

Kajian Perubahan dan Status Alam Sekitar Kawasan Sekitar Laluan Kereta api Lama dari Stesen Taiping Ke Port Weld, Perak, 1885-2010

*An Analysis of Change and Status of the Environment
of Areas Along the Old Railway Route from the Taiping Station to
Port Weld, Perak, 1885-2010*

Khairi Ariffin¹, Mohd Hairy Ibrahim², Mohamad Kamal Kamaruddin¹

¹Dept. History and Archeology; ²Dept. Geography and Environment,
Faculty of Human Sciences, Sultan Idris Education University (UPSI),
35900 Tanjong Malim, Perak, Malaysia

¹Corresponding author, Email: khairi.ariffin@fsk.upsi.edu.my

Abstrak

Kawasan warisan kereta api lama di Perak ialah bekas laluan kereta api antara Taiping-Port Weld (Kuala Sepetang). Laluan ini pernah memainkan peranan penting dalam pembangunan ekonomi negeri Perak. Kajian ini menggunakan metodologi observasi visual. Di sebabkan kepesatan pembangunan dalam sistem pengangkutan jalan raya maka jalan kereta api ini telah ditutup dan ditinggalkan lebih 30 tahun lalu. Namun aktiviti manusia masih dijalankan di sepanjang laluan tersebut termasuk di beberapa kawasan seperti di bandar Taiping, pekan Aulong, Simpang dan Kuala Sepetang. Aktiviti ini juga telah merubah alam sekitar fizikal menjadi kawasan pertanian kelapa sawit, kawasan perniagaan, kawasan petempatan dan aktiviti perikanan. Kawasan paya bakau hanya tertumpu di kawasan Kuala Sepetang dan beberapa kawasan belukar serta kawasan tanah rendah berpaya yang terdapat antara kawasan Aulong hingga ke Kuala Sepetang. Kawasan warisan ini dihuni oleh manusia secara tetap pada masa kini. Dapatan kajian ini menunjukkan keunikan persekitaran stesen kereta api di Taiping dan Stesen Keretapi Port Weld yang asal telah hilang hasil daripada pemerhatian secara visual. Ini merupakan satu kehilangan besar bagi warisan kereta api terunggul di Malaysia.

Kata Kunci Taiping, Port Weld, Warisan Kereta api, Persekitaran

Abstract

The Perak old railway heritage is a former railway route between Taiping-Port Weld (Kuala Sepetang). It used to play a key role in the economic development of the state. This study employed visual observation methodology. Due to the development of the road transport system, the railway was closed and abandoned over 30 years ago.

However, human activities are found along the route, in areas such as Taiping, Aulong, Simpang and Kuala Sepetang. The activity has changed the physical environment into oil palm agriculture, business areas, residential areas and fisheries. Mangrove areas are concentrated at Kuala Sepetang and some areas of shrub and swampy lowlands along Aulong to Kuala Sepetang. This heritage area is inhabited by humans permanently currently. The finding of this study showed that the original and unique environment of the railway stations at Taiping and Port Weld had disappeared. This is a big loss to the railway heritage of Malaysia.

Keywords *Taiping, Port Weld, Railway Heritage, Environment*

Pengenalan

Alam sekitar di laluan kereta api Taiping-Port Weld (sekarang dikenali sebagai **Kuala Sepetang**, sepanjang tulisan ini ia akan dinyatakan sebagai Port Weld) mengalami perubahan dengan adanya perkhidmatan kereta api sejajar dengan perkembangan ekonomi serta pembangunan bandar. Perubahan ini turut berkait dengan pertukaran fasa ekonomi pertanian-perindustrian di kawasan bandar menyebabkan keperluan perkhidmatan kereta api semakin merosot. Perubahan penduduk berlaku di kawasan luar bandar apabila mereka berhijrah ke bandar untuk memenuhi permintaan sektor perindustrian dan mengisi kekosongan guna tenaga yang disediakan oleh industri di bandar (Zahedi dan Kadir, 2008). Perubahan penduduk dalam abad ke 21 ini melibatkan manusia berhijrah ke bandar dan tinggal di bandar dalam era pembandaran (Chan, 2010). Perubahan alam sekitar di persekitaran laluan kereta api turut berkait dengan perubahan keperluan perkhidmatan kereta api yang berkurangan bagi kawasan luar bandar dan perkhidmatan kereta api hanya penting bagi bandar dan bandar raya yang mempunyai jumlah penduduk yang banyak. Penutupan laluan kereta api lama antara Taiping ke Port Weld yang mulanya dibuka pada 1885 turut membawa perubahan persekitaran fizikal dan manusia. Walaupun ia telah menjadi satu bahan sejarah negara yang penting namun banyak perubahan alam sekitar dari aspek landskap fizikal dan manusia berlaku. Perubahan ekonomi telah merubah landskap laluan kereta api lama ini bukan sahaja di stesen-stesen kereta api terlibat malah perubahan landskap sisi kiri dan kanan Jalan Keretapi Lama dan stesen Keretapi Taiping, Stesen Keretapi Simpang dan Stesen keretapi Port Weld. Sehubungan itu, perbincangan dalam kertas kerja ini menumpukan terhadap status dan perubahan alam sekitar dari segi landskap pada masa kini melalui observasi secara visual kesan daripada aktiviti terancang dan kegiatan antropogenik.

Permasalahan Kajian

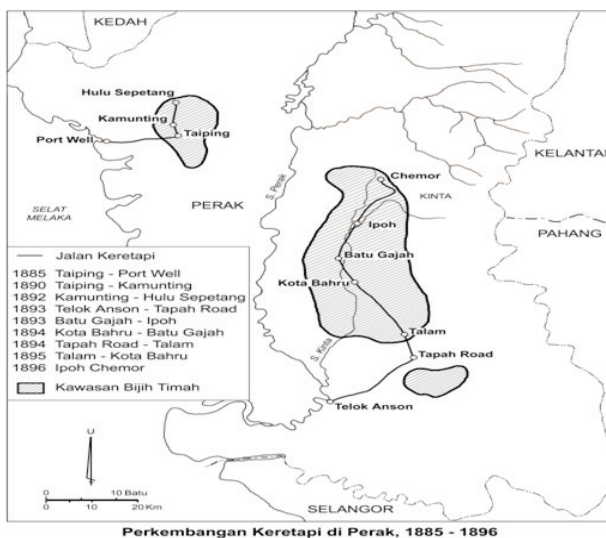
Jalan kereta api pertama dibina di Malaysia adalah di antara stesen kereta api Taiping ke stesen kereta api di Port Weld. Pembinaan jalan kereta api ini merupakan asas kepada perkembangan ekonomi di Malaysia sebagai jalan pengangkutan hasil galian, pertanian dan hasil alam untuk dibawa ke pelabuhan di Port Weld demi kepentingan ekonomi kolonial British. Kepentingan jalan kereta api ini telah membawa perubahan yang amat besar terhadap kawasan dan persekitaran di sepanjang laluan kereta api ini

terutama pada era awal pembinaannya sehingga pertengahan abad kedua puluh.

Dari era kemerdekaan Malaysia hingga awal abad ke 21 menyaksikan satu tren perubahan terhadap status dan kedudukan laluan ini ke arah keadaan persekitaran terbiar dengan beberapa pencabulan terhadap kawasan ini. Aktiviti antropogenik telah menukarkannya kepada kawasan pertanian, kawasan kilang perusahaan serta kawasan kediaman. Ini dapat dianggap sebagai suatu pencerobohan terhadap jalan kereta api lama yang mempunyai nilai warisan sejarah kepada persekitaran yang sepenuhnya telah mengalami perubahan yang amat ketara.

Justifikasi Kajian

Kajian ini menjadi keutamaan disebabkan jalan laluan kereta api dari stesen kereta api Taiping ke Stesen Keretapi Port Weld merupakan jalan pertama dalam sejarah kereta api negara yang telah dibina pada zaman kolonial British pada tahun 1885 (Rajah 1). Kajian ini lebih memberi fokus kepada aspek persekitaran dan keadaan fizikal kawasan jalan kereta api ini berbanding dengan kajian-kajian terdahulu.



Rajah 1 Perkembangan kereta api di Perak pada 1886-1896

Sumber: Amarjit, 1980

Sehubungan itu, kajian ini lebih memberi keutamaan kepada status semasa dan perubahan yang berlaku kepada alam sekitar sepanjang laluan dari Stesen Keretapi Taiping ke Stesen Keretapi Port Weld.

Sorotan Kajian

Amarjit (1985) telah menjalankan kajian pembinaan jalan kereta api ini dan kepentingan pengangkutan kereta api Taiping ke Port Weld lebih kepada sudut dan kepentingan ekonomi. Amarjit (1990) juga, telah mengesan penglibatan buruh-buruh India dalam pembinaan jalan kereta api di antara Taiping ke Port Weld. Sejarah awal kereta api

Taiping ke Port Weld bermula pada tahun 1870-an di mana Taiping telah muncul sebagai sebuah bandar yang sibuk dengan aktiviti yang kebanyakan penduduknya terdiri daripada orang Cina. Taiping menjadi bandar urusan pentadbiran oleh pentadbiran British dengan menyediakan pelbagai bangunan untuk pejabat kewangan, pasukan polis, rumah sakit, gudang senjata, stor, penjara dan banglo sebagai kediaman para pegawai British (Khoo, 1990). Jumlah penduduk pada peringkat awal di Taiping pada ketika itu dalam anggaran 6000 orang dengan sebahagian besarnya adalah orang Cina dan orang India. Pada 12 Februari 1885 perkhidmatan pengangkutan kereta api Taiping ke Port Weld telah membawa penumpang pertamanya (Rajah 1). Pengangkutan ini selain amat penting kepada kawasan Taiping ia juga penting bagi kawasan-kawasan lain termasuk kawasan Hulu Perak dan Kinta (Khoo Kay Kim, 1990). Pada tahun 1888, perkhidmatan kereta api ini menjadi penting dengan kesibukan Pelabuhan Port Weld kerana peningkatan jumlah eksport dan import dan pada 1891 pula, Pelabuhan Port Weld diperluaskan dengan pembinaan sebuah lagi dermaga terapung bagi menampung peningkatan jumlah eksport dan import.

Dari aspek lokasi, Port Weld terletak di pantai negeri Perak, 98 kilometer di selatan pelabuhan Georgetown (di Pulau Penang) dan jarak yang hampir sama dengan Pulau Pangkor, iaitu 92 kilometer, serta ia terletak di muara Sungai Dinding (JPBD, 1986). Hutan bakau dapat tumbuh dengan banyak di sepanjang daerah pesisir ini dipengaruhi oleh keadaan kecekatan air dengan cepat dan kedudukan yang terlindung. Walau bagaimanapun, Port Weld telah menjadi pelabuhan yang sangat penting pada penghujung kurun ke 19 berikutan dengan pengenalan laluan kereta api menghubungkan Taiping ke pelabuhan ini bagi tujuan eksport dan import pada ketika itu.

Kepentingan laluan kereta api lama ini dikaitkan dengan kemunculan bandar Taiping, kepesatan aktiviti bijih timah dan peningkatan kegiatan eksport dan import melalui Pelabuhan Port Weld. Kepesatan pemandaran di Taiping pula sebagai bandar penting dipengaruhi oleh beberapa faktor iaitu peranannya sebagai tempat perlombongan dan pentadbiran, kawasan yang dianggap pelopor terawal yang menyediakan perkhidmatan kereta api di Tanah Melayu, dan ianya menjadi tempat tumpuan peluang pekerjaan bagi orang asing untuk bekerja dengan perkhidmatan kereta api seperti orang India, Ceylon dan Eropah. Penggunaan laluan kereta api dari Taiping ke Port Weld menyokong keperluan kepada permulaan perkembangan perusahaan bijih timah dan kemudiannya perusahaan getah di Perak dan Malaysia. Ini turut dikaitkan dengan kawasan-kawasan lain yang penting sebagai pengeluar hasil bijih timah seperti Larut, Selama dan Kamunting yang menyumbang kepada kepesatan industri bijih timah yang memerlukan menggunakan kereta api sebagai pengangkutan utama. Akhirnya landasan kereta api dari Port Weld ke Taiping dibina dengan persetujuan kerajaan British dan Perak serta sokongan dan kerjasama pengusaha lombong bijih timah. Pembinaan landasan ini turut dipengaruhi oleh fungsi Taiping yang sangat penting sebagai pusat pentadbiran negeri Perak ketika itu. Pelabuhan Port Weld mencapai kedudukan di antara pelabuhan terkemuka di Tanah Melayu.

Pembangunan landasan kereta api Taiping-Port Weld yang melibatkan pembinaan dan kerja-kerja membuat landasan telah mula dilaksanakan pada tahun 1882 dengan menggunakan tenaga kerja dari India dan Sri Langka (Colombo) dengan kos pembinaan adalah berjumlah 7000 pound Sterling bagi jarak 1.6 kilometer. Jarak laluan kereta

api dari Taiping ke Port Weld adalah sejauh 13 kilometer dan jumlah keseluruhan perbelanjaan berjumlah 56,875 Pound Sterling. Pembinaan jalan landasan kereta api ini sangat dipengaruhi oleh keperluan yang dikehendaki saudagar-saudagar pelombong Cina di negeri Perak pada ketika itu dan menjadi sistem pengangkutan amat penting bagi industri getah pada tahun 1920. Laba dan keuntungan hasil daripada perkhidmatan kereta api dapat dinikmati oleh kerajaan negeri Perak (Amarjit, 1985).

Laluan kereta api Taiping-Port Weld ini hanya bermanfaat semasa kegemilangan perusahaan bijih timah sahaja tetapi telah diberhentikan operasinya bermula pada tahun 1943 dengan penguasaan Jepun ke atas Tanah Melayu. Laluan kereta api ini wajar menjadi aset sejarah yang penting kerana usianya mencapai 125 tahun, dan telah beroperasi untuk pengangkutan utama industri bijih timah selama 58 tahun. Kereta api ini menggunakan injin berkuasa wap dan pada bulan 12 Februari 1885 ianya telah dirasmikan oleh Sir Cecil Clementi Smith dan Frank Swettenham yang merupakan pentadbir kolonial pada masa itu, dan kini kereta api tersebut menjadi aset di Muzium sahaja.

Keunikan laluan ini tidak menjadi aset laluan yang dipelihara. Tanah rizab seluas 20 kaki (6.6 meter) di kedua-dua belah rel adalah milik Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) namun terbiar dan menjadi tempat penghunian serta wujud kegiatan ekonomi yang membentuk persekitaran baru.

Kajian ini meneliti status dan keadaan semasa alam sekitar bekas laluan kereta api antara Taiping dengan Port Weld setelah ditutup dalam tempoh yang lama. Tinggalan yang masih boleh ditemui hanyalah kesan tapak landasan kereta api dan di Kuala Sepetang hanya tinggal satu papan tanda nama yang menunjukkan tempat stesen yang diperbuat daripada simen dan batu yang tertulis Port Weld. Keadaan semasa di laluan landasan kereta api berkenaan kini sudah berubah sama sekali dengan pelbagai aktiviti manusia termasuk tempat kediaman sementara besi-besi landasan sudah tiada lagi. Usaha mengesan jejak atau bekas landasan itu begitu sukar, kerana bekas tapak landasan berkenaan telah dihimpit oleh bangunan dan terletak di celah-celah bangunan, rumah atau gudang. Kewujudan laluan ini boleh dibuktikan sekiranya masih terdapat rel, namun laluan ada yang telah disimen, ditenggelamkan bawah aras bumi atau dipotong, dan gudangnya telah dijadikan tempat berehat, pusat pemunggahan ikan dan kawasan pasar basah di Kuala Sepetang.

Metodologi Kajian

Kajian ini menggunakan kaedah penyelidikan pembuktian sejarah dan observasi lapangan. Sampel kajian adalah daripada catatan peristiwa, data statistik dan penemuan tokoh-tokoh dan disokong oleh laporan Rancangan Tempatan Taiping dan Kuala Sepetang. Sumber primer adalah bahan-bahan yang berupa dokumen, surat, sama ada yang rasmi atau yang sebaliknya, catatan, laporan, buku harian, warkah, watikah dan titah perintah dan kadangkala akhbar serta majalah dan peringatan yang juga boleh dianggap sebagai sumber utama. Sumber-sumber utama yang berupa bahan dokumen-dokumen ini adalah tersimpan di Arkib Negara, Muzium Negara, dan yang tersimpan di perpustakaan Institut Pengajian Tinggi (IPT), Perpustakaan Negara, Perpustakaan Negeri. Manakala sumber sekunder pula adalah kajian-kajian ataupun penulisan-penulisan yang telah dilaksanakan atau diterbitkan (Muhd Yusuf, 2000).

Status dan perubahan alam sekitar di sekitar laluan kereta api tersebut dilakukan melalui rentasan persekitaran laluan kereta api dari Taiping-Port Weld dibuat dengan secara observasi visual dan direkodkan serta ditunjukkan menggunakan gambar bercetak serta dinilai dan dibincangkan secara deskriptif.

Dapatan dan Analisis

Status dan Perubahan Alam Sekitar

Perubahan lanskap yang jelas sekali didapati di laluan kereta api antara Taiping-Port Weld kini hanya tinggal nama kerana landasan berusia 123 tahun itu terbiar tanpa usaha mengekalkan laluan dan tiada usaha untuk menjadikan stesen Taiping yang lama sebagai warisan Kereta api Lama. Stesen Keretapi Taiping masih wujud dengan sedikit pembaharuan sahaja namun tapaknya banyak mengalami perubahan lanskap termasuk rel landasan yang ada hanya tinggal sedikit. Keadaan alam sekitarnya telah berubah dan permukaan bumi di sekitar stesen Taiping banyak yang telah di turap serta terdapat aktiviti antropogenik seperti perniagaan di sekitarnya. Kedapatan tumbuhan semula jadi dan pokok-pokok adalah terhad (Rajah 1).



Rajah 1 Papan Tanda Stesen Keretapi Taiping
Sumber: Kerja lapangan, 2010

Kajian juga mendapati landasan sepanjang lapan batu (12 kilometer) ini telah tidak dapat dikesan lagi dan hanya dapat dilihat di Stesen Keretapi Taiping sahaja. Perubahan lanskap ini boleh menyebabkan tanda penting laluan kereta api lama ini hanya menjadi bahan sejarah.

Hasil rentasan secara visual mendapati semua rel landasan sudah dibongkah; saki baki yang ada sudah tenggelam dalam turapan bangunan, gudang dan deretan rumah kedai serta kawasan perumahan di Taiping dan Aulong menuju ke Simpang. Petempatan telah mengurangkan tumbuhan semula jadi dan hanya terdapat sedikit tumbuhan semula jadi antara Taiping-Simpang. Banyak kawasan paya telah ditimbus bagi tujuan pembinaan rumah setinggan. Landasan lama di hadapan stesen Taiping itu juga telah dibongkah dan terdapat pembinaan landasan baru bagi projek landasan berkembar ke utara Semenanjung Malaysia (Rajah 2).



Rajah 2 Perubahan Landskap di sekitar Stesen Keretapi Taiping: Bangunan dan Pembinaan Landasan Kereta api Berkembar
Sumber: kerja lapangan, 2010

Persekitaran laluan ini telah mengalami perubahan guna tanah daripada kawasan hutan di kedua belah relnya suatu ketika dahulu kepada kawasan petempatan berjajar, selain itu terdapat kawasan pertanian di Simpang dan kawasan perniagaan, kawasan perumahan berkelompok di Aulong. Antara yang hanya dapat ditemui melalui rentasan secara visual hanya tiang semboyan. Ini membuktikan perubahan landskap baru buatan manusia di mana bangunan, deretan rumah, kedai serta aktiviti pertanian. Kesan pembangunan menjadikan tumbuhan hijau semakin berkurangan di bekas laluan Taiping ke Aulong dan ke Simpang.

Hasil rentasan secara visual juga mendapati kesan aktiviti antropogenik telah menyebabkan rel dua lorong telah dicabut dan permukaan bumi telah digondolkan bagi membina laluan rel kereta api baru. Laluan kereta api Taiping ke Simpang juga tidak dapat ditemui namun hanya tiang semboyan kereta api lama Taiping Port Weld yang ditemui di Aulong Lama Stesen Keretapi Taiping terus wujud walaupun Stesen Keretapi Simpang sudah tiada. Petempatan manusia iaitu taman perumahan dan rumah setinggan telah dibina meliputi kawasan laluan ini.

Perubahan Keadaan Alam Sekitar di Simpang - Port Weld

Status dan perubahan alam sekitar di laluan Kereta api Simpang-Port Weld diteliti dari aspek perubahan landskap fizikal dan kemanusiaan di stesen kereta api Simpang dan persekitarannya, aspek perubahan landskap stesen kereta api Port Weld dan persekitarannya dan landskap laluan kereta api dari Simpang ke Port Weld iaitu di sisi kedua dua belah laluan kereta api tersebut. Observasi visual mendapati tiada tanda menunjukkan tapak Stesen Keretapi Simpang. Hasil rentasan observasi secara visual dengan pihak KTM Taiping menyatakan tapak asal Stesen Simpang terletak di persimpangan antara Simpang ke Aulong, Port Weld dan ke Kamunting serta *check point* sekarang iaitu terdapatnya rumah ibadat masyarakat India. Antara kawasan Simpang ke Stesen Port Weld hanya terdapat beberapa kawasan sahaja terdapat semak samun dan kawasan ladang kelapa sawit, kawasan berpaya dan kawasan paya bakau.

Kawasan hijau semakin terhad disebabkan aktiviti antropogenik yang melibatkan pembangunan.

Hasil kajian mendapati semua landasan turut sudah dibongkah, saki baki yang ada sudah tenggelam di dalam turapan bangunan, gudang dan deretan rumah kedai serta kawasan perumahan di pekan Port Weld. Landasan di hadapan stesen Port Weld turut tidak kelihatan lagi dan juga dibongkah dan jalan raya menggantikan laluan ini, serta terdapat juga deretan rumah berjajar bagi penempatan setinggi sepanjang laluan ini. Selain itu, aktiviti antropogenik telah menggugat landskap di Port Weld melibatkan perubahan keadaan jeti dan bekas tapak stesen kereta api Port Weld, yang sekarang telah didirikan sebuah kedai kopi, juga terdapat kawasan landasan yang telah dicerobohi oleh pelbagai Kegiatan antropogenik. Antara yang dapat dikesan ialah jeti yang menempatkan gudang Keretapi Tanah Melayu (KTM) di Kuala Sepetang kini dijadikan gudang serta pangkalan mendaratkan hasil tangkapan laut oleh nelayan tempatan.

Walau bagaimanapun keadaan alam sekitar yang menempatkan kawasan paya bakau masih lagi terdapat di sekitar Port Weld dan dalam keadaan terpelihara di bawah pengawasan Jabatan Hutan Perak.

Stesen Keretapi Port Weld tidak lagi wujud berbanding Stesen Keretapi Taiping yang masih digunakan, namun bangunan asalnya masih lagi ada tetapi hanya struktur asal bangunan itu masih kekal termasuk tiang kayu utama yang dicat semula dan digunakan sebagai Kedai Kopi Guang Ming kira-kira 20 tahun lalu. Papan tanda stesen tersebut juga hanya tinggal satu papan tanda diperbuat daripada simen dan batu yang tertulis Port Weld manakala tulisan kecil di bahagian bawah dalam tulisan Jawi, Mandarin dan Tamil (Rajah 3).



Rajah 3 Papan tanda stesen keretapi Port Weld (Kuala Sepetang)
Sumber: Kerja lapangan, 2010

Papan tanda ini juga diberitakan sudah dialih dari kedudukan asal selepas tiangnya patah dan atas inisiatif penduduk tempatan dengan membina semula tiang konkrit baru setinggi kira-kira dua meter dan diletakkan di depan Kedai Kopi Guang Ming. Kawasan pusat pekan Port Weld telah dipenuhi oleh kawasan perumahan dan perniagaan dan permukaan bumi dilitupi oleh permukaan bersimen dan bertar di Port

Weld juga terdapat gudang Keretapi Tanah Melayu (KTM) yang dinamakan Gudang Nombor 1 bagi pusat penyimpanan dan pemunggahan barangan sebelum dihantar ke Taiping. Sekarang keadaannya sudah hampir reput, tetapi masih digunakan oleh sebilangan nelayan tempatan sebagai tempat berehat dan memunggah barangan di tepi jeti. Perubahan landskap yang berlaku melibatkan perubahan kawasan semula jadi kepada kawasan berkonkrit dan petempatan nelayan (Rajah 4).



Rajah 4 Bangunan gudang Keretapi Tanah Melayu (KTM) yang berubah menjadi gudang pendaratan ikan di laluan lama kereta api di Pekan Port Weld (Kuala Sepetang).

Sumber: Kerja lapangan, 2010

Perubahan Lanskap

Di bahagian hadapan stesen kereta api lama Port Weld mengalami perubahan di mana rel landasan di depan stesen itu juga hilang dan kawasan tersebut dijadikan pasar basah. Lanskap sepanjang landasan turut berubah dengan terdapatnya banyak bangunan konkrit sepanjang sisi landasan di atas tanah rizab KTMB yang seluas 20 kaki (6.6 meter) di kedua-dua belah landasan dan juga kawasan sekitarnya hingga sukar untuk mengetahui bahawa kawasan itu sebenarnya bekas landasan kereta api bersejarah negara.

Usaha memahami status dan perubahan alam sekitar di bekas laluan lama kereta api ini cukup sukar, kerana penyiasatan terpaksa dilakukan di celah-celah bangunan, rumah atau gudang. Sepanjang laluan lama kereta api dari Simpang ke Port Weld, alam sekitarnya telah berubah, pada peringkat awal setelah dihentikan khidmat kereta api, ia menjadi kawasan hutan, dan kemudian berubah menjadi kawasan pertanian ladang kelapa sawit, petempatan dan benteng antara kawasan paya bakau dan jalan raya di Port Weld.

Kesimpulan

Sebagai kesimpulan, hasil observasi secara visual, kajian ini mendapati status dan keadaan alam sekitar laluan lama kereta api dari Taiping ke Port Weld telah banyak mengalami perubahan. Lanskap asal binaan yang boleh dikesan secara visual hanyalah sedikit sahaja seperti di stesen Taiping dan Port Weld. Laluan kereta api lama ini adalah

merupakan satu warisan dan peninggalan sejarah yang sangat berharga serta mempunyai potensi ekonomi, seperti ia boleh dimajukan untuk kegiatan pelancongan. Oleh itu, dalam membangunkan industri pelancongan yang dikaitkan dengan bekas laluan warisan kereta api lama ini hendaklah diambil kira pemeliharaan dan pemuliharaan kawasan hijau bagi melestarikannya.

Persekitaran di bekas laluan warisan kereta api lama Taiping-Port Weld ini telah banyak mengalami perubahan landskap dan alam sekitarnya juga telah mengalami pelbagai perubahan. Perubahan fizikal terhadap landskap kemanusiaan jelas kelihatan di kawasan antara Taiping-Aulong dan Simpang dengan kekurangan kawasan hijau dan tumbuhan semula jadi yang ketara. Kawasan antara Simpang dan Port Weld adalah kawasan di mana tumbuhan semula jadi semakin berkurangan dan hanya kawasan paya bakau yang menghidupkan, itu pun kerana ia menjadi kawasan terkawal. Kawasan pekan Port Weld berkeadaan amat kurang dengan tumbuhan hijau berbanding kawasan lain. Ini memerlukan usaha-usaha meningkatkan kawasan tumbuhan hijau di bahagian pekan dan bandar, bukan sahaja di kawasan kajian, malah di negeri Perak secara amnya. Kerjasama semua pihak yang bertanggungjawab amatlah penting dalam mengekalkan keunikan warisan kereta api lama ini kepada negara dan masyarakat.

Rujukan

- Amarjit, K. (1990) Working on the Railway: Indian Workers in Malaya 1880–1957 in Peter J. Rimmer and Lisa M. Allen (eds), *Pullers, Planters, Plantation Workers ... The Underside of Malaysian History*, Singapore: Singapore University Press. pp. 99–127
- Amarjit, K. (1985). *Se Abad Keretapi di Malaysia*. Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia,
- Amarjit, K. (1980), The Impact of Railroads on the Malayan Economy 1874–1941, *Journal of Asian Studies*, Vol. 39, No. 4, August: 693–710.
- Chan, N. W. (2010). Impacts of Human Habitat Development on the Environment – Challenges and the Way Forward, In. *Proceedings 2nd International Conference on Human Habitat and Environment*, Institute of the Malay World and Civilisation (ATMA), National University of Malaysia and Environment Management Society (EMS) Malaysia.
- Khoo, K. K. (1990). *Taiping Ibukota Perak*. Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia, pp 1-17.
- JPBD (Jabatan Perancang Bandar dan Desa) (1986). *Rancangan Struktur Larut Matang, Selama dan Kerian*. Majlis Perbandaran Taiping.
- Muhd Yusuf, I. (2000). *Ilmu Sejarah: Falsafah, Pengertian dan Kaedah*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, pp. 154-164.
- Zahedi, F. & Kadir, A. (2008). Keselamatan Industri: Mencari Kemalangan Sifar dalam Bandar Perindustrian di Malaysia dlm. *Ekosistem Bandar Perindustrian, Prosiding Bengkel Ekosistem Bandar Perindustrian*, Pusat Pengajian Siswazah, Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi.