

PERKEMBANGAN PELABUHAN TUBAN TAHUN 1870 - 1920

Oleh: Dewi Widya Ningrum, Prodi Ilmu Sejarah, Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta, dewiwidyaaries1996@gmail.com

Abstrak

Keberadaan pelabuhan sangatlah penting bagi perkembangan sebuah peradaban, salah satunya Pelabuhan Tuban. Berlakunya politik liberal pada masa Hindia-Belanda tahun 1870, mulai dilakukan pembangunan pada beberapa sarana di pelabuhan. Namun, untuk Pelabuhan Tuban hanya lebih diaktifkan kembali fungsinya. Keadaan tersebut memberikan dampak terhadap masyarakat disekitar Pelabuhan Tuban. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui tentang perkembangan Pelabuhan Tuban, pada masa pemerintahan Hindia Belanda, serta dampak sosial dan ekonominya bagi masyarakat Tuban dari tahun 1870 – 1920. Penelitian ini menggunakan metode sejarah kritis diantaranya heuristik, kritik sumber atau verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Pelabuhan Tuban mengalami puncak kejayaan masa pemerintahan Kerajaan Majapahit. Mengalami kemunduran mada Kerajaan Demak, dan masa VOC mulai digunakan kembali tetapi hanya dijadikan sebagai pelabuhan kecil untuk pengiriman barang dan juga bagi nelayan. Kemudian, Pelabuhan Tuban pada masa pemerintahan Hindia Belanda tahun 1870, berada di bawah Karesidenan Rembang. Pada masa tersebut, di wilayah Tuban sendiri ditempatkan seorang asisten residen, yang bekerjasama dengan bupati. Pelabuhan Tuban pada masa Hindia Belanda hanya dijadikan sebagai pelabuhan kecil. Tujuan dari pelabuhan kecil ini hanya mengangkut barang-barang atau komoditi yang dihasilkan di Tuban. Keberadaan Pelabuhan Tuban pada masa Hindia Belanda, tentunya memberikan dampak sosial dan ekonomi bagi masyarakat. Dampak sosial, yakni Pemerintah Hindia Belanda mengendalikan segala aspek kehidupan sosial masyarakat. Dampak ekonomi dari keberadaan Pelabuhan Tuban, menyebabkan beberapa masyarakat memiliki pekerjaan, seperti menjadi kuli atau pedagang.

Kata Kunci: *Perkembangan, Pelabuhan Tuban, Tahun 1870 – 1920.*

TUBAN PORT DEVELOPMENT IN 1870 – 1920

Abstract

The existence of ports is very important for the development of a civilization, one of them is Tuban Port. When a liberal politics was applied during the Dutch East Indies era in 1870, the construction of several facilities at ports was begin. However, just more reactivated the functions of the port was done for Tuban Port. This situation gave an impact to the community around the Tuban Port. The purpose of this study is to find out the development of Tuban Port, during the Dutch East Indies era, as well as its social and economic impact on the people of Tuban in 1870 - 1920. This study uses critical historical methods is heuristics, source criticism or verification, interpretation, and historiography. Tuban Port experienced the peak of glory during Majapahit Kingdom era. This port ever experienced a decline during the Demak Kingdom era, and the VOC era began to be reused but only used as a small port for delivery of goods and also for fishermen. Then, the Tuban Port during the Dutch East Indies era in 1870, was under the Rembang Residency. At that time, an assistant resident who cooperate with the regent was placed at the port area. Tuban Port during the Dutch East Indies era was only used as a small port. The purpose of this small port was placed to transport goods or commodities produced in Tuban. The existence of Tuban Port during the Dutch East Indies era, certainly had a social and economic impact on the community. The social impact is the control of the Dutch East Indies Government for all the social life aspects. The economic impact of the existence of Tuban Port is causing some people to have jobs, such as being porters or traders.

Key Words: Development, Tuban Port, 1870 - 1920.

PENDAHULUAN

Pelabuhan di Indonesia telah ada sejak zaman kerajaan, dan tersebar sangat banyak di berbagai wilayahnya. Hal ini dikarenakan Indonesia sendiri sebagai negara maritim yang luas. Sehingga, keberadaan pelabuhan menjadi hal yang sering dijumpai sebagai tempat perdagangan. Sebelum memasuki abad XV, kehidupan perdagangan di Pantai Utara Jawa (Pantura) cukup ramai. Hal ini dapat diketahui dari bukti-bukti bahwa di wilayah ini pula muncul pusat-pusat perdagangan antar bangsa dari kerajaan-kerajaan besar yang berpusat di wilayah pedalaman. Hubungan antara kota-kota pelabuhan di Pantura sebelum tahun 1400-an sangat sedikit diketahui. Akan tetapi, apabila dibandingkan dengan situasi Pantai Utara Jawa sesudah memasuki abad XV mungkin terhitung sepi, ketika didasarkan atas keterangan yang dapat diketahui tentang jumlah kota-kota pelabuhan yang ada di tempat tersebut. Salah satu pelabuhan penting, yang terdapat dalam catatan sejarah adalah Pelabuhan Tuban.¹

Bukti bahwa Pelabuhan Tuban cukup ideal untuk tempat singgah kapal-kapal pada masa lalu, yakni dengan ditemukannya jangkar yang berjumlah 4 buah. Dikatakan pula bahwa sekitar tahun 1292-1293 M, armada-armada tentara Mongol mendarat di Pelabuhan Tuban.² Masa Kerajaan Majapahit, Pelabuhan Tuban menjadi berkembang pesat dan hal itu karena kebijakan politik penguasa tersebut. Kebijakan politik yang dimaksud dalam perdagangan yakni mengadakan kerjasama dengan negara lain. Pelabuhan Tuban juga memiliki struktur pemerintahan dan birokrasi yang teratur, juga merupakan daerah pelaksana perdagangan pemerintahan Kerajaan Majapahit. Bentuk penerapan kebijakan perdagangan internasional Kerajaan Majapahit adalah dengan cara melarang pelayaran niaga asing berdagang ke

sebelah timur Jawa, atau Jawa sebagai basis perdagangan dan menjadikan Pelabuhan Tuban sebagai tujuan dagang. Hal inilah yang mewajibkan para pedagang asing untuk melabuhkan kapalnya di Pelabuhan Tuban. Apabila tidak dipatuhi maka akan dilakukan pemaksaan dan juga penyerangan dari pihak Kerajaan Majapahit.

Pelabuhan Tuban mulai mengalami masa kemerosotan sekitar abad XV sampai XVI. Hal ini dipengaruhi karena semakin melemahnya kekuasaan Kerajaan Majapahit yang membuat para bupati di daerah Pantura mulai mengingkari kekuasaan Kerajaan Majapahit, dan lebih memilih bergabung dengan Kerajaan Demak. Pelabuhan Tuban mulai berkurang peranannya setelah berhasil ditaklukkan oleh Demak pada tahun 1619 M. Berdasarkan sumber dari Cina menyebutkan, bahwa pada abad XV Pelabuhan Tuban merupakan tempat yang tidak aman. Faktor ketidakamanan tersebut karena banyak kapal-kapal pelaut di wilayah Pelabuhan Tuban, yang memaksa dengan kekerasan agar kapal-kapal Cina bersedia singgah. Justru kapal-kapal Cina malah menjauh dan memilih untuk singgah di pelabuhan Gresik dan Surabaya. Hal tersebut, membuat Pelabuhan Tuban menjadi sepi karena para pedagang lebih memilih ke tempat lain, dan berdampak pada perekonomian.

Pelabuhan Tuban menjadi kekuatan politik pedalaman, setelah ditaklukkan oleh Kerajaan Demak. Peranannya semakin berkurang, karena Kerajaan Demak tidak memilih Tuban sebagai pelabuhan utamanya dan digantikan oleh Jepara. Tahun 1646 M, akhirnya Jepara berhasil merebut posisi sebagai pelabuhan dagang internasional.³ Hal ini mengakibatkan Pelabuhan Tuban menjadi semakin terpuruk, karena ditinggalkan oleh para pedagang.⁴ Masa kekuasaan kolonial,

³ Sri Retna Astuti, *op.cit.*, hlm. 875-880.

¹ Supratikno Rahardjo, *Diskusi Ilmiah Bandar Jalur Sutra (Kumpulan Makalah Diskusi)*, (Jakarta: Depdikbud, 1998), hlm. 14-15.

² Sri Retna Astuti, "Kota dan Pengembangan Wilayah", *Jantra (Jurnal Sejarah dan Budaya)*, Vol. V, No. 10 Bulan Desember 2010, hlm. 871-873.

⁴ Dipindahkannya pelabuhan utama ke Jepara, membuat Pelabuhan Tuban menjadi tidak terdengar lagi dalam kancah dunia perdagangan. Pelabuhan Tuban menjadi benar-benar kehilangan nama, hal ini juga berimbas pada laju perekonomian masyarakat sekitarnya. Masyarakat khususnya yang berada di wilayah pesisir, menjadi banyak yang kehilangan pekerjaan.

tahun 1709 M Pelabuhan Tuban mulai berhubungan dengan penguasa asing. Sejak tahun tersebut, telah dikenakan kewajiban⁵ *contingen* dan *verplichte leverantien*⁶, berdasarkan kewajiban tersebut Tuban harus membayar seperti beras, kayu sapan, benang katun dan kulit sapi.

Wilayah Tuban dalam perjalannya, terus mengalami perubahan tempat karesidenan, hingga dapat kembali berada di wilayah Karesidenan Rembang. Memasuki akhir abad XIX, peranan ekonomi Tuban kembali bangkit. Hal ini tidak terlepas dari perubahan tata ekonomi dunia yang terjadi pada akhir abad XIX.⁷ Kemudian, akibat dari dikeluarkannya Undang-Undang Agraria tahun 1870 yang berisikan dua hal pokok, yakni pemberian kesempatan pada pihak swasta untuk dan menjamin berkembangnya perusahaan swasta di Hindia Belanda.⁸ Berkembangnya perusahaan swasta tahun 1870 di Hindia Belanda, merupakan dampak dari banyaknya pemodal asing yang menanamkan saham.⁹ Masa ini dinamakan

zaman liberal, yakni pemerintah Hindia Belanda membangun banyak prasarana pelabuhan untuk menunjang produksi tanaman dagang ekspor.

Perkembangan Pelabuhan Tuban dari masa kejayaan, masa kemerosotan, hingga akhirnya bangkit kembali inilah yang melatarbelakangi untuk pembuatan skripsi ini. Artinya, Pelabuhan Tuban memiliki perjalanan sejarah yang sangat panjang, hingga pada akhirnya bisa berfungsi kembali sebagai pelabuhan dagang, tetapi perannya tidak sama seperti masa lampau. Hal ini dikarenakan, Pelabuhan Tuban tidak lagi menjadi bandar utama, seperti pada masa Kerajaan Majapahit. Posisi bandar pusat telah digantikan oleh Gresik dan beberapa wilayah lain. Hal ini juga membuat perekonomian masyarakat di sekitar Pelabuhan Tuban, mengalami perubahan. Sepinya para pedagang yang singgah ke Pelabuhan Tuban, maka secara otomatis membuat masyarakat banyak yang kehilangan pekerjaan.

METODE PENELITIAN

Penelitian pada dasarnya memerlukan metode untuk pelaksanaannya di lapangan. Metode penelitian sendiri merupakan langkah-langkah yang dilakukan oleh peneliti, untuk menghasilkan suatu karya. Sama halnya dengan metode penelitian sejarah, yang bertujuan untuk menghasilkan karya sejarah. Dalam buku *Pengantar Ilmu Sejarah* dari Kuntowijoyo, dikatakan bahwa metode penelitian sejarah itu ada empat tahap. Metode penelitian itu diantaranya heuristik (pengumpulan sumber), verifikasi (kritik sumber), interpretasi (penafsiran sumber) dan historiografi (penulisan).

1. Heuristik (Pengumpulan Sumber)

Heuristik merupakan proses pengumpulan sumber, yang sesuai dengan jenis sejarah yang akan ditulis. Sumber itu menurut bahannya dapat dibagi menjadi dua, yakni tertulis dan tidak tertulis. Sumber tertulis seperti halnya arsip, buku dan koran. Sedangkan sumber tidak tertulis seperti sumber lisan atau melakukan wawancara, kepada orang yang hidup sezaman dengan terjadinya suatu peristiwa.¹⁰

⁵ Edi Sedyawati, dkk, *Tuban: Kota Pelabuhan di Jalan Sutra*, (Jakarta: Depdikbud, 1997), hlm. 40-41.

⁶ *Contingen* (jatah atau bagian), *Verplichte* (terpaksa, harus atau wajib), *Leverantien* (dari kata *lever* yakni penyerahan atau kiriman). Sehingga, arti dari *Contingen Verplichte Leverantien* adalah bagian wajib yang harus diserahkan. Dapat dilihat pada <https://www.dict.com/belanda-indonesia/contingen>, (Minggu, 18 Februari 2018, Pukul 11.53 WIB).

⁷ Edi Sedyawati, dkk, *loc.cit.*

⁸ Dedi Nur Cahyo, "Perkembangan Transportasi Kereta Api di Kabupaten Lamongan Tahun 1899-1932", *Avatara (E-Journal Pendidikan Sejarah)*, Vol. 5, No. 1 Bulan Maret 2017, hlm. 1403.

⁹ Saham yang ditanam digunakan pada pembangunan pabrik-pabrik industri, pelabuhan-pelabuhan, yang dulunya memiliki peranan penting dalam sejarah, salah satu yang dibangun adalah Pelabuhan Tuban. Pelabuhan Tuban dibangun kembali, meskipun tidak secara maksimal tetapi lebih kepada fungsinya yang dihidupkan kembali.

¹⁰ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: PT. Bentang Pustaka, 2005), hlm. 95-99.

a) Sumber Primer

Sumber primer merupakan kesaksian dari seorang saksi, yang hidup sezaman dengan terjadinya suatu peristiwa. Kesaksian tersebut, diperoleh dari penglihatannya sendiri atau dengan alat mekanis seperti diktafon, yakni orang atau alat yang hadir pada peristiwa yang diceritakan (secara singkat disebut saksi pandangan pertama).¹¹

ANRI, *Residente Rembang, Afdeeling Toeban No. 1.20, 1870.*

ANRI, *Regerings Almanak Voor Nederlandsch-Indie, 1814-1914.*

Perpustakaan Nasional, tentang Peta Wilayah *Kaart van de Oosterhelft Der Residentie Rembang, 1858.*

b) Sumber Sekunder

Sumber sekunder merupakan sumber kedua, yang dijadikan sebagai acuan untuk melengkapi suatu karya penelitian. Sumber sekunder ini bisa berupa buku-buku, yang berkaitan dengan tema penelitian.¹² Sumber sekunder ini sangat membantu dalam penyusunan suatu penelitian. Kemudian, untuk mendapatkan sumber-sumber sekunder tersebut, dilakukan di beberapa tempat, antara lain Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (Perpusnas), Perpustakaan Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), Perpustakaan Pusat Penelitian Arkeologi Nasional (Puslit Arkenas) di Jakarta.

¹¹ Louis Gottschalk, *Understanding History: A Primer of Historical Method*, Terj. Nugroho Notosusanto, *Mengerti Sejarah*, (Jakarta: UI Press, 2015), hlm. 43.

¹² Sumber sekunder ini akan mempermudah dalam penyusunan skripsi, karena sumber ini dapat menjadi landasan agar menghasilkan karya yang terbaik. Dalam penyusunan skripsi sumber sekunder dan sumber primer akan bersama-sama, untuk mengungkap sebuah peristiwa yang ada dalam sejarah.

Abd. Rahman Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2013.

Edi Sedyawati, dkk, *Tuban: Kota Pelabuhan di Jalan Sutra*, Jakarta: Depdikbud, 1997.

Graaf, H. J. de, dan Th. G. Th. Pigeaud, *Kerajaan-Kerajaan Islam di Jawa: Peralihan dari Majapahit ke Mataram*, Jakarta: Grafitipers, 1986.

2. Verifikasi (Kritik Sumber)

Kritik sumber atau verifikasi dalam sebuah penelitian sangat dibutuhkan. Hal ini bertujuan agar sumber yang di dapat benar-benar memenuhi syarat atau kualifikasi yang sesuai. Kritik sumber dibagi menjadi dua macam, antara lain autentisitas atau keaslian sumber (kritik eksternal), dan kredibilitas atau kebiasaan dipercayai (kritik internal).

a) Kritik Eksternal

Dalam sumber lain dikatakan Kritik eksternal ialah cara untuk mendapatkan otentisitas sumber dengan melakukan penelitian terhadap aspek-aspek fisik (luar). Sehingga untuk melakukan kritik eksternal, saksi mata atau penulis harus diketahui sebagai orang yang yang dapat dipercaya, dan kesaksiannya harus dipahami dengan jelas.¹³ Otentisitas dalam kritik eksternal mengacu pada materi sumber yang sezaman.¹⁴ Jenis-jenis fisik dari materi sumber, seperti dokumen atau arsip adalah kertas dengan jenis, ukuran, bahan, kualitas dan lain-lain. Dokumen atau arsip tersebut ditulis dengan tangan, diketik atau menggunakan komputer, dan

¹³ Suhartono W. Pranoto, *Teori dan Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010), hlm. 36-37.

¹⁴ Seperti diumpamakan dengan ditemukannya sebuah surat dari notulen rapat dan daftar langganan majalah Sarotomo. Kertasnya sudah menguning, termasuk surat, notulen dan daftarnya. Maka harus dilihat secara detail aspek-aspek tersebut dari sisi luarnya, sesuai atau tidak dengan terjadinya sebuah peristiwa. Dapat dilihat pada Kuntowijoyo, *op.cit.*, hlm. 100.

jenis tintanya apakah kualitas bagus atau jenis isi ulang.

b) Kritik Internal

Kritik internal ini untuk mengetahui isi yang ada dalam sumber sejarah sendiri. Artinya isi dari sumber sejarah tersebut dapat dipercaya atau tidak, sehingga maksud yang terkandung didalamnya dapat dipahami oleh peneliti. Kritik internal sangat perlu dilakukan, karena berkaitan dengan isi dari suatu sumber sejarah. Karena, apabila kritik sumber sudah salah sejak awal, itu akan fatal akibatnya.

3. Interpretasi (Penafsiran Sumber)

Interpretasi bertujuan untuk penafsiran fakta sejarah, dan sering disebut sebagai pokok subjektivitas. Artinya, sebagian benar dan sebagian lagi salah, benar karena tanpa penafsiran maka data tidak bisa berbicara. Apabila sejarawan yang jujur maka akan mencantumkan data dan keterangan asal dari data yang didapatnya. Kemudian, orang lain dapat melihat kembali dan menafsirkan ulang. Itulah sebabnya, subjektivitas penulis sejarah diakui. Interpretasi sendiri dibagi menjadi dua macam, yakni analisis dan sintesis. Analisis sendiri berarti menguraikan sumber atau data yang ditemukan, setelah proses ini maka akan ditemukan sebuah fakta sejarah. Sedangkan, sintesis berarti menyatukan yang artinya setelah data ditemukan lalu dikelompokkan, dan baru dilakukan penyatuan antara data satu dan yang lainnya dan menjadi kesatuan data yang utuh.

4. Historiografi (Penulisan)

Historiografi atau penulisan adalah perlu memperhatikan banyak hal, misalnya struktur bahasa yang digunakan juga harus jelas. Dalam penulisan sejarah aspek kronologi sangat penting peranannya, karena akan menentukan alur dari peristiwa tersebut. Kemudian, dalam penyajian penulisan ini juga dibagi menjadi tiga bagian, antara lain pengantar, hasil penelitian dan simpulan. Pertama, pengantar yakni selain untuk formalitas, juga tempat mengemukakan permasalahan, latar belakang (berupa lintasan sejarah).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Awal Mula Perkembangan Kabupaten Tuban sampai Masa Kekuasaan Hindia Belanda

Bukti tertulis yang dapat dikaitkan dengan sejarah Pelabuhan Tuban antara lain, dapat diketahui berdasarkan empat prasasti yang ditemukan. Prasasti pertama yang ditemukan adalah *Kambang Putih* yang diduga berasal dari tahun 1050 M. Prasasti kedua dinamakan *Malenga* yang merupakan salinan dari prasasti asli yang berasal dari tahun 1052 M. Prasasti yang ketiga dikenal dengan sebutan *Jaring* dan diduga berasal dari tahun 1181 M, tetapi prasasti ini kurang dapat memberikan informasi tentang Tuban. Prasasti keempat adalah *Karangbogem* yang berasal dari tahun 1308 M. Keempat prasasti tersebut berkaitan dengan keberadaan Tuban, dan juga asal usul nama Tuban, seperti *Kambang Putih* itu merupakan nama Tuban pada masa lalu. Kini nama *Kambang Putih* dijadikan sebagai nama museum yang ada di Tuban.¹⁵ Secara ringkas dapat dikatakan bahwa Pelabuhan Tuban mungkin telah menjadi kota niaga sejak abad XI, sebagai pusat perdagangan internasional maupun pusat pertahanan militer untuk menghadapi serangan dari luar, peranan ini tampak masa Kerajaan Majapahit.¹⁶

Secara astronomis Pelabuhan Tuban terletak pada posisi 6° 40' – 7° 18' Lintang Selatan, dan 111° 30' – 112° 35' Bujur Timur. Lokasi ini berada di tepi Pantura, tepatnya di depan atau di sebelah utara alun-alun dengan jarak 200 m. Batas kedua tempat tersebut berupa jalan raya Pantura yang menghubungkan Surabaya dan Jakarta. Pelabuhan Tuban terletak pada teluk yang lumayan besar dan luas dengan ombak yang tenang. Selain itu, juga merupakan pelabuhan yang aman dan baik bagi transportasi laut

¹⁵ Edi Sedyawati, dkk, *op.cit.*, hlm. 6-8.

¹⁶ Sumber berita Cina yang bertahun sekitar abad ke-15 yang termuat dalam Kitab *Ying Yai Sheng-Lan*, hanya menyebutkan bahwa Tuban merupakan salah satu dari empat kota besar di Jawa (Masa Majapahit) yang tidak memiliki tembok kota. Dapat dilihat pada Edi Sedyawati, dkk, *op.cit.*, hlm. 7-8.

ataupun darat, mengingat letaknya di tepi jalan raya Pantura. Pada umumnya sungai di wilayah Pelabuhan Tuban banyak mengalir ke arah selatan yaitu dari Pegunungan Kendeng Utara ke arah Sungai Bengawan Solo. Keadaan yang demikian, membuat letak kawasan Pelabuhan Tuban dari dulu hingga sekarang tidak berubah karena tidak terjadi endapan atau sedimentasi baru.¹⁷

Kondisi geografi Pelabuhan Tuban telah memberi sumbangan besar terhadap perkembangannya sebagai kota perdagangan. Teluk di Pelabuhan Tuban dinilai aman dan baik untuk transportasi laut karena kedalamannya yang ideal bagi perahu-perahu besar yang datang.¹⁸ Sampai sekitar tahun 1400 M, Tuban masih merupakan satu-satunya pelabuhan yang tetap dapat mempertahankan monopoli perdagangan di Jawa. Temuan-temuan keramik asing di Pelabuhan Tuban mengindikasikan bahwa sampai dengan akhir abad XIV, masih berperan sebagai pelabuhan internasional. Peranan Tuban sebagai kota pelabuhan karena fungsinya sebagai tempat transit bagi barang-barang komoditi, yang berasal dari berbagai daerah di pedalaman.¹⁹

Pelabuhan Tuban terletak di tanah yang datar, jumlah penduduk di dalam dinding tembok kota ada sekitar seribu jiwa. Keluarga yang terkemuka tinggal dalam sebuah puri yang terdiri atas suatu kompleks bangunan dikelilingi oleh tembok. Sebelah depan terdapat pintu besar yang berukiran indah. Dalam puri tersebut terdapat rumah-rumah yang masing-masing didiami oleh keluarga-keluarga. Penguasa Tuban sangat bersahabat dengan bangsa Portugis, yang pada waktu itu menguasai dan hal tersebut menguntungkan pihak Portugis untuk

¹⁷ Dijelaskan bahwa Laut Tuban yang merupakan bagian dari Laut Jawa adalah bagian dari Paparan Sunda yang mempunyai kedalaman 183 m. Laut Jawa ini merupakan laut landas kontinen Benua Asia dan menghubungkan pulau yang ada di dalamnya yakni, Sumatera, Kalimantan dan Jawa. Lihat Sri Retna Astuti, *op.cit.*, hlm. 871-872.

¹⁸ Edi Sedyawati, dkk, *op.cit.*, hlm. 9-16.

¹⁹ Supratikno Rahardjo, *loc.cit.*

mengeksplor kekayaan alam Tuban.²⁰ Kerajaan Majapahit telah menaruh harapan yang sangat besar bahwa Pelabuhan Tuban dapat mengantarkan untuk mencapai kejayaannya. Pada masa itu, Kerajaan Majapahit menggunakan sarana Pelabuhan Tuban baik dalam urusan politik (seperti politik ekspansi) maupun perniagaan. Memasuki abad XIII, Pelabuhan Tuban semakin berkembang dan mengalami pertumbuhan secara penuh pada masa Kerajaan Majapahit. Saat itu, Pelabuhan Tuban berkembang menjadi pusat pertemuan perdagangan dari berbagai negeri, kemudian juga mengimpor dan mengeksport barang-barang yang berasal dari berbagai negeri.

Kerajaan Majapahit pada waktu itu menjadi penguasa yang kaya raya, bahkan hal ini diakui oleh orang-orang Cina.²¹ Pelabuhan Tuban, pada masa ini dipimpin oleh adipati bernama Ranggalawe.²² Setelah Kerajaan Majapahit runtuh kemudian digantikan oleh Kerajaan Demak, termasuk bekas wilayahnya juga diambil alih. Penaklukan kota Pelabuhan Tuban yang sangat makmur masa Kerajaan Majapahit, diutarakan hanya secara singkat dalam sumber seperti babad dan serat. Dikatakan bahwa penaklukan Pelabuhan Tuban tahun 1518 M oleh

²⁰ Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru Jilid 1: 1500-1900 dari Emporium sampai Imperium, loc.cit.*

²¹ Sri Retna Astuti, *op.cit.*, hlm. 875-878.

²² Ranggalawe dianggap oleh masyarakat Tuban sebagai seorang pahlawan, karena berkat jasanya. Jasa yang telah dilakukan oleh Ranggalawe yakni membantu Dyah Wijaya untuk menaklukkan Jayakatwang, sehingga dapat menjadi raja pertama Majapahit. Setelah Dyah Wijaya menjadi raja, kemudian Ranggalawe diberikan penghargaan berupa kedudukan atau jabatan. Selain diangkat sebagai Pasanggahan, Ranggalawe juga diangkat sebagai adipati Tuban, yakni sebuah wilayah yang pada waktu itu menjadi kota pelabuhan. Dapat dilihat pada Krisna Bayu Adji, Sri Wintala Achmad, *Geger Bumi Majapahit: Menelanjangi Sisi Kelam di Balik Pesona Majapahit*, (Yogyakarta: Araska, 2014), hlm. 85 dan 90.

Kerajaan Demak pada waktu itu, dipimpin oleh dua pemimpin dari pasukan Martalaya dan Jaya Suponta.²³

Memasuki masa kekuasaan Pemerintahan Hindia Belanda, perkembangan Pelabuhan Tuban mulai terlihat. Hal tersebut dibuktikan dengan dikirimkannya Asisten Residen, untuk mengawasi Kota Tuban secara keseluruhan. Akan tetapi, perkembangan Pelabuhan Tuban hanya mengalami stagnasi (perkembangan yang stabil). Artinya, tidak mengalami peningkatan yang tinggi, tetapi selalu ada kapal-kapal yang berlalu lalang untuk mengangkut hasil produksi. Pemerintah Hindia Belanda tidak terlalu fokus terhadap kondisi Pelabuhan Tuban, yang hanya sebagai pelabuhan kecil. Selain itu, juga masalah politik yakni Pemerintah Hindia Belanda lebih memusatkan perhatiannya pada pelabuhan-pelabuhan yang besar.

B. Perkembangan Pelabuhan Tuban Tahun 1870 – 1920

Setelah tahun 1800 M, kekuasaan digantikan oleh pemerintah Hindia Belanda.²⁴ Sekitar awal abad XVIII, Pelabuhan Tuban tidak termasuk dalam jaringan perdagangan kota-kota Pantura. Meskipun secara geografis kota ini sangat strategis untuk perdagangan laut, pelabuhannya telah mengalami pendangkalan, sehingga kapal-kapal yang berukuran sedang saja sulit merapat ke daratan. Akibatnya, Pelabuhan Tuban ditinggalkan dalam perdagangan laut tersebut pada awal abad XVIII.²⁵ Pada akhir abad XIX, pemerintah Hindia Belanda yang menentukan hierarki kota-kota pelabuhan di Jawa. Seperti pelabuhan yang akan direncanakan sebagai pelabuhan utama, yakni sebagai tempat untuk mengumpulkan bahan produksi dan pelabuhan yang sebagai penunjang saja.

²³ H. J. De Graaf, *op.cit.*, hlm. 49-51.

²⁴ Tim Penyusun, *Tuban Bumi Wali: the Spirit of Harmony*, (Tuban: Pemerintah Kabupaten Tuban, 2015), hlm. 22.

²⁵ Bambang Budi Utomo, “Jaringan Pelabuhan di Jawa Timur”, melalui laman <http://jawakuno.com/jaringan-pelabuhan-di-jawa-timur/>, diakses pada tanggal 12 Januari 2018, pukul 07.57 WIB.

Mundurinya peran Pelabuhan Tuban, akibat dari sejarah masa lampau, serta semakin mendangkalnya pelabuhan, mengakibatkan kota ini hampir tidak berperan sama sekali sebagai pelabuhan penting pada masa pemerintah Hindia Belanda. Pelabuhan Tuban hanya berperan sebagai kota pelabuhan rakyat kecil saja. Sehingga, baik secara produktifitas maupun administratif kota ini mengalami stagnasi selama jaman kekuasaan pemerintah Hindia Belanda.²⁶

Pelabuhan Tuban yang berada di wilayah Pantura, menjadikan ombak di kawasan ini relatif tenang. Sehingga, memungkinkan bahwa kapal-kapal yang kecil maupun besar untuk berlabuh di Pelabuhan Tuban. Meskipun, telah terjadi pendangkalan di pinggir pantainya, dan membuat jangkar kapal sulit untuk berlabuh. Tetapi, aktivitas di Pelabuhan Tuban terus berjalan meskipun tidak terlalu ramai. Tahun 1830 M, ketika masa sistem tanam paksa berlangsung, peran dari Pelabuhan Tuban juga terlihat. Pelabuhan Tuban berfungsi untuk mengirimkan tanaman-tanaman hasil tanam paksa yang terdapat di wilayah tersebut. Pelabuhan Tuban masuk dalam kategori pelabuhan kecil, yang sebenarnya tidak diperhatikan secara khusus pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Karena, pemerintah Hindia Belanda lebih memperhatikan pelabuhan besar seperti yang ada di Batavia dan Surabaya, yang berfungsi untuk kepentingan ekspor-impor.²⁷

Beberapa kapal yang singgah di Pelabuhan Tuban pada tahun 1911. Tampak kapal-kapal tersebut berada di kawasan Pantai Boom, dengan ciri khas daratannya yang menjorok ke laut. Pelabuhan Tuban pada masa pemerintah Hindia Belanda hanya dijadikan sebagai sarana transportasi air, untuk pengiriman barang-barang produksi dari Tuban. Sehingga, kondisi kawasan Pelabuhan Tuban tampak sepi, karena bukan sebagai pelabuhan dagang. Sehingga, jarang orang-orang yang lalu lalang di kawasan

²⁶ Bambang Budi Utomo, diakses dari <http://jawakuno.com/jaringan-pelabuhan-di-jawa-timur/>, (Jumat, 12 Januari 2018, Pukul 07.57 WIB).

²⁷ Sartono Kartodirdjo, *op.cit.*, hlm. 20.

pelabuhan ini. Para kuli angkut yang sering tampak lalu lalang di kawasan Pelabuhan Tuban. Para kuli tersebut mengangkut barang-barang yang telah dikirim dari pedalaman ke wilayah pelabuhan. Kemudian, diangkat menuju kapal-kapal yang telah ada di dermaga tersebut. Kapal-kapal di Pelabuhan Tuban, tidak hanya untuk keperluan pengiriman barang. Tetapi, juga terdapat kapal-kapal nelayan untuk kebutuhan mencari ikan di laut.²⁸

Pemerintah Hindia Belanda mulai memperhatikan pembangunan Pelabuhan Tuban, ketika wilayah ini berada di bawah Karesidenan Rembang. Pembangunan Pelabuhan Tuban ini berada di bawah tanggungjawab asisten residen, yang menjadi pimpinan tertinggi dalam pemerintahan di Tuban. Dalam pembangunan Pelabuhan Tuban tidak terdapat pengusaha baik lokal ataupun asing, yang menanamkan sahamnya. Hal tersebut mengindikasikan bahwa Pelabuhan Tuban pada tahun 1870 – 1920 M, hanya dijadikan sebagai pelabuhan kecil atau penunjang.

Pelabuhan Tuban, yang lebih pada menghidupkan kembali fungsinya. Hal ini karena Pelabuhan Tuban, pernah tidak difungsikan dan mengakibatkan perekonomian masyarakatnya menjadi surut. Pelabuhan Tuban merupakan tempat untuk mengirimkan barang-barang hasil produksi, yang berada di kawasan Pantai Boom. Kawasan Pantai Boom ini memiliki ciri yakni tanahnya menjorok ke laut. Tujuannya untuk mempermudah kapal agar dapat berlabuh. Kawasan Pantai Boom dijadikan pusat dalam pengiriman barang-barang komoditi dari Tuban yang berada di pedalaman maupun pesisirnya. Selain di kawasan Pantai Boom, diperkirakan lokasi lain yang menjadi pusat kegiatan pelabuhan juga berada di wilayah Kajongan.

Pembangunan pada Pelabuhan Tuban, tidak terlihat dalam segi infrastruktur bangunan. Karena, tidak ada sumber yang menyatakan adanya pembangunan secara besar-besaran pada bangunan di kawasan pelabuhan. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan hanya pada segi kegunaan, yakni dipergunakan kembali. Pelabuhan

Tuban digunakan kembali setelah sekian lama tidak difungsikan. Hal tersebut merupakan dampak atau akibat dari masa kemerosotannya, karena berbagai faktor yang melatarbelakangi.

Pengelolaan di Pelabuhan Tuban, juga tampaknya tidak terlalu diperhatikan. Hal tersebut tampak dengan tidak adanya struktur jelas mengenai kedudukan yang mengelola Pelabuhan Tuban. Syahbandar yang biasanya menjadi ciri khas pemimpin atau pengelola suatu pelabuhan, juga tidak pernah disebutkan dalam sumber sejarah ketika masa kekuasaan Hindia-Belanda. Kemudian, untuk sarana pengelolaan juga tidak tampak ada yang istimewa. Tampak bahwa Pelabuhan Tuban, aka nada kegiatan ketika terdapat barang-barang yang akan dikirimkan ataupun barang impor yang masuk. Namun, setelah kegiatan pengiriman selesai keadaan Pelabuhan akan sepi kembali. Terdapat pula fasilitas gudang yang digunakan sebagai tempat penyimpanan sementara, sebelum barang-barang dari pelabuhan dikirimkan.

Perdagangan di Pelabuhan Tuban sebagian besar dikuasai oleh para bangsawan. Namun, pengurusan langsung usaha dagang ditangani oleh orang-orang yang dapat dipercaya. Kaum bangsawan lebih bertindak sebagai penanam modal dalam perdagangan dan pemilik sebagian besar perahu-perahu. Dalam keperluan khusus melalui syahbandar pedagang-pedagang Belanda mengadakan kunjungan pada penguasa pantai, seperti membicarakan hal-hal yang berhubungan dengan perdagangan dan pelayaran.

Barang-barang komoditi lainnya yang diperjual belikan meliputi barang-barang yang terbuat dari tembaga, emas, perak, berbagai macam piring dari emas dan perak, kain damas dan barang-barang pecah belah dari porselen. Keterangan mengenai barang-barang komoditi yang diperdagangkan di Pelabuhan Tuban sebagaimana disebutkan diatas memang masih sangat umum. Gambaran yang lebih spesifik mengenai jenis-jenis komoditi baru dapat diperoleh sesudah Pelabuhan Tuban berada dibawah kekuasaan pemerintah Hindia Belanda.²⁹

²⁸ Diakses pada *media-kitlv.nl*, (Hari Jumat, Tanggal 15 Desember 2017, Pukul 17.10 WIB).

²⁹ Edi Sedyawati, dkk, *op.cit.*, hlm. 27-28.

Para pekerja di pelabuhan Tuban seperti kuli, bisa dikatakan bahwa itu merupakan pekerjaan musiman. Sehingga, para kuli tidak dapat menggantungkan kehidupan mereka sepenuhnya pada pelabuhan. Secara otomatis, mereka harus mempunyai pilihan pekerjaan lainnya, yang dapat membantu untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Beberapa dari kuli tersebut ada yang bekerja sebagai pembuat kapal. Tetapi, pekerjaan sebagai pembuat kapal inipun juga musiman, ketika ada pesanan saja. Kemudian, untuk upah para kuli biasanya sama saja, antara kuli pelabuhan dengan kuli yang membantu di galangan kapal yakni berkisar f 15 – 20 sen per hari. Upah tersebut sangat minim dibandingkan dengan kinerja mereka yang tidak sebanding, upah yang rendah ini sudah diterapkan sekitar tahun 1869 M. Selain itu, pekerjaan lainnya seperti berdagang, bertani dan lain sebagainya.

Posisi Pelabuhan Tuban bersebelahan dengan alun-alun Kota Tuban. Selain itu, juga dekat dengan pemukiman penduduk serta pejabat-pejabat Belanda. Alun-alun Tuban berada di posisi tengah, sedangkan pemukiman-pemukiman pelabuhannya mengitari di sekitarnya. Posisi ini tentunya sangat mempermudah bagi pejabat Belanda, untuk memantau kegiatan apapun yang berlangsung di Pelabuhan Tuban.

Berdasarkan *Regeerings Almanak* (peraturan) tahun 1919, dikatakan bahwa tanaman nila menjadi komoditi penting bagi perdagangan kolonial. Bahkan, pemerintah kolonial berusaha untuk meningkatkan mutunya karena ingin mengungguli produk Amerika. Hal ini menunjukkan, bahwa nila menjadi komoditi perdagangan pada waktu itu maupun waktu sebelumnya.³⁰ Kemudian, tanaman nila yang berkualitas terbaik tersebut di ekspor ke berbagai negara di Eropa. Tanaman nila tersebut memiliki nilai jual yang tinggi, dan pengirimannya ke luar negeri melalui Pelabuhan Tuban. Hal tersebut berdampak pada perkembangan Pelabuhan

Pada sekitar tahun 1803 M, dikatakan bahwa bila Belanda tidak terlalu menuntut kayu dalam jumlah yang besar, maka hutan-hutan pada umumnya akan dibiarkan. Pada tahun tersebut dikatakan bahwa hutan-hutan di sekitar Tuban telah

ditebang untuk memperoleh kayu yang berkualitas baik sebagai barang komoditi perdagangan. Disamping itu kayu yang baik juga digunakan untuk membuat perahu. Sebelum Perang Diponegoro, sekitar Pelabuhan Tuban merupakan tempat pembuatan perahu-perahu besar maupun kecil, dan perahu-perahu ini ini dibeli oleh para pedagang yang tinggal di sini. Pemerintah Hindia Belanda sendiri memiliki kepentingan dalam produksi kayu yang berkualitas dari hutan-hutan. Maka pada awal abad XIX untuk wilayah Tuban dan Lasem diangkat dua *Opper Boschoofden*.³¹

Keberadaan pohon jati di Tuban sangat melimpah, sehingga pada masa Hindia Belanda dilakukan eksploitasi secara besar-besaran. Hal tersebut mengakibatkan jumlah pohon jati mengalami penurunan dari tahun ke tahun. Perusahaan-perusahaan swasta banyak yang membutuhkan pohon jati untuk bahan baku industri. Sehingga, mereka berlomba-lomba untuk mendapatkan kontrak penebangan hutan kepada penguasa Tuban. Kualitas dari kayu jati lebih bagus dibandingkan dengan kayu oak, yang dapat dijadikan sebagai bahan pembuatan kapal. Hal tersebut terbukti dengan banyaknya industri kapal dan perahu yang ada di sepanjang wilayah Pelabuhan Tuban. Kapal dan perahu buatan Tuban tidak kalah kualitasnya dengan buatan Eropa.

Kayu jati memiliki sifat yang kuat, tahan lama, tahan dalam segala cuaca dan lentur. Maka, kayu jati merupakan pilihan terbaik untuk pembuatan kapal dan perahu. Pohon jati di Tuban mulai digunakan oleh pihak swasta sebagai keperluan industri, ketika tahun 1865 M. Setelah munculnya *Reglement* hutan untuk wilayah Jawa dan Madura.³² Pengiriman barang komoditi-komoditi dari pedalaman Tuban menuju ke

³¹ *Opper Boschoofden* merupakan kepala pengawas utama untuk masalah kehutanan, yang langsung berada di bawah *regent* Belanda. Dapat dilihat pada Edi Sedyawati, dkk, *op.cit.*, hlm. 29-30.

³² Dijelaskan dalam *Reglement* pada ayat 9 tentang *Boschreglement* hutan tahun 1865, bahwa eksploitasi hutan sepenuhnya diserahkan kepada industri swasta. Dapat dilihat pada Faisal Rahman Adcha, *op.cit.*, hlm. 26-27.

³⁰ Edi Sedyawati, dkk, *op.cit.*, hlm. 28-29.

pelabuhan, nampaknya hanya yang menjadi unggulan di pasaran. Hal tersebut karena tidak adanya data secara lengkap yang dicatat oleh pemerintah Hindia Belanda, mengenai komoditi-komoditi yang dikirimkan lewat Pelabuhan Tuban sendiri. Sehingga, tidak dapat untuk mengetahui secara lebih jelas mengenai komoditi-komoditi yang dikirimkan. Selain itu, kapal-kapal yang digunakan untuk mengirim juga tampaknya juga sangat sedikit, sehingga mengindikasikan bahwa pada masa Hindia Belanda (1870 – 1920) tidak banyak komoditi dari Tuban yang diminati oleh pasaran.

Tahun 1872 M, hanya ada satu kapal yang mengirim sejumlah delapan barang, tetapi tidak dijelaskan tentang jenis barangnya dan tujuan pengirimannya. Tampaknya, kapal yang dijadikan sebagai transportasi pengiriman tersebut merupakan kapal kecil, karena hanya dapat mengangkut sebanyak delapan barang. Kemungkinan, untuk tahun-tahun sebelum 1872 M belum ada pengiriman barang yang menggunakan kapal dari Pelabuhan Tuban, sehingga tidak didata oleh pemerintah Hindia Belanda.

Pada tahun-tahun setelah 1872 M yang datanya dijadikan satu dalam Karesidenan Rembang, menyatakan bahwa kapal-kapal yang lalu lalang di Pelabuhan Tuban jumlahnya mungkin hanya satu atau dua kapal. Dengan, angkutan barang yang dibawa yang tentunya juga tidak jauh berbeda seperti pada tahun 1872 M. Selain itu, kemungkinan terdapat tahun-tahun yang tidak adanya pengiriman barang melalui Pelabuhan Tuban. Terjadinya stagnasi di Pelabuhan Tuban, atau terkadang tidak adanya pengiriman barang di tahun-tahun tertentu, terus berlangsung hingga sekitar tahun 1920 an.

Sebelum adanya Jalan Raya Pos, terdapat jalan yang menghubungkan desa-desa di wilayah Tuban, dengan kondisi yang terbatas kurang layak. Semuanya masih berupa jalan tanah yang belum dikeraskan, sehingga ketika datang musim hujan maka kondisi jalan menjadi berlumpur. Jalanan yang menghubungkan desa-desa di wilayah Tuban tersebut sangat menyulitkan untuk pemasaran khususnya hasil pertanian. Misalnya, seperti tanaman tembakau yang memiliki nilai jual tinggi sulit dipasarkan karena faktor transportasi. Sarana transportasi

darat menjadi kendala utama, sementara itu jalan-jalan kecil yang menghubungkan Tuban pesisiran dan Merakurak akan cepat rusak. Hal tersebut karena jalanan digunakan untuk mengangkut kayu jati yang cukup berat.³³

Adanya jalur kereta api di Tuban tahun 1918 hal ini berdampak pada kemajuan dalam bidang perdagangan. Meskipun kemajuan tersebut tidak tampak secara signifikan, artinya dapat menolong dan mempermudah proses pengiriman dari pedalaman menuju ke wilayah pelabuhan.³⁴ Pembukaan jalur kereta api, juga dimaksudkan untuk mendukung industri perkebunan, yakni mengangkut hasil-hasil perkebunan seperti tembakau, tebu serta kayu-kayu jati dari pedalaman untuk dibawa ke pelabuhan. Disamping itu, pembukaan rel kereta api dimaksudkan untuk mengendalikan daerah-daerah yang bergejolak dan terisolir.³⁵

C. Dampak Sosial Ekonomi bagi Masyarakat

Tuban sebagai kota pelabuhan, maka masyarakatnya terbiasa dengan kehidupan

³³ Wardo, "Hutan Jati Berkalung Besi: Sejarah Pengangkutan Kayu Jati di Jawa pada Akhir Abad ke-19 dan Awal Abad ke-20", *Sasdaya (Gadjah Mada Journal of Humanities)*, Vol. 1, No. 2 Bulan Mei 2017, hlm. 185.

³⁴ Jalur kereta api dapat mempermudah kegiatan pengiriman barang dari pedalaman ke pelabuhan. Hal tersebut akhirnya berdampak pada pertumbuhan perekonomian, baik bagi pengusaha maupun penduduk Tuban yang tinggal disekitar pelabuhan. Penduduk Tuban dapat menjadi kuli untuk mengangkat barang-barang, dari stasiun menuju ke dermaga. Selain itu, dengan seringnya kapal yang singgah untuk mengangkut barang-barang di pelabuhan, maka usaha dagang penduduk sekitar juga ikut berkembang. Hal ini dikarenakan banyaknya orang-orang yang berlalu lalang.

³⁵ Wardo, *Desa Hutan dalam Perubahan: Eksploitasi Kolonial Terhadap Sumber Daya Lokal di Karesidenan Rembang 1865 – 1940*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2009), hlm. 52.

yang sangat terbuka dan menyambut pendatang baru. Terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan orang-orang asing dari berbagai wilayah, telah membentuk karakter dan budaya keterbukaan dan saling menghargai.³⁶ Selama berabad-abad, masyarakat Cina terus memainkan peranan penting di wilayah Tuban.³⁷ Penduduk Tionghoa mengalami peningkatan terutama di daerah pusat perdagangan, misalnya di pesisir atau disekitar Pelabuhan Tuban. Keberadaan orang Tionghoa telah mempengaruhi pekerjaan penduduk. Sedangkan, banyak diantara para penduduk pribumi Tuban merupakan buruh dari industri rumah tangga warga Tionghoa. Pedagang besar Tionghoa merupakan penghubung antara pemerintah Hindia Belanda dengan penduduk pribumi Jawa dalam distribusi perdagangan.

Seperti dampak sosial yang terjadi pada masyarakat di sekitar Pelabuhan Tuban. Masyarakat Pelabuhan Tuban, sebelum adanya pemerintah Hindia Belanda, masih bersifat tradisional (seperti lebih mengutamakan keberadaan para pemuka agama). Seiring dengan datangnya pemerintah Hindia Belanda, kemudian mengalami perubahan seperti dalam kelompok masyarakat atau strukturnya.³⁸

³⁶ Avif Arfianto Purwoko Utomo, "Potensi Bahari Lasem sebagai Sejarah Maritim Lokal", dalam *Sejarah dan Budaya, Tahun Kesebelas*, No. 2, Desember 2017, hlm. 148.

³⁷ Masyarakat Cina memainkan peranan yang dalam kehidupan ekonomi dan sosial, di wilayah Jawa seperti halnya di Tuban. Perdagangan yang berlangsung di wilayah pelabuhan di wilayah pantai utara Jawa, dalam penjualan beras dan kayu jati. Peter Carey, *Changing Javanese Perceptions of the Chinese Communities in Central Java 1755 – 1825*, Terj. Redaksi PA, *Orang Jawa dan Masyarakat Cina (1755 – 1825)*, (Jakarta: Pustaka Azet, 1986), hlm. 16.

³⁸ Djoko Dwiyanto, *Identifikasi Kota Medium Tuban Berdasarkan Sumber Arkeologi dan Historis*, dalam Laporan Penelitian Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, (Yogyakarta: TP, 1993), hlm. 10.

Komoditi perdagangan di Pelabuhan Tuban, juga mencerminkan pengelompokan sosial yang khas. Pengelompokan sosial muncul berdasarkan profesi dagang yang dilakukan masyarakatnya. Memasuki abad XVI, kelompok-kelompok sosial di Tuban tampaknya masih belum mengalami perubahan. Jadi masih sama seperti pada masa ketika Majapahit berkuasa. Kelompok sosial yang paling tinggi statusnya adalah golongan muslim, biasanya para saudagar dari Timur Tengah. Sejak dahulu, golongan muslim ini adalah orang-orang sukses dan kaya raya. Kelompok sosial lainnya adalah orang-orang Cina, dan yang terakhir adalah orang-orang pribumi.

Pengelompokan sosial yang terdapat di sekitar Pelabuhan Tuban tercermin juga dalam bentuk bangunan-bangunan umum, serta tempat tinggal masyarakatnya. Kawasan di sekitar alun-alun Tuban merupakan tempat tinggal yang paling mahal, yang biasanya ditempati oleh kelompok sosial orang Belanda. Kawasan tersebut banyak ditemukan rumah yang besar dan indah, dengan halaman luas. Terdapat pohon-pohon ketapang, asam dan cemara yang tampak tinggi. Selain itu, di dekat alun-alun terdapat bangunan sekolah dan masjid yang arsitekturnya mengadopsi Turki. Sebelah selatan dan timur alun-alun terdapat pemukiman orang Belanda dan Eropa. Sedangkan, di belakang rumah orang Belanda terdapat pemukiman penduduk pribumi yang sangat sederhana.³⁹

Sepinya Pelabuhan Tuban juga dipengaruhi oleh adanya bea cukai yang terlalu tinggi. Sehingga, para pedagang yang akan singgah ke Pelabuhan Tuban kemudian berpikir lagi untuk mencari jalur pelayaran ke pelabuhan yang lain. Karena, adanya bea cukai yang tinggi mengakibatkan para pedagang rugi. Dilihat dari kondisi Pelabuhan Tuban pada masa Hindia Belanda, sekitar tahun 1870-1920 yang tidak terlalu ramai. Dapat disimpulkan bahwa tidak terlalu banyak pekerjaan yang dapat dilakukan di sekitar pelabuhan. Selain itu, mantan para perompak laut tersebut juga tidak dapat lagi melakukan pekerjaan untuk merampok kapal lagi. Sehingga, satu-satunya pekerjaan yang

³⁹ Edi Sedyawati, dkk, *op.cit.*, hlm. 34-35.

dapat mereka lakukan adalah mencari pekerjaan di pedalaman.

Tuban digolongkan sebagai sebuah kabupaten yang makmur pada awal tahun 1900-an. Hal tersebut tidak terlepas dari adanya kemajuan dari aktifitas penduduknya secara homogen. Kemajuan tersebut yang membuat tingkat populasi di Tuban juga ikut meningkat. Berdasarkan data yang tercatat bahwa komposisi penduduk sekitar tahun sekitar tahun 1920-an adalah 426.975 jiwa. Hal tersebut terdiri dari 130 orang Eropa, 421.770 pribumi, 3.599 Tionghoa dan 468 adalah Arab dan warga asing lainnya. Catatan kependudukan tersebut sebagian besar bertempat tinggal disekitar pesisir Pelabuhan Tuban. Kemudian, sebagian lainnya tersebar mengikuti pola pemukiman yang potensial, seperti di tepi Sungai Bengawan Solo. Selama berabad-abad, masyarakat Cina terus memainkan peranan penting di wilayah Tuban.⁴⁰

Dampak ekonomi ini dapat dilihat seperti dalam masalah perdagangan. Seperti masyarakat yang tinggal di sekitar Pelabuhan Tuban, khususnya pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Pelabuhan Tuban yang sebelumnya tidak difungsikan, kemudian mulai dibangun kembali. Perkembangan tersebut tentunya membawa pengaruh bagi masyarakat yang tinggal di sekitarnya. Dampak ekonomi yang dirasakan masyarakat Pelabuhan Tuban, yakni terjadi pergeseran atau perubahan dominasi dalam bidang perdagangan. Arus distribusi sebelum kedatangan Hindia Belanda telah dikuasai oleh pribumi. Setelah datangnya pemerintah Hindia Belanda kemudian beralih ke tangan mereka.⁴¹

Pelabuhan Tuban yang memiliki wilayah laut luas, serta pesisir pantai yang memanjang dan memiliki sumber daya alam yang melimpah, terutama di bidang laut. Pemanfaatan yang baik menjadikan sumber mata pencaharian masyarakat pesisir Pelabuhan Tuban

berprofesi sebagai nelayan. Pelabuhan Tuban memiliki keistimewaan, yakni kondisi ombak laut yang tenang. Maka banyak nelayan-nelayan yang membuat kapal mereka sendiri dengan ukuran yang kecil. Perusahaan galangan kapal juga tampak banyak, hal tersebut karena bahan baku untuk membuat kapal tersedia banyak di pedalaman Tuban. Bahan baku yang paling kuat tahan lama untuk membuat kapal adalah kayu jati yang melimpah.

KESIMPULAN

Asal-usul nama Kabupaten Tuban terdapat dalam beberapa versi, yakni “me(tu)” atau keluar dan “(ban)yu” atau air, kemudian diambil kata “tu-ban” dan dapat dibaca Tuban yang artinya keluar airnya. Pelabuhan Tuban, berada di wilayah Kabupaten Tuban Provinsi Jawa Timur, dan letaknya sangat strategis yakni berbatasan dengan Jawa Tengah. Pelabuhan Tuban terletak pada teluk yang lumayan besar dan luas dengan ombak yang tenang. Selain itu, juga merupakan pelabuhan yang aman dan baik bagi transportasi laut ataupun darat, mengingat letaknya di tepi jalan raya Pantura. Kerajaan Majapahit telah menaruh harapan yang sangat besar bahwa Pelabuhan Tuban dapat mengantarkan untuk mencapai kejayaannya. Pada masa itu, Kerajaan Majapahit menggunakan sarana Pelabuhan Tuban baik dalam urusan politik (seperti politik ekspansi) maupun perniagaan. Kebijakan perdagangan internasional Kerajaan Majapahit dengan cara melarang pelayaran asing untuk berdagang ke sebelah timur Jawa.

Tahun 1743 M Kerajaan Demak harus menyerahkan kepada VOC wilayah pesisir Pantura, seperti Semarang, Jepara, Rembang dan yang lainnya. Termasuk juga Pelabuhan Tuban, yang menjadi salah satu wilayah yang berada di bawah Karesidenan Rembang. Sekitar awal abad XVIII, Pelabuhan Tuban tidak termasuk dalam jaringan perdagangan kota-kota Pantura. Pada akhir abad XVIII dikatakan, bahwa secara perlahan Pelabuhan Tuban mulai bangkit setelah mengalami keterpurukan. Periode antara tahun 1850 – 1870 M ditandai oleh pesatnya kemajuan perdagangan Eropa, dan Negeri Belanda mendapat keuntungan dari perkembangan ini. Hal ini membuat banyak didirikannya berbagai cabang

⁴⁰ Masyarakat Cina memainkan peranan yang dalam kehidupan ekonomi dan sosial, di wilayah Jawa seperti halnya di Tuban. Perdagangan yang berlangsung di wilayah pelabuhan di wilayah pantai utara Jawa, dalam penjualan beras dan kayu jati. Peter Carey, *loc.cit.*

⁴¹ Djoko Dwiyanto, *loc.,cit.*

industri, seperti pabrik-pabrik, jalan-jalan kereta api, pelayaran sangat maju dengan cepat, bank-bank baru didirikan. Adanya pelayaran yang sangat maju tersebut, membuat pembangunan pada beberapa pelabuhan mulai sering dilakukan.

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda kedudukan Tuban tidak lebih hanya sebagai kecamatan saja. Meskipun pada awal abad XX, Pelabuhan Tuban dilewati jalan kereta api dengan sebuah stasiun, tapi alat transportasi tidak menolong banyak terhadap perkembangan ekonomi kotanya. Masuknya pengaruh Hindia Belanda ke Pelabuhan Tuban, juga menimbulkan dampak sosial lainnya seperti masyarakat akan kehilangan panutan (*patron*) dalam segala gerak kehidupan. Artinya, pihak pemerintah Hindia Belanda yang mengendalikan segala aspek kehidupan sosial masyarakat di Pelabuhan Tuban. Memasuki abad XVI, kelompok-kelompok sosial di Tuban tampaknya masih belum mengalami perubahan. Jadi masih sama seperti pada masa ketika Majapahit berkuasa. Pengelompokan sosial yang terdapat di sekitar Pelabuhan Tuban

tercermin juga dalam bentuk bangunan-bangunan umum, serta tempat tinggal masyarakatnya.

Dampak dari sepinya Pelabuhan Tuban ini mengakibatkan beberapa masyarakat, memilih untuk menjadi perampok laut. Para perampok ini telah ada sejak akhir masa kekuasaan Kerajaan Majapahit, hingga masa Hindia Belanda. Pada masa Hindia Belanda, keberadaan perampok laut ini tidak sebanyak dulu. Masyarakat Tuban yang tidak memiliki jiwa perantau, sehingga menjadikan mereka jarang pergi keluar wilayah untuk bekerja. Hal tersebut, membuat masyarakat Tuban hanya bekerja di wilayahnya saja. Seperti halnya orang pesisir yang pindah ke pedalaman untuk bekerja, atau sebaliknya. Dampak ekonomi yang dirasakan masyarakat Pelabuhan Tuban, yakni terjadi pergeseran atau perubahan dominasi dalam bidang perdagangan. Arus distribusi sebelum kedatangan Hindia Belanda telah dikuasai oleh pribumi. Setelah datangnya pemerintah Hindia Belanda kemudian beralih ke tangan mereka.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip dan Terbitan Resmi

ANRI, *Regerings Almanak Voor Nederlandsch-Indie*, 1814-1914.

KITLV, "Assistent Resident D. Burger, wit gekleed in het midden, met rechts van hem de regent van Toeban, Raden Adipati Ario Koesoemodikdo, op een Afdelings conferentie te Toeban, 1910", diakses melalui laman *media-kitlv.nl*, pada tanggal 15 Desember 2017 pukul 16.05 WIB.

KITLV, "Pier met schepen, tjoenia's, te Toeban, circa 1911", diakses melalui laman *media-kitlv.nl*, pada tanggal 15 Desember 2017 pukul 17.10 WIB.

Koloniaal Verslag van 1872.

Koloniaal Verslag van 1873.

Perpustakaan Nasional, *Kaart van de Oosterhelft der Residentie Rembang*, 1858.

Buku-Buku

Abd. Rahman Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia*, Yogyakarta: Ombak, 2013.

Bambang Purwanto, *Kajian Historis Sosiologis Masyarakat Indonesia Jilid II: Kumpulan Tulisan B. J. O. Schrieke*, Yogyakarta: Ombak, 2016.

Boomgaard, Peter, *Children of The Colonial State: Population Growth and Economic Development in Java 1795 – 1880*, Terj. Monique Sosman, *Anak Jajahan Belanda: Sejarah Sosial dan Ekonomi jawa 1795 – 1880*, Jakarta: Djambatan, 2004.

Carey, Peter, *Changing Javanese Perceptions of the Chinese Communities in Central Java 1755 – 1825*, Terj. Redaksi PA, *Orang Jawa dan Masyarakat Cina (1755 – 1825)*, Jakarta: Pustaka Azet, 1986.

- Daliman, A., *Islamisasi dan Perkembangan Kerajaan-Kerajaan Islam di Indonesia*, Yogyakarta: Ombak, 2012.
- Edi Sedyawati, dkk, *Tuban: Kota Pelabuhan di Jalan Sutra*, Jakarta: Depdikbud, 1997.
- Furnivall, J. S., *Netherlands India: A Study of Plural Economy*, Terj. Samsudin Berlian, *Hindia Belanda: Studi tentang Ekonomi Majemuk*, Jakarta: Freedom Institute, 2009.
- Gottschalk, Louis, *Understanding History: A Primer of Historical Method*, Terj. Nugroho Notosusanto, *Mengerti Sejarah*, Jakarta: UI Press, 2015.
- Graaf, H. J. de, dan Th. G. Th. Pigeaud, *Kerajaan-Kerajaan Islam di Jawa: Peralihan dari Majapahit ke Mataram*, Jakarta: Grafitipers, 1986.
- Handinoto, *Arsitektur dan Kota-Kota di Jawa pada Masa Kolonial*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010.
- Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2007.
- Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: PT. Bentang Pustaka, 2005.
- Lombard, Denys, *Le Carrefour Javanais: Essai D'histoire Globale II Les Reseaux Asiatiques*, Terj. Nusa Jawa Silang Budaya: *Kajian Sejarah Terpadu Bagian II Jaringan Asia*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1996.
- Marwati Djoened Poesponegoro, dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia IV: Kemunculan Penjajahan di Indonesia (1700 – 1900)*, Jakarta: Balai Pustaka, 2009.
- Masyhuri, *Menyisir Pantai Utara: Usaha dan Perekonomian Nelayan di Jawa dan Madura 1850 – 1940*, Yogyakarta: Yayasan Pustaka Nusatama, 1996.
- Rachmad Abdullah, *Kerajaan Islam Demak: Api Revolusi Islam di Tanah Jawa (1518 – 1549 M)*, Solo: Al – Wafi Publishing, 2015.
- Sartono Kartodirdjo, dkk, *Memori Serah Jabatan 1921 – 1930 (Jawa Timur dan Tanah Kerajaan)*, Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), 1978.
- _____, Djoko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial – Ekonomi*, Yogyakarta: Aditya Media, 1991.
- _____, *700 Tahun Majapahit Suatu Bunga Rampai (1293 – 1993)*, Surabaya: Dinas Pariwisata Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur, 2012.
- _____, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru Jilid 1: 1500-1900 dari Emporium sampai Imperium*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2014.
- _____, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru Jilid 2: Sejarah Pergerakan Nasional dari Kolonialisme sampai Nasionalisme*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2015.
- _____, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016.
- Slamet Muljana, *Runtuhnya Kerajaan Hindu-Jawa dan Timbulnya Negara-Negara Islam di Nusantara*, Yogyakarta: LKiS, 2009.
- Sri Sutjiatiningsih, *Banten Kota Pelabuhan Jalan Sutra: Kumpulan Makalah Diskusi*, Jakarta: Depdikbud, 1997.
- Suhardjo Hatmosuprobo, *Perdagangan Laut Bangsa Jawa sampai Abad – 17*, Yogyakarta: TP, 1986.
- Suhartono W. Pranoto, *Teori dan Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010.
- Suprapti, dkk, *Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan: Kasus*

Gilimanuk – Jepara, Jakarta:
Depdikbud, 1995.

Fakultas Sastra Universitas Gadjah
Mada, Yogyakarta: TP, 1993.

Supratikno Rahardjo, *Diskusi Ilmiah Bandar Jalur Sutra (Kumpulan Makalah Diskusi)*, Jakarta: Depdikbud, 1998.

Faisal Rahman Adcha, “Kontrak Penebangan Hutan Jati di Tuban 1865 – 1942”, *Avatara (E – Journal Pendidikan Sejarah)*, Vol. 1, No. 2, Mei 2013.

Tim Penyusun, *Tuban Bumi Wali: the Spirit of Harmony*, Tuban: Pemerintah Kabupaten Tuban, 2015.

Lillyana Mulya, “Kebijakan Maritim di Hindia Belanda: Langkah Komersil Pemerintah Kolonial”, *Mozaik (Jurnal UNY)*, Vol. 7, No. 1, Tahun 2017.

Warto, *Desa Hutan dalam Perubahan: Eksploitasi Kolonial Terhadap Sumber Daya Lokal di Karesidenan Rembang 1865 – 1940*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2009.

Nurhadi, “Tuban: sebuah Kajian Kota Kuno pada Masa Kini”, *Makalah Pertemuan Ilmiah Arkeologi IV*, Jakarta: Pusat Penelitian Arkeologi Nasional, 1986.

Jurnal, Makalah dan Laporan Penelitian

Avif Arfianto Purwoko Utomo, “Potensi Bahari Lasem sebagai Sejarah Maritim Lokal”, *Sejarah dan Budaya*, Tahun Kesebelas, No. 2, Desember 2017.

Sri Retna Astuti, “Kota dan Pengembangan Wilayah”, dalam *Jantra (Jurnal Sejarah dan Budaya)*, Vol. V, No. 10, Desember 2010.

Dedi Nur Cahyo, “Perkembangan Transportasi Kereta Api di Kabupaten Lamongan Tahun 1899-1932”, *Avatara (E-Journal Pendidikan Sejarah)*, Vol. 5, No. 1, Maret 2017.

Warto, “Hutan Jati Berkalung Besi: Sejarah Pengangkutan Kayu Jati di Jawa pada Akhir Abad ke-19 dan Awal Abad ke-20”, *Sasdaya (Gadjah Mada Journal of Humanities)*, Vol. 1, No. 2, Mei 2017.

Djoko Dwiyanto, “Identifikasi Kota Medium Tuban Berdasarkan Sumber Arkeologi dan Historis”, *Laporan Penelitian*

BIODATA

Nama : Dewi Widya Ningrum
Tempat Tanggal Lahir : Tuban, 6 April 1996
Riwayat Pendidikan : SD Negeri 1 Bangilan
SMP Negeri 1 Jatirogo
MA Negeri Model 1 Bojonegoro