

SEJARAH PELABUHAN DI KELANTAN: GRAFIKAL DAN POTRET KENANGAN

Mustafa Ahmad

Penggawa Daerah Semerak dalam Jajahan Pasir Puteh.
16800 Semerak Pasir Puteh, Negeri Kelantan Darul Naim
Email: drpha079@gmail.com

Corresponding author: *drpha079@gmail.com

Dihantar: 9 mac 2025/ Diterima: 4 April 2025/ Terbit: 30 Jun 2025

Abstrak

Pembangunan sektor ekonomi maritim perlu melihat cermin sisi belakang (sejarah) sebagai panduan kejayaan usaha masa hadapan lebih terjamin, berkesinambungan dengan usaha yang dilaksanakan sebelumnya. Kertas ini berusaha mengenengahkan sejarah pelabuhan-pelabuhan di Kelantan. Metod pengumpulan berdasarkan data dokumentasi manakala analisis dilakukan secara diskriptif dengan dikepilkan potret lama serta peta grafik. Ternyata pelabuhan di sekitar negeri Kelantan telah lama wujud dengan pembuktian sejarah dan bentuk muka buminya yang strategik. Kerajaan-kerajaan lama yang wujud sekitar bumi Kelantan sememangnya menjadikan jalan air dan jalan laut sebagai laluan perdagangan dan perhubungan. Justeru usaha membongkar sejarah dan potensi pelabuhan di Kelantan perlu menjadi keutamaan negara.

Kata Kunci: Pengangkutan air, kerajaan maritim, artifak Kelantan.

Pengenalan

Sejarah pelabuhan di Kelantan penting dalam menonjolkan peranan dan sumbangan betapa berpotensi negeri Pantai Timur Semenanjung Tanah Melayu dalam bidang maritime pada era lalu. Berdasarkan situasi tersebut Kelantan telah banyak menyimpan khazanah sejarah yang menarik tentang bidang maritim. Justeru, ia perlu diketengahkan untuk tatapan generasi. Sebelum ini penulisan dan laporan berkaitan aktiviti pengangkutan air khususnya pelabuhan ada diketengahkan, namun ditulis secara tidak langsung dan terpisah.

Sorotan kajian

Objektif Dan Justifikasi

Kertas ini bertujuan mengetengahkan sejarah pelabuhan Kelantan bagi menjamin keyakinan fakta. Ia mampu menjadi aset pemangkin pembangunan pengangkutan air di Malaysia.

Kertas ilmiah ini bertujuan memupuk kesedaran masyarakat tentang kepentingan sejarah sebagai penyumbang kerancakkan industri pengangkutan tempatan dan antarabangsa. Ia juga adalah usaha mendokumentasikan sejarah pelabuhan dalam konteks sosial, ekonomi dan politik pentabiran di Kelantan serta membuat salinan berasaskan tema-tema sejarah untuk tindakan seterusnya. Diharapkan bahan sejarah yang dirakam dalam penulisan boleh dimanipulasi bagi pelbagai maksud khususnya perancangan industri pengangkutan laut dan sungai.

Justifikasi penulisan ini ialah sumber sejarah ini boleh dijadikan sebab untuk menarik projek mega mewujudkan pelabuhan antarabangsa di Kelantan. Selama ini sejarah pelabuhan di Kelantan mungkin menjadi sembang penglipur lara, jika tidak dipaksakan kepada sumber atau fakta yang sahih di samping memperbanyakkan karya-karya sejarah .

Metodologi

Projek ini hanya pengumpulan bahan dokumentasi yang bersifat kerangka teori dan landasan kajian awal untuk meneroka lagi sejarah pelabuhan di Kelantan pada fasa berikutnya. Ia juga bersifat historical pictorial dan historiographic. Metod kajian masih bersifat dokumentasi penulisan sejarah dengan mengambil kira Literature Review. Penghasilan penulisan sejarah pelabuhan di Kelantan ini berasaskan perspektif lokal, sarjana Barat/orientalis dan laporan kerajaan memerintah. Fasa ini melihat skop masa yang awal.

Perbincangan dan Hasil dapatan

1. Latar Sejarah Pelabuhan Di Semenanjung Tanah Melayu

Pelabuhan dan jeti telah menjadi tempat urusan perdagangan sejak zaman mesolitik dan neolitik lagi di Tanah Melayu. Aktiviti perdagangan di nusantara ini wujud sejak zaman pra sejarah lagi iaitu 8000 tahun sebelum masehi dan mulai aktif 5000 tahun kebelakang. Fakta ini berdasarkan penemuan peninggalan sejarah sejak lebih 170 tahun dahulu.

Pada era neolitik, urusan perdagangan melibatkan sistem barter/pertukaran barangan. Barangan hutan seperti rotan, damar dan madu ditukarkan dengan hasil laut dan peralatan dapur, seperti tembikar daripada tanah liat dibakar berkaki tiga daripada Thailand. Bukti arkeologi lain yang diperolehi melihat kepada artifek kulit siput jenis marin yang ditukarkan dengan barangan hutan seperti rotan, damar Tembikar tanah dan lain-lain. Kelebihan orang melayu membina perahu dan kapal untuk belayar. (<http://pp-sk.blogspot.com/>)

Perlu dinyatakan juga berkaitan aktiviti nelayan. Kegiatan menangkap hasil laut merupakan kegiatan ekonomi penting masyarakat Tanah Melayu. Kebudayaan kelautan/maritim merupakan salah satu ciri penting peradaban Melayu. Pekerjaan sebagai nelayan laut dalam sudah lama dipelopori masyarakat Melayu. Buktinya penemuan artifak sebanyak 38 ribu tulang ikan dan mata kail yang berusia 42,000 tahun di Gua Jerimalai, Timur Laste oleh arkeologi Univerisiti Kebangsaan Australia. (Mohd Rohaizat dkk, 2017 Warisan Kelantan vol.36)

Untuk itu, kepentingan pelabuhan terus bertahan sehingga zaman Logam (500SM) dengan penemuan barangan seperti gendang moko (Indonesia) di tapak arkeologi pelabuhan lama Semenanjung Tanah Melayu. Pada zaman logam juga teknologi pembinaan perahu dan layar tahan lasak berlaku menyebabkan aktiviti pelayaran laut dalam dan jauh dari pesisir pantai. (Nik Hassan Shuhaimi, 2018)

Pada abad awal masihi, Aktiviti di pelabuhan dan pelayaran laut dalam bergantung pada angin monsun yang bertukar haluan setiap enam bulan. Justeru, Perdagangan maritim melibatkan para pedagang yang berlabuh di pelabuhan daripada tanah besar China di Timur dan India dan Timur Tengah di Barat. Tanah Melayu berperanan penting kerana kedudukannya yang strategik. Antara tapak terpenting ialah Lembah Bujang di Kedah, Pulau Tioman di Pahang, dan Kuala Berang di Terengganu. Barang dagangan utama yang ditemui seperti gendang dan loceng gangsa, tembikar, seramik China dari zaman Tang dan Song, artifak kaca dari Timur Tengah dan manik-manik dari India. Bahan dagangan tempatan ialah kayu-kayu wangi seperti gaharu, damar dan rempah ratus. (Adi Taha, Tamadun PraSejarah Malaysia, 2011)

Pada abad pertama hingga 6 Masihi, kerajaan yang memiliki pelabuhan entreport di Semenanjung Tanah Melayu yang terletak di persisir pantai atau muara sungai telah wujud. Sungai dan laut adalah alat pengangkutan tertua. Sungai dijadikan alat perhubungan utama dan pengangkutan hasil hutan dan balak. Antara kerajaan maritim dan agraria awal seperti kerajaan Chih Tu (Kelantan), Kedah Tua (Kedah), Gangga Negara (Perak), Tan Tan (Terengganu dan Kelantan) dan Langkasuka. Antara pelabuhan purba seperti Pelabuhan Kota Selinsing (Perak), Sungai Emas dan Pengkalan Bujang (Kedah) dan Jenderam Hilir, Selangor. (Nik Mahmud, 1934).

2. Sejarah Pelabuhan Di Kelantan

Di Kelantan, perubahan yang berlaku dalam kehidupan masyarakat Proto Melayu, Deutro Melayu atau melayu melalui proses evolusi budaya. Perdagangan zaman neolitik adalah secara agraria. Namun bermula zaman logam, perdagangan maritim berlaku dengan kewujudan kapal layar yang melahirkan kerajaan awal di kawasan pesisir pantai dan ada juga kawasan muara sungai kawasan pedalaman. Berdasarkan penemuan artifak di Gua Cha dalam eskavasi yang diketuai G. De G. Sieveking (1954), begitu juga Gua Madu dan Gua Musang menunjukkan pada zaman neolitik sudah ada pergerakan kependudukan. Hala perdagangan ialah dari pedalaman ke pesisir, pedalaman ke pedalaman dan pesisir ke pedalaman. Ia berlaku lebih kurang 10,000 tahun dahulu. Kulit siput pantai ditukar dengan barangan hutan seperti rotan, kulit kayu dan alatan batu. Aktiviti pertukaran barang sudah berlaku 3000 SM (5,000 tahun dahulu). Semua ini melibatkan kewujudan jeti dan pelabuhan muara sungai (Nik Hassan Shuhaimi, 2018).

Beberapa kerajaan awal di Kelantan yang menyumbang kepada aktiviti di pelabuhan berkaitan pengangkutan dan perhubungan sungai dan laut adalah sebagaimana berikut:

a. Kerajaan Chih Tu

Kerajaan Chih Tu (Tanah Merah) antara kerajaan pra sejarah di Kelantan yang dipercayai wujud sejak abad ke 2M lagi. Kerajaan ini boleh dikategorikan kerajaan

maritim dan agraria kerana ia berada di kawasan pedalaman, namun merupakan kerajaan entreport yang terletak di muara sungai. Dikatakan bahawa kerajaan Chih Tu wujud sezaman dengannya Kerajaan Funan yang gemilang pada abad ke 2-6 M berdasarkan hubungan dagang dan diplomatik. Catatan Chi Tu Guo Ji menyatakan tempoh perjalanan menuju ke hulu sungai ialah sebulan/sepurnama (Bukti saintifik berdasarkan sumber China Chi tu Gou Ji pada abad ke 7M). Kenyataan ini dibuktikan dengan inskripsi Buddhagupta dari Lembah Bujang yang menceritakan pelayaran Buddhagupta di Tanah Merah, Kelantan. Pentarikhan inskripsi ini ialah pada abad ke 6M berdasarkan aksaranya. (Zuliskandar dan Nik Hassan Suhaimi, Zaman Proto sejarah di Malaysia satu pengenalan, ATMA, 2012) Dua orang utusan Maharaja China K'ang Tai dan Zhu Ying ke Funan dan menyebutkan beberapa kerajaan yang ada. Catatan Liang shu ada menyebut tentang lokasi Chih Tu dalam laluan ke Poli. Begitu juga dengan rombongan Maharaja Sui, dengan mengambilkira faktor bahan dagangan, emas dan hasil hutan. (Wheatley,P. 1961)

b. Kerajaan Pan Pan

Kerajaan ini wujud sekitar kurun ke 3M hingga 7M dan terletak di sekitar pesisir pantai Kelantan dan Terengganu. Ia juga ada kaitan dengan Kerajaan Patani. Kerajaan Maritim ini menggunakan jalan laut dan perairan sungai sebagai penghubung jalan perdagangan. (Munoz, Paul Michel 2006). Kerajaan ini pernah ditakluk oleh empayar Srivijaya di bawah pemerintahan Dharmasetu sebelum 775M. Sepanjang tarikh 424 hingga 453, rajanya menghantar perutusan ke China. Kerajaan ini turut ada hubungan dengan kerajaan Funan, kuasa besar teluk Siam ketika itu Hall, D.G.E. (1981). Sepanjang kurun ke 6M, Kerajaan Pan Pan telah menghantar ufti ke China (Dinasti Chen) Manakala pada kurun ke-7M Kerajaan Pan Pan menghantar ufti ke Dinasti Tang.

c. Kerajaan Langkasuka

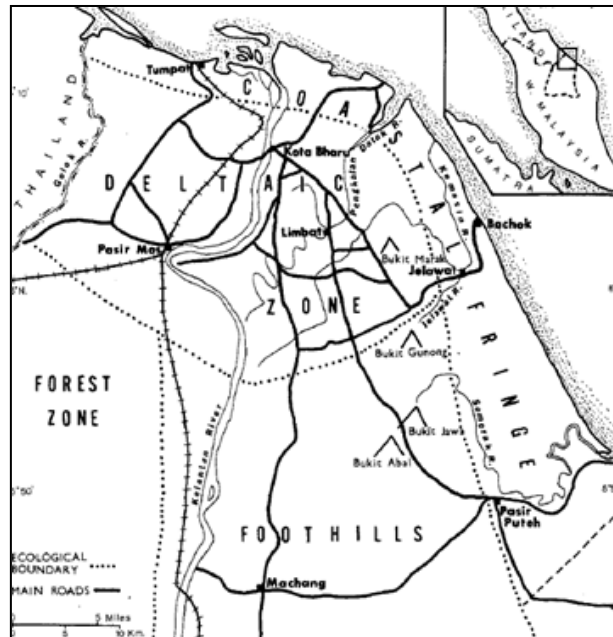
Kerajaan Langkasuka terletak di pantai barat dan timur Semenanjung Tanah Melayu antara Senggora dan Kelantan itu, lokasi asal kerajaan Patani abad kedua. Sekitar tahun 1267–1339, Raja Sang Tawal, Raja Langkasuka, anak sulung Raja Sankranta dikalahkan oleh Siam pada 1295 dan melarikan diri ke Ligor. Selepas kehilangan Singgora, beliau menetap di Kelantan dan membina bandar baru di sana.

d. Kerajaan Tan Tan

Tan Tan negeri yang makmur dan kaya sekitar awal abad ke 6M. Kondisi ini menarik perhatian pedagang China untuk singgah. Pemerintah (Sha Li) kerajaan ini yang tersohornya ialah Shih Ling Chia. Tan Tan ini terdapat dalam rekod China semasa pemerintahan Dinasti Sui. Pedagang dari China pernah berdagang ke Pengkalan China, Tumpat untuk menjual sutera dan rempah ratus. Merujuk kepada pengkajian, dua pendapat berkaitan lokasi kerajaan ini, satunya berpangkalan di sempadan Kelantan Terengganu iaitu Besut dan satu lagi Tendong, Pasir Mas. Walau apapun, boleh dinyatakan kerajaan ini merentangi sepanjang pantai Kelantan.

e. Kerajaan Chermin

Dinasti Chermin ialah kerajaan yang memerintah Langkasuka, Kelantan dan Singgora. Keturunan Raja-raja kerajaan ini memerintah Kelantan dan Champa di Vietnam sepanjang tahun 1339-1579. Ia juga disebut kerajaan Jembal, memerintah di Hilir Kelantan yang diasaskan oleh keturunan raja Champa. Negeri Champa dari kurun ke 14 hingga kurun ke 19 berperang menentang penjajahan Vietnam (dinasti Nguyen) dari utara. Ramai penduduk Champa berundur ke Kelantan negara mereka jatuh ke tangan Vietnam. (https://ms.wikipedia.org/wiki/Sejarah_Kelantan)



Peta grafik menunjukkan kawasan pendaratan dan pelabuhan sepanjang wilayah Kelantan amnya. Sebetulnya, masih terdapat beberapa kerajaan yang bermukim di Kelantan yang tidak diperincikan dalam laporan ini seperti kerajaan Jembal, Reman, Ligor dll. Penulis mengfokuskan terus kepada Kesultanan Kelantan Keturunan Long Yunus (1762 hingga kini).

3. Pelabuhan Era Awal Kesultanan Kelantan Hingga Pasca Merdeka

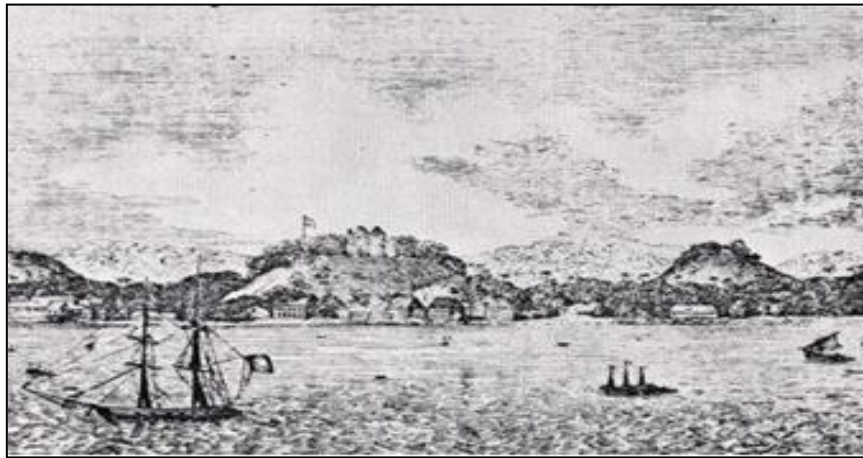
Pusat pemerintahan kerajaan Kelantan telah dimajukan oleh Sultan Muhammad II. Baginda membina tapak pelabuhan bagi memudahkan urusan dagang. Pelabuhan berperanan dalam hubungan perdagangan. Justeru, Pangkalan Galoh yang bermaksud Pangkalan Permata diperkukuhkan binaannya di Sungai Kelantan agar menjadi pelabuhan utama kerajaan Kelantan. Antara kerajaan yang berdagang dgn kerajaan Kelantan ialah kerajaan Johor dan Melaka. (<https://quizlet.com/501704920/sejarah-form-2-bab-8-flash-cards/>). Beberapa fakta sejarah yang ada kaitan dengan pelabuhan dan harapan pembangunannya adalah sebagaimana berikut:

a. Kisah Pelayaran Abdullah Munshi dan Puteri Saadong

Kedua-dua kisah ini menggambarkan tentang perdagangan maritim di Bachok. Dalam Hikayat Pelayaran Abdullah Ke Kelantan, beliau menyatakan telah singgah di Bachok melalui bertemu dengan seorang raja yang memerintah. Dipercayai bahawa raja

tersebut ialah Long Yusoff, putera kepada Sultan Mohammad 1 (1830-an) yang memerintah kawasan Kampung Panchor yang terletak di Daerah Penggawa Gunung sekarang. Kini tapak istana Long Yusoff merupakan "Tanah Sultan" yang diwartakan serta dibina kuari,

Sementara itu kepulangan Puteri Saadong dengan menaiki kapal Siam yang paling ampuh adalah melalui pelabuhan Pantai Kemeyang, Bachok. Kisah Puteri Saadong yang pulang dari Siam melalui Pantai Kemayan Bachok menyusuri Sungai Kemasin serta cawangannya Sungai Melor sebelum bertemu dengan Raja Abdullah di Tasik Lelayang Mandi, Kampung Bukit Mak Lipah, dalam Daerah Penggawa Mahligai dalam Jajahan Bachok. Lakaran grafik yang menggambarkan pengkalan Pantai Kemayan atau Pantai Irama dan Bukit Gunong.



Sumber: <http://palimol.blogspot.com/2011/03/bachok-kelantan.html>

b. Pra dan Pasca Perjanjian Bangkok Atau Anglo-Siamese Treaty (1909).

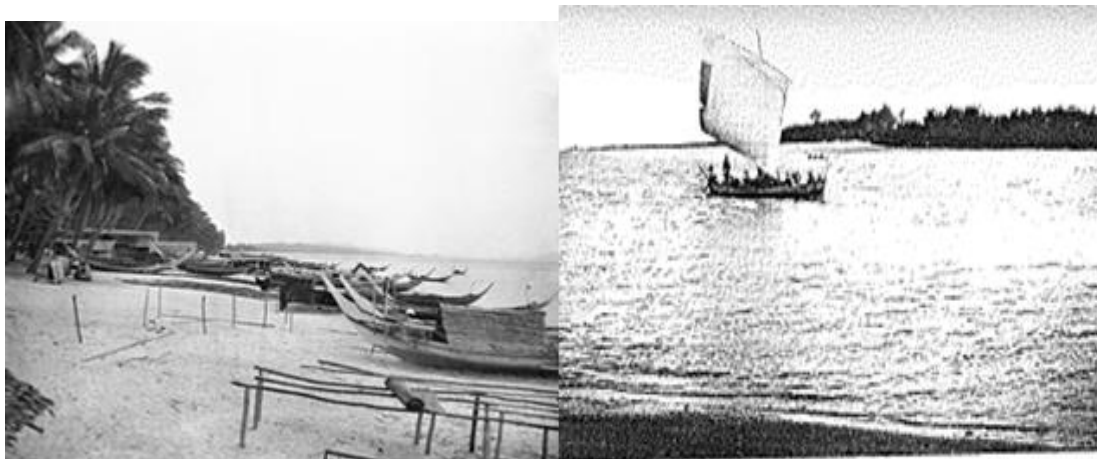
Merujuk kepada kandungan Perjanjian Inggeris-Kelantan 1909, isu pengangkutan yang disentuh hanya berkaitan landasan keretapi. Namun landasan keretapi ada kaitan dengan pelabuhan pengangkutan laut dan lapangan terbang. Sila lihat Lampiran yang disediakan berkaitan Perjanjian Inggeris Kelantan 1910 (Azman bin Mohd Zain, 2001). Buktinya apabila Inggeris dan Siam menggunakan sepenuhnya kemudahan pengangkutan air untuk kepentingan ekonomi mereka. Peta grafik menunjukkan penempatan masyarakat sekitar awal 1900-an. Sumber: Graham, W.A., 1908)



c. Catatan Sir Raymond Firth dan isteri, Clive Samuel Kessler dan W.E Pepys

Dalam dunia antropologi, Raymond Firth telah mengkaji dan menghasilkan karya bertajuk "Ekonomi Nelayan Melayu". Beliau tinggal di Kampung Perupok sebelum Perang Dunia Kedua dan pada tahun 1960-an. Raymond Firth berkelahiran New Zealand merupakan agen perisikan Kerajaan Kolonial British telah menyatakan kesimpulan menarik tentang Perupok dengan menyatakan "Perupok tidak akan maju buat selama-lamanya.

Rosemary Firth, isteri kepada Raymond Firth pula menghasilkan karya bertajuk "Ekonomi Rumah Tangga Melayu" dalam kajiannya yang dilakukan di Daerah Perupok. Buku yang ditulis oleh Sir Raymond Firth dan isteri berkaitan dengan kajian di Pantai Perupok pada masa pra dan pasca Perang Dunia Kedua serta Clive Samuel Kessler di Jelawat akan dijadikan sumber pengumpulan maklumat. Beliau juga mengharapkan satu hari Bachok dan pantai di Kelantan akan diletakkan sebaris dengan Pelabuhan-pelabuhan lain di Kelantan khususnya dan Pantai Timur amnya. Gambar menunjukkan penggunaan perahu layar dan keadaan pesisir pantai Kelantan



Sumber: https://en.wikipedia.org/wiki/File:Bachok_Beach.jpg

d. Institusi Islam menyumbang kepada Perkembangan Pelabuhan Di Kelantan

Perlu diketahui bahawa perkembangan pelabuhan di Kelantan turut berkait rapat dengan perkembangan Islam. Kelantan terkenal dalam perkembangan Islam sejak abad ke 12 M lagi di nusantara ini. Sekitar 1181M, urusan niaga adalah menggunakan mata wang logam dinar dalam urusan perdagangan. Perkembangan ini mewujudkan sistem hubungan perjalanan pencari ilmu serata nusantara.

Buktinya pada 1912, sejenis duit atau wang emas telah dijumpai di Kubang Labu iaitu Bekas ibu negeri Kelantan yang terletak di tebing barat Sungai Kelantan berhadapan dengan bandar Kota Bharu sekarang (Ismail bin Awang, 1986). Di sebelah muka duit itu ditulis 'al-Mutawakkil cala-Allah' yang bererti berserah diri kepada Allah s.w.t. Sebelahnya lagi di tulis 'al-Julus Kelantan' yang bererti kerajaan Kelantan dan di atas tulisan itu terdapat tulisan 'ovv' yang membawa maksud 577H

iaitu bersamaan 1180M (Nik Mahmud bin Ismail, 1925/1926). (Nik Mohd bin Nik Mohd Salleh, 1985).

e. Perlombongan dan perdagangan Emas

Selain institusi Islam, emas turut menjadi penyumbang yang menarik dagangan kerajaan Kelantan. Perlombongan emas sudah berlangsung seawal kesultanan Kelantan lagi. Galian emas di Kelantan masih menjadi khazanah bernilai negeri. Gambar menunjukkan aktiviti perlombongan emas di Kelantan.



Sumber : London News 27 September 1902

4. Sejarah Pelabuhan Utama Di Kelantan

a. Pelabuhan Kastam dan Pelabuhan Palekbang, Kota Bharu

Pusat bandar Kota Bharu yang berada di pinggir sungai Kelantan amat bergantung kepada pengangkutan air. Sepanjang sungai Kelantan, wujud banyak pengkalan jeti kecilan untuk sampan perahu berlabuh. Gambar lama Pelabuhan Palekbang dan Pelabuhan Kastam



Sumber: PPSK.

Pelabuhan utama pada awal 1900-an ialah Pelabuhan Kastam dan Pelabuhan Palekbang. Kedua-duanya berkedudukan berhadapan sebelah tebing timur dan barat sungai Kelantan. Ini bermaksud, pelabuhan Kastam berada sebelah timur dalam jajahan Kota Bharu dan Pelabuhan Palekbang di sebelah barat bawah jajahan Tumpat kini.

Pelabuhan Palekbang dan Kampung Laut dalam Jajahan Tumpat adalah Pelabuhan-pelabuhan termaju dan tersohor bersama Pelabuhan Penambang di Kota Bharu. Namun, kebiasaannya kedua-dua pelabuhan ini sering dikenali dengan nama pelabuhan Kota Bharu. Fungsi Pelabuhan Kota Bharu, Palekbang dan Kampung Laut amat penting. Hasil dagangannya lumayan, contohnya berdasarkan catatan W A Graham penasihat Siam bahawa hasil dagangan di Kelantan pada 1907 melebihi 2.5 juta dollar sebelum dijajah Inggeris pada 1909.

TRADE, COMMERCE, AND INDUSTRIES.			
Trade and Commerce. The total value of commerce for the twelve months ending February 6th, 1907 (the end of the Mohammedan year), is shown by the Customs House returns as:			
Exports, - - -	\$1,153,948.00		
Imports, - - -	1,388,435.00		
			\$2,542,483.00
an increase of \$366,150 over the total for the preceding year. (See Appendix E.)			
Chief exports are kopra, gold, betel-nut, paddy and rice, cattle and dried fish; while wild rubber and gutta-percha, hides, silk goods, and poultry are also exported in some quantity.			
Principal imports are cotton goods, specie, general provisions, kerosene oil, and timber. Mining and planting stores imported during 1906-07 reached a total of \$32,000.			

Sumber PPSK. <http://pp-sk.blogspot.com/>

Pada dekad 1930-an pelabuhan Palekbang dan Kampung Laut masih wujud sebagai pusat pengangkutan sungai di Kelantan. Pada masa itu, ia menguruskan Kapal Stim. Perkhidmatan itu dimulakan oleh Syarikat Duff 1905 yang menghubungkan Kota Bharu dengan Jajahan Pasir Mas, Machang, Tanah Merah, Batu Mengkebang, Dabong, Bertam dan Galas. Perkhidmatan pengangkutan sungai ini sedikit terjejas dengan kewujudan jalan keretapi menghubungkan Kota Bharu dan Gua Musang. Begitu juga dengan siapnya pelabuhan di Tumpat. (Kelantan Dalam Dunia Pelayaran 1907, PPSK) Pada dekad 1920-an pengangkutan kapal dikhususkan kepada urusan perdagangan sahaja. Kelantan aktif mengeksport lembu, kerbau, pinang kosi dan kelapa kering (kopra) ke Singapura melalui pelabuhan Palekbang. Antara aktiviti di pelabuhan ialah pengeksportan / pemunggahan kopra/kelapa kering. Masyarakat turut menaiki "Kapal Belangkas" untuk ke Kota Bharu. Era Perang Dunia Kedua, kapal Belangkas telah rosak teruk akibat serangan Jepun dan dilupuskan. (<http://pp-sk.blogspot.com/>)

b. Pengkalan Galuh, Kota Kubang Labu

Kota Pengkalan Galuh/Pengkalan Leser (Pengkalan Permata) terletak di antara sebelah utara Jambatan Sultan Yahya Petra dengan Istana Kota Lama, Kampung Sireh. Ia bina (1777) pada zaman Long Yunus bagi mengantikan ibu kota kerajaan Kelantan di Kota Kubang Labu yang kini berdekatan bulatan Pasir Pekan. Ia berkembang maju pada zaman Sultan Muhammad II. Pengkalan Galoh telah rosak akibat perang saudara dan menyebabkan Sultan Muhammad II membina Kota Kebun Menseta bertempat di antara kawasan tambatan Diraja dan jeti kastam sekarang. (<https://www.facebook.com/media/set/?set=a.444787218954383.1073741869.361791887253917&type=3>)

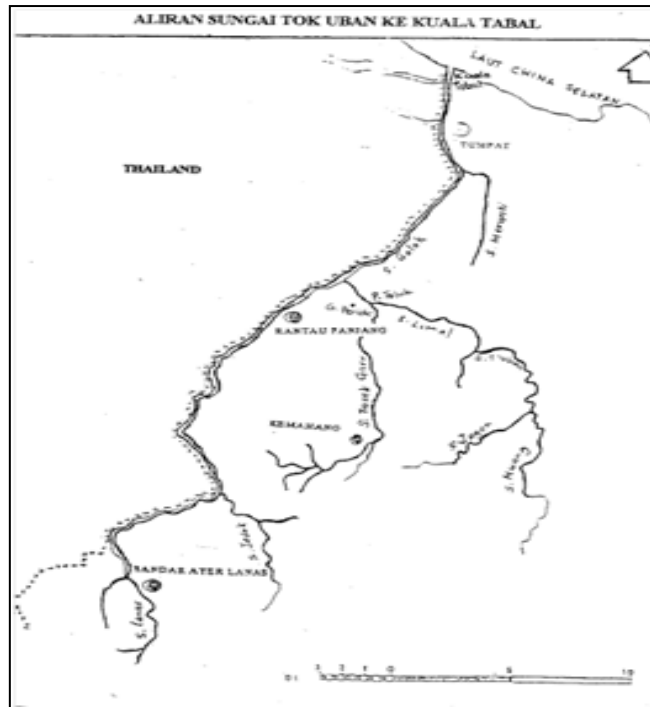
c. Pengkalan Teluk, Pengkalan Rakit dan Lubuk Jong dalam Daerah Penggawa Gual Periok, Jajahan Pasir Mas

Daerah Gual Periok dalam Jajahan Pasir Mas terdapat tiga pengkalan sungai terkenal iaitu Pengkalan Teluk, Pengkalan Rakit dan Lubuk Jong yang dahulunya berlaku urusan perdagangan. Ketiga pengkalan sungai tersebut telah memberikan impak kepada urusan perdagangan yang berlangsung dalam Daerah Penggawa Gual Periok khususnya serta Jajahan Pasir Mas amnya,

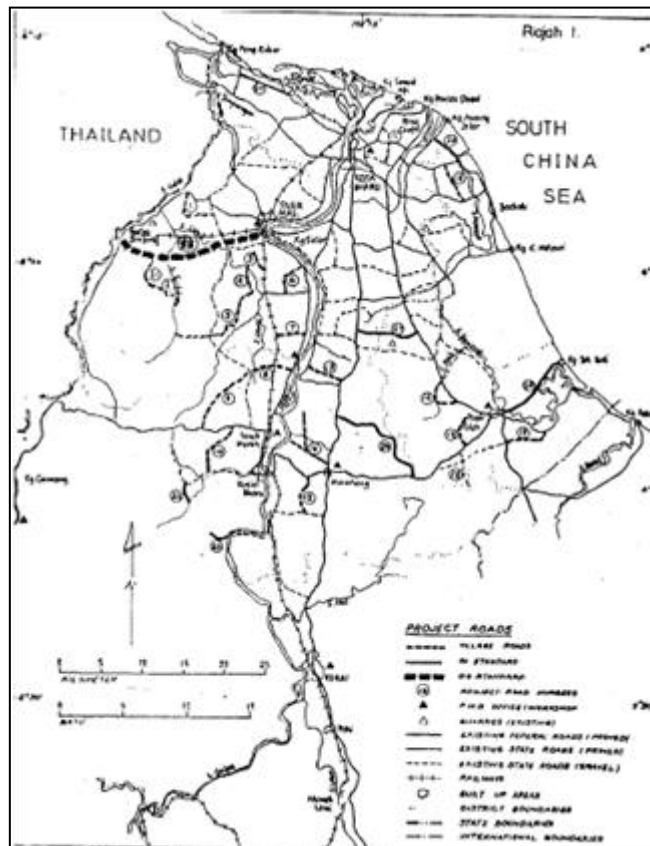
Satu catatan sejarah, pada zaman Long Yunus 1756 iaitu abad ke-18M, perkembangan sistem Pendidikan pondok turut merancakkan penggunaan Sg Tok Uban. Raden Panji dari Surakarta, Jawa Tengah datang ke Kampung Apam, Gual Periok menyusuri Sungai Tok Uban ke Kuala Tabal. Masjid yang seakan bentuk Masjid Kampung Laut Imamnya Raden Panji. Beliau telah memperkasakan lagi pengaruh Islam. Jenazah beliau dimakamkan di sana dan terdapat juga artifek yang diwariskan. Pondok lain yang wujud di sekitar sungai tersebut ialah pondok Lati, Lubok Jong, Repek, Meranti dan Bakong. Artifek yang ditemui didasar sungai Tok Uban ialah seekor patung itik dan pinggan tulisan gaya zaman Dinasti Song (960M-1720) yang berunyi fook bermaksud tuah. Ini bermakna kegiatan perdagangan di Gual Periok sudah berlaku sejak abad ke 10M lagi. (Azman, 2001 dan Abdul Rahman al-Ahmadi, 1990)

Sekitar abad ke-19M penerokaan hutan untuk kediamanpun dimulai daripada pengkalan sungai seperti Gual Periok. Sungai Tasek Garu dijadikan dijadikan jalan pengangkutan utama. Amat mustahil untuk membawa barang dagangan mengharungi hutan belantara. Kayu balak juga yang dihanyutkan menyusuri sungai ini untuk mudik ke Pelabuhan Tabal. Sebelum tahun 1909, ia menjadi pelabuhan utama di Tumpat untuk mengeksport hasil pertanian dan perhutanan ke negara-negara lain. Ia menjadi jalan pengkutan utama ke pelabuhan Tabal sebelum tahun 1909. Bekalan yang diperolehi seperti makanan, ubat-ubatan dan pakaian (Mohd Kamaruzaman A Rahman, 1990).

Peta menunjukkan kedudukan Gual Perioik, Pengkalan Teluk dan Pengkalan Rakit.



Beberapa projek pembinaan Jalan Pengangkutan 2000.



Sumber: Azman bin Mohd Zain (2001)

d. Pelabuhan Tumpat di Kg. Jubakar dan Landasan Keretapi Penghubung Pelabuhan Tumpat (Pantai Sri Tujuh)

Dahulunya wujud landasan keretapi antara Tumpat dengan Pelabuhan Tumpat yang terletak di Pantai Sri Tujuh. Pada 1912, jalan keretapi siap dibina dari pelabuhan Tumpat ke Bandar Pasir Mas dan setahun kemudian, jalan keretapi ini boleh digunakan terus dari Tumpat ke Tanah Merah.

Sekitar 1940'an sebelum Perang Dunia Kedua, Pelabuhan Tumpat mengendalikan eksport bijih besi ke luar negara terutamanya ke Jepun. Pada mulanya, bijih besi yang di lombong di Batu Lapan, Kerambit itu diangkut ke pelabuhan dengan menggunakan lori kecil. Memandangkan permintaan terhadap bijih besi meningkat, pengangkutan menggunakan lori telah menimbulkan masalah. Justeru, pihak FMSR bersetuju membina sebuah landasan dari Tumpat ke Pelabuhan Tumpat sejauh 5.38 kilometer (ada yang mengatakan sekitar 3 kilometer sahaja). Ia mula dibina pada akhir tahun 1930'an dan siap pada awal tahun 1940'an. Landasan ini dibuka kepada trafik pada tahun 1941 dengan kekerapan pengendalian 6 tren sehari.

Peta menunjukkan kedudukan landasan dari Stesen Tumpat ke Pelabuhan Tumpat



Sumber:https://3.bp.blogspot.com/i8Unr9oO3RE/TnXWwl7FD2I/AAAAAAAAFL4/5j_Dj43CNfA/s1600/image002.jpg

Semasa Perang Dunia Kedua (1941), perkhidmatan tren membawa bijih besi diteruskan dengan kesemua bijih dihantar ke Jepun. Pengumpulan bijih besi ini adalah di sebuah kilang bijih besi di belakang Stesen Keretapi Gual Periok. Selepas Jepun (1945), British kembali memerintah Malaya dan mengarahkan agar semua bijih besi dihantar ke England. Pada 1946, kapal dari Jepun telah datang semula ke sini untuk membawa bijih besi kembali ke Jepun dan berterusan sehingga akhir tahun 1950an. Pada 1960, perkhidmatan tren pukal bijih besi ke pelabuhan tumpat ini dihentikan. Ada yang mengatakan, pengeluarannya berterusan sehingga tahun 1965, operasinya dihentikan kerana bekalan bijih berkurangan dan jeti Pelabuhan Tumpat dibiarkan runtuh.

Penutup

Perkembangan institusi pengangkutan air dan pelabuhan menyumbang kepada kenampakan pentingnya dalam industri. Sejarah yang ada perlu diraikan merujuk kepada keperluan masa hadapan negara. Aset pelabuhan yang tersedia perlu dinaiktaraf. Ia amat bertepatan dan berkesinambungan dengan usaha-usaha yang pernah dilakukan sebelum ini.

Bibliografi

- A.Aziz Deraman dan Baharin Ilias (2018), Kelantan; Sejarah, Adat dan Warisan Kelantan, Kota Bharu: Majlis Agama dan Adat Istiadat Melayu Kelantan.
- Abdul Rahman al-Ahmadi (1990) Sepintas Kilas, Dibuang Sayang, Beberapa Artifak di Tok Uban dan Apam Jajahan Pasir Mas dan Kota Bharu Kelantan, dalam Kelantan zaman Awal: Kajian Arkeologi Dan Sejarah di Malaysia, Perbadanan Muzium Negeri Kelantan, Istana Jahar.
- Adi Taha (2007), Archeology of Ulu Kelantan, Kuala Lumpur: Jabtan Muzium Malaysia
- Adi Taha (2011), Tamadun PraSejarah Malaysia, Jabatan Muzium Malaysia, Kuala Lumpur: Kementerian Penerangan, Komunikasi Dan Kebudayaan Malaysia, www.jmm.gov.my
- Ahmad Jelani Hakimi (2006), Perdagangan dan Perkapalan Melayu di Selat Melaka: Abd ke 15 hingga 18, Dewan Bahasa dan Pustaka
- Annals of Liang dynasty. Annals of Chen dynasty (https://en.wikipedia.org/wiki/Liang_dynasty)
- Azman bin Mohd Zain (2001), Sejarah Perkembangan Daerah Gual Perioik, Latihan Ilmiah, Jabatan Sejarah, Fakulti Sains Kemasyarakatan dan Kemanusiaan, Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia
- Clive S. Kessler. (1978) Islam and Politics in a Malays State, Cornell University Press, Ithaca and London
- Graham, W.A. (1908). Kelantan: A State of the Malaya Peninsula: A Handbook of Information, Glasgow, James Maclehose and Sons.
- Hall, D.G.E. (1981). A History of South-East Asia, Fourth Edition. Hong Kong: Macmillan Education Ltd.
- Kelantan; Tinjauan Ekonomi dan Rancangan Perlaksanaan, Laporan YBM Tengku Razaleigh Hamzah Menteri Kewangan Malaysia dan YAB Dato Mohamed Yaacob Menteri Besar Kelantan (Mei, 1979)
- Louis Golomb, (1976), The Persistence of Thai Ethnicity in Kelantan, Malaysia, Honolulu, Hawaii; the University Press of Hawaii.

- Manguin P.Y. (1989), Dunia Perkapalan Melayu dalam Perdagangan Eropah: Penyelidikan Terbaru, Prospek Baru. Dlm Ismail Hussein (pnyt.) Tamadun Melayu, Jil.1, Kuala Lumpur, Dewan Bahasa dan Pustaka
- Mohd kamaruzaman A Rahman, Perkembangan Ekonomi Kelantan (1900-1920). Peranan Penasihat Inggeris , dalam Warisan Kelantan IX, Perbadanan Muzium Kelantan Istana Jahar, Kota Bharu, 1990, hlm 58.
- Mohd Rohaizat, Zuliskandar Ramli dan Mohamad Anis, Kearifan Tempat Masyarakat Nelayan Melayu Kelantan Mengenai Keselamatan dan Perlindungan Laut. (2017) dalam Warisan Kelantan vol.36, Zuliskandar Ramli, Adi Baharudin, Perbadanan Muzium Negeri Kelantan
- Mohd Sulaiman Mohd Saud (1983), Kelantan 1900-1940: Satu Analisa Tentang Pentadbiran British, Reaksi dan Implikasi Terhadap Masyarakat Melayu, Jabatan Sejarah, Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi
- Munoz, Paul Michel (2006). Early Kingdoms of the Indonesian Archipelago and the Malay Peninsula. Singapore: Editions Didier Millet.
- Nik Hassan Shuhaimi Nik Abd. Rahman "Penolakan Teori Penghijrahan Dari Utara ke Selatan Zaman Neolitik dan Teori "Greater India Raya Zaman Pembentukan Pengaruh
- India dlm. A Aziz Deraman dan Baharin Ilias (2018), Kelantan; Sejarah, Adat dan Warisan, Majlis Agama Islam dan Adat Istiadat Melayu Kelantan hlm 270-300.
- Nik Mahmud Bin Nik Ismail, (1934), Ringkasan Cetera Kelantan, The Al-Asasiyah, Press Co., Kota Bharu.
- Nik Mahmud bin Ismail, Kitab Geografi dan Tarikh Negeri Kelantan, Kota Bharu, Kelantan, 1925/1926
- Nik Mohd bin Nik Mohd Salleh, 'Perkembangan Pendidikan atau Pengajian Islam di negeri Kelantan',dalam Khoo Kay Kim (peny.) Warisan Kelantan IV, Perbadanan Muzium Negeri Kelantan, Kota Bharu, Kelantan, 1985
- Robert Winzeler. (September, 1970) Malay Religion Society and Politics in Kelantan, The University of Chicago, Illinois.
- Rosmi Mat Nasir (1989), Sejarah Perkembangan Ekonomi Negeri Kelantan 1945-1957, Jabatan Sejarah, Fakulti Sains Kemasyarakatan dan Kemanusiaan, UKM, Bangi
- Sejarah Dinasti Tang ("Annal of Tang dynasty"). Foreign countries at the South. (https://en.wikipedia.org/wiki/Old_Book_of_Tang)
- Wheatley,P. (1961), The Golden Khersonence, Kuala Lumpur, Universiti Malaya Press

William R Roff. (1974) Kelantan; Religion, Society and Politics in a Malays State, Oxford University Press, New York.

Winzeler, R. (1985), Ethnic relations in Kelantan: a study of the Chinese and Thai as ethnic minorities in a Malay state. Singapore: Oxford University Press.

Zuliskandar dan Nik Hassan Suhaimi (2012), Zaman Proto sejarah di Malaysia satu pengenalan, Bangi: Institut Alam dan Tamadun Melayu, UKM

ZulIskandar Ramli, Kerajaan Chih Tu: Kerajaan Awal Yang Wujud di Negeri Kelantan, Warisan Kelan XXXII, Perbadanan Muzium Negeri Kelantan, 2013

<http://pp-sk.blogspot.com/2015/06/ramai-orang-tidak-tahu-kota-bharu-juga.html>

<https://muhammadismailibrahim.wordpress.com/2011/06/27/pembangunan-lembah-sireh-kota-bharu-waterfront/>

<https://quizlet.com/501704920/sejarah-form-2-bab-8-flash-cards/>

<https://m.facebook.com/PPSK2014/photos/pelabuhan-kuala-krai-dabong-jelawang-tahun-1921/408614529149618/>