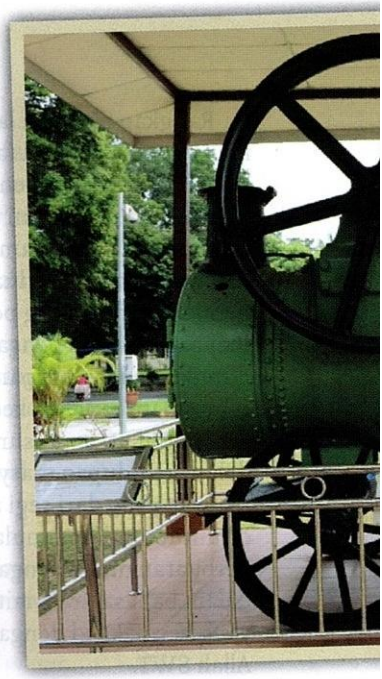
Teks dan Foto: **Khairul Nizam Zainal Badri**



Taiping Warisan dan Budaya Lokomotif

SAMBUTAN 100 TAHUN KERETAPI TANAH MELAYU (KTM) BERHAD YANG DIADAKAN DI TAIPING PADA TAHUN 1985 SENTIASA TERPAHAT DALAM INGATAN PENULIS. MASIH TERKENANG PENULIS PADA KETIKA ITU APABILA KAMI EMPAT BERADIK; PENULIS DAN ADIK-ADIK, KHAIRUL RIZAL, ASMAH DAN KHAIRUL AMIR (ALLAHYARHAM) BERGAYA DI DALAM PELBAGAI JENIS GERABAK KERETA API SAMBIL BAPA MENGAMBIL GAMBAR SEKERAP MUNGKIN. TIADA TELEFON PINTAR PADA MASA ITU UNTUK MERAKAMKAN KENANGAN. YANG ADA HANYALAH KAMERA JENAMA YASHICA DISERTAKAN DENGAN FILEM JENAMA KODAK DAN FUJI.

Pada ketika itu, penulis berusia 10 tahun, Khairul Rizal tujuh tahun, Asmah dua tahun dan Khairul Amir satu tahun. Dalam usia sedemikian, penulis tidak begitu memahami nilai sejarah yang terkandung dalam acara sambutan tersebut. Hanya setelah dewasa ketika membelek-belek foto lama, barulah penulis benar-benar menghargai kepentingannya kepada kronologi sejarah negara.

Selain itu, penulis mempunyai pengalaman yang sangat akrab dengan stesen kereta api lama Taiping pada tahun 1990 hingga awal 2000-an. Kereta api menjadi pengangkutan utama sepanjang penulis bergelar penuntut di sekolah, matrikulasi dan universiti, bahkan sehingga awal bekerja. Pada awal tahun 1990-an, penulis menaiki Ekspres Langkawi sepanjang menimba ilmu di sebuah sekolah berasrama penuh di utara tanah air. Ketika belajar pada peringkat matrikulasi dan universiti di zon tengah tanah air, penulis biasanya menaiki Ekspres Senandung Malam. Penulis juga merasai pengalaman yang panjang dalam kereta api ketika bertugas sebagai tenaga pengajar di sebelah Pantai Timur apabila berulang-alik ke Lembah Kelang.

Selalunya jika menaiki kelas ketiga, penulis jarang-jarang mendapat tempat duduk. Jika mendapat tempat duduk pun, penulis lebih suka memberikan kepada golongan yang memerlukan, seperti kanak-kanak atau orang tua. Menjadi kesukaan penulis merakamkan pemandangan alam sambil menyapa bayu angin yang mendesir bersama-sama dengan penumpang lain yang duduk atau berdiri di sisi pintu gerabak.

Antara pemandangan indah yang tidak dapat dilupakan termasuklah ketika kereta api melintasi Tasik Bukit Merah dan laluan di Bukit Berapit. Kedua-

Enjin stim yang dibina oleh Richard Garrett yang digunakan di Taiping.

duanya tidak jauh dari bandar Taiping. Tasik Bukit Merah memberikan panorama yang mengasyikkan apabila kereta api seolah-olah belayar merentasi tasik yang indah. Hal ini dikatakan demikian kerana kedudukan landasan yang sangat hampir dengan gigi air. Adapun di Bukit Berapit, kereta api memasuki terowong dan di beberapa kawasan laluan yang sempit, daun pokok dalam hutan khatulistiwa yang tebal berada terlalu hampir sehingga ada kalanya menyentuh gerabak.

Kembali kepada tujuan asal penulisan artikel, Taiping pernah menjadi satu nama besar dalam sistem pengangkutan dan logistik yang berasaskan kereta api. Tarikh 1 Jun 1885 dianggap tarikh bersejarah bagi bandar tersebut kerana pada tarikh itulah laluan kereta api pertama di Tanah Melayu dibuka secara rasmi. Laluan sepanjang 12.8 kilometer dari Taiping ke Port Weld (kini Kuala Sepetang) telah dirasmikan oleh Sir Hugh Low, Residen British di negeri Perak pada waktu itu.

Nama Port Weld pula diambil bersempena dengan nama Gabenor Negeri-Negeri Selat, Sir Frederick Weld, yang pernah menjejakkan kaki di bandar Taiping pada tahun 1881 untuk meninjau pembangunan prasarana di bandar itu. Kedatangan Weld juga menandakan bermulanya pembinaan landasan kereta api yang bersejarah itu dan tujuan utama pembinaannya adalah untuk mengangkut bijih timah yang dilombong di Larut. Sebelum landasan dibina, bijih timah yang dilombong di Larut dibawa keluar dengan menggunakan jalan sungai. Sungai Larut kemudiannya didapati tidak selamat disebabkan oleh dua faktor, iaitu pertelingkahan yang sering tercetus antara dua kumpulan kongsi gelap Ghee Hin dengan Hai San, dan muaranya yang cetek menyebabkan kapal besar tidak dapat masuk ke tepian.

Justeru itu, pengangkutan kereta api dipilih dan Port Weld menjadi terminal merangkap pelabuhan baharu kerana kawasan perairannya yang dalam dan jaraknya yang agak dekat dengan Pulau Pinang. Bijih timah yang diangkut ke Port Weld kemudiannya dihantar ke Pulau Pinang untuk dieksport ke Britain. Selain bijih timah, bahan-bahan mentah lain yang turut dibawa ialah kayu api, beras dan candu. Pengangkutan kereta api dari Taiping ke Port Weld juga dikatakan membawa penumpang dan barang keperluan harian.

Di bawah pengurusan dan seliaan Perak State Railway, dua buah landasan lagi dibina yang menghubungkan Taiping ke Kamunting dan Kamunting ke Ulu Sepetang. Landasan Taiping ke Kamunting dibuka secara rasmi pada 6 Mei 1890, manakala landasan Kamunting ke Ulu Sepetang dibuka secara rasmi pada 1 Julai 1892. Sekitar 10 tahun selepas itu, Perak State Railway digabungkan dengan Selangor Government Railway, yang akhirnya membentuk Federated Malay States Railway, yang merupakan asal kepada

Gambar penulis bersama-sama rakan ketika menunggu kereta api di Stesen Keretapi Lama Taiping menuju ke utara sekitar tahun 1991.

pembentukan organisasi KTM Berhad. Penggabungan tersebut dilakukan bagi memudahkan pengurusan dan seliaan landasan dari Perak yang bersambung dengan landasan yang dibina di Selangor.

Dalam rekod Malayanrailways.com sebagaimana yang dikemas kini pada 29 Julai 2010, sekurang-kurangnya terdapat 33 buah lokomotif digunakan di negeri Perak sejak pembukaan landasan di negeri tersebut yang bermula di Taiping pada tahun 1885 sehinggalah bersambung secara fizikal dengan landasan di negeri Selangor pada 15 Ogos 1903.

BILANGAN LOKOMOTIF DI NEGERI-NEGERI DI TANAH MELAYU

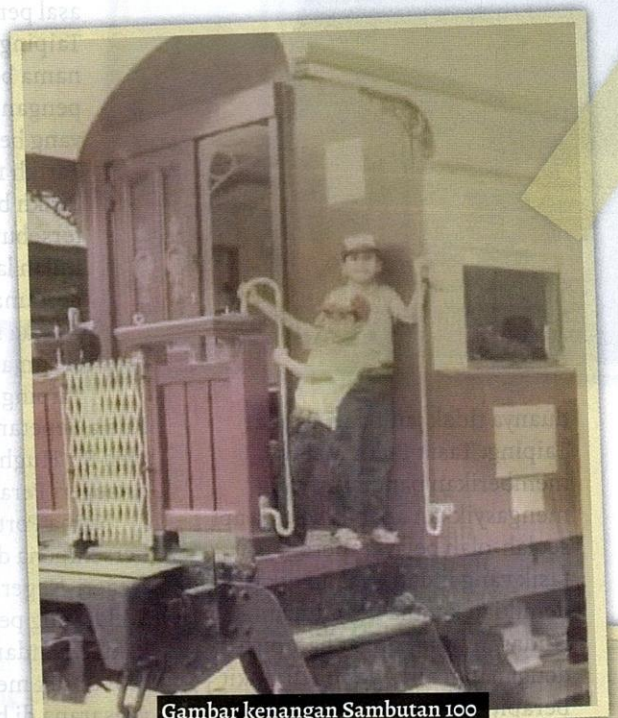
NEGERI	BILANGAN LOKOMOTIF YANG DIGUNAKAN
PERAK	33
SELANGOR	18
NEGERI SEMBILAN (SUNGEI UJONG RAILWAY)	4
MELAKA	4
JOHOR	12

Kesemua lokomotif yang beroperasi di negeri Perak dibina di Britain sebelum dibawa masuk oleh British dengan kegunaannya yang lebih tertumpu untuk mengangkut hasil bumi di Tanah Melayu. Selain itu, lokomotif yang beroperasi di Perak yang sebahagian besarnya berlegar sekitar Taiping adalah yang paling banyak berbanding dengan negeri-negeri lain. Berikut merupakan pengeluar yang terlibat dengan pembinaan lokomotif;

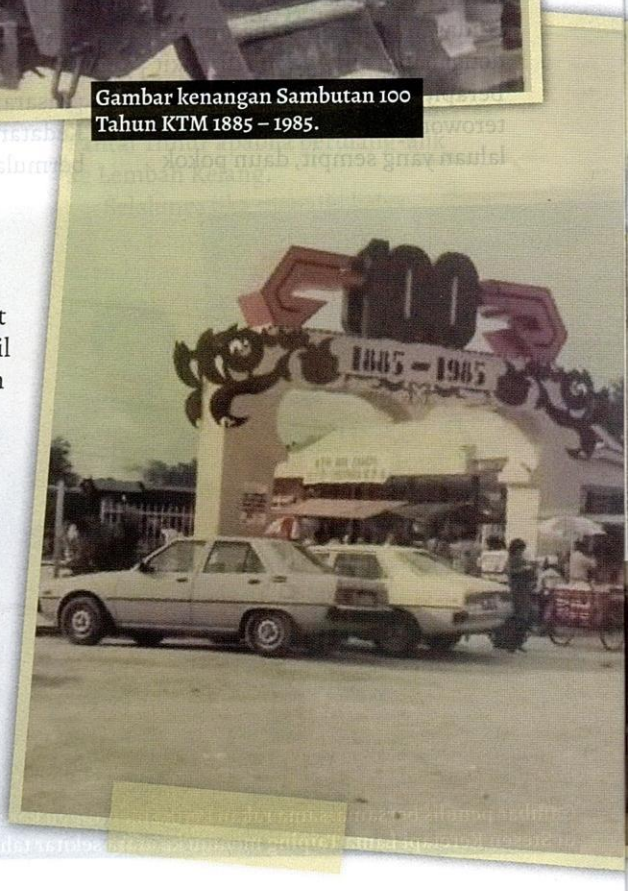
RANSOMES & RAPIER

Ransomes & Rapier ditubuhkan oleh empat orang jurutera berbangsa British pada tahun 1869, iaitu James Allen Ransom bersama-sama anaknya, Robert James Ransome, Richard Christopher Rapier dan Arthur Alec Bennet. Pusat operasinya ialah di Ipswich, Suffolk.

Organisasi induk, Ransomes ditubuhkan pada tahun 1789 yang fokus kepada kejuruteraan berat sehinggalah keempat-empat jurutera tersebut mengambil langkah untuk menubuhkan sebuah syarikat baharu yang memberikan perhatian kepada pembinaan perkakasan kereta api, termasuk landasan. Syarikat ini mendapat projek besar



Gambar kenangan Sambutan 100 Tahun KTM 1885 – 1985.



Di bawah pengurusan dan seliaan Perak State Railway, dua buah landasan lagi dibina yang menghubungkan Taiping ke Kamunting dan Kamunting ke Ulu Sepetang. Landasan Taiping ke Kamunting dibuka secara rasmi pada 6 Mei 1890, manakala landasan Kamunting ke Ulu Sepetang dibuka secara rasmi pada 1 Julai 1892.

Dalam rekod Malayanrailways.com sebagaimana yang dikemas kini pada 29 Julai 2010, sekurang-kurangnya terdapat 33 buah lokomotif digunakan di Perak sejak pembukaan landasan di negeri tersebut yang bermula di Taiping pada tahun 1885 sehinggalah bersambung secara fizikal dengan landasan di Selangor pada 15 Ogos 1903.

yang pertama, iaitu membina landasan yang menghubungkan kota Shanghai ke Woosung di China pada tahun 1875. Rapier sendiri mengetuai projek besar tersebut sehingga siap sepenuhnya setahun berikutnya.

HUNSLET

Syarikat ini yang dikenali dengan nama Hunslet Engine Company ditubuhkan oleh John Towlerthorn Leather pada tahun 1864 di Hunslet, Leeds. Beliau mempunyai pengalaman yang luas dalam bidang kejuruteraan sivil. Bagi melicinkan operasi, beliau mengambil James Campbell yang ditugaskan untuk mengurus projek. Aktiviti syarikat yang paling utama adalah menghasilkan enjin lokomotif berkuasa stim.

Pada masa ini, syarikat ini membina enjin lokomotif berkuasa diesel. Pada tahun 1871, James Cambell membeli syarikat tersebut sepenuhnya dengan dibantu oleh empat orang anaknya. Antara tahun 1871 hingga 1901, Hunslet mampu menghasilkan sekitar 17 hingga 34 buah enjin lokomotif dalam setahun. Hingga tahun 1902, syarikat ini telah membekalkan enjin lokomotif ke 30 buah negara di seluruh dunia.

HAWTHORN, LESLIE

Aktiviti utamanya adalah membina kapal dan kereta api. Dengan kepakaran yang tinggi, syarikat ini bukan sahaja mampu membina enjin kereta api berkuasa stim dan diesel, tetapi juga berkuasa elektrik dan bateri. Syarikat yang ditubuhkan pada tahun 1886 ini kemudian menjual pegangan dalam pembinaan kereta api kepada Robert Stephenson Company pada tahun 1937, dan selanjutnya dikenali dengan nama Robert Stephenson and Hawthorns Limited. Sejarahnya yang panjang menjadi sangat unik apabila pada tahun 1993, pegangan sahamnya dibeli oleh Vodafone dan aktivitinya berubah menjadi penyedia perkhidmatan telekomunikasi.

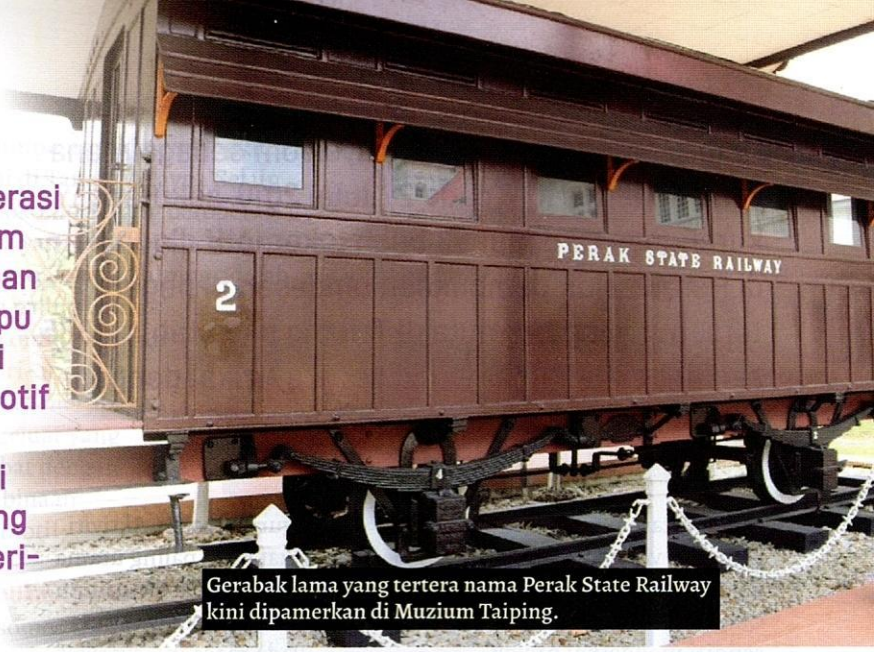
NEILSON

Syarikat yang beroperasi di Glasgow, Scotland ini memulakan pembinaan lokomotif pada tahun 1843. Pengasasnya ialah Walter Neilson dan James Mitchell. Pembinaannya adalah untuk memenuhi permintaan dan kegunaan domestik. Neilson mula membuat enjin lokomotif berskala besar pada tahun 1855 apabila mendapat permintaan dari India. Pada dekad berikutnya, Neilson mengeksport enjin lokomotif ke Afrika Selatan dan Amerika Selatan.

KITSON

Syarikat ini barangkali merupakan pesaing utama kepada Hunslet kerana kedua-dua beroperasi di tempat yang sama, iaitu di Hunslet, Leeds. Kitson ditubuhkan oleh James Kitson bersama-sama rakan sejawatnya, Charles Todd pada tahun 1835. Walau bagaimanapun, Kitson lebih dahulu berkecimpung dalam pembuatan lokomotif apabila mendapat permintaan yang tinggi di seluruh Britain. Dalam tempoh 100

Kesemua lokomotif yang beroperasi di Perak dibina di Britain sebelum dibawa masuk oleh British dengan kegunaannya yang lebih tertumpu untuk mengangkut hasil bumi di Tanah Melayu. Selain itu, lokomotif yang beroperasi di Perak dan sebahagian besarnya berlegar di sekitar Taiping adalah yang paling banyak berbanding dengan negeri-negeri lain.



Gerabak lama yang tertera nama Perak State Railway kini dipamerkan di Muzium Taiping.

tahun, Kitson telah membina lebih daripada 5000 buah lokomotif dan pelanggannya datang dari seluruh dunia. Kepakaran Kitson ialah penghasilan enjin berkuasa stim.

ROBERT STEPHENSON

Nama syarikat ini diambil bersempena dengan nama tokoh jurutera dan pereka lokomotif yang sangat berpengaruh di Britain, Robert Stephenson, yang merupakan anak kepada George Stephenson yang pernah digelar sebagai Bapa Kereta Api. Atas pencapaiannya dalam bidang kejuruteraan, Robert pernah mendapat pengiktirafan sebagai Tokoh Terhebat dalam Bidang Kejuruteraan Abad ke-19.

Robert dan bapanya bersama-sama dengan dua orang lagi jurutera, Edward Pease dan Thomas Richardson, telah menubuhkan syarikat pembuatan lokomotif pada tahun 1823 dan beroperasi di Newcastle, England. Robert mendapat projek besar di Mesir apabila pemerintah Mesir, Abbas I menghubungi Robert dan memintanya membina landasan kereta api pada tahun 1851. Sejak itu hingga tahun 1869, Robert berjaya menyiapkan sistem pengangkutan moden yang menghubungkan laluan dari Laut Mediterranean hingga ke Lautan Hindi.

NEILSON, REID

Syarikat ini tertubuh pada tahun 1898 setelah James Reid yang menjadi rakan kongsi pada tahun 1864 memiliki keseluruhan pegangan dalam syarikat. Hal ini dikatakan demikian kerana Neilson meninggalkan syarikat pada tahun 1884 untuk menubuhkan sebuah syarikat pembuatan lokomotif yang baharu yang dikenali sebagai Clyde Locomotive Company.

Memetik tulisan Murdoch Nicolson dalam karyanya yang berjudul *Glasgow: Locomotive Builder to the World* yang diterbitkan oleh Polygan, Edinburgh pada tahun 1987, Neilson, Reid telah bergabung dengan Dubs and Company dan Sharp Stewart and Company pada tahun 1903 untuk membentuk sebuah syarikat baharu yang dikenali dengan nama North British Locomotive Company, sebuah organisasi lokomotif terbesar di dunia di luar Amerika Syarikat.

R GARRETT & SONS LTD

Syarikat ini tidak disenaraikan oleh Malayanrailways.com sebagai pengeluar lokomotif, namun enjin lokomotif yang dihasilkannya ada dipamerkan di Muzium Taiping. Syarikat ini ditubuhkan oleh Richard Garrett pada tahun 1778 dan dianggap sebagai syarikat pembuatan terbesar yang beroperasi di Leiston, England pada abad ke-19. Aktiviti utamanya ialah mengeluarkan perkakasan dan mesin yang berasaskan pertanian dan enjin stim. Enjin lokomotif yang terdapat di Muzium Taiping itu merupakan enjin stim yang telah digunakan mengangkut bijih timah.

Lokomotif dan gerabak kereta api yang mencecah usia ratusan tahun ini wajar dipulihara untuk dijadikan tatapan, rujukan dan pengetahuan generasi akan datang. Hal ini dikatakan demikian kerana tinggalan ini menjadi saksi bisu kepada pembangunan moden bandar Taiping pada satu sisi, dan penjarahan hasil bumi yang dilakukan oleh penjajah untuk dibawa ke tanah asal mereka pada satu sisi yang lain. DB