kelas tiga dan pilih England untuk kelas satu. Jadi *because* [kerana] COC ini diiktiraf

oleh negara-negara maritime [perkapalan]. Jadi, *syllabusnya* [sukatan pembelajaran] sama. Lulus di Singapura, lulus di Australia, lulus di England. *Syllabusnya* [sukatan pembelajaran] sama. Jadi *standard of education* [piawai pendidikan] yang tadi, *standard of watch* [STCW] tadi *diformulate* [diformula] oleh *International Maritime Organisation* [Organisasi Perkapalan Antarabangsa], *United Nation* [Negara Bersatu]. Jadi *standardnya* [piawai] ada sama. Negara-negara nanti memastikan *standard* [piawai] ini dipatuhi kerana *imagine* [bayangkan] kalau kita bawa kapal *standard* [piawai] kita rendah kita pergi tengah laut kita tidak tahu undang-undang, tengah laut itu berlanggar kapal orang lain. Sepatutnya pergi kanan dia pergi kiri. Sepatutnya semua orang pergi kanan. Dia tidak tahu dia pergi kiri, langgarlah. Tapi *standard* [piawai] sama.

NSMS: Apakah kelebihan apabila kapten dapat belajar tentang bidang pelayaran?

KAPTEN: Kelebihan itu kerana masa itu saya fikir orang masalah tidak ramai lagi dalam bidang (pelayaran). Jadi masa saya lulus *master* [sarjana] tahun sembilan belas lapan puluh satu (1981) atau sembilan belas lapan puluh dua (1982) masih tidak ramai *Malaysian* [orang Malaysia] lagi yang mempunyai kelayakan tersebut. Tetapi walaubagaimanapun ini adalah salah satu daripada pencapaian, kerja ini sudah ada. Kerja masa itu, *Marine Department* [Jabatan Laut] mahu saya kerja dengan kerajaan. Tetapi untuk menjadi

pekerja *marine* [laut] masa itu gaji tidak sampai dua ribu (RM2000) tahun lapan puluha (80-an). Jadi saya minta dengan kerajaan, sambung kontrak dengan MISC [Malaysian International Shipping Corporation] selama tujuh tahun. Masa itu MISC dipunyai oleh kerajaan. Saham terbesar syarikat perkapalan Malaysia masa itu adalah Kementerian Kewangan. Jadi kerajaan dia kata *no problem* [tiada masalah] kerja dengan MISC. Jadi kontrak saya dipindahkan daripada kerajaan ke MISC. Sekarang boleh la kerana MISC *private company* [syarikat swasta]. Sudah terbalik masa itu. Masa itu kerajaan gaji rendah, swasta gaji tinggi. Sekarang orang hendak masuk kerajaan pula sudah (ketawa) kerana kerajaan punya *term* [terma] pencen, gaji besar juga, macam-macamlah. Jadi dunia ini sentiasa berubah-ubah. Tidak semestinya statik. Sekarang orang berebut-rebut hendak masuk kerajaan. Tetapi yang negatifnya hendak masuk kerajaan itu hendak kerja senang. Itu yang tidak elok.

JULIA: Bagaimanakah kapten mendapat tahu tentang kursus yang ditawarkan?

Kapten: Ini kursus saya fikir daripada surat khabar. Saya masa itu tingkatan enam di Sekolah Menengah Teknik Kuala Lumpur kerana saya punya *academic qualification* [kelayakan akademik] saya masa itu saya tidak begitu baik. Saya dapat MCE [Malaysia Certificate Education] gred dua, bukan gred satu masa itu. Tapi saya punya sains, *chemistry* [kimia], dan dengan apa *additional math* [matematik tambahan]

distanction [jarak] lah. Jadi yang itu bagus. Jadi oleh kerana bahasa Inggeris ke apa ke yang lain-lain itu jatuh, yang lain pun ikut jatuh, tidak dapat agregat itu sampai kepada taraf masa itu agregat masih kurang daripada dua puluh empat (24) ke berapa untuk dapat gred satu, lebih. Oleh kerana ya masa itu awak ada kredit kan? Lima, enam, tujuh, sekarang tidak ada lagi kan? Ada lagi ke? (Penulis menjawab). Satu dua *distanction* [jarak] kan? Tiga, empat, lima, enam kredit ya tidak? Tujuh, lapan *fail* [gagal] ya?. Kalau awak dapat masa itu lebih daripada dua puluh empat (24) atau dua puluh dua (22) awak tidak dapat gred satu. Ok.

NSMS: Memandangkan kapten pernah belajar di Singapura dan seterusnya di Australia, apakah perbezaan ketara tentang suasana pembelajaran di luar negara dan Malaysia yang dapat kapten simpulkan?

KAPTEN: Oh, masa itu banyak lama sudah. Saya tidak (ingat). Yang saya tahu yang ada yang saya masih ingat di *Singapore Poli* [Politeknik Singapura], kemudahan mereka masa itu lebih tinggi daripada apa yang ada di Malaysia lah. Kemudahan. Kemudahan di *Singapore Poli* [Politeknik Singapura] untuk belajar dari segi *equipment* [peralatan], dari segi *library* [perpustakaan], dari segi tempat tinggal walaupun saya tidak duduk di *hostel* [asrama] yang disediakan. Dari segi pengangkutan. Mudah untuk belajar. Di Sydney lagi hebat kerana kami di tempatkan oleh jabatan, apa ini, di tempatkan di macam *Malaysian hall* [dewan orang Malaysia] lah. Duduk di *hostel* [asrama]. Tempat tinggal

ada. Jadi, saya tahun lapan puluhan (80-an) itu di Sydney kami tidak mempunyai apa-apa masalah. Di KL [Kuala Lumpur] pun apa masalahnya? Saya duduk di *hostel* [asrama]. Kan?. Saya tidak nampak apa-apa lah masa itu. Cabaran masa itu dan sekarang ini saya ingat sekarang ini lebih hebat. Sebagaimana yang saya mulakan tadi, *competition* [persaingan] masa saya belajar tidak banyak. Sekarang ini (persaingan hebat). Masa MISC itu hendak minta untuk dua ratus (200) orang *sponsorship* [tajaan biasiswa], yang minta enam ribu (6000) orang. Enam ribu (6000), untuk masuk di *Banting College* [Kolej Banting], Mara Banting. Yang minta masa itu saya ingat yang mempunyai kelayakan lebih daripada lapan A. Lebih daripada tujuh, lapan ribu orang. Awak tahu kan dekat Banting, sekolah yang untuk untuk yang ambil *engineer petroleum* [jurutera petroleum] dengan *medic* [perubatan] di Banting, *disponsor* [ditaja] oleh Petronas [Petroleum Nasional], MARA, JPA. Kan ada selepas SPM [Sijil Pelajaran Malaysia] dua tahun. Yang *short listednya* [senarai pendek] seribu (1000). Yang ambil dua ratus (200). Itu yang untuk dapat kursus-kursus yang dibiayai.

JULIA: Bolehkah kapten ceritakan tentang latar belakang pekerjaan kapten dari mula?

KAPTEN: Ok. Selepas *Singapore Poli* [Politeknik Singapura] saya jadi kadet di kapal lah. Sebagai *apprentice* [pelatih], kapal yang ada masa itu MISC. MISC baru mula. Ada dua tiga buah kapal. Belayar sebagai kadet, pegawai kadet mengikut

peringkat-peringkatnya hingga sampai *time* [masa], cukup masa saya masuk lagi Singapore Poli. Belajar di darat lagi. Selepas belajar sudah ok, ambil *exam* [peperiksaan]. *Exam* bukan *conducted by Poli* [diterajui oleh Politeknik], *conducted by Marine Department of Singapore* [diterajui oleh Jabatan Laut Singapura] untuk kelas tiga. Lulusnya kelas itu saya belayar kapal MISC sebagai pegawai yang ditauliahkan. *Second Observed Mariner* (pangkat). Belayar setahun lagi sudah lulus sudah cukup belayar setahun. Bukan senang hendak belayar setahun. Ada kursus-kursus yang perlu diambil yang mesti lulus. Selepas belayar setahun di *Singapore Poli* [Politeknik Singapura] pergi periksa di Kementerian Pengangkutan Singapura, *Marine Department* [Jabatan Laut]. Bukan *conducted by school* [diterajui oleh pihak sekolah]. Sekarang IPTA, IPTS *conducted by school* [diterajui oleh pihak sekolah]. Kita tidak. Belajar di *school* [sekolah], di kolej atau di poli tetapi periksa di oleh jabatan kerajaan. Bukan kau punya *lecturer* [pensyarah] bagi kau punya lulus tidak. Kami lain. Ini sebab dipanggil COC, bukan institut itu yang bagi *certificate* [sijil]. Sebenarnya sekarang sama. Bukan ALAM [Akademi Laut Malaysia], akademi laut yang bagi sijil kecekapan. Yang bagi *marine department* [Jabatan Laut]. Sama di Australia, Australia bila saya sudah habis kelas dua, saya belayar lagi dua tahun. Pergi Australia belajar setahun lagi. Sudah lulus, sudah habis setahun, sudah *complete syllabus* [sukatan pembelajaran lengkap]. Pergi periksa di *marine department of Australia* [Jabatan

Laut Australia], bukan (bukan di tempat belajar). Habis *master* [sarjana]. Saya belayar lebih kurang dua belas (12) tahun. Selepas itu saya kerja dengan MISC di *office* [pejabat] lah. Sembilan belas lapan puluh dua (1982), saya kerja di *office* [pejabat]. *Various positions* [pelbagai jawatan]. *Position* [jawatan] sebagai *Marine Suppritendent* [penyelia kapal], *Cargo Suppritendent* [penyelia kargo], *Marketing Manager* [pengurus pemasaran], *Chartering Manager* [pengurus pemborongan], *Head of Chemical Tanker* [pengurus kanan tangki bahan kimia], *Head of Petroleum Tanker* [pengurus kanan tangki minyak], *Head of Offshore* [Ketua Kapal di Laut], *GM Operation* [pengurus operasi] , *GM Personnel* [Pengurus Kanan] sampailah saya *retire* [bersara] tahun dua ribu tujuh (2007), umur lima puluh lima (55). Bersara wajib. Selepas enam bulan duduk rumah, *fade up* [bosan]. Isteri pergi kerja, anak-anak sekolah. Saya seorang. Isteri suruh ampai kain (Ketawa). Selepas itu *office* [pejabat] ini kata kau kerjalah. Saya kerjalah. Tetapi sudah setahun lebih sudah. Saya pun sudah mula rasa tidak sedaplah kerana saya rasa orang bersara ini bersaralah. Kalau bersara kerja lagi saya ingat bagi sayalah tetapi bagi orang lain saya tidak tahu. Kan kita mempunyai *stage* [tahap] kan? Sekolah, kerja, bersara bersaralah. Kan? Saya saya masih mempunyai macam-macam kehendak. Hendak itu hendak ini, hendak keluar malam lagi. Betul? Tidak hendak macam-macam. Tidak hendak pergi masjid. Itu pun memerlukan banyak wang lah. Bila memerlukan banyak wang, kerjalah. Saya rasa saya

sudah masuk sampai taraf saya ingat perlu *slow down* [kurangkan] lah. *How old are you now?*[berapa umur kamu sekarang]?. Dua puluh lima (25), dua puluh empat (24), dua puluh tiga (23)? (penulis menjawab). Dua puluh satu (21), masih macam itulah. Semua orang melalui *curve* [lengkungan] yang sama kan? Macam itu. Tetapi kalau kita hendak macam itu sahaja mana boleh. Jadi kita melawan arus.

NSMS: Berhubung penglibatan kapten dalam bidang pelayaran, bagaimanakah penerimaan keluarga terutamanya ibu bapa terhadap bidang kerja ini pada awalnya?

KAPTEN: Tidak ada. Saya tidak mempunyai apa-apa tentangan kerana mereka tidak tahu pun tidak tahu apa kursus ini. Mereka masa itu kata kerajaan bagi *scholarship* [biasiswa] pergi belajar mana-mana, ok lah kan?. Saya pun masa itu pun tidak tahu apa kursus ini sebenarnya dengan *detail* [terperinci]. Penerangan-penerangan oleh jabatan, oleh kerajaan atau pihak penaja kurang masa itu. *Career guidance* [pemimpin kerjaya] tidak ada. Yalah, masa itu kita yalah empat puluh (40) tahun, empat puluh lima (45) tahun yang dulu. Tidak macam hari ini yang mana ada *career fair* [karnival kerjaya]. Orang datang sekolah bagitahu engkau ambil kursus ini dan banyak *internet* [laman sesawang] ada. Apa ada kan?. Jadi tidak, bapa tidak kata apa, emak tidak kata apa, abang tidak kata apa. Sendiri pun tidak tahu, sendiri pergi sahaja. Tetapi bukan saya hendak *complain* [mengadu]. Sesuatu yang engkau tidak

tahu *then* [kemudian] saya *blame* [menyalahkan] awak. Betul? Apa awak tahu? *At least you* [sekurang-kurangnya awak] tahu apa bidangnya? Apakah jurusannya? Apakah pekerjaan-pekerjaan yang akan ada selepas aku lulus tentang kursus ini? Apa prospeknya?. Pada hari ini. Pada hari saya tidak ada, jadi benda itu tidak adalah. Ok.

KASET 1 BAHAGIAN B

JULIA: Pada pendapat saya, untuk menjadi seorang ahli pelayaran yang berwibawa seseorang itu perlu melengkapkan diri mereka dengan tata syarat tertentu. Apakah kelayakan akademik dan criteria yang diperlukan untuk menjadi seorang ahli pelayaran?

KAPTEN: Ok. Saya ingat yang paling penting ini termasuk dengan apa-apa pun, apa-apa bidang sekalipun. Minatlah. Yang pertama minat, yang kedua saya fikir orang itu mesti serius. Sebab kerja ini *very demanding* [sangat mendesak]. Memerlukan banyak disiplin. Jadi, dan kerja ini pula *very clear* [sangat jelas]. Kalau awak tidak buat, orang tahu yang awak tidak buat. Kalau macam buat *administration* [pentadbiran], atau akaun tidak buat mungkin lama orang (akan dapat tahu). Tapi ini, awak kalau tidak pergi kiri, tidak pergi kirilah. Awak kalau tidak buat awak tidak. Jadi pekerjaan sebagai *mariners* [ahli pelayaran] ini *very precise* [tepat]. Jadi ada kalau awak pegawai, awak tidak lari ada orang bawahan kerana untuk mencapai taraf

pekerjaan itu awak mesti buat sebagai satu *team* [kumpulan]. Dalam *team* [kumpulan] itu kan, macam-macam perangailah. Jadi untuk mencapai dia punya kehendak, dia mesti ada sikap *leadership* [kepimpinan]. Ketua. Sebagai ketua bukanlah bukan boleh perintah-perintah sahaja. Jadi, untuk mendapat kepercayaan orang, untuk mendapat orang mendengar apa yang kita kata ini memerlukan sikap *leadership* [kepimpinan]. Jadi untuk menjadi seorang pelaut yang baik inilah dia. *Leadership* [kepimpinan]. Kecekapan dalam bidang ini. Tidak tahu tidak boleh, awak mesti tahu. Bukan ada masa hendak kata pergi kiri atau kanan. Kiri-kiri kanan-kanan. *Pump* [mengepam], *stop* [berhenti], awak *discharge* [memunggah] kargo, hendak buat macam-macam. *So the knowledge must be there* [jadi, ilmu pengetahuan mesti ada]. Kalau kerja di *office* [pejabat] perbezaan sedikit tidak boleh tangguh-tangguh. Tetapi sebenarnya di *office* [pejabat] pun tidak boleh tangguh. Tetapi orang ambil mudah. Apabila ambil mudah, kita tidak ---

NSMS: Sesetengah bidang contohnya bidang ketenteraan memerlukan seseorang untuk menjalani kursus tertentu untuk tempoh yang tertentu. Jadi, sebelum mula bertugas, adakah sebarang kursus atau latihan yang perlu diikuti oleh bakal-bakal ahli pelayaran?

KAPTEN: Oh ya. Ini *where* [di mana] kursus yang kita ambil ini COC ini *very regimented* [sangat memerintah]. Awak mesti mempunyai untuk masuk yang untuk ambil kursus ini *you must have* [awak mesti ada] __. *You must not less than*

eight-teen years old [awak mesti tidak kurang lapan belas tahun]. *Yes, might not be eight-teen years old* [ya, mungkin bukan lapan belas tahun]. Mesti lulus bahasa Inggeris, *science subject* [mata pelajaran sains], matematik yang semesti. Selepas itu pula mesti masuk kursus di akademi-akademi yang disediakan dan diiktiraf dua (2) tahun. Selepas lulus itu, kena belayar setahun, atau setahun setengah. Masa saya lama tiga (3) tahun. Sudah cukup masa belayar belayar tiga (3) tahun itu, mesti masuk kolej lagi. Tidak boleh pergi ini, tidak boleh oh cukup-cukup, mesti masuk kolej. Sudah selepas kolej itu, pergi dekat *Marine Department* [Jabatan Laut], saya sekarang surat daripada kolej penuntut ini telah lulus, telah ini ini (menjalani kursus dan lulus). Semua *paper* [kertas] itu mesti siap. Kalau tidak, dia tidak terima. Masuk kolej balik apa subjek yang kamu ambil semua. Selepas itu dia *Marine Department* [Jabatan Laut] tengok. Ok, bulan depan sekian-sekian hari datang ambil ujian. Ini *paper* [kertas] dia *Principle of Navigation* [Prinsip Perkapalan], *Law of the Sea* [Undang-undang Laut], Metrologi. Banyak topik dia. Papers [kertas ujian]. Dalam untuk kelas tiga (3). *Business and Law* [undang-undang dan perniagaan], dia cas dua. *Practical of Navigation* [latihan perkapalan]. Macam-macamlah. Sudah lulus paper [ujian] ada satu lagi soalan. Dia panggil *oral* [lisan]. *Oral examination* [ujian lisan]. Yang *written* [penulisan] satu. Masa itu ada tiga. *Oral, written, oral, communication* [lisan, penulisan, komunikasi]. Tiga. Mesti lulus. Saya sekarang adalah *oral*

examiner [pemeriksa ujian lisan]. Dilantik oleh kerajaan untuk kelas satu, kelas dua, kelas tiga di *Marine Department* [Jabatan Laut], bukan di ALAM. ALAM pergi menuntut, apabila sudah ini (tamat belajar), saya sekarang sebagai seorang salah seorang *oral examiner* [pemeriksa ujian lisan] yang kerajaan lantik. Jadi, apabila dia apa, apabila dia sudah lulus di Marine Department yang *written* [penulisan], pergi *oral* [lisan]. *Oral* yang buat *oral examination* ini pegawai-pegawai kerajaan yang bekerja di Jabatan Laut, yang dilantik oleh pengarah laut. Tetapi kadang-kadang *examiner* [pemeriksa] ini tidak cukup jadi pengarah laut cari orang luar macam saya. Jadi *you must be gazetted* [awak mesti mendaftar] kerajaan. Sudah lulus ini *written* [penulisan], *oral* [lisan], signal masa itu. Kata ada moskod tidak [isyarat kapal]. Tahu tidak dulu? Dulu yang pakai, yang main moskod tahu? Sekarang tidak ada. Atau main *flash* [cahaya] api [isyarat kapal]. Dia main *flash* [cahaya]. Ya, pada awal samapai tahun, saya ingat dua puluh (20) tahun yang dulu. Kami ada dua *signal* [isyarat]. Satu *flash* pakai api. Yang api pendek dan panjang itu dia ada berapa-berapa menunjukkan B. [isyarat kapal] Aku pun tidak ingat (Ketawa). Api sama, *signal* lain. Mesti *pass* [lulus]. Tetapi kebelakangan ini oleh kerana *electronic equipment* [kemudahan elektronik] semua ada, semua pakai *voice* [suara] kan? Jadi itu sudah tidak perlu. *Signal cancel* [isyarat batal]. Yang ada sekarang ini *oral* dengan *written*.

JULIA: Maknanya *communication* [komunikasi] itu sudah tidak ada?

KAPTEN: Ada *communication* [komunikasi]. Tetapi sudah banyak pakai elektronik. Satu *example* [contoh] masa dulu-dulu orang pelayaran, masa tiga ratus ke empat ratus tahun dulu, bagaimana pelayar-pelayar laut ini untuk pergi ke China, daripada Arab, daripada Europe pergi ke sini, tengah-tengah laut? Bagaimana mereka menentukan kedudukan mereka? Bagaimana? (penulis menjawab). Matahari, bintang, bulan, planet. Saya diajar, masa itu. Tetapi tiga puluh, dua puluh tahun yang dulu apabila *satelit navigation start* [satelit perkapalan bermula], putar sahaja, tekan sahaja *button* [butang], latitud longitud ada. *So* [jadi], buat apa ambil tembak bintang buat apa itu semua? Sebab yang ini sudah *very reliable* [sangat dapat dipercayai]. Tidak payah, sampai satu *second* [saat], tekan sahaja, *ten degrees* [sepuluh darjah] ke bawah *east* [timur], *cross exactly* [terpapar dengan tepat]. Dulu kena ambil tujuh lapan bintang, dekat setengah jam punya kerja untuk engaku dapat *cross* [paparan] itu. Jadi yang itu *dicalculate everytime* [dikira setiap masa] tetapi yang sekarang ini *satellite navigation* [satelit perkapalan] sama juga. Dia menggunakan *principle* [prinsip] yang sama tinggal lagi *dicomputered by computer* [dikomputerkan oleh komputer]. Jadi mereka ini semua sudah jadi *automation* [automatik] lah.

NSMS: Bolehkah kapten ceritakan pengalaman pertama kapten semasa mula bekerja di atas kapal?

KAPTEN: Oh, hebat. Sebagai kadet (Ketawa). Nama kapal itu Bunga Melati. Kadet tidak ramai jadi saya *very popular* [sangat terkenal]. Sebagai pegawai kadet, you are *expected* [awak dianggap], awak dianggap sebagai pegawai yang boleh kerja semua. Tidak boleh membantah. Kalau krew tidak hendak, awak kena sebagai kadet. Tengah malam bangun pergi *deck* [bahagian kapal, kapal *rolling* [bergolek], ribut, air naik, *securekan* [selamatkan] pergi *check* [periksa] apa. Sebagai pegawai kadet semua orang suka kera you are *expected* [dianggap] tidak boleh menolak. Kalau krew kata dia kata ini bukan kerja saya, betul dia kata ini kerja orang lain. Tetapi kalau sebagai seorang pegawai kadet, kadet itu tidak lama. Masa saya tiga tahun sekarang setahun sahaja. Awak kena buat kena cuci bilik air, cuci *toilet* [tandas], sapu cat, ketuk karat, apa sahaja. Itu daripada *situative* [keadaan]. Daripada pegawai awak kena ambil *position satellite navigation* [jawatan satelit perkapalan] semua, awak buat cas *two* (2). *You know?* [awak tahu?]. Pasa masa itu adalah awak dianggap sebagai *apprentice* [pelatih]. Apa-apa yang kamu buat adalah dianggap sebagai pelajaran. Walaupun cuci *toilet* [tandas]. Betul? Esok, kerana apabila awak jadi pegawai awak tahu. Untuk menjadi seorang pegawai, awak bukan boleh keluar universiti jadi pegawai. Ini konsep ini konsep ini, pegawai kadet ini tadi awak sebagai pegawai kadet belayar kapal, awak buat kerja *anything under the sun* [macam-macam di

bawah sinaran matahari]. Ini banyak bergantung karektor. Kalau budak itu datang daripada keluarga orang kaya, dia mungkin membantah. Dia kata ini bukan kerja aku. Dia ambil dia kata betul juga. Dia kata siapa emak bapa dia kata aku hantar dia sebagai untuk jadi calon menjadi seorang kapten, apa engkau suruh dia jadi cuci *toilet* [tandas]. Jadi, jadi masalah juga lah kalau mempunyai keadaan begitu. *Very popular* (Ketawa). Apa sahaja disuruh saya buat. Jadi bila awak buat, walaupun masa itu saya sedar atau saya tidak sedar dan saya banyak tahu. Apabila saya banyak tahu, selepas saya punya ALAM tiga (3) tahun tadi saya pergi poli, saya lulus dan saya dapat jadi pegawai *Second Observed Mariner* (pangkat). Jadi orang bawah saya nanti, kadet, krew kapal apa semua. Saya, apabila dalam keadaan-keadaan tertentu mereka kena jawab dengan saya lah. Dia kata, Second (panggilan untuk pangkat), ini tidak boleh buat ini, saya kata kenapa tidak. Saya tunjukkan kepada mereka. Buat ini dulu. Dia kata, kadet kata ini Second, tidak boleh buat ini. *Not this way. No, this is the way* [Bukan cara ini. Tidak, inilah caranya]. Jadi bidang kadet masa itu, *apprentice very important* [pelatih sangat penting]. Kalau nanti sudah jadi pegawai tidak tahu orang, kadet pula lebih pandai daripada pegawai, ini jadi (masalah). Sama kalau kita orang universiti, lulus, selepas jadi pegawai di jabatan-jabatan sana, cuba hendak tunjuk arah kepada kerani-kerani tua ini jadi yang sudah lama-lama. Kalau kita tidak pandai bagaimana mengakses keadaan, orang bawah ini kata pegawai bodohlah. Tetapi

keadaannya memang begitu kerana kamu keluar nanti baru dua puluh lima (25) tahun. Kalau jabatan kerajaan pegawai kerani-kerani umur mungkin enam puluh lebih, lima puluh lebih. Tetapi kalau sekiranya kita tidak pandai mengatakan yang kita lebih hebat. Cara yang hendak mengatakan kita lebih hebat pada orang tua ini mesti diterima oleh mereka. Tetapi bukan boleh suka-suka. *Order order* [perintah-perintah] ini tidak mahu diterima. Tetapi kalau awak menunjukkan yang kamu pandai mempunyai sikap yang boleh diterima, mempunyai *leadership quality* [kualiti kepimpinan] *then* [kemudian] tiada masalah.

JULIA: Selain ahli-ahli pelayaran seperti kapten, siapakah individu lain yang turut berada di atas kapal?

KAPTEN: Di kapal semuanya pelaut. Sebuah kapal mesti ada satu kapten, satu *Chief Observe* [ketua pemerhati], *one Second Observe* [satu pegawai pemerhati kelas dua], *one Third Observe* [satu pegawai pemerhati kelas tiga], krew berapa-berapa ramai. Itu bahagian *navigation* [perkapalan]. Bahagian enjin mesti ada *Chief Engineer* [ketua jurutera], *Second Engineer* [jurutera kedua], *Electrical Engineer* [jurutera elektrik]. Dia pula ada satu *team* [kumpulan] untuk *make sure* [memastikan] pelayaran enjin punya kapal bagus. Selepas itu pula ada satu lagi *team* [kumpulan] yang tukang masak untuk katering, *order* [tempah] makan, yang menyiapkan makanan *breakfast* [sarapan], makan tengahari, makan malam dan sebagainya.

JULIA: Adakah tukang masak itu merupakan salah seorang ahli pelayaran?

KAPTEN: Ya, yang lain daripada itu isteri lah. Banyak *company* [syarikat] boleh bawa anak isteri. Ada undang-undang dia. Kalau kita pegawai, bilik kita mungkin dicuci oleh *steward* [pelayan pejabat]. Sekarang kapten, kalau dia kapten bilik dia tiga bilik. Bilik tidur dia, bilik belajar dia dan *office* [pejabat] dia. Dia orang daripada sana, bilik dia untuk dia, office dia lain, bilik dia dengan tv [televisyen] dengan apa dia lain, bilik tidur dia lain, *toilet* [tandas] dia lain, kapten. Yang paling, tiga empat bilik dia ada. Kalau 3 riner (pangkat), dua bilik lah. *Office* [pejabat] dia dengan bilik tidur dia. Bilik air *attached* [disertakan] lah. Kalau kelasi bilik sahaja, bilik air di luar. Kalau kadet kadang-kadang sebilik berempat. Ya, ini keadaanlah. Tetapi sekarang kapal semua seorang satu bilik. Jadi, kalau orang lain di daripada pelyar pelaut tadi isteri-isteri mereka lah.

NSMS: MISC merupakan syarikat terbesar malah antara syarikat perkapalan terbesar dunia. Bolehkah kapten terangkan tentang latar belakang syarikat MISC?

KAPTEN: MISC ditubuhkan tahun sembilan belas sembilan puluh lapan (1968) diteraju oleh kerajaan. Daripada sembilan puluh lapan (1968), MISC kapal *businessnya* [perniagaannya] bertambah. Dari sehari ke sehari sampai dalam saya ingat dalam tahun lapan puluhan (80-an), ada lebih kurang tujuh puluh (70) kapal. Masa itu masih lagi sebuah syarikat yang mana *semi-government* [separa

kerajaan]. Masa itulah. Tahun lapan puluhan (80-an), syarikat ini disenaraikan ke bursaham. Bursa. Yang mana Kementerian Kewangan masih mempunyai lebih kurang dua puluh tujuh (27%) *share* [saham]. Kerajaan dua puluh tujuh peratus (27%) itu besar kerana FELDA [Federal Land Development Authority] ada lima peratus (5%), *Pahang State Government* [Kerajaan Negeri Pahang], Tabung Haji ada tiga peratus (3%), EPF [Employee Provident Fund] lima peratus (5%). Apa Tabung Haji itu apa? Kerajaan kan? EPF kerajaan, *state government* [kerajaan negeri] kerajaan kan? Jadi campur-campur yang *state government* dengan kementerian kewangan tadi kerajaan adalah *majority shareholders of MISC* [pemegang saham terbesar MISC]. Walaupun dua puluh tujuh peratus (27%) kerajaan pusat tetapi EPF, tabung haji, FELDA, *state government*, ini semua kerajaan. Kalau campur-campurkan lebih pada lima puluh peratus [50%]. Selain daripada individu-individu yang lain. Ok, tahun sembilan belas sembilan puluh tujuh [1997], Petronas [Petroliam Nasional Berhad] beli MISC. Bukan beli MISC tadi, Petronas beli yang dua puluh tujuh [27%]. Kerajaan. Masa itu dua puluh tujuh peratus [27%] itu kementerian kewangan kalau tidak silap saya. Petronas beli yang itu, dua puluh tujuh peratus [27%] itu jadi Petronas *take control of MISC* [menggambil alih pentadbiran MISC]. Petronas walaupun *own* [memiliki] 27% tetapi dia adalah yang mempunyai yang terbesar. *Single largest shareholders* [pemegang saham terbesar]. Jadi apabila terbesar, Petronas *take over management* [menggambil alih

pentadbiran]. Tahun sembilan belas sembilan puluh tujuh (1997), masa itu Petronas pula ada kapal Puteri. Ada lima biji kapal LNG. Petronas ada kapal dia sendiri dan dia ada MISC, dia ambil kapal dia lima biji, dia masuk ke dalam MISC. Dari dua puluh tujuh peratus [27%] mereka jadi enam puluh empat peratus [64%]. Pasal dia masukkan dia punya aset. Jadi sampai hari ini Petronas *own* [memiliki] MISC enam puluh empat peratus [64%]. Yang tiga puluh enam peratus [36%] ini tadi Felda ada, Pahang ada, EPF ada, tabung haji ada, semua-semualah. *That is how MISC is* [itulah MISC]. MISC daripada masa itu ada seratus lima puluh (150) kapal tetapi sekarang lebih kurang seratus (100) kerana kita salah satu bidang yang kami tidak mahu masuk campur. Yang bawa kapal yang *wheat* [gandum], gandum, bijih timah, dia panggil Bar Carrier. Kita tidak hendak, kita hendak *chemical* [bahan kimia], kita hendak minyak, gas. Kita *concentrate* on container [fokus pada kontena]. Jadi kita jual *that* [itu] Bar Carrier *disposition* [boleh dijual]. Ok.

JULIA: Saya sangat berminat untuk mengetahui tentang kapal-kapal besar milik MISC. MISC mempunyai banyak jenis kapal. Bolehkah kapten terangkan tentang kapal-kapal tersebut, maksudnya tentang nama-nama kapal dan fungsinya?

KAPTEN: Kapal MISC yang banyak sekarang ini kapal *petroleum tanker* [tangki minyak] dan juga LNG. LNG ini, MISC agak tahun ini mereka mempunyai dua puluh sembilan (29) biji buah kapal LNG. *One of the single largest owner in the*

world of LNG ship [salah satu pemilik kapal dagang LNG terbesar di dunia]. Kapal ini dipanggil Puteri Cast. Selepas itu Bunga Cast. MISC dia ambil Bunga. Terkenal bunga. Nama-nama Bunga Melati, Bunga Cenderawasih, Bunga Tanjung. Nama-nama kapal MISC. Selepas itu dia menggunakan kapal Puteri. Puteri Delima. Selepas itu dia panggil Rimba. Rimba Melati. Ini adalah nama-nama yang (diguna). Nama-nama kapal ini *very important* [sangat penting]. *Must be there* [mesti ada]. Bukan saya yang boleh menentukan nama-nama kapal. Bukan taraf saya. Ditentukan oleh *board of directors* [ahli lembaga pengarah], pemegang saham terbesar. Dia mesti *approve* [terima]. Bila nama itu dia orang sudah *approve* [terima], nama itu pun dihantar ke Jabatan Laut. Jabatan Laut kata dia buka buku besar dia boleh tidak nama kapal Bunga Tahi Ayam kata (ketawa). *You know why* [awak tahu mengapa?]. Tidak mahu ada dua kapal Bunga Tahi Ayam. Ha, bukan boleh. Kapal bukan MISC sahaja yang punya, orang lain di Malaysia, orang Sabah, orang Sarawak. Dia tidak boleh nama kapal Bunga Delima kalau MISC sudah ada Bunga Delima. Jadi kalau *board of directors* kata Bunga Delima, tidal lepas lagi. Dia kena pergi *check* [periksa] dekat *Marine Department* [Jabatan Laut] tengok ada tidak Bunga Delima. Sama registra *company* [syarikat] kan? Kalau awak hendak buat Sdn. Bhd., awak pergi *adapt* [adaptasi], kata awak hendak kata apa ini Saadiah Sdn. Bhd untuk buat keropok. Katalah. *So this time* [Jadi masa ini], kata tunggu dulu *I will make research* [saya selidik] ada tidak Saadiah.

Kalau tidak ada dua *company* [syarikat] nama Saadiah, kalaupun. Sama juga macam iulah, kaedahnyanya.

NSMS: MISC merupakan antara syarikat yang banyak menyumbang dalam kemajuan bidang pelayaran dan perkapalan Malaysia. Apakah peranan MISC dalam usaha untuk melahirkan ahli-ahli pelayaran?

KAPTEN: Oh, MISC kita mesti ramai. MISC sebenarnya membelanja berjuta-juta ringgit setahun dalam *sponsor* [menaja] pegawai kadet. Tetapi *directly* [secara terus] dekat Akademi Laut Melaka, dekat Hong Kong, dekat UTM [Universiti Teknologi Malaysia], dan juga banyak program-program lain. Itu untuk laut sahaja. Selepas itu untuk di *office* [pejabat], MISC hantar lagi universiti-universiti lain untuk belajar dalam kepakaran kapal atau perkapalan. Perkapalan ini bukan untuk jadi kapten kapal sahaja. Itu yang hendak buat kapal itu, Naval Art Architecture yang hendak buat kapal. Selepas itu pula yang hendak menjadi *specialist* [pakar] dalam enjin. Enjin kapal. Hendak jadi *specialist* dalam enjin kapal bukan boleh belajar dekat ALAM. Itu belajar dekat *engine makers* [pembuat enjin]. BMW *engine* [enjin] kena pergi belajar dekat Sweden. Bagaimana untuk menjaga BMW *engine* [enjin BMW]. Jadi masa MISC belanja berjuta-juta ringgit setahun untuk melatih anggota-anggota pekerja-pekerja syarikat.

JULIA: Kapten memegang banyak posisi kerja di dalam kapal sepanjang hampir empat dekadberkhidmat di MISC. Apakah bidang kepakaran kapten?

KAPTEN: Saya masa saya belayar kapal saya belayar banyak dalam bidang daripada kapal *tanker* [tangki], dan juga Petroleum dan *container* [kontena] dan semua. Di *office* [pejabat] banyak oleh kerana lama saya sudah didedahkan dalam banyak bidang. Yang pertama bagaimana untuk menjaga kapal, *repair* [baiki], *maintenance* [menyelenggara]. Selepas itu saya dibagi tugas pegawai untuk cari *cargo business* [perniagaan kargo], kapal minyak, dan kapal *chemical* [bahan kimia], *palm oil* [minyak sawit], dan masa itu juga *offshore business* [perniagaan di laut]. *Position* [jawatan] yang *last* [akhir] saya jaga orang-orang kapal. MISC mempunyai tiga ribu (3000) ke lima ribu (5000) krew dan pegawai. Saya kena jaga mereka ini di laut dan di darat. *Makesure* [memastikan] apa-apa *benefit* [faedah] yang ada dibagi. *Scholarship* [basiswa] bagi untuk mereka ini menyambung pelajaran. Banyak bidang MISC mempunyai polisi yang mana kita dipindahkan lebih tiga, empat tahun pindah kerja lain. Dia tidak bagi kita duduk setempat tiga, empat puluh tahun.

NSMS: Pada tahun 1992, kapten telah dilantik sebagai Head of Petroleum Tanker dan daripada pembacaan saya, kapal tangki dibahagikan kepada dua bahagian iaitu Chemical Division dan Petroleum Division. Bolehkah kapten terangkan tentang bahagian-bahagian tangki ini?

KAPTEN: Ok. Tahun 1992, MISC masa itu ada satu *division* [bahagian] saja *tanker* [tangki]. Oleh kerana *business* [perniagaan] itu berkembang, *management* [pengurusan] telah *split division* [ceraikan bahagian] itu kepada dua. Satu *chemical* [bahan kimia] dan satu lagi petroleum. *Chemical* ini, *trading patternnya very simple* [bentuk dagangan yang ringkas]. Daripada Malaysia ke Europe. *Main business* [perniagaan utama]. Dari sini bawa kelapa sawit. Daripada Europe bawa balik *chemical* [bahan kimia]. Jadi pergi balik begitulah. Lagi satu *tanker* [tangki] ini kapal minyak, Petroliam. Petroliam ini minyak daripada tempat mereka gali minyak itu atau tempat yang mereka jumpa minyak. Kerteh, Labuan, Bintulu, Miri. Ini untuk *local* [tempatan] lah. Minyak ini nanti ditarik, pam masuk tangki di Miri, di Bintulu atau di Kerteh. Pernah tengok kan tangki besar-besar? 100000, 200000, 300000 tan ini tadi pam minyak kepada mereka dan kapal MISC ada kapal tersebut, ambil minyak *crop oil* [hasil minyak] bawa ke *refinery* [penyaringan dan pembersihan]. Tahu *refinery*? Minyak hitam itu yang hendak diproseskan untuk jadi minyak benzine, diesel, mana datangnya minyak itu? Diesel mana datangnya? Yang masuk minyak kereta engkau itu bukan diesel kan? Mana datangnya? Daripada minyak hitam itu tadi. Minyak *crop* [hasil]. Minyak itu tadi dibawa, diproses, di mana? Di Malaysia ini dekat mana sekarang?

KASET 2: BAHAGIAN A

Sudah tengok. Satu *barrel* [tong] 44 *gallon* [gelen] tong minyak yang dulu dekat kampung dia buat taruk tangki air. 44 *gallon* [gelen] itu satu *barrel* [tong]. Dalam minyak ini, kalau kaedahnya, kalau *crop oil* [hasil minyak] yang dipam daripada tanah itu daripada di laut atau daripada di darat dan kita punya *crop oil*-nya *fill*-nya [hasil isinya, minyaknya] boleh bawa kepada *fundway* [cara simpanlah] yang paling atas apa?. Sini ada Jed A One, selepas itu diesel, selepas tu karosin, yang bawah sekali yang hitam yang kering untuk buat jalan tar. Jadi ini proses *the fundway*-lah [cara simpanlah]. Jadi yang minyak hitam itu dibawa, minyak *crop* [hasil] bukan minyak hitam. Minyak *crop* [hasil] dibawa kepada *refinery* [kilang penapis] untuk dihasilkan di Melaka, Singapore [Singapura]. Semua negara ada, diproses untuk dijadikan benzine, mongas, Jed A One, diesel. Oh, kamu tidak tahu (ketawa). Itu *petroleum tanker* [tangki minyak]. Jadi tanker ini tadi pergi carilah kargo ini tadi dekat Shell, Esso, PETRONAS. Kita kata kita ada kapal boleh angkut kamu punya minyak, dia kata berapa ringgit, tapi dia tidak main ringgit, dia kata berapa ratus ribu. (ketawa). Bawa minyak, biasanya dalam masa itu, tahun 1992, 60 000 tan daripada Kertih ke *PD* [Port Dickson], tiga hari belayar, 250 000 *US*, tambang dia. Sekarang 800 000. *This service* [perkhidmatan ini] tidak bergerak, kapal mana hendak ambil duit kan?. Kapal pun

hendak bayar duit bank, duit gaji orang kapal, gaji orang *office* [pejabat], bayar *insurance* [insurans] *repair* [baiki] dia, itu siapa hendak bayar?. Syarikat minyak kena bayarlah!. Kelapa sawit misal kata satu tan dari sini ke Rotterdam, sekarang ini dekat 70 *US* satu tan. Satu tan tambang dia untuk ke 70 *US*. Satu kapal biasanya 30 000 tan. Kapal MISC ada 30 000 tan. 30 000 tan kali 60 *US*, satu perpuluhan lapan juta *US* kali kan three point five [tiga perpuluhan lima], jadi enam perpuluhan tiga *million* [juta]. MISC dapat sebuah kapal daripada tambang untuk bawa minyak daripada Malaysia itu tadi sampai ke Europe [Eropah] enam perpuluhan tiga juta. Enam perpuluhan tiga ini hendak bayar duit minyak kapal, gaji krew, gaji hendak buat bank *loan* [pinjaman], *Passing Swess Cannel* [lalu cukai kapal] hendak bayar *toll* [cukai]. Tahu Swess Cannel itu?. Hendak bayar *toll* [cukai], *toll* [cukai] mahal, sekarang dekat 200 000 *US*, bukan *toll* [cukai] enam ringgit [RM6] itu. Semua hendak bayar, tidak siapa hendak bayar. Yang ini *business* [perniagaan] kan?.

JULIA: Memandangkan sekarang merupakan zaman serba canggih dan berteknologi tinggi, adakah bidang ini menggunakan peralatan teknologi sebagai medium untuk meningkatkan mutu perkhidmatan?

KAPTEN: Ya. Bidang perkapalan tidak lari daripada bidang-bidang lain. Sekarang telah banyak proses *automation* [automasi] dan proses elektronik syarikat perkapalan. Banyak untung dari segi kos oleh kerana benda ini ada.

Ya, dulukan kapal kan tidak ada *automation* [automasi]. Masa saya belayar dulu kapal 20 000 tan, kapal jenis *cargo ship* [kapal kargo], krew dia 45 orang. Sekarang kapal 70 000 tan krew dia ada dua puluh (20) orang. Dulu empat puluh (40) orang, sekarang dua puluh (20) orang. Dulu minyak enjin mungkin *maintenance* [penyelenggaraan] tinggi, sekarang mungkin kurang sikit oleh kerana macam- macam cerita ada. Jadi apa proses *automation* [automasi] dan bidang perkembangan ini *benefit* [berfaedah], bidang perkapalan dan juga seperti mana bidang-bidang lain, *automation* [automasi], elektronik.

NSMS: Biasanya peralatan teknologi ini dibeli dari luar negara ataupun boleh didapati dalam negara?

KAPTEN: Kebanyakan daripada luar negara kerana *research* [kajian] ini di buat oleh negara- negara maju. Kita jauh lagi daripada local component [komponen tempatan].

JULIA: Bak kata orang, masa mampu mengubah segalanya malah diri seseorang itu sendiri. Pada pendapat kapten, apakah perubahan besar perkembangan bidang pelayaran pada era penglibatan kapten dengan zaman kini?

Kapten: Seperti saya kata tadi lah. Era saya, dapat menyaksikan awal yang mula itu banyak yang menggunakan *conservative way* [cara konservatif], cara cara lama komunikasi yang dikata masih menggunakan *signal* [isyarat] dan juga lampu dan pertengahan *career* [kerjaya] saya tengok benda itu tidak ada

lagi sudah sebab banyak pakai elektronik dan banyak *automation* [automasi]. Lagi satu kecanggihan perlabuhan, *equipment-equipment* [peralatan-peralatan] pelabuhan. Dulu untuk dicaj 20 000 tan, di Rotterdam memerlukan lebih seminggu. Hari ini mungkin dua hari, untuk dicaj dulu *general cargo* [kargo umum], milik Jepun 3000 tan tiga minggu, sekarang kargo masuk dalam kontena 3000 tan lapan jam dalam kontena Jepun. Jadi saya dapat menengok, menyaksikan perubahan inilah *efficiency* [kecekapan], bukan benda itu baik sahaja. Bila timbulnya benda ini, kecekapan ini, yang timbulnya pula masalah lain. Dulu orang kapal duduk setahun di kapal, tidak ada *pressure* [tekanan], duduk di England tiga minggu *happy* [gembira] sahaja, ini lapan jam, *happy* [gembira] apa?. Hendak memijak kaki dekat darat pun tidak ada, jadi timbul pula masalah- masalah lain. Ya.

NSMS: Pada pandangan kapten, apakah sumbangan bidang pelayaran dan perkapalan ini terhadap ekonomi negara Malaysia?

KAPTEN: Besar sekali kerana Malaysia adalah *producing country* [negara pengeluar], *manufacturing country* [negara pengeluar]. Kita *produce* [keluarkan] *palm oil* [minyak kelapa sawit], kita *produce* [keluarkan] getah, kita *produce* [keluarkan] minyak, kita *produce* [keluarkan] *manufacturing* [kumpulan pengeluaran] elektronik Timur. *99 percent* [99 peratus] atau *98 percent* [98 peratus] barang- barang ini dipindah- randahkan melalui kapal. Percontation [peratusan] naik kapal terbang adalah lebih kecil sekali kerana pengangkutan laut adalah terbaik dan

temurah. Jadi perkapalan, besar sekali untuk Malaysia. Kalau kita tidak ada kapal, siapa yang akan buat benda ini?. Kapal-kapal lain-lah dan pula kita walau bagaimanapun pula tidak mampu untuk *take care of* [menjaga] kita punya *entire* [keseluruhan] barang-barang kita. Saya difahamkan, kita hanya *carry* [bawa] sepuluh *percent* [sepuluh peratus] sahaja barang- barang kita, sembilan puluh *percent* [sembilan puluh peratus] ini kapal-kapal lain. Kenapa?. Mungkin kita tidak cukup *company- company* [syarikat-syarikat] lagi. Satu, jangan salahkan siapa- siapa kerana ini adalah keadaan. *Shipping* [kapal] bukan *one trip* [satu perjalanan]. Engkau bawa minyak dari sini ke England balik kosong, tidak jadi. Engkau mesti cari kargo dari Europe [Eropah] bawa balik. Kalau tidak ada kargo bawa balik, rugi. *Example* [contoh] saya tadi, minyak daripada *palm oil* [minyak kelapa sawit] ke Rotterdam, enam perpuluhan tiga juta [6.3 juta] tambang. Hendak balik tak kan kosong kot. Siapa nak bayar minyak kapal, gaji orang, *first* [pertama] kena itu, jadi di *Europe* [Eropah] kena carilah kargo lain yang boleh kapal itu bawa. Jadi kalau engkau mengharap untuk kargo Malaysia ke, company itu akan bankrap. Jadi kita tidak boleh salahkan siapa- siapa. Banyak orang kata kita *produce* [keluarkan] minyak *palm oil* [minyak kelapa sawit], kita hanya *carry* [bawa] sepuluh *percent* [sepuluh peratus] tahu kita punya barang memang betul tapi satu yang boleh orang Malaysia kata “ aku bawa minyak pergi China atau pergi India, balik kosong” company itu akan lingkup. Jadi company [syarikat] yang

untuk buat business [perniagaan] kapal, dia mesti ada tahu untuk cari kargo Malaysia dan juga kargo bangsa lain untuk bawa *trip* [perjalanan] ini. *This is business* [ini adalah perniagaan], ok.

JULIA: Seperti yang kita sedia maklum, setiap orang tidak dapat lari dari masalah semasa bekerja. Oleh yang demikian, bagi kapten, apakah masalah serius yang pernah dialami oleh kapten?

KAPTEN: Tidak ada. No serious business [bukan serius] masalah. Masa *carrier* [kerjaya] belayar kapal lah, cuma saya fikir masalah timbul oleh anak- anaklah. Masa itu dia sedang membesar, bila dia membesar, isteri tidak sanggup duduk seorang, budak-budak. Dia suruh kita *stop*-lah [berhentilah] belayar kapal, kerja darat. (ketawa). Itu yang berlaku. Ramai orang Malaysia lepas jadi, habis, kadang- kadang tidak habis pun, yang gatal tu, hendak cepat kahwin, (ketawa) sudah tidak habiskan. Ada! Ada!, saya tidak menafikan. Kursus ini tadi untuk mendapat kelas satu, kelas dua, kelas tiga, sepuluh tahun. Masa jadi kadet, umur masa itu, dua puluh (20) atau sembilan belas (19). Jadi untuk itu, umur dah 29 [tahun], ada yang belum gagal dah ada *girlfriend* [teman wanita], betul tidak?. Umur 25 [tahun] dia gagal balik, baru dapat kelas tiga. Jadi hendak dapat *class two* [kelas dua] dan *class one* [kelas satu] memerlukan---. Masa itu, anak dara, anak pula selalu sakit-sakit, masalah. Tidak semuanya tapi contohnya ada. Jadi saya balik soalan tadi, tidak mempengaruhi kerana saya umur sudah tiga puluh (30)

saya sudah bekerja di *office*-lah [pejabatlah]. Belayar biasa, masalah biasa. Masalah mesti ada masalah, di *office* [pejabat] pun ada masalah. Sampai hari ini pun masalah. Jadi , tapi hari ini, kalau kita ambil benda ini sebagai salah satu pengajaran. Apa betul?

NSMS: Siapakah yang menjadi pembakar semangat dan pendorong kapten untuk bergiat berkecimpung dalam bidang ini?

KAPTEN: Tidak ada. *Just* [cuma] saya *follow* [ikut] arus sahaja. Kawan- kawan biasa tu, ada sahaja la yang *specific person* [individu tertentu] .

JULIA: Saya difahamkan ada di antara anak- anak kapten yang turut mengikut jejak langkah ---

KAPTEN: Yang tua. Yang tua, Mohd Fauzi, sekarang tapi dia ambil bahagian Imigresen. Dia ambil bahagian *engineering* [kejuruteraan]. Dia dapat *first class* [tempat pertama] dan dia dah beristeri. Itu, dia belayar bukan kehendak saya, dia belayar sendiri, saya tidak menggalakkan dan saya tidak *stop*-lah [berhentilah] sebab sekarang kebanyakan seperti mana yang kamu tahu, mak bapak sekarang ini dia banyak--bukan tak kisah tapi dia, kalau anak dia bidang itu, oklah. Sama juga saya ada anak lima laki- laki, dia hendak kahwin dengan anak siapa pun, saya kata oklah.

NSMS: Sepanjang perkhidmatan kapten di syarikat MISC, apakah sumbangan terbesar kapten terhadap syarikat tersebut?

KAPTEN: Saya ingat tidak ada, *very significant* [sangat penting], cuma saya fikir saya naik sama dengan MISC. MISC berkembang dari 20 kapal, 30 kapal, 70 kapal, 100 kapal, jadi MISC telah bagi banyak peluang untuk pekerja-pekerja berkembang, sama naiklah. *Contribution* [sumbangan] saya yang terbesar, saya ingat saya jadi masa PETRONAS [Petroliam Nasional Berhad] *take over* [mengambil alih]. Saya salah seorang daripada *Management Committee Members* [Ahli Persatuan Pengurusan] peringkat tertinggi dalam syarikat, bekerja dengan *managing director* [pengarah urusan] untuk polisi-polisi dan menentukan tuju arah *company* [syarikat]. Lima tahun saya bekerja di bawah MD [managing director/pengarah urusan] *direct* [terus]. Dalam MISC ini sama macam di universiti-lah or [atau] dia punya timbalan, yang paling tinggi *chancellor* [Pengetua], *vice chancellor* [Timbalan Pengetua], yang bawah itu *is* [adalah] ketua- ketua, ketua *engineering* [jurutera], ketua di UiTM [Universiti Teknologi Mara], yang pakai cermin mata itu siapa nama? (penulis menjawab Ibrahim Abu Shah), oh! UMNO [United Malays Nation Association] kuat itu (ketawa). Dia yang nombor satu. Peringkat yang bawah dia, cari peringkat bawah dia itu, sama taraf, yang apa bawah dia? (penulis menjawab pendaftar). Eh! Tidak bukan pendaftar!. Pendaftar seorang, dia ramai. Dia kalau bahagian bidang

apa yang ada di UiTM? (penulis menjawab perubahan). Yang tinggi, perubahan apa? timbalan? (penulis menjawab timbalan dekan), yang paling tinggi bawah Ibrahim dekan sahajalah. Bawah dia ada empatkan. Saya yang empat itulah di MISC. Bawah itu baru dekan kan? Jadi, dan masa itu saya jadi banyak pengarah syarikatlah di banyak syarikat. MISC mempunyai banyak syarikat operasi kapal, lepas itu syarikat kecil- kecil banyak. Jadi dalam syarikat- syarikat kecil ini, MISC lantik sebagai pengarahlah. Saya telah menjadi kapal dua puluh tujuh (27) orang, tujuh (7) syarikat sebagai pengarah. Jadi saya banggalah masa itu banyak menyumbang dari segi membesar, membaik, dan ini, MISC daripada satu taraf ke satu taraf yang lebih baik. *I'm very happy-lah* [saya sangat gembiralah] dengan *development* [kemajuan] ini kerana MISC diiktiraf di seluruh dunia. Mereka tahu MISC, kehebatan kita---

JULIA: Sebagai seorang pelayar yang sudah lama berkecimpung dalam bidang ini, bolehkah kapten ceritakan tentang pengalaman pahit dan manis kapten sepanjang bekerja di atas kapal?

KAPTEN: Saya ingat saya *very lucky-lah* [sangat beruntunglah]. Saya punya--- tidak ada yang pahit. Saya tidak anggap pahit, manis pun tidak ada. Saya ingat, semua manis, pahit pun tidak ada sebab normal sahaja. Saya *expect* [agak] tidak ada yang apa kan---saya di-*promote* [dinaikkan pangkat], saya *lucky* [bertuah], saya dapat promotion [kenaikan pangkat] *every three foyers* [setiap

tiga ruang]. Mungkin ini yang manislah, ramai ada kawan- kawan saya yang naik *office* [pejabat] tidak dapat apa. Saya dapat, tapi saya pula tidak boleh bandingkan dengan orang yang lebih laju, ada juga orang yang lebih laju. Ya dan dia pula saya tengok, wah! lagi hebat. Saya pula, saya tidak boleh *complaint* [bersungut] saya dapat. Jadi orang pun banyak cakap dia pun hebat, tapi ada yang hebat lagi. Tapi saya pun dalam keadaan hebatlah tak terhebat tapi tak tertinggal. Tapi untuk mendapat keadaan begini, itu yang dikatakan tadi kena bekerja kuat. Saya masa itu, saya kerja di *office* [pejabat] lebih kurang 26 tahun. Tiap- tiap hari sebelum pukul tujuh dah sampai di *office* [pejabat], sebelum pukul tujuh pagi sudah sampai *office* [pejabat] sudah dan minimum kerja *office* [pejabat] 12 jam, lepas maghrib balik. Ini adalah biasa dalam swasta. MD [managing director/ ketua pengarah] saya balik lepas isyak, lepas isyak. Jadi apabila sudah bekerja tidak ada *life* [kehidupan]. Jangan harap masa hari-hari bekerja hari-hari begini boleh dapat keadaan---daripada pukul 8.30 *start* [mula] kerja itu, meeting-lah [mesyuaratlah] sampai---. Kalau awak sebagai ketua jabatan, *meeting*-lah [mesyuaratlah], *meeting* [mesyuarat], meeting [mesyuarat], *meeting* [mesyuarat] orang panggil. *Discuss* [bincang] kalau tidak ada kena dengan awak dengan orang lainlah, *meeting* [mesyuarat], *meeting* [mesyuarat]. Orang-orang ini---orang bawah ini dalam lima, enam puluh orang buat kerja ini. Mereka menunggu kamu untuk bagi taklimat [dan] keputusan.

Balik sekejap tengok orang kanan awak, pergi *meeting* [mesyuarat], *meeting* [mesyuarat] dalam dan *meeting* luaran. Balik karang [pula] hendak *report* [lapor]. Jadi pukul empat dan pukul lima baru habis *meeting* [mesyuarat], balik. Balik *department* [jabatan] hendak pula tengok kapal A, kapal B, kapal C macam mana? Tengok-tengok apa pula yang hendak *report* [lapor] kepada bos apa jadi?, Apa jadi? Apa jadi?. Jadi kerja swasta ini tekanan dia tinggilah. Ya, sebab sampai sekarang saya tidak setuju kerajaan punya orang dapat *bonus* [ganjaran], *lecturer* [pensyarah] dapat *bonus* [ganjaran], sampai sekarang saya tidak setuju kerana mereka ini kerja hanya bekerja A, jadi *lecturer* [pensyarah] mengajarlah!. Ya, jadi pegawai kerajaan bekerjalah lapan sampai pukul lima. Swasta ini dari membuat, menentukan, samada engkau buat sepuluh juta atau seratus juta. Macam mana hendak buat seratus juta? Kerajaan mana ada? tapi semua orang kerajaan sekarang, semua hendak *bonus* [ganjaran]. Askar pun hendak *bonus* [ganjaran], apa ini?. Askar pukul satu tengah hari tidak ada kerja, nak *bonus* [ganjaran]. CUEPAC minta, apa itu minta kerana apa?, sebab dia hendak jadi ketua CUEPAC, MTUC. Kalau tak minta esok orang jatuhkan dia. Jadi, *bonus* [ganjaran] ini tadi, maknanya gaji lebih daripada beberapa bulan. Bonus hanya dibayar kalau atau sekiranya kita---awak fikir tentang ini. Ini semua hendak *bonus* [ganjaran], ini apa? orang pencen pun hendak *bonus* [ganjaran], ada dengar?. Yes [ya], (ketawa) orang

pencen pun hendak *bonus* [ganjaran]. Dia, dia tidak bekerja, macam mana hendak dapat *bonus* [ganjaran]?. Bonus ini timbulnya benda yang hasil daripada prestasi kerja, misalnya kata, engkau pencen hendak *bonus* [ganjaran] apa? (ketawa). Engkau askar *bonus* [ganjaran] apa? Engkau jadi *lecturer* [pensyarah] bonus apa?. Engkau mesti *argue* [bertengkar] dengan dia. Engkau jumpa dengan, dengan pekerja ini engkau terangkan *bonus* [ganjaran] apa ini?. Bonus ini timbul apabila syarikat itu, sesuatu syarikat buat lebih baik daripada apa yang dirancang oleh kerana prestasinya, pekerja-pekerja ini dedikasi bekerja lebih dua puluh (20), dua belas (12) jam dan dia buat untung lebih, jadi untung lebih ini dia *share*-kan [kongsikan] dengan pekerja. Itu nama *bonus* [ganjaran]. Benda itu *applicable* [bersesuaian] ke dengan *lecturer* [pensyarah], (ketawa), *applicable* [bersesuaian] ke dengan polis? dan awak fikirlah.

NSMS: Saya memandang bidang pelayaran sebagai satu bidang yang sangat Mencabar kerana seseorang itu bertanggungjawab untuk mengemudi sebuah kapal besar dan bertanggungjawab tentang keselamatan semua krew dan individu lain termasuk isi perut kapal yang dibawa. Apakah cabaran terbesar yang pernah kapten alami?

KAPTEN: Saya tidak memandang benda ini cabaran kerana saya fikir apa bidang yang kita buat mempunyai cabaran. Kapal, kalau kita kerja baik ikut apa yang dirancang dan apa yang

diarah kerana apa---.Ya, navigasi [jurumudi] semuanya ada peraturan, cuma kita dibagi macam mana mencari kedudukan kapal, ada!, hendak elak jangan berlanggar, ada!, tengok betul- betul, pandang depan, jangan ada apa, jangan langgar, semua ada, apa cabaran dia?, cuma cabaran dia, kerja ini tidak campur dengan masyarakat. Ia, kamu belayar, kamu tidak ada hari raya, anak bini sakit, kematian tidak ada, tidak mendengar, apa yang tidak mendengar? (penulis menjawab berita), tidak ada tazkirah, tidak ada apa, *u hero* [awak wira], itulah cabaran dia (ketawa), apa awak fikir, wah! aku semua. Jadi, apa awak tidak mendengar, *u-lah* [awaklah] jadi *hero* [wira] , betul?. Ya, itulah cabaran dia sebab apa awak tidak ada buat percampuran kemasyarakatan. Jadi, dia diasingkan. Ya, awak jangan kata sebagai pensyarah itu mengambil mudah, pergi mengajar tidak *prepare* [bersedia], betullah, dia pergi pun dia tidak buat, tengok sahaja engkau (ketawa), tidak ada *preparation* [persediaan], betul, sama macam ustaz, duduk tengok tazkirah, ustaz dia datang tapi dia hendak mengajar pun dia tidak tahu, habislah, tapi yang canggih-canggih dia bawa laptop-- (penulis menyatakan ustaz buat slide), haa, dia buat slide, dia berdiri, dia, satu-satu dia semua sudah program apa dia cakap. Ada tu, dia ulang-ulang, dia ulang-ulang, dia ulang-ulang (ketawa). Dalam sejam tu, dia ulang topik itu dalam sepuluh kali. Itu mesti kita tahu dia tidak buat *preparation* [persediaan] tu, *lecturer* [pensyarah] pun sama. Itu dia harap *student* [pelajar] dia pandai kan, samalah, sama macam bidang

pelayaran. Itu cabaran dia sama tapi bagi saya tidak ada.
Ok.

JULIA: Pada pandangan kapten, apakah kelebihan seseorang yang bekerja di laut seperti kapten berbanding mereka yang bekerja di luar?

KAPTEN: Pun tidak ada, cuma kita ini, saya fikir untuk jadi seorang pelajar tiada siapa paksa engkau. Saya selalu cakap dengan orang laut, jangan engkau fikir, engkau bekerja pelaut ini awak tidak dapat hari raya, awak tidak dapat dengan family awak rasa awak di awak rasa awak terpinggir. Bukan, ini kamu yang pilih bidang perkapalan, bukan siapa paksa bila awak jadi orang pelaut awak akan merasai inilah hari raya tidak ada, makan, ini apakan, tidak ada dapat *fresh food* [makanan segar]. Ni apa, ayam itu, sudah tiga bulan dalam *freeze-lah* [peti beku]. Inilah keadaanya sebab kamu memilih bidang ini. Jadi bila awak pilih bidang ini janganlah hendak *complaint* [bersungut], tapi *benefit* [faedah] dia apa?. Ok, let me tell *u* [biar saya beritahu awak], gaji besar, kapten kapal sekarang gaji 20 000, *income tax* [cukai pendapatan] sekarang tidak bayar. *Income tax* [cukai pendapatan] kalau gaji 20 000, *income tax* [cukai pendapatan] dekat 6000 [RM6000] sebulan tahu, lima, enam ribu [RM5000 atau RM6000] kerajaan ambil balik, lepas itu, bayar minyak kereta tidak ada, sabun pun dia bagi *free* [percuma], dalam kapal, tambang bas tidak ada, makan *free* [percuma], tidur *free* [percuma], air *free* [percuma]. Jadi untuk menyimpan duit, orang kapal ini--,

haa, kemudahan dia hebat sebab itu tambang dia tidak ada. Kalau kelasi kapal, gaji dia dua ribu [RM2000], dua ribu [RM2000] tu *solid* [kukuh] tu. Kerja *office* [pejabat] ini hendak simpan 200 [RM200], ah! hebat dah. Betul! Makan tengah hari, tambang, LRT [Local Railways Transportation], minyak apa, dua ratus ringgit [RM200] pun dah tidak ada duit. Di kapal apa ada? Karang [nanti], ada hendak pergi tengok wayang, *dating* [temujanji], kapal apa ada?. Jadi kapal dari segi itu hebat, tapi dari segi kemasyarakatan tidak adalah, kematian tidak apa semua sebab semua dia sudah dulu. Tapi kita tidak boleh complaint [bersungut], kerana kita yang memilih. Ada, kamu ambil kursus ini kamu pilih, ada?. Kang [nanti], itu katalah kamu pilihlah atau terpaksa, saya tidak tahulah. Saya ambil kursus ini saya ambillah, jangan nak complaint [bersungut]. Saya kata saya ini orang per katakan askar berkorban, polis ini apa semua, ini *porah* [pergilah], dia yang pilih. Siapa yang pilih jadi polis (penulis menjawab diri sendiri). Haa, polis apa kerja dia? (penulis menjawab menjaga keselamatan). Satu pulak hal yang dia kata “aku berkorban” (ketawa), tak, tak cuba fikir! jangan kita terlalu emosi mengikut orang cakap. Haa, askar, apa kerja dia?. Dia askar ini, dia *practice* [berlatih] untuk *peace time* [waktu aman] untuk keadaan menanti apabila ada peperangan. Beberapa peperangan yang kita ada?. Itu yang saya kata, jadi banyak orang kita, oh! saya jadi ini, ini, siapa yang suruh engkau jadi cikgu? Pilihan itu ada dekat engkau. Jadi kita kena fikirlah, tapi oleh kerana budaya-

budaya---, budaya inilah timbulnya budaya negatif ini tadi. Dia jadi, jadi askar, polis selalu hendak *claim* [mendakwa], saya berkorban untuk negara, hey! porah [pergilah] (ketawa). Orang belayar kapal tu berkorban juga, semua orang berkorban tapi tak boleh *claim-lah* [mendakwalah]. awak dibayar gajikan sebagai askar? berkorban apa? (ketawa) .Kalau saudara mara yang ada cakap, *argue* [bertelagah] dengan dia supaya dia tahu.

NSMS: Adakah bidang pelayaran mendapat sambutan meluas daripada bumiputera?

KAPTEN: Tidak, kerana saya fikir kita mengikut sama juga dengan negara-negara lain. Ya. Pelayaran ini adalah pekerjaan yang tidak menjadi pilihan yang mana macam glamor hendak jadi doctor, hendak jadi *pilot* [juruterbang] kapal terbang, hendak jadi engineer [jurutera] yang mana ada glamor. Kapal ini tak adalah, lepas itu pula saya tengok *the last forty years* [akhir 40 tahun], pelaut- pelaut Malaysia tidak kekal di laut.

KASET 2: BAHAGIAN B

dari bidang jadi kapten kapal itu sampai dia dah tidak boleh diterima lagi jadi kapten lagi sudah 60, 70 [60 tahun atau 70 tahun] sudah. Dia carry on [membawa] , orang Malaysia sudah tidak ada, sudah tidak ada, sebab apa?, kita senang,

kita banyak kerja darat. Kalau macam saya tidak ada kerja darat, saya merasa macam mana? Gelabahlah.

JULIA: Sebagaimana yang kita tahu, sector perindustrian dan pertanian merupakan bidang yang pesat membangun, jadi pada pandangan kapten, sejauh manakah perkembangan bidang pelayaran di Malaysia?

KAPTEN: Kita pun ini sudah the last forty year's banyak *company-company* [syarikat- syarikat] selain daripada MISC telah ditubuhkan dan mereka maju, kapal, walaupun yang kadang- kadang itu bukan kapal bersih. Mereka ada yang *obscure* [samar-samar berkenaan maklumat] banyak dan juga dari segi *company* [syarikat] perkapalan banyak dan *company* [syarikat] yang bersangkutan paut dengan militan sebagai *training institution* [institusi latihan], *servicing company* [syarikat perkhidmatan], chatering [sewaan]. Ini ada yang *spin-off of industry of* [keluaran sampingan industri] perkapalan. Ya, dan *the last forty years* [akhir 40 tahun], dulu hanya MISC, yang ada ALAM, GUMA dan sekarang ini banyak lagi *institution* [institusi], yang ada, sebagai KUSTEM [Kolej Sains Teknologi Malaysia], Mara pun ada, UiTM ada dan banyak lagi. Mereka ini ada cawangan- cawangan *maritime* [bidang laut] dalam universiti mereka. Perkembangan bagus, banyak pesat. Saya ingat selari dengan negara- negara majulah. Ya. Banyak lagi, banyak lagi (penulis menjawab sedikit lagi soalan yang akan dikemukakan)

NSMS: Kapten telah berkhidmat di MISC [Malaysian International Corporation Shipping Berhad] selama puluhan tahun dan telah memegang banyak jawatan di syarikat tersebut. Sememangnya pengalaman kapten banyak berkaitan bidang ini. Pada pandangan kapten, apakah kekurangan dan kelebihan perkembangan bidang pelayaran di Malaysia jika dibandingkan dengan negara- negara lain?

KAPTEN: Apa? Apa yang awak kata tadi. Yang pertama *is* [adalah] kekurangan. Kekurangan dan kelebihan. Kekurangan ini pertama kita tidak mempunyai cukup *local people* [orang tempatan] untuk di laut dan juga di *office* [pejabat]. Ramai *foreigners* [orang asing] yang bekerja di laut dan juga bekerja di *office* [pejabat]. Ini kekurangan kita, kita kerana kita mungkin tidak mempunyai cukup *staff* [kakitangan]. Kelebihan rakyat Malaysia ini, kos kita kurang, kos, kita punya gaji kapten kita mungkin 20 000 [RM20 000] tetapi kapten kapal orang putih 30 000 [RM30 000] tak?. Haa, jadi kos kita kurang, kos kita *very competitive* [sangat kompetitif], jadi, sebab ada daya saing. Ya, jadi, haa, kalau orang putih itu hendak 7000 *US* satu hari untuk menjaga sebuah kapal yang sama mungkin Malaysia hanya memerlukan 650 000 *US*. Kita ada untung tentang itu. Itu kelebihan kita. Kos kita *very competitive* [sangat kompetitif], kerana apa? kos di *office* [pejabat] gaji ringgit, dia orang gaji di *US pound* [United State paun], tinggi kan?. Jadi kalau campur- campur kos mereka, kos kita *very competitive* [sangat kompetitif]. Ini adalah kelebihan kita.

JULIA: Setelah menamatkan perkhidmatan dari syarikat MISC [Malaysian International Corporation Shipping Berhad], apakah perkara yang paling tidak dapat kapten lupakan sepanjang bekerja di saan?

KAPTEN:_____. Apa yang tidak dapat dilupakan? (penulis mengiakan dan mengulang soalan tentang semasa, sepanjang bekerja di MISC___ Entahlah, sebab saya, saya ambil *life* [hidup] ini *very simple-kan* [sangat ringkaskan]. Yang lepas-lepas, saya senang-senang, jadi saya dapat, tidak ada apa, cuma yang saya *miss* [terlepas] saya punya gajilah. (ketawa). Bonus dekat MISC kadang- kadang RM50 000, RM60 000. Hari ini tidak ada, itu yang saya *miss last* [akhir terlepas] (ketawa) kerana empat bulan. Kalau gaji RM 20 000, empat bulan sudah RM80 000, bonus setahun. Itu yang saya *miss- lah* [terlepaslah] tapi saya sudah program, saya sudah boleh menerima satu hari benda ini akan berhenti. Jadi, benda itu tidak dapat terima saya tidak kisahlah. Haa, jadi tentang itu mungkin lagi satu. *Every weekend, management level* [setiap minggu, peringkat pengurusan] kita main golf kat---, ramai-ramai dengan pegawai-pegawai lain, *Management Committee Meeting* [jawatankuasa pengurusan mesyuarat] berbincang dengan mereka yang jadi. sekarang tidak adalah, tapi yang tidak eloknya pula, apabila benda ini timbul, *meeting* [mesyuarat], golf, *weekend* [hujung minggu] masa itu kalau ada kenduri kendara masa itu, isteri punya rancangan, habislah, haa, jadi saya terpaksa mengikut arus *company-lah* [syarikatlah] kalau tidak masuk campur nanti, sebab yang ada dalam itu, datuk, *MD* [managing director/ ketua pengarah],

semua ada, tak pergi tak bolehlah. Jadi kalau *family* [keluarga] ada kes-kes ketepilah. Tapi saya nasib baik kerana isteri saya *dependent* [berdikari]. Misalnya kata, hari sabtu ini, walaupun saya sudah pencen, hari sabtu ini, perjumpaan hari raya untuk pegawai PSS TLDM [Tentera Laut Di-Raja Malaysia] di Pulau Indah, pagi, tengah hari, di, di Persatuan pegawai- pegawai tentera laut di MIDEF, sebelah petang, *company* [syarikat] ini punya hari raya itu. Jadi setiap hari habis. Jadi ini adalah tanggungjawablah. Kalau ada tadi--- isteri kata eh! Kawan dia anak dia kahwin macam mana?. Saya kata awak pergi, saya dengan *team* [kumpulan] saya. Okey.

NSMS: Berapa ramaikah pakar yang terlibat dalam bidang ini di Malaysia?

KAPTEN: Oh! ramai. Saya fikir dalam bahagian navigation [jurumudi], kita __ kalau mereka ini tidak berhenti kerja, kapal cukup untuk *meaning* [purata] kapal yang kita ada. Tetapi oleh kerana kita ini mengubah arah kita di darat, kita masih memerlukan tenaga pekerja bangsa asing, tetapi di Malaysia ramai sudah, cukup ramai. Ya, untuk pengetahuan, MISC *loan* [pinjaman] sudah *sponser*[menaja] lebih 8000 orang, penduduk tempatan untuk ambil bidang ini. MISC *a loan* [satu pinjaman]. Jadi kalau kita campurkan dengan kerajaan sekarang, lebih daripada 10 000 orang yang telah ambil dalam bidang ini dan yang akan datang untuk certificate wise [kelayakan kecerdikan] tidak ada masalah, tinggal lagi,

tapi orang ini choose [pilih] untuk mengubah.ya, tak, tak stay on the *course* [tetap dalam subjek atau bidang]. Jadi kerana kita *continue* [sambung] tidak cukup orang.

JULIA: Setelah pencen pada 2007 dari perkhidmatan di syarikat MISC, kapten ditawarkan untuk berkhidmat di Neural Chemical. Sejak bilakah kapten mula menyertai syarikat ini?

KAPTEN: Enam bulan selepas pencen sebab saya rasa, haa, ini, saya masih boleh menyumbang lagi tenaga lagi kerana saya tahu kerja ini. Haa, at the same time [pada masa yang sama] saya ada juga *granting* [di hargai] di syarikat lain yang mana saya *shareholder*- lah [pemegang sahamlah]. Ya, jadi saya dapat, masa saya dapat untuk syarikat- syarikat sendiri dan juga kerja sini saya punya *term is simple* [jangka waktu adalah ringkas]. Saya punya waktu kerja saya, saya punya waktu, bukan *company* [syarikat] punya waktu. Ya, saya hendak balik pukul sepuluh, hendak dating pukul sepuluh, hendak balik pukul dua, jadi saya punya program sendiri. Itu, tapi gaji tidaklah sehebat, tidaklah sehebat di---kurang lima puluh *percent* [peratus], tapi saya kata ok. Dalam hidup ini, kita tidak boleh punya semua, kan?. *We can't have on everything in life* [kita tidak mempunyai semua dalam hidup], *u* [kamu] hendak ini dapat tak yang ini?. Sini saya dibayar RM9000, bahagi kereta, tapi kang [nanti] tengah hari, hilanglah (ketawa) buat kerja lain tetapi saya sudah mula letihlah. Saya sudah tidak mahulah.

NSMS: Apakah skop pekerjaan kapten sekarang?

KAPTEN: Haa? (Penulis mengulang soalan dengan bertanyakan tentang skop pekerjaan kapten sekarang). Sekarang ini saya *business* [perniagaan] sendiri, ada dua, tiga syarikat yang mana *related* [berkaitan] dengan *shipping* [perkapalan]. Di Neural Chemical ni saya sebagai Vice Chemical [Timbalan Kimia] bahagian *marine* [perkapalan], *marine* [perkapalan]. Ya, haa, ini *company* [syarikat] Ini mem-promote [memasarkan] *chemical* [bahan kimia], *chemical* [bahan kimia] untuk fuel treatment [rawatan bahan api]. *Chemical* [bahan kimia] itu di campur dengan minyak kapal, minyak hitam, jadi, haa, dengan adanya percampuran ini, minyak itu akan lebih baik dari segi *performance* [persembahan] dia, kepakaran dia baik, kotor enjin bersih, jadi hendak cakap--

JULIA: Berdasarkan pemahaman saya, Neural Chemical merupakan syarikat pembekal minyak. Bolehkah kapten---

KAPTEN: Bukan pembekal minyak, syarikat pembekal *chemical* [bahan kimia] untuk minyak supaya minyak itu boleh lebih baik dari segi kepakaran dia, jadi dia, dia, kalau ada minyak sudah apabila habis, dekat bawah ada banyak kotor, pasir- pasir, slash di panggil *slash track oil* [bekas minyak]. Jadi apabila dalam enjin, apabila dalam enjin nanti ada sudah lama- lama dia ada hitam. Sudah tapis itu, sudah tidak ad bersih, lepas itu pula apabila asap dia, asap dia kurang daripada---jadi dia *promote* [iklankan]

clean environment [persekitaran bersih]. Asap kurang, asap tidak kotor, kurang daripada yang biasalah, enjin dia bersih. Jadi bila kita *overhaul* [membaik pulih] enjin, tidak banyak tukar *spare part* [alat ganti]. Kita boleh simpan lama sebelum *overhaul* [membaik pulih].

NSMS: Apakah kaitan dan peranan syarikat Neural Chemical dengan bidang perkapalan?

KAPTEN: Kita tadi bukan *directly* [secara terus]. Kita seperti mana yang saya kata tadi, syarikat ini promote [memasarkan] *chemical* [bahan api] untuk membaik keadaan *performance* [persembahan] oleh enjin. Ya. *Mechanical* [mekanikal] dia lebih baiklah, *that why* [sebab itu] saya kata tadi, kalau asap kurang dia pergi dekat Europe [Eropah] dia tidak kena samanlah. Dekat sana, dia tengok hitam samannya. Jadi, lagi satu kalau enjin itu *overhaul* [membaik pulih] *everytime thousand hours* [setiap seribu jam] dan dia boleh naiklah 11 000 ribu. Jadi, dia banyak menjimatkan inilah, *maintenance cost* [kos penyelenggaraan].

JULIA: Adakah syarikat Neural Chemical ini berdiri sendiri atau merupakan anak syarikat kepada mana- mana syarikat besar lain?

KAPTEN: Anak syarikat kepada Neural Services. Lepas itu pula kami tidak *manufacture* [keluarkan] ini *chemical* [bahan kimia]. Kami adalah sebagai agen yang dilantik oleh syarikat INUERSPECT yang ditubuhkan di Amerika dan di England. Kami ini, sini sebagai *selling agent-lah* [agen

jualanlah], promoting agent [agen pasaran]. Kita *approach* [menghampiri] MISC, *approach* [menghampiri] syarikat perkapalan yang lain, eh! Engkau pakai ini, engkau pakai ini, engkau pakai ini, *navy* [kelasi kapal], *fishing boat* [bot nelayan], semua yang pakai minyak, kita pergi jumpalah.

NSMS: Bolehkah kapten nyatakan agensi, agensi lain yang mendapatkan bekalan *chemical* [bahan kimia] daripada syarikat ini?

KAPTEN: Ya?. (Penulis mengulang soalan jika terdapat agensi ataupun syarikat mendapat bekalan chemical daripada syarikat ini). Ada, Global, Gugusan, MTT, MISC

JULIA: Di manakah lokasi ibu pejabat syarikat ini?

KAPTEN: Di New York. Nestdam, New York dan *chemical* [bahan api] ini banyak di manufacture [keluarkan] di Jerman.

NSMS: Saya dimaklumkan kapten telah dilantik sebagai salah seorang Pemeriksa oleh Jabatan Perkapalan Malaysia--

KAPTEN: Tidak, jabatan laut, bukan jabatan--

NSMS: Bilakah perlantikan ini dibuat dan bolehkah kapten jelaskan tentang tugas ini?

KAPTEN: Ini dilantik oleh jabatan laut, ketua pengarah laut. Ya, sebagai pemeriksa sampingan kepada Jabatan Pengangkutan Malaysia. Tugas saya buat ujian oral lisan kepada mereka- mereka yang mengambil peperiksaan kelas tiga, kelas dua dan kelas satu.

JULIA: Memandangkan kapten pernah bertugas di syarikat MISC, bolehkah kapten nyatakan perbandingan tentang pengalaman bekerja di MISC dan Neural Chemical?

KAPTEN: (batuk). Eh! Jauh sekali, ini *is very big company* [adalah syarikat sangat besar], *very* [sangat], ini mempunyai *regulation-regulation* [peraturan] yang tertentu, awak tidak boleh ikut suka awak. MISC kalau ikut macam komputer system dia, *very* [sangat] *financing system* [system kewangan]. Dia *very* [sangat]--. Yang ini *company* [syarikat] kecil, *company* [syarikat] kecil ini kami tidak mempunyai banyak undang- undang dan lepas itu *staff* [kakitangan] pun tidak ramai, kami buat semualah. Kalau *company* [syarikat] besar bidang ini kamu, *u* [awak] tidak boleh buat bidang ini, nanti orang marah pula. Perbezaan dia di antara syarikat besar dan syarikat kecil.

NSMS: Adakah sesiapa di antara tokoh yang menjadi inspirasi kejayaan kapten?

KAPTEN: Haa, ini, Dato Ali Yassin. Pernah dengar nama dia?. Dia *MD* [managing director/ ketua pengarah] kita. Dulu, dia *MD* [managing director/ ketua pengarah] di MISC yang mana saya, dia jadi bos, bos saya selama lima tahun, enam tahun [lima tahun, enam tahun]. Dia ini *ex*-[bekas] Mara [Majlis Amanah Rakyat] punya. *Account* [perakaunan]. Dia mengajar kita tentang bagaimana untuk bekerja dengan baik, disiplin, terutama kerja dengan baik. Itu pertama tentang integriti, rasuah, dia banyak mementingkan nilai-

nilai inilah yang mana ada nilai- nilai integriti kerja dengan baik. Ini adalah mustahak. Dia tidak bagi kita belanja orang pun tidak boleh. Kita katakan ada kontraktor itu dapat *business* [perniagaan] dengan kita banyak, kita minta dekat dia, kita ada, kita ada buat pertandingan, katalah kita hendak buat pertandingan golf, kita suruh dia sumbang RM1000 untuk hadiah. Kalau dia tahu, dia buang, *solicity* [memperoleh degan meminta] langsung tidak bagi. Jangan hendak belanja, ok, cukup, lebih itu hendak buat karoeke ke apa semua tidak boleh (ketawa). Dia yang penting tapi kadang- kadang susah kita itu, untuk dapat *business-lah* [perniagaanlah]. Apabila, kita cari *business* [perniagaan], *company* [syarikat] itu hendakkan *kickback* [rebate]. Tahu itu *kickback* [rebate/ potongan]?, hendakkan ini, dia hendakkan rebate, apa untuk itu, *company* [syarikat] MISC tidak boleh bagi. *Company* [syarikat] kecil-keci bagi, haa, ini untuk engkau, MISC tidak boleh ini, yang itu perbezaan dan Dato Ali telah mengajar kitalah kepada taraf---tetapi saya percaya *in the long run* [dalam waktu yang panjang] apa yang dia ajar, yang diarah berjaya kerana rasuah ini, hari ini sepuluh ringgit [RM10], esok pagi seratus [RM 100], esok tidak cukup lagi, tidak cukup lagi, sampai bila jadi penyakitlah!. Ya.

JULIA: Sejak berkecimpung dalam bidang ini hampir 40, tahun, pernahkah kapten mendapat anugerah daripada mana- mana pihak?

KAPTEN: Ya, daripada kerajaan. Saya sudah dapat KMN. Tahu KMN? Mangku Negara, dari askar saya dapat KAT, Kastria Angkatan Tentera kerana saya reserve di sana. Saya *reserve* [askar tambahan di sana, saya *reserve* [askar tambahan] ini selama dua puluh (20) tahun.

NSMS: Seterusnya, apakah harapan kapten terhadap bidang pelayaran Malaysia?

KAPTEN: Saya harap orang Malaysia yang ambil bidang ini lebih seriuslah, lebih serius kerana kita hari ini tidak menjadi orang yang di pilih oleh syarikat-syarikat antabangsa untuk sebagai *prefered sea baron* usahawan besar lautan yang terpilih], *prefered sea baron* usahawan besar lautan yang terpilih]. *No* [tidak], kita tidak macam orang Indonesia orang india, orang *philiphine* [filipina]. Mereka- mereka ini *prefered sea baron* [usahawan besar lautan yang terpilih] di arena antarabangsa. Malaysia tidak pernah sebut tidak kerana saya percaya orang Malaysia ada dua banyak perkara mereka tidak, tidak minat. Pertama, orang kita *demand* [menuntut], mungkin gaji tinggi, ah! Gaji tinggi, lepas itu, orang kita *demand* [menuntut] kerja kita tiga, empat bulan hendak balik. Orang *philiphine* [Filipina] setahun belayar tidak balik tidak apa. ___ kita tidak balik lima , enam bulan gilalah dia, bergaduh atas kapal.

JULIA: Apakah nasihat kapten bagi generasi muda yang berminat menceburi bidang pelayaran?

KAPTEN: Ambil tahu tentang apa, Apakah bidang, benda ini?. *What is the course is all about?* [apakah kursus ini tentang?], Lepas itu baru jangan salahkan orang lain. Awak masuk kursus ini, awak *hand out* [pemberian percuma] jadi begini, jadi jangan salahkan orang lain sebab apa sekarang ini, *u* [awak] akan tahu orang ini bukan begitu. *Information* [informasi] untuk bidang ini semua ada di dalam internet dan juga telefon siapa- siapa pun dia akan---. Bila sudah *decide* [buat keputusan] untuk ambil bidang ini, *then u still until* [kemudian awak tetapkan sehingga] habis dan janganlah mencari kelemahan benda-benda itu untuk menjadikan sebab untuk megatakan “aku tidak suka”. Yang di *promote* [iklankan] oleh kerajaan sekarang, apa yang di *promote* [iklankan] oleh kerajaan, di antara orang melayu, cina, India, apa yang di *promote* [iklankan]? ___ awak macam tidak baca surat khabar ini, (ketawa), tidak mengikut perkembangan. Yang kerajaan *promote* [iklankan], persamaan bukan perbezaan [penulis mencadangkan satu Malaysia]. Ya, apa yang engkau dan aku ada, yang sama?. Jangan *promote* [iklankan] apa yang engkau ada aku tidak ada, semua akan bergaduhlah. Bila kita cari perbezaan akan timbul masalah, cuba *promote* [iklankan] persamaan engkau ada baju, aku ada baju, engkau ada makan, aku ada makan. Bila *promote* [iklankan] perbezaan, haa, masalahlah. Engkau ada masjid banyak, aku punya kuil tidak banyak (ketawa),

timbullah, kuil dia boleh buat mana- mana dekat tepi jalan boleh jadi kuil dia. Kita tidak macam itu kan?. Mula buat perbezaan, buat persamaan, kuil, ada tidak orang india sekarang susah untuk dia pergi sembahyang? Mana ada? Tapi dia buat bawah jambatan, mana dia buat? Dia buat lagi, dia buat lagi, engkau runtuhkan, jadi masalah. Ada tidak orang suruh masjid, kuil buat bawah jambatan? Jadi ini yang masalahnya__ nasihat saya siapa yang ambil bidang in abil tahu sebelum awak ambil kursus ini. Ok.

NSMS: Bolehkah kapten kongsi prinsip yang dipegang oleh kapten untuk menjadi seorang ahli pelayaran yang mampu menjadi kebaggaan keluarga mahupun negara?

KAPTEN: Saya ingat saya tegas la. Saya tak tegas dan saya tak takut menjalankan saya punya, apa yang saya nak buat. Jadi, kalau, awak hendak tahu lebih, kalau awak tanya- tanya banyak orang tidak sukalah kerana saya---bila orang kapal hendak---orang kapal, saya jaga *the last three years* [tiga tahun lepas], saya jaga GM [general manager/ ketua pengarah], *three personnel* [tiga individu], senang jaga orang kapal, bila orang kapal tidak mahu belayar, saya kata, *no!* [tidak], mesti belayar. Bila orang kapal itu baru belayar tiga bulan, tidak cukup empat bulan hendak balik, marahlah, banyak tidak suka. Jadi mereka ini, bila orang tidak suka dia cari pasal, dia akan cari--- kerana dulu kenapa boleh? Kerana dulu keadaan lain. Misal kata, kapal di England, dua minggu lagi hendak raya, kapten *or* [atau] krew kapal hendak balik. Ya, saya kata tunggu dulu empat

bulan lebih boleh ganti, ini baru tiga bulan, ah! hendak balik juga. Haa, apa yang akan jadi?. Dia balik naik kapal terbang 5000 ringgit [RM5000]. Yang hendak menggantikan pergi lagi RM5000, duduk di hotel di London dua orang itu setidak- tidaknya hendak ganti satu orang RM30 000 ringgit. Siapa hendak bayar itu RM30 000? ___ kita bukan seorang, kita ada 50 000 orang, 40000 orang. Kapal *is all of the one* [penting]. Ah!, ini kelemahan orang Malaysialah, kalau tidak dapat balik, dia *demand- la* [menuntut], dia, dia lari la, dia pukul orang la.

JULIA: Kapten merupakan salah seorang tokoh pelayaran yang boleh menjadi contoh kepada masyarakat. Apakah kata-kata akhir kapten kepada generasi muda bagi mengecapi kejayaan dalam hidup sehingga berjaya seperti kapten sekarang?

KAPTEN: *Be serious* [jadi serius]. Apa yang *u* [awak] buat *be serious* [jadi serius]. *Be focus* [beri tumpuan], *Be serious* [jadi serius], ada discipline [displin]. Ya, jangan cari salah orang, fikirkan sendiri. Apa? Siapa? kita punya pelawak itu cakap. (penulis menyatakan bahawa Nabil pelawak tersebut) fikirkan sebelum---. *Be serious* [jadi serius], *discipline* [displin] *and* [dan] *dedicated* [dedikasi], *cannot go wrong-la* [tidak boleh salah pergi la] kerana hendak belajar dalam bidang ini senang, bukan susah, tidak perlu apa- apa lasak, tidur sampai pukul dua pagi itu tidak perlu. Kursus ini senang tapi memerlukan tadi sikaplah, sikap kita. Kita sudah tahu bidang ini begini, ikutlah rentak bidang itu, jangan ubah, kalau

ubah, *then* [tatkala itu] rentak itu tidak ada kerana bidang ini begini. Awak sebagai pelayar, kerja kamu berlayar, jangan hal, saya hendak makan dengan isteri saya masak, saya hendak berhari raya, saya hendak tengok orang mati apa semua, masa cuti buatlah, masa awak bekerja, janganlah ini, ini. Masalah paling besar penduduk Malaysia, tidak dapat menerima, tapi saya ingat bukan silap rakyat kita, saya ingat, saya fikir, *adapt this competition* [penyesuaian pertandingan ini] kitalah jadi masyarakat meminta- minta. Ini saya punya *personnel view- lah* [pandangan individu]. Kita ini jadi masyarakat meminta- minta, suka sangat hendak meminta bantuan. Apalah kita ini. Ya, *natural disaster, what?* [apa bencana alam?]. Itu yang lembu baru- baru ini kena karam itu mati. Dia suruh *state government* [kerajaan negeri] bayar, siapa suruh buat kandang engkau dekat situ (ketawa). tanah itu bukan dia punya pula tu. Yalah, kita sudah jadi masyarakat meminta- minta, lepas itu sudah jadi masyarakat hutang tidak mahu bayar. Engkau berhutang ada PTPTN [Perbadanan Tabung Pendidikan Tinggi Nasional] bayar?. Eh! Hutang engkau ada ambil (penulis mengiakannya). “oh! dia itu tidak bayar, kawan aku dulu tidak bayar, *so* [jadi] Malaysia tidak payah fikir. hutang mesti bayar, dia tidak bayar hak dia. Jangan menggunakan kesalahan orang lain untuk membetulkan keadaan kita. Salah. Yang salah orang lain buat tidak boleh digunakan oleh kita untuk *defense* [mempertahankan] kita. Yang salah, dia salah. Banyak

orang kata “ oh! dia boleh buat, itu dia punya hal la. Hutang engkau hutang kan. Engkau ambil hutang PT [perbadanan tabung] apa? (penulis menjawab PTPTN [Perbadanan Tabung Pendidikan Tinggi Nasional]. Bayar!, itu dari segi hutang, akidahnya? Apa ugama [agama] kita mengajar kalau hutang? Hallo! Apa ugama [agama] kita mengajar kalau hutang? (penulis menjawab wajib bayarlah). –ibadat kita tidak diterima. Eh! engkau fikir ke tak itu?. Tak pernah dengar ke?, haa, kalau kita tidak bayar hutang, kita sembahyang, bayar zakat, puasa itu apa tak sampai, tidak masuk dalam buku. Jangan kata itu permudah, “oh! Itu kerajaan hutang (ketawa) jangan hutang. *Yes* [Ya]. *So* [jadi], untuk mengakhiri saya ini---*u* [kamu] buat dalam hidup ini---saya sudah sampai 60 [tahun], dekat 60 [tahun], serius!. Apapun buat hendak serius, tidak boleh main-main. Apa? hendak periksa, hendak serius __ saya dah menengok orang Malaysia bekerja dan bangsa asing bekerja. Bangsa asing yang mungkin datang itu mungkin orang yang hebat- hebat. Kalau dia buat sesuatu la, esok hari siap la.

NSMS: Akhir sekali, saya merakamkan jutaan terima kasih kepada kapten kerana sudi memberi peluang kepada kami dalam menjayakan temubual ini bersama kapten sebagai salah seorang kapten yang berjaya dan berpengalaman dalam bidang pelayaran ini. Kerjasama daripada kapten dalam sesi temu bual ini amat kami hargai dan terima kasih diucapkan sekali lagi kepada kapten.

LOG TEMUBUAL

KASET 1 BAHAGIAN A

Kaunter Masa	Perkara	Catatan
00.00	Menceritakan tentang latar belakang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mohd Noor bin Kasim ▪ 58 tahun ▪ isteri ▪ 5 orang anak
0.58	Menberitahu tentang tempat asal, tempat dilahirkan dan tarikh lahir	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lubuk China, Melaka ▪ 13 Mac 1952
01.24	Menceritakan tentang ibu bapa dan keluarga	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ibu berumur 78 tahun ▪ Bapa berumur 83 tahun ▪ 5 orang adik beradik
02.08	Menceritakan tentang isteri dan anak	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rohaida Abd. Rahman ▪ 5 orang anak lelaki
08.58	Menceritakan tentang latar belakang pendidikan dan aktiviti yang disertai	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sekolah Menengah Teknik Kuala Lumpur

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Debator
17.15	Menceritakan pengajian di luar negara	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Politeknik Singapura ▪ tajaan dari JPA ▪ Sydney Technical College Australia
19.26	Menceritakan pendidikan dalam pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> ▪ lulus sarjana tahun 1981
20.25	Menceritakan tentang pengenalan kepada kursus pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> ▪ surat khabar
22.52	Berkongsi pengalaman belajar di luar negara	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sijil kecekapan kelas pertama
28.26	Menceritakan tentang latar belakang pekerjaan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Politeknik Singapura ▪ kadat pelatih ▪ Akademi Laut Malaysia
29.55	Menceritakan penerimaan keluarga terhadap kerjaya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keluarga menerima

KASET 1 BAHAGIAN B

Kaunter Masa	Perkara	Catatan
03.10	Menceritakan tentang bidang pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> ▪ minat ▪ disiplin ▪ kepimpinan
08.46	Menjelaskan peralatan dalam pelayaran yang digunakan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ automasi ▪ elektronik
12.55	Menceritakan pengalaman bekerja di atas kapal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ biasa
17.48	Menyenaraikan individu-individu yang terlibat dalam pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ketua pemerhati ▪ tukang masak ▪ jurutera ▪ krew
27.34	Menceritakan tentang Malaysian International Shipping Corporation Berhad (MISC)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ latar belakang MISC ▪ nama kapal ▪ fungsi ▪ peranan MISC
28.30	Menceritakan tentang bidang kepakaran	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bahagian kimia
29.25	Menjelaskan bahagian tangki minyak	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bahan kimia ▪ petroleum

KASET 2 BAHAGIAN A

Kaunter Masa	Perkara	Catatan
03.45	Sambungan kaset 1 bahagian B	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahagian- bahagian kapal tangki
05.06	menceritakan teknologi yang digunakan untuk meningkatkan mutu perkhidmatan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ proses automasi ▪ proses elektronik ▪ peralatan diperolehi dari luar negara
09.43	menceritakan tentang bidang pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> ▪ cara konservatif dalam komunikasi ▪ malaysia negara pengeluar kelapa sawit, getah, keluaran
12.03	menceritakan tentang berkaitan kerjaya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ tidak menghadapi masalah

		<p>serius</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ikut arus sebagai pembakar semangat ▪ anak sulung ikut jejak sebagai pelayar
16.48	menjelaskan sumbangan dalam MISC	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sebagai management committee members ▪ tentukan arah tuju syarikat
25.05	Pengalaman dan cabaran kerja di dalam kapal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ naik pangkat ▪ bertanggung jawab jaga mengemudi dan jaga keselamatan krew dan individu

29.14	kelebihan kerja di laut dan sambutan penglibatan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ banyak kemudahan percuma ▪ kurang mendapat sambutan kerana tidak glamour
-------	--	---

KASET 2 BAHAGIAN B

KAUNTE R MASA	PERKARA	CATATAN
00.19	Sambungan kaset 2 bahagian A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ orang luar jadi kapten sehingga telah tamat tempoh berbanding orang Malaysia
02.38	menceritakan tentang bidang pelayaran dan kekurangan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MISC maju dalam perkapalan ▪ kekurangan penglibatan orang

		tempatan
07.04	Menjelaskan jumlah pakar yang terlibat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ramai dalam jurumudi
8.44	Menceritakan tentang Neural Chemical dan skop pekerjaan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bekerja di Neural Chemical selepas 6 bulan pencen ▪ Timbalan kimia
11.35	Menceritakan tentang aktiviti di Neural Chemical	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pembekal minyak ▪ memasarkan bahan api ▪ anak syarikat kepada Neural Services
12.02	Menceritakan tentang agensi yang mendapatkan bekalan bahan api	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Global ▪ Gugusan ▪ MTT ▪ MISC
12.21	Lokasi anak syarikat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ New york, Nestdam
14.10	Menceritakan tentang perlantikan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pemeriksa di jabatan laut

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ buat oral lisan
15.11	Menceritakan perbandingan kerja di MISC dengan Neural Chemical	<ul style="list-style-type: none"> ▪ peraturan ▪ syarikat besar ▪ syarikat kecil
17.55	Menceritakan tentang tokoh inspirasi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dato Ali Yasin
18.34	Menceritakan tentang anugerah yang di perolehi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ KMM ▪ KAT
21.48	Memberi harapan dan nasihat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ serius ▪ ambil tahu ▪ cari maklumat
26.05	Menjelaskan tentang prinsip	<ul style="list-style-type: none"> ▪ serius ▪ tumpuan
27.55	Menyampaikan pesanan akhir	<ul style="list-style-type: none"> ▪ tegas
28.14	penutup	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mengucapkan terima kasih kepada kapten

BIBLIOGRAFI

Retrieved August 15, 2009 from:
www.misc.com.my

Retrieved August 10, 2009 from:
www.neuralchemicalservices.com.my

Mike King. (2009). Malaysia international shipping corporation berhad – SWOT analysis. Companiesandmarkets: London. Retrived 5 Octoiber, 2009, from:
<http://www.companiesandmarkets.com/Summary-Company-Profile/Malaysia-International-Shipping-Corporation-Berhad-SWOT-Analysis-70272.asp>

Franklin S. Van Antwerpen. (2005). Malaysia international shipping corporation.Sinochem International Co. Ltd: United States. Retrived 5 Octoiber, 2009, from:
<http://www.malaysia-iInternational-Shipping-Corporation-041816p.pdf>

INDEKS

A

ALAM [Akademi Laut Malaysia] 18,24,27

Amerika 11

Australia 18

B

Bunga Cenderawasih 31

C

Cargo suppritendent 19

Certificate of Competency [COC] 12,14,18,22

Chemical, 31,35

CUEPAC 46

E

England 44

F

FELDA [Federal Land Development Authority] 3,30

G

Global Maritime Venture Sdn Bhd 4

Global 59

GM personnel 19

Gugusan 59

H

Head of offshore 19

International Maritime Organisation 14

I

IPTA [Institut Pengajian Tinggi Awam] 10,11,18

IPTS [Institut Pengajian Tinggi Swasta] 11,18

JPA [Jabatan Perkhidmatan Awam] 12,17

Kastria Angkatan Tentera [KAT] 62

Kastria Mangku Negara [KMN] 62

Kuala Lumpur 17

KUSTEM [Kolej Sains Teknologi Malaysia

M

Marine Department 14,23

marine supritendent 19

MCE [Malaysia Certificate Education] 15

MIDDEF 55

MISC 2,3,4,15,17,18,29,30,31,42,43,46,47

MTT 59

N

Neural Chemical Sdn. Bhd 2, 57

New Economic Policy [Dasar Ekonomi Baru] 7

O

Office 29,34,37,41,42,45,49

P

PETRONAS [Petroliam Nasional Berhad] 30,31,36

PTPTN [Perbadanan Tabung Pinjaman Tinggi Nasional]

S

Second Observed Mariner 27

Singapore Poli 10,16,17

Sydney 17

Sydney Technical College Australia 7

U

UiTM [Universiti Teknologi Mara] 43

UKM [Universiti Kebangsaan Malaysia] 10

UM [Universiti Malaya] 10

UMNO [United Malays Nation Association] 43

United Kingdom 12

Universiti Teknologi Malaysia 33

LAMPIRAN



Gambar terkini Kapten Mohd Noor bin Kasim



Kapal Bunga Melati yang pernah dikemudi oleh Kapten Mohd Noor



Sydney Technical College merupakan tempat Kapten menyambung pengajian ke peringkat sarjana dalam bidang perkapalan.

SENARAI SOALAN

LATAR BELAKANG

1. **Pertamanya, bolehkah kapten beritahu nama penuh kapten dan ceritakan serba sedikit tentang tentang latar belakang diri kapten?**
2. **Di manakah tempat lahir kapten?**
3. **Di manakah kapten berasal?**
4. **Bolehkah kapten beritahu tentang tarikh lahir kapten?**
5. **Bagaimana pula dengan ibu bapa dan adik beradik kapten? Pekerjaan ibu bapa?**
6. **Bolehkah kapten ceritakan tentang isteri dan anak-anak kapten?**

PENDIDIKAN

7. **Di manakah kapten mendapat pendidikan awal?**
8. **Apakah aktiviti yang kapten sertai semasa zaman persekolahan?**
9. **Bagaimanakah kapten memandang situasi pendidikan pada masa itu?**
10. **Sesetengah individu berpendapat alam persekolahan merupakan saat yang paling manis dan perlu dimanfaatkan sepenuhnya kerana tidak semua orang terutamanya pada masa dulu berpeluang untuk mendapat pendidikan. Bagaimana kapten memandang perkara ini?**
11. **Politeknik Singapura merupakan institut di mana kapten mendapat pendidikan berhubung bidang perkapalan dan pelayaran. Kapten memulakan pengajian di sana pada tahun 1971. Bolehkah kapten ceritakan Politeknik Singapura dan mengapakah kapten memilih institusi tersebut?**

12. Maksudnya kerajaan yang menaja pengajian kapten?
13. Saya dimaklumkan bahawa kapten telah melanjutkan pengajian sarjana di Australia. Apakah nama universiti tersebut?
14. Berapa lamakah tempoh pengajian kapten di sana dan bolehkah kapten ceritakan serba sedikit tentang pengalaman kapten semasa berada di sana?
15. Apakah kelebihan apabila kapten dapat belajar tentang bidang pelayaran?
16. Bagaimanakah kapten mendapat tahu tentang kursus yang ditawarkan?
17. Memandangkan kapten pernah belajar di Singapura dan seterusnya di Australia, apakah perbezaan ketara tentang suasana pembelajaran di luar negara dan Malaysia yang dapat kapten simpulkan?

KERJAYA

18. Bolehkah kapten ceritakan tentang latar belakang pekerjaan kapten dari mula?
19. Berhubung penglibatan kapten dalam bidang pelayaran, bagaimanakah penerimaan keluarga terutamanya ibu bapa terhadap bidang kerja ini pada awalnya?
20. Pada pendapat saya, untuk menjadi seorang ahli pelayaran yang berwibawa seseorang itu perlu melengkapkan diri mereka dengan tata syarat tertentu. Apakah kelayakan akademik dan criteria yang diperlukan untuk menjadi seorang ahli pelayaran?
21. Sesetengah bidang contohnya bidang ketenteraan memerlukan seseorang untuk menjalani kursus tertentu untuk tempoh yang

tertentu. Jadi, sebelum mula bertugas, adakah sebarang kursus atau latihan yang perlu diikuti oleh bakal-bakal ahli pelayaran?

22. Maknanya *communication* [komunikasi] itu sudah tidak ada?
23. Bolehkah kapten ceritakan pengalaman pertama kapten semasa mula bekerja di atas kapal?
24. Selain ahli-ahli pelayaran seperti kapten, siapakah individu lain yang turut berada di atas kapal?
25. Adakah tukang masak itu merupakan salah seorang ahli pelayaran?
26. MISC merupakan syarikat terbesar malah antara syarikat perkapalan terbesar dunia. Bolehkah kapten terangkan tentang latar belakang syarikat MISC?
27. Saya sangat berminat untuk mengetahui tentang kapal-kapal besar milik MISC. MISC mempnyai banyak jenis kapal. Bolehkah kapten terangkan tentang kapal-kapal tersebut, maksudnya tentang nama-nama kapal dan fungsinya?
28. MISC merupakan antara syarikat yang banyak menyumbang dalam kemajuan bidang pelayaran dan perkapalan Malaysia. Apakah peranan MISC dalam usaha untuk melahirkan ahli-ahli pelayaran?
29. Kapten memegang banyak posisi kerja di dalam kapal sepanjang hampir empat dekadberkhidmat di MISC. Apakah bidang kepakaran kapten?
30. Pada tahun 1992, kapten telah dilantik sebagai Head of Petroleum Tanker dan daripada pembacaan saya, kapal tangki dibahagikan kepada dua bahagian iaitu Chemical Division dan Petroleum Division. Bolehkah kapten terangkan tentang bahagian-bahagian tangki ini?

31. Memandangkan sekarang merupakan zaman serba canggih dan berteknologi tinggi, adakah bidang ini menggunakan peralatan teknologi sebagai medium untuk meningkatkan mutu perkhidmatan?
32. Biasanya peralatan teknologi ini dibeli dari luar negara ataupun boleh didapati dalam negara?
33. Bak kata orang, masa mampu mengubah segalanya malah diri seseorang itu sendiri. Pada pendapat kapten, apakah perubahan besar perkembangan bidang pelayaran pada era penglibatan kapten dengan zaman kini?
34. Pada pandangan kapten, apakah sumbangan bidang pelayaran dan perkapalan ini terhadap ekonomi negara Malaysia?
35. Seperti yang kita sedia maklum, setiap orang tidak dapat lari dari masalah semasa bekerja. Oleh yang demikian, bagi kapten, apakah masalah serius yang pernah dialami oleh kapten?
36. Siapakah yang menjadi pembakar semangat dan pendorong kapten untuk bergiat berkecimpung dalam bidang ini?
37. Saya difahamkan ada di antara anak- anak kapten yang turut mengikut jejak langkah kapten?
38. Sepanjang perkhidmatan kapten di syarikat MISC, apakah sumbangan terbesar kapten terhadap syarikat tersebut?
39. Sebagai seorang pelayar yang sudah lama berkecimpung dalam bidang ini, bolehkah kapten ceritakan tentang pengalaman pahit dan manis kapten sepanjang bekerja di atas kapal?

40. Saya memandang bidang pelayaran sebagai satu bidang yang sangat Mencabar kerana seseorang itu bertanggungjawab untuk

mengemudi sebuah kapal besar dan bertanggungjawab tentang keselamatan semua krew dan individu lain termasuk isi perut kapal yang dibawa. Apakah cabaran terbesar yang pernah kapten alami?

41. Pada pandangan kapten, apakah kelebihan seseorang yang bekerja di laut seperti kapten berbanding mereka yang bekerja di luar?
42. Adakah bidang pelayaran mendapat sambutan meluas daripada bumiputera?
43. Sebagaimana yang kita tahu, sector perindustrian dan pertanian merupakan bidang yang pesat membangun, jadi pada pandangan kapten, sejauh manakah perkembangan bidang pelayaran di Malaysia?
44. Kapten telah berkhidmat di MISC [Malaysian International Corporation Shipping Berhad] selama puluhan tahun dan telah memegang banyak jawatan di syarikat tersebut. Sememangnya pengalaman kapten banyak berkaitan bidang ini. Pada pandangan kapten, apakah kekurangan dan kelebihan perkembangan bidang pelayaran di Malaysia jika dibandingkan dengan negara- negara lain?
45. Setelah menamatkan perkhidmatan dari syarikat MISC [Malaysian International Corporation Shipping Berhad], apakah perkara yang paling tidak dapat kapten lupakan sepanjang bekerja di saan?
46. Berapa ramaikah pakar yang terlibat dalam bidang ini di Malaysia?

47. Setelah pencen pada 2007 dari perkhidmatan di syarikat MISC, kapten ditawarkan untuk berkhidmat di Neural Chemical. Sejak bilakah kapten mula menyertai syarikat ini?
48. Apakah skop pekerjaan kapten sekarang?
49. Berdasarkan pemahaman saya, Neural Chemical merupakan syarikat pembekal minyak. Bolehkah kapten---
50. Apakah kaitan dan peranan syarikat Neural Chemical dengan bidang perkapalan?
51. Adakah syarikat Neural Chemical ini berdiri sendiri atau merupakan anak syarikat kepada mana- mana syarikat besar lain?
52. Bolehkah kapten nyatakan agensi, agensi lain yang mendapatkan bekalan *chemical* [bahan kimia] daripada syarikat ini?
53. Di manakah lokasi ibu pejabat syarikat ini?
54. Saya dimaklumkan kapten telah dilantik sebagai salah seorang Pemeriksa oleh Jabatan Perkapalan Malaysia---
55. Bilakah perlantikan ini dibuat dan bolehkah kapten jelaskan tentang tugas ini?
56. Memandangkan kapten pernah bertugas di syarikat MISC, bolehkah kapten nyatakan perbandingan tentang pengalaman bekerja di MISC dan Neural Chemical?

TOKOH INSPIRASI

57. Adakah sesiapa di antara tokoh yang menjadi inspirasi kejayaan kapten?

ANUGERAH

58. Sejak berkecimpung dalam bidang ini hampir 40, tahun, pernahkah kapten mendapat anugerah daripada mana- mana pihak?

HARAPAN DAN NASIHAT

59. Seterusnya, apakah harapan kapten terhadap bidang pelayaran Malaysia?

60. Apakah nasihat kapten bagi generasi muda yang berminat menceburi bidang pelayaran?

PRINSIP

61. Bolehkah kapten kongsi prinsip yang dipegang oleh kapten untuk menjadi seorang ahli pelayaran yang mampu menjadi kebanggaan keluarga mahupun negara?

PENUTUP

62. Kapten merupakan salah seorang tokoh pelayaran yang boleh menjadi contoh kepada masyarakat. Apakah kata-kata akhir kapten kepada generasi muda bagi mengecapi kejayaan dalam hidup sehingga berjaya seperti kapten sekarang?

DIARI PENYELIDIKAN

Bil	Tarikh	Perkara
1.	14 Julai 2009 (Selasa) pada pukul 2 p.m.	<p>Pensyarah untuk kursus Documenting Oral Tradition (IMR603), Puan Hajah Aliza bt Ismail memberi taklimat dan panduan mengenai tugas untuk kerja kursus kami. Taklimat bertempat di BK 20 iaitu Bilik Oral History.</p> <p>Puan Aliza juga memberi sehelai surat perjanjian yang perlu ditandatangani oleh pengkisah.</p>
2.	17 Julai 2009 (Jumaat) pada pukul 10 a.m.	<p>Kami mula membuat senarai nama beberapa tokoh yang ingin ditemuramah. Tokoh-tokoh tersebut termasuk :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Dato' A. Samad Said b) Senator Tan Sri Jin Samsudin c) Dr. Ismail Thamby d) Ustazah Siti Nor Bahyah bt Mahmood
3.	19 Julai 2009 (Isnin) pada pukul 11 a.m.	<p>Setelah berbincang bersama, kami telah bersepakat untuk menemuramah Dato' A. Samad Said sebagai Tokoh Utama.</p>

		<p>Kami mula mencari maklumat untuk menghubungi Dato' A. Samad Said di internet.</p> <p>Kami akhirnya berjaya mendapatkan nombor telefon anak lelaki kepada Dato' A. Samad Said dan mendapat alamat tempatnya bekerja.</p> <p>Namun, kami gagal menghubungi anak lelaki beliau dan niat untuk berjumpa anak lelakinya di tempat kerja terpaksa dibatalkan kerana lokasinya agak jauh.</p>
4.	<p>20 Julai 2009 (Selasa) pada pukul 9 a.m</p>	<p>Kami mula mencari informasi mengenai tokoh pilihan seterusnya iaitu Senator Tan Sri Jin Samsudin. Banyak maklumat yang kami dapat mengenai penglibatan beliau dalam industri hiburan tanah air.</p> <p>Maklumat mengenai tempat tinggal dan nombor telefon senang diperoleh kerana Senator Tan Sri Jin Samsudin mempunyai syarikat perfilemannya sendiri.</p>

5.	21 Julai 2009 (Rabu) pada pukul 2 p.m.	<p>Kami menyuarakan hasrat kepada Puan Hajah Aliza mengenai tokoh pilihan dan meminta pendapat beliau. Puan memberitahu bahawa Senator Tan Sri Jin Samsudin merupakan tokoh pilihan pelajar semester sebelum ini dan meminta kami mencari tokoh yang lain.</p> <p>Puan Aliza ada menyuarakan beberapa tokoh yang boleh ditemuramah dan kami boleh mendapatkan nombor telefon dan alamat tokoh daripada Puan Aliza.</p>
6.	23 Julai 2009 (Khamis) pada pukul 3 p.m.	<p>Kami meneruskan pencarian mengenai tokoh-tokoh lain yang telah disenaraikan namun berasa sedikit hampa kerana gagal mendapatkan sebarang nombor telefon dan alamat rumah Ustazah Siti Nor Bahyah bt Mahmood.</p> <p>Kami juga cuba menghubungi program di salah sebuah stesen televisyen yang dikendalikan oleh beliau dan suami namun tidak berhasil.</p> <p>Kami mengalihkan perhatian kepada tokoh pilihan yang seterusnya. Kami cuba menghantar email kepada Dr. Ismail Thamby tetapi tiada jawapan</p>

		daripada beliau.
7.	25 Julai 2009 (Insin) pada pukul 10 a.m.	<p>Kekangan masa menghalang kami untuk mencari maklumat mengenai tokoh-tokoh lain yang belum disenarai pendekkan.</p> <p>Kami berhasrat untuk mendapatkan alamat dan nombor telefon yang dicadangkan oleh Puan Aliza tempoh hari</p>
8.	26 Julai 2009 (Selasa) pada pukul 2.30 p.m.	<p>Setelah menyuarakan hasrat kepada Puan Aliza, beliau memberi alamat dan nombor telefon tokoh untuk dihubungi. Tokoh yang dimaksudkan oleh Puan Aliza ialah salah seorang ahli pelayaran yang telah lama berkhidmat di atas kapal.</p> <p>Tokoh tersebut ialah Kapten Mohd Noor bin Kasim</p>
9.	28 Julai 2009 (Khamis) pada pukul 10 a.m.	<p>Kami cuba menghubungi Kapten Mohd Noor dan panggilan disambut oleh beliau sendiri. Kami menyatakan hasrat dan tujuan menghubunginya dan beliau menyambutnya dengan baik serta meminta kami untuk datang secepat mungkin.</p> <p>Kami membuat temujanji iaitu bersedia untuk menemuramahnya pada 11 Ogos 2009.</p>

10.	31 Julai 2009 (Jumaat) pada pukul 11 a.m	Kami telah menyiapkan surat rasmi beserta surat penyelidikan UiTM sebagai salah satu bahan bukti sebelum menemuramah tokoh. Setelah menghubungi tokoh kemudiannya, beliau memberitahu kami supaya membawa sahaja surat tersebut dan tidak perlu difaksimili.
11.	1 Ogos 2009 (Sabtu) pada pukul 9 a.m.	Kami mula sibuk mencari informasi mengenai tokoh yang ingin ditemuramah. Namun, hal peribadi, kerjaya dan lain-lain maklumat tentang Kapten Mohd Noor tidak dapat diteroka melalui internet.
12	2 Ogos 2009 (Ahad) pada pukul 10.30 a.m	<p>Walaupun mempunyai maklumat yang terhad mengenai Kapten Mohd Noor, kami berusaha menyenaraikan sebanyak mungkin soalan-soalan berkaitan yang ingin diajukan kepada beliau.</p> <p>Soalan-soalan tersebut termasuk mengenai latar belakang dan keluarga beliau, pendidikan, kerjaya, sumbangan beliau terhadap bidang yang diceburinya, anugerah dan harapan beliau untuk masa akan datang.</p> <p>Berhubung penglibatan beliau dalam bidang</p>

		pelayaran, ianya sangat menarik untuk diterokai dan kami sangat teruja untuk menemuramah beliau.
13.	3 Ogos 2009 (Isnin) pada pukul 9.30 a.m	<p>Dengan bantuan seorang rakan yang lain, kami cuba mencari lokasi syarikat Neural Chemical Sdn. Bhd memandangkan temuramah akan diadakan di sana.</p> <p>Ianya penting bagi kami untuk meninjau lokasi sebelum tarikh dan hari temujanji sebenar untuk mengelakkan sebarang masalah.</p> <p>Kami juga membeli segala peralatan termasuk beberapa kaset untuk merakamkan sesi wawancara. Sedikit tanda cenderahati turut kami dapatkan di kedai berhampiran.</p> <p>Setelah kembali ke kolej, kami mendapatkan pula pita perakam daripada kawan</p>
15.	4 Ogos 2009 (Selasa) pada pukul 2 p.m.	<p>Kami mendapatkan tandatangan surat rasmi daripada Puan Hajah Aliza bt Ismail.</p> <p>Selain itu, kami mengambil kesempatan untuk mendapatkan komen puan berkaitan soalan-soalan yang telah kami sediakan.</p> <p>Puan Aliza memberi beberapa komen dan</p>

		<p>menambah beberapa soalan yang patut diajukan kepada Kapten Mohd Noor nanti.</p> <p>Puan Aliza juga turut memaklumkan sedikit sebanyak mengenai latar belakang Kapten Mohd Noor kepada kami. Dengan informasi yang diperoleh daripada Puan Aliza mengenai kapten, kami dapat menambahkan jumlah soalan.</p> <p>Puan Aliza juga menggalakkan kami untuk meneroka banyak maklumat mengenai Malaysian International Shipping Corporation (MISC) dan Neural Chemical Sdn Bhd. Menurut puan, MISC adalah syarikat di mana Kapten Mohd Noor pernah berhidmat manakala Neural Chemical merupakan tempat beliau berkhidmat sekarang..</p>
16.	<p>6 Ogos 2009 (Rabu) pada pukul 3 p.m.</p>	<p>Kami terus berusaha mencari sebanyak mungkin maklumat mengenai MISC dan Neural Chemical Sdn. Bhd.</p> <p>Banyak informasi yang kami peroleh memandangkan kedua-kedua syarikat mempunyai laman sesawang tersendiri. Ini banyak membantu kami mendapatkan sumber maklumat</p>
17.		

	<p>8 Ogos 2009 (Jumaat) pada pukul 9 a.m</p>	<p>Kami berbincang mengenai soalan dan menyunting soala-soalan yang sepatutnya. Senarai soalan juga kami susun secara beperingkat-peringkat.</p> <p>Setelah menyusun kedudukan soalan, kami menghubungi tokoh dan memberitahunya tentang jenis-jenis soalan yang bakal diajukan kepada beliau.</p> <p>Kami menyediakan soalan dalam bentuk <i>hardcopy</i> supaya wawancara kami nanti dapat diteruskan dengan lancar. Salinan soalan untuk rujukan tokoh juga turut kami sediakan.</p> <p>Kami berlatih membaca soalan berkali-kali agar masalah kekok dan tergagap-gagap dapat dielakkan semasa menemuramah tokoh.</p>
18.	<p>10 Ogos 2009 (Ahad) pada pukul 9 p.m.</p>	<p>Kami menyiapkan segala peralatan dan kelengkapan untuk sesi temuramah nanti. Kami memastikan semua peralatan cukup dan ditempatkan di dalam satu beg.</p>
19.	<p>11 Ogos 2009 (Isnin) pada pukul 8 a.m.</p>	<p>Kami bertolak awal ke syarikat Neural Chemical Sdn. Bhd. yang terletak di Jalan Kampar, Kuala Lumpur untuk mengelakkan kesesakan lalu lintas.</p>

		Semasa dalam perjalanan ke sana, kami menghantar khidmat pesanan ringkas kepada kapten dan mengingatkan beliau tentang janji temu pada hari ini.
20.	11 Ogos 2009 (Isnin) pada pukul 10 a.m.	Kami tiba sejam lebih awal daripada masa yang dijanjikan. Kami menunggu sehingga jam 10.45 pagi dan naik ke pejabat kapten di tingkat 17. Beliau sendiri yang menyambut kami di pintu pejabat.
21.	11 Ogos 2009 (Isnin) pada pukul 10.55 a.m.	Kami memulakan bicara dengan memperkenalkan diri dan memaklumkan hasrat dan tujuan kami sebelum sesi temuramah diteruskan. Surat rasmi UiTM kami serahkan kepada Kapten Mohd Noor dan kemudian beliau banyak bertanya mengenai kursus yang kami jalankan.
22.	11 Ogos 2009 (Isnin) pada pukul 11 a.m	Kami meneruskan sesi temuramah bersama Kapten Mohd Noor bin Kasim. Temuramah tersebut berlangsung selama hampir 2 jam.
23.		

	<p>11 Ogos 2009 (Isnin) pada pukul 1 p.m</p>	<p>Setelah tamat sesi wawancara, kami menghadiahi kapten dengan sedikit cendehati sebagai tanda ingatan dan kenangan. Kami turut merakamkan gambar kapten.</p> <p>Kami menyerahkan surat perjanjian temuramah untuk ditandatanganinya oleh kapten. Sebelum pulang, kami sempat bersembang mesra bersama beliau.</p>
24.	<p>11 Ogos 2009 (Isnin) pada pukul 1.30 p.m</p>	<p>Kami bertolak pulang ke kolej Puncak Perdana. Sememangnya, ini adalah pengalaman pertama kami menemubual tokoh dan pastinya akan terus kekal diingatan kami.</p>