



LAPORAN HASIL PENELITIAN

**PELABUHAN DAN MASYARAKAT
SURABAYA 1900-1975**

Oleh:

Drs. Indriyanto, S.H., M.Hum.

PUSAT PENELITIAN SOSIAL BUDAYA
LEMBAGA PENELITIAN UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2001

UPT-PUSTAK-UNIDIP

1. Judul Penelitian : Pelabuhan dan Masyarakat Surabaya, 1900-1975
2. Ketua Peneliti:
 - a. nama dan gelar : Drs. Indriyanto, S.H., M.Hum.
 - b. Pangkat/ gol./ NIP : Penata/ III-c/ 131 875 484
 - c. Jabatan : Lektor
 - d. Fakultas/ Jurusan : Sastra/ Sejarah
 - e. Pusat Penelitian : Puslit Sosial Budaya, Lembaga Penelitian UNDIP
3. Jangka Waktu Penelitian : 8 (delapan) bulan
4. Sumber Biaya : Proyek Dikti No. 016/LIT/BPPK-SDM/III/2001
5. Kategori Penelitian : Pengembangan Ilmu (Penelitian Dosen Muda)

Semarang, 1 Oktober 2001
Peneliti,

Mengetahui:
Ketua Puslit Sosbud Lemlit UNDIP,

Dr. A.M. Djuliaty Suroyo
NIP. 130 516 884

Drs. Indriyanto, S.H., M.Hum.
NIP. 131 875 484

Mengetahui:
Ketua Lembaga Penelitian UNDIP



Prof. Dr. dr. Ign. Riwanto
NIP. 130 525 454

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah maka laporan penelitian ini dapat diselesaikan. Dalam laporan ini dibahas tentang Pelabuhan dan Masyarakat Surabaya pada tahun 1900-1975. Periode ini merupakan masa transisi dari pelabuhan dan aktivitasnya karena pada saat itu sedang berlangsung perubahan-perubahan besar menyangkut sistem pemerintahan di Indonesia, termasuk dalam pengelolaan pelabuhan Surabaya. Sudah barang tentu pembahasan pelabuhan dan masyarakat Surabaya pada masa akhir Pemerintahan Kolonial Belanda juga dibahas secara singkat, kemudian dilanjutkan pada periode pemerintahan Pendudukan Jepang dan masa kemerdekaan RI.

Sudah barang tentu dalam melakukan penelitian ini saya banyak mendapat bantuan dari berbagai pihak terutama dari seluruh staf dan pegawai Adpel Tanjung Perak dan Pegawai PT Pelindo II cabang Surabaya, yang telah memberikan ijin dan surat-surat penting untuk digunakan dalam riset di lapangan. Untuk itu semua kami mengucapkan banyak terima kasih.

Dalam membahas penelitian tahap ini, masalah kontemporer juga menjadi fokus perhatian kami. Oleh karena itu sumber yang digunakan juga meliputi wawancara dengan para nara sumber. Untuk itu kami juga mengucapkan terima kasih kepada semua nara sumber yang kami wawancarai.

Akhirnya penelitian ini bisa kami selesaikan dengan baik dan semoga dapat berguna bagi kita semua, khususnya untuk pengembangan sektor maritim di negara Indonesia.

Terima kasih.

Semarang, 1 Oktober 2001

Peneliti

RINGKASAN

Aktivitas pelabuhan Surabaya sejak tahun 1870 sampai 1970 mengalami perkembangan pesat sejak pelabuhan itu selesai dibangun pada tahun 1920-an. Dalam bidang perdagangan pelayaran dan ekspor impor yang berlangsung di pelabuhan itu telah mengalami fluktuasi, yaitu kenaikan angka-angka pada periode 1870-1912, kemudian angka relatif sedikit naik sampai tahun 1920 dan mengalami kenaikan tajam antara 1920-1930. Setelah itu angka-angka cenderung mengalami penurunan hingga jaman revolusi. Namun demikian, peran pelabuhan Surabaya sebelum tahun 1930 dan setelah tahun 1945 di bidang perdagangan laut bisa melebihi semua pelabuhan di Indonesia termasuk pelabuhan Tanjung Priok, kecuali bidang impor sejak tahun 1945-1950-an. Setelah itu hampir semua angka perdagangan di Pelabuhan Surabaya bisa dikalahkan oleh pelabuhan Tanjung Priok, sehingga pelabuhan Surabaya menduduki posisi sebagai pelabuhan terbesar kedua di Indonesia. Modernisasi pelabuhan Tanjung Perak juga telah membawa pengaruh besar pada perkembangan ekonomi maritim pada masyarakat sekitar pelabuhan dengan munculnya berbagai perusahaan maritim sejak tahun 1920 hingga tahun 1960-an.

Laporan ini akan mengungkapkan lebih jauh tentang aktivitas pelabuhan Surabaya pada periode 1940-1970. Dengan menggunakan metode historis, maka proses historiografi dilakukan disertai dengan sumber wawancara dari para nara sumber.

Rupanya, perkembangan fisik pelabuhan Surabaya pada periode 1940-1970 sama sekali tidak mengalami perubahan yang berarti kecuali melakukan perbaikan dan renovasi saja. Penyebab dari semua ini karena pada periode ini merupakan periode transisi sehingga management pelabuhan masih mengalami kesulitan dana untuk melakukan pembangunan yang lebih terpadu.

Aktivitas pelayaran dan ekspor impor juga menunjukkan fluktuasi yang turun naik. Namun demikian secara umum terjadi kemerosotan angka-angka statistik baik dari segi ekspor, impor, bongkar, maupun muat. Meskipun mengalami penurunan peran, akan tetapi yang menarik adalah bahwa pelayaran kapal layar justru menunjukkan peningkatan. Pada masa Pendudukan Jepang dan masa Revolusi peranan kapal layar di pelabuhan Surabaya sungguh luar biasa, terutama untuk wilayah Indonesia Bagian Timur. Dengan demikian sesungguhnya pada periode ini pelabuhan Surabaya lebih berperan sebagai pelabuhan kapal layar daripada pelabuhan Internasional. Hal ini bisa dibandingkan dengan statistik kapal layar yang terjadi di pelabuhan Tanjung Priok.

ABSTRACT

The Surabaya Port had become the modern international port in 1940 and had also become the second biggest port in The Netherlands East Indies. But, this position started decreasing since the end of the Dutch colonial Government to around 1950's.

In 1942 the Japanese dropped the bombs on the Surabaya Port and it caused heavily damaged. The Surabaya port had never been reconstructed during Japanese Occupation. The activities of shipping and trade also decreased compared to the period before 1940. The number of ships which was shipping in Surabaya during 1949-1953 dropped until 30% compared to 1940. The volume of ships were also decreased. In 1966 the shipping activities showed an impressive rising and it continued to rising until 1970. There was an interesting development in perahu shipping shipping which still ran and had a bigger number than motor ship which was shipping for inter insuler until 1970. The same thing happened to interinsuler shipping compared to international shipping.

The development of trading also decreased more drastically than before 1940's. This decreasing occurred for many reasons, such as the declining of export plantation, war and revolution. Confrontation with Malaysia 1963-1965 made the Indonesia Government prohibit trading with Singapore which known as exit-gate for Indonesia's export. Eventhough the value and the volume had decreased, Surabaya port was still on top position in the number of export volume compared to the others in 1952-1964, especially in Java.

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	HALAMAN
HALAMAN JUDUL.....	1
LEMBAR PENGESAHAN.....	2
KATA PENGANTAR.....	3
RINGKASAN.....	4
ABSTRACT.....	5
DAFTAR ISI.....	6
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang dan Permasalahan.....	7
B. Tinjauan Pustaka	8
C. Tujuan Penelitian.....	13
D. Kontribusi Penelitian.....	14
BAB II METODE PENELITIAN	
A. Kerangka Teoritik.....	15
B. metode penelitian.....	17
BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Fasilitas dan Perkembangan Infrastruktur Pelabuhan.....	19
B. Pelayaran dan Perdagangan	33
C. Masyarakat Pelabuhan: Hidup dan Bekerja di Lingkungan Pelabuhan	59
BAB IV KESIMPULAN	74
KEPUSTAKAAN	76

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang dan Permasalahan

Seperti diketahui, bahwa perkembangan pelabuhan Surabaya telah mengalami kemerosotan sejak akhir masa kolonial Hindia Belanda. Kondisi ini diperburuk dengan datangnya Tentara Pendudukan Jepang yang telah merusak sebagian besar sarana dan prasarana infrastruktur pelabuhan. Oleh karena itu praktis, pelabuhan Surabaya tidak bisa mengalami perkembangan yang wajar, sehingga peran dalam perkembangan ekonomi regional maupun nasional tidak tampak. Selain itu, sedikitnyadata pada masa Pendudukan Jepang juga menyebabkan eksplanasi sejarah tentang pelabuhan Surabaya tidak bisa tuntas.

Periode kemerosotan ini ternyata masih harus berlanjut ketika Indonesia memasuki kemerdekaannya. Sejak tahun 1945 sampai tahun 1950-an Indonesia masih mengalami gejolak revolusi. Daerah Surabaya termasuk wilayah pelabuhannya ternyata menjadi ajang peperang dan kemudian dikuasai kembali oleh Belanda hingga tahun 1949. Kondisi ini juga telah berpengaruh terhadap perkembangan fisik dan aktivitas ekonominya. Baru setelah tahun 1950 telah ada upaya pemerintah RI untuk melakukan restrukturisasi dan perbaikan manajemen terhadap pelabuhan Surabaya.

Dalam studi kasus tentang pelabuhan Surabaya, dalam laporan ini akan dijelaskan dan dianalisis beberapa bagian antara lain tentang peranan hinterland, pelayaran dan perdagangan, perkembangan infrastruktur pelabuhan, dan perkembangan kota pelabuhan. Dalam hal peranan hinterland dan perkembangan kota pelabuhan, pembahasan akan dikaitkan dengan masalah industri yang ada di sekitar pelabuhan dan di kota Surabaya. Sementara pembahasan tentang kota pelabuhan itu sendiri hanya dianalisis tentang perkembangan struktur kota pelabuhan, penduduk, dan masalah sosial yang ada kaitannya dengan aktivitas pelabuhan Surabaya, seperti buruh pelabuhan, kriminalitas, dan prostitusi yang berlangsung di pelabuhan.

Dalam hubungannya antara kota pelabuhan dan pelabuhan, sebenarnya telah terjadi transformasi dari tahap ke tahap selama abad XIX dan XX. Paling tidak, ada empat fase perkembangan dan pertumbuhan suatu kota pelabuhan. Fase pertama disebut "revolusi energi" yang berlangsung tahun 1782-1845. Dalam fase ini kota-kota berdiri

dan mulai terjadi kemandirian terhadap fungsi-fungsi ekonomi. Fase kedua disebut "masa infrastruktur" yang berlangsung pada 1846-1892, yaitu suatu masa pertumbuhan struktur kota dalam suatu sistem perkotaan regional dan nasional. Selanjutnya pada fase ketiga yang berlangsung pada 1893-1948, merupakan fase peningkatan mobilitas. Pada fase ini terjadi penguatan dan pemusatan aktivitas ekonomi dan juga terjadi penentuan dasar pembentukan daerah perkotaan. Pada fase berikutnya merupakan fase mondialisasi dan internasionalisasi industri yang berlangsung pada 1949-1998. Peralihan fase-fase tersebut sejalan dengan proses transformasi kota-kota pelabuhan dan perubahan yang terjadi dalam hubungan antara kota-kota dan pelabuhan-pelabuhannya¹

Permasalahannya adalah, bagaimana Surabaya mengalami fase-fase perkembangan sebagai kota pelabuhan sesuai dengan teori dari Han Meyer tersebut? Bagaimana pula pelabuhan mengalami perkembangan di era transisi itu?

B. Tinjauan Pustaka

Masalah transformasi suatu pelabuhan secara menarik diulas oleh F.J.A Frank Broeze dengan mencontohkan Pelabuhan London pada abad XIX dan XX sebagai Paradigma Inggris.² Penelitian tentang sejarah pelabuhan London ini sangat menarik

¹Sebenarnya ada fase berikutnya, yaitu fase "Toenemende verflechting", semacam fase globalisasi yang berlangsung pada Abad Informasi. Pada fase ini fungsi jaringan sangat penting dan struktur jaringan-jaringan dalam suatu kota sedang mengalami perubahan. Teori ini diperkenalkan oleh ekonom Kondratieff dengan teorinya yang disebut "*lange-golf-theorie*". Baca selengkapnya: Han Meyer, *De Stad en de Haven Stedebouw als Culturele Opgave in Londen, Barcelona, New York, en Rotterdam; Veranderende Relatie Tussen Stedelijke Openbare Ruimte en Grootschalige Infrastructuur* (Rotterdam/Utrecht, 1996), hlm. 21. Apabila bertolak dari teori tersebut, sebenarnya bagi kota pelabuhan Surabaya tidaklah mengalami fase perkembangan seperti apa yang diteorikan. Surabaya menjadi kota pelabuhan dengan ciri khas adanya perbedaan dalam perkembangan setiap fase karena kota pelabuhan ini tidak bisa lepas dari pengaruh kolonialisme. Khusus untuk fase ketiga, pada masa akhir fase ini, Surabaya menjadi daerah Pendudukan Tentara Jepang dan menjadi ajang peperangan untuk mempertahankan kemerdekaan bagi bangsa Indonesia hingga tahun 1948. Pada fase ini praktis tidak banyak terjadi perubahan, bahkan cenderung terjadi kemunduran akibat eksploitasi untuk kepentingan perang dan kerusakan infrastruktur akibat perang. Namun demikian, pada masa awal fase ini tampaknya Surabaya memang mengalami perkembangan sebagai kota pelabuhan dengan fungsi pelabuhannya yang sangat baik sehingga menjadi salah satu sarana yang efektif bagi pemerintah kolonial untuk eksploitasi ekonomi yang berdampak bagi perkembangan ekonomi kota Surabaya. Pada fase ini sebenarnya bagi pelabuhan Surabaya sudah mulai berkembang menjadi pelabuhan internasional, bahkan hal ini sudah terjadi sejak tahun 1920. Internasionalisasi industri juga telah berlangsung pada fase ini.

² FJA Broeze, "Paradigm of Britain: the port of London in the 19th and 20th centuries", dalam LM Akveld and JR Bruijn (ed), *Shipping Companies and Authorities in the 19th and 20th Centuries*

karena mengungkapkan kebesaran pelabuhan di Inggris yang dibanggakan pada abad XIX harus mengalami nasib buruk di abad XX. Bahkan sejarah pelabuhan London ini merupakan cermin dari sejarah Kerajaan Inggris. Hal ini terjadi ketika London tampil sebagai pusat bisnis dan keuangan dunia dan pusat pemerintahan kerajaan yang bukan hanya menguasai negara industri pertama, tetapi juga imperium yang lebih luas, pelabuhannya membayangi semua pelabuhan lain dalam volume perdagangan dan pelayarannya. Namun demikian, sekarang posisi Inggris di bidang politik dan ekonomi internasional berubah tajam. Mungkin bukan kemundurannya tetapi tingkat stagnasi yang telah menyerap perhatian sejarawan dan orang lain. Armada Inggris kini menduduki urutan kedelapan di dunia dan pelabuhan London tidak menonjol dibanding dengan pelabuhan kontainer dunia lainnya. Pelabuhan London pada abad XIX merupakan contoh utama usaha bebas dan kapitalisme Inggris, meskipun sering membangkitkan kerusuhan. Sementara sejak 1908 setelah terjadi deprivatisasi perusahaan galangan telah terjadi transformasi dari industri pelabuhan yang bersifat swasta menuju industri pelabuhan Negara-Swasta.

Frank Broeze menekankan pentingnya sejarah London untuk memahami persoalan ekonomi sekarang ini dalam tiga hal, yaitu: pertama, bahwa dalam kasus London hubungan pemerintah-pengusaha sangat kompleks dan beragam. Sektor swasta mencakup pedagang, pemilik kapal, galangan swasta dan perusahaan kereta apinya, pengelola dermaga, pemilik kapal dan perahu sungai lainnya, buruh pelabuhan, semua dengan organisasi profesinya masing-masing. Di sisi lain, sebagai pemerintah adalah pemerintah dan parlemen, Perusahaan London, dan Pemerintah Daerah London, Angkatan Laut, Kamar Dagang, Departemen Pengangkutan, Dewan Pelabuhan Nasional.

Kedua, peran pemerintah dan swasta serta hubungan antara keduanya perlu dipahami dalam arti yang paling luas. Meskipun proses ekonomi kelihatan bebas, tetapi telah dipotong oleh peraturan dan secara tidak langsung juga oleh politik dan budaya. Terjadinya persaingan antara perusahaan swasta tidak segera ditangani oleh pemerintah. Munculnya ketidakpuasan antara swasta dengan pihak pelabuhan terjadi dan mencapai puncaknya pada saat ada kebijakan nasionalisasi.

Ketiga, ada dua faktor yang mempengaruhi hubungan antara pemerintah dengan swasta dalam menanggapi berbagai kekuatan yang mempengaruhi seluruh potensinya. Faktor itu adalah pelabuhan dan faktor lokal. Kerusakan dan berbagai protes buruh pelabuhan misalnya, ternyata mempengaruhi perusahaan niaga dalam laju persaingan dan aktivitas reputasinya.

Broeze membagi analisisnya dalam dua periode besar yaitu masa akhir abad XVIII hingga XIX yang dia sebut sebagai Masa Perusahaan Galangan Swasta dan periode Lembaga Pelabuhan London yang berlangsung sejak 1908. Pada periode pertama dijelaskan bahwa kondisi dunia dan keuangan negara yang buruk menyebabkan pengelolaan pelabuhan diserahkan kepada swasta. Hal ini ditetapkan dengan UU. Sejak tahun 1799 berbagai perusahaan galangan kapal swasta mulai bermunculan dengan mengadakan pembangunan fisik dermaga dan infrastruktu yang dibutuhkannya. Untuk menutup investasi yang dikeluarkan, perusahaan diberi hak untuk memungut cukai atas perkapalan, pergudangan, dan pelayanan lainnya. Kebanyak perusahaan ini tumbuh di sebelah utara sungai Thames, sedangkan pelabuhan lama berada di sebelah selatan sungai itu. Para pengusaha diberi hak monopoli untuk mengelola pelabuhan. Namun celakanya, perusahaan-perusahaan ini tidak memikirkan kepentingan buruh dermaga dan pengelola tongkang. Situasi ini memunculkan persaingan tidak sehat antar perusahaan swasta yang ada. Sudah tentu perusahaan yang bermodal kuatlah yang akan menang.

Sementara itu Howard Dick meneliti tentang Perkembangan Ekonomi Jawa Timur yang tentunya juga sangat menyinggung Surabaya.³ Penelitian ini menunjukkan bahwa Kawasan Jawa Timur merupakan kawasan ekonomi yang sangat penting yang terintegrasi dalam perekonomian dunia sejak pertengahan abad XIX bersama perkembangan ekspor perkebunan. Namun antara tahun 1920 dan 1970, Jawa Timur mengalami kemunduran ekonomi 50 tahunan. Tentunya peranan pelabuhan sebagai pintu utama ekspor impor sangat penting. Namun demikian tidak dijelaskan secara rinci apa dan bagaimana peran yang dimainkan pelabuhan Surabaya. Penelitian ini menyajikan dan menganalisis statistik perdagangan asing dan antar pulau untuk

³ Howard Dick, "The Transformation of Comparative Advantage: East Java 1920-1990", dalam *Bulletin of Indonesia Economic Studies* Vol. 31 No.1, April 1995, hlm. 41-72. Tulisan serupa juga ditulis oleh Dick dalam buku yang sama berjudul: *Jawa Timur dalam Perspektif Regional*, *ibid.*, hlm. 2 et. seq.

menjelaskan kemunduran dasar ekspor lama dari tanaman perkebunan serta perubahan lambat menuju keuntungan komparatif baru dalam manufaktur yang semakin jelas pada akhir tahun 1980-an. Dijelaskan oleh Dick, bahwa pada periode kemunduran itu, beberapa hal sangat menentukan perkembangan buruk kawasan Jawa Timur. Depresi tahun 1930, memperburuk ekspor utama tanaman gula. Kemudian masa Pendudukan Jepang (1941-1945), Periode Revolusi (1945-1949), perebutan modal milik Belanda dan pengembalian warga Belanda pada tahun 1958, dan kemudian inflasi yang memburuk periode 1950-1960-an telah menghilangkan kesempatan Jawa Timur dalam memanfaatkan keuntungan ledakan perdagangan dunia yang terjadi setelah akhir perang Dunia II. Perubahan komparatif baru bisa diraih peralihan-lahan setelah Jawa Timur mengubah struktur ekonomi regional dari sektor perkebunan padat tanah menuju sektor manufaktur padat kerja dan didukung oleh perkembangan industri di sekitar Surabaya, maka pada periode 1980-an Jawa Timur memegang kembali keunggulannya. Sudah barang tentu, penyajian statistik perdagangan asing dan antar pulau ini akan lebih lengkap bila kajian tentang pelabuhan Surabaya juga menjadi salah satu fokusnya.

Sebuah penelitian sejarah sosial tentang Masyarakat Surabaya dilakukan oleh William H. Frederick.⁴ Penelitian ini menyajikan suatu analisis tentang sifat dan gagasan dari sejumlah jenjang masyarakat di kota Surabaya pada masa akhir pemerintah kolonial Hindia Belanda dan masa Pendudukan Jepang dengan penekanan pada sumber-sumber tak tertulis atau wawancara mendalam dan berita-berita surat kabar. Dari penelitian ini diketahui bahwa ada peran penting massa perkotaan dalam perjalanan revolusi di Surabaya. Frederick banyak mengulas tentang perubahan sosial yang terjadi pada masyarakat Surabaya, baik menyangkut golongan priyayi, pemuda dan massa kota serta pemimpin-pemimpin organisasi massa. Secara keseluruhan penelitian ini sangat menarik karena melalui metode wawancara telah dihasilkan sejarah sosial Surabaya yang dibangun dari hal-hal yang sepele seperti biografi rakyat dan warga kampung. Namun demikian dalam keseluruhan penelitian ini tidak disinggung tentang massa kota yang habitasinya di pelabuhan Surabaya. Tampaknya memang tidak atau belum ada kajian tentang komunitas sosial pelabuhan baik pada masa kolonial Hindia Belanda maupun pada masa Pendudukan Jepang dan setelah Kemerdekaan RI.

⁴ William H. Frederick, *Pandangan dan Gejolak Masyarakat Kota dan Lahirnya Revolusi Indonesia Surabaya 1926-1946* (Jakarta: Yayasan Karti Sarana & Gramedia, 1989)

Dengan demikian, menjadi hal yang menarik dan urgen untuk melihat dan menganalisis sejarah sosial pada komunitas di sekitar pelabuhan Surabaya. Masalah ini akan diungkapkan dalam sebagai salah satu bagian dari disertasi yang akan disusun, sehingga akan menambah kelengkapan sejarah sosial kota Surabaya dari pandangan maritim.

Sementara beberapa penulis mencoba melihat perkembangan kota Surabaya dari aspek infrastruktur struktur kota. Johan Silas⁵, misalnya, mencoba melihat perkembangan kampung-kampung di Surabaya sejak kampung ditata oleh Pemerintah Hindia Belanda hingga program perbaikan Kampung masa Orde Baru. Dijelaskan oleh Silas, bahwa pertumbuhan kampung-kampung di Surabaya mengikuti area perdagangan di sekitar Jembatan Merah menuju ke daerah selatan kota. Akan tetapi masa Revolusi telah merubah infrastruktur kampung menjadi kacau. Ketika terjadi peperangan ratusan ribu warga mengungsi ke luar kota Surabaya. Banyak kampung mereka yang hancur karena perang. Namun setelah selesai mereka kembali lagi ke kota dengan mendirikan kampung-kampung sesukanya, sehingga tidak sesuai lagi dengan perkembangan kota yang terencana. Sangat disayangkan bahwa penelitian ini tidak menyinggung kampung-kampung yang ada di sekitar pelabuhan. Rupanya program perbaikan kampung tidak pernah menyentuh daerah pelabuhan. Apakah ada ciri khas kehidupan kampung di pelabuhan yang membedakan dengan kampung diluar pelabuhan? Manakan kampung yang lebih manusiawi untuk tempat tinggal? Beberapa pertanyaan ini tidak dijawab dalam penelitian Silas. Oleh karena itu disertasi ini akan berusaha melihat kehidupan masyarakat kampung di sekitar pelabuhan Tanjung Perak untuk memperoleh jawaban baru dalam sejarah kota Surabaya. Selanjutnya Handinoto, melihat perkembangan kota Surabaya dari segi arsitektur.⁶ Sayangnya penelitian ini hanya memaparkan sejarah kota Surabaya secara deskriptif dan perkembangan bentuk arsitektur gedung-gedung kolonial saja. Sementara perkembangan kondisi fisik dan arsitektur pelabuhan sama sekali tidak disinggung.

Dalam hubungannya dengan gerakan buruh, John Ingleson, meneliti berbagai kegiatan buruh dan serikat buruh di Jawa pada periode 1908-1926, termasuk di

⁵ Johan Silas, *Surabaya 1293-1993 a City of Partnership* (Surabaya: Municipal Government of Surabaya, 1993)

Surabaya.⁷ Secara khusus, Ingleson menyinggung pemogokan di Surabaya, meskipun tidak secara khusus menceritakan pemogokan di pelabuhan tetapi lebih kepada pemogokan buruh di kota Surabaya. Meskipun demikian ada beberapa hal penting dan menarik yang perlu dikemukakan di sini khususnya tentang buruh di pelabuhan Surabaya.

Pada umumnya serikat buruh di Surabaya berada di bawah kepemimpinan komunis. Jumlah anggota serikat buruh pelabuhan Surabaya (SPPL: Serikat Pekerja Pelabuhan dan Lautan) termasuk tidak begitu besar. Pada tahun 1925, SPPL lebih berhasil merekrut pekerja di pangkalan AL dimana mereka memiliki 700 anggota, dan perusahaan dermaga 400 anggota, sementara buruh pelabuhan hanya 250 anggota. Ternyata, buruh pelabuhan asal Madura tidak mau bergabung dengan SPPL sejak 1925. Para buruh Madura mempunyai hubungan erat dengan mandor yang mempekerjakan mereka dan para mandor umumnya berada di luar serikat.⁸ Para buruh dalam melakukan pemogokan dimulai dari inisiatif saendiri baru kemudian saerikat terlibat. Pemogokan itu sendiri dipicu oleh tingkat upah yang rendah ketika harga kebutuhan mengalami kenaikan dan keluhan khusus tentang perlakuan tidak wajar dari majikan dan ketakutan tentang keamanan uang pada yayasan pensiun dan sumbangan kematian, yang dibentuk dari potongan atas upah mereka bersama sumbangan dari perusahaan.⁹

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

⁶ Handinoto, *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda Surabaya di Surabaya 1870-1940* (Yogyakarta: Andi, 1996).

⁷ John Ingleson, *In Search of Justice Workers and Unions in Colonial Java 1908-1926* (Singapore: Oxford University Press, 1986).

⁸ Semua ketua serikat buruh di Surabaya adalah tokoh PKI, namun kepengurusannya mengalami sedikit perubahan dari tahun ke tahun, yang kebanyakan atas buruh ahli di industri swasta. Situasi SPPL sama, yaitu sebagai ketua dan wakil ketua petugas serikat profesional dan PKI, tetapi sekretarisnya adalah wakil pengawas, bendahara adalah mandor dan komisisarisnya adalah juru gambar di pelabuhan. *Ibid.*, hlm. 296.

⁹ Ketakutan ini ternyata terbukti ketika para pekerja mengetahui bahwa perusahaan menggunakan uang sumbangan-sumbangan itu saat dikembalikan kepada buruh yang dipecat. *Ibid.*, hlm. 299.

1. Merekonstruksi dan menganalisis proses modernisasi pelabuhan Surabaya atau lebih dikenal sebagai pelabuhan Tanjung Perak dan pengaruh dari proses ini terhadap kota dan masyarakat pelabuhan Surabaya dalam kaitannya dengan perkembangan sektor-sektor maritim khususnya di wilayah Laut Jawa.
2. Membuktikan suatu fenomenon yang terjadi sebagai akibat proses saling pengaruh mempengaruhi dalam suatu sistem pelabuhan berdasarkan konsep dan kerangka teoritik yang diperoleh atau dibandingkan dari hasil penelitian terdahulu.

D. Kontribusi Penelitian

- a. Mendapatkan konsep-konsep baru tentang perkembangan kota dan pelabuhan sebagai suatu sistem jaringan yang saling berhubungan.
- b. Menampilkan variant-variant sejarah lokal, setting lokal dengan faktor-faktor sosiokulturalnya kepada gejala-gejala sejarah pada tingkat nasional. Dengan kata lain pengungkapan sejarah lokal akan memberikan sumbangan yang besar terhadap pemahaman sejarah nasional.
- c. Memberikan pemahaman secara langsung tentang perkembangan kota dan pelabuhan Surabaya. Dengan penelitian ini diharapkan Surabaya tidak terputus dengan akar sejarahnya, yaitu bahwa apa yang terjadi sekarang dan yang akan datang merupakan produk masa lampau.
- d. Mengetahui trend, pattern, dan arah penunjukan hukum-hukum atau generalisasi sehingga akan berguna untuk melihat perkembangan Surabaya maupun wilayah lain baik dari dimensi lokal maupun nasional pada masa sekarang dan yang akan datang.
- e. Di samping itu, penelitian ini akan memperkaya khazanah hasil penelitian sejarah lokal khususnya sejarah maritim di Indonesia yang sampai sekarang masih merupakan karya yang langka. Sekaligus, dari hasil penelitian ini diharapkan dapat ditemukan problem-problem baru yang menarik dan perlu diteliti lebih jauh oleh peneliti lain untuk menambah kelengkapan fakta dan analisis tentang sejarah maritim Indonesia.