

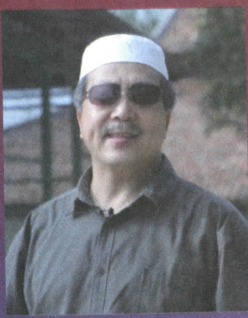
Sejarah Perkembangan Keretapi Malaysia

馬來西亞鐵路發展史



Yusuf Liu Baojun 劉寶軍
Hjh Aishe Zhang Baohong 張寶紅





YUSUF LIU BAOJUN

Seorang Cina Muslim lahir pada tahun 1963 di Zhang Jia Chuan 'Hui Muslim Autonomi' Daerah, Wilayah Gansu, China, dan turut menetap di Malaysia sejak tahun 1989.

劉寶軍

祖籍中國甘肅省張家川縣。从1989年定居於吉隆坡。

教育背景:

1987, 畢業於西北師範大學中文系。文學士。
于1998年和2002年分別獲馬來西亞國際伊斯蘭大學社會學雙學士及教育學碩士。及國民大學馬來文明研究院博士生(2021)

工作包括社會工作經歷:

先後在馬來西亞多媒體大學,馬來亞大學,國際伊斯蘭大學和中国海南大学擔任過研究員,作家及访问学者等職。(2004至2019)。從2000年來一直擔任世界馬來人友好協會 (DMDI) 中華分會長及馬來西亞德育基金會 (Yayasan Budi) 理事和華穆多元公司董事長,以及世界華文作家交流協會副會長。

出版:

一直从事于通过写作促进多元文化的沟通交流,加强多元社会的和睦关系。從1992年來,已出版了30多部作品(包括華文,英語和馬來文)。代表作如:《悲越天山》(2003),《世界華人穆斯林概況》(2010),《馬來人後裔在中國》(2013),《華人穆斯林和馬來世界的关系》(2018),《世界華人清真寺精選》(2020),《馬來語精選》(2020),《论语馬來文版》(2021),《馬來西亞的大鐘樓》(2021),《華人穆斯林书法概況》(2021),《馬來西亞-新加坡二戰蒙難紀念碑史實》(2023),《爪夷文-華文大字典》及《精學爪夷文》。在2019, 2021, 2022和2023年分別5次獲得馬來西亞寫作優秀獎。

Pendidikan :

- PhD, ATMA, UKM (2021)
- Sarjana Pendidikan, UIAM (2002).
- Sarjana Muda Sains Kemanusiaan, Universiti Islam Antarabangsa Malaysia, UIAM (1998).
- Sarjana Muda Sastera, Northwest Normal University, China (1987).

Jawatan dan Pengalaman :

- Penulis Pelawat, ISTAC, UIAM. (2017-2018)
- Felo Pelawat, Universiti Hainan, China (2017-2019)
- Felo Penyelidik, Universiti Malaya (2009-2012)
- Penolong Pengurus, MMU (2004-2009)
- Pengerusi DMDI China. (sejak 2000)
- Jawatankuasa Yayasan Budi Malaysia
- Pengerusi CM Diverse SDN BHD
- Timbalan Pengerusi Persatuan Pertukaran Penulis Cina Sedunia

Buku Terbitan :

Menulis lebih 30 buku sejak tahun 1992, antara buku-buku yang terkenal:

- Exodus - Cina Muslim di Asia Tenggara; (2003)
- Oversea Chinese Muslim; (2004)
- Masyarakat Melayu di China; (2013)
- Cina Muslim Hubungannya dengan Alam Melayu; (2018)
- Masjid-Masjid Cina di Dunia; (2020)
- Pepatah Konfusius dan Elaborasi dari Perspektif Islam; (2021)
- Laksamana Cheng Ho di Alam Melayu; (2021)
- Menara Jam di Malaysia; (2021)
- Kamus Jawi Perdana Melayu-Cina (2022)
- Belajar Jawi Dengan Mudah (2022)
- Tugu Peringatan Malaysia-Singapura Perang Dunia Ke-2 (2023)

Anugerah

5 kali menang Anugerah Buku Negara pada tahun 2019, 2021, 2022 dan 2023



Railway Kuala Lipis
立啤市附近熱帶雨林鐵路



13 P100
Lib
RM10.0



馬來西亞鐵路發展史

史界發羅難亞西來馬

Yusuf Liu Baojun 劉寶軍
Hajah Aishah Zhang Baohong 張寶紅

PUSTAKA PERDANA



1013560

CM Diverse



PERDANA
LEADERSHIP
FOUNDATION
YAYASAN
KEPIMPINAN
PERDANA

Sejarah Perkembangan Keretapi Malaysia
馬來西亞的鐵路發展史

© Haji Yusuf Liu Baojun
Hajah Aishah Zhang Baohong

Cetakan Pertama: 2023

Hakcipta terpelihara. Dicitak di Malaysia. Mana-mana bahagian dari buku ini tidak boleh digunakan atau dikeluarkan dalam apa juga bentuk atau cara, atau disimpan di dalam pangkalan data, tanpa kebenaran bertulis terdahulu dari penerbit melainkan untuk kes-kes petikan ringkas untuk dimuatkan di dalam artikel-artikel dan ulasan-ulasan kritikal. Salinan-salinan yang dibuat dari mana-mana bahagian buku ini untuk apa-apa maksud selain dari untuk kegunaan sendiri adalah melanggar undang-undang hak cipta.

Perpustakaan Negara Malaysia

Data Pengkatalogan dalam Penerbitan

Liu, Yusuf Bao Jun, 1963-

Sejarah Perkembangan Keretapi Malaysia = 馬來西亞的火車發展史 /

Yusuf Liu Bao Jun, Hajah Aishah Zhang Baohong.

ISBN 978-967-26969-2-6 (hardback)

1. Railroads--History--Malaysia. 2. Transportation--History--Malaysia.

I. Aishah, Zhang Baohong.

II. Judul.

385.09595

Diterbitkan oleh:

CM Diverse Sdn. Bhd. (1053626-D)
No. 507, Menara Mutiara Majestic,
No. 15, Jalan Othman, Seksyen 3,
46000 Petaling Jaya, Selangor, Malaysia.

Dicitak oleh:

Percetakan Advanco Sdn. Bhd. (45169-K)
23, Jalan Segambut Selatan,
Taman Segambut, 51200 Kuala Lumpur.

maybank
1641 1911 2868
Liu Baojun
012-642 9048

385.09595
Liu

KANDUNGAN 內容

PRAKATA	xiii
前言	xv

BAB 1: PENGENALAN RINGKAS PEMBINAAN KERETAPI MALAYSIA DAN ZAMAN PENJAJAHAN 馬來西亞鐵路歷史簡介, 殖民地與鐵路	1
---	---

- 1.1 Sejarah Keretapi Tanah Melayu
馬來亞鐵路史
- 1.2 Pengangkutan Rel Di Malaysia
馬來西亞鐵路運輸
- 1.3 Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu
馬來聯邦鐵路
- 1.4 Frank Swettenham Dan Pengasas FMSR
FMSR 的創始人瑞天咸 (法蘭克·斯威特納姆爵士)
- 1.5 Perang Dunia Kedua Dan Berakhirnya FMSR
第二次世界大戰和 FMSR 的結束
- 1.6 Reka Rentuk Keretapi, Lintasan Dan Terowong
鐵路、道口和隧道設計
- 1.7 Ibu Pejabat Pertama FMSR
FMSR 第一總部
- 1.8 Rangkaian Ini Dipautkan Dengan Rangkaian Keretapi Thai Di Padang Besar
網絡與巴東勿剎的泰國鐵路網相連
- 1.9 Logo Sebelumnya Dan Semasa
以前和當前的標志
- 1.10 Garis Masa Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu (FMSR 1901-1941)
馬來聯邦鐵路 (FMSR 1901-1941)
- 1.11 Keretapi Tanah Melayu
馬來亞鐵路

BAB 2: KERETAPI NEGERI SABAH (SYARIKAT KERETAPI BORNEO UTARA) 北婆羅洲鐵路公司(現沙巴州鐵路局)	32
---	----

- 2.1 Sejarah North Borneo Railway
北婆羅洲鐵路的历史

- 2.2 Laluan Kota Kinabalu-Papar-Beaufort-Tenom-Melalap
鐵路線
- 2.3 Perkhidmatan Riadah Dan Pelancongan
旅遊鐵路線
- 2.4 Pelan Keretapi Pan Kalimantan
泛加裡曼丹鐵路的設想

**BAB 3: KERETAPI UTARA-SELATAN (PERLIS KE SINGAPURA) DAN LALUAN
KERETAPI BARU YANG DINAIK TARAF (BAHAGIAN PERLIS KE KUALA
LUMPUR) ATAU KERETAPI PANTAI BARAT**

南北鐵路（玻璃市到新加坡）和新升級的鐵路線（玻璃市到吉隆坡段
鐵 46

- 3.1 KTM Laluan Keretapi Pantai Barat (West Coast Railway Line (WCL))
KTM 西海岸鐵路線
- 3.2 Talian Batang Utama
主幹線
- 3.3 Garisan Cawangan
分站，交通樞紐
- 3.4 Pembinaan Rel Keretapi Di Negeri Kedah
吉打州鐵路建設
- 3.5 Rangkaian Talian Dan Perkhidmatan
線網和服務
- 3.6 Isu Kawalan Sempadan
邊境管制問題

BAB 4: KERETAPI PANTAI TIMUR (ECL) – KERETAPI HUTAN

東海岸鐵路線--叢林鐵路 71

- 4.1 Laluan Pantai Timur (East Coast Railway Line (ECL))
東海岸線
- 4.2 KTM Kargo
KTM 貨運

**BAB 5: TRANSIT ALIRAN RINGAN (LRT) BAHARU DENGAN IBU KOTA KUALA
LUMPUR
SEBAGAI PUSATNYA**

以吉隆坡首都為中心的新的鐵環繞鐵路線路 83

- 5.1 Laluan Transit Aliran Ringan (LRT) Kelana Jaya
格拉那再也輕軌線(LRT)
- 5.2 Laluan Transit Aliran Ringan (LRT) Ampang
安邦區輕軌線(LRT)

- 5.3 Monorel
單軌電車
- 5.4 MRT Laluan Kajang
加影捷運線
- 5.5 KLIA Aerotrain
吉隆坡國際機場航空列車
- 5.6 KTM Intercity
KTM 城際線
- 5.7 Perkhidmatan Keretapi Elektrik (Electric Train Service)
電動火車服務
- 5.8 KTM Komuter
马来亚铁道通勤鐵路
- 5.9 Laluan Skypark (Skypark Link)
天空花園線
- 5.10 KTM Kargo
KTM 貨運
- 5.11 Projek MRT Lembah Klang (KVMRT)
巴生谷捷運項目 (KVMRT)
- 5.12 Transit Aliran Ringan (LRT)
輕軌 (LRT)
- 5.13 KLIA Ekspres and KLIA Transit
吉隆坡国际机场快线和吉隆坡国际机场中转
- 5.14 Sistem Trek Kereta Kabel (Keretapi Gantung)
纜車軌道系統 (懸浮車)

BAB 6: LALUAN REL KERETAPI PANTAI TIMUR (ECRL) BAHARU
新的東海岸鐵路線(East Coast Rail Link (ECRL)) 120

- 6.1 Laluan Keretapi Pantai Timur (East Coast Line Railway Link (ECRL))
東海岸線鐵路線 (ECRL)
- 6.2 Perkhidmatan
服務
- 6.3 Stesen-Stesen
車站
- 6.4 Penjajaran Asal
自然對齊

BAB 7: KERETA KABEL BUKIT BENDERA PULAU PINANG
檳城升旗山纜車 130

- 7.1 Kegemilangan Seperti Emas
榮耀如金
- 7.2 Perasmian Keretapi Bukit Bendera, Pulau Pinang
Bukit Bendera 檳城鐵路落成典禮
- 7.3 Galeri
畫廊
- 7.4 Naik Taraf
升級

BAB 8: KERETAPI RENTAS ASIA MALAYSIA YANG MENGHUBUNGKAN DUNIA

泛亞鐵路--馬來西亞連通世界 136

- 8.1 Singapore-Kunming Rail Link (SKRL)
新昆鐵路 (SKRL)

BAB 9: PERJALANAN KERETAPI MEWAH

豪華鐵路旅遊 149

- 9.1 Laluan Domestik: Keretapi Ekspres Yang Mewah
國內線路: 豪華特快列車
- 9.2 Laluan Antarabangsa: Laluan Keretapi Dari Thailand Melalui Kuala Lumpur Hingga Ke Singapura
國際線路: 泰國 吉隆坡 新加坡 鐵路線

BAB 10: BANGUNAN BERKAITAN DENGAN KERETAPI

与铁路有关系的建筑楼 158

- 10.1 Stesen Sebelumnya
車站建設之前
- 10.2 Reka Bentuk, Pembinaan Dan Operasi
設計、施工和運營
- 10.3 Seni Bina
建築
- 10.4 Persimpangan Lama Stesen Kuala Lumpur
吉隆坡站舊路口
- 10.5 Stesen Keretapi Lama Jalan Sultan Yang Ghaib
苏丹街舊鐵路線
- 10.6 Stesen Keretapi Hotel Kuala Lumpur
吉隆坡火車站酒店
- 10.7 Stesen Keretapi Majestic Hotel Ipoh, Perak
霹靂州怡保火車站大華酒店

- 10.8 Wisma Kastam, George Town (Bangunan Syarikat Keretapi Di Pulau Pinang)
檳城鐵路公司大樓
- 10.9 Stesen Keretapi Johor Bahru
新山火車站

BAB 11: JAMBATAN KERETAPI MALAYSIA YANG TERKENAL DI MALAYSIA
馬來西亞著名的鐵路桥梁 183

- 11.1 Jambatan Keretapi Victoria Di Perak
霹靂州維多利亞鐵路大橋
- 11.2 Jambatan Keretapi Tasik Bukit Merah
武吉美拉湖鐵路橋
- 11.3 Jambatan Keretapi Guillemard Kelantan
吉蘭丹吉列瑪鐵路橋
- 11.4 Jambatan Keretapi Pinang Tunggal
檳城東葛鐵路橋
- 11.5 Sungai Jambatan Keretapi Segamat (Segamat Railway Bridge River)
昔加末河鐵路橋
- 11.6 Jambatan Keretapi Papar, Sabah
沙巴吧巴鐵路橋
- 11.7 Tambak Johor-Singapura
新柔長堤

BAB 12: LALUAN KERETAPI TERAWAL DAN LALUAN KERETAPI LAMA YANG TERBIAR
最早的鐵路線及不再使用的或被廢棄的舊鐵路 200

- 12.1 Keretapi Pertama (1885-1896)
第一條鐵路
- 12.2 Keretapi Se-NNMB (1897-1909)
馬來聯邦鐵路
- 12.3 Keretapi Kayu Johor 1875-1880an – Keretapi Pertama Malaysia
柔佛木製鐵路 1875-1880 年代
- 12.4 Keretapi Kerajaan Perak 1885-1901 – Keretapi Lama Port Weld (Kuala Sebatang) Dan Keretapi Lama Hutan Gunung Taiping
十八井舊鐵路及太平山旧鐵路
- 12.5 Laluan Keretapi Lama Port Dickson, Negeri Sembilan 1891
森美蘭州波德申舊鐵路線
- 12.6 Keretapi Negeri Muar-Negeri Kedah (MSR) 1890-1929
吉打州--麻坡國家鐵路 (MSR)

- 12.7 Laluan Keretapi Sungei Ujong 1891-1908
雙溪烏中鐵路線
- 12.8 Keretapi Kerajaan Melaka 1905-1914
馬六甲政府鐵路
- 12.9 Sejarah Stesen Batu Arang, Negeri Selangor
雪蘭莪州煤炭城站的历史
- 12.10 Keretapi Negeri Johor 1909-1912
柔佛州鐵路
- 12.11 Keretapi Bukit Besi, Terengganu 1916
登嘉樓鐵礦石山鐵路
- 12.12 Selangor Government Railway 1886-1901
雪蘭莪政府鐵路
- 12.13 Keretapi Elektrik Diperkenalkan Di Pulau Pinang
檳城引入電氣化鐵路
- 12.14 Laluan Keretapi Lama Negeri Sarawak 1915-1947
砂拉越州舊鐵路線
- 12.15 Laluan Keretapi Lama Pulau Labuan
納閩島舊鐵路線
- 12.16 Bukit Timah Stesen Keretapi
武吉知馬火車站

BAB 13: BATU GAJAH (REMPUHAN GAJAH YANG MENGAKIBATKAN KEMALANGAN KERETAPI)

早期的闻名的大象碰翻火车事件 275

- 13.1 Gajah Serang Keretapi 1894
大象襲擊火車
- 13.2 Teluk Intan (Teluk Anson) 1989-1946
安顺蓮潭灣(Anson Bay)

BAB 14: MUZIUM KERETAPI TANAH MALAYSIA

馬來西亞鐵路博物館 285

- 14.1 Muzium Di KL Railway Station 1910-2010
吉隆坡火車站博物館
- 14.2 Muzium Di KTMB Johor Bahru
新山马来西亚铁路局博物館
- 14.3 Klang KTM Stesen (Sultan Alam Shah Musium)
巴生 KTM 站 (蘇丹阿南沙博物館)
- 14.4 Musium Pengangkutan Melaka
馬六甲交通博物館

BAB 15: LAMPIRAN BERKENAAN MAKLUMAT KERETAPI MALAYSIA	
關於馬來西亞鐵路的文物和紀念品	294
15.1 Cenderamata Berkaitan Keretapi	
紀念品	
15.2 Setem Keretapi Yang Berkaitan	
有關的鐵路郵票	
15.3 Setem Keretapi Di Sabah	
沙巴火車郵票	
15.4 Gambar-Gambar Majlis Perasmian	
舊的鐵路線，鐵路路碑，舊的鐵路站	
 BAB 16: VISI MEMBINA LANDASAN KERETAPI MERENTASI BAHAGIAN	
UTARA SEMENANJUNG – IAITU LALUAN KERETAPI BARU DARI	
KELANTAN KE KEDAH – PEMBENTUKAN RANGKAIAN KERETA	
API DI SEKITAR PULAU	
修建橫跨半島北部-東西鐵路線的設想---即吉蘭丹到吉打州的新鐵路線-環	
島鐵路網的形成	306

RUJUKAN	
參考資料	316

PENGHARGAAN	
鳴謝	318

KEMAJUAN NEGARA
国家的进步



PRAKATA

Kita boleh belajar daripada sejarah pembangunan keretapi di dunia. Dapat difahami bahawa pembangunan keretapi adalah hasil yang besar daripada Revolusi Perindustrian British. Ia merupakan tonggak penting dalam kemajuan tamadun dalam sejarah tamadun manusia. Laluan keretapi adalah seperti urat besar yang berjalan di bumi. Ia adalah bahagian yang tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan manusia moden.

Richard Trevithick mencipta enjin wap pertama yang boleh berjalan di atas rel. Dua puluh satu tahun kemudian, pada 27 September 1825, perjalanan dari Stockton ke Darlington di England hanya 31.8 kilometer, dan telah mengambil masa lebih daripada 4 jam 30 minit, dengan membawa 550 penumpang bertolak pada pukul 9 pagi dan tiba di destinasi iaitu Darlington pada pukul 1.47 petang. Dari perspektif moden, ia sangat perlahan. Tetapi pada masa itu, ia adalah permulaan keajaiban kemajuan manusia. Pada masa yang sama, di UK, keretapi dibangunkan sehingga 1890, dan UK sudah mempunyai rangkaian keretapi nasional sepanjang 32,000 kilometer yang menghubungkan pelbagai tempat.

Tidak dinafikan potensi pembangunan landasan keretapi merupakan petanda kepada pembangunan ekonomi dan teknologi sesebuah negara. Sudah tentu, dalam tempoh kemudian, keretapi di negara lain juga muncul, membangun dengan sangat pesat.

Sebagai contoh, China mula mempunyai laluan keretapi pertama pada tahun 1876. Menjelang 2021, ia akan menjadi negara keretapi kedua terbesar di dunia, mencapai 146,000 kilometer. Keretapi berkelajuan tinggi merujuk kepada kelajuan lebih daripada 250 kilometer sejam. Ia telah mencapai 40,000 kilometer, menduduki tempat pertama di dunia.

Dalam tempoh kemudian, pembangunan keretapi sudah pasti melalui perkembangan pesat bermula dengan enjin stim, enjin pembakaran dalaman dan motor elektrik. Pada masa ini, pembangunan keretapi telah dipopularkan. Di antara 233 negara dan wilayah di dunia, 146 negara mempunyai keretapi. Seharusnya terdapat 140 juta kilometer landasan keretapi di dunia

Sejarah keretapi Malaysia mempunyai 147 tahun dari negeri Johor pada tahun 1875, dan 137 tahun dari Taiping-Port Weld, yang dibina di utara pada tahun 1885. Ia telah melalui rangkaian rel nasional yang sistematik yang mula mengangkut mineral ke pelabuhan pada hari-hari awal, dan mula mengangkut pelanggan dalam tempoh kemudian. Secara umumnya, keretapi pantas juga merupakan talian hayat ekonomi pembangunan sesebuah negara. Keretapi di Malaysia telah melalui pembangunan teknologi perindustrian daripada enjin wap, kereta diesel dan elektrifikasi.

Proses pembangunan daripada sebelumnya 60 kilometer sejam kepada 160 kilometer sejam. Terdapat lebih 900 kilometer landasan keretapi di utara dan selatan semenanjung, dari negeri Perlis ke Singapura, sehingga ke rangkaian keretapi moden yang mengelilingi ibu kota Kuala Lumpur, dan Selangor. Keretapi Pantai Barat akan siap menjelang 2026, kira-kira 680 kilometer pada kelajuan 160 kilometer sejam,

empat jam dari Kuala Lumpur ke Kelantan. Ia bukan sahaja menggalakkan pembangunan ekonomi tetapi juga kemudahan pengangkutan. Ia juga telah banyak mempromosikan pelancongan keretapi hutan hujan yang dipromosikan oleh rangkaian keretapi. Dengan cara ini, jarak rel merentasi semenanjung boleh ditingkatkan kepada lebih 2,400 kilometer.

Pada masa yang sama, Borneo Utara di timur Malaysia, juga bahagian utara Pulau Kalimantan, pulau kedua terbesar di dunia, terdapat landasan keretapi sepanjang 134 kilometer dari Sabah ke Kota Kinabalu-Tenom, yang dibina pada tahun 1910. Menjelang 2027, ramalan pembangunan rangkaian keretapi Malaysia sepatutnya mencapai 3,000 kilometer.

Pada masa yang sama, melalui penyelidikan keretapi dan lapangan selama bertahun-tahun, penulis juga mencadangkan jalan keretapi baru dalam buku ini, menghubungkan Kedah ke Kelantan di utara semenanjung dari timur ke barat. Salah satu kepentingannya adalah untuk mengukuhkan lingkaran ekonomi trafik di bahagian utara semenanjung, dan pada masa yang sama memastikan pembangunan laluan keretapi semenanjung di utara dan selatan, dengan sambungan rangkaian keretapi timur laut barat. Kepentingan yang luar biasa ialah landasan keretapi semenanjung telah melengkapkan rangkaian trafik keretapi di seluruh semenanjung.

Pada masa yang sama, buku ini juga menerangkan 13 landasan keretapi yang telah terbengkalai, dan lombongnya telah habis. Pada masa yang sama, semasa Perang Dunia Kedua, tentera Jepun juga membongkar sebahagian daripada landasan keretapi di Semenanjung Tanah Melayu, dan landasan keretapi serta kemudahan lain digunakan untuk laluan keretapi maut dari Thailand ke Burma, yang dibina pada tahun 1943. Atas pelbagai faktor, 13 landasan keretapi di negara ini tidak lagi wujud dan menjadi sejarah, seperti Port Dickson, Melaka, Bukit Besi Terengganu dan lain-lain tempat. Ada juga hotel keretapi yang berkaitan dengan sejarah dan budaya keretapi (seperti Hotel Majestic), jambatan besi (seperti Jambatan Victoria), cenderahati, muzium, dan kisah benar gajah berlanggar dengan keretapi. Ia menghuraikan secara terperinci sejarah pembangunan keretapi Malaysia, termasuk hubungan antara pembangunan ekonomi dan pengangkutan dengan ekologi semula jadi. Ia mencerminkan fungsi keretapi awal untuk mengangkut bahan galian ke pelabuhan. Kemudian, ia berkembang menjadi sejarah membawa pelanggan.

Pembangunan landasan keretapi tidak diragukan lagi merupakan kemudahan untuk pembangunan ekonomi dan pertukaran sosial negara, dan keperluan pertukaran mudah alih manusia. Pembangunan landasan keretapi Malaysia kepada pelancongan ekonomi, termasuk menghubungkan Thailand ke Asia melalui rangkaian keretapi (Pan Asia Railway) dan meluaskan kepada kemudahan pengangkutan di seluruh dunia. Buku ini juga mempunyai penerangan khusus dan halus.

Buku ini adalah dalam penyelidikan, kerja lapangan, penulisan dan penyuntingan terjemahan. Pengarang isteri saya Zhang Baohong, anak lelaki Jingwei, dan penterjemah bahasa Melayu anak perempuan Jingjia semuanya menyatakan rasa terima kasih mereka kepada semua orang atas sumbangan mereka kepada pembangunan keretapi dan ekonomi Malaysia.

前言

馬來西亞的鐵路歷史如果從柔佛州 1875 來說已經有 147 年，若從北部 1885 開始修建的太平到港口(Taiping-Port Weld)就有 137 的時間。經過了從早期以運礦物到港口為主，到後期開始運載顧客的系統性全國鐵路網。一般來說，奔馳的列車也是國家發展的一條條流動的經濟命脈。馬來西亞的鐵路經過了從蒸汽機，柴油車和電器化的工業技術的發展。從以前每小時 60 公里到 160 公里的發展過程。遍布半島的南北從玻璃市州到新加坡的 800 多公里的鐵路線，一直到環繞首都吉隆坡雪州的現代化鐵路網絡。到 2026 年完成的西海岸鐵路。大約 650 多公里，以每小時 160 公里的速度。4 小時從吉隆坡到吉蘭丹的路程。不僅促進了經濟的發展 交通的方便。也大大促進了以鐵路網路推廣的熱帶雨林鐵路旅遊業。這樣來說，整個半島的鐵路路程可以增加到 2400 多公里。也有 1910 年修建的沙巴從亞吡到丹南 (Kota Kinabalu-Tenom) 的 137 公里的鐵路。

同時，作者通過多年的鐵路和實地研究考察，在本書里也建議了一條新的，以東西連接半島北部吉打州到吉蘭丹州的鐵路。一個意義是，加強了半島北部的交通經濟圈，同時，打破了半島鐵路線路以南北發展的情況。有了北部東西鐵路網路的接連。一個顯著的意義是，半島的鐵路就完成了環繞全半島的鐵路交通網路。同時，本書也描寫了已經被荒廢的 13 條鐵路，礦盡路完。反映了早期鐵路是以運礦物到港口的功能。後期才發展為運載顧客的歷史。如波德申(Port Dickson)，馬六甲，登嘉奴鐵山 (Bukit Besi Dungun) 等地。以及與鐵路歷史文化有關係的鐵路賓館 (如 Majestic Hotel)，鐵橋 (如維多利亞鐵橋 Victoria Bridge)，紀念品，博物館等。來詳細描寫了馬來西亞鐵路發展的歷史。對於國家經濟旅遊業包括通過鐵路網路連接至泰國到亞洲即泛亞鐵路 (Pan Asia Railway) 及延伸到世界各地的交通便利。

從世界的鐵路發展歷史上，我們可以學到。無可厚非，鐵路發展是英國工業革命的實質性結果。是人類文明歷史上的一大文明進步的里程碑。鐵路線如大地上奔馳的大動脈一樣。是現代人類生活無法脫離的一部分了。

從鐵路技術設備發展的進程中，1804 年，當英國威爾斯的理查特爾維域克發明了第一個可以在鐵軌上前進的蒸汽機。過了 21 年後，即在 1825 年 9 月 27 號。從英國英格蘭的斯拖克頓(Stockton)到達靈頓 (Darlington)，長度只有 31 點 8 公里的，經過 4 個半小時多的路程。載有了 550 位乘客。從早上 9 點出發，在中午 1 點 47 分才到達目的地達靈頓 (Darlington)。從現代人來說，那個是不可思議的緩慢的。但在當時來說，是人類進步的奇蹟的開始。同時，在英國，鐵路發展到 1890 年，英國已經有了連接各地的長達 32000 公里的全國鐵路網。

毫無疑問的是鐵路的發展潛力對於一個國家經濟和技術的發展標誌了。當然，後期，其它國家的鐵路也如雨後春筍，發展速度非常快。