

STESEN KERETAPI PADANG BESAR PEMANGKIN HUBUNGAN DUA NEGARA

Oleh : Adnan Jahaya

Seandainya anda berada pada awal abad ke-20 dan bertanya tentang keretapi kepada para penduduk kawasan Padang Besar, sudah pasti ramai di antara mereka yang tidak pernah mendengar perkataan itu apatah lagi melihatnya.

Ketika itu, Padang Besar masih diwarnai kehijauan pokok dan hutan dara kerana pembangunan masih belum membara manakala premis kediaman dan perniagaan berselerakan di kawasan sempadan antarabangsa.

Para penduduk tidak pernah menghiraukan di mana garis sempadan yang memisahkan kedua negara kerana tiada tembok konkrit yang menjadi penandanya.

Padang Besar mula melonjak sebagai pusat pertumbuhan ekonomi pinggir sempadan apabila perkhidmatan keretapi diperkenalkan pada 1 Julai 1918 berikutan stesen keretapi Padang Besar mula beroperasi. Mulai saat itu, kebanyakan penduduk mula melihat jelas keretapi yang bergerak di atas landasan besi yang panjang.

Dari jarak jauh mereka melihat asap hitamnya tanda kehadiran keretapi kerana kenderaan itu terlindung oleh kawasan hutan tebal. Apabila kenderaan itu semakin mendekat, bunyinya jelas kedengaran dan ketika menghampiri stesen, wajah sebenar keretapi yang gagah menarik sehingga puluhan gerabak yang membawa penumpang dan barang dagangan dapat dilihat.

Stesen Keretapi Padang Besar menjadi penghubung kegiatan dagang dan hubungan rakyat Malaysia dan Thailand apabila perkhidmatan keretapi antarabangsa diperkenalkan antara Seberang Perai dan Bangkok dengan tiga kali perkhidmatan seminggu.

Dengan perkhidmatan antarabangsa itu, Stesen Keretapi Padang Besar menjadi lebih penting malah dengan peranannya itu kerajaan Perlis membuat keputusan mewujudkan Pejabat Kastam di situ pada akhir 1918.

Mengikut catatan Kastam Diraja Malaysia, perkhidmatan percukaian moden dilakukan di Stesen Keretapi Padang Besar pada 1918 dengan setiap barangan yang dibawa dengan keretapi berkuasa wap itu diikrarkan sebelum dibenarkan melepasi sempadan.

Stesen Keretapi Padang Besar dikatakan mula dibina sekitar 1916 dan siap sepenuhnya dua tahun kemudian dan antara yang melihat perkembangan Stesen Keretapi itu ialah bekas anggota Dewan Undangan Negeri Titi Tinggi, Goh Eng Toon yang kini telah melepasi usia 70 tahun.

Sistem percukaian di sempadan itu menjadi lebih penting apabila perjanjian “The 1922 Agreement of Facilitation The Working of Railway Traffic” ditandatangani pada 6 November 1922.

Perjanjian itu berkaitan kerjasama Kastam Tanah Melayu dan Siam di Stesen Keretapi Padang Besar selain Stesen Keretapi Golok.

Stesen Keretapi Padang Besar dikatakan mula dibina sekitar 1916 dan siap sepenuhnya dua tahun kemudian dan antara yang melihat perkembangan Stesen Keretapi itu ialah bekas anggota Dewan Undangan Negeri Titi Tinggi, Goh Eng Toon yang kini telah melepasi usia 70 tahun.

“Saya dibesarkan di sini sejak kecil dan melihat perubahan demi perubahan stesen keretapi ini. Dari sebuah bangunan kayu ketika awal kewujudannya sampai sebuah bangunan konkrit yang mewah pada masa ini”, katanya yang kini mengusahakan perniagaan tukar wang di stesen itu.

Eng Toon yang juga bekas anggota Exco Kerajaan Negeri Perlis berkata, seingatnya sudah empat kali stesen keretapi Padang Besar bertukar wajah sejajar dengan perkembangan semasa.



Gambar biasan, Stesen Keretapi Tanah Melayu

“Stesen keretapi bukan sekadar sebuah stesen tetapi juga menjadi tempat tidur penumpang yang tiba dari Arau sementara menunggu siang. Selain itu stesen keretapi Arau juga menjadi tempat tidur kalau keretapi tiba waktu malam”, katanya.

Mengikut fakta sejarah, kajian permulaan bagi membina landasan keretapi yang menghubungkan Perlis dan Kedah diadakan pada 1913 dan siap setahun kemudian.

Majlis Mesyuarat Kerajaan Perlis kemudiannya bersetuju supaya Pentadbiran Keretapi Negeri-negeri Melayu Bersekutu membina landasan keretapi melalui Arau, Bukit Ketri, Kubang Tiga dan Padang Besar.

Perjanjian pembinaan landasan keretapi itu dibuat antara kerajaan Perlis yang diwakili Raja Syed Alwi Jamalullail dengan Pentadbiran Keretapi Negeri-negeri Melayu Bersekutu yang diwakili Pemangku Ketua Setiausaha Negeri-negeri Melayu Bersekutu, Mr Reginald George Watson.

Selepas perjanjian pada 1914 itu, kerja-kerja membina landasan keretapi itu terus bermula tetapi tertangguh tidak lama kemudian akibat meletusnya Perang Dunia Pertama pada pertengahan tahun yang sama.

Penangguhan itu dilakukan kerana kerajaan British terpaksa berjimat cermat dalam belanjawannya manakala harga barangan melambung tinggi.

Landasan keretapi yang menghubungkan Arau dengan Padang Besar sepanjang kira-kira 34 kilometer akhirnya disiapkan pada 1915 pada masa yang sama landasan yang menghubungkan Padang Besar di sebelah Thailand beberapa wilayah di negara Gajah Putih itu sedang dilaksanakan walaupun agak perlahan.

Walau apapun Stesen Keretapi Padang Besar tetap menyimpan sejarah yang semakin panjang. Bermula daripada sebuah bangunan yang kecil kepada sebuah bangunan moden yang mengendalikan pengangkutan barang dagangan bernilai jutaan ringgit saban hari.

Stesen itu menjadi lokasi pertemuan penduduk antara dua negara dan menjadi persinggahan pelancong daripada seluruh dunia.

Stesen itu akan terus melakar sejarah apabila pinggirannya kian membesar dengan kegiatan pembangunan dan ekonomi termasuk cadangan mewujudkan sebuah bandar baru IMT-GT yang kini sedang direalisasikan.

Wajah silam yang suram di sekitar stesen itu semakin ceria dengan kegiatan pelabuhan darat yang sibuk dan wajah lama yang masih kekal di situ hanyalah landasan besi dan sebuah kolam besar yang menghasilkan nama Kampung Kolam di pinggirnya stesen itu.

