

## Perjanjian Anglo-Siam 1909: Pengukuhan Imperialisme British dan Liabiliti kepada Negeri-Negeri Melayu Bersekutu, 1909-1920

### *Anglo-Siamese Treaty of 1909: The Consolidation of British Imperialism and the liability to the Federated Malay States, 1909-1920*

MOHD SHAZWAN MOKHTAR

#### ABSTRAK

*Artikel ini menilai impak Perjanjian Anglo-Siam 1909 terhadap campur tangan British terhadap Negeri-Negeri Melayu Utara (NNMU) dan impaknya terhadap liabiliti kewangan Negeri-Negeri Melayu Bersekutu (NNMB). Kedudukan NNMU yang mempunyai autonomi kerajaan negeri sering dijadikan hujah bahawa NNMU merupakan negeri yang merdeka. Walau bagaimanapun, campur tangan British melalui pelantikan ejen dan penasihatnya dalam Majlis Mesyuarat Negeri menimbulkan persoalan apakah bidang kuasa British di NNMU? Selain itu, Artikel 4 Perjanjian Anglo-Siam melibatkan secara langsung NNMB bagi pengukuhan pengaruh British di selatan Siam dan NNMU melalui Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909. Kerajaan British menjadikan NNMB sebagai penanggung imbal balik kepada Siam yang bersetuju dengan Perjanjian Anglo-Siam 1909. Penglibatan NNMB ini menimbulkan persoalan bagaimanakah Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909 memberi manfaat kepada kepentingan British? Kajian ini menggunakan kaedah penyelidikan sejarah dengan mengumpulkan sumber primer dari Pejabat Tanah Jajahan, kerajaan NNMB dan Pejabat Pesuruhjaya Tinggi British. Hasil kajian mendapati kedua-dua perjanjian ini merupakan strategi imperial British membendung kemaraan kuasa asing di selatan Siam. Pasca Perjanjian Anglo-Siam juga menyaksikan British mempunyai kuasa kawalan pentadbiran terhadap NNMU dengan mengekalkan kedudukan sultan sebagai pemerintah berdaulat. Pengukuhan imperialisme tersebut membuka ruang kepada British untuk membangunkan jaringan komunikasi di Tanah Melayu. Manfaat yang diperolehi British ialah penguasaan sumber ekonomi di selatan Siam dan NNMU; mengaut keuntungan daripada faedah pinjaman oleh kerajaan NNMB; menghubungkan jaringan wayarles imperial dengan stesen telegraf di Tanah Melayu.*

*Kata kunci: Ekonomi politik; komunikasi imperial; kereta api; kolonialisme; sejarah global*

#### ABSTRACT

*This article examines the effect of the Anglo-Siamese Treaty 1909 on the British intervention in the Northern Malay States (NMS) and its impact on the Federated Malay States' (FMS) financial liability. The position of NMS, which possessed the state government autonomy, is often used as an argument that NMS are the independent states. However, the British intervention through the appointment of agent and advisors raises questions: What is the British jurisdiction in the NMS? Besides, Article 4 of Anglo-Siamese Treaty directly involved the FMS to strengthen the British influence in Southern Siam and the NMS by implementing the 1909 FMS-Siamese Railway Treaty. The British Government made the FMS indebtedness to the Siamese Government for the concurrence of such Treaty. The involvement of the FMS in such an arrangement raises a question, how the FMS-Siamese Railway Agreement benefited the British interests? The study used historical methodology by collecting primary sources from Colonial Office, FMS Government and the British High Commissioner's Office. The study found that the British used both agreements as imperial strategies to restrain the foreign power's advancement in the southern of Siam. After the ratification of the Anglo-Siamese Treaty, the British possessed administrative authority of the NMS by retaining the sultan position as the sovereign ruler. The consolidation of such imperialism provided the British with an opportunity to develop Malaya's imperial communication networks. The British gained benefits in controlling the economic resources in southern Siam and the NMS; profiting from the FMS government's loan interest; connecting the imperial wireless communication with the Malayan telegraph stations.*

*Keywords: Political economic; imperial communication; railway; colonialism; global history*

## PENGENALAN

Antara tahun 1909 hingga 1920, perkembangan imperialisme British di Tanah Melayu mencapai puncaknya apabila British berjaya menguasai Negeri-Negeri Melayu Utara (NNMU) sebagai Negeri Naungan. Penguatan kuasa British di utara Tanah Melayu tersebut membolehkan perkembangan landasan kereta api Negeri-Negeri Melayu Bersekutu (NNMB) merentas Tanah Melayu yang berperanan sebagai alat penguatan imperialisme British (Fisher 1948; Lim 2010). Perkembangan ini merupakan kesan Perjanjian Anglo-Siam 1909 dan Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909. Kedua-dua perjanjian tersebut merupakan strategi penguatan kuasa imperial di Tanah Melayu yang menguntungkan kerajaan British tanpa melibatkan komitmen kewangan daripada Perbendaharaan di London (Klein 1969). Berdasarkan kedua-dua perjanjian yang dinyatakan, artikel ini menganalisis konsolidasi pengaruh British di Tanah Melayu melalui penguasaan NNMU dan dasar pembangunan landasan kereta api. Proses tersebut dibuktikan melalui hasil penelitian terhadap rekod dan dokumen Pejabat Tanah Jajahan bagi menggambarkan situasi sebenar yang berlaku kesan Perjanjian Anglo-Siam 1909 dan Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909 (Che Abdullah & Mohamad Rodzi 2019). Melalui analisis ini juga, artikel ini turut membuktikan sumbangan kerajaan NNMB yang membantu British mencapai matlamatnya dalam Perjanjian Anglo-Siam 1909.

Kajian awal berkaitan Perjanjian Anglo-Siam 1909 lebih memberi tumpuan terhadap isu kesan perjanjian tersebut terhadap institusi politik dan pembinaan landasan kereta api di NNMU (Sultan Nazrin Shah 2019; Azmi, Nik Haslinda & Mohamad Roslaily 2019; Andaya & Andaya 2017). Selain itu, kajian terperinci berkaitan isu persempadanan pasca tahun 1909 telah diteliti oleh Nik Anuar (1994) dan Abdullah (2018). Walaupun Azmi, Nik Haslinda & Mohamad Roslaily (2019) berpandangan dominasi British terhadap institusi politik dan ekonomi di NNMU adalah secara tidak langsung, hakikatnya Raja-Raja Melayu perlu meminta dan mengikut nasihat Penasihat British. Tambahan lagi, Penasihat British merupakan pegawai yang berada di bawah bidang kuasa dan bertanggungjawab melaksanakan tugas yang diarahkan Pesuruhjaya Tinggi British (CO7171/88 1932). Menurut Nik Haslinda (2011), sejak awal tahun 1900 pegawai-pegawai British di Tanah Melayu mahu dasar imperialis diperluaskan

dan menyokong campur tangan di NNMU. Hujah ini turut disokong dalam penulisan Andaya & Andaya (2017) dan McIntyre (1967) yang mendapati sejak tahun 1873, British mula melaksanakan dasar campur tangan untuk menguasai institusi politik negeri-negeri Melayu. Kesannya, pegawai-pegawai kolonial di London mula terlibat secara langsung dalam pembentukan dasar tanah jajahan. Emerson (1964) merumuskan kedudukan NNMU yang kemudiannya dirujuk sebagai Negeri-Negeri Melayu Tidak Bersekutu (NNMTB) bersama Johor telah disatukan sebagai entiti '*British Malaya*' bersama-sama NNMB dan Negeri-Negeri Selat (NNS). Unit politik ini kemudiannya dikawal di bawah pentadbiran Pesuruhjaya Tinggi British yang juga Gabenor NNS. Gabenor mempunyai kedudukan yang tertinggi di bawah bidang kuasa Raja England, sementara Residen Jeneral bagi NNMB merupakan ketua eksekutif dibawah beliau yang berperanan sebagai penyelia dan mengawal pentadbiran (CO273/213 1893).

Amarjit (1985;1980) dan Lim (2010) mendapati Perjanjian Anglo-Siam 1909 telah mengukuhkan kuasa imperial British di Tanah Melayu dan memberi liabiliti kepada NNMB. Namun, penelitian terhadap Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909 dan kesan jangka panjangnya terhadap NNMB kurang mendapat penelitian terperinci. Misalnya, Amarjit (1985) hanya menjelaskan manfaat Perjanjian Anglo-Siam 1909 terhadap Siam bagi mendapatkan pinjaman wang dari NNMB untuk membangunkan landasan kereta api di negaranya dan usaha kerajaan persekutuan membangunkan landasan kereta api di NNMU untuk dihubungkan dengan NNMB. Selain itu, Lim (2010) sekadar menjelaskan faktor pertikaian pembangunan landasan kereta api antara Siam dengan British yang menyebabkan Perjanjian Anglo-Siam dan strategi British mengekang pengaruh Jerman melalui pembangunan landasan kereta api. Kedua-dua kajian ini telah menyentuh usaha British menghubungkan jaringan landasan kereta api dari utara hinggalah ke selatan Tanah Melayu. Namun, liabiliti yang ditanggung NNMB sehingga menyebabkan krisis kewangan pada awal tahun 1920-an kurang mendapat perhatian lanjut (Mohd Shazwan 2019).

## DASAR IMPERIAL PADA AWAL ABAD KE-20

Kemenangan Part Konservatif dalam Pilihan Raya United Kingdom pada tahun 1874 merupakan titik

permulaan baru bagi perkembangan imperialisme British. Kerajaan British mula melaksanakan dasar campur tangan dalam hal ehwal tanah jajahan dan mula menguasai wilayah baru sebagai usaha untuk mengukuhkan hegemoninya dalam politik antarabangsa (McIntyre 1967; Thompson 2012). Walau bagaimanapun, British tidak berhasrat untuk membentuk Tanah Jajahan Mahkota baru kerana ingin mengurangkan libiliti atau beban kewangan kepada pentadbiran kerajaan imperial di London. Justeru itu, mekanisme perjanjian dengan kerajaan tempatan digunakan oleh British untuk menguasai negara-negara di rantau Asia dan Afrika. Kesannya, Negeri Naungan dan Wilayah Mandat mula diperkenalkan sebagai wilayah 'dependencies' dalam empayar British (James 1994).

Dasar imperial British pada abad ke-20 dipengaruhi doktrin neomerkantilisme yang membawa kepada zaman keemasan imperialisme British hingga tahun 1945 (Koot 1993; Green 1996; Magnusson 2015). Kesannya, struktur politik tanah jajahan berubah bagi membolehkan kawalan langsung kerajaan imperial. Kepentingan kawalan ini adalah untuk melindungi kepentingan ekonomi British yang berhadapan persaingan dengan negara asing dan masalah kemerosotan perdagangan (Ashton & Stockwell 1996). Menurut O'Brien (1999), neomerkantilisme turut mempengaruhi pergelutan kuasa imperial di Eropah yang melibatkan persaingan kuasa tentera. Perkembangan tersebut boleh dikaitkan dengan perkembangan imperialisme British di Asia. Bastin (1968) mendapati faktor untuk menguasai pasaran pelaburan saham bagi kegiatan ekonomi yang dapat memberi keuntungan kepada sektor perindustrian di Britain merupakan motif utama pertapakan kuasa imperial British di Asia. Perkara ini disebabkan pengaruh neomerkantilisme dalam kalangan ahli politik dan komuniti komersial British yang percaya lebih banyak export modal dari negara induk disalurkan ke tanah jajahan, maka lebih banyak keuntungan yang dapat diperolehi (Davis & Huttenback 1988). Oleh sebab itu, isu bahan mentah menjadi pertimbangan kuasa besar dalam membentuk dasar diplomasi dan turut mempengaruhi konflik global pada abad ke-20 (White, Barwise & Shakila 2019).

Tarling (1974) turut mengemukakan faktor kebimbangan kerajaan British berkaitan penguasaan asing terhadap wilayah atau negara di sepanjang laluan perdagangannya ke China. Risiko ekonomi ini mendorong dasar campur tangan Pejabat Tanah Jajahan. Oleh itu, British memformulasi dasar untuk mengukuhkan kedudukannya di Semenanjung

Tanah Melayu dengan cuba menghalang sebarang pertapakan sebarang kuasa Eropah di wilayah utara (CO717/13 1921). Dasar ini merupakan strategi imperialisme British untuk menghubungkan wilayah penguasaannya di Tenasserim, Burma dengan negeri Perak dan Pahang (Chandran 1972). Kesannya, sejak tahun 1826, British mula berunding dengan Siam bagi mendapat pengiktirafan terhadap wilayah penguasaan masing-masing di utara Semenanjung Tanah Melayu (Nik Anuar 1994). Sementara itu, Kobkua (1985) meneliti hubungan British dengan Siam melalui Perjanjian Bangkok 1826, Konvensyen Rahsia Anglo-Siam 1897 dan Perjanjian 1902 sebagai satu bentuk persaingan kuasa antara kedua-dua negara terhadap negeri-negeri Melayu. Namun, siri perjanjian tersebut merupakan strategi British untuk menghalang kuasa-kuasa Eropah mendapat hak penguasaan dan pajakan terhadap negeri-negeri Melayu di bawah penguasaan Siam. Berdasarkan hujah ini Nik Anuar (1994) berpandangan British sebenarnya meragui kemampuan Siam untuk menghalang wilayah naungannya daripada penguasaan asing.

Keperluan untuk melindungi kepentingan ekonomi imperial mendorong Persidangan Kolonial 1907 untuk membangunkan dasar komunikasi imperial. British cuba menghubungkan jaringan perdagangan dalam empayarnya melalui pembangunan kemudahan komunikasi surat, perhubungan dan pengangkutan (HMSO 1907). Pelaksanaan dasar komunikasi imperial tersebut menjadikan London sebagai kosmopolitan yang menghubungkan jaringan ekonomi global empayar (Muhammad Hafiz & Mohd 2020). Sehingga tahun 1890-an, British telah menghubungkan keseluruhan empayarnya melalui jaringan telegraf yang melibatkan jarak 121 ribu batu jauhnya. Melalui jaringan komunikasi ini juga pentadbiran kolonial di tanah jajahan dapat dikawal dengan efisien (Hyam 2010). Berdasarkan kepentingan ini, semenjak campur tangan British di Tanah Melayu, sistem telegraf di bangunkan bagi menghubungkan pentadbiran kolonial antara negeri. Pada masa yang sama, dasar British terhadap pembangunan komunikasi di Tanah Melayu ialah membina landasan kereta api bersama-sama dengan jaringan telegraf. Setelah Perjanjian Anglo-Siam 1909, jaringan komunikasi yang pada awalnya tertumpu di NNMB dan NNS mula dihubungkan dengan NNMU dan kemudiannya melalui Siam untuk cuba dihubungkan dengan tanah jajahan British di Burma (Amarjit 1985).

Pembentukan dasar komunikasi imperial juga merupakan menifestasi daripada dasar konsolidasi imperial pada awal abad ke-20 (James 1994). Kepentingan dasar ini adalah berdasarkan kedudukan Empayar British yang luas dengan melibatkan 60 wilayah jajahan dengan keluasan 3.2 juta batu persegi. Sebahagian besar daripadanya terdiri daripada Tanah Jajahan Mahkota dan Negeri Naungan berada dibawah kawalan langsung Pejabat Tanah Jajahan (Johnson 2003). Keperluan untuk melindungi kepentingan British khususnya ekonomi di wilayah tersebut mempengaruhi dasar imperial oleh Parti Konservatif pada awal tahun 1900-an untuk mengukuhkan kawalan terhadap tanah jajahan. Empayar menjadi aset ekonomi kepada British sebagai alat persaingan dengan kuasa-kuasa barat seperti Amerika Syarikat dan Jerman (Tomlinson 2012). Kekuatan ekonomi kedua-dua negara ini telah menyumbang kepada kemerosotan hegemoni British pada akhir abad ke-19 (O'Brien & Pigman 1992). Oleh sebab itu, sejak akhir abad ke-19, British mula campur tangan atau menjajah secara langsung negara dan wilayah di Asia kerana dasar tidak campur tangan atau penguasaan secara '*informal empire*' dianggap tidak lagi berkesan (Gallagher & Robinson 1953).

#### PERJANJIAN ANGLO-SIAM 1909

Kepentingan Siam dalam dasar luar British ialah berdasarkan faktor geografinya yang menghubungkan Tanah Melayu dengan Burma. Tambahan lagi, kedudukan strategik negara tersebut memberi risiko kepada kuasa imperial British untuk menerima serangan kuasa asing (Nik Anuar 1978). Justeru itu, sejak awal tahun 1900-an Britain mula melakukan rundingan dengan negara-negara asing sebagai usaha untuk mengelakkan sebarang peperangan. Tujuannya agar British melindungi kepentingan ekonomi globalnya kerana tidak mampu untuk terlibat dalam sebarang peperangan pada tempoh masa tersebut (Mohd Shazwan 2017; Azlizan 2010). Pada tahun 1907, Edward H. Strobel, Penasihat Amerika Syarikat bagi hal ehwal luar negara kepada Raja Chulalongkorn mencadangkan kepada W.D. Beckett, pegawai di Pejabat Menteri British di Bangkok supaya kerajaan British mengadakan rundingan dengan kerajaan Siam. Tujuannya adalah untuk mengembalikan autonomi Siam dan membolehkan British menguasai NNMU (Nik Anuar 1994). Proses rundingan berlaku antara

tahun 1907 hingga 1908 dan akhirnya membawa persetujuan antara dua pihak dalam Perjanjian Anglo-Siam pada tahun 1909. Perjanjian ini membolehkan British mengambil alih wilayah penguasaan Siam iaitu sebahagian wilayah kerajaan Reman yang dimasukkan dalam persekutuan NNMB dan menaungi negeri Perlis, Kedah, Kelantan dan Terengganu (FMS 1910).

Perjanjian Anglo-Siam bersifat '*quid pro quo*' iaitu sesuatu yang diberikan sebagai balasan terhadap sesuatu pemberian lain sebagai gantian (The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser 1909a). Melalui perjanjian ini, kerajaan Siam bersetuju untuk menyerahkan hak pertuanan, naungan, pentadbiran dan sebarang kawalannya terhadap negeri Kelantan, Terengganu, Kedah, Perlis dan pulau-pulau berdampingannya kepada British. Sebagai balasan, kerajaan British bersetuju untuk memberi jaminan dengan tidak akan memajak mana-mana wilayah di kawasan pesisir pantai di Semenanjung Tanah Melayu kepada mana-mana kuasa asing untuk dijadikan sebagai pengkalan tentera laut. Tambahan lagi, British turut bersetuju untuk mengembalikan autonomi kerajaan Siam terhadap wilayah asing yang dikuasai British (The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser 1909a; Treaty between Great Britain and Siam 1909).

Melalui perjanjian tersebut juga, British memperolehi jaminan Siam terhadap keselamatan kepentingannya di kawasan sempadan antara NNMU dengan Siam. Jaminan yang dimaksudkan ialah persetujuan kerajaan Siam untuk tidak membangunkan pengkalan tentera secara bersama dengan mana-mana kuasa asing di kawasan sempadan (CO273/353 1909a). Jaminan ini merupakan penyelesaian terhadap kebimbangan British terhadap tindakan Siam sebelum ini yang menggalakkan kerjasama dengan kuasa Perancis, Rusia dan juga Jerman (Nik Haslinda 2011).

#### KAWALAN BRITISH TERHADAP NEGERI-NEGERI MELAYU UTARA

Setelah Perjanjian Anglo-Siam 1909 diratifikasikan pada Julai 1909, Siam tidak lagi mempunyai hak naungan terhadap negeri Kelantan, Terengganu, Kedah dan Perlis. Kesannya, Siam tidak lagi dianggap sebagai kuasa besar di Asia Tenggara (Kobkua 2018). Walaupun NNMU tersebut berada di bawah naungan British, bidang kuasa pentadbirannya



tidak disatukan dengan pentadbiran NNMB. Oleh sebab tiada kuasa pusat secara formal yang mengawal hal ehwal pentadbiran negeri, pembesar Melayu mempunyai pengaruh dan autonomi dalam pentadbiran (Gullick 1969). Namun, melalui siri perjanjian antara tahun 1910 hingga 1923, British mula menghakis autonomi dan kedudukan pembesar serta Raja-Raja Melayu bagi NNMU (Emerson 1964). Keadaan ini berlaku apabila klausa berkaitan “ask and act upon his [British Adviser] advice in all matters affecting the general administration of the state” dipersetujui Raja-Raja Melayu ketika menandatangani perjanjian menerima Penasihat British (CO717/55 1927).

Persetujuan antara kerajaan British dan kerajaan Siam untuk memeterai Perjanjian Anglo-Siam 1909 merupakan kemuncak pengukuhan imperialisme British di Semenanjung Tanah Melayu (Klein 1969). Raja-Raja Melayu bagi NNMU menganggap perjanjian tersebut sebagai satu pengkhianatan oleh British dan Siam kerana Raja-Raja Melayu tidak dibawa untuk berunding (Andaya & Andaya 2017). Tambahan lagi, pada peringkat awal, Sultan Zainal Abidin III menolak Perjanjian Anglo-Siam 1909 dan menolak W.L. Conlay sebagai Penasihat British di Terengganu. Situasi sama berlaku di Kelantan apabila Sultan Muhammad IV juga menolak perjanjian sama dan menolak J.S. Mason sebagai Penasihat British di negeri baginda (Abdullah 2018). Bertentangan itu, pendirian umum British adalah untuk mengiktiraf kedaulatan kedudukan Raja-Raja Melayu dan autonomi NNMU (CO717/81 1931). Kedudukan NNMU ini berbeza dengan NNMB yang terikat dengan berberapa siri perjanjian iaitu Perjanjian Persekutuan 1895, Perjanjian Pembentukan Majlis Mesyuarat Persekutuan 1909 dan perjanjian pada tahun 1927 (CO717/81 1931). Perjanjian-perjanjian tersebut telah menghakis kuasa dan autonomi Raja-Raja Melayu pada peringkat negeri, apabila kuasa eksekutif dan perundangan diserahkan kepada British pada peringkat persekutuan (CO717/91 1932). Namun, pengiktirafan kedudukan NNMU tersebut merupakan retorik imperial untuk melindungi matlamat sebenar British untuk menguasai keseluruhan Semenanjung Tanah Melayu (CO 273/539 1927).

Perjanjian Anglo-Siam tidak melibatkan penyerahan kuasa Raja-Raja Melayu NNMU kepada British secara sah. Bagi mendapatkan pengabsahan kuasa kawalan British terhadap NNMU, kerajaan British telah melantik Penasihat British yang diarahkan untuk mengadap raja dan sultan setiap

negeri (CO273/350 1909). Tujuannya adalah untuk mendapatkan persetujuan Raja-Raja Melayu menandatangani perjanjian bagi menerima seorang wakil kerajaan British iaitu Penasihat British di Kelantan dan Kedah serta Ejen British bertaraf konsular di Terengganu (Institut Terjemahan Negara 2008). Terengganu hanya menerima Penasihat British pada tahun 1919 melalui pindaan perjanjian yang memberi kuasa kepada penasihat untuk mengawal pendapatan negeri (Emerson 1964; Chan 1965). Kedudukan pegawai British di NNMU lebih bersifat sebagai penasihat berbanding eksekutif seperti peranan Residen di NNMB. Bagaimanapun, pengiktirafan British terhadap kedaulatan Raja-Raja Melayu terbatas dalam konteks kekebalan baginda daripada sebarang prosiding perundangan, sementara kuasa eksekutif dikawal oleh Penasihat British di NNMU, manakala kuasa eksekutif di NNMB dikuasai Residen British (Smith 1995). Berdasarkan penghakiman Dewan Pertuanan England terhadap kes Duff Development Company Limited melawan Kerajaan Kelantan. Walaupun sultan kebal daripada tindakan mahkamah, baginda boleh didakwa sekiranya baginda bersetuju ‘waive the privilege of sovereignty’ (House of Lords 1924). Walau bagaimanapun, seperti mana kes Mighell melawan Sultan Johor, tuntutan imuniti oleh sultan terhadap prosiding undang-undang menyebabkan mahkamah tiada bidang kuasa terhadap baginda walaupun pada peringkat awal sultan bersetuju untuk menjalani prosiding undang-undang tersebut (Dickinson 1925).

Sungguhpun begitu, pengukuhan kuasa imperial British terhadap NNMU dilakukan melalui pelantikan Penasihat British oleh kerajaan British (CO273/350 1909). Melalui penasihat atau ejen yang dilantik, British menghubungkan pentadbiran bagi negeri Perlis, Kedah, Kelantan dan Terengganu dengan NNMB dan NNS yang diketuai oleh Pesuruhjaya Tinggi British (CO273/353 1909a). Walaupun NNMU mempunyai autonomi dalam menentukan hala tuju pentadbiran negeri, pengaruh imperialisme British tetap wujud melalui kedudukan Penasihat British sebagai pegawai kolonial yang berada dibawah bidang kuasa Pesuruhjaya Tinggi British (CO717/81 1931; CO717/88 1932). Berdasarkan struktur pentadbiran Penasihat British di Kedah, pegawai tersebut mempunyai kuasa untuk memeriksa rang undang-undang yang disediakan Penasihat Undang-Undang sebelum diluluskan sebagai enakmen dalam Majlis Mesyuarat Negeri. Tambahan lagi, menurut A.C. Baker, Penasihat British bagi negeri Kedah,

enakmen yang digubal di negeri tersebut secara umumnya berdasarkan undang-undang yang telah dilaksanakan di NNS dan NNMB. Antara undang-undang yang digubal mengikut model NNMB ialah Kanun Keseksaan, Prosedur Jenayah dan Sivil, Enakmen Bukti dan Kanun Tanah (CO717/88 1932). Ketika pemerintahan Sultan Abdul Hamid, baginda sering merujuk Majlis Mesyuarat Negeri untuk menjalankan pemerintahan negeri Kedah. Tambahan pula, seperti ketika Kedah dinaungi Siam, baginda juga turut mendapatkan kebenaran British bagi membuat sebarang dasar dan keputusan berkaitan pentadbiran negeri bagi menjaga kedaulatan negeri Kedah (Haslinda wati Saari, Azmah Abdul Manaf & Norizan Kadir 2020).

Perlis dan Kedah merupakan NNMU yang menerima pegawai British tanpa melalui sebarang perjanjian pasca Perjanjian Anglo-Siam 1909. Namun, situasi bagi kedua-dua negeri ini berbeza. Oleh sebab itu, British tidak menerima masalah besar untuk melantik penasihat di Perlis, tiada sebarang perjanjian yang dilakukan (Ahmad Kamal Ariffin & Nur Hannah 2015). Namun, disebabkan hutang kewangan Perlis terhadap NNMB selesai pada tahun 1929, satu perjanjian pada tahun 1930 ditandatangani bagi menerima naungan British dan satu lagi perjanjian dimeterai pada tahun 1945 yang memberi kerajaan British bidang kuasa sepenuhnya terhadap negeri Perlis (Institut Terjemahan Negara 2008). Sementara itu, Kedah telah menerima Penasihat British sebaik sahaja Perjanjian Anglo-Siam 1909 diratifikasikan. Kuasa hak ketuanan British terhadap Kedah hanya diabsahkan melalui perjanjian pada tahun 1923. Kelewatan perjanjian tersebut disebabkan British menghadapi tentangan daripada golongan pembesar Kedah yang telah mempunyai sistem penasihat yang tersusun. Kekuatan sistem tersebut diakui George Maxwell, Penasihat British yang pertama bagi Kedah yang mengakui sistem penasihat sedia ada telah dibentuk dengan absah oleh sultan (CO717/88 1932).

Kedudukan NNMU sebagai Negeri Naungan British sejak tahun 1909 secara langsung telah menghentikan amalan pemberian bunga emas dan perak kepada kerajaan Siam. Namun, pada Disember 1909, Sultan Kedah dan Raja Perlis telah menghubungi Sir John Anderson, Pesuruhjaya Tinggi British di Tanah Melayu untuk mengurniakan bunga emas dan perak kepada Raja England sebagai tanda persahabatan. Bersama-sama kurniaan tersebut, Sultan Kedah turut mengurniakan tiga pasang tombak bersalut emas, tiga pasang tombak bersalut perak, lima belas tempuling bersalut emas,

dua pasang perisai kayu dan sepuluh pasang perisai rotan. Sementara itu, Raja Perlis turut mengurniakan tempuling dan perisai melalui wakil baginda Tuan Syed Abdullah. Sultan Terengganu pula mengurniakan kelengkapan santapan malam yang berupa dua buah semerit, tabak, bokor, dulang, kaki batil, ketor, ketot kecil dan ceper yang diperbuat daripada logam bernilai tinggi (CO273/352 1909a).

Kedudukan Raja-Raja Melayu bagi NNMU termasuk Johor lebih berautonomi dalam hal ehwal negeri berbanding NNMB. Menurut J.M. Martin, Pegawai 'Malayan Civil Service' di Pejabat Tanah Jajahan,

*... the Unfederated States, most of which came later under British protection, developed on more independent lines. In these States, in contrast to the Federated Malay States (where the British Residents were the de facto rulers and the Sultans stood by and watched), the British Advisers merely stated recommendation and avoided all semblance of giving any executive order.*

(CO717/81 1931)

Berdasarkan keterangan tersebut, penguasaan British terhadap NNMTB adalah lebih bersifat kawalan pentadbiran dan tidak bermatlamat untuk menguasai keseluruhan kedaulatan negeri (CO 273/353 1909a). Tambahan lagi, penjelasan Martin tersebut boleh dijadikan sebagai bukti empirikal untuk menyangkal pandangan yang menyatakan British mengekalkan unsur kedaulatan kedudukan sebagai Negeri Naungan bagi Negeri-Negeri Melayu seperti Perak, Selangor, Negeri Sembilan dan Pahang (Ahmad Kamal Ariffin & Nur Hannah 2015). Sungguhpun begitu, Persidangan Imperial 1926 dan Persidangan Tanah Jajahan 1927 mengakui kedudukan negeri-negeri Melayu sebagai Negeri Naungan dalam Empayar British. Persidangan tersebut turut meletakkan Tanah Melayu bersama-sama tanah jajahan British lain di Afrika sebagai Empayar Kolonial iaitu merujuk tanah jajahan beriklim tropika dalam Empayar British (New Zealand 1927; CO885/29 1927).

Pandangan Braddell (1931) berkaitan "*the Malay States retain as of right all powers of internal sovereignty which have not been expressly surrendered by treaty*" sering digunakan oleh sebahagian pengkaji untuk menafikan penjajahan atau bidang kuasa imperial British di negeri-negeri Melayu. Hujah tersebut terdahulu telah dikritik oleh Pejabat Tanah Jajahan pada tahun 1932 kerana terdapat perbezaan aspek teorikal yang dibawa oleh Braddell berbanding struktur dan pelaksanaan sebenar pentadbiran kolonial di Tanah Melayu.

Menurut A. Caldecott, Pemangku Ketua Setiausaha bagi NNMB pada tahun 1932, British mempunyai kawalan terhadap struktur politik NNMB dan sistem yang sama diadaptasi Penasihat British di NNMTB. Tambahan pula, persetujuan Raja-Raja Melayu untuk membentuk Majlis Mesyuarat Persekutuan di NNMB dan Majlis Mesyuarat Negeri sebenarnya merupakan pengabsahan Raja-Raja Melayu menyerahkan kuasa perundangan dan eksekutif kepada British (CO717/91 1932).

#### LIABILITI KEPADA NEGERI-NEGERI MELAYU BERSEKUTU

Artikel 4, Perjanjian Anglo-Siam 1909 secara langsung menjadi liabiliti kepada kerajaan NNMB.

JADUAL 1. Jumlah liabiliti kewangan NNMB terhadap NNMU dan Siam antara tahun 1910-1922

	1910	1913	1915	1917	1920	1922
NNMU	\$3,314,268	\$3,528,973	\$6,562,217	\$6,082,466	\$6,137,776	\$6,005,929*
Siam	-	£4,000,000	\$21,085,714	\$26,828,671	\$29,400,000	£4,630,000

Sumber: FMS (1911) (1914) (1916) (1918) (1921) & (1923)

\*Termasuk Johor dan Brunei

Kedudukan NNMU sebagai Negeri Naungan membolehkan kerajaan negeri membuat pinjaman wang melalui Penasihat British kepada kerajaan NNMB. Jadual 1 menunjukkan jumlah pinjaman bagi NNMU sejak tahun 1910 hingga 1922. Pinjaman wang dari NNMU ini menjadi liabiliti kepada kerajaan NNMB untuk membiayai pembangunan di luar persekutuan. Sebelum Perang Dunia Pertama jumlah pinjaman yang dicatatkan adalah pada sekitar \$3 juta dan kemudiannya meningkat pada sekitar \$6 juta ketika tempoh perang hinggalah ketika kerajaan NNMB menghadapi krisis kewangan pada akhir tahun 1920. Pada tempoh yang sama, Kedah merupakan negeri yang mempunyai kadar hutang tinggi dengan kerajaan NNMB. Pada tahun 1913, jumlah hutang yang dicatatkan adalah \$2,720,953, diikuti Kelantan sebanyak \$2.5 juta, Perlis \$516,838 dan Terengganu \$41,182 (FMS 1914). Hutang negeri Kedah kemudiannya turun kepada \$104,339 pada tahun 1922, manakala Perlis \$304 dan Terengganu sebanyak \$3,150 (FMS 1923). Di samping itu, melalui Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909 kerajaan NNMB mula mencatatkan rekod hutang pertama Siam pada tahun 1913 sebanyak £4 juta, sehingga tahun 1922 jumlah hutang terkumpul Siam beserta kadar faedah yang dicatatkan berjumlah £4.63 juta. Sehingga tahun 1924, kerajaan Siam

Menurut artikel perjanjian tersebut, kerajaan British mengikat tanggungjawab keberhutangan kepada NNMB sebagai imbalan atas persetujuan Siam menyerahkan NNMU kepada British (Treaty between Great Britain and Siam 1909). Bagaimanapun Artikel 4, Perjanjian Anglo-Siam 1909 tidak menyatakan secara terperinci bentuk liabiliti yang ditanggung oleh NNMB bagi pihak kerajaan British. Justeru itu, Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909 dimaterai pada hari yang sama Perjanjian Anglo-Siam ditandatangani. Di sebalik matlamat imbalan tersebut, British menggunakan Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909 sebagai strategi untuk membangunkan jaringan komunikasi imperial melalui landasan kereta api dari NNMB ke Kelantan dan dihubungkan terus dengan Siam (Amarjit 1985).

dijadualkan untuk membayar sebanyak 26 ansuran pinjaman wang tersebut (FMS 1923).

#### PERJANJIAN KERETA API NNMB-SIAM 1909

Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909 merupakan imbalan kerajaan British kepada kerajaan Siam atas persetujuan dalam Perjanjian Anglo-Siam 1909. Perjanjian ini memperuntukan £4 juta kepada Siam untuk pembangunan landasan kereta apinya (The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser 1909b). Namun, di sebalik alasan tersebut, perjanjian ini merupakan penyelesaian bagi British dalam menghadapi persaingan modal asing di selatan Siam dan di NNMU. Sejak tahun 1907, isu pembangunan landasan kereta api di utara Tanah Melayu menjadi perhatian dalam komuniti komersial British yang berpusat di Singapura. Kumpulan tersebut bimbang dengan penguasaan Jerman dalam pembangunan landasan kereta api di Siam yang dianggap sebagai ancaman kepentingan komersial British di Tanah Melayu (Eastern Daily Mail and Straits Morning Advertiser 1907). Isu ini kemudiannya menjadi persaingan pelaburan modal antara British dengan Jerman dan Perancis (The Straits Times 1907a). Kepentingan persaingan modal ini merupakan salah satu strategi imperialisme Eropah untuk menguasai



sumber ekonomi di selatan Siam dan juga NNMU (Eastern Daily Mail and Straits Morning Advertiser 1907).

Pada peringkat awal rundingan, kerajaan Siam ragu-ragu untuk menandatangani Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam, malah Raja Siam sendiri tidak bersetuju dengan draf awal yang disediakan oleh British. Terdapat dua faktor yang mendorong kebimbangan kerajaan Siam tersebut. Pertama, pihak Siam khawatir dengan niat sebenar British menawarkan pinjaman tersebut yang mempunyai agenda tersembunyi untuk mengawal Siam (CO273/353 1909b). Kedua, kerajaan Siam bimbang dengan beban kewangan yang bakal ditanggung selepas menandatangani Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam. Cadangan pembinaan landasan kereta api di wilayah utara Siam yang menggunakan dana pinjaman tersebut dijangka tidak akan membawa keuntungan kepada kerajaan Siam. Alasannya, anggaran pendapatan daripada operasi kereta api di wilayah tersebut lebih rendah berbanding kadar faedah pinjaman. Oleh sebab itu, British menangguk cadangan pembangunan landasan kereta api di utara Siam melalui Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909 (CO273/353 1909c).

Tindakan Putera Damrong, mewakili kerajaan Siam yang meminta pindaan dilakukan terhadap draf Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam dan perubahan jajaran landasan kereta api menyumbang kepada temeterainya perjanjian tersebut. Antaranya ialah permintaan baginda untuk agar kerajaan British memperuntukkan £4 juta untuk pembinaan jajaran utama landasan dari Bangkok ke sempadan Kelantan. Tambahan pula, Putera Damrong turut meminta agar kerajaan NNMB dapat menyediakan £500 ribu untuk menghubungkan laluan dari Patalung hingga ke Trang. Alasan baginda ialah jajaran tersebut merupakan laluan penting untuk menghubungkan landasan kereta api dari Bangkok ke Kelantan. Bagaimanapun, Sir John Anderson, Pesuruhjaya Tinggi British di Tanah Melayu menolak permintaan tersebut dengan alasan pembangunan landasan menghubungkan Patalung dengan Trang tidak menguntungkan British. Namun, beliau bersetuju untuk memberi pinjaman sebanyak £380 ribu (CO273/353 1909d).

Keperluan untuk membangunkan sumber ekonomi di wilayah selatan, turut menjadi faktor pendorong persetujuan kerajaan Siam dalam Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909. Hal ini dikatakan demikian kerana pihak Siam memerlukan pinjaman dan pelaburan modal asing untuk

membangunkan sumber mineral dan pertanian di wilayah tersebut. Oleh itu, kerajaan Siam berharap pembinaan landasan kereta api di selatan dapat menarik minat golongan pelabur dan peniaga asing yang rata-rata berpusat di Singapura (The Straits Times 1907b). Setelah perjanjian wang tersebut dipersetujui, pemodal British berjaya menguasai kawasan ekonomi yang strategik. Antaranya ialah kawalan ekonomi yang melibatkan landasan kereta api bagi laluan Bangkok-Tchong-Mei yang sebelum ini dikuasi oleh Jerman telah diambil alih oleh British (The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser 1909d). Tambahan pula, melalui pembangunan laluan dari Bangkok ke selatan Siam, pemodal British dapat menguasai pembangunan pertanian dan memperoleh konsensi pelombongan di Trang yang dikatakan antara wilayah yang kaya dengan hasil bumi (The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser 1909e).

British tetap mempunyai kawalan terhadap pembinaan landasan kereta api Siam seperti yang dipersetujui dalam Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909. Artikel 2 perjanjian tersebut menetapkan kerajaan Siam hendaklah menggunakan wang pinjaman untuk tujuan pembinaan, kelengkapan, penyelenggaraan dan operasi kereta api di wilayah Siam yang berhampiran NNMU. Tambahan pula, Artikel 8 perjanjian ini turut menghalang kerajaan Siam daripada menggunakan dana pinjaman tersebut untuk kegunaan seperti dalam artikel 2 di landasan kereta api milik NNMB. Di samping itu, artikel 9 memberi kuasa kepada kerajaan NNMB untuk memeriksa pelan pembinaan, menentukan laluan jajaran dan menetapkan kos pembinaan. Walaupun artikel 1 memperuntukkan pinjaman sebanyak £4 juta kepada kerajaan Siam, artikel 3 perjanjian ini menetapkan had pinjaman sebanyak £750 ribu setahun. Walaupun dana dari NNMB yang digunakan untuk membiayai pinjaman ini, artikel 5 menetapkan bahawa bayaran faedah sebanyak 4 peratus setahun dan jumlah pokok pinjaman hendaklah dibayar di London (CO273/353 1909d). Ini kerana British menggunakan sekuriti kewangan NNMB yang dikawal kerajaan imperial di London untuk membiayai pinjaman tersebut (The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser 1909c). Bayaran pinjaman wang dibayar kerajaan British kepada kerajaan Siam melalui Bank Hong Kong and Shanghai bermula pada 1 Januari 1910 (CO273/352 1909b).

Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam 1909 merupakan strategi British mengukuhkan



imperialismenya di Tanah Melayu tanpa membebankan Perbendaharaan British. Hujah ini dibuktikan melalui intipati perjanjian tersebut yang hanya menjadikan NNMB sebagai sumber kewangan untuk British bagi memberi imbalan kepada Siam kerana bersetuju dengan Perjanjian Anglo-Siam 1909. Bagaimanapun, British menggunakan justifikasi bahawa NNMB akan mendapat manfaat melalui pelaburan pembangunan landasan kereta api di NNMU dan selatan Siam (The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser 1909c). Namun, komitmen kewangan tersebut menyebabkan NNMB menghadapi liabiliti sehingga menyebabkan krisis kewangan pada awal tahun 1920-an. Pada tahun 1923, Suruhanjaya Penghematan yang dilantik kerajaan NNMB mendapati perbelanjaan yang tinggi untuk menampung kos pembinaan landasan kereta api menyebabkan defisit kewangan kerajaan (HCO545/1922 1923). Krisis ini disebabkan tindakan Sir John Anderson memperuntukkan sebanyak \$40,714,000 daripada lebihan baki kewangan dan pendapatan kerajaan NNMB sebagai dana pinjaman pembinaan landasan kereta api untuk Siam antara tahun 1910 hingga 1911. Seterusnya, pada tahun 1919, sebanyak \$62 juta telah dibelanjakan untuk menghubungkan jajaran landasan kereta api di Semenanjung Tanah Melayu (FMS 1922).

#### PEMBANGUNAN LANDASAN KERETA API

Sejak tahun 1899, British cuba mengukuhkan penguasaan tanah jajahannya di Asia Tenggara melalui pembangunan jaringan komunikasi imperial. Perhubungan antara kerajaan kolonial di Tanah Melayu cuba disambungkan dengan Burma melalui cadangan pembangunan landasan kereta api NNMB ke Victoria Point, Burma dengan merentasi Siam (Fisher 1948). Tujuan kerjasama antara kerajaan kolonial ini adalah sebagai strategi British untuk bersaing dengan kuasa imperial Perancis yang menguasai Indochina dan Kemboja. Tambahan pula, kedua-dua kuasa imperial ini saling mencurigai hasrat masing-masing untuk menguasai Siam yang masih bebas daripada kolonialisme asing (Sneh 2002). Oleh sebab itu, British berusaha mengukuhkan pengaruhnya dengan cuba menghubungkan Tanah Melayu dengan Burma untuk sampai ke India dan seterusnya pusat kerajaan imperial di London. Perancis berpandangan rancangan British tersebut akan menyebabkan wilayah Chiangmai di Siam akan dijajah dan dimasukkan ke dalam wilayah barat daya Burma (Sneh 2002).

Berdasarkan situasi tersebut, pada tahun 1892, W.H. Waddington, Duta Perancis di London mencadangkan kepada kerajaan British supaya Siam dibahagikan kepada dua wilayah untuk dikuasai kedua-dua negara. Namun, cadangan ini ditolak kerajaan British dengan alasan Siam perlu kekal sebagai negara penampan. Bagaimanapun, di sebalik alasan tersebut, British sebenarnya cuba mengelak untuk mengeluarkan perbelanjaan sehingga £2 juta setahun untuk kos pertahanan sempadan, malah British tidak mampu untuk membiayai kos tinggi bagi pembinaan landasan kereta api. Oleh sebab itu, cadangan untuk menghubungkan landasan kereta api NNMB ke Burma dibatalkan pada peringkat ini (Sneh 2002). Namun, tindakan Jerman yang cuba menghubungkan landasan kereta api dari Bangkok ke selatan Siam pada awal tahun 1900 menyebabkan British bimbang terhadap kedudukannya di Tanah Melayu. Justeru itu, sejak tahun 1907, kerajaan British mula berunding dengan kerajaan Siam yang akhirnya membawa kepada Perjanjian Anglo-Siam 1909 (Lim 2010; Fisher 1948).

Setelah Perjanjian Anglo-Siam dan Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam dikuatkuasakan, pada tahun 1912, British menggunakan kerajaan NNMB untuk mengawal keseluruhan pembangunan landasan kereta api Tanah Melayu. Jabatan Kereta Api NNMB ditugaskan untuk berunding dengan kerajaan NNS dan kerajaan Johor bagi mengambil alih landasan kereta api di kedua-dua wilayah tersebut melalui pembelian. Jabatan Kereta Api NNMB berjaya membeli landasan kereta api Singapura dengan harga \$4,136,000 iaitu lebih rendah daripada harga pasarannya sebanyak \$1,150,226.50 (FMS 1913 1914). Sementara itu, landasan kereta api bagi negeri Johor diserahkan kepada kerajaan NNMB melalui pajakan yang dibayar sebanyak \$110 ribu (FMS 1913). Tempoh pajakan tersebut ialah selama 21 tahun dan tamat pada tahun 1932. Antara tahun 1922 hingga 1931, kerajaan NNMB telah membayar sebanyak \$4,248,000 kepada kerajaan Johor untuk bayaran pajakan landasan kereta api milik kerajaan Johor. Seterusnya, faktor peningkatan hasil dalam tempoh tersebut dijadikan alasan oleh British melanjutkan tempoh pajakan melalui Perjanjian Pajakan Landasan Kereta Api Johor pada tahun 1932. Perjanjian ini melanjutkan tempoh pajakan bagi tempoh 21 tahun yang bermula pada tahun 1933. Perjanjian tersebut memberi manfaat kepada kerajaan Johor yang dapat berkongsi keuntungan daripada operasi kereta api dengan kerajaan NNMB, tetapi liabiliti kerugian hanya ditanggung oleh

kerajaan NNMB. Pada tahun 1930, kerajaan NNMB telah menanggung jumlah kerugian dalam pajakan landasan kereta api Johor sebanyak \$379 ribu dan terus meningkat kepada \$861 ribu pada tahun 1931 (CO717/94 1933).

Pada tahun 1918, British mencapai matlamatnya untuk menghubungkan landasan kereta api NNMB dengan Siam. Sebanyak \$2,354,229 telah dibelanjakan kerajaan NNMB untuk membina Landasan Kereta Api Pantai Timur yang kemudiannya disambungkan dengan Landasan Kereta Api Pantai Timur Siam (FMS 1919). Di samping itu, landasan kereta api di pantai barat Tanah Melayu pula dihubungkan dengan sempadan Siam melalui landasan di negeri Kedah dan Perlis, seterusnya melalui Padang Besar (FMS 1918a). Walau bagaimanapun, pembangunan landasan kereta api di bahagian pantai barat lebih mengutamakan keperluan industri perlombongan dan pelabuhan antarabangsa yang berpusat di NNMB (FMS 1911). Berbeza dengan matlamat British dalam pembangunan landasan kereta api di pantai timur untuk menguasai pasaran komersial Siam. Tambahan pula, melalui perhubungan landasan kereta api tersebut, British cuba melindungi kepentingan ekonominya daripada persaingan Jerman dan Perancis. Oleh sebab itu, Perjanjian Kereta Api NNMB-Siam juga melibatkan tindakan British yang cuba mengambil alih kepentingan Jerman dalam pembangunan landasan kereta api di Siam (Eastern Daily Mail and Straits Morning Advertiser 1907).

Pembelanjaan pembangunan landasan kereta api oleh kerajaan NNMB yang melibatkan NNMB menyumbang kepada masalah krisis kewangan persekutuan. Hasil siasatan Suruhanjaya Penghematan pada tahun 1922 mendapati kerajaan NNMB telah mengeluarkan perbelanjaan melebihi hasil pendapatannya (HCO545/1922 1922). Pihak suruhanjaya turut mengkritik dasar kerajaan yang mengeluarkan pembelanjaan untuk pembangunan landasan di luar wilayah NNMB dan menggesa negeri-negeri lain yang terlibat turut menyumbang dana. Justeru itu, Philip Arnold Anthony, Pengurus Besar Jabatan Kereta Api telah dipanggil oleh pihak suruhanjaya untuk ditemubual berkaitan isu perbelanjaan besar tersebut. Isu yang menjadi tumpuan ialah peningkatan anggaran kos sehingga \$26 juta bagi pembinaan landasan pantai timur yang melibatkan Kelantan antara tahun 1920 hingga 1922. Bagaimanapun, alasan yang diberikan adalah anggaran tersebut turut melibatkan kos pembinaan landasan untuk menghubungkan Pasir Mas ke

Rantau Panjang. Berdasarkan hasil siasatan dan cadangan daripada Suruhanjaya Penghematan, kerajaan NNMB telah memotong anggaran belanjawan jabatan kereta api pada tahun 1922 kepada \$12,120,000 (Sel. Sec. 2482/1922 1922).

Walaupun bagaimanapun, pada tahun 1922 juga Sir Laurence Guillemard, Pesuruhjaya Tinggi British telah memohon bantuan kewangan kepada kerajaan British melalui Pejabat Tanah Jajahan. Selain alasan kemerosotan pendapatan kerajaan NNMB akibat kemerosotan perdagangan global, beliau turut menggunakan alasan keperluan kerajaan NNMB untuk meneruskan pembiayaan pinjaman wang untuk Siam. Menurut Guillemard, pinjaman wang untuk Siam merupakan satu bentuk pelaburan ekonomi untuk NNMB dan bagi melindungi kepentingan British untuk membendung kemaraan pengaruh kuasa asing di selatan Siam (CO717/25 1922). Tambahan pula, Guillemard turut menegaskan walaupun hasil pendapatan daripada operasi kereta api merosot dalam tempoh awal 1920-an, kesan pembangunannya akan membawa pulangan yang lebih besar. Tambahan lagi, penerusan pembangunan landasan kereta api diperlukan untuk menghubungkan keseluruhan sektor ekonomi British di Tanah Melayu dengan selatan Siam. Namun, dasar kewangan Guillemard ini dikritik oleh Persatuan British Malaya yang berpangkalan di London dengan alasan perbelanjaan mewah yang tidak menguntungkan NNMB (CO717/25 1922). Namun, Guillemard tetap memohon kepada Winston Churchill, Setiausaha Tanah Jajahan untuk meluluskan pinjaman sehingga £10 juta untuk NNMB dengan alasan

*large sum of money from FMS funds was of very great political advantage to the British Empire... The result was that British interests in the Peninsular made a very important step forward, not only by the exclusion of German interests but the cession by Siam of Kedah, Kelantan and Terengganu ... F.M.S. obligated to lend money to assist them in development; but it certainly advanced the interests of the British Empire.*

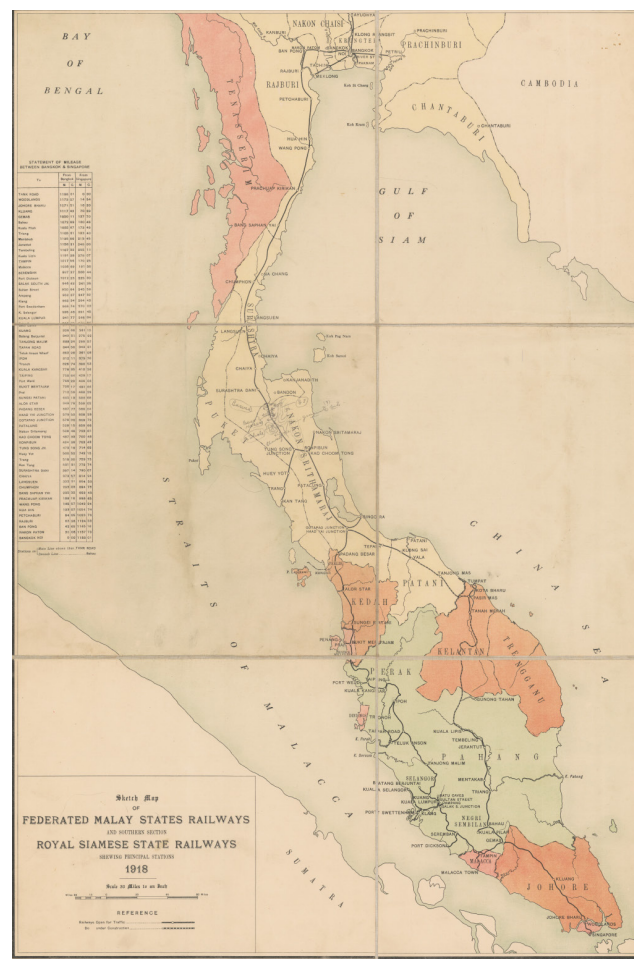
(CO717/13 1921)

Akhirnya, pinjaman tersebut diluluskan melalui kerajaan NNS dengan kadar faedah sebanyak enam peratus bagi ansuran pertama berjumlah £5.155 juta yang dibayar kepada kerajaan NNMB pada Disember 1921. Bayaran kedua pada Mei 1922, berjumlah £4.2 juta dengan kadar faedah 4.5 peratus dan £645 ribu pada Ogos tahun yang sama (Mohd Shazwan 2019).

Kepentingan kerajaan NNMB meneruskan pembangunan landasan kereta api Tanah Melayu dan

di selatan Siam juga adalah untuk memastikan dasar pembangunan komunikasi imperial dapat diteruskan. Pada tahun 1921, British mula menjadikan Singapura sebagai stesen pusat wayarles imperial. Melalui Singapura, komunikasi imperial dihubungkan melalui negeri-negeri Melayu ke pelabuhan Pulau Pinang dan kemudiannya cuba dihubungkan ke Burma (CO273/510 1921). Kemudian, dasar ini telah diluluskan sebagai ‘*Imperial Wireless Scheme*’ dalam Persidangan Perdana Menteri bagi Empayar British pada tahun yang sama (CO273/513 1921a). Walaupun Winston Churchill ragu-ragu dengan kemampuan Tanah Melayu untuk melaksanakan dasar tersebut, Pesuruhjaya Tinggi British telah mengarahkan Jabatan Kereta Api NNMB untuk menghubungkan rangkaian wayarles Singapura dengan stesen telegraf di NNMTB. Proses ini dilakukan melalui sambungan kabel wayarles dari Singapura melalui landasan kereta api milik NNMB. Pada tahun 1921, antara stesen telegraf yang siap dibina ialah di Tumpat, Sungai Dua, Sungai Golok, Manang, Dungun, Paka dan Kemaman (CO273/513 1921b; CO576/24 1921).

Melalui komunikasi wayarles imperial yang disambung melalui kabel telegraf di laluan landasan kereta api, British dapat menghubungkan komuniti komersial di Tanah Melayu dengan komuniti komersial dalam Empayar British. Stesen telegraf Tanah Melayu dihubungkan dengan stesen wayarles Singapura dan kemudiannya dihubungkan pula dengan jaringan wayarles empayar yang melibatkan rangkaian sepanjang 2,000 batu. Jaringan wayarles ini dihubungkan melalui teknologi tenaga radiotelegrafik dengan injap termionik (CO273/513 1921c). Melalui stesen telegraf, komuniti komersial di Tanah Melayu dapat melakukan transaksi ekonomi seperti kiriman wang ke Britain. Pada tahun 1924, kerajaan NNMB melaporkan sebanyak \$285,990 kiriman wang telah dihantar ke Britain melalui stesen telegraf (CO576/28 1924). Tambahan pula, melalui kemudahan komunikasi ini juga aliran modal dapat disalurkan melalui hubungan antara pihak bank antarabangsa dengan pengusaha industri dan pedagang di Tanah Melayu (CO273/513 1921c).



RAJAH 1 Peta Landasan Kereta Api Tanah Melayu  
Sumber: Federated Malay States (1918b)



Rajah 1 menunjukkan keseluruhan sistem landasan kereta api di Tanah Melayu yang dikawal oleh British menerusi Jabatan Kereta Api NNMB. British telah melaksanakan pembangunan landasan kereta api Johor dan Kedah antara tahun 1912 hingga 1918. Dalam tempoh ini juga, landasan pendek antara Klang hingga ke Kuala Selangor telah dibina pada tahun 1914. Seterusnya pada tahun 1918, sambungan jaringan landasan kereta api dari Kuala Lumpur ke Batang Berjuntai. Penguatan pengaruh British di pantai timur Tanah Melayu dicapai apabila sistem landasan kereta api dari Gemas, Negeri Sembilan berjaya dihubungkan dengan landasan kereta api di Tumpat. Jaringan landasan kereta api pantai timur ini dilengkapi pada tahun 1920 apabila Stesen Kereta Api Tumpat telah dihubungkan dengan sistem landasan kereta api Siam di Sungai Golok (Fisher 1948).

Melalui jaringan landasan kereta api tersebut, British dapat menguasai hubungan komersial secara terus antara Singapura dengan Bangkok dengan jarak 900 batu. Melalui jaringan ini juga, pentadbir kolonial cuba menarik masuk modal British untuk pembangunan ekonomi di wilayah pantai timur sebagai penyelesaian bagi kerugian perdagangan antara Singapura dengan kepulauan Melayu, khususnya di Hindia Timur Belanda (The Straits Times 1909). Sehingga tahun 1933, landasan kereta api NNMB telah dihubungkan ke pelabuhan Melaka, Port Dickson, Port Swettenham, Telok Anson, Port Weld, Prai, Pulau Pinang, Palekbang di Kelantan dan Kota Bharu (CO576/48 1934).

## KESIMPULAN

NNMU telah mempunyai hubungan dengan Siam sejak sebelum pertapakan kuasa imperialis British (Fazal Mohamed et.al 2019). Namun, setelah Perjanjian Anglo-Siam 1909 dan Perjanjian Landasan Kereta Api NNMB-Siam 1909 British mengawal hubungan antarabangsa tersebut dan berjaya mengukuhkan kedudukannya di NNMU. Kedua-dua perjanjian ini juga merupakan strategi imperialis British bagi menyelesaikan konflik antarabangsa, khususnya dalam menghadapi persaingan Jerman dan Perancis di Asia Tenggara (Bakri, Zarina & Mohd Kamal 2018). Melalui kedua-dua perjanjian ini juga, British berjaya menguasai keseluruhan negeri-negeri di Tanah Melayu untuk membolehkan pemodal British menguasai pasaran komersial (CO273/539 1927). Walaupun NNMU tidak dimasukkan ke dalam persekutuan NNMB, kedudukan negeri Kedah, Perlis, Kelantan dan

Terengganu tetap berada di bawah naungan British. Pengiktirafan British terhadap autonomi NNMU tersebut bukanlah bermakna kerajaan negeri bebas daripada kawalan imperial. Penasihat British yang dilantik untuk menasihati Raja-Raja Melayu dalam hal ehwal pentadbiran, kecuali adat dan agama Islam sebenarnya merupakan pegawai yang bertanggungjawab dibawah pentadbiran perwakilan kerajaan British di Tanah Melayu, iaitu Pesuruhjaya Tinggi British yang juga merupakan Gabenor NNS.

Konsolidasi kuasa imperial British di NNMU dan selatan Siam juga turut dibantu kerajaan NNMB yang mengeluarkan belanjawan yang besar antara tahun 1909 hingga 1920-an. British menggunakan hasil kekayaan NNMB untuk menampung kos campur tangannya di NNMU dan usaha untuk menembusi pasaran komersial selatan Siam melalui pembangunan jaringan kereta api (The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser 1907). Pada masa yang sama, pinjaman wang yang diberikan kepada Siam merupakan satu bentuk imbalan komersial kepada negara tersebut melalui pembinaan landasan kereta api (Illustrated London News 1909). Usaha British ini merupakan perancangan jangka panjang sejak akhir abad ke-19 lagi iaitu untuk menghubungkan pentadbiran kolonial di Tanah Melayu ke Burma melalui Siam. Kepentingan pembangunan landasan kereta api ini mempunyai kaitan yang rapat dengan dasar komunikasi imperial yang diputuskan pada tahun 1921. Dasar ini merupakan langkah pertahanan empayar dalam aspek ekonomi dan ketenteraan yang memerlukan hubungan komunikasi yang efisien antara London dengan tanah jajahan. Melalui landasan kereta api tersebut, komunikasi wayarles imperial yang berpusat di Singapura dihubungkan melalui stesen telegraf yang kebanyakannya dibina bersama-sama dengan stesen kereta api.

Pelaksanaan dasar tersebut membawa kepada perkembangan pesat pembangunan landasan kereta api dan telekomunikasi di Tanah Melayu. Namun, tindakan kerajaan NNMB yang terlalu bergantung dengan lebih kewangan untuk pembangunan mewah, mengakibatkan krisis kewangan pada awal tahun 1920. Situasi ini menyebabkan Pesuruhjaya Tinggi British membuat pinjaman wang sehingga £10 juta daripada kerajaan British untuk meneruskan komitmen NNMB dalam perjanjian kereta api dengan Siam dan meneruskan projek pembangunan kolonial yang lain. Pada akhirnya, kerajaan NNMB terpaksa menanggung liabiliti jangka panjang kesan Perjanjian Anglo-Siam 1909 dan Perjanjian Landasan Kereta Api NNMB-Siam 1909.



## PENGHARGAAN

Penulisan ini merupakan hasil kajian yang ditaja bersama Kementerian Pengajian Tinggi Malaysia dan Universiti Kebangsaan Malaysia melalui Skim SLAB. No. 438/2018.10. Penulis ingin berterima kasih kepada Prof. Madya Dr. Mohd. Samsudin dan Dr. Suffian Mansor selaku penyelia kajian. Penghargaan juga dirakamkan kepada En Adly Izmil Karim yang turut membantu kajian ini.

## RUJUKAN

- Abdullah Zakaria Ghazali. 2018. Perjanjian Bangkok dan Protocol 1909: Menimba Memori Sejarah, Menjejaki Kesan Politik dan Geografi Negeri Melayu. *Malaysia dari segi Sejarah* 46: 96-133.
- Ahmad Kamal Ariffin Mohd Rus & Nur Hannah Ahmad Zainy. 2015. Status Negeri-Negeri Melayu Pada Era Pentadbiran British. In *Dasar dan Tadbir dalam Sejarah*, edited by Ahmad Kamal Ariffin Mohd Rus & Noor Ain Mat Noor, 39-67. Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya.
- Amarjit, K. 1985. *Bridge and Barrier: Transport and Communications in Colonial Malaya 1870-1957*. Singapore: Oxford University Press.
- Andaya, B.W. & Andaya, L.Y. 2017. *A History of Malaysia*. 3<sup>rd</sup> Edition. London: Palgrave.
- Ashton, S.R. & Stockwell, S.E (eds). 1996. *British Documents on the End of Empire: Imperial Policy and Colonial Practice 1925-1945*. Series A Vol.1. London: HMSO.
- Azlizan Mat Enh. 2010. Krisis Bornia-Herzegovina 1908: Peranan dan Reaksi Kuasa-Kuasa Besar. *Akademika* 78(1): 47-57.
- Azmi Ariffin, Nik Haslinda Nik Hussain & Mohamad Roslaili Rosdi. 2019. The Effects of the Anglo-Siamese Treaty 1909 on Northern Malay States. *European Proceedings of Social and Behavioural Sciences*. DOI: 10.15405/epsbs.2020.10.02.57
- Bakri Mat, Zarina Othman & Mohd Kamal Omar. 2018. Anjakan Paradigma dalam Kajian Keselamatan Insan di Asia Tenggara. *Akademika* 88(1): 193-207.
- Chan, Su-Ming. 1965. Kelantan and Trengganu, 1909-1939. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society* 38(1): 159-198.
- Chandran, J. 1972. V. Britain and the Siamese Malay States, 1892-1904: A Comment. *The Historical Journal* 15(3): 471-492.
- Che Abdullah Che Ya & Mohamad Rodzi Abd Razak. 2019. Menelusuri Elemen Sejarah dalam Novel. *Akademika* 89 (Special Issue): 5-14.
- CO273/213. 1893. Correspondence respecting the Federation of the Protected Malay States.
- CO273/350. 1909. Transfer of States to Great Britain.
- CO273/352. 1909a. Presentation of Bunga Mas.
- CO273/352. 1909b. Siamese Loans to Kedah & Kelantan.
- CO273/353. 1909a. Political Position of New British States.
- CO273/353. 1909b. Malay Railway Agreement.
- CO273/353. 1909c. Siam. Confidential. Correspondence from Mr Beckett to Sir Edward Grey, 8 May.
- CO273/353. 1909d. Siam. Confidential. Correspondence from Mr. Paget to Sir Edward Grey, 20 February.
- CO273/510. 1921. Correspondence from Governor of Straits Settlements to Secretary of State for the Colonies, September.
- CO273/513. 1921a. Correspondence from Downing Street to Governor of Straits Settlements, 21 November.
- CO273/513. 1921b. General Post Office, Imperial Wireless Co-ordinating Committee, 24 November.
- CO273/513. 1921c. Export Credit, Extended Facilities Under Scheme as Amended, November.
- CO273/539. 1927. British Imperialism in Malaya.
- CO576/24. 1921. Report on the Post and Telegraphs Department for the Year 1921.
- CO576/24.1924. Annual Report on the Post and Telegraphs Department for the Year 1924.
- CO576/48. 1934. *Railways Report for the Year 1933*. Kuala Lumpur: FMS Government Press.
- CO717/13. 1921. Correspondence from High Commissioner to Winston Churchill, Colonial Office, 3 June.
- CO717/25. 1922. Financial Position, 20 January.
- CO717/55. 1927. The "S.S. and F.M.S." Fallacy by Sir George Maxwell, K.B.E., C.M.G.
- CO717/81. 1931. Proposed Constitutional Changes in Malaya.
- CO717/88. 1932. Devolution in the FMS.
- CO717/91. 1932. Legal Status of the Malay States.
- CO717/94. 1933. Johore State Railway – Lease.
- CO885/29. 1927. Colonial Office Conference, 1927: Summary of Proceedings. London: HMSO.
- Davis, L.E. & Huttenback, R.A. 1988. *Mammon and the Pursuit of Empire: The Economics of British Imperialism*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Dickinson, E.D. 1925. Waiver of State Immunity. *American Journal of International Law* 19(3): 555-559.
- Eastern Daily Mail and Straits Morning Advertiser*. 1907. British interests in Siam, 21 January.
- Emerson, R. 1964. *Malaysia: A Study in Direct and Indirect Rule*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.
- Fazal Mohamed Mohamed Sultan, Nor Hashimah Jalaludin, Harishon Radzi, Junaidi Kasdan & Muhammad Faiz Aizuddin Suhaimi. 2019. Dialek Melayu Perlis: Pemetaan Geodialek Beraplikasikan GIS. *Akademika* 89(2): 139-159.
- Fisher, C.A. 1948. The Railways Geography of British Malaya. *Scottish Geographical Magazine* 63(3): 123-136.
- FMS (Federated Malay States). 1910. *Annual Report for 1909*. Kuala Lumpur: FMS Government Printing Office.

- FMS. 1911. Shorthand Report of the Proceedings of the Federal Council, 25 October.
- FMS. 1913. *Annual Report for 1912*. Kuala Lumpur: FMS Government Printing Office.
- FMS. 1914. *Annual Report for 1913*. Kuala Lumpur: FMS Government Printing Office.
- FMS. 1916. *Annual Report for 1915*. Kuala Lumpur: FMS Government Printing Office.
- FMS. 1918a. *Annual Report for 1917*. Kuala Lumpur: FMS Government Printing Office.
- FMS. 1918b. Sketch Map of FMS Railways and Southern Section Royal Siamese State Railways. Kuala Lumpur: Survey Office.
- FMS. 1919. *Annual Report for 1918*. Kuala Lumpur: FMS Government Printing Office.
- FMS. 1921. *Annual Report for 1920*. Kuala Lumpur: FMS Government Printing Office.
- FMS. 1922. *Supplement to the Federated Malay States Government Gazette* 2(XIV).
- FMS. 1923. *Annual Report for 1922*. Kuala Lumpur: FMS Government Printing Office.
- Gallagher, J. & Robinson, R. 1953. The Imperialism of Free Trade. *The Economic History Review* 6(1): 1-15.
- Green, E.H.H. 1996. *The Crisis of Conservatism: The Politics, Economics and Ideology of the British Conservative Party, 1880-1914*. New York: Routledge.
- Gullick, J.M. 1969. *Malaysia*. London: Ernest Benn Limited.
- Haslinda wati Saari, Azmah Abdul Manaf & Norizan Kadir. 2020. Pentadbiran Negeri Kedah Berdasarkan Surat Raja-Raja, 1882-1911. *Sejarah: Journal of History Department University of Malaya* 29(1): 18-40.
- HCO 545/1922. 1922. S.S. and F.M.S. Retrenchment Councillors Reports.
- HCO 545/1922. 1923. The Final Report of the Retrenchment Commission. Kuala Lumpur: FMS Government Printing Office.
- HMSO (His Majesty's Stationery Office). 1907. *Minutes of Proceedings of the Colonial Conference*. London: HMSO.
- House of Lords. 1924. Duff Development Company, Limited (Appellants) and Government of Kelantan and Another (Respondents). [https://learning.uonbi.ac.ke/courses/GPR201/document/Selected\\_Cases/Duff\\_Development\\_Co\\_Ltd\\_v\\_Government\\_of\\_Kelantan.pdf](https://learning.uonbi.ac.ke/courses/GPR201/document/Selected_Cases/Duff_Development_Co_Ltd_v_Government_of_Kelantan.pdf). Retrieve on: 21 April 2021.
- Hyam, R. 2010. *Understanding the British Empire*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Illustrated London News*. 1909. Anglo-Siamese Negotiation, 13 February.
- Institut Terjemahan Negara. 2008. *Perjanjian & Dokumen Lama Malaysia*. Kuala Lumpur: ITNM.
- James, L. 1994. *The Rise and Fall of the British Empire*. New York: St. Martin's Griffin.
- Johnson, R. 2003. *British Imperialism*. Hampshire: Palgrave Macmillan.
- Klein, I. 1969. VI. Britain, Siam and the Malay Peninsula 1906-1909. *The Historical Journal* 12(1): 119-136.
- Kobkua, Suwannathat-Pian. 1985. The Quiet Affairs in the Siamese-Malay Relations in the Nineteenth Century. *Jebat: Malaysian Journal of History, Politics & Strategic Studies* 13:19-28.
- Kobkua, Suwannathat-Pian. 2018. *Sejarah Thai Zaman Bangkok 1767-1957*. Second Edition. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Koot, G.M. 1993. Historical Economics and the Revival of Mercantilism Thought in Britain, 1870-1920. In *Mercantilist Economics*, edited by Magnusson, L., 187-219. New York: Springer.
- Lim, Tse Siang. 2010. The Imperial Locomotive: A Study of the Railway System in British Malaya 1885-1942. In *Studies in Malaysian and Singapore History*, edited by Lockhart, B.M. & Lim, Tse Siang, 161-199. Kuala Lumpur: The Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society.
- Magnusson, L. 2015. *The Political Economy of Mercantilism*. Oxon: Routledge.
- McIntyre, W.D. 1967. *The Imperial Frontier in the Tropics 1865-75*. London: Macmillan.
- Mohd Shazwan Mokhtar. 2017. 'Trade War': Sekatan Perdagangan Jerman di Negeri-Negeri Melayu Bersekutu. *Akademika* 87(1): 75-89.
- Mohd Shazwan Mokhtar. 2019. Di Sebalik Krisis Kewangan Negeri-Negeri Melayu Bersekutu, 1920-1924. *Kajian Malaysia* 37(2): 95-119.
- Muhammad Hafiz Iza & Mohd Samsudin. 2020. Perkembangan Sistem Telegraf di Perak, 1876-1900 (The Development of Telegraph System in Perak, 1876-1900). *Malaysia and International History Review* 2(2): 15-34.
- New Zealand. 1927. Imperial Conference, 1926: Summary of Proceedings. General Assembly of New Zealand.
- Nik Anuar Nik Mahmud. 1978. Post War Planning & Anglo-American Divergence of Attitudes on Siam. *Akademika* 13: 57-69.
- Nik Anuar Nik Mahmud. 1994. Sejarah Penggarisan dan Penetapan Sempadan Negeri-Negeri Melayu Utara dengan Siam 1907-1912. *Malaysia dari Segi Sejarah* 22(6): 107-133.
- Nik Haslinda Nik Hussain. 2011. *Pentadbiran Kolonial dan Isu Pemilikan Tanah di Kelantan 1881-1941*. Pulau Pinang: Penerbit Universiti Sains Malaysia.
- O'Brien, P. 1999. Imperialism and the Rise and Decline of the British Economy, 1688-1968. *New Left Review* 1 (238): 48-80.
- O'Brien, P. L. & Pigman, G.A. 1992. Free Trade, British Hegemony and the International Economic Order in the Nineteenth Century. *Review of International Studies* 18(2): 89-113.
- Sel. Sec. 2482/1922. 1922. Retrenchment Commission Interim Reports.
- Smith, C. Smith. 1995. *British Relations with the Malay Rulers from Decentralization to Malayan Independence 1930-1957*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Sneh, Maharajan. 2002. *British Foreign Policy 1874-1914: The Role of India*. London: Routledge.

- Sultan Nazrin Shah. 2019. *Striving for Inclusive Development from Pangkor to A Modern Malaysian State*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Tarling, N. 1974. Borneo and British Intervention in Malaya. *Journal of Southeast Asian Studies* 5(2): 159.165.
- The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 1907. Siamese railway extension, 17 January.
- The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 1909a. The times and the treaty, 15 July.
- The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 1909b. The railway loan to Siam, 5 August.
- The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 1909c. 3 August.
- The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 1909d. Germans weak in Siam, 6 September. d
- The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 1909e. Malayan railway, 6 November.
- The Straits Times*. 1907a. Development of Malaya: Question of introduction of Foreign Capital, 5 January.
- The Straits Times*. 1907b. Siamese Western Malay States, 11 June.
- The Straits Times*. 1909. Britain and Siam, 11 March.
- Thompson, A. 2012. Introduction. In *Britain's Experience of Empire in the Twentieth Century*, edited by Thompson, A. 1-32. Oxford: Oxford University Press.
- Tomlinson, J. 2012. The Empire/Commonwealth in British Economic Thinking and Policy. In *Britain Experience of Empire in the Twentieth Century*, edited by Thomson, A., 211-250. Oxford: Oxford University Press.
- Treaty between Great Britain and Siam. 1909. *The American journal of International Law* 3(4):297-304.
- White, N.J., Barwise, J.M. & Shakila Yacob. 2020. Economic Opportunity and Strategic Dilemma in Colonial Development: Britain, Japan and Malaya's Iron Ore, 1920 to 1950s. *The International History Review* 42(2): 424-446.
- Mohd Shazwan Mokhtar (corresponding author)  
Pusat Kajian Sejarah, Politik dan Hal Ehwal Antarabangsa (SPHEA)  
Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan  
Universiti Kebangsaan Malaysia  
43600 UKM Bangi  
Selangor  
Malaysia  
Email: msm@ukm.edu.my
- Received: 2 February 2021  
Accepted: 29 August 2021

## LAMPIRAN

DRAF SURAT PERJANJIAN BRITISH-  
TERENGGANU (CO 273/350 1909)

## فصل پنجم

ملك كينور نيگ براه نكري سيفافورا فولو فينغ دان ملاك دان هاي كيشنر باكي نكري ٢ ملايو بيريكتو ايه فد تيف ٢ ماس اكن برسكوه ٢ دغن سيراغ كواسن نهاداكن اف ٢ جان انو اختيار باغ واجب فد مليهاراكن كراجان دان نكري ترهگانو ايت درفد مان ٢ لفكران موزه دري لوار ملك درسيب اين دان لاهن ٢ حال باغ سامفان ادا له فكاوي ٢ دولي بهاملي راج بنوا انگريس ايت اكن ديبسكن فد مان ٢ ونيو فون ماسق كلاله كواسن نكري ترهگانو .

## فصل پنجم

ملك سلطان ترهگانو ايت مفاكوي دسله فيهنن بهوا جكلو تاد دغن ففنهوان دان ادين كراجان دولي بهاملي راج بنوا انگريس تبادلله كفن اي مبراه موافقه انوسوره فرخمين انواونوس موفونوس دري حال فخرجان نكرين دغن مان ٢ نكري لوار انو مضمور ددال حال احوال فرته مان ٢ نكري ملايو انوميري كلف سياف ٢ كواس مفيل تانه كلن له درفد 500 اكر دان لاهن ٢ تانه له درفد 3000 اكر دغن تباد بروافقت دغن هاي كيشنر ايت .

دانلاكي دنتفنن جك برهفكت سوات سبب فير كيند فكن اونوس موفونوس دري حال فخرجان نكري داننارا بهاملي سلطان ايت دان مان ٢ نكري لوار بهوا سورت اونوس بدمسكن ايت هندفله درجاكن اوله كراجان دولي بهاملي راج بنوا انگريس دان ترهگانو دانس كراجان انگريس بلسيكن اف ٢ فرسكوتن داننارا نكري ترهگانو ايت دغن مان ٢ نكري لوار اداكن .

ملك فد ميسكن بدمسكن ادا له تون بفرانوام سوجون اندرسن بفرسيوه ايت دان بهاملي سلطان ترهگانو بفرسيوه ايه منبريكن چف دان منورنكن تندا ناغن دانس سورت فرخمين اين فد هارپون ناهن مسمي سويو ميبان رانس ميبان .

بهوا ايله سورت فرخمين دري حال بيراف فركارا بفركدان دغن كهدقن داننارا نكري ٢ ددال سمفريغ تانه ملايو بدياره فرته انو فلپهاران دولي بهاملي راج بنوا انگريس دان نكري ترهگانو دفرابات داننارا تون بفرانوام سوجون اندرسن جي . سي . ام . جي . كينور نيگ براه نكري سيفافورا فولو فينغ دان ملاك دان هاي كيشنر باكي نكري ٢ ملايو بيريكتو دان بهاملي سلطان دين العابد بن احمد سلطان نكري ترهگانو .

## فصل بفرنام

ملك سكلين كراجان بدياره فرته دان سكن تون بفرانوام كينور نيگ براه نكري سيفافورا فولو فينغ دان ملاك دان هاي كيشنر باكي نكري ٢ ملايو بيريكتو ايت هندفله سنتياس برسه دغن كراجان ترهگانو ددال فخرجان مامانكن اسي نكري ماسيغ ٢ بفركدان ايت دان برسكو مليهاراكن نكري ٢ ايت درفد لفكران موزه دري لوار دان هندفله سيله ميبه برهكن اورغ ٢ ساله انو اورغ ٢ بفله دنودوه انودسكنن كران سبارغ كسالان انو دوسا مفيكوت سبكيان فرانوران ٢ بفله دنتفنن داننارا كينور دان هاي كيشنر دان سلطان ايت .

## فصل پنجم

ملك راج بنوا انگريس ايت تبادلله كفن اكن سلطان ترهگانو ايت مفعنهري بورا امس سفره باغ سلطان ايه تله بياس مفعنهتر كلف راج بنوا سم ايه مليكن اي هندق ملتفنن سونغ فكاوي انگريس مفاذي واكل دم ددال نكري ترهگانو دان مبروات فخرجان سورت فكاوي بفرنام كونسولر او فسر ايه ملك بهاملي سلطان ترهگانو اكن مبري دغن تباد كفا باران سكيغ تانه بفرنوران ددال نكرين كران هندق منديريكن سواه رومه باكي نفت كها من فكاوي بفرسيوه ايه .