

SEJARAH PEMBINAAN JALAN KERETAPI NEGERI KEDAH

Oleh

SALIM NABIJAN

PERUSAHAAN membina jalan-jalan keretapi atau inisiatif untuk memperlempangkan Negeri-Negeri di Tanah Melayu dengan landasan-landasan keretapi telah diusahakan oleh pemerintah Inggeris di Tanah Melayu. Di akhir kurun ke 19, didapati bahawa usaha-usaha pembinaan jalan-jalan keretapi di sebahagian besar rantau Asia Tenggara adalah berpunca dari cantuman persaingan diantara kuasa-kuasa imperialis. Justru itu pembinaan landasan-landasan keretapi di negeri Kedah itu sendiri tidak terlepas dari motif untuk kepentingan strategi pihak Inggeris disamping mempunyai motif komersial yang penting. Disamping itu tahun-tahun berikutnya selepas campur tangan Inggeris di Negeri-Negeri Melayu dalam tahun 1874, telah menampakkan perkembangan yang begitu pesat di kalangan kuasa-kuasa kolonial dan perkembangan kawalan kuasa Inggeris atau 'British control' di bahagian-bahagian lain di Asia Tenggara.

While Britain's political commitment in the Malay peninsula necessitated a zealous vigil on the part of the Straits government in Singapore against any foreign enterprise 'at any point on either side of the peninsula, from the boundary of the province of Tennaserim to Singapore',¹ there was an equally conscious desire that the whole region must be worked and developed by an English agency.²

Penjelasan dari petikan di atas memberi gambaran bahawa pihak Inggeris tidak mahu atau menolak sebarang campur tangan dari mana-mana agensi asing untuk memajukan sesuatu kawasan dalam lingkungan sempadan dari provinsi Tennaserim hingga ke Singapura. Pihak Inggeris mahu serta mensyaratkan bahawa sesuatu kawasan di dalam lingkungan sempadan tersebut dimajukan oleh agensi Inggeris itu sendiri. Negeri Kedah yang pada ketika itu berada dibawah naungan Kerajaan Siam turut terlibat dengan kehendak polisi Inggeris, dan polisi Inggeris ini mempunyai kesan atau 'impact' terhadap proses pembinaan landasan-landasan keretapi di Kedah itu sendiri.

*Makalah ini adalah merupakan Bab II, dari Latihan Ilmiah yang dikemukakan kepada Jabatan Sejarah, Universiti Kebangsaan Malaysia, Sessi 1979/80, bertajuk, "Sejarah Perhubungan kereta Api Kedah, 1912-1956." Makalah ini telah disesuaikan untuk diterbitkan disini - Pengarang.

¹Colonial Office to Foreign Office, 29/8/1893, no. 349, *Foreign Office Confidential Print, Further Correspondence Respecting the Affairs of Siam* (seterusnya akan digunakan huruf ringkas FOCP), Part III, Perpustakaan Universiti Malaya.

²E.T.S. DUGDALE, *Maurice de Bunsen*, London: 1934, p. De Bunsen adalah merupakan 'British Charge de'Affair di Bangkok dari bulan November, 1894 hingga Disember 1896, menjelaskan darihal Anglo-French Declaration tahun 1896. Beliau menjelaskan bahawa Britain tidak berhasrat untuk menakluki mana-mana bahagian milik Siam di Tanah Melayu, tetapi berharap dan mahukan sesuatu kawasan itu dimajukan oleh agensi Inggeris.

Merujuk kepada perkembangan pembinaan jalan-jalan keretapi di Tanah Melayu, didapati bahawa pembinaan landasan-landasan keretapi adalah untuk memenuhi fungsi-fungsi politik dan ekonomi. Seorang penulis Sejarah, Chai Hon Chan, menegaskan bahawa motif utama pembinaan jalan-jalan keretapi adalah untuk memenuhi fungsi ekonomi disamping mempunyai motif-motif lainnya seperti untuk memenuhi fungsi politik dan pentadbiran.

Yet the primary reason for building the first railway was economic rather than administrative or political, although they served the latter purpose at the same time³

Saranan yang dibuat oleh Chai Hon Chan adalah logik memandangkan Tanah Melayu merupakan sebuah negara yang mempunyai potensi untuk menjadi sebuah negara pengeluar bijih timah dan getah yang utama di dunia. Justru itu satu jaringan sistem perhubungan dan pengangkutan yang baik dan *efficient* adalah sangat-sangat diperlukan untuk memenuhi kehendak di atas. Pihak penjajah Inggeris amat menyedari akan hakikat ini dimana *eksploitasi* terhadap perlombongan bijih timah dan perusahaan penanaman getah boleh menghasilkan keuntungan yang lumayan.

Di negeri Kedah usaha untuk membina landasan keretapi yang pertama berlaku agak lewat jika dibandingkan dengan perkembangan yang dicapai oleh negeri-negeri lain di Tanah Melayu seperti Selangor, Perak, Negeri Sembilan, Johor dan Pulau Pinang. Kelewatan ini saya kira adalah disebabkan oleh faktor kelambatan negeri Kedah sendiri masuk di bawah naungan Inggeris di Tanah Melayu. Usaha serta perbincangan untuk membina landasan keretapi yang pertama di negeri Kedah bermula pada penghujung bulan November, 1893 di British Foreign Office di London.

Menjelang akhir kurun ke 19 dan di awal kurun ke 20 kita dapati bahawa terdapat perkembangan yang agak menggalakkan di dalam aktiviti pertanian dan perlombongan bijih timah di negeri Kedah. Disamping itu terdapat juga perkembangan perdagangan yang agak menggalakkan di antara negeri Kedah dengan Pulau Pinang yang sudah pun menjadi koloni Inggeris. Di dalam satu lapuran yang dibuat oleh Mr. A.M. Skinner⁴ bertarikh 30hb. April, 1894 memberi anggaran data perdagangan diantara Pulau Pinang dengan beberapa buah negeri Melayu dan Siam. Di bawah ini diperturunkan anggaran jadual perdagangan diantara Pulau Pinang dengan beberapa buah negeri Melayu dan Siam:—⁵

³Chai Hon Chan, *The Development of British Malaya 1896—1909*, Kuala Lumpur: Oxford University Press 1967, p. 180.

⁴Skinner, Allan MacLean adalah *Colonial Treasurer* dari tahun 1881—1887. Beliau juga pernah bertugas sebagai *Acting Colonial Secretary* antara tahun 1884—1888. Pernah menjadi Resident Councillor di Pulau Pinang sehingga tahun 1897.

⁵Norman Henry, *The People and Politics of the Far East* London: 1900, p. 525.

	Bijih Timah \$	Binatang Ternakan	Jumlah \$
Kedah	4,050	89,292	326,075
Perlis	—	4,096	4,411
Setul	—	33,308	33,320
Trang	51,905	81,419	133,362
Tongkah	1,674,303	27,208	1,701,798
Ghirbi	—	54,128	54,141
Pungah	27,319	—	27,334
Takuatong	—	—	—
Kopah	417,507	—	419,082
Renong	375,119	—	375,159
Jumlah	2,550,203	289,451	3,074,682

Disamping itu Kedah juga merupakan negeri pengekspot beras yang utama. Walaupun agak sukar untuk mendapat jumlah pendapatan atau keuntungan yang tepat eksport beras dari negeri Kedah sehingga atau sebelum tahun 1909, tetapi terdapat beberapa bukti yang boleh digunakan untuk menjelaskan hal di atas. Sebagai contoh pada tahun 1889, Sultan Kedah telah memberi tahu kepada Swettenham bahawa pada tahun 1888, Kedah telah mengekspot sebanyak 7,000 tan beras. Mr. Meadows Frost, Council Inggeris di Negeri-Negeri Melayu Barat, di dalam laporan perdagangan menjelaskan,

The amount of rice exported to the port of Penang, nearly all of which came from Kedah, was about 5,000 tons. This was valued at £40,548 but the total export of rice from Kedah was worth £58,333 which meant that a substantial quantity must have been exported directly to other areas.⁶

Eksport beras dari Kedah adalah penting untuk memenuhi permintaan dan keperluan beras bagi Negeri-Negeri Melayu yang lain.⁷ Pada ketika ini didapati bahawa perdagangan di antara negeri Kedah dengan Pulau Pinang adalah melalui jalan laut di mana alat-alat pengangkutan seperti 'steam-boat' dan tongkang digunakan.⁸ Di samping itu Pulau Pinang adalah merupakan sebuah pelabuhan perdagangan yang penting dan mengendalikan aktiviti perdagangan dengan kawasan-kawasan luar.

Di negeri Kedah bidang perdagangan dan perniagaan adalah didominasi dan dimonopoli oleh orang-orang Cina. Menurut Norman Henry,

⁶ *Penang Gazette and Straits Chronicles*, July 11th, 1907.

⁷ *Yearly Report on the Administration of the State of Kedah (Y.R.A.K.)*, September, 1905 — August, 1906, p. 6.

⁸ Norman Henry, *op. cit.*, p. 525.

Orang-orang Cina di negeri Kedah seperti dengan di bahagian-bahagian lain di Tanah Melayu adalah merupakan golongan pedagang, pelombong bijih dan juga merupakan golongan yang kaya dalam sesuatu komuniti itu.⁹

Dengan bertambahnya peningkatan perkembangan perdagangan diantara pedagang-pedagang di Pulau Pinang dengan orang-orang Melayu dan pedagang-pedagang Cina di negeri Kedah pada tahun 1905, beberapa masalah atau kesulitan telah timbul. Disamping ujudnya gejala penyeludupan terdapat beberapa masalah lainnya. Menurut lapuran *Penang Chamber of Commerce* didapati bahawa setengah-setengah firma perdagangan di Pulau Pinang mendapati adalah sukar dari segi praktiknya untuk memungut wang dari penghutang-penghutang atau *debtors* di Negeri-Negeri Melayu Pantai Barat yang berada di bawah naungan Kerajaan Siam.¹⁰

Konsol Inggeris bagi Negeri-Negeri Melayu dibawah naungan Kerajaan Siam telah diminta untuk menyiasat dan cuba menyelesaikan masalah ini.¹¹ Disamping itu masalah ini juga telah dirujuk kepada Menteri Dalam Negeri Kerajaan Siam untuk diselesaikan kerana sekiranya masalah ini dibiarkan berpanjangan akan mengganggu aktibiti perdagangan diantara Pulau Pinang dengan Negeri-Negeri Melayu bawah naungan Siam.¹² Untuk menyelesaikan masalah ini kerajaan Siam telah memberi harapan kepada *Penang Chamber of Commerce* bahawa langkah-langkah keselamatan akan diambil untuk menjaga kepentingan perdagangan diantara Pulau Pinang dengan Negeri-Negeri dibawah naungannya.

Pada tahun 1907 kita dapati bahawa masalah komersial di Negeri-Negeri Melayu Pantai Barat mula mendapat perhatian dari Kerajaan Siam yang memberi harapan bahawa tindakan akan diambil untuk memperbaiki situasi perdagangan di atas.¹³ Komunikasi dengan Kedah mendapat perhatian yang menggalakkan dari akhbar-akhbar tempatan. Sejak dari tahun 1900 lagi dikatakan bahawa Siam (*Native States*) dan Kedah telah dihubungkan dengan Pulau Pinang melalui komunikasi taligraf.¹⁴ Akhbar *Penang Gazette & Straits Chronicles* melapurkan,

It is to be hoped that this communication is but introductory to linking up by railway and that before the New Century is old enough to go to school, express and luggage trains will be running between Bangkok, Kedah, Butterworth and Prai in connection with the great trunk line through Perak, Selangor, Negeri Sembilan, Malacca, and Johore to Singapore.¹⁵

⁹ *Ibid.*, p. 525.

¹⁰ *Chamber of Commerce (Penang) Annual Report 1905*, p. 61, June 19th, 1905.

¹¹ *Ibid.*, p. 61, June 26th, 1905.

¹² *Ibid.*, p. 75, November 11th, 1905.

¹³ *Chamber of Commerce (Penang) Annual Report, 1907*, p. 75.

¹⁴ *Penang Gazette and Straits Chronicles*, December 20th, 1900.

¹⁵ *Ibid.*, December 20th, 1900.

Disamping menjadi negeri pengeksport beras yang utama ke Negeri-Negeri Melayu lainnya, Kedah juga merupakan sebuah negeri yang mempunyai potensi untuk mengeluarkan bijih timah. Merujuk kepada perusahaan bijih timah Meadows Frost melapurkan,

With regard to tin mining Frost reported that in South Kedah some tin was available where the main range of the mountains forming the backbone of the Federated Malay States extended, as also in the hill separating Perlis from Setul. He estimated that roughly 200 tons of tin were exported from Kedah in 1906. It was considered that the mining wealth of Kedah was not fully exploited; though there were at that time, workings, in parts of the Kulim and Kuala Muda districts, and the Changloon district north of Alor Star, by Chinese.¹⁶

Akhbar-akhbar tempatan yang membuat laporan mengenai prospek perusahaan bijih timah di negeri Kedah merasa optimis bahawa terdapat kawasan-kawasan bijih timah yang bisa menggalakkan kepada perkembangan perindustrian bijih timah di negeri ini.¹⁷ Akhbar ini juga meramalkan bahawa kemungkinan para kapitalis Eropah akan melibatkan diri di dalam perusahaan ini di Kedah. Di awal abad ke 20, beberapa usaha peringkat awalan untuk melihat prospek dan potensi pengeluaran bijih timah di Kedah telah dijalankan. Dibawah pengawasan Jurutunjuk bangsa Eropah kerja-kerja dijalankan di daerah Yen dan dikaki Gunung Jerai dimana dilapurkan bahawa terdapat bijih timah disitu.¹⁸

Aktibiti perusahaan bijih timah di negeri Kedah telah bermula sejak dari tahun 1790 oleh pendulang-pendulang tempatan. Dalam tahun 1791 kawasan Kuala Muda telah menghasilkan pengeluaran bijih timah sebanyak 100 pikul. Pengeluaran yang sedikit ini tidak bererti negeri Kedah tidak mempunyai potensi untuk mengeluarkan hasil bijih timah dengan lebih banyak lagi. Pengeluaran yang sedikit ini adalah disebabkan oleh perusahaan ini tidak dijalankan secara besar-besaran oleh penduduk-penduduk tempatan. Hal ini juga adalah disebabkan oleh penduduk-penduduk tempatan (orang-orang Melayu) menganggap aktibiti ini sebagai satu pekerjaan sampingan sahaja dan lebih menumpukan kepada tanaman padi sebagai aktibiti utama mereka.¹⁹ Justru itu metod-metod pendulangan yang kurang memuaskan tidak dapat menghasilkan pengeluaran bijih yang banyak.

Menjelang tahun 1893 pengeluaran bijih timah telah meningkat kepada 600 pikul setahun.²⁰ Walaupun jumlah ini agak kecil jika dibandingkan dengan

¹⁶Y.R.A.K., *op. cit.*, p. 6.

¹⁷*Penang Gazette and Straits Chronicles*, January 16th, 1907.

¹⁸*Ibid.*, January 16th, 1907.

¹⁹Sharom Ahmat, *op. cit.*, p. 8.

²⁰T.J. Newbold, *Political and Statistical Account of the British Settlements in the Straits of Malacca*, London: 1893, p. 424-425. Anggaran pengeluaran bijih timah di kawasan Pantai Barat dan Timur Tanah Melayu tahun 1893 adalah seperti berikut:

pengeluaran bijih di Negeri-Negeri Melayu yang lain, tetapi kita juga tidak dapat menafikan bahawa negeri Kedah mempunyai potensi untuk mengeluarkan hasil bijih timah dengan lebih banyak lagi apabila penyertaan orang-orang Cina di dalam perusahaan ini bermula pada tahun 1870an.²¹ Mr. C.G. Hart, Penasihat kewangan Kerajaan Kedah pernah menekankan,

Kekayaan mineral di Kedah masih belum dieksploitasi dengan sepenuhnya lagi, walaupun di beberapa bahagian seperti Kulim dan Kuala Muda, perusahaan bijih timah dijalankan. Di bahagian barat negeri Kedah iaitu di daerah Rawan terdapat simpanan bijih timah.²²

Menjelang tahun 1900 sehingga tahun 1910 kita dapati bahawa aktibiti perlombongan bijih timah di negeri Kedah telah mendapat perhatian dari pedagang-pedagang Cina di Pulau Pinang dan Kompani-Kompani Eropah. Di antara Kompani-Kompani yang terlibat di dalam aktibiti perlombongan bijih timah di Kedah ialah Karangan Hydraulic Tin Mining Company, Ltd. yang menjalankan perusahaan perlombongan di Kulim, Singkep Tin Maatschappij yang menjalankan aktibiti perlombongan di Bukit Karong dekat Semiling, Cherok Kelian Tin Mining Company, dan perusahaan perlombongan milik Signor G.B. Cherutti di Baling.²³

Pada tahun 1908 harga bijih timah telah meningkat kepada \$64.37 sepikul di awal tahun dan kemudiannya meningkat kepada \$77.12 sepikul pada akhir tahunnya.²⁴ Pada tahun ini negeri Kedah telah mengeksport sebanyak 12,698 pikul atau 744 tan bijih timah berbanding dengan tahun 1906 iaitu sebanyak 200 tan.

Pengeluaran Bijih Timah Di Empat Buah
Kawasan Perlombongan Di Kedah, 1908.²⁵

Kulim	6,584
Krian	2,973
Kuala Muda	2,815
Kubang Pasu	326
Jumlah	12,698

<i>Pantai Barat</i>	<i>Pikul</i>	<i>Pantai Timur</i>	<i>Pikul</i>
Sungai Ujong	7,000	Pahang	1,000
Perak	7,500	Kemaman/Trengganu	7,000
Kedah	600	Kelantan	3,000
Ujong Salang	1,500	Petani	1,000
Pungah	1,500		
JUMLAH	32,600	JUMLAH	12,000

²¹Sharom Ahmat, *op. cit.*, p. 8.

²²Kedah Annual Report, 1905-1906, p. 6.

²³Kedah Annual Report 1909-1910, p. 28.

²⁴*Ibid.*, p. 28.

²⁵*Ibid.*, p. 28.

Sementara itu Pulau Pinang juga memperoleh bekalan kayu kayan dari negeri Kedah. Pada tahun 1905 jumlah keuntungan yang diperolehi dari hasil kayu kayan yang dihanyutkan melalui Sungai Muda dari Kedah ke kilang-kilang papan di Pulau Pinang yang mempunyai jarak 3½ batu ialah sebanyak £3,741.²⁶ Justru tanpa kemudahan pengangkutan darat yang memuaskan kita dapati aktiviti di atas terpaksa dilakukan melalui jalan sungai. Disamping itu terdapat beberapa perusahaan lain seperti perusahaan tanaman ubi kayu, ternakan binatang, dan perusahaan penanaman getah.

Merujuk kepada perusahaan tanaman getah kita dapati bahawa ekoran daripada berlakunya period melambung atau '*rubber-boom*' dalam tahun 1902, dan dengan adanya usaha-usaha untuk membina landasan-landasan keretapi di negeri Kedah telah menarik minat orang-orang Eropah dan Cina untuk membuka ladang-ladang getah di Kedah.²⁷

Justru dengan terdapatnya perkembangan yang agak baik di dalam perusahaan tanaman padi, perlombongan bijih timah dan tanaman getah serta perkembangan perdagangan yang agak baik di antara negeri Kedah dengan Pulau Pinang maka adalah perlu bagi negeri ini untuk memperkemaskan sistem perhubungan dan pengangkutannya.

Perbincangan serta usaha untuk membina landasan keretapi yang pertama di negeri Kedah bermula pada penghujung bulan November, 1893 di British Foreign Office di London. Mr. R.W. Perks, M.P. telah mengadakan pertemuan dengan Sir Edward Gray, Setiausaha Sulit Hal Ehwat Luar Kerajaan Inggeris berhubung dengan perkara di atas. Mr. R.W. Perks mewakili 'Malay Railway and Works Construction Company'.²⁸ Malay Railway and Works Construction Company ini dibentuk untuk mengambil konsesi yang diluluskan oleh Kerajaan Siam pada bulan March 1891 kepada Mr. Charles Dunlop untuk membina jalan keretapi sejauh 80 batu dari Singgora di bahagian pantai timur ke Kota Star.²⁹ Disamping itu Dunlop juga meminta kebenaran kepada Pejabat Hal Ehwat Luar Kerajaan Inggeris untuk menyambung landasan keretapi dari Alor Star ke Bukit Mertajam dan seterusnya untuk menghubungkan dengan landasan keretapi Pulau Pinang.³⁰ Seterusnya Dunlop juga bercadang untuk meminta kebenaran membina satu lagi landasan cabang dari Kulim ke Selama (sempadan Kedah—Perak). Berhubung dengan usaha di atas Dunlop membuat konklusi,

Memang tidak dapat dinafikan lagi bahawa pembinaan landasan-landasan keretapi ini akan memberi sumbangan yang besar dalam usaha ke arah

²⁶ *Penang Gazette and Straits Chronicles*, December 7th, 1907.

²⁷ *Ibid.*, July 11th, 1907.

²⁸ Perks kepada Foreign Office, 1/12/93, No. 574, *FOCP*, Part III. Kompani tersebut telah didaftarkan di London pada 22hb. Februari, 1892.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Colonial Office Despatches*, July 22nd, 1891.

mengkukuhkan lagi kedudukan Kerajaan Inggeris di Tanah Melayu dan juga akan menguntungkan perdagangan Pulau Pinang. Saya berharap saranan yang dikemukakan ini akan mendapat sambutan dan pertimbangan dari Kerajaan Pusat.³¹

Mr. Charles Dunlop yang berotoritas dan mengetuai Malay Railway and Works Construction Company telah menghubungi Pegawai di Kementerian Hal Ehwal Luar bagi Koloni-Koloni untuk mendapat bantuan kewangan bagi projek di atas. Dunlop juga telah menyatakan pendiriannya untuk menjual konsesi ini kepada komani Perancis sekiranya gagal untuk mendapat sokongan kewangan dari Kerajaan Inggeris.

Ekoran daripada permohonan yang dibuat oleh Dunlop, Sir Cecil C. Smith telah menulis sepucuk surat kepada Setiausaha Kerajaan bagi Koloni-koloni, meminta pandangan beliau sama ada Kompani Swasta boleh dibenarkan untuk mengendalikan pembinaan landasan keretapi dari Prai ke Kulim.³² Di dalam suratnya itu Sir Cecil C. Smith juga menegaskan,

Cadangan yang dibuat oleh Dunlop adalah mempunyai beberapa kepentingan, dan saya merasa sukacita sekiranya kerja-kerja pembinaan landasan keretapi yang dicadangkan dikendalikan oleh Kompani Inggeris.³³

Pandangan yang dibuat oleh Smith menunjukkan bahawa Pegawai-Pegawai Inggeris juga berminat di dalam usaha di atas memandangkan negeri Kedah di awal abad ke 20 telah menunjukkan perkembangan yang agak menggalakkan dalam aktibiti pertanian dan perlombongan. Pembinaan landasan-landasan di atas juga akan menguntungkan perdagangan Pulau Pinang di mana aktibiti perdagangan ini dapat dijalankan dengan lebih pesat dan licin dengan adanya sistem perhubungan dan pengangkutan keretapi.

Semasa memberi jawapan kepada Dunlop, Pejabat Koloni menegaskan bahawa tidak ada apa-apa halangan yang akan dibangkitkan terhadap cadangan beliau untuk membina landasan keretapi melalui kawasan Inggeris di Province Wellesley dengan syarat beliau (Dunlop) mestilah menetapkan dengan jelas bilakah masa dan tarikh pembinaan landasan-landasan tersebut akan dijalankan.³⁴

Berhubung dengan Sekim Dunlop untuk menyambungkan Alor Star di bahagian utara barat dengan Singgora di utara timur, akhbar *Straits Times* melaporkan,

³¹ *Colonial Office Despatches*, July 22nd, 1891.

³² *Governor's Despatches* (Confidential), Governor to the Secretary of State, April 13th, 1891.

³³ *Ibid.*, April 5th, 1891.

³⁴ *Colonial Office Despatches*, July 28th, 1891.

This one section, while only a part of a larger scheme, will of itself carry the railway right across the Malay Peninsula — a thing not only convenient for trade but which might conceivably become of great political importance A further and still more important development of the scheme is to extend the railway seawards from Kulim through Province Wellesley to Prye Dock opposite Penang.³⁵

Laporan yang dibuat oleh akhbar *Straits Times* ini menjelaskan kepada kita bahawa sekiranya pembinaan di atas akan dapat merapatkan lagi perhubungan di antara pihak Inggeris di Pulau Pinang dengan Kerajaan Kedah dan Siam. Disamping itu usaha untuk membina landasan keretapi dari Kulim melintasi Province Wellesley ke Prye Dock adalah penting untuk kemudahan pengangkutan. Hal ini adalah memandangkan Kulim merupakan sebuah daerah yang berpotensi untuk mengeluarkan hasil bijih timah dan getah.

Pada penghujung bulan Disember tahun 1893, Kerajaan Inggeris telah menetapkan keputusan bahawa bantuan kewangan yang dipinta oleh Malay Railway and Works Construction Company tidak dapat dipenuhi.³⁶ Walaupun Mr. Perks yang mewakili Kompani ini cuba menyakinkan Kerajaan Inggeris bahawa konsesi Dunlop berotoritas untuk membina landasan-landasan yang dicadangkan, termasuk landasan untuk menghubungi Province Wellesley dengan Perak mempunyai motif-motif ekonomi dan politik tetapi usaha itu ternyata gagal.³⁷ Alasan yang diberikan oleh Pegawai Pejabat Koloni ialah Ahli Straits Legislative Pulau Pinang bercadang untuk membina sebuah pengkalan di negeri ini dan justru memerlukan wang untuk menjayakan projek ini.³⁸

Disamping itu, malang bagi Malay Railway and Works Construction Company, Kerajaan Inggeris telah menolak permintaan '*guarantee of interest*' dalam usaha untuk membina jalan-jalan keretapi yang dicadangkan di atas. Justru terdapat usaha yang gigih oleh Dunlop untuk mendapat persetujuan dari Gubernur Negeri-Negeri Selat Sir C.B.H. Mitchell di Singapura pada bulan Mei 1894, namun projek yang dicadangkan terus tergendala.

Di dalam Memoranda yang melibatkan Malay Railway and Works Construction Company yang dihantar oleh Frank Swettenham³⁹ kepada Pejabat Koloni menun-

³⁵ *Straits Times*, February 4th, 1895.

³⁶ Colonial Office to Foreign Office, 19/12/93, No. 605, *FOCP*, Part III.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Swettenham Frank Athelstane, datang ke Negeri Selat pada tahun 1826. Dalam tahun 1874, menjadi Penolong Resident Negeri Selangor, dan tahun 1876—1877 menjadi Penolong Commissioner dengan Perak Exspeditors. Dari tahun 1877—1881 menjadi Assistant Colonial Secretary for Natives Affair. Pada tahun 1889—18 menjadi Acting Resident Perak dan seterusnya Resident Selangor pada tahun 1882—1896. Kemudian menjadi Resident General yang pertama bagi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu dari tahun 1896—1901. Beliau kemudiannya dilantik menjadi Gubernur Negeri-Negeri Selat pada tahun 1901—1903.

jukkan jalan-jalan yang dicadangkan oleh Dunlop dan telah menyatakan alasan yang menyebabkan kegagalan projek yang dicadangkan itu. Alasan yang diberikan ialah Dunlop telah gagal untuk memperolehi kewangan yang mencukupi untuk tujuan pembinaan.⁴⁰

Sungguhpun projek di atas gagal tetapi sebenarnya Frank Swettenham sendiri berminat terhadap cadangan untuk membina landasan keretapi melintasi negeri Kedah. Frank Swettenham telah mengkaji sebab-sebab untuk membina jalan keretapi dari Prai di Bukit Mertajam melalui Kulim dan seterusnya hingga ke Singgora di bahagian Pantai Timur Tanah Melayu, dan beliau menegaskan,

... Jalan yang dicadangkan di atas tidak mempunyai masalah teknikal dan kejuruteraan yang menyulitkan. Justru sekiranya pihak Inggeris bercadang untuk mengambil alih pengaruh Negeri-Negeri di bahagian utara Semenanjung dari Siam, maka jalan yang dicadangkan di atas untuk menghubungkan dengan sistem keretapi di Negeri-Negeri Melayu yang lain adalah penting dan tidak boleh diabaikan.⁴¹

Justru itu kita dapati cadangan Dunlop untuk membina jalan keretapi dari Senggora ke Kulim telah tergendala buat sementara waktu. Berita mengenai projek ini timbul atau berbangkit semula pada bulan Februari, 1896, apabila Gavernor Mitchell, dalam lawatannya ke negeri Kedah untuk bertemu dengan Sultan Kedah, telah melapurkan bahawa *agent* atau wakil yang bertanggungjawab untuk membina jalan keretapi yang dicadangkan telah berada di Kota Star dan bertujuan bagi membina landasan keretapi yang pertama di Kedah.⁴² Mitchell sendiri telah menyatakan persetujuannya kepada sekim di atas dan menganggapnya sebagai penting untuk kepentingan Inggeris di Semenanjung Tanah Melayu.⁴³ Walau bagaimanapun usaha untuk membina landasan keretapi dari Kulim ke Singgora masih belum dimulakan. Inilah kali terakhir kita mendengar mengenai Malay Railway and Works Construction Company di Kedah. Justru dengan penubuhan Negeri-Negeri Melayu Bersekutu pada tahun 1896, pihak Inggeris tidak berhasrat untuk memberi prioriti atau keutamaan kepada Kompani-Kompani Asing untuk menjalankan usaha-usaha pembinaan jalan keretapi di negeri Kedah. Atas hakikat inilah juga kita dapati jalan keretapi dari Prai ke Bukit Mertajam hanya dibuka pada tahun 1889, dan kemudiannya menghubungi Nibong Tebal yang dibuka pada bulan September 1900.⁴⁴

⁴⁰ *Colonial Office Despatches*, No. 108, February 17th, 1896.

⁴¹ *Colonial Office Despatches*, February 18th, 1896.

⁴² Colonial Office to Foreign Office, 9/4/94, No. 85, *FOCP*, Part IV.

⁴³ *ibid.*, Dinyatakan juga bahawa sekiranya pembinaan tidak dijalankan bermula dari 4hb. Mac, 1895, maka konsesi itu akan terbatal dengan sendirinya.

⁴⁴ *Federated Malay States Railways Annual Report, 1901*, Appendix G, p. 11, Arkib Negara, Kuala Lumpur.

Menjelang awal abad ke 20 pengaruh Inggeris di Semenanjung Tanah Melayu makin bertambah kuat dan kukuh. Kerajaan Siam yang berpusat di Bangkok secara terang-terangan mula merasa akan adanya pengaruh Inggeris (pada ketika ini pusat pemerintahan Negeri-Negeri Selat ialah di Singapura) terhadap Negeri-Negeri Melayu utara iaitu Kedah, Petani, Kelantan dan Trengganu. Kepentingan Inggeris ke atas Negeri-Negeri Melayu Utara dilindungi oleh perjanjian sulit Inggeris – Siam tahun 1897.⁴⁵ Mengikut Artikel II perjanjian ini, Kerajaan Siam dikehendaki memperolehi kebenaran secara bertulis dari Kerajaan Inggeris di London sebelum membenarkan mana-mana Kompani Asing untuk memperolehi konsesi di mana-mana bahagian Negeri-Negeri Melayu Utara. Justru dengan termetrinya perjanjian sulit Inggeris – Siam tahun 1897, pegawai-pegawai koloni mempunyai hak dan bertanggungjawab untuk mempersoalkan tentang polisi Kerajaan Siam di Negeri-Negeri Melayu Utara dari masa ke masa. Hal ini telah diambil kira oleh Gubernur Negeri-Negeri Selat iaitu Sir John Anderson (April 1904 – Mac 1906). Oleh itu kita dapati bahawa persoalan mengenai usaha untuk mengadakan sambungan landasan keretapi ke negeri Kedah mendapat perhatian semula.

Kita dapati bahawa perubahan politik yang berlaku di Tanah Melayu menjelang tahun 1904, dan disokong oleh cadangan *Federated Malay States Railway system* supaya dibina landasan keretapi untuk menghubungkan negeri Kedah telah mendapat perhatian dari Kerajaan Inggeris di Singapura. Justru itu pada tanggal 21hb. Januari, 1904, seorang Pegawai Penasihat Kerajaan Inggeris C.W. Kynnersley menyarankan kepada Mr. W.R.D. Beckett iaitu Acting British Charge d' Affaires di Bangkok bagi memperolehi pandangan dari Kerajaan Siam berhubung dengan cadangan untuk membina landasan keretapi dari Bukit Mertajam di Province Wellesley hingga ke Kulim, 'a mining town' yang disifatkan sebagai 'the natural terminus of the proposed branch'.⁴⁶ Dikatakan tidak terdapat apa-apa masalah untuk membina jalan bagi menghubungkan Province Wellesley, dan dari situ akan disambung sejauh dua setengah batu ke Kulim di Kedah. Para Pegawai Inggeris telah menemui Sultan Kedah untuk berbincang serta untuk memastikan sama ada Baginda bercadang

⁴⁵ Polisi Inggeris di Negeri-Negeri Melayu Utara adalah ditentukan oleh perhubungan di antara pihak Inggeris dengan Siam. Hubungan Inggeris – Siam yang mula-mula terjalin ialah berhubung dengan perdagangan dan hal-hal yang bersabit dengan negeri Kedah. Dari tahun 1880an hingga ke akhir abad ke 19, hubungan Inggeris – Siam ditentukan oleh aksi pihak Perancis di Timur. Pihak Inggeris merasa bimbang sekiranya Perancis juga bertujuan untuk mencari pengaruh serta 'foothold' di daerah-daerah bawah pengaruh mereka. Disamping itu usaha pihak Perancis untuk mendapat konsesi 'the Kra-Canal Scheme' dari Kerajaan Siam di-khuatiri atau dianggap oleh pihak Inggeris sebagai usaha awalan pihak Perancis untuk mendapat 'foothold' di Tanah Melayu. Justru itu pihak Inggeris telah mengadakan perjanjian sulit Inggeris – Siam tahun 1897 untuk menjaga kepentingan mereka ke atas Negeri-Negeri Melayu Utara.

Mengikut Artikel II perjanjian Inggeris – Siam, Kerajaan Inggeris bersetuju untuk membantu Kerajaan Siam dalam menentang mana-mana kuasa ketiga yang berhasrat untuk memperluaskan pengaruh mereka ke atas negeri-negeri yang berada di bawah naungan Siam. Sebaliknya Kerajaan Siam tidak boleh membenarkan mana-mana kuasa ketiga untuk memperolehi konsesi dimana-mana bahagian Negeri-Negeri Melayu Utara kecuali mendapat persetujuan dari Kerajaan Inggeris.

⁴⁶ Kynnersley to Beckett, 21/1/1904, Encl. 1, in Beckett to Lord Lansdowne (Foreign Secretary), 21/7/1904. No. 92, *FOCP*, Part. XVI.

untuk memberi konsesi kepada Kerajaan Negeri-Negeri Melayu Bersekutu bagi membina jalan keretapi menghubungkan Province Wellesley, ataupun Kerajaan Kedah sendiri bercadang untuk membina jalan tersebut dengan perbelanjaan sendiri dan di bawah pengawasan 'Federated Malay States Railway Department'.⁴⁷

Para Pegawai Diplomat Inggeris di Bangkok telah mengaturkan perbincangan dengan Kerajaan Siam berhubung dengan cadangan untuk membina landasan keretapi dari Bukit Mertajam (di dalam kawasan Inggeris) ke Kulim (dalam kawasan Kedah). Tetapi perbincangan ini tidak menghasilkan keputusan yang memuaskan dari Kerajaan Siam. Walaupun Anderson telah mengutus surat kepada Putera Devawongse pada bulan Mei 1904 untuk mendapat kepastian mengenai projek yang dicadangkan namun beliau tidak menerima apa-apa jawapan dari Kerajaan Siam.⁴⁸ Ekoran daripada itu, Sultan Kedah telah memberitahu kepada J.K. Birch, Pemangku Resident Councillor Pulau Pinang bahawa Raja Siam (Kedah pada ketika ini berada di bawah naungan Siam) menganggap jalan yang dicadangkan untuk menghubungkan Bukit Mertajam dengan Kulim adalah terlalu pendek dan justru perkhidmatan pengangkutan boleh menggunakan kereta lembu dan *gharry*.⁴⁹ Anderson mencurigai pandangan yang diberikan oleh Raja Siam dan beliau mengambil keputusan untuk menyiasat kenyataan yang dijelaskan oleh Sultan Kedah.

This indirect means of making their views known caused Anderson to inquire if they really meant what the Sultan had alleged.⁵⁰

Justru itu kita dapati beberapa perbincangan telah diadakan semula diantara Ralph Paget, Menteri Inggeris dengan Kerajaan Siam berhubung dengan cadangan untuk membina jalan keretapi menghubungkan Bukit Mertajam dengan Kulim.⁵¹ Akhirnya pada 15hb. Julai, 1904 Putera Devawongse, Menteri Luar Kerajaan Siam telah memberi jawapan kepada pihak Inggeris bahawa Kerajaan Siam akan mengaturkan usaha untuk membina jalan keretapi dari Bukit Mertajam ke Kulim, dengan kadar perbelanjaan yang akan dipersetujui oleh kedua-dua belah pihak iaitu Inggeris dan Siam, dan seterusnya memajukan projek tersebut kepada Kerajaan Negeri-Negeri Bersekutu.⁵² Disamping itu pihak yang bertanggung jawab untuk mengendalikan tugas-tugas atau kerja-kerja pembinaan telah meminta agar Kerajaan Inggeris memberi anggaran kos perbelanjaan pembinaan jalan keretapi dari Bukit Mertajam ke Kulim.⁵³

⁴⁷ *Ibid.*, FOCP, Part XVI.

⁴⁸ Anderson to Beckett, 10/5/1904, Encl. 2 in No. 92, FOCP, Part XVI.

⁴⁹ Colonial Office to Foreign Office, No. 95, FOCP/XVI.

⁵⁰ Anderson to Beckett, 19/5/1904, Encl. 4, in No. 92, FOCP, Part XVI.

⁵¹ Paget to Devawongse, 28/5/1904, Encl. 6, in No. 92, FOCP, Part XVI.

⁵² Devawongse to Beckett, 31/8/1904, Encl. 4, in No. 95, FOCP, Part XVI.

⁵³ *Ibid.*

Setelah merasa yakin yang Kerajaan Siam akan benar-benar mempersetujui proposal atau cadangan pertama mereka, Kerajaan Negeri-Negeri Melayu Bersekutu bertindak menyediakan pelan untuk membina jalan keretapi dari Bukit Mertajam ke Kulim. Pengurus Besar Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu telah memperuntukkan kewangan sebanyak \$9,600/- ke dalam deraf anggaran perbelanjaan (special services) untuk mengadakan *survey* jalan Bukit Mertajam – Kulim. Disamping itu kerja-kerja untuk mengumpulkan statistik pengangkutan dan penumpang-penumpang di antara kedua-dua tempat itu juga dijalankan.⁵⁴ Sementara itu Pengurus Besar Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu, C.E. Spooner juga telah membuat lawatan ke Kulim pada 31hb. Julai, 1904, dan beliau dapati bahawa Kulim telah mengeluarkan hasil bijih timah sebanyak 3,500 pikul sebulan, dan terdapat lebih kurang seratus dua puluh buah rumah (*brick and semi-brick houses*) dan beberapa buah rumah lagi masih di dalam pembinaan.⁵⁵ Perkembangan ini saya kira boleh mendorong untuk membina landasan keretapi dari Bukit Mertajam ke Kulim.

Menurut keterangan dari Pengurus Besar, C.E. Spooner bahawa pengangkutan akan dibuat atau dikendalikan melalui keretapi sekiranya jalan Bukit Mertajam – Kulim dibina dan tambang perkhidmatan keretapi adalah murah. Setelah mengkaji tentang kedudukan bandar Kulim maka C.E. Spooner juga merasa yakin kos perbelanjaan untuk membina landasan keretapi dari Bukit Mertajam ke Kulim adalah tidak begitu tinggi.⁵⁶ Justru itu Spooner telah mencadangkan supaya '*immediate survey*' dijalankan untuk membolehkan anggaran perbelanjaan pembinaan landasan keretapi Bukit Mertajam – Kulim dirancangan.⁵⁷

Walaupun terdapat laporan yang menggalakkan dari Pengurus Besar Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu, C.E. Spooner, Pegawai-Pegawai Inggeris di Singapura merasa terkejut terhadap jawapan yang diberikan oleh Kerajaan Siam mengenai proposal pertama mereka. Pada 31hb. Ogos, 1904 Anderson menulis surat kepada wakil Inggeris di Bangkok menuduh Kerajaan Siam cuba mengemukakan 'a third course for the consideration of the Federated Malay States Government'.⁵⁸ Justru kerana Kerajaan Siam mengetahui bahawa Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu dibentuk dan dikendalikan oleh Kerajaan Inggeris sendiri, maka Anderson menolak permintaan Kerajaan Siam untuk memajukan projek pembinaan jalan keretapi Bukit Mertajam – Kulim kepada Pihak Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu.

Anderson rejected the offer of a lease of the line "for the construction and stability of which it the Federated Malay States Government has not the

⁵⁴ General Manager to Resident General, 26/8/1904, Encl. 2 in No. 95, *FOCP*, Part XVI.

⁵⁵ *Ibid.*, *FOCP*, Part XVI.

⁵⁶ General Manager to Resident General, 26/8/1904, Encl. 2 in No. 95, *FOCP*, Part. XVI.

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Anderson to Beckett, 31/8/1904, Encl. 4 in No. 95, *FOCP*, Part XVI.

guarantee furnished by its being built by its own railway department."⁵⁹

Anderson kemudiannya menulis surat kepada Beckett di Bangkok mengarahkan supaya beliau (Beckett) meminta jawapan yang konkrit dari Kerajaan Siam terhadap pendirian mereka mengenai projek di atas, disamping berharap agar Kerajaan Siam tidak akan menggunakan pengaruh mereka terhadap negeri Kedah yang boleh menimbulkan masalah dalam usaha untuk membina landasan keretapi Bukit Mertajam – Kulim.⁶⁰

Apabila pelan atau rancangannya untuk membina landasan keretapi dari Bukit Mertajam ke Kulim tergendala, maka Anderson telah menulis surat kepada Setiausaha Koloni Alfred Lyttelton, mengkritik pendirian Kerajaan Siam sebagai menjalankan polisi campurtangan dan mempengaruhi dalam perkara mencakupi hal ehwal negeri Kedah. Anderson memberi amaran kepada Lyttelton bahawa kejayaan polisi yang dipraktikkan oleh Kerajaan Siam akan menjejaskan kepentingan Inggeris di Negeri-Negeri Melayu Utara, terutama Kedah. Ekoran dari surat di atas, Lyttelton telah menasihati Anderson untuk menarik semula cadangan beliau kepada Kerajaan Siam untuk membina landasan keretapi Bukit Mertajam – Kulim, dan disebaliknya terus dengan usaha untuk membina landasan keretapi di daerah Province Wellesley sahaja sekiranya tidak mendapat jawapan yang memuaskan dari Kerajaan Siam di Bangkok.⁶¹

Sementara itu Beckett telah mengambil keputusan untuk memberitahu Strobel⁶² mengenai surat Anderson mengkritik Kerajaan Siam sebelum menyampaikan surat itu secara resmi kepada Kerajaan Siam. Kemudiannya Beckett telah menulis sepucuk surat kepada Pemerintah Inggeris di Singapura, memberitahu kepada General Adviser tentang kemungkinan Anderson telah menyalah tafsir atau 'misunderstood' cadangan atau *proposal* yang dibuat oleh Kerajaan Siam.⁶³ Seterusnya Strobel menjelaskan bahawa, walaupun Kabinet Kerajaan Siam telah menolak cadangan Anderson yang pertama untuk memperolehi konsesi bagi pihak Kerajaan Negeri-Negeri Melayu Bersekutu dari Sultan Kedah, untuk tujuan pembinaan jalan keretapi yang dicadangkan sebagai "as a matter of principle and for reasons of policy", tetapi menurut Strobel lagi, Anderson telah berjaya menyakinkan Kerajaan Siam untuk menerima cadangannya yang kedua iaitu, jalan keretapi dari Province Wellesley ke Kulim hendaklah dibina atas pembiayaan oleh Sultan Kedah di bawah pengawasan pihak Pentadbir Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu.⁶⁴ Justru

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Lyttelton to Anderson, 1/10/1904, Encl. 5 in No. 95, *FOCP*, Part XVI.

⁶² Strobel ialah General Adviser Amerika Syarikat kepada Kerajaan Siam.

⁶³ Beckett to Anderson, 10/9/1904, Encl. 2 in Colonial Office to Foreign Office, 13/12/1904, No. 121, *FOCP*, Part XVI.

⁶⁴ *Ibid.*

itu jawapan dari Kerajaan Siam menunjukkan yang mereka telah menerima cadangan Anderson yang kedua, dan menurut penjelasan Strobel, disebabkan jalan-jalan keretapi di Negeri-Negeri Melayu Bersekutu dibina oleh Kerajaan Inggeris sendiri, jadi merujuk kepada pembinaan atau *construction* dalam surat Devawongse tanggal 15hb. Julai, 1904, boleh dikira sebagai bermaksud Federated Malay State Railway Department.⁶⁵ Justru berdasarkan kepada penjelasan yang dibuat oleh Strobel, Beckett telah merujuk semula kepada Gubernur sama ada beliau masih mahu untuk meminta Kerajaan Siam memberi satu jawapan yang konkrit disamping menekankan, tindakan untuk meminta jawapan yang konkrit dan tegas dari Kerajaan Siam boleh mewujudkan situasi yang buruk dan mungkin akan mencurigai mereka.

Walaupun Strobel cuba menjelaskan kedudukan yang sebenarnya dan Beckett pula cuba memberi nasihat kepada Anderson namun beliau (Anderson) mengenyepkan terus cadangan untuk membina landasan keretapi dari Bukit Mertajam ke Kulim, dan sebaliknya beliau bercadang untuk menumpukan perhatian kearah pembinaan jalan-jalan keretapi lainnya di bahagian-bahagian lain di Tanah Melayu.⁶⁶ Justru penolakan terus oleh pihak berkuasa Inggeris di Singapura mengenai projek cadangan untuk pembinaan landasan keretapi Bukit Mertajam — Kulim yang tidak mungkin akan menjejaskan Kerajaan Siam, tetapi ini menunjukkan sekali lagi usaha untuk membina landasan di atas menemui kegagalan dan sekali ini pihak Inggeris pula yang menggagalkannya.

Pada tanggal 3hb. November, 1904, Anderson telah memberitahu kepada Penasihat Koloni bahawa sebarang usaha untuk membincangkan perkara yang bersabit dengan cadangan pembinaan landasan keretapi Bukit Mertajam — Kulim hendaklah ditangguhkan.⁶⁷

Merujuk kepada pendapatnya mengenai urusan pembinaan jalan keretapi di Kedah kepada Lyttelton pada tanggal 30hb. November, 1904, Anderson menjelaskan bahawa pembinaan landasan keretapi Bukit Mertajam — Kulim diperlewatkan buat seketika dengan tujuan untuk mengkaji akan *temperament* serta pendirian Kerajaan Siam keatas perkembangan pengaruh Inggeris di Negeri Kedah.⁶⁸ Sungguhpun jalan yang dicadangkan untuk menghubungi Bukit Mertajam dengan Kulim boleh menjadi jalan penghubung yang penting kepada sistem Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu dan seterusnya dapat memberi menafaat kepada negeri Kedah terutama dari segi ekonomi dan perkembangan perdagangan, tetapi Anderson masih menganggap yang jalan tersebut tidak begitu mustahak untuk dibina. Penulis kira mungkin Anderson berpendapat bahawa jalan ini adalah terlalu pendek dan justru itu boleh dihubungkan dengan jaringan jalan raya sahaja. Oleh itu kita dapati ekoran daripada krisis-krisis yang berbangkit di antara pihak Inggeris dengan

⁶⁵ *Ibid.*, FOCP, Part XVI.

⁶⁶ Anderson to Beckett, 29/9/1904, Encl. 3, No. 121, FOCP, Part XVI. The survey staff were to be employed in the Johore Railway Survey.

⁶⁷ Anderson to Lyttelton, 3/11/1904, Encl. 1 in No. 121, FOCP, Part XVI.

⁶⁸ Anderson to Lyttelton, 30/11/1904, Encl. 1 in No. 2, FOCP, Part XVI.

Kerajaan Siam berhubung dengan projek pembinaan di atas, maka hingga ke hari ini masih tidak terdapat jalan keretapi menghubungkan Bukit Mertajam dengan Kulim.

Sebenarnya memang tidak dapat dinafikan sekiranya jalan keretapi untuk menghubungkan Bukit Mertajam dengan Kulim dibina, besar kemungkinan seluruh kawasan Selatan negeri Kedah akan berkembang dengan lebih pesat dari bahagian-bahagian lain di Kedah itu sendiri dari segi urbanisasi dan kekayaan ekonomi. Buktinya bukan sahaja berdasarkan dari saranan Pengurus Besar Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu, C.E. Spooner, tetapi kita dapati daerah Kulim itu sendiri mempunyai potensi untuk mengeluarkan hasil bijih timah dan getah yang menggalakkan.

Sementara itu dalam tahun 1907 isue mengenai usaha untuk menghubungkan negeri Kedah dengan landasan keretapi telah timbul semula. Kerajaan Siam telah bercadang untuk menawarkan konsesi kepada Kompani German (dengan menggunakan kewangan German) bagi membina jalan keretapi dari Bangkok untuk menghubungkan dengan negeri Kedah dan seterusnya dengan jalan keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu. Jalan keretapi ini juga akan menggunakan landasan yang berbeza dari yang digunakan oleh keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu, dan usaha pembinaan akan dijalankan di bawah pengawasan Jurutera-Jurutera German.⁶⁹

Justru untuk mengelakkan daripada konsesi tersebut jatuh ke tangan Kompani German, Pihak Inggeris telah mengambil keputusan untuk mengadakan perundingan mengenai perkara di atas, yang kemudiannya berkeputusan dengan termetrinya Perjanjian Inggeris – Siam tahun 1909.⁷⁰ Dengan termetrinya Perjanjian Inggeris – Siam tahun 1909, maka Negeri-Negeri Melayu Utara iaitu Kelantan, Trengganu, Kedah dan Perlis diserahkan oleh Kerajaan Siam kepada pihak Inggeris di Tanah Melayu.

Cadangan untuk membina jalan keretapi menghubungkan negeri Kedah dan Siam dengan Negeri-Negeri Melayu Bersekutu mendapat perhatian dari persatuan-persatuan tertentu. Hal ini adalah kerana kemajuan ekonomi dan peningkatan dalam '*volume of trade*' atau perkembangan aktibiti perdagangan memerlukan sistem perkhidmatan dan pengangkutan yang baik dan *efficient* seperti keretapi.

The press agitated in its favour and the Penang Chamber of Commerce vitally aware of the necessity of this extension, sent a delegation to the Governor of the Straits Settlements on this matter.⁷¹

⁶⁹ A. Wright and T. Reid, *The Malay Peninsula*, London: 1912, p. 162–163.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 163. Kedua-dua Raja England dan Raja Siam telah bersetuju untuk menyelesaikan beberapa masalah yang timbul di antara kedua-dua kuasa tersebut bersabit dengan pemerintahan Inggeris di Tanah Melayu dan naungan Siam ke atas Negeri-Negeri Melayu Utara. Menurut Artikel I, Perjanjian Inggeris – Siam tahun 1909, Kerajaan Siam telah menyerahkan segala hak, perlindungan, pentadbiran dan kawalan keatas Negeri-Negeri Kelantan, Trengganu, Kedah dan Perlis kepada pihak Inggeris.

⁷¹ Lihat Appendix 'C', *Railway Extension*.

Sementara itu kita dapati bahawa jalan yang mendapat perhatian dari The Malay Railway and Works Construction Company iaitu dari Singgora ke-Selama juga tidak dibina. Seperkara lagi yang menjadi tanda tanya dan persoalan hingga ke hari ini ialah sebab-sebab mengapa landasan keretapi dari Bukit Mertajam ke Kulim tidak dibina, terutama selepas perjanjian Inggeris – Siam 1909 di mana Negeri-Negeri Kelantan, Trengganu, Kedah dan Perlis di bawah naungan Inggeris, walaupun sebahagian besar dari kawasan selatan Kedah termasuk Kulim adalah merupakan kawasan yang strategik dan kaya dari segi ekonomi.

Justru selepas termetrinya perjanjian Inggeris – Siam tahun 1909 dan Kedah diserahkan oleh Kerajaan Siam kepada pihak Inggeris, barulah Kerajaan Inggeris benar-benar berusaha untuk membina jalan keretapi untuk menghubungkan Bukit Mertajam dengan Alor Star. Landasan tersebut sejauh 56 batu dari Bukit Mertajam di daerah Province Wellesley memanjang hingga ke Alor Star, ibu negeri Kedah.⁷² Pembinaan jalan ini telah dimulakan pada penghujung tahun 1912.⁷³

Sementara itu persediaan serta penyelidikan pertama dan terakhir atas usaha untuk membina landasan Keretapi dari Bukit Mertajam ke Alor Star telah pun dijalankan pada penghujung tahun 1911 dan di awal tahun 1912. Jumlah kewangan yang digunakan untuk tujuan persediaan dan penyelidikan di atas ialah sebanyak \$38,179.88. Peruntukan keseluruhan yang ditetapkan oleh Pihak Pentadbiran Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu bagi membina jalan keretapi dari Bukit-Mertajam hingga ke Alor Star adalah seperti di bawah:—⁷⁴

Trial Survey Railway Extension to Alor Star	\$ 22,063.86
Permanent Survey Railway Extension to Alor Star	\$ 16,116.02
Kedah Railway Extension Bukit Mertajam to Alor Star	<u>\$686,042.06</u>
Total	<u>\$724,221.94</u>

Pihak Pentadbir Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu mula menjalankan kerja-kerja penyelidikan dalam usaha untuk membina landasan keretapi Bukit Mertajam – Alor Star dalam bulan Oktober, 1911 dan mendapat kawasan yang diperlukan untuk projek ini pada 1hb. Februari, 1912.⁷⁵

⁷²*Federated Malay States Railway Annual Report, 1912*, p. 19.

⁷³*Ibid.*

⁷⁴*Ibid.*, p. 18.

⁷⁵*Kedah Annual Report, 1912*, p. 17.

Kerja-kerja pembinaan jalan keretapi dari Bukit Mertajam ke Alor Star telah bermula pada penghujung tahun 1912. Mengikut lapuran *Kedah Annual Report tahun 1912*,

The Railway Administration, which had started work upon the Bukit Mertajam — Alor Star line in October of the preceding year, obtained complete possession of the land required for the line on the 1st February. Work had been carried out with great energy throughout the year. Construction trains are running for a distance of fifteen miles at the southern end and ten miles at the northern end. It is expected that the rails will be linked up in June, 1914, and that the entire section, which is 56 miles long, will be open for traffic in 1915.⁷⁶

Setelah selesai kerja-kerja pembinaan, maka jalan keretapi utama dari Bukit Mertajam ke Alor Star telah dibuka dengan resminya untuk kegunaan pengangkutan dan penumpang pada tahun 1915.⁷⁷ Pembukaan jalan keretapi Bukit Mertajam — Alor Star telah mencetuskan satu perkembangan baru dalam sistem perhubungan dan pengangkutan di negeri Kedah khususnya.

Sementara itu setelah kerja-kerja pembinaan jalan keretapi Bukit Mertajam — Alor Star hampir selesai, pihak Pentadbir Keretapi Negeri-Negeri Melayu Bersekutu telah meneruskan usaha-usaha penyelidikan untuk menyambungkan landasan keretapi dari Alor Star ke negeri Perlis dan Padang Besar pada tahun 1914.⁷⁸ Kerja-kerja pembinaan jalan keretapi ini telah dimulakan pada tahun 1915.⁷⁹

Landasan keretapi dari Alor Star ke Bukit Ketri di negeri Perlis sepanjang 56½ batu telah dibuka untuk kegunaan pengangkutan dan penumpang pada 15hb. Oktober, 1917.⁸⁰ Sementara itu landasan keretapi dari Bukit Ketri ke Padang Besar telah dibuka untuk kegunaan pengangkutan dan penumpang pada 1hb. Mac, 1918.⁸¹ Jumlah peruntukan untuk pembinaan jalan-jalan keretapi ini ialah sebanyak \$172,502.74. Seterusnya kita dapati landasan keretapi dari Padang Besar telah disambungkan dengan jalan keretapi Negeri Thai dan dibuka secara resminya pada 1hb. Julai, 1918.⁸²

Terdapat sebanyak dua puluh tiga buah setesyen keretapi dan perhentian kecil

⁷⁶*Kedah Annual Report, 1912*, p. 17.

⁷⁷*Fifty Years of Railways in Malaya, 1885—1935*, Kuala Lumpur: Kyle, Palmer and Company, Ltd., 1939, p. 42.

⁷⁸*F.M.S. Railway Annual Report, 1919*, p. 13.

⁷⁹*F.M.S. Railway Annual Report, 1918*, p. 11.

⁸⁰*Ibid.*, p. 11.

⁸¹*Ibid.*, p. 11

⁸²*F.M.S. Railway Annual Report, 1919*, p. 15.

atau 'halts' di sepanjang jalan keretapi dari Bukit Mertajam ke Alor Star dan seterusnya ke Padang Besar. Setesyen-setesyen dan perhentian kecil tersebut ialah:—

Bukit Mertajam	—
Penanti	4 batu
Jarak	7 batu
Kreh	9½ batu
Pinang Tunggal	15 batu
Sungai Petani	18 batu
Sungai Lalang	23½ batu
Semiling	27¼ batu
Sungai Toh Pawang	29¼ batu
Gurun	34 batu
Guar Cempedak	36½ batu
Junun	39¾ batu
Kobah	45¼ batu
Tokai	49½ batu
Alor Star	56½ batu
Anak Bukit	61 batu
Tunjang	67½ batu
Kodiang	75¼ batu
Arau	80 batu
Mata Air	82¾ batu
Bukit Ketri	86½ batu
Kubang Tiga Halt	90¾ batu
Padang Besar	98¼ batu

Sebagai kesimpulan kita dapati bahawa latar belakang serta sejarah pembinaan jalan keretapi di negeri Kedah telah mengalami satu proses yang agak unik dan berbeza dengan latar belakang dan sejarah pembinaan jalan-jalan keretapi di Negeri-Negeri Melayu lainnya. Sebelum negeri Kedah masuk di bawah naungan Kerajaan Inggeris, beberapa kontraversi atau pertelingkahan telah timbul bersabit dengan cadangan untuk membina jalan keretapi di negeri Kedah di antara Kerajaan Siam dengan pihak Inggeris di Tanah Melayu, hingga membawa kepada kegagalan cadangan untuk membina jalan keretapi dari Bukit Mertajam ke Kulim. Justru dengan termetrinya perjanjian Inggeris — Siam tahun 1909, apabila Kerajaan Siam menyerahkan negeri Kedah kepada pihak Inggeris, barulah Kerajaan Inggeris di Tanah Melayu benar-benar mengambil inisiatif untuk membina landasan keretapi di negeri Kedah.