



International Journal of Heritage, Art and
Multimedia (IJHAM)

Journal Website: <http://ijham.com/>
eISSN: 2600-8262



**PEMBANGUNAN BANDAR TELUK ANSON KETIKA
PENTADBIRAN KOLONIAL BRITISH, 1874-1957**

*THE TOWN DEVELOPMENT IN TELUK ANSON DURING BRITISH COLONIAL
ADMINISTRATION, 1874-1957*

Tuan Waheda Tuan Chik¹, Khairi Ariffin²

¹ Jabatan Sejarah, Universiti Pendidikan Sultan Idris, Perak, Malaysia
Email: tuanhaheda@gmail.com

² Jabatan Sejarah, Universiti Pendidikan Sultan Idris, Perak, Malaysia
Email: khairi.ariffin@fsk.upsi.edu.my

Article Info:

Article history:

Received date: 29.04.2020

Revised date: 10.06.2020

Accepted date: 13.06.2020

Published date: 15.06.2020

To cite this document:

Tuan Chik, T. W., & Ariffin, K.
(2020). Pembangunan Bandar Teluk
Anson Ketika Pentadbiran Kolonial
British, 1874-1975. International
Journal of Heritage, Art and
Multimedia, 3 (9), 25-37.

DOI: 10.35631/IJHAM.39003.

Abstrak:

Kajian ini adalah berkenaan kemunculan serta perkembangan bandar Teluk Anson atau kini dikenali dengan nama Teluk Intan yang terletak di daerah Hilir Perak bermula tahun 1874 sehingga 1957 semasa pentadbiran kolonial British. Pembangunan bandar bertambah pesat semasa pentadbiran British kerana kegiatan ekonomi dan politik penjajah. Hal ini menyebabkan beberapa kawasan tumpuan kegiatan ekonomi di Perak telah muncul dan berkembang kepada sebuah bandar di samping mewujudkan konsep bandar yang berorientasikan negara barat. Dalam aspek pembangunan, ia telah memberi impak positif terhadap kemajuan bandar dan kepentingan sosioekonomi masyarakat di Teluk Anson. Oleh itu, kajian ini sepenuhnya dijalankan dengan menggunakan kaedah kualitatif melalui pendekatan analisis dokumen seperti fail Perak Secretariat serta Perak Annual Report yang diperolehi dari Arkib Negara Malaysia. Penggunaan sumber sekunder seperti buku dan penulisan kajian berkenaan ekonomi dan sejarah perbandaran ketika era kolonial British turut digunakan bagi mengukuhkan lagi hasil kajian. Dapatan kajian menunjukkan terdapat beberapa kegiatan ekonomi telah mendorong kepada pembangunan dan perubahan landskap bandar Teluk Anson seperti kegiatan perdagangan di pelabuhan serta pertanian komersial. Hal ini secara tidak langsung menyumbang kepada perkembangan jaringan perhubungan bandar Teluk Anson. Secara keseluruhan, polisi pentadbiran British di negeri Perak telah mendorong kemunculan serta pembangunan bandar Teluk Anson dan hal ini adalah didorong oleh kegiatan perdagangan di pelabuhan serta pertanian komersial yang telah diusahakan. Oleh itu, bandar Teluk Anson merupakan antara bandar utama yang menjadi tumpuan kegiatan perdagangan ketika era pentadbiran kolonial British.

Kata Kunci:

Bandar, Pelabuhan, Pertanian, Kereta Api, Teluk Anson, Kolonial British

Abstract:

This study is about the emergence and development of the town of Teluk Anson or is now known by the name of Teluk Intan located in the Lower Perak district from 1874 to 1957 during the British colonial administration. Urban development was booming during the British administration due to colonial economic and political activities. This has led to several areas of economic activity in Perak emerging and expanding to a city while establishing a western-oriented urban concept. In terms of development, it had a positive impact on the urban development and socio-economic of society in Teluk Anson. Therefore, the study was fully carried out by using qualitative methods through document analysis approaches such as the Perak Secretariat and Perak Annual Report obtained from the National Archives of Malaysia. The use of secondary sources such as books and writings of studies on the economics and history of the town during the British colonial era was also used to reinforce the findings. The findings show that a number of economic activities had contributed to the development and transformation of the Teluk Anson urban landscape such as trading activities at the main wharf and commercial agriculture. This indirectly contributed to the development of the Teluk Anson urbanisation network. Overall, the British administration policy in the state of Perak has driven the emergence and development of the Teluk Anson town and this was driven by the trade at the wharf and commercial agriculture. Thus, the Teluk Anson town was one of the major cities of trade during the British colonial era.

Keywords:

Town, Wharf, Planting, Railways, Teluk Anson, British Colonial

Pengenalan Konsep Bandar

Idea serta konsep bandar dikatakan bermula daripada idea Ebenezer Howard yang menjelaskan prinsip serta konsep berkenaan bandar baru pada tahun 1898 dan idea tersebut terus berkembang. (Mohamad Dzahir Abu Bakar, 1996) Istilah bandar mempunyai pelbagai tafsiran. Secara umumnya bandar itu didefinisikan sebagai pusat pentadbiran, pusat perniagaan, pusat kebudayaan, dan lain-lain. Lokasi geografi, saiz penduduk, mod pekerjaan dan aktiviti ekonomi juga mempengaruhi dalam memberi takrifan sebenar bandar. Ia juga ditakrifkan sebagai kawasan yang diwartakan serta kawasan tepu bina yang bersempadanan dengannya dan gabungan kedua-dua penduduk berjumlah 10,000 ke atas. (Rancangan Malaysia Ketujuh, 1996) Walau bagaimanapun, terdapat juga takrifan dan pandangan yang berbeza berkenaan definisi bandar. Menurut Charles Hirschman, tiada takrifan rasmi tentang saiz minimum bagi sesuatu kawasan bandar dalam konteks negara Malaysia. (Hirschman & Pow, 1979) Analisis pola perbandaran di dalam laporan bancian, dokumen-dokumen kerajaan, dan melalui kajian sosial juga cenderung menggunakan ciri-ciri serta saiz populasi yang berbeza dalam mengklasifikasikan kawasan bandar.

Sarjana Geografi juga mendefinisikan bandar berpandukan kepada lokasi yang kepadatan penempatan melebihi kepadatan am penduduk, mempunyai penduduk yang mempunyai pekerjaan lebih tinggi di sektor bukan primer dan juga lokasinya membolehkan kawasan itu menjadi pusat kebudayaan, ekonomi dan pentadbiran. (Mohamad Dzahir Abu Bakar, 1996) Secara umumnya, bandar adalah berbeza dengan kawasan pedalaman atau pekan-pekan kecil dalam aspek bilangan penduduk, demografi serta gaya hidup masyarakatnya.

Menurut Hawley, sesebuah bandar perlu mempunyai aspek-aspek tertentu yang mendorong kepada terbentuknya bandar tersebut. (Hawley, 1971) Aspek yang pertama ialah mempunyai identiti fizikal yang tersendiri seperti kewujudan binaan kekal secara berkelompok dan dalam keadaan padat. Penghuni-penghuni bandar pula melaksanakan kehidupan mereka secara kolektif. Aspek kedua pula mempunyai kelompok penduduk dengan kepadatan yang tinggi dan aspek yang ketiga otonomi politik yang merujuk pada kelompok penduduk berkerajaan sendiri. Aspek keempat ialah kualiti kehidupan seperti perkhidmatan yang disediakan lebih baik berbanding dengan kawasan bukan dikategorikan sebagai bandar. Berdasarkan empat aspek tersebut, Hawley telah menegaskan bahawa bandar merujuk kepada unit sempadan pentadbiran yang tetap dengan kepadatan yang relatif serta penduduknya menjalankan kegiatan ekonomi dalam pelbagai bidang. Setiap bandar utama di negeri-negeri Melayu ketika era pentadbiran British mempunyai pejabat daerah yang diselia oleh penguasa jajahan tersebut. Pegawai daerah lantikan kolonial British kebiasaannya terdiri daripada orang Eropah dan orang tempatan.

Bandar merupakan sebuah pusat atau kawasan penting dalam proses perluasan pengaruh kolonial British di seluruh Tanah Melayu khususnya di negeri Perak. Perak merupakan negeri di Tanah Melayu pertama yang menerima residen British selepas termeterainya Perjanjian Pangkor pada tahun 1874. (FMS Government Gazette, 1920). Ketika pentadbiran kolonial British, negeri Perak telah dibahagikan kepada sepuluh daerah iaitu Hulu Perak, Kuala Kangsar, Larut, Matang, Selama, Krian, Hilir Perak, Kinta, Dinding dan juga Batang Padang. Perak Secretariat 3277/48, 1948). Teluk Anson telah dikategorikan sebagai bandar sejak pentadbiran kolonial British dan terletak di daerah Hilir Perak.

Pentadbiran British secara rasmi di negeri Perak telah menjadi perintis kepada kemunculan dan pembangunan bandar-bandar baharu yang berasal dari pekan-pekan kecil utama. Dua dekat pertama pentadbiran British di Perak menunjukkan berlaku pertambahan kemunculan bandar-bandar yang turut memberi kesan kepada modenisasi fizikal setempat. Bermula pada tahun 1900-an, pembangunan bandar di Perak telah diletakkan pada perspektif yang berbeza. Hal ini disebabkan berlaku pertambahan kadar populasi penduduk di bandar pada setiap sepuluh tahun. Situasi ini telah menjadikan negeri Perak sebagai negeri yang mempunyai bilangan bandar yang terbanyak dalam Negeri-Negeri Melayu Bersekutu. (Lim Heng Kow, 1974).

Pada awal abad ke-20 juga, wujud ciri-ciri penting dalam ekonomi moden dan telah memberi kesan kepada pembangunan di bahagian barat semenanjung Tanah Melayu. (Tate, 1979). Selain dicatatkan sebagai negeri yang mempunyai jumlah bandar yang paling banyak, ia juga menjadi negeri yang paling ramai penduduk dan hampir separuh dari penduduk terdiri daripada imigran Cina dan India. Tambahan pula menurut Mc Gee (1967), kewujudan rangkaian petempatan bandar yang baru adalah disebabkan penguasaan kuasa barat. Dalam konteks negeri Perak, kemunculan bandar-bandar utama terus berkembang sejak pentadbiran kolonial British. Pertumbuhan serta kemunculan bandar ketika era kolonial British adalah disebabkan beberapa faktor terutamanya dalam memenuhi keperluan ekonomi kolonial.

Antara kemunculan bandar utama di negeri Perak adalah terdiri daripada Grik, Taiping, Teluk Anson, Ipoh, Batu Gajah dan juga Kampar. Kemunculan serta pembangunan bandar-bandar tersebut telah dipengaruhi oleh pelbagai faktor khususnya dalam aspek kegiatan ekonomi setempat.

Oleh itu, kajian ini dijalankan untuk mengenalpasti kesan kolonialisasi British terhadap perkembangan bandar Teluk Anson khususnya terhadap kegiatan ekonomi di bandar tersebut.

Tinjauan Kajian

Menurut Lim Heng Kow (1974), pembangunan bandar dalam konteks geografi atau urban geografi dan juga sejarah bermula era penjajahan kolonial British di Malaya ketika awal kemerdekaan Tanah Melayu. Menurut Lim Heng Kow, proses pembangunan bandar yang berlaku selepas penjajahan British adalah kesan daripada perusahaan kegiatan perlombongan serta ekonomi pertanian secara komersial. Peningkatan dua sektor penting ini telah mendorong kepada perkembangan jaringan perhubungan yang telah merangsang pertumbuhan bandar-bandar baru di Malaya. Kajian mengenai evolusi perbandaran oleh Lim Heng Kow sangat terperinci dan telah menyentuh pelbagai isu penting dalam aspek pembangunan bandar seperti pembangunan petempatan, populasi penduduk, kegiatan ekonomi dan perdagangan serta perkembangan sistem jaringan perhubungan. Namun, kajian Lim Heng Kow (1974) tertumpu pada perbincangan tentang perbandaran secara meluas di negeri-negeri Melayu tanpa fokus terhadap bandar yang terpilih.

Perbincangan dalam kajian oleh Yong Lai Chong (1976) turut membahaskan isu perkembangan bandar. Secara umumnya, kajian Yong Lai Chong (1974) dan Lim Heng Kow (1976) mempunyai persamaan kerana kedua-duanya membincangkan perkembangan bandar namun kajian Yong Lai Chong lebih meluas kerana membahaskan pembangunan bandar di beberapa negara di dalam asia tenggara sekitar tahun 1800 sehingga 1960. Namun kajian tersebut tidak membahaskan pembangunan bandar yang berlaku di negeri Perak. Oleh itu, kajian tersebut telah memberi ruang dalam meneruskan kajian ini dengan menekankan pembangunan Teluk Anson di negeri Perak ketika era pentadbiran British.

Perbandaran merupakan fokus utama dalam kajian ini. Hariaty (2000) telah menghuraikan konsep berkenaan perbandaran. Hariaty (2000) turut menekankan bahawa aspek kehidupan manusia turut penting dalam sesebuah kajian mengenai perbandaran selain tranformasi fizikal yang berlaku kerana ia selari pembangunan bandar memberi impak besar terhadap norma hidup masyarakat. Hal ini turut disokong oleh Nasution dan Lubis (2005) yang memfokuskan pembangunan yang berlaku di daerah dalam Lembah Kinta. Bermula dengan sejarah awal Lembah Kinta, penulis menceritakan secara terperinci juga kisah 15 mukim di dalam daerah Lembah Kinta dan kebanyakan daerah dikaitkan dengan aktiviti perlombongan yang telah menyumbang kepada pertumbuhan perbandaran yang lebih moden. Penulisan ini banyak membantu pengkaji bagi mendapatkan maklumat berkenaan sejarah Lembah Kinta yang merupakan sebahagian daerah di negeri Perak dan peranan bijih timah dalam menjadikan petempatan di Perak lebih bertambah dan membangun walaupun mengalami kejatuhan ketika Perang Dunia Pertama.

Zulkiflee (2016) menegaskan kewujudan bandar serta pekan kecil yang wujud di negeri Perak adalah kesan daripada kegiatan perlombongan bijih timah di Perak terutama di daerah Larut, Kinta dan Batang Padang. Kajian ini lebih tertumpu kepada kegiatan perlombongan bijih timah tanpa mengambil kira kegiatan ekonomi lain yang turut menyumbang kepada pembangunan bandar di Perak. Zulkiflee (2016) turut merungkaikan peranan aktiviti

perlombongan dalam proses perbandaran di ketiga-tiga daerah yang terlibat. Namun, kajian yang dilakukan ini membantu memberi gambaran awal berkenaan bandar yang muncul kesan kegiatan perlombongan bijih timah. Kajian tersebut juga memperlihatkan terdapat lagi aspek lain yang turut menyumbang kepada perbandaran di negeri Perak namun hanya dijelaskan secara dasar dan tidak tertumpu di bandar Teluk Anson

Kaedah Kajian

Kajian ini sepenuhnya menggunakan kaedah kualitatif yang memberi penekanan terhadap analisis dokumen dan manuskrip. Penelitian dan analisis secara kritis ke atas rekod atau dokumen yang digunakan amat penting bagi mendapatkan data yang tepat. Dokumen rasmi yang digunakan dalam kajian ini terdiri daripada kerajaan kolonial British seperti laporan Perak Annual Report, Government Gazette serta Perak Secretariat File dan juga Federated Malay States Railway File yang diperolehi dari Arkib Negara Malaysia. Penggunaan sumber sekunder seperti buku, jurnal dan kajian ilmiah berkenaan perkembangan pelabuhan di negeri-negeri Melayu bagi mengukuhkan lagi dapatan kajian.

Pembangunan Awal Bandar Teluk Anson

Teluk Anson merupakan salah sebuah bandar yang terletak di dalam daerah Hilir Perak. Pada awal abad ke-19, Teluk Anson merupakan sebuah kawasan yang kurang mempunyai kepentingan ekonomi sehingga wujud pelabuhan kolonial. (J.F.Mc Nair, 1878). Kedudukan Teluk Anson yang terletak di titik pertemuan antara tiga sungai termasuk sungai utama negeri Perak menyebabkan wujudnya petempatan tradisional yang mempunyai kepadatan penduduk yang agak tinggi. (Lim, 1974)

Pada tahun 1877, Hugh Low telah menggambarkan Teluk Intan sebagai sebuah kawasan yang sangat kecil dan tidak mempunyai laluan untuk kemudahan kenderaan darat yang baik.

There is nothing to show for it but a few ditches of a vet small size. I went down the road, it is quite impassable for carts.....The town is so confined a space that some of the streets are only 12 feet wide so that contagious disease or fire must run freely through the place abd the present Residency is intended to be at Teluk Malunting...(Sadka, 1955).

Pada penghujung abad ke-19, Teluk Anson mula membangun ke arah sebuah bandar yang pesat. Hal ini digambarkan oleh Gabenor Sir Frederick Aloysious Weld yang membuat pemerhatian ketika mengadakan pertemuan singkat dengan Superitendant Hilir Perak, Mr Denison dan pembesar-pembesar Melayu. Teluk Anson juga pernah digelar sebagai bandar yang makmur dan berkembang daripada sebuah kawasan diliputi dengan kawasan hutan yang tebal. (Frank Swettenham, 1893). Kehidupan masyarakat di Teluk Anson telah digambarkan sangat mewah pada zaman kolonial British berdasarkan pernyataan oleh salah seorang pegawai British seperti berikut:

The Town of Teluk Anson appears to be prosperous. There were few if any, unoccupied houses and several new shop houses were built during the year. (Supplement to Perak Government Gazette, 1905).

Kegiatan perlombongan bijih timah kurang diberi perhatian berbanding di bandar-bandar lain. Hal ini disebabkan kegiatan tersebut tidak dijalankan secara besar-besaran berbanding dengan aktiviti ekonomi pertanian, perladangan dan perdagangan di pelabuhan. Pelabuhan kolonial telah dibangunkan menjadi pusat dan tumpuan utama di Teluk Anson. (Lim Heng

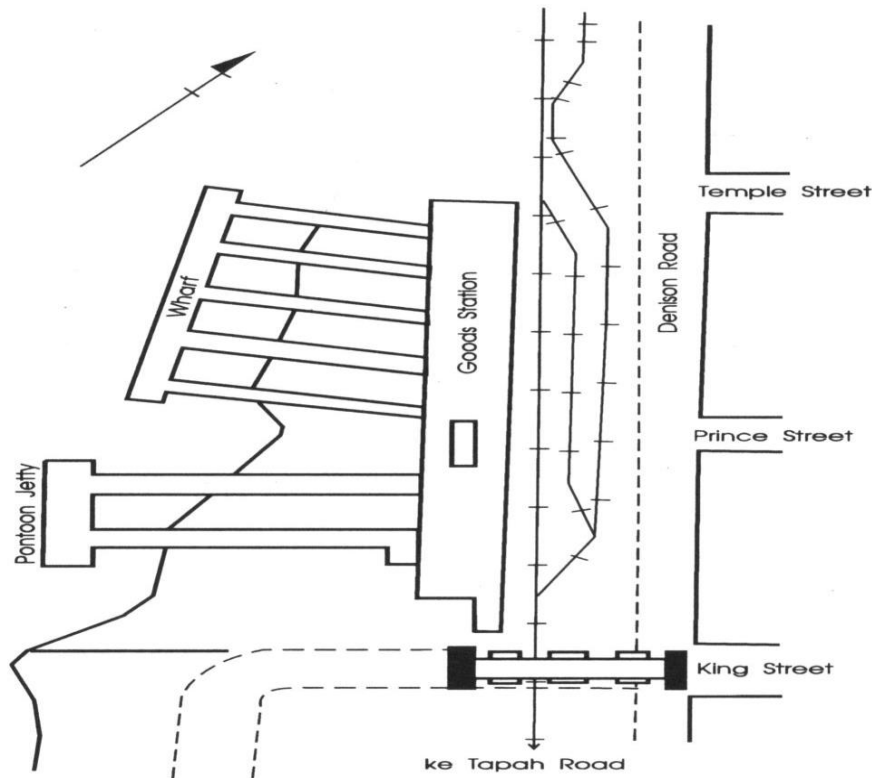
Kow, 1974) Oleh itu, pembangunan di bandar Teluk Anson adalah lebih dipengaruhi daripada kegiatan perdagangan yang dijalankan di pelabuhan utamanya.

Rancangan pembangunan Teluk Anson sejak tahun 1879 yang dilakukan oleh Leftenan Kolonial Archibald Anson telah menjadi titik permulaan kemunculan Teluk Anson sebagai sebuah bandar yang terkenal di daerah Hilir Perak. Antara rangka pembangunan awal yang dilakukan oleh Archibald Anson adalah membangunkan sebuah pelabuhan di Teluk Anson, membina laluan kereta api khusus untuk penumpang dan barang dagangan dan membangunkan sistem pengairan untuk kegiatan pertanian. (Khoo, 1995). Pelan rancangan tersebut telah menjadikan Teluk Anson menerajui peranan sebagai sebuah bandar pelabuhan di daerah Hilir Perak dan antara pelabuhan penting di dalam negeri Perak. Malah menurut Frank Swettenham, laluan Sungai Perak menuju ke kawasan pelabuhan mempunyai pencahayaan yang baik dan menjadi tumpuan persinggahan kapal dagang dari Singapura dan Pulau Pinang setiap hari. (Frank Swettenham, 1892) Sebahagian besar kapal dagang yang berlabuh di pelabuhan Teluk Anson membawa bekalan makanan, bijih timah, getah, petroleum dan juga kopra. (Annual Report of Social and Economic Progress, 1947)

Teluk Anson Sebagai Bandar Berasaskan Pelabuhan

Hasil daripada rancangan pembangunan oleh Archibald Anson, Teluk Anson telah menerajui peranan sebagai salah sebuah bandar pelabuhan utama di negeri Negeri-Negeri Melayu Bersekutu di samping Port Weld dan Port Swettenham. (Handbook of Federated Malay States, 1902). Malah, pelabuhan Teluk Anson pernah disifatkan telah berfungsi sebagai pelabuhan utama negeri Perak. Pelabuhan Teluk Anson berperanan sebagai tempat persinggahan kapal daripada Straits Steamship Company yang memuatkan barangan kargo melibatkan tiga pelabuhan iaitu Teluk Anson, Melaka dan Singapura. (Government Secretary 2471/91, 1891). Kapal daripada Straits Steamship Company yang berasal dari Singapura beroperasi setiap hari dan memulakan pelayaran dari pelabuhan di Singapura menuju ke Teluk Anson dan kembali semula ke Melaka. Straits Steamship Company merupakan syarikat perkapalan yang dominan dalam urusan perdagangan di perairan-perairan Tanah Melayu termasuk di pelabuhan Teluk Anson. (Ooi Jin Bee, 1963).

Pembinaan bandar baru di Teluk Malunting hampir siap sepenuhnya sebelum tahun 1881. Namun setelah itu, Teluk Malunting telah dikenali dengan nama Teluk Anson sempena nama Jeneral Archibal Anson yang bertanggungjawab melukis pelan pertama bandar Teluk Anson.



Rajah 1: Pelan Asal Pelabuhan Teluk Anson ((Plan 69-4-9, R.T.S 12/1906, Survey Officer, Perak)

Pelabuhan Teluk Anson yang terletak di Denison Road pernah berperanan sebagai tempat singgahan kapal daripada Straits Steamship Company yang memuatkan barangan kargo melibatkan tiga pelabuhan iaitu Teluk Anson, Melaka dan Singapura. (Government Secretary 2471/91, 1891) Kapal daripada Straits Steamship Company yang berasal dari Singapura beroperasi setiap hari dan memulakan pelayaran dari pelabuhan di Singapura menuju ke Teluk Anson dan kembali semula ke Melaka. Straits Steamship Company merupakan syarikat perkapalan yang dominan dalam urusan perdagangan di perairan-perairan Tanah Melayu termasuk di pelabuhan Teluk Anson. (Ooi Jin Bee, 1963) Syarikat tersebut telah ditubuhkan pada 20 Januari 1890 dan pernah menggunakan nama The Straits Navigation Company. (Mohd Samsudin et al, 2011) Sejak tahun 1890-an, kapal daripada The Straits Steamship Company telah mula berlabuh di pelabuhan Teluk Anson dan belayar Port Swettenham dan Singapura. Di samping menjalankan khidmat kargo atau pengangkutan barangan, kapal daripada syarikat tersebut turut beroperasi membawa penumpang ke pelabuhan Singapura dengan kadar bayaran \$12 bagi penumpang di kelas pertama termasuk pakej makanan, \$6 untuk penumpang yang duduk di kelas kedua dan \$3 di atas dek kapal. (Government Secretary 2471/91, 1891) Orang ramai menggunakan pengangkutan marin ini sebagai salah satu alternatif jaringan perhubungan selain daripada khidmat khidmat kereta api atau jalan raya terutamanya untuk ke Selangor, Melaka dan Singapura.

Pada tahun 1891, Straits Steamship Company turut mendapat kontrak untuk membawa peralatan bagi pembinaan Kinta Valley Railway dari negara Eropah. Kesemua peralatan ini dibawa kepada kontraktor di Singapura dan dihantar terus ke pelabuhan Teluk Anson. Pihak kerajaan atau Federated Malay States Railway telah bertanggungjawab menyediakan steam-

winch untuk mengangkut peralatan dari kapal yang mempunyai kapasiti seberat 2.5 tan atau bersamaan 2268kg. Steam-winch merupakan mesin yang menggunakan kuasa wap dan berputar bagi kegunaan kerja-kerja mengangkat barangan berat. Setiap 28lbs barangan yang diangkat dikenakan caj sebanyak 40 sen dan barangan yang melebihi 298lbs dan tidak melebihi 56lbs dikenakan bayaran caj 75 sen. Oleh itu, kapal Straits Steamship Company diberi kebenaran untuk berlabuh di muara pelabuhan Teluk Anson sekiranya kerja pembaikan diperlukan ke atas kapal tersebut sekurang-kurangnya selama tujuh hari.

Namun pada tahun 1901, pelabuhan di Teluk Anson telah mengalami masalah hakisan yang berlaku di muaranya. Bagi mengelakkan hakisan semakin bertambah, jeti telah dipindahkan ke lokasi yang selamat dan sesuai untuk pembangunan sebuah bandar. Kawasan pelabuhan yang baru terletak empat kilometer sepanjang jalan Batak Rabit. (Khuo Kay Kim, 1995) Di samping itu, pelaksanaan struktur dan kemudahan lain juga turut dibangunkan. Antaranya ialah laluan kereta api dari stesen Teluk Anson menuju ke tapak jeti yang baru. Kemudahan jalan raya turut dibina bagi memudahkan urusan para pedagang serta penduduk untuk ke jeti di pelabuhan. (Residen General 1495/1908, 1908).

Masalah kekurangan tempat persinggahan untuk pegawai British telah menyebabkan pembinaan rumah rehat yang baru telah dilaksanakan. Rumah rehat yang dibina dilengkapi dengan lapan bilik tidur, dan dua daripada bilik tersebut dikhususkan untuk pegawai persekutuan. Pembinaan rumah rehat di Teluk Anson ini dianggarkan sejumlah \$17,200 dan pembinaannya dimulakan pada tahun 1913. (High Commissioner Office 532/1912, 1912). Pembinaan rumah rehat yang baharu ini telah menunjukkan kepentingan Teluk Anson yang pernah menjadi tumpuan pegawai dan pelawat luar disebabkan kewujudan ladang-ladang yang diusahakan di sekitar daerah ini

Kerja-kerja pengangkutan marin giat dijalankan di perairan pelabuhan Teluk Anson ketika era kolonial British. Kerja penyelenggaraan jeti Teluk Anson dijalankan oleh Public Work Department sekitar tahun 1946. Antara kegiatan perdagangan yang dijalankan ialah membawa 248 tan beras pada 1 Disember 1945 dan 260 tan getah pada 4 Disember untuk dibawa ke Pulau Pinang. (Marine 5/45, 1945). Antara barangan utama yang menggunakan khidmat penghantaran melalui pelabuhan Teluk Anson adalah getah. (High Commissioner Office 1442/1915, 1915). Pada tahun 1915, New York merupakan antara destinasi penghantaran getah melalui khidmat perkapalan dan destinasi pelayaran kapal tersebut telah bermula di pelabuhan Teluk Anson. Penghantaran getah pada tahun 1915 telah mendapat kelulusan daripada Rubber Export Committee untuk dihantar ke lokasi yang ditetapkan.

Di samping itu, kemudahan bangsal yang bersaiz 132'x48'6" telah dibina berhampiran dengan wharf sebagai salah satu tempat orang ramai untuk menunggu kapal serta bot. Struktur jeti baharu dengan bersama dua titian untuk menaiki kapal juga dibina. Laluan jalan raya sepanjang 700 meter dari kawasan wharf turut diturap bagi memudahkan laluan kenderaan serta kerja pemunggaran barangan dari kenderaan menuju ke wharf. Kemudahan baru yang telah dipertingkatkan ini telah mendorong kepada kepesatan aktiviti perdagangan di kawasan pelabuhan dan persinggahan kapal-kapal dagang untuk tujuan pengangkutan barang serta khidmat bot penambang. Penggunaan lampu di rumah api yang asalnya menggunakan minyak telah ditukarkan kepada pencahayaan lampu automatik yang lebih sesuai dengan keadaan pelabuhan yang semakin sesak dengan persinggahan kapal dagangan.

Selain perdagangan, khidmat sewaan bot turut dilaksanakan oleh para pedagang serta pelaut yang memiliki bot sendiri. (Perak Administration Report, 1930) Menurut catatan di dalam

Perak Administration Report 1930, sebanyak 48 buah bot berenjin masing-masing melalui Sungai Bernam serta Sungai Perak dan akan berhenti di pelabuhan Teluk Anson. Pada tahun tersebut juga, khidmat pengangkutan air dengan menggunakan kapal yang menghubungkan Bangkok dan Teluk Anson diperkenalkan oleh Hung Phong Company of Bangkok. Setiap dua minggu sekali, pelabuhan Teluk Anson menerima penghantaran beras dari Bangkok melalui kapal daripada syarikat tersebut. Hubungan perdagangan antara Perak dengan Bangkok wujud semasa zaman kolonial menunjukkan pentadbiran British turut mementingkan hubungan baik dan perdagangan dengan negara serantau.

Perkembangan peranan pelabuhan Teluk Anson telah mendorong kepada pembangunan rangkaian jaringan pengangkutan. Kemudahan jaringan pengangkutan telah menjadi salah satu faktor pembangunan bandar Teluk Anson. Permintaan bekalan bahan mentah telah menggalakkan eksport komoditi dan secara tidak langsung urusan di pelabuhan Teluk Anson menjadi tumpuan bagi kapal dagang dari seluruh negeri-negeri Melayu dan juga luar negeri. Kepentingan peranan pelabuhan Teluk Anson disifatkan sebagai simbol peralihan ekonomi baru bagi daerah Hilir Perak umumnya dan bandar Teluk Anson khususnya. (Lim, 1978).

Di samping itu, perkembangan serta pembangunan fungsi pelabuhan di Teluk Anson juga mendorong kepada perkembangan rangkaian jaringan pengangkutan. Kemudahan jaringan pengangkutan juga telah menjadi salah satu faktor pembangunan bandar Teluk Anson. Pembangunan pelabuhan di Teluk Anson juga menjadi simbol kepada satu peralihan ekonomi baru khususnya di daerah Hilir Perak dan di negeri Perak umumnya. Hal ini adalah disebabkan permintaan bekalan bahan mentah telah menggalakkan lagi ekport komoditi atau bahan mentah dan secara tidak langsung urusan pelabuhan Teluk Anson semakin menjadi tumpuan bagi kapal-kapal dagang dari negeri-negeri Melayu dan juga luar negeri.

Kemudahan infrastruktur yang wujud di kawasan Pelabuhan Teluk Anson menjadikan pelabuhan ini sebagai tarikan dan pelabuhan yang penting dalam Negeri-negeri Melayu Bersekutu pada awal pembukaanya sehingga perang dunia kedua. Kegiatan perdagangan di pelabuhan juga telah menyumbang kepada proses perbandaran di Teluk Anson (Babulal & Ariffin, 2019). Malah, kewujudan pelabuhan Teluk Anson adalah amat berkait rapat dengan pembinaan laluan kereta api kedua di Tanah Melayu iaitu laluan Tapah ke Teluk Anson. Hal ini pelabuhan Teluk Anson adalah pelabuhan yang amat penting di negeri Perak pada era kolonial British dan menjadi penyumbang kepada pembangunan bandar di Teluk Anson.

Jaringan Pengangkutan Darat

Sistem jaringan laluan kereta api di Teluk Anson telah bermula apabila pembinaan laluan kereta api Lembah Kinta dilaksanakan pada Mei, 1891. (Hanson, 1902). Pembinaan laluan telah menghubungkan beberapa stesen kereta api iaitu di pelabuhan Teluk Anson dan melalui daerah Batang Batang hingga ke Ipoh. Terminal utama stesen kereta api di teluk Anson terletak di Denison Road dan berhampiran dengan laluan masuk terusan. Nama Denison adalah bersempena nama Noel Denison yang berperanan sebagai superitendant atau penguasa bagi daerah Hilir Perak. (Khuo, 1995).

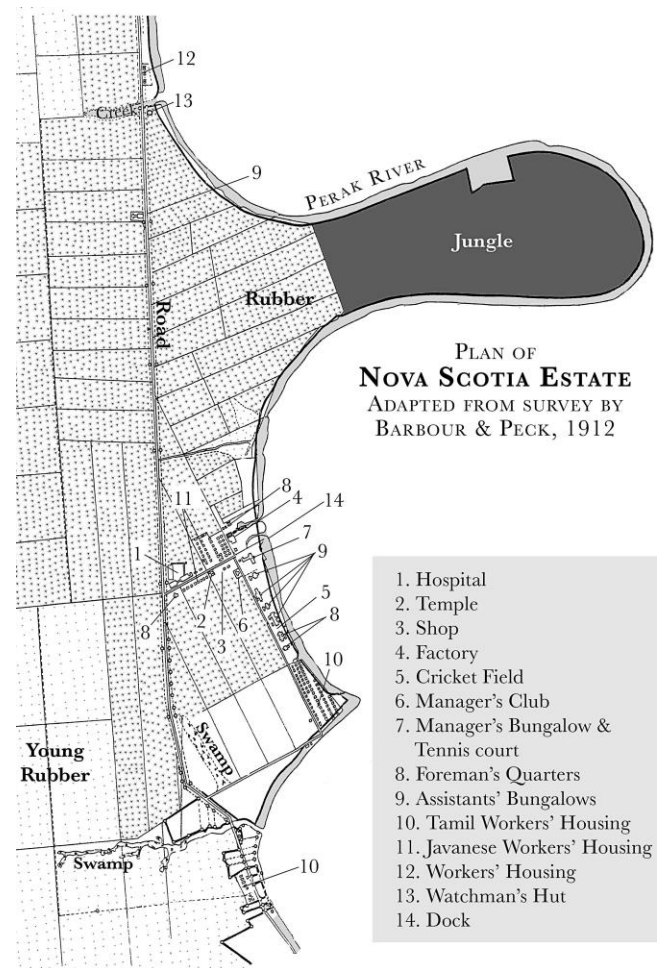
Landasan kereta api (*branch lines*) Teluk Anson ke Tapah Road mempunyai jarak sejauh 16 batu. Perubahan sistem pengangkutan darat telah memberi kesan kepada perkhidmatan bot-bot kecil yang sebahagian besarnya terdiri daripada orang Melayu. Setelah kewujudan perkhidmatan kereta api, para pedagang serta penduduk setempat mempunyai pilihan untuk mengangkut barangan-barangan mereka sama ada melalui khidmat bot-bot kecil atau kereta api. (Khuo, 1995).

Sepanjang pembinaan stesen dan jeti baru Teluk Anson yang bermula tahun 1907, pelaksanaan struktur dan kemudahan lain juga turut dibangunkan. Antaranya ialah laluan kereta api dari stesen Teluk Anson menuju ke tapak jeti yang baru. Struktur jalan raya turut dibina bagi memudahkan urusan untuk sampai ke jeti pelabuhan. Manakala tempat penyimpanan barangan kargo sebelum diangkut menaiki kapal dilengkapi dengan bumbung melindungi barangan tersebut. Jalan laluan sejauh 700 ela menuju ke stesen turut dibina sebagai salah satu proses penambahbaikan infrastruktur pelabuhan. Pengurusan pelabuhan Teluk Anson juga menerima peruntukkan sebanyak \$70,000 bagi melakukan penambahbaikan infrastruktur di kawasan pelabuhan.

Perladangan Komersial di Teluk Anson

Nova Scotia Estate yang terkenal dengan pembuatan gula bermula pada sekitar tahun 1890 an turut menjadikan bandar Teluk Anson dikenali sebagai bandar berasaskan pertanian. Nova Scotia Estate merupakan antara syarikat perladangan tebu yang utama di daerah Hilir Perak. (Supplement to Perak Government Gazette, 1905). Hasil perladangan tebu Nova Scotia Estate telah memonopoli permintaan serta jualan tebu di seluruh negeri Perak.

Pada tahun 1920, keluasan ladang tanaman tebu telah meningkat dengan keluasan 20,000 ekar setelah mendapat kelulusan daripada pegawai daerah Hilir Perak. (Selangor Secretariat 3068/1921, 1921) Ladang tebu Nova Scotia di Teluk Anson diusahakan oleh buruh upah Sir John Ramsden yang berperanan sebagai ketua perancangan struktur Nova Scotia Estate. Pertambahan bilangan orang Eropah yang berkhidmat dalam sektor perladangan di Teluk Anson turut mendorong kepada pembinaan kediaman mewah yang bercirikan barat dan kemudahan kawasan riadah di kawasan berhampiran. (Lees, 2017) Antaranya ialah padang kriket dan juga gelanggang tenis. Rajah 1 di bawah menunjukkan pelan Nova Scotia Estate pada tahun 1910-an.



Rajah 1: Pelan Nova Scotia Estate di bandar Teluk Anson. (Lees, 2017)

Bagi memudahkan proses pemilikan tanah oleh peladang yang menjalankan perusahaan menanam tebu, tambahan tanah seluas 20,000 ekar khusus oleh pegawai daerah Hilir Perak khusus untuk tanaman tebu. Ekoran peningkatan tanaman tebu di Teluk Anson, pentadbiran kolonial British telah mewartakan terma dan syarat bagi pembukaan ladang tebu oleh syarikat yang terlibat. Berikut adalah syarat yang dikenakan untuk tujuan permohonan tanah bagi pembukaan ladang tebu yang perlu dipatuhi oleh semua syarikat terlibat. (Selangor Secretariat 3068/1921, 1921)

1. Permohonan tanah untuk tanaman tebu hendaklah di bawah pajakan selama 14 tahun dengan hak memperbaharui selama tempoh 14 tahun bagi setiap ekar tanaman.
2. Tiada premium atau kadar caj dikenakan.
3. Sewaan tanah percuma untuk tiga tahun pertama aktiviti tanaman dan selepas tempoh tersebut bayaran dikenakan pada kadar \$1 setiap satu ekar.
4. Keadaan tanaman hendaklah ditetapkan dalam seksyen 3 The Country Land dalam Cultivation Enactment 1914.
5. Cukai eksport tidak dikenakan terhadap penghasilan gula yang telah diproses bermula 1 Januari 1922 hingga 31 Disember 1926. Selepas tempoh tersebut, cukai sebanyak 2.5 peratus daripada hasil perolehan dikenakan bermula 1 Januari 1927 sehingga 31 Disember 193

Selain perusahaan ladang tebu, Teluk Anson mempunyai pusat seliaan tanaman kelapa bagi daerah Hilir Perak. Pegawai pemantau (sub inspector) bertanggungjawab dalam kerja-kerja menyelia perusahaan kelapa di daerah tersebut. (Department of Agriculture, 1906)

Kemudahan Infastruktur Sistem Pengairan

Antara kerja penambahbaikan infrastruktur yang dijalankan di Teluk Anson ialah penyelenggaraan sistem perparitan dan jalan raya. (Perak Annual Report, 1884) Pembangunan bandar Teluk Anson juga seiring dengan pembinaan sistem pengairan untuk tujuan pertanian khususnya tanaman padi. Kawasan Sungai Manik merupakan kawasan yang berpotensi dalam kegiatan penanaman padi kerana kesesuaian struktur tanahnya. Dalam usaha menggalakkan penanaman padi di Teluk Anson, skim pengairan Sungai Manik telah diperkenalkan. Melalui Skim Pengairan Sungai Manik (Sungai Manik Irrigation Scheme), pembinaan jalan raya turut diberi keutamaan. Pembinaan akses jalan raya ke Sungai Manik merupakan salah satu kemudahan perhubungan kepada penduduk menjalankan kegiatan ekonomi mereka. (Malayan Union 3444/1947, 1947).

Bagi menjalankan proses pembinaan sistem pengairan, bilangan tenaga buruh yang ramai diperlukan maka 4000 orang tenaga buruh telah terlibat. (Malayan Union 3444/1947, 1947). Tenaga buruh yang ramai diperlukan bagi menjalankan kerja pembersihan kawasan hutan dalam meneruskan pembinaan pengairan Sungai Manik. Pembinaan sistem pengairan Sungai Manik telah mewujudkan petempatan baru yang didiami oleh para buruh binaan. Rumah kongsi sementara dibina untuk petempatan tenaga buruh sepanjang kerja pembinaan sistem pengairan dilaksanakan. Rumah kongsi yang dibina ini mampu menampung penghuni seramai 50 orang. Para buruh binaan ini telah dikategorikan sebagai peneroka atau penduduk terawal kawasan tersebut kerana telah terlibat dalam kerja pembersihan kawasan hutan bagi tujuan membangunkan kawasan Sungai Manik. Walau bagaimanapun, dalam proses menggalakkan pembinaan petempatan kekal di kawasan sekitar pengairan Sungai Manik, kemudahan asas untuk penduduk dibina ketika pemerintahan British pada tahun 1947. (Malayan Union 3444/1947, 1947).

Kesimpulan

Secara keseluruhannya, kemudahan infrastruktur yang wujud di kawasan pelabuhan dan bandar Teluk Anson menjadikan pelabuhan ini sebagai tarikan dan pelabuhan utama dalam negeri Perak. Oleh itu, ia telah mendorong kepada pembangunan Teluk Anson ke arah sebuah bandar yang terkenal di negeri Perak. Kewujudan pelabuhan Teluk Anson sememangnya amat berkait rapat dengan pembinaan laluan kereta api kedua di Tanah Melayu iaitu laluan Tapah ke Teluk Anson di samping pelbagai lagi pembangunan infrastruktur yang lain. Kesimpulannya, kajian ini menunjukkan bahawa pembangunan bandar adalah kesan daripada kegiatan ekonomi berasaskan pelabuhan yang turut mendorong kepada perkembangan jaringan pengangkutan dan pertanian komersial di Teluk Anson. Dalam masa yang sama, pembangunan bandar yang berorientasikan barat ketika pentadbiran kolonial British telah memberi impak positif terhadap sosioekonomi masyarakat setempat.

References

- Abu Bakar, M.D. (1996). *Perancangan Pembangunan Bandar Baru: Kajian kes Bandar Baru Pasir Gudang*, Tesis Sarjana tidak diterbitkan, Universiti Sains Malaysia.
- Annual Report on The State of Perak for the year 1884.
- Babulal, B., & Ariffin, K. (2019). The Importance of Teluk Anson Wharf as Transit Centre of Merchant Vessel, 1882-1941. *International Journal of Heritage, Art and Multimedia*, 2(5), 72-79
- Government Secretary 2471/91, Forward Copy of a Entered into by This Government with The Straits Steam Ship Company, 1891.
- Government Secretary 2471/91, Forward Copy of a Entered into by This Government with The Straits Steam Ship Company, 1891

- Hanson, C. R. (1902). Federated Malay States Railways, Perak and Provinces Wellesly High Commisioner Office 1442/1915, Rubber Shipment
- Hirschman, C & Yeoh Suan-Pow. (1979). Ethnic patterns of urbanization in Peninsular Malaysia, 1947-1970, *Southeast Asian Journal of Social Science*, 7(1/2), 1-19
- Khoo, K.K. (1995). Teluk Anson: 1882-1941: Port, agriculture and erosion. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 68(2), 33-52.
- Lees, L. H. (2017). *Planting empire, cultivating subjects: British Malaya, 1786–1941*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lim, H. K. (1978). *The evolution of urban system in Malaya*. Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya.
- Malayan Union 3444/1947, Development of Colonisation Areas for Paddy Cultivation
- Ooi, J. B. (1963). *Land, People and Economy in Malaya*. London: Longmans, Green and Co Ltd.
- Perak Government Gazette. (1906). Department of Agriculture. Report of The Inspector of Coconut Plantation For The Year 1906.
- Sadka, E. (1955). The journal of Sir Hugh Low, Perak 1877, *Journal of the Royal Asiatic Society Malayan Branch*, 27(4)
- Samsudin, M., Manaf, A. A., & Shahrudin, S. (2011). Perkembangan pengangkutan marin sekitar Pantai Timur Tanah Melayu Zaman Tradisional dan Zaman Pentadbiran British. *Journal of Tropica Marine Ecosystem*, 1(2011), 30-42
- Sankwettenham, F.A. (1893). *About Perak*. Singapore: Straits Times Press
- Selangor Secretariat 3068/1921, Cultivation Of Sugar Cane In Malaya.
- Supplement to Perak Government Gazette, 1905
- Zulkiflee, N. H. (2016). Bandar dan Pekan Perlombongan Bijih Timah di Perak. Tesis Sarjana, Universiti Pendidikan Sultan Idris