

## LALUAN PENARIKAN, JEMPOL, NEGERI SEMBILAN BERDASARKAN SUMBER BERTULIS

*(WRITTEN SOURCES ON PENARIKAN ROUTE, JEMPOL, NEGERI  
SEMBILAN)*

**Preethevan Ramu, Zuliskandar Ramli, Shamsuddin Ahmad,  
Mohamad Nazim Abdul Gaman, Asrul Effendi Kamaruzzaman  
& Muhammad Zaki Razani**

### **Abstrak**

---

*Kedudukan geografi Malaysia yang berada di garisan khatulistiwa yang menerima hujan sepanjang tahun telah membentuk beberapa sungai yang mengalir dari beberapa banjaran gunung yang ada di Malaysia. Sungai memainkan peranan penting dalam konteks sejarah di mana ia menjadi tapak hunian terawal bagi sesuatu petempatan manusia dan menjadi jalan untuk pengangkutan air yang pantas menyeberangi lautan tanpa menunggu perubahan angin monsun untuk ke destinasi. Laluan Penarikan telah digunakan oleh pedagang dari pusat kerajaan di pantai timur Sumatera dan pantai barat Semenanjung untuk ke pantai timur. Jalan ini adalah jalan alternatif kepada jalan laut iaitu melalui Temasik (Singapura) di selatan Semenanjung Tanah Melayu. Jalan ini menghubungkan dua batang sungai utama iaitu Sungai Muar dan Sungai Pahang melalui Sungai Jempol, Sungai Seriting dan Sungai Bera. Laluan ini dikenali sebagai Laluan Penarikan disebabkan perbuatan "menarik" perahu sepanjang kira-kira 0.6 km. Laluan Penarikan menjadi salah satu laluan yang menjadi tumpuan kepada para pedagang sehingga seorang pengembara yang bernama Manuel Godinbo De Eredia telah mencatat dan melukis laluan penarikan di dalam koleksi petanya pada tahun 1613. Kini Laluan Penarikan sukar dikesan disebabkan sungai menjadi sempit akibat penebangan pokok serta pembinaan bangunan dan jalan raya tanpa had. Di samping itu, terdapat sebuah makam yang terbiar di Laluan Penarikan yang tidak diketahui siapa pemiliknya. Ringkasnya, dengan teknologi yang dahulu tidak dapat dinafikan bahawa Laluan Penarikan telah memberi sumbangan dan peranan yang tinggi terhadap para pedagang dengan menjimatkan masa dan mengurangkan jarak perjalanan untuk ke destinasi oleh para pedagang.*

---

**Kata kunci:** Jalan penarikan, Sungai Jempol, Sungai Seriting, Sungai Bera,

### **Abstract**

---

*The geographical position of Malaysia at the equator line which receives more rainfall throughout the year has formed several rivers that flow from the mountain range in Malaysia. The river plays an important role in the historical context in which it became the earliest residential site for a human settlement and became a way to bypass the water transport across the ocean without waiting for a monsoon wind to move to the destination. The Penarikan Route was used by traders from the government center on the east coast of Sumatra and the west coast of the Peninsula to the east coast. This road is an alternative route to the sea route, through Temasek (Singapore) in the south of the Malay Peninsula. This road connects the two main rivers trunks, namely the Muar river and Pahang river through the Jempol river, Seriting river and Bera river. This route is known as the Penarikan Route due to the act "pulled" of the boat along about 0.6 km. Penarikan Route became one of the main routes of attraction for traders until a traveler named Manuel Godinbo De Eredia recorded and drew a Penarikan Route in his map collection in 1613. Nowadays, the Penarikan Route is difficult*

*to detect due to the river becomes narrower due to the expansion of trees as well as the construction of unlimited buildings and roads. Also, there is an abandoned tomb on the Penarikan Route that is unknown to its owners. In short, with the technology of the past, it is undeniable that the Penarikan Route has made a significant contribution to the traders with saving time and reducing travel distance to the destinations by the traders.*

---

**Keywords:** *Penarikan Route, Jempol River, Serting River, Bera River*

## PENGENALAN

Gunung-ganang, sungai dan laut adalah antara elemen penting yang berkait rapat dengan kehidupan harian manusia pada waktu dahulu. Setelah memasuki Zaman Neolitik, manusia purba mula mengamalkan corak hidup menetap di lembah-lembah sungai serta gunung-ganang dengan tujuan untuk menyesuaikan diri dan memudahkan kegiatan harian mereka. Manakala jajaran gunung yang terdapat di Semenanjung Tanah Melayu ini seumpama tulang belakang bagi Semenanjung Melayu dan menjadi kawasan tadahan air yang kemudiannya mengalir hingga ke Laut China Selatan dan Selat Melaka. Kedudukan strategik Semenanjung Tanah Melayu yang berada di persimpangan antara Laut China Selatan dan juga Selat Melaka ini membawa kepada kemunculan kawasan-kawasan perdagangan penting di Alam Melayu.

Kegiatan perdagangan ini biasanya berkait rapat dengan bentuk geografi dan sungai-sungai penting di Tanah Melayu. Kebanyakan sungai-sungai penting ini disebut sebagai lembangan sungai, di mana lembangan ini mempunyai aliran anak sungai lainnya yang menyatu menjadi sungai besar dan kemudian mengalir hingga ke kawasan pantai. Sungai besar ini kebiasaan mempunyai peranan dalam konteks sejarah di mana ia menjadi tapak hunian terawal bagi manusia pada zaman dahulu. Pada masa dahulu sungai merupakan laluan perhubungan utama bagi manusia dan kini fungsi sungai ini sudah mulai berubah. Contohnya, masyarakat pada zaman prasejarah yang merupakan masyarakat yang terawal mengeksploitasi sungai ini gemar untuk tinggal berhampiran dengan lembah sungai, lembangan sungai dan tepian tasik kuno (Zuliskandar & Nik Hassan Shuhaimi 2010). Hal ini menunjukkan bahawa masyarakat zaman dahulu mampu mengoptimumkan segala sumber yang ada di kawasan sekitar mereka untuk digunakan dalam menjalani kehidupan harian. Selain itu sungai merupakan satu jalan perhubungan yang penting untuk pergi ke tempat yang lain, selain daripada mendapatkan sumber air dan juga makanan. Tambahan pula, masyarakat prasejarah yang hidup di kawasan pesisiran pantai juga amat bergantung pada sungai sebagai laluan utama ke kawasan pedalaman.

Selain itu, antara sungai-sungai penting yang mempunyai hubungan dalam konteks sejarah di semenanjung, adalah Sungai Perlis, Sungai Kedah, Sungai Merbok, Sungai Muda, Sungai Kerian, Sungai Beruas, Sungai Dinding, Sungai Perak, Sungai Bernam, Sungai Klang, Sungai Langat, Sungai Lukut, Sungai Melaka, Sungai Muar dan Sungai Batu Pahat, kesemuanya mengalir ke Selat Melaka di pantai barat Semenanjung Malaysia. Manakala sungai-sungai yang bermuarakan Laut China Selatan adalah Sungai Golok, Sungai Kelantan, Sungai Besut, Sungai Terengganu, Sungai Kemaman, Sungai Dungun, Sungai Kuantan, Sungai Pahang, Sungai Rompin dan Sungai Endau. Malah ada juga sungai yang berkualiti di Selat Johor seperti Sungai Johor, Sungai Tebrau, Sungai Pulau dan Sungai Melayu (Abdul Halim Nasir 1998).

Secara ringkas, laluan sungai di selangi dengan laluan daratan juga dikaitkan dengan laluan *Trans-Peninsula* yang menghubungkan pantai barat Semenanjung Tanah Melayu dengan pantai timur (Wheatley 1961; Nik Hassan Shuhaimi 1998). Antara laluan tersebut ialah laluan Kedah-Patani, laluan Perak-Patani, laluan Kelantan-Melaka (melalui jalan penarikan), laluan Bernam-Pahang, Pahang-Melaka (melalui jalan penarikan) dan laluan Semberong.

Menurut Paul Wheatley (1961) dalam buku *The Golden Khersonese*, terdapat sebelas laluan *Trans-Peninsula* yang terdapat di Semenanjung Tanah Melayu. Laluan tersebut telah diguna pakai

oleh pedagang dahulu untuk memendekkan jarak perjalanan dari timur ke barat dan dari barat ke timur (Peta 1). Berikut merupakan petikan oleh Paul Wheatley (1961) mengenai laluan *Trans-Peninsula*:



Peta 1. Lakaran peta Paul Wheatley (1961) Laluan *Trans-Peninsular*

*“The rivers of the Malay Peninsula and the main trans-peninsular route ways: (1) The Three Pagodas and Three Cedis Routes; (2) The Tenasserim River route; (3) Kra Isthmus route; (4) Taknapa River Route; (5) Trang River Route; (6) Kedah – Patani route; (7) Perak-Patani Route; (8) Kelantan-Malacca route by way of the Panarikan; (9) Pabang- Malacca route by way of the Panarikan; (10) The Sembrong route; (11) The Bernam Pabang Route.”*

(Wheatley 1961)

Lokasi pelabuhan yang strategik di kawasan persisiran pantai di Tanah Melayu telah memudahkan pedagang untuk bersinggah sebelum meneruskan pelayaran ke destinasi yang dituju. Semenanjung Tanah Melayu merupakan pusat perhentian kapal semasa menunggu perubahan angin monsun sebelum para pedagang meneruskan perjalanan mereka. Oleh itu, tercetuslah perkembangan aktiviti perdagangan di Semenanjung Tanah Melayu (Adnan Jusoh et al. 2011). Tambahan pula, semenjak dari zaman prasejarah lagi negeri-negeri di Tanah Melayu telah membekalkan bahan mentah berupa hasil hutan. Antaranya damar, rotan, kayu jati, kayu cengal, bijih timah, bijih besi dan lain-lain yang sangat diperlukan oleh pedagang untuk di jadikan barang dagangan mereka. Kesan dari aktiviti pembekalan hasil hutan ini telah membantu dan mempercepatkan lagi perkembangan ekonomi di Semenanjung Tanah Melayu. Para pedagang India juga telah datang berdagang dan mengambil bekalan di Semenanjung Tanah Melayu. Menurut Smith dan Watson, di sekitar abad pertama sebelum masihi, bahan logam telah tersebar dari India ke Semenanjung Tanah Melayu. Hal ini adalah sepertimana yang telah di nyatakan oleh Nik Hassan Shuhaimi (1984) di dalam petikan dibawah:

*“Prehistoric barter in Malaysia may have evolved about 10,000 years ago when coastal and inland inhabitants began exchanging goods. Later, during the Neolithic period, the frequency of barter trade increased and long-distance overland exchanges between the Malay Peninsula and Thailand began.”*

(Nik Hassan Shuhaimi  
1984)

Oleh kerana lokasi semenanjung Tanah Melayu yang strategik untuk aktiviti berdagang, telah menyebabkan banyak kapal mulai datang berdagang serta berhenti untuk berjual beli barangan di muara sungai dan persisiran pantai Semenanjung Tanah Melayu. Seinggakan akhirnya lokasi tersebut menjadi pusat pengumpulan bagi barang dagangan tempatan dan luar negeri. Dari aktiviti inilah akhirnya melahirkan pusat perdagangan yang terkenal sehingga mewujudkan pelbagai laluan perdagangan alternatif di semenanjung Tanah Melayu iaitu laluan *Trans-Peninsula* seperti Laluan Penarikan.

## SEJARAH LALUAN PENARIKAN

Selain daripada perdagangan, laluan maritim yang menghubungkan satu lokasi ke lokasi yang lain telah memainkan pelbagai peranan penting untuk mengurangkan jarak dan masa para pedagang untuk ke destinasiya. Berdasarkan petikan oleh Adnan Jusoh et al. (2013) dibawah ini:

“...elemen penting yang dilihat turut menyumbang kepada perkembangan aktiviti maritim dan perdagangan purba ialah Laluan Penarikan. Laluan ini telah digunakan oleh pedagang dan pengembara yang terpaksa menarik perahu mereka sekitar setengah kilometer mengikuti jalan darat yang menghubungkan Sungai Muar dengan Sungai Serting sebelum meneruskan perjalanan sungai di antara pantai timur dan barat Semenanjung Tanah Melayu. Di antara tempat-tempat penting yang dilalui di sepanjang Laluan Penarikan adalah Sungai Tembeling, Tasik Chini, Tasik Bera dan lain-lain lagi.”

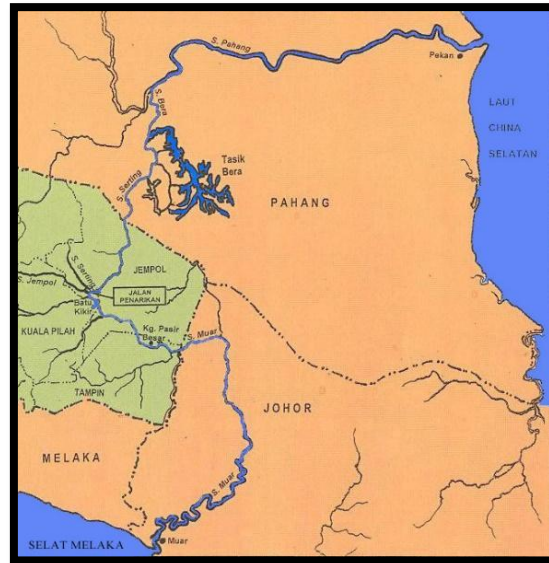
(Adnan Jusoh et al. 2013)

Seperti yang dinyatakan dalam petikan di atas jelas menunjukkan laluan penarikan ini digunakan untuk mengurangkan jarak masa perjalanan dan menyumbang kepada perkembangan aktiviti perdagangan. Selain itu, tujuan lain laluan penarikan ini adalah sebagai laluan alternatif mengelak dari angin monson, juga dijadikan sebagai tempat berehat dan laluan ini juga bertujuan untuk mengelak dari gangguan lanun laut.

Menurut Norhalim Hj. Ibrahim dan Jamaludin Samsudin (1999), sejarah awal laluan penarikan ini kurang diketahui ramai kerana kekurangan sumber bertulis mengenai laluan ini. Pada awalnya laluan penarikan ini telah digunakan oleh pedagang dari pantai barat Semenanjung seperti Kelang dan Muar untuk ke pantai timur. Selain itu, laluan penarikan ini juga pernah menjadi laluan aktiviti ketenteraan sewaktu zaman kegemilangan Kerajaan Langkasuka dalam abad pertama masihi. Di samping itu, laluan ini juga turut menjadi antara laluan yang agak sibuk sama ada melalui darat mahu pun air, dan menjadi laluan pergerakan tentera bagi Kerajaan Majapahit pada sekitar abad ke-13 dan ke-14. Laluan *Trans-Peninsula* ini bermula dari Sungai Muar dan berakhir di Sungai Pahang, namun laluan penarikan sebenarnya adalah dari Sungai Jempol ke Sungai Serting di Negeri Sembilan. Bukti laluan penarikan telah menjadi laluan penting pada suatu masa dahulu dapat dilihat berdasarkan dari petikan Norhalim Hj. Ibrahim dan Jamaludin Samsudin (1999) dibawah:

“Mengikut cerita orang-orang tua, orang Siam pernah cuba menggali satu terusan untuk menghubungkan Sungai Serting dan Sungai Jempol supaya tidak perlu lagi menarik perahu di atas daratan. Usaha tersebut terpaksa dihentikan kerana hampir semua mereka mati disebabkan oleh sejenis penyakit. Kesan pengalihan itu masih ketara di tebing utara Sungai Jempol di tempat bermulanya Jalan Penarikan.”

(Norhalim Ibrahim & Jamaludin Samsudin 1999)



Peta 2. Tanah Melayu (Laluan Penarikan)  
 Sumber: Lembaga Muzium Negeri Sembilan

Dokumen terawal yang menyebut mengenai kewujudan jalan penarikan ini adalah *Sejarah Melayu* susunan Tun Seri Lanang atau Tun Muhammad Bendahara Johor pada kira-kira tahun 1612 Masihi. Antara peristiwa berkaitan dengan jalan penarikan yang diceritakan oleh Tun Sri Lanang adalah:

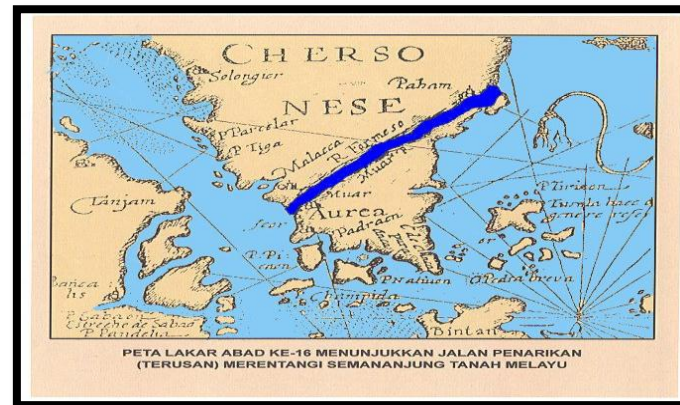
- 1) Jalan ini telah digunakan oleh Awi Cakri, panglima Siam untuk menyerang Melaka dari Ulu Pahang pada zaman pemerintahan Sultan Muzaffar Syah (1444-1456). Dalam peperangan itu Tun Perak telah memainkan peranan penting (*Sejarah Melayu* 1992:67).
- 2) Pada zaman pemerintahan Sultan Mansur Syah (1456/9-1477), Bendahara Paduka Raja, atas titah sultan telah menyerang Pahang melalui jalan penarikan (*Sejarah Melayu* 1992:73-74).
- 3) Sultan Mahmud Syah (1488-1511), telah menggunakan jalan penarikan untuk berundur ke Pahang setelah kerajaan Melaka jatuh ke tangan Portugis (*Sejarah Melayu* 1992:204).

Menurut YBhg. Dato' Shahbandar Haji Ali bin Naam (2018), 77 tahun, Dato' Adat Luak Jempol, jalan ini dikatakan telah digunakan oleh pedagang dari pusat kerajaan di pantai timur Sumatera dan pantai barat Semenanjung untuk ke pantai timur. Jalan ini adalah jalan alternatif kepada jalan laut yang perlu melalui Temasik (Singapura) di selatan Semenanjung Tanah Melayu. Sekiranya melalui jalan penarikan ini, akan terus menghubungkan dua batang sungai utama iaitu Sungai Muar dan Sungai Pahang dan perlu melalui Sungai Jempol, Sungai Serting dan Sungai Bera.

Maksud penarikan adalah perbuatan "menarik" perahu sepanjang kira-kira 0.6 km menyebabkan laluan itu dinamakan sebagai jalan penarikan. Ia juga berkait rapat dengan terombo iaitu cerita asal usul dan salahsilah mengenai sesuatu luak atau pemimpin adat Negeri Sembilan. Dua buah terombo iaitu terombo (luak), Sungai Ujong dan terombo (luak) Rembau ada merekodkan tentang jalan penarikan. Kedua-dua terombo ini melibatkan perjalanan orang yang sama iaitu Bendahara Paduka Raja Tun Jenal yang diidentifikasi sebagai Batin Sekudai dan dianggap sebagai pengasas penghulu (sekarang Undang) luak-luak. *Sejarah Melayu* juga merakamkan Sultan Mahmud telah berundur ke Pahang setelah Melaka jatuh ke tangan Portugis dengan melalui jalan penarikan (Haji Ali bin Naam 2018).

Penerokaan laluan penarikan bermula semasa kedatangan suku kaum Semelai di Semenanjung Tanah Melayu yang ketika itu dikenali sebagai Tanah Daratan (Haji Ali bin Naam

2018). Mereka datang dari Selat Melaka memudiki Sungai Muar dan meneroka Lubuk Chelau di tebing Sungai Palong sekarang. Orang Semelai turut membuat penempatan di tebing Sungai Serting, Sungai Jempol dan Sungai Teriang. Bagi pedagang yang menjalankan urusan perniagaan serta menyebarkan syiar Islam di pantai barat dan pantai timur semenanjung akan menggunakan laluan penarikan ini untuk mengelakkan dari ancaman angin Monsun. Para pedagang akan melalui sungai Pahang dan kemudian melalui Sungai Serting dan Sungai Jempol dan kemudian ke Sungai Muar. Jarak laluan penarikan antara kedua-dua batang sungai Serting dan Sungai Jempol ini hanya sekadar kurang 500 meter.



Peta 3. Lakar Abad Ke-16 Jalan Penarikan  
Sumber: Paul Wheatley (1961)

Kawasan pertemuan Sungai Muar dan Sungai Jempol ini telah diterokai oleh sekumpulan sembilan keluarga yang berasal dari kawasan pendalaman Pasai, Sumatera Utara yang diketuai oleh Dato' Sempadang. Permuafakatan telah dicapai oleh sembilan keluarga tersebut dan memutuskan untuk bersama-sama meneroka kawasan yang indah dan subur. Kawasan yang diterokai ini begitu indah dan subur sehingga mengeluarkan hasil padi yang banyak maka dari situ kawasan ini telah dinamakan sebagai Jempol iaitu bermakna "cantik dan terbaik" (YBhg. Dato' Shahbandar Haji Ali bin Naam ditemubual pada 15 November 2018). Kawasan ini juga merupakan kawasan pusat pengajian agama Islam kerana telah terdirinya beberapa buah sekolah pondok dan melahirkan tokoh alim ulamak dalam bidang masing-masing. Dahulunya kawasan ini pernah menjadi pusat tumpuan bagi para pedagang yang berurus niaga dari Pantai Timur dan Siam ke Melaka melalui Sungai Jempol dan Sungai Serting dari Pahang. Pada abad ke-16 terdapat lakaran mengenai laluan penarikan di Tanah Melayu telah di lukis oleh seorang pegawai Portugis yang bernama Godinho de Eredia. Lakaran ini membuktikan kewujudan laluan ini dan diguna oleh pedagang pada abad tersebut (Gadinho de Eredia 1930).

Selain itu, bagi mempercepat masa ke Pahang para pedagang ini tidak menggunakan Sungai Jempol dan merentasi ke Sungai Serting dalam anggaran 300 rantai. Di sinilah tongkang dan perahu yang hendak pergi ke Pahang ditarik pergi ke Sungai Serting dan seterusnya Tasik Bera, Pahang. Berkemungkinan sejarah Hang Tuah yang dikatakan melarikan Tun Teja dari Pahang juga melalui jalan penarikan dari Sungai Serting ke Jempol (Mohamad Nazim Abdul Gaman ditemubual pada 12 Mac 2019).

Para saudagar Siam yang hendak pergi ke Pahang tetapi tidak mahu mengikut jalan penarikan telah berusaha membuat satu parit di Sungai Jempol yang terus ke Sungai Serting. Luas parit ini dianggarkan lebih kurang 40 kaki dan panjang dianggarkan lebih kurang  $\frac{1}{2}$  batu. Berdasarkan cerita lisan, semasa pembinaan itu dilakukan mereka telah terjumpa dengan seekor ular besar dan siput babi lalu mereka memakannya. Akibatnya kesemua yang memakannya telah mati kerana keracunan dan parit yang mereka gali itu gagal disiapkan dan parit tersebut dinamakan sebagai Parit Siam. Hari ini kawasan tempat saudagar Siam menggali parit itu telah menjadi Taman Tunku Puan Chik. Terdapat sebuah makam di jalan penarikan yang tidak diketahui siapa pemiliknya seperti yang diperkatakan oleh Haji Ali bin Naam (2018).

Di samping itu, keratan akhbar Berita Harian yang bertajuk, “Kumpulan Ekspedisi temui ‘Lebuh Raya’ Purba” telah menyatakan bahawa laluan penarikan iaitu laluan perdagangan Timur-Barat yang merentasi utara Semenanjung Tanah Melayu pada pemerintahan Kerajaan Langkasuka pada tahun 2 Masihi. Pemerintahan kerajaan tersebut telah bermula dari muara Sungai Muda berhampiran Sungai Batu, Kedah hingga ke muara Sungai Patani, Thailand. Tambahan pula, laluan yang merentasi Semenanjung ini menjimatkan perjalanan yang amat jauh sekiranya mengelilingi Semenanjung dari Laut China Selatan dan Selat Melaka yang menghubungkan laluan perdagangan Timur-Barat misalnya ke pelabuhan seperti Langkawi. Zulkifli Hamzah, Ketua Ekspedisi Misi Jejak Langkasuka telah menyatakan bahawa penemuan laluan penarikan ini kemungkinan besar ada kaitan dengan kewujudan Kerajaan Langkasuka bermula di Tanah Melayu berbanding yang dikatakan berada di Patani, Thailand (Kumpulan Ekspedisi temui ‘Lebuh Raya’ Purba, Berita Harian, 05 Ogos 2017) Peta 4, menunjukkan kewujudan kerajaan Langkasuka di Tanah Melayu dan laluan penarikan telah menjadi jalan pergerakan tentera pada masa zaman Kerajaan Langkasuka dalam abad pertama tahun masihi. Tambahan pula, beliau menghuraikan asal nama laluan ini dikenali sebagai laluan penarikan disebabkan kerana sampan yang membawa barang dagangan sehingga hujung sungai Banjaran Titiwangsa terpaksa ditarik oleh pedagang menggunakan gajah untuk dibawa ke sungai sebalik banjaran berkenaan.

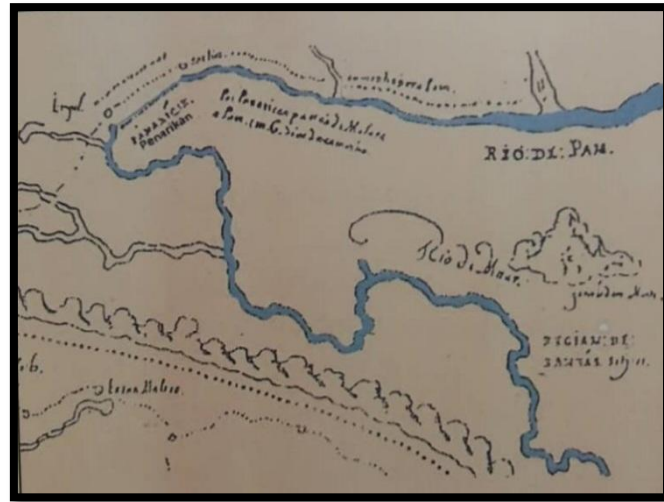
Laluan penarikan menjadi laluan rahsia kepada pedagang untuk berdagang daripada ancaman lanun. Hal ini diterangkan oleh Zulkifli Hamzah dalam keratan akhbar Berita Harian, 05 Ogos 2017 yang bertajuk “Ketua Ekspedisi Misi Jejak Langkasuka”:

“Barang itu mulanya dibawa pedagang China menerusi hubungan diplomatik, tiba di Patani, dengan kapal besar sebelum dipindahkan kepada 200 sampan yang dikemudi rakyat tempatan dan menyelusuri laluan rahsia itu bagi mengelak barang dagangan disamun lanun jika melalui laut serta menjimatkan masa perjalanan. Sepanjang perjalanan barang ditukar secara sistem barter antara penduduk dan pedagang China.”

Selain itu, Muhammad Pauzi Abd Latif, Pengarah Muzium Warisan Melayu UPM telah menerangkan erti Langkasuka dalam Bahasa Sanskrit adalah *The Land of Happy People*. Hal ini disebabkan seorang Sami Buddha yang bernama I-Tsing atau Yi-Jing daripada Dinasti Tang telah menceritakan, orang Melayu pada ketika itu menduduki hirarki tertinggi hingga mereka boleh membuat keputusan seseorang individu tersebut dibenarkan masuk atau tidak dalam negara ini. Tambahan pula, I-Tsing telah mendarat sebanyak 2 kali di Kedah Tua iaitu pada tahun 671 dan 682 Masihi dan mencatat dalam sebuah buku yang mengatakan masyarakat di negara ini hidup aman dan mempunyai hubungan diplomatik dengan negara India dan China.

Selain itu, terdapat 12 lakaran yang menceritakan orang Melayu pertama yang bernama Archita telah tiba ke negara China dengan menggunakan laluan penarikan untuk membayar upeti kepada Maharaja China untuk menjalin hubungan persaudaraan antara Tanah Melayu dan Negara China (keratan akhbar Berita Harian, 05 Ogos 2017 yang bertajuk Ketua Ekspedisi Misi Jejak Langkasuka). Segelintir pengkaji berpendapat Kerajaan Langkasuka telah wujud sebelum kelahiran Nabi Isa hasil daripada kajian berdasarkan lukisan peta kerajaan itu oleh penjelajah ahli geografi Yunani bernama Cladius Ptolero pada tahun Ke-2 Masihi yang menamakan Semenanjung Tanah Melayu sebagai *Golden Chersones*.





Peta 4. Lakar d'Eredia (1613) Laluan Penarikan  
*Sumber:* Gadinho de Eredia (1930)

Menurut Abdul Halim Nasir (2007) pada tahun 1613, pegawai Portugis yang bernama Godinho de Eredia telah melalui Sungai Muar dan terus ke Sungai Pahang. Menurut Godinho de Eredia, dengan menggunakan laluan ini dari Melaka ke Pahang hanya mengambil masa selama 6 hari. Peta 5 menggambarkan lakaran Godinho de Eredia terhadap laluan penarikan pada tahun 1613. Tambahan pula, beliau berkata bahawa sesiapa sahaja yang berperahu melalui sungai Muar atau Sungai Pahang, apabila sampai ke kawasan penarikan mereka terpaksa menolak perahu ke atas darat sejauh kira-kira 300 meter dari Sungai Jempol ke Sungai Serting. Daerah Hulu Muar terletak di sekitar Serting dan Kuala Pilah, dan boleh dikatakan sungai tersebut luas dan paras airnya dalam hingga ke hulunya. Menurut Abdul Halim Nasir,

“Pada masa dahulu sungai tersebut digunakan sebagai jalan pintas atau jalan darat tanpa melalui Selat Singapura. Sesungguhnya begitu Raja Iskandar Syah yang berundur dari Singapura pada akhir abad ke-14, tidak lama bersemayam di lembah Sungai Muar. Baginda kemudian bersemayam di Kota Buruk dan Biawak Busuk yang berdekatan dengan Kuala Sungai tersebut yang menjadi laluan terpenting kepada pedagang-pedagang.”

## **PENEROKAAN LALUAN PENARIKAN OLEH SUKU KAUM SEMELAI**

Megikut Laporan Penyelidikan Jalan Penarikan 2, semasa mula kedatangan Suku Kaum Semelai, Semenanjung Tanah Melayu bernama Tanah Daratan. Kumpulan Orang Semelai yang mula meneroka dipimpin oleh dua orang adik beradik iaitu Cik Wan dan Cik Wan Panglima Kanjar. Mereka datang dari Selat Melaka, memudiki Sungai Muar dan meneroka Lubuk Chelau di tebing Sungai Palong sekarang. Selain itu, Orang Semelai juga membuat petempatan di tebing Sungai Serting, Sungai Jempol dan Sungai Teriang. Setelah lama membuat perkampungan di kawasan-kawasan tersebut, sebahagian besar daripada mereka terpaksa melarikan diri ke bahagian pedalaman, tetapi masih di tebing sungai kerana diserang oleh “lanun” iaitu orang Minangkabau, Rawa dan Arab. Namun sebahagian besar atau dua pertiga daripada mereka telah berjaya menyusai diri dengan dengan kaum pendatang “lanun”. Jumlah yang mengundurkan diri ke pedalaman adalah satu pertiga.

Di samping itu, suku kaum Semelai juga terdapat kisah legenda hubungan Hang Tuah dengan laluan jalan penarikan. Ceritanya bermula, Hang Tuah semasa dalam buangan telah menetap di Kuala Sungai Serting. Semasa di kuala Sungai Serting Hang Tuah berguru dengan Moyang Pak Abu. Semasa melarikan Tun Teja dari istana Bendahara Pahang, Hang Tuah telah melalui kawasan kuala Sungai Serting. Hang Tuah telah berhenti di Lebuk Penambangan. Semasa berada di Lubuk Penambangan, Hang Tuah telah diserang oleh tentera tunang Tun Teja. Tentera tunang Tun Teja yang mengejar Hang Tuah itu terlalu ramai dan diumpamakan oleh orang Semelai “sebanyak daun



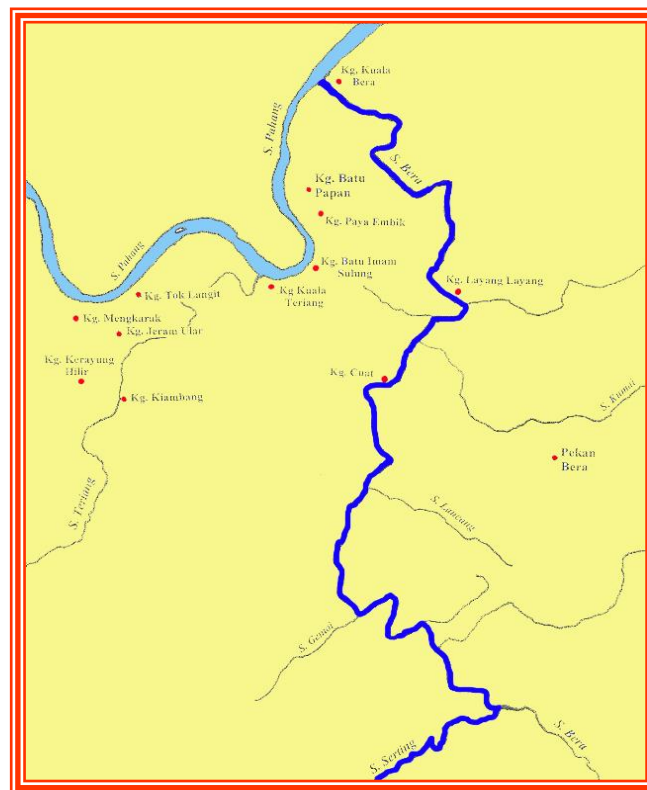
pokok peta?”. Perahu-perahu tentera tunang Tun Teja berlabuh dari Lubuk Penambangan hingga ke Lubuk Pelanduk. Tentera tunang Tun Teja semasa ekspedisi ini berkumpul dan berehat di Lubuk Tudung. Selepas di kalahkan oleh Hang Tuah, hanya sepuluh buah perahu angkatan tentera tunang Tun Teja yang berjaya pulang. Tempat-tempat yang dikaitkan dengan kehadiran Hang Tuah dalam masa pelarian ialah Sungai Bangkai, Kuala Sungai Serting dan Lubuk Pelanduk (Muhammad Zaki bin Razani, temubual pada 13 Mac 2019).

## PERHENTIAN DI SEPANJANG LALUAN PENARIKAN

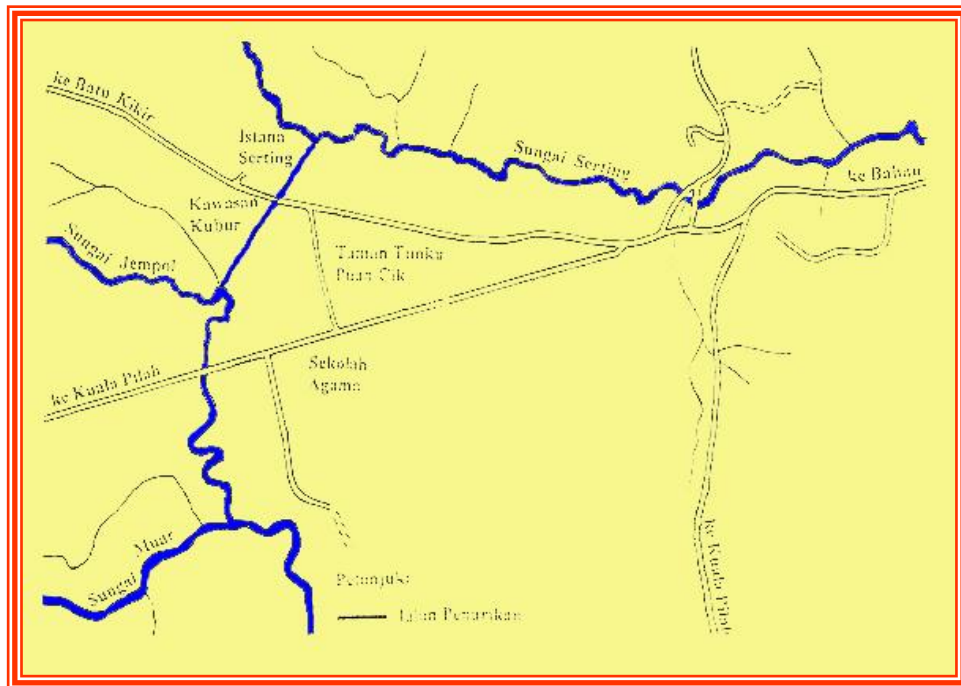
Megikut Laporan Penyelidikan Jalan Penarikan 2, perjalanan dari Kuala Sungai Serting (dalam daerah Bera, Pahang) hingga ke Kampung Jambu Lapan (dalam daerah Jempol, Negeri Sembilan dan pemulaan Jalan Penarikan) memakan masa empat hari tiga malam. Perhentian antara Kuala Sungai Serting hingga ke Pasir Besar (dalam daerah kecil Gemas Negeri Sembilan) adalah:

- a. Kuala Sungai Serting
- b. Sungai Tentero
- c. Sungai Tris
- d. Sungai Mekik (sebelum Mahsan berhampiran dengan Felda Serting 4)
- e. Kuala Sungai Bahau
- f. Batu Peti
- g. Lubuk Rawang (Lawang)
- h. Pasir Besar.

Apabila berhenti di satu-satu tempat, pedagang akan berjual beli secara bertukar-tukar barang. Mereka akan bermalam di satu-satu perhentian itu berdasarkan kepada masa mereka tiba di perhentian tersebut. Peta 5 dan Peta 6 menunjukkan beberapa batang sungai yang terdapat di sepanjang laluan penarikan.



Peta 5. Pertemuan Sungai Serting dengan Sungai Pahang  
Sumber: Lembaga Muzium Negeri Sembilan



Peta 6. Pertemuan Sungai Serting dengan Sungai Jempol  
*Sumber:* Lembaga Muzium Negeri Sembilan

## PROGRAM YANG BERLANGSUNG DI LALUAN PENARIKAN

Program terkini yang berlaku di laluan penarikan ini telah dijalankan oleh Institut Kajian Sejarah dan Patriotisme Malaysia (IKSEP) yang berlangsung pada 3 Oktober 2017 bertujuan untuk menyegarkan kembali nostalgia dan kepentingan sejarah laluan penarikan yang digunakan sejak zaman prasejarah. Ekspedisi yang dijalankan ini juga melibatkan orang-orang kenamaan dari kerajaan Negeri Melaka. Dato' Sri Norol Azali Sulaiman yang merupakan Exco Kerajaan Negeri Pahang, bersama-sama dengan Datuk Seri Utama Ir. Haji Idris Haron dan kenamaan lain termasuk Speaker Dewan Undangan Negeri, Datuk Seri Ishak serta Exco Belia dan Sukan, Datuk Johari Hussain turut serta mengiringi peserta menyusuri Sungai Pahang yang bermula di Pekan, Pahang.

Liputan daripada akhbar Harian Metro yang bertajuk Menyusuri Laluan Hang Tuah, Program Ekspedisi Menyelusuri Laluan Penarikan Bersejarah di Dalam Tamadun Awal Melayu anjuran Institut Kajian Sejarah dan Patriotisme Malaysia (IKSEP) yang berlangsung pada 3 Oktober 2017 telah menemui lebih banyak lokasi bersejarah di sepanjang laluan berkenaan (Raja Norain Hidayah 2017)

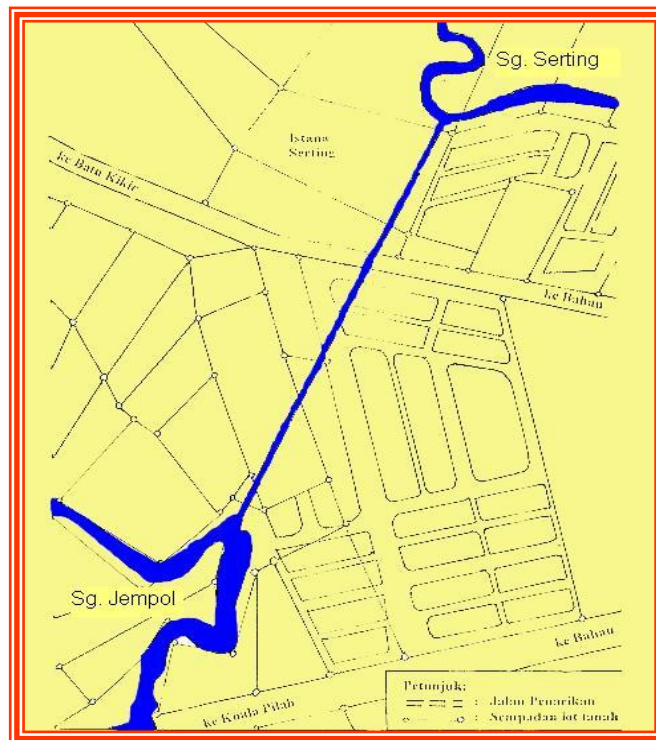
Bekas Ketua Menteri Melaka Datuk Seri Idris Haron berkata, ekspedisi yang mendapat sokongan penuh empat negeri iaitu Pahang, Negeri Sembilan, Johor dan Melaka itu bertujuan memberikan pendedahan kepada masyarakat mengenai sejarah laluan penarikan dan laluan sungai menghubungkan pantai barat dan pantai timur Semenanjung. Sepanjang laluan sejauh 450 kilometer itu telah diadakan aktiviti bersama masyarakat setempat. Menurut Bekas Ketua Menteri Melaka Datuk Seri Idris Haron,

“Laluan Penarikan itu diperoleh selepas catatan sejarah mendapati Hang Tuah mengarahkan pengiringnya mengangkat bot digunakan untuk membawa Tun Teja ke daratan sebaik melepasi Sungai Bera sebelum mereka beramai-ramai menarik bot berkenaan untuk memasuki laluan Sungai Serting. Jarak bot itu ditarik ialah 600 meter dan ia antara lokasi terpenting yang menyaksikan sejarah perhubungan antara Melaka dan Pahang.”

Majlis Perasmian Program Ekspedisi Menyelusuri Laluan Penarikan Bersejarah di Dalam Tamadun Awal Melayu akan cuba mendapatkan maklumat daripada penduduk setempat yang mengetahui kisah laluan penarikan. Maklumat daripada penduduk setempat terutamanya daripada

Orang Asli amat penting untuk merekodkan jumpaan artifak dan juga tapak di sepanjang laluan penarikan ini sebelum kajian yang lebih intensif dilakukan. Kajian yang lebih sistematik dan intensif telah dicadangkan oleh Lembaga Muzium Negeri Sembilan di mana kajian ini akan melibatkan kakitangan dan penyelidik dari Lembaga Muzium Negeri Sembilan dan Institut Alam dan Tamadun Melayu (ATMA), Universiti Kebangsaan Malaysia. Kajian akan menggunakan kaedah terkini di mana setiap laluan penting seperti Sungai Jempol, Sungai Serting dan Sungai Pahang akan dijalankan eksplorasi secara berkala dan bersistematik dan semua maklumat yang diperolehi akan direkodkan dalam Sistem Maklumat Geografi (GIS).

Pemetaan tapak di sepanjang laluan penarikan ini dilakukan adalah bertujuan untuk memudahkan orang ramai mudah untuk memanipulasi dan memaparkan pengetahuan geografi dengan cara yang baharu serta lebih berkesan dengan menjadikan peta dan lain-lain maklumat dalam bentuk digital dengan menggunakan perisian Geographical Information System (GIS). Perisian GIS merupakan sistem komputer yang direka untuk membolehkan pengguna mengumpul, mengurus, dan menganalisis sejumlah besar rujukan spatial data-data atribut yang berkaitan. Data spatial merangkumi segala data berkaitan sumber semula jadi, persekitaran, pemilikan tanah, demografi, faktor sosial ekonomi dan segala data yang berkaitan dengan kedudukan dan lokasi (mempunyai koordinat). GIS membolehkan pengguna mengakses data geografi dan lokasi tapak megalitik di sekitar Kuala Pilah dan disimpan untuk jangka masa yang lama. Selain itu, pengguna juga dapat menganalisis taburan tapak megalitik di sekitar Kuala Pilah dengan lebih jelas dan terperinci untuk memastikan kebudayaan megalitik dikekalkan menjadi suatu warisan budaya masyarakat Negeri Sembilan. Kerajaan Negeri Sembilan juga dalam perancangan untuk mewujudkan projek pembangunan di laluan penarikan ini dan diberikan nama sebagai Dataran Penarikan dan perancangan ini amat baik untuk melestarikan laluan penarikan sebagai tapak bersejarah dan warisan negara.



Peta 7. Peta Lakar yang kini menunjukkan Lot-lot Tanah Kepunyaan individu yang dilintasi oleh Jalan Penarikan

*Sumber:* Lembaga Muzium Negeri Sembilan

## KESIMPULAN

Laluan penarikan telah memainkan peranan penting kepada para pedagang yang datang berdagang. Di samping itu para pedagang juga berdagang di muara sungai dan kawasan pendalaman dengan menggunakan laluan penarikan ini. Selain menjimatkan jarak dan masa, penggunaan laluan penarikan kepada para pedagang lebih selamat daripada ancaman lanun. Tambahan pula, para pedagang tidak perlu menunggu beberapa bulan untuk perubahan angin monsun. Namun, kegemilangan laluan penarikan ini mula merosot apabila kerajaan Inggeris membina landasan kereta api pada tahun 1931 yang menghubungkan Bahau dengan Kuala Lipis dan kemudian dengan kawasan pantai timur Semenanjung Tanah Melayu. Pembangunan dan pembinaan perumahan sekitar laluan penarikan menjadi lebih sukar untuk para pengkaji menyelidik secara mendalam. Wujud banyak pusara di sepanjang laluan penarikan ini menunjukkan rancaknya aktiviti perdagangan dan perniagaan berlaku di kawasan tersebut pada satu masa dahulu. Jika dilihat sungai-sungai yang terdapat di sepanjang laluan penarikan sekarang amat sukar untuk kita membayangkan bagaimana sungai-sungai tersebut menjadi laluan kapal. Hal ini disebabkan, kebanyakan sungai di sepanjang laluan penarikan kini menjadi cetek akibat pembangunan untuk membangunkan kawasan tanpa mempedulikan legasi sejarah yang terdapat di kawasan tersebut. Peta 7 merupakan peta lakar yang terkini menunjukkan lot-lot tanah kepunyaan individu yang dilintasi dengan laluan penarikan Walau bagaimanapun, laluan penarikan merupakan laluan purba dahulu yang penting sehingga beberapa tokoh telah mencatat dalam catatan dan buku terhadap laluan ini antaranya d'Eredia, I'Tsing dan Paul Wheatley.

## PENGHARGAAN

Penyelidikan ini dijalankan dengan menggunakan dana II-2019-003 dan DPP-2018-099. Sehubungan dengan itu, kami mengucapkan setinggi penghargaan kepada Lembaga Muzium Negeri Sembilan dan Universiti Kebangsaan Malaysia di atas dana yang diberikan. Penghargaan juga diberikan kepada Makmal Arkeologi and Arkeometri, Institut Alam dan Tamadun Melayu (ATMA), Universiti Kebangsaan Malaysia sepanjang penyelidikan ini dijalankan.

## RUJUKAN

- Abdul Halim Nasir. 2007. *Lembangan Sungai dalam Peradaban Melayu*. Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Adnan Jusoh, Yunus Sauman & Zuliskandar Ramli. 2011. Penemuan Gendang Gangsa Di Terengganu Dan Hubungkaitnya Dengan Aktiviti Perdagangan. *International Journal of the Malay World and Civilisation* 29(2): 21-44.
- Adnan Jusoh, Khairi Ariffin, Nabir Abdullah & Mohamad Kamal Kamarudin. 2013. Laluan penarikan di Semenanjung Tanah Melayu: Tumpuan dari aspek fungsi dan warisan sejarah. Seminar Sehari Penyelidikan Fakulti Sains Kemanusiaan.
- Godinho de Eredia, M. 1930. Eredia's description of Malacca, Meridional India, and Cathay (Translated from the Portugese with Notes by J.V. Mills). *Journal of Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 8(1): 1-287
- Jawatankuasa Penyelidikan. 2007. Laporan Kajian Laluan dan Laluan Penarikan ke 2. Lembaga Muzium Negeri Sembilan.
- Muhammad Termizi Hasni. 2015. Tapak Hunian Masyarakat Prasejarah dan Protosejarah di Sepanjang lembangan Sungai Muda. Tesis Sarjana, Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Nik Hassan Shuhaimi, Art, Archaeology and the early kingdom in Malay Peninsula and Sumatra: c. 400-1400 A.D, Ph.D Thesis, School of Oriental and African Studies, University of London, 1984.
- Nik Hassan Suhaimi Nik Abdul Rahman dan Abdul Latib Ariffin. 1988. Penyelidikan Arkeologi di Pulau Buluh, (Pulau Kalumpang), Kuala Selinsing, Perak. *Jurnal Arkeologi Malaysia* 1: 36-49.
- Norhalim Hj. Ibrahim & Jamaludin Samsudin. 1999. Laluan Penarikan Laluan Sejarah di Jempol, *Jurnal Persatuan Sejarah Malaysia* 22: 28-45.
- Paul Wheatley. 1961. *The Golden Khersonese: Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before A.D. 1500*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.

- Raja Norain Hidayah Raja Abdul Aziz. 2017. Menyusuri Laluan Hang Tuah. My Metro, 4 Oktober.
- Tun Seri Lanang, *Sejarah Melayu*. W.G Shellabear (ed) Singapore: Malaya Publishing House. 1954, cetakan semula, Petaling Jaya: Penerbit Fajar Bakti Sdn.Bhd.1992.
- Zuliskandar Ramli & Nik Hassan Shuhaimi Nik Abd. Rahman. 2010. Petempatan Masyarakat Zaman Logam di Selangor Berdasarkan Data Arkeologi. *International Journal of the Malay World and Civilisation* 28(1): 41-55.
- Zuliskandar Ramli, Nik Hassan Shuhaimi Nik Abd. Rahman, Mohamad Zain Musa, Kamaruzzaman Ayob, dan Adnan Jusoh. 2013. Peranan Pulau Kelumpang sebagai salah satu pusat pengeluar manik kaca Indo-Pasifik di Malaysia. *Jurnal Arkeologi Malaysia* 26: 92-103.
- Zuliskandar Ramli, Mohd Samsudin Nik Hassan Shuhaimi Nik Abd. Rahman, Ros Mahwati Ahmad Zakaria & Mohd Rohaizat Abdul Wahab.2014. *Prosiding Seminar Antarabangsa Ke-3 Arkeologi, Sejarah dan Budaya di Alam Melayu*. Bilik Senat & Bilik Majlis, Universiti Kebangsaan Malaysia. Bangi, 23 & 24 Disember 2014.
- Zulkifli Hamzah, Abdul Rozak Aziz, Muhammad Pauzi Abd Latif & Mokhtar. Kumpulan Ekspedisi Temui Lebu Raya Purba. *Berita Harian*, 5 Ogos.

## TEMU BUAL

- Dato' Shahbandar Haji Ali Naam, Dato' Adat Luak Jempol. Negeri Sembilan. Temu Bual, 15 Nov 2018. Lembaga Muzium Negeri Sembilan.
- Muhammad Nazim Bin Abdul Gaman dan Asrul Effendi Kamaruzzaman Penolong Kurator Monumen dan Tapak Bersejarah Lembaga Muzium Negeri Sembilan. Temu Bual, 12 Mac 2019.
- Muhammad Zaki Bin Razani Penolong Kurator Adat Perpatih Lembaga Muzium Negeri Sembilan. Temu Bual, 13 Mac 2019.

Preethevan Ramu,  
Calon Sarjana Persuratan  
Institut Alam dan Tamadun Melayu (ATMA)  
Universiti Kebangsaan Malaysia,  
Bangi Selangor  
E-mel: preethevanramu@gmail.com

Zuliskandar Ramli (Ph.D)  
Timbalan Pengarah/Prof. Madya  
Institut Alam dan Tamadun Melayu (ATMA),  
Universiti Kebangsaan Malaysia,  
E-mel: ziskandar2109@gmail.com

Shamsuddin Ahmad  
Pengarah,  
Lembaga Muzium Negeri Sembilan  
Jalan Sungei Ujong,  
70200 Seremban,  
Negeri Sembilan  
E-mel: shamsuddinahmad2016@gmail.com

Mohamad Nazim Abdul Gaman,  
Penolong Kurator  
Lembaga Muzium Negeri Sembilan  
Jalan Sungei Ujong,  
70200 Seremban,  
Negeri Sembilan  
E-mel: mnazimag@gmail.com

Asrul Effendi Kamaruzzaman  
Penolong Kurator  
Lembaga Muzium Negeri Sembilan  
Jalan Sungei Ujong,  
70200 Seremban,  
Negeri Sembilan  
E-mel: effendiasrul1234@yahoo.com.my

Muhammad Zaki Razani  
Penolong Kurator  
Lembaga Muzium Negeri Sembilan  
Jalan Sungei Ujong,  
70200 Seremban,  
Negeri Sembilan  
E-mel: upmn99@gmail.com

Received : 12 Januari 2020  
Accepted : 24 Mac 2020  
Published : 30 April 2020