



AKTIVITAS PELAYARAN DAN PERDAGANGAN DI PELABUHAN SURABAYA TAHUN 1800–1830

Muhammad Rizky Pradana^a, Firmanda Dwi Setiawan^a, Julianus Palermo Nainggolan^a
muhammad.rizky.pradana-2019@fib@unair.ac.id, firmanda.dwi.septiawan-2019@fib.unair.ac.id,

julianus.palermo-2019@fib.unair.ac.id

^aUniversitas Airlangga, Indonesia

ARTICLE INFO

Received: 7th October 2021

Revised: 14th March 2022

Accepted: 28th June 2022

Published: 30th June 2022

Permalink/DOI

10.17977/um020v13i22019p

Copyright © 2021.
Sejarah dan Budaya
Email: jsb.journal@um.ac.id
Print ISSN: 1979-9993
Online ISSN: 2503-1147

ABSTRACT

Port is where ships are leaning for shipping, military and trade purposes. Shipping and trade are the most important things to open the access to an area for other areas. European shipping activities to the New World were motivated by the need to find a new route for spice trade. Nevertheless, at the end of the year of the XVIII century the price of spices on the world market experienced a drastic decline. The archipelago later becoming the Dutch East Indies was one of the spice havens feeling the impact of the declining price of spices. The Dutch East Indies is increasingly losing its superiority in the world spice market. This paper will be described the shipping and spice trading activities at the Port of Surabaya precisely on the Kalimas River in 1800–1830. Although there was a significant decrease in the price of spices..

KEYWORDS

port; sailing; rade; spices.

ABSTRAK

Pelabuhan adalah tempat bersandarnya kapal-kapal untuk keperluan pelayaran, militer dan perdagangan. Pelayaran dan perdagangan adalah hal yang paling penting untuk membuka akses suatu daerah bagi daerah lain. Aktivitas pelayaran bangsa Eropa menuju *Dunia Baru* dilatarbelakangi perlunya mencari tempat perdagangan rempah melewati rute baru. Namun, pada akhir tahun abad XVIII harga rempah di pasaran dunia mengalami penurunan yang drastis. Nusantara—kemudian jadi Hindia Belanda—merupakan salah satu surganya rempah-rempah merasakan dampak dari menurunnya harga rempah. Hindia Belanda makin lama kehilangan superioritasnya dalam pasar rempah dunia. Artikel ini akan dijabarkan aktivitas pelayaran dan perdagangan rempah yang ada di Pelabuhan Surabaya tepatnya di Sungai Kalimas pada tahun 1800–1830. Meskipun terdapat penurunan harga rempah yang signifikan. Aktivitas di Sungai Kalimas tidak terdampak terlalu jauh.

KATA KUNCI

Pelabuhan; pelayaran; perdagangan; rempah.

PENDAHULUAN

Manusia adalah makhluk sosial yang membutuhkan berbagai macam komoditas untuk menunjang kehidupannya. Komoditas yang dibutuhkan oleh manusia tidak selalu tersedia di sekitar tempat tinggal dan aktivitasnya. Maka diperlukan mobilitas untuk menunjang hal tersebut. Transportasi adalah alat untuk menunjang mobilitas tersebut dengan mengangkut atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain (Hall et al., 2003).

Untuk mendapatkan komoditas dari tempat yang jauh. Dibutuhkan usaha yang besar. Bangsa-bangsa Eropa sudah sejak berabad-abad memanfaatkan rute perdagangan darat yang melintasi Asia Tengah dan Barat, yaitu jalur sutra. Komoditas yang paling dicari dan laku saat itu adalah rempah-rempah. Kemudian jalur rempah juga diperpendek dengan adanya pedagang dari Timur Tengah yang mengangkut rempah dari Nusantara ke Jazirah Arab kemudian dilewatkan melalui Kesultanan Utsmaniyyah.

Ketergantungan Eropa terhadap jalur rempah itu terhenti ketika terjadi blokade ekonomi oleh Kesultanan Utsmaniyyah. Komoditas yang berasal dari Timur Tengah dan Timur Jauh tidak bisa masuk ke Eropa. Hal itulah yang melatar belakangi aktivitas pelayaran bangsa Eropa ke tempat yang mereka sebut sebagai *Dunia Baru*. Penjelajahan tersebut bertujuan untuk menemukan tempat baru untuk ekspansi dan sebagai tempat untuk berdagang berbagai komoditas utamanya rempah-rempah.

Dalam kajian yang dilakukan oleh Braudel (1988) tentang peradaban Eropa dan dunia, dijelaskan bahwa kesejahteraan masyarakat menjadi hal penting bagi perkembangan peradaban. Faktor-faktor yang mempengaruhinya adalah tingkat pertumbuhan penduduk, perbedaan lingkungan geografis, dinamika ekonomi, perang, konflik dan kesehatan (Habiburrohmah, 2021,). Penjelasan tersebut menyatakan bahwa pelayaran dan perdagangan rempah di Eropa sudah sangat bergantung dengan adanya *Dunia Baru* ini. Mereka mulai mempelajari ilmu pelayaran dan mempelajari adanya peta-peta yang menunjukkan tempat di mana rempah-rempah tersebut dapat ditemukan.

Pencarian rempah-rempah tercermin dalam usaha pelayaran dan perdagangan yang dilakukan oleh Bangsa Barat. Dalam usaha pencarian tersebut, bangsa barat yang semakin terdesak oleh kebutuhan rempah-rempah akhirnya sampai di Nusantara. Bangsa Belanda yang menguasai perdagangan rempah-rempah melalui kongsi dagangnya, VOC, akan menguasai dan mengontrol segala jalur perdagangan dan hasil bumi yang ada di Nusantara. Dalam kurun waktu hampir sekitar dua abad, VOC mencengkram jalur pelayaran dan perdagangan, dan tidak mudah untuk menjaga hal tersebut dalam kurun waktu yang sangat lama (Mulya, 2014).

Sejak bubar dan bangkrutnya VOC pada akhir tahun 1799, penguasaan jalur perdagangan dan komoditas rempah-rempah kembali dikuasai oleh pemerintah Hindia Belanda. Warisan VOC terhadap pemerintah Hindia Belanda juga tidak hanya melulu mengenai masalah hutang-piutang. Warisan besar VOC dalam bidang perdagangan dan

perlayaran adalah rute perdagangan yang dilengkapi dengan pelabuhan-pelabuhan yang telah dibangun sedemikian rupa (Mulya, 2014).

Jawa Timur sebagai salah satu wilayah di Nusantara misalnya menjadi salah satu wilayah tujuan yang menarik bagi bangsa Eropa. Selain sebagai transit, di sana juga terdapat pelabuhan yang ramai akan perdagangan rempahnya di masa silam. Surabaya sebagai ibu kota Jawa Timur merupakan kota dagang yang sudah eksis bahkan sejak ratusan tahun lamanya.

Surabaya sebagai kota Pelabuhan bahkan telah disebut dalam kitab *Negarakertagama* yang bertarikh abad XIV (Sulistiyono, 2017). Penjelasan mengenai keberadaan Surabaya dalam kitab tersebut adalah perihal kunjungan Raja Hayam Wuruk, raja termashyur dalam perjalanan Kerajaan Majapahit. Surabaya saat itu merupakan ibukota dari Kadipaten Jenggala. Seiring berjalannya waktu, terjadi proses peralihan dari kerajaan Majapahit yang mengalami kemunduran menuju perkembangan periode Islam, Surabaya tetap berkembang menjadi kota pelabuhan dan perdagangan.

Masih berkembangnya Surabaya sebagai kota pelabuhan dan perdagangan yang kaya dan memiliki hubungan yang stabil dengan kota-kota sejenis lainnya membuat kerajaan Mataram yang sudah bercokol di Jawa memiliki keinginan untuk menguasai Surabaya. Hubungan dengan kota-kota sejenis di atas adalah Surabaya menciptakan ikatan politik dengan daerah-daerah seberang, seperti Sukadana, Landak, Banjarmasin, Maluku, dan sejenisnya (Kartodirdjo, 2014).

Surabaya pada akhirnya jatuh ke tangan Mataram pada Oktober 1625. Namun dikuasainya Surabaya oleh Mataram hanya sampai pada pertengahan abad XVIII. VOC dengan permainan diplomatik dan politiknya, kemudian berhasil menguasai Surabaya dan merebutnya dari tangan Mataram. Keberhasilan VOC menduduki Surabaya tersebut karena VOC membantu Mataram dalam menumpas pemberontakan oleh kaum Tionghoa dan berhasil disepakatinya perjanjian dengan Mataram pada tahun 1743 yang berisi bahwa VOC mendapatkan wilayah Rembang, Jepara, Madura, serta Jawa Timur termasuk Surabaya (Sulistiyono, 2017).

Jatuhnya Surabaya ke tangan VOC dan perkembangannya sebagai kota pelabuhan dan perdagangan berkembang secara pesat daripada sebelumnya. Surabaya dijadikan sebagai pusat atau kedudukan VOC di Jawa bagian Timur atau *Gezaghebber in den Oosthoek* (Veth, 1882). Dengan ditetapkannya Surabaya sebagai ibukota Jawa Timur waktu itu, jaringan perdagangan dan pelayaran yang sudah eksis dan terkenal sejak masa Majapahit kini semakin berkembang. Tidak hanya perdagangan dan pelayaran antar pulau di Nusantara saja tetapi juga perdagangan antar wilayah di Asia yang berhasil dikembangkan secara aktif. Bukti dari pernyataan tersebut tercermin dalam dokumen-dokumen kepunyaan VOC yang menyebutkan bahwa jaringan perdagangan dan pelayaran Surabaya telah meliputi pelabuhan-pelabuhan di Jawa, Bali, Bima, Banjarmasin, Pasir, Menpawah, Sambas, Palembang, Makasar, Riau, Malaka, Mandar, Johor, dan Trengganu (Tjiptoatmodjo, 1983).

Sejak bangkrut dan bubarnya VOC pada akhir abad XVII, penguasaan daerah-daerah di Nusantara, termasuk Surabaya dipegang kembali oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda. Surabaya menjadi salah satu daerah dari sekian banyak daerah di pulau Jawa yang terkena dampak megaproyek Gubernur Jenderal H. W Daendels, yaitu pembangunan Jalan Raya Pos (*Grote Postweg*) yang menghubungkan daerah-daerah di Utara Jawa dari Anyer sampai Panarukan. Dengan dibangunnya jalan tersebut, Surabaya menjadi terhubung secara masif dengan daerah-daerah lainnya di sekitaran Pantai Utara Jawa.

Pelabuhan Kalimas merupakan cikal-bakal dari berdirinya Pelabuhan Tanjung Perak di masa yang akan datang. Wilayah Pelabuhan Tanjung Perak, yang nantinya akan menjadi pelabuhan utama menggantikan Pelabuhan Kalimas, pada masa sekitar abad XVIII–XIX masih berupa kolam-kolam serta tambak-tambak (Sari, 2007, p. 2). Pelabuhan Kalimas menjadi salah satu jejak Jalur Rempah di Jawa Timur yang masih bisa kita saksikan hingga hari ini. Keberadaan Surabaya sebagai pusat dagang juga membawa dampak bagi kota yang berada di sekitarnya.

Pelabuhan Kalimas terletak di bantaran Sungai Kalimas, tepatnya dari muara sampai sekitar *Willemstraat* atau sekarang dikenal sebagai kawasan Jembatan Merah. Sebenarnya di kota Surabaya sendiri terdapat dua sungai besar yang mengelilingi, yaitu Sungai Wonokromo dan Sungai Kalimas. Kedua sungai yang bercabang ini kemudian memiliki bangunan pengatur aliran sungai atau bendungan bernama Jagir. Sungai Kalimas sendiri mengalir menuju arah timur laut, mengalir di sekitar kota Surabaya dan bermuara di Selat Madura (Tjiptoatmodjo, 1983).

Surabaya memiliki peran penting dalam periode perdagangan rempah masa silam, terutama dengan adanya pelabuhan-pelabuhan yang menjadi tempat singgah kapal-kapal dalam perjalanan dari barat menuju ke timur maupun dari timur ke pusat pemerintahan di Batavia. Posisi geografis Jawa Timur mendorong Surabaya menjadi kota dagang yang ramai. Berkembangnya Surabaya sebagai salah satu kota maritim di wilayah timur Hindia Belanda diakibatkan oleh ramainya pelabuhan tersebut dan membuat Surabaya berkembang menjadi kota pelabuhan dan perdagangan yang maju pada abad XVIII–XIX.

Melalui rute-rute dagang tersebut, masyarakat Jawa Timur mulai mengenal beragam jenis rempah yang sebelumnya tidak dihasilkan sendiri. Jaringan dagang yang telah terjadi selama ratusan tahun lambat laun memunculkan interaksi budaya. Dalam hal ini, pengetahuan pemanfaatan rempah-rempah yang pada awalnya tidak dihasilkan di Jawa Timur, seperti cengkeh, pala, kayu manis, dan lada dengan pengetahuan masyarakat Jawa Timur dalam beragam tradisi secara turun-temurun.

METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam makalah ini adalah metode penelitian sejarah. Metode tersebut terbagi atas beberapa tahap, yaitu pemilihan topik, heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi (Kuntowijoyo, 2013). Pemilihan topik menjadi

langkah awal yang penting karena menjadi inti pokok pembahasan makalah ini. Topik yang dipilih berdasarkan kedekatan intelektual.

Heuristik adalah proses pencarian dan pemilihan sumber-sumber sejarah yang nantinya dijadikan referensi dalam penulisan makalah. Pada rentang periode 1800–1830, sumber primer yang digunakan adalah koran dan arsip pemerintahan Hindia Belanda pasca VOC. Koran *Java Government Gazette* dan *Bataviasche Courant* menjadi titik berat dalam sumber sejarah yang digunakan dalam tulisan ini. Berdasarkan klasifikasi dari Gotschalk, *Java Government Gazette* termasuk ke dalam jenis sumber primer, yaitu laporan-laporan umum (Wasino & Hartatik, 2020).

Java Government Gazette adalah koran yang diterbitkan oleh Pemerintah Kolonial Inggris di Hindia Belanda. Terdapat 5 Volume dan 233 Edisi yang diterbitkan secara mingguan mulai dari 29 Februari 1812 hingga 10 Agustus 1816. Data kedatangan dan keberangkatan kapal di Surabaya didapatkan dari rubrik *Shipping Intelligence* yang memiliki sub-rubrik *Sourabaya* atau *Sourabaya Division*. *Bataviasche Courant* adalah koran resmi Pemerintah Kolonial Hindia Belanda. Diterbitkan secara mingguan mulai dari 20 Agustus 1816 hingga 29 Desember 1827. Data kedatangan dan keberangkatan kapal di Surabaya didapatkan dari rubrik *Zee Tydingen* atau *Zee Tijdingen* yang memiliki sub-rubrik *Sourabaija*.

Verifikasi adalah tahapan untuk mengecek keaslian sumber sejarah yang telah ditemukan melalui proses heuristik. Verifikasi dibagi menjadi otentisitas atau kritik eksternal dan kredibilitas atau kritik internal (Kuntowijoyo, 2013). Koran *Java Government Gazette* dan *Bataviasche Courant* secara otentisitas dapat dikatakan asli karena tersimpan secara daring dalam basis data koran *Delpher* milik Belanda. Rekam jejak *Delpher* sebagai penyedia sumber heuristik secara daring sangat bisa dikatakan sebagai penyedia yang kredibel. Secara kredibilitas, koran tersebut memiliki tingkat kredibilitas tinggi karena diterbitkan oleh Pemerintahan Kolonial Inggris di Hindia Belanda.

Pada tahap interpretasi ini, fakta-fakta sejarah yang telah didapatkan disusun secara kronologis. Namun hal tersebut masih berupa kronik. Sehingga harus dirangkai fakta-fakta sejarah yang berceceran, berserakan, tidak teratur, dan lepas tersebut menjadi sebuah kesatuan yang harmonis dan logis. Dalam tahap ini turut pula periodisasi sejarah (Wasino & Hartatik, 2020).

Tahap terakhir adalah historiografi. Secara singkat historiografi adalah penulisan sejarah. Namun dalam tahap yang terakhir ini, sejarah ditulis bukan hanya sebagai rangkaian fakta-fakta saja, tetapi juga harus memiliki unsur narasi. Penulisan sejarah yang bersifat akademik harus juga berlandaskan pada teori dan metodologi sejarah, sehingga tulisan tersebut dapat diperdebatkan secara akademik. Juga perlu ditekankan bahwa penulisan sejarah seringkali memuat perspektif dan subjektivitas dari penulisnya seberapapun kecilnya itu (Madjid & Wahyudhi, 2014).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perdagangan dan Aktivitas Pelabuhan Surabaya

Kalimas merupakan daerah sungai kecil yang berada di utara Kota Surabaya. Walaupun letaknya berada disebuah sungai, namun daerah ini merupakan daerah ramai perdagangan pada abad XIX. Banyak kapal-kapal kecil bersandar menuju sungai ini untuk berjualan dan melancarkan segala jenis bentuk perekonomian di dalam Kota. Kapal besar tidak bisa masuk karena letak sungai yang cenderung kecil dan perairan yang dangkal membuat aktivitas bongkar muat terpaksa dilakukan di ujung Utara Kota Surabaya tempat bersandar kapal besar tersebut (Handinoto & Hartono, 2007).

Kota-kota pesisir utara Jawa menjadi tempat berkumpulnya komoditas dari berbagai pedalaman yang akan dikirim ke kota pesisir lain di Jawa atau luar Jawa, bahkan hingga ke luar negeri. Dari kota pesisir ini aktivitas perdagangan dimulai, barang bawaan seperti rempah, gula dan bahan baku lainnya untuk kebutuhan sehari-hari diperjualbelikan membuat wilayah Kalimas begitu ramai hingga dibangunlah pemukiman di pinggir sungai untuk memudahkan aktivitas perdagangan dan perekonomian di pinggir kota (Woltres, 1989).

Pemanfaatan sungai di masa kini tidak semaksimal dulu. Pemanfaatan Sungai Kalimas sebagai prasarana kapal yang sangat baik, merupakan jalur induk penghubung pesisir dengan pedalaman Jawa. Aktivitas niaga dan ekonomi bertumbuh secara masif dan mencapai titik puncak perekonomian Surabaya berkat keramaian yang disebabkan oleh aktivitas perdagangan dan pelayaran di Sungai Kalimas.

Surabaya memiliki keuntungan tersendiri karena terletak di pesisir namun juga terlindungi oleh Pulau Madura. Daerah-daerah di sekitar kota yang dulunya masih rawa-rawa ini kemudian dibangun oleh pemerintahan kolonial menjadi daerah perdagangan dan perekonomian di bagian Jawa Timur setelah Batavia. Pesatnya perekonomian di Sungai Kalimas membuat pemerintah kolonial juga membangun benteng-benteng pertahanan untuk mencegah para pengacau dan kriminal yang dianggap mengganggu keamanan kota Surabaya (Adi & Artono, 2019). Kalimas yang merupakan anak dari Sungai Brantas memberikan kontribusi yang signifikan bagi lalu lintas menuju daerah tengah kota.

Kalimas memegang peranan penting dalam sektor perdagangan pada masa kolonial, dikarenakan pemanfaatan Sungai Kalimas oleh pemerintah kolonial sangat maksimal dan nilai ekonomis kota Surabaya juga ikut terdongkrak karenanya. Tak jarang, banyak kapal yang memiliki bendera yang berbeda-beda singgah ke Surabaya dan membuat Sungai Kalimas menunjang sektor perekonomian kota. Karena terdapat kekurangan yang dimiliki Sungai Kalimas untuk sistem bongkar muatan, membuat pemerintahan kolonial Hindia Belanda mulai memikirkan rencana besar dari adanya pelabuhan yang lebih luas dan menguntungkan perdagangan pada masa tersebut.

Jenis-jenis kapal yang singgah dan berdagang di Pelabuhan Kalimas sendiri bermacam-macam. Terdiri atas kapal-kapal kecil seperti kapal kayu, tongkang-tongkang, kapal layar, kapal sekuner, dan perahu-perahu lainnya. Kapal-kapal kecil tersebut yang membawa berbagai macam komoditas berupa rempah-rempah atau hasil bumi menyusuri sungai tersebut dan berlabuh di pelabuhan Kalimas atau juga singgah di

Jembatan Merah. Perahu-perahu kecil tersebut datang dan berasal dari wilayah pedalaman-pedalaman di Pulau Jawa dan mengarah ke kota Surabaya untuk menjual berbagai barang bawaan yang mereka bawa. Komoditas-komoditas tersebut mereka jual kepada para pedagang-pedagang yang berjualan di pasar-pasar tradisional di sepanjang aliran Kalimas. Pasar-pasar tersebut antara lain adalah pasar Cantikan, Pabean Babakan, Pasar Besar, Genteng, Tunjungan, Keputran, Wonokromo, Kedurus, dan Karangpilang (Astuti et al., 2016).

Kalimas memiliki ukuran yang sempit dan membuat kapal-kapal berukuran besar yang singgah ke Surabaya melakukan aktivitas bongkar muat dan pengoperan barang menggunakan kapal-kapal kecil menuju wilayah perdagangan padat di Sungai Kalimas (Widodo, 2013). Setelah bongkar muat dilakukan oleh kapal berukuran kecil, maka akan diantar menelusuri Kalimas hingga mencapai Jembatan Merah. Lokasi tersebut adalah letak pelabuhan tua dan jantung Kota Surabaya. Semua kegiatan masyarakat, perdagangan, dan pemerintahan terpusat di sekitar Jembatan Merah.

Pemerintah kolonial Hindia Belanda kemudian membangun jembatan untuk mempercepat proses bongkar muat oleh kapal kecil. Muatan diturunkan langsung di depan gudang yang berjajar di sepanjang sungai. Terdapat menara Syahbandar yang difungsikan sebagai menara pengawas aktivitas pelabuhan, juga sebagai penanda jantung pelabuhan. Seluruh aktivitas perdagangan dan pelayaran dapat dipantau dari menara tersebut. Sungai Kalimas yang jadi makin penting membuat pemerintah harus membangun berbagai fasilitas untuk mendukung aktivitas perdagangan dan pelayaran di Kalimas.

Pelabuhan Surabaya Masa Hindia Belanda dan Republik Bataafsch

Sejak Desember 1794 hingga Januari 1795 Belanda telah berhasil diduduki oleh Prancis dan memulai sebuah rezim baru yang didominasi oleh kekuasaan Prancis. Di tahun berikutnya dewan yang memiliki otoritas tertinggi VOC di Nusantara, yaitu *Heeren XVII* atau *Heeren Zeventien* telah dibubarkan dan digantikan oleh komite yang baru. Pada 1 Januari 1800 secara resmi VOC dibubarkan dan segala hal yang menyangkut kekuasaan di Nusantara dialihkan kepada Hindia Belanda (Ricklefs, 2001). Hindia Belanda merupakan negara koloni yang berada di bawah kekuasaan Kerajaan Belanda. Dengan adanya Hindia Belanda, Kerajaan Belanda mempunyai kekuasaan langsung terhadap Nusantara melalui perantara Hindia Belanda. Tidak seperti sebelumnya yang bersifat tidak langsung karena Nusantara dikuasai oleh VOC yang merupakan perusahaan dagang multinasional.

Untuk mengurus masalah koloni-koloni Belanda dibentuk *Bataafsche-Indië Republik*. Kemudian Herman Willem Daendels menjadi gubernur jenderal untuk Hindia Belanda menggantikan Albertus H. Wiese pada 14 Januari 1808 (Poelinggomang, 2016). Daendels adalah seorang perwira tinggi militer. Sehingga ketika diamanahi tugas untuk memimpin Hindia Belanda. Opsi untuk meningkatkan kekuatan ofensif dan defensif militer di Hindia Belanda terutama Jawa jadi salah satu yang diprioritaskan.

Instruksi pertamanya adalah untuk membenahi masalah pertahanan, namun sebelumnya dia telah diarahkan untuk berfokus pada hal tersebut. Dia juga diharuskan untuk melakukan penyelidikan terhadap reformasi yang telah direkomendasikan pada

1803. Daendels tidak dapat melakukan perubahan tanpa izin dari tanah utama, meskipun telah mendapatkan kekuasaan untuk melakukan hal tersebut jika diperlukan, yaitu untuk tidak menghiraukan dewan (Furnivall, 2010).

Di sisi lain, Daendels juga mengintervensi *Vorstenlanden* untuk memperkuat pertahanan Hindia Belanda di lini bawah atau lokal. Pada 1803 telah dibentuk Barisan Legiun Mangkunegara yang sebenarnya adalah kelanjutan dari Prajurit Mangkunegaran yang dibubarkan pada masa wafatnya Mangkunegara I. Secara tidak langsung pasukan lokal Jawa dengan beberapa sentuhan militerisme Eropa, ditempatkan sebagai pasukan tambahan untuk kepentingan militer Hindia Belanda dan untuk mengatasi pemberontakan di tingkat lokal ataupun nasional. Legiun Mangkunegara mendapatkan bantuan dana dari Hindia Belanda. Pada tahun 1808 jumlah pasukan dari Legiun Mangkunegara sejumlah 3 golongan barisan dengan kekuatan sekitar 1.150 orang (Wasino, 2014). Mangkunegara II yang menerima perintah tersebut langsung dari Daendels diberi pangkat Kolonel dan Legiun mendapatkan bantuan dana sebesar 10.000 *rijksdaalders* setiap tahunnya (Ricklefs, 2001).

Karena prioritas Daendels terhadap masalah militer. Banyak sekali tulisan dan penelitian yang membahas hal tersebut. Namun hal itu berakibat kepada sedikitnya tulisan dan penelitian yang membahas perkembangan ekonomi di masa Daendels. Terutama pada tingkat lokal seperti pelabuhan atau kota.

Pelabuhan Surabaya dalam Genggaman Inggris

Kekuasaan Inggris mencengkeram Nusantara sebagai bentuk bantuan Inggris terhadap Belanda yang dikuasai oleh Prancis. Prancis juga mengincar koloni Belanda, salah satunya adalah Hindia Belanda. Untuk itulah, Inggris mulai menduduki koloni Belanda. Mulai dari Tanjung Harapan pada 1806, Maluku pada 1810, dan terakhir yang paling diincar adalah Jawa pada 1811 (Poelinggomang, 2016).

Pada masa pemerintahan Sir Thomas Stamford Raffles sebagai Gubernur Letnan di wilayah Hindia Belanda. Terdapat pajak-pajak yang diterapkan pada beberapa komoditas spesifik. Seperti rincian pajak impor (1) pajak 8% untuk komoditas dan barang dagangan yang diimpor lewat laut, tidak ditentukan dalam klausa selanjutnya mengandung pengecualian, (2) pajak 15% untuk kain dan barang dagangan yang diimpor dari Tiongkok, Kamboja, Thailand, dan Pelabuhan Bumiputra Bagian Timur (*Native Eastern Port*), (3) pajak 5% untuk kain dari pabrik di Jawa, (4) pajak 1,5 Rix Dollar perak per koyang garam, (5) pajak 2 Rix Dollar perak per pikul pada Tembakau Tiongkok dari Batavia dan 10% tambahan dari tempat lain, (6) pajak 2,5 Dollar Rix perak per *leaguer* Arak, (7) penarikan kembali sebesar 3% pada semua barang yang sebelumnya telah membayar bea masuk di Batavia, setelah sertifikat telah dibuat dari pemungut efek, (8) pajak 16% dari semua komoditas Eropa dan Tiongkok pada semua kapal, yang diimpor pada semua kapal Asia dan asing lainnya, dengan pengecualian kapal milik Pelabuhan Bumiputra Bagian Timur di Sungai Arakan (*Native Ports Eastward of the Araccan River*), (9) tambahan pajak 3% pada semua barang dagangan Tiongkok yang tidak dibawa langsung dari Tiongkok, dan (10) indulgensi diberikan kepada jung Tiongkok, berupa pembayaran sejumlah tetap di Batavia sebagai pengganti pajak, tidak mencakup Pelabuhan Timur (*Eastern Port*)—tetapi mereka harus membayar pajak 5% sesuai

dengan harga yang telah disesuaikan dengan nilai komoditas (“Samarang and Sourabaya,” 1812).

Adapun rincian pajak ekspor antara lain (1) 5 Rix Dollar perak per koyang pada ekspor beras, (2) gula batu, 60 *stivers* perak per pikul—gula, yang telah ditumbuk atau dihaluskan, sebesar 30 *stivers* perak per pikul, dan garam 1,5 Rix Dollar perak per koyang, (3) sarang burung walet sebesar 16% dan seperti banyak yang diimpor di Batavia, penarikan kembali diperbolehkan sebesar 6%, (4) benang kapas sebesar 15%, tetapi pada impor ke Batavia, penarikan kembali sebesar 5% diperbolehkan, (5) arak sebesar 5 Rix Dollar perak per *leaguer*, dan (6) semua komoditas dan barang dagangan yang tidak dimaksud di atas dan tidak membayar pajak impor, dikenakan pajak ekspor sebesar 4% (“Samarang and Sourabaya,” 1812).

Menurut Raffles sumber pendapatan utama untuk negara adalah pendapatanyang ditarik dari tanah atau lebih tepatnya sewa tanah. Sewa tersebut bernilai dalam bentuk tunai sejumlah 40% dari hasil kotor tanah. Menurut perkiraan Raffles, jumlah tersebut setara dengan semua pajak internal, kontribusi, pengiriman dengan tarif yang tidak sesuai, dan layanan paksa, baik kepada otoritas Eropa atau pribumi. Baik yang dulunya adalah penggarap maupun bukan. Bagi yang bukan penggarap maka dikenakan pajak kapitasi (Furnivall, 2010).

Hal tersebut menunjukkan bahwa pada masa Raffles lebih bertumpu kepada pajak untuk memungut hak-hak pemerintahannya itu. Raffles yang seorang penentang perdagangan budak juga membuat peraturan untuk melarang perdagangan budak di wilayah yang ia kuasai. Tak terkecuali di Hindia Belanda pada 18 November 1812 (Poelinggomang, 2016).

Tabel 1. Harga Komoditas dan Barang Dagangan Surabaya Tahun 1813–1814

Komoditas	1813			1814	
	Feb	Mei	Des	Feb	Jul
Cengkeh	120 per pikul	120 per pikul	215 per pikul	215 per pikul	250 per pikul
Bunga Pala	4-8 lb.	4-5 per lb.	4-5 per lb.	4-5 per lb.	10 per lb.
Pala	1,5-1,75 per lb.	1,5-1,75 per lb.	1,5-2 per lb.	1,5-2 per lb.	4 per lb.
Lada Hitam	4-5 per pikul	4-5 per pikul	4 per pikul	4 per pikul	6 per pikul
Lada Putih	5-6 per pikul	5-6 per pikul	5-6 per pikul	5-6 per pikul	10 per pikul
Kayu Manis	2-2,5 per lb.	2-2,5 per lb.	2-2,5 per lb.	2-2,5 per lb.	4-5 per lb.
Gula	8 per pikul	8 per pikul	7 per pikul	6 per pikul	14 per pikul
Gula batu	9-11 per pikul	9-11 per pikul	10 per pikul	10 per pikul	20 per pikul

Kopi (Jawa)	3-4 per pikul	3-4 per pikul	3-4 per pikul	3-4 per pikul	6 per pikul
Opium (Benares)	800 per peti	-	1.000 per peti	1.000 per peti	1.500 per peti
Opium (Patna)	850 per peti	-	1.050 per peti	1.050 per peti	1.600 per peti
Tembakau (Jawa)	-	-	85 per pikul	85 per pikul	16 per pikul
Beras (Jawa)	32 per koyang	-	20-25 per koyang	25-30 per koyang	50 per koyang
Beras (Bengal)	-	3-4 per karung	3 per karung	3 per karung	6 per karung
Kayu Cendana (Merah)	8-12 per pikul	6-10 & 15-20 per pikul	15-20 per pikul	15-20 per pikul	12 per pikul
Arak	60-100 per leaguer	100 per leaguer	100 per leaguer	60-100 per leaguer	120-160 & 200 per leaguer
Garam	7 per koyang	-	7 per koyang	7 per koyang	14 per koyang

Sumber: ("Java Government Gazette 1813-1814," n.d.).

Sistem pajak yang digunakan Raffles ini dirancang sedemikian rupa untuk menguntungkan perdagangan dan pelayaran dari kapal-kapal milik Inggris. Kapal dengan bendera Inggris dikenakan pajak sebesar 30% sedangkan dari kapal Belanda dan negara lain dikenakan sebesar 60% (Furnivall, 2010, p. 94). Jumlah tersebut 2 kali lipat dari pajak yang dikenakan untuk kapal Inggris. Hal ini pun mendorong banyak kapal-kapal Inggris untuk singgah ke Hindia Belanda, terutama di kota-kota pelabuhan besar, salah satunya Surabaya.

Tabel 2. Jumlah Kedatangan dan Keberangkatan Kapal di Surabaya Tahun 1812-1816

Tahun	Kedatangan	Keberangkatan
1812	25	20
1813	23	6
1814	28	27
1815	10	5
1816	6	10

Sumber: ("Java Government Gazette 1811-1816," n.d.)

Namun kekuasaan Inggris berlangsung relatif singkat di Hindia Belanda. Karena pergolakan politik yang panas di Eropa telah memadam. Raja Willem I dari Belanda berusaha untuk mendapatkan wilayah koloninya kembali dari Inggris yang telah

mendudukinya. Inggris memberikan syarat perundingan kepada Belanda bahwa Belanda harus memberlakukan sistem perdagangan bebas. Perundingan tersebut menemui keberhasilan dan tertuang dalam Konvensi London pada 14 Agustus 1814 (Poelinggomang, 2016, p. 47).

Berkuasanya Kembali Belanda

Hindia Belanda dalam urusan pajak kemudian meniru apa yang dilakukan Raffles. Kapal Belanda dikenakan pajak sebesar 6% sedangkan kapal Inggris dan negara lainnya dikenakan 12% pada tahun 1818. Pada tahun berikutnya, kebijakan ini direvisi dengan membebaskan pajak untuk produk impor Belanda dari kapal Belanda. Namun kelebihan ini tidak membuat Hindia Belanda mampu mengamankan sepertiga dari pengiriman. Dalam hal komoditas kebun, kopi bernilai 7,5 f per pikul pada tahun 1816 meningkat menjadi 20 f per pikul pada 1818. Sedangkan produksinya meningkat dari 50.000 pikul pada tahun 1816 menjadi hampir 300.000 pikul pada tahun 1823 (Furnivall, 2010, p. 94).

Tabel 4. Jumlah Pendapatan dan Pengeluaran Tahun 1814–1823

Tahun	Pendapatan (dalam jutaan)			Pengeluaran (dalam jutaan)
	Tanah	Sumber lain	Total	
1814—1815	2,47	5,05	7,52	9,09
1818	3,25	20,20	23,45	19,80
1820	4,01	19,75	23,76	25,07
1823	5,41	16,47	21,88	22,65

Sumber: (Furnivall, 2010).

Dalam rentang tahun 2 tahun sejak tahun 1818 terjadi kenaikan yang progresif. Namun 3 tahun setelah tahun 1820 tidak terjadi kenaikan yang baik pada pendapatan. Pendapatan turun sebesar f 1,88 juta, namun penurunan pendapatan tersebut juga diiringi dengan penurunan pengeluaran sebesar f 2,42 juta (Furnivall, 2010, p. 96).

Pada akhir tahun 1820, ekspor gula dan kopi telah tumbuh lebih dari 25.000 ton. Tingkat pertumbuhan rata-rata tahunan mencapai 3% untuk gula dan kopi pada 30 tahun awal abad XIX. Tetapi hasil ini bukan tandingan hasil produksi pada tahun-tahun setelah *cultuurstelsel* diterapkan oleh pemerintah (Booth, 1998, p. 17).

Tabel 5. Jumlah Ekspor Barang Dagangan Tahun 1825–1830

Tahun	Rincian (dalam ribuan)						Total Nilai Ekspor (dalam ribuan)	Total Nilai Ekspor ke Belanda (dalam ribuan)
	Kopi		Gula		Indigo			
	Pikul	Nilai	Pikul	Nilai	Pounds	Nilai		

1825	277	8.606	16	237	5	36	16.026	8.494
1826	340	6.791	19	312	9	44	12.791	6.506
1827	399	7.321	32	503	8	36	14.868	8.362
1828	416	8.024	25	456	23	94	16.299	9.118
1829	281	4.935	73	1.231	46	150	13.818	6.843
1830	288	4.577	108	1.558	-	48	12.753	6.586

Sumber: (Furnivall, 2010).

Dari tabel tersebut dapat terlihat bahwa pada periode 1825–1830, puncak jumlah dan nilai ekspor barang dagangan terjadi di tahun 1828 (Furnivall, 2010, p. 104). Peter Boomgaard berpendapat bahwa terdapat 6 fase antara rentang tahun 1800 hingga 1990, yaitu (1) 1800–1835: stagnan, (2) 1835–1875: berkembang, (3) 1875–1895: stagnan, (4) 1895–1925: berkembang, (5) 1925–1965: stagnan/merosot, dan (6) 1965–1990: berkembang (Booth, 1998, p. 15). Apabila dilihat kembali melalui data-data statistik, data tersebut memang membenarkan apa yang dikatakan oleh Boomgaard. Pertumbuhan sangat pesat terjadi karena *cultuurstelsel* yang diterapkan oleh pemerintah di Hindia Belanda.

PENUTUP

Pelabuhan Surabaya sejak Era Perdagangan dalam istilah dari Reid, berpusat di sekitaran Sungai Kalimas. Furnivall menggunakan istilah Tahun Kebingungan untuk periode 1795–1815 dan Tahun Ketidakpastian untuk periode 1815–1830. Istilah Tahun Kebingungan tersebut tersemat pada periode 1795–1815 karena Hindia Belanda berada di bawah kekuasaan Belanda, Prancis, dan Inggris pada era tersebut. Pergantian penguasaan atas Hindia Belanda tersebut berpengaruh terhadap kebijakan politik terutama yang mengatur tentang ekonomi di Hindia Belanda.

Kebijakan Daendels memimpin Hindia Belanda pada masa Republik Bataafsche cenderung militeristik, banyak sekali prioritas-prioritas dalam urusan militer ofensif dan defensif. Berbeda dengan Daendels, Raffles tidak berfokus membangun kekuatan militer yang hebat di Hindia Belanda. Mungkin karena telah dilakukan oleh Daendels sebelumnya. Pajak adalah hal yang diprioritaskan oleh Raffles. Hal tersebut terbukti atas penarikan pajak pada barang-barang impor dan ekspor Hindia Belanda.

Kebijakan usang yang pernah dilakukan VOC berusaha diberlakukan kembali, namun Inggris menghalangi usaha tersebut. Setelah Raffles, kekuasaan berpindah kembali ke tangan Belanda. Belanda pun terpaksa menandatangani Konvensi London 1814 agar memberlakukan sistem perdagangan bebas. Hindia Belanda juga meniru Raffles dalam menerapkan pajak-pajak untuk berbagai komoditas, barang dagangan, dan berbagai urusan lainnya. Pajak pun dibuat menguntungkan Hindia Belanda.

Rempah mulai mengalami penurunan pamor pada masa menjelang kejatuhan VOC dan terus mengalami penurunan yang signifikan hingga 100 tahun ke depan. Meskipun demikian, komoditas lain seperti gula dan kopi menjadi sangat laku di pasaran. Terutama setelah *cultuurstelsel* diterapkan. Hindia Belanda salah satu eksportir kedua komoditas tersebut untuk pasar global.

Boomgaard membagi periodisasi ekonomi di Hindia Belanda hingga Indonesia Tahun 1800–1830 termasuk fase pertama, yaitu fase stagnan. Tidak ada pertumbuhan ekonomi yang berarti pada periode ini. Apalagi dalam istilah Furnivall terdapat periode Tahun Kebingungan dan Tahun Ketidakpastian dalam periode ini. Pertumbuhan ekonomi begitu stagnan karena kebijakan ekonomi yang mengalami perubahan cukup cepat dan ditambah dengan menurunnya pamor rempah di pasar global.

CATATAN

¹ Artikel ini adalah bentuk revisi dari makalah berjudul *Aktivitas Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Surabaya Tahun 1800–1830* yang diperlombakan dalam *Lomba Karya Tulis Ilmiah History Fair 2021* dan mendapatkan predikat Juara 2.

² Rix Dollar adalah koin perak yang bernilai setara dengan 75 *stivers* atau f 2,5. (Furnivall, 2010, p. xxiii).

³ 1 koyang (*coyang/coyan*) setara dengan 19 pikul atau dalam banyak kasus sejumlah 20 pikul. (Dalton Jr., 1859, p. 447).

⁴ 1 pikul (Hindia Belanda) setara dengan 61,76 kg, atau 136,161 lb., atau 0,06 ton (Inggris). (Furnivall, 2010, p. xxiii).

⁵ *Leaquer* adalah wadah untuk air atau minuman anggur yang berisi sekitar 6 bir Brandenburg atau 8 ember bir Silesia. (Mentzel, 1921, p. 172).

⁶ *Stivers* adalah koin tembaga yang bernilai setara dengan setengah *penny*. (Furnivall, 2010, p. xxiii).

DAFTAR RUJUKAN

- Adi, N. K., & Artono. (2019). Peranan Sungai Kalimas sebagai sarana transportasi sungai Kota Surabaya (1900-1952). *AVATARA , e-Journal Pendidikan Sejarah*, 7(1). <https://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/avatara/article/view/27163>
- Astuti, S. R., Nurhajarini, D. R., & Nurdianto. (2016). *Pembangunan Pelabuhan Surabaya dan Kehidupan sosial ekonomi di sekitarnya pada abad XX*. Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Booth, A. (1998). *The Indonesian economy in the nineteenth and twentieth centuries: A history of missed opportunities* (A. Reid, A. Booth, M. Falkus, & G. Snooks (Eds.)). Macmillan Press. <https://doi.org/10.1057/9780333994962>
- Dalton Jr., T. (1859, October). Observation of the present trade with Siam. *Hunt's Merchant's Magazine and Commercial Review*.
- Furnivall, J. S. (2010). *Netherlands India: A Study of plural economy*. Cambridge University Press.
- Habiburrohman, M. (2021). Pengaruh Fernand Braudel terhadap kajian sejarah maritim di Indonesia. *Ijtimaiya: Journal of Social Science Teaching*, 5(1), 49–64. <https://doi.org/10.21043/ji.v5i1.10093>
- Hall, R. W., Ben-Akiva, M., Bierlaire, M., Bhat, C. R., Koppelman, F. S., Evans, L., Cassidy, M. J., Loannou, P., Bose, A., Papageorgiou, M., Puu, T., Beckmann, M., Daskin, M. S., Owen, S. H., Florian, M., Hearn, D., Bodin, L., Maniezzo, V., Mingozzi, A., ... Kraus, M. (2003). *Handbook of Transportation Science* (2nd ed.). Kluwer Academic Publishers.

- Handinoto, & Hartono, S. (2007). Surabaya Kota Pelabuhan ('Surabaya Port City') Studi tentang perkembangan 'bentuk dan struktur' sebuah kota pelabuhan ditinjau dari perkembangan transportasi, akibat situasi politik dan ekonomi dari abad 13 sampai Awal Abad 21. *Dimensi Teknik Arsitektur*, 35(1), 88–99.
- Java Government Gazette 1811–1816. (n.d.). *Java Government Gazette*. [https://www.delpher.nl/nl/kranten/results?query=&page=1&cql%5B%5D=\(date+_gte_+%2201-01-1811%22\)&cql%5B%5D=\(date+_lte_+%2231-12-1816%22\)&cql%5B%5D=ppn+any+\(843144343\)&coll=dddtitle](https://www.delpher.nl/nl/kranten/results?query=&page=1&cql%5B%5D=(date+_gte_+%2201-01-1811%22)&cql%5B%5D=(date+_lte_+%2231-12-1816%22)&cql%5B%5D=ppn+any+(843144343)&coll=dddtitle)
- Java Government Gazette 1813–1814. (n.d.). *Java Government Gazette*. https://www.delpher.nl/nl/kranten/results?coll=dddtitle&query=&cql%5B%5D=%28date+_gte_+%2201-01-1813%22%29&cql%5B%5D=%28date+_lte_+%2231-12-1814%22%29&cql%5B%5D=ppn+any+%28843144343%29&redirect=true
- Kartodirdjo, S. (2014). *Pengantar sejarah Indonesia Baru: 1500-1900*. Penerbit Ombak.
- Kuntowijoyo. (2013). *Pengantar ilmu sejarah*. Tiara Wacana.
- Madjid, M. D., & Wahyudhi, J. (2014). *Ilmu sejarah: Sebuah pengantar*. Kencana.
- Mentzel, O. F. (1921). *A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope*. Van Riebeeck Society.
- Mulya, L. (2014). Kebijakan maritim di Hindia Belanda: Langkah komersil pemerintah kolonial. *MOZAIK: Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 7(1).
- Poelinggomang, E. L. (2016). *Makassar abad XIX: Studi tentang kebijakan perdagangan maritim* (C. M. Udiani (Ed.)). Kepustakaan Populer Gramedia.
- Ricklefs, M. C. (2001). *A history of modern Indonesia since c . 1200* (3rd ed.). Palgrave. Samarang and Sourabaya. (1812). *Java Government Gazette*.
- Sari, N. I. (2007). *Pasang-surut aktivitas pelabuhan Kalimas Surabaya Tahun 1870-1930*. Universitas Airlangga.
- Sulistiyono, S. T. (2017). *Peran pantai utara Jawa dalam jaringan perdagangan rempah*.
- Tjiptoatmodjo, F. A. S. (1983). *Kota-kota Pantai di sekitar Selat Madura (Abad ke-17 sampai Medio Abad ke-19)*. Universitas Gadjah Mada.
- Veth, P. J. (1882). *Java: Geographisch, Ethnologisch, Historisch*. De Erven F. Bohn.
- Wasino. (2014). *Modernisasi di Jantung Budaya Jawa: Mangkunegaran 1896-1944*. Buku Kompas.
- Wasino, & Hartatik, E. S. (2020). *Metode penelitian sejarah: Dari riset hingga penulisan* (P. Sudarmo (Ed.)). Magnum Pustaka Utama.
- Widodo, D. I. (2013). *Hikajat Soerabaia tempo doeloe*. Dukut Publishing.
- Woltres, O. W. (1989). *Perdagangan awal Indonesia: Satu kajian asal usul Kerajaan Sriwijaya*. Dewan Bahasa dan Pustaka Kementrian Malaysia.