

**DISTRIBUSI GULA DAN AKTIVITAS EKONOMI
DI PELABUHAN PROBOLINGGO TAHUN 1820-1930**

SKRIPSI



Oleh:

Faradillah Nur Wulandari
NIM. 212104040033

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ JEMBER
FAKULTAS UŞHULUDDIN ADAB DAN HUMANIORA
NOVEMBER 2025

**DISTRIBUSI GULA DAN AKTIVITAS EKONOMI DI PELABUHAN
PROBOLINGGO TAHUN 1820-1930**

SKRIPSI

Diajukan kepada Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember
untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh
Gelar Sarjana Humaniora (S.Hum)
Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora
Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam



Oleh:

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
Faradillah Nur Wulandari
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
NIM. 212104040033
JEMBER

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ JEMBER
FAKULTAS USHULUDDIN ADAB DAN HUMANIORA
SEPTEMBER 2025**

**DISTRIBUSI GULA DAN AKTIVITAS EKONOMI DI PELABUHAN
PROBOLINGGO TAHUN 1820-1930**

SKRIPSI

diajukan kepada Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember
untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh
gelar Sarjana Humaniora (S.Hum)
Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora
Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam

Oleh:

Faradillah Nur Wulandari
NIM. 212104040033

Disetujui Pembimbing



Dahimatul Afidah, M.Hum.
NIP. 199310012019032016

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

**DISTRIBUSI GULA DAN AKTIVITAS EKONOMI DI PELABUHAN
PROBOLINGGO TAHUN 1820-1930**

SKRIPSI


telah diuji dan diterima untuk memenuhi salah satu persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Humaniora (S.Hum)
Fakultas Ushuluddin, Adab dan Humaniora
Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam

Hari: Rabu


Tanggal: 12 November 2025

Tim Penguji

Ketua


Dr. Win Ushuluddin, M.Hum.
NIP. 197001182008011012

Sekretaris


Siti Zulaihah, M.A.
NIP. 198908202019032011


Anggota:

1. Dr. H. Amin Fadlillah, SQ., M.A.
2. Dahimatul Afidah, M.Hum.

Menyetujui

Dekan Fakultas Ushuluddin Adab & Humaniora




Prof. H. Ahidul Asror, M.Ag.
NIP. 197406062000031003

MOTTO

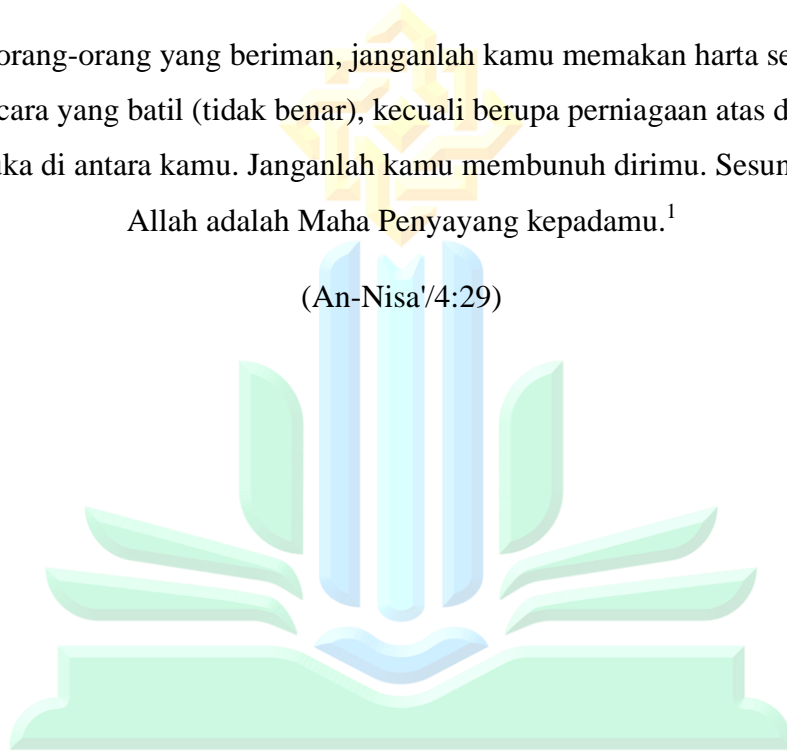
يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ ۖ وَلَا

تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ ۚ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا ﴿١٣﴾ (النساء/4:29)

Wahai orang-orang yang beriman, janganlah kamu memakan harta sesamamu dengan cara yang batil (tidak benar), kecuali berupa perniagaan atas dasar suka sama suka di antara kamu. Janganlah kamu membunuh dirimu. Sesungguhnya

Allah adalah Maha Penyayang kepadamu.¹

(An-Nisa'/4:29)



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

¹Kementerian Agama Republik Indonesia, *Al-Quran dan Terjemahannya (Edisi Penyempurnaan)*, (Jakarta: LPMQ Balitbang Kemenag, 2019), 112

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada seluruh civitas academica Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, Program Studi Sejarah Peradaban Islam, peneliti serta pemerhati sejarah diberbagai institusi yang ada. Sehingga skripsi saya dapat menjadi bahan diskusi, literatur sejarah, referensi akademik, dan tentunya memperkaya khazanah pengetahuan dalam bidang sejarah, khususnya mengenai Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930.



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah penulis panjatkan puji syukur atas pertolongan Allah swt. karena Rahman dan Rahim-Nya yang mengiringi penulis dalam penelitian skripsi serta kebesaran nikmat yang diberikan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dari penelitian yang telah dilakukan. Kedua, sholawat dan salam selalu tercurahkan kepada sang insan kamil nabi besar Muhammad saw., yang telah menuntun kita dari kegelapan menuju kecahayaan *al-islamiyah fiddunya wal akhirah*.

Skripsi dengan judul “Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930” mampu penulis selesaikan dengan tepat waktu. Tanpa menutup fakta bahwa bantuan dari beberapa pihak yang turut andil dalam pengerjaan skripsi ini. Oleh karena itu sudah seharusnya penulis sampaikan ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Rektor Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember; Prof. Dr. H. Hepni, S.Ag., M.M., CPEM., atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada penulis untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Program Sarjana.
2. Dekan Fakultas Ushuluddin, Adab, dan Humaniora; Prof. Dr. H. Ahidul Asror, M.Ag. dan seluruh jajaran Dekanat yang lain atas kesempatan yang diberikan kepada penulis untuk menjadi mahasiswa Program Studi Sejarah Peradaban Islam pada Program Sarjana Fakultas Ushuluddin, Adab, dan Humaniora Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember.

3. Ketua Jurusan Studi Islam Fakultas Ushuluddin, Adab, dan Humaniora UIN KHAS Jember Bapak Dr. Win Ushuluddin, M.Hum. atas bimbingan dan motivasi yang diberikan selama proses perkuliahan.
4. Koordinator Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam Bapak Dr. Akhiyat, S.Ag., M.Pd. atas bimbingan, motivasi serta diskusi-diskusi yang menarik dan membangun selama proses perkuliahan
5. Dosen Pembimbing Skripsi Ibu Dahimatul Afidah, M.Hum. yang selalu sabar dalam membimbing, memberikan motivasi, bantuan, dukungan, dan meyakinkan penulis untuk bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Seluruh dosen Program Studi Sejarah dan Peradaban Islam, Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember yang telah memberikan ilmu serta pengalamannya selama proses perkuliahan.
7. Seluruh pegawai lingkungan Fakultas Ushuluddin Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember atas informasi-informasi yang telah diberikan.
8. Segenap keluarga penulis yang telah memberikan dukungan berupa nasihat, saran, dan motivasi, serta do'a yang tak berhenti dilayangkan kepada penulis selama proses pendidikan penulis di Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember
9. Sahabat-sahabat penulis, Dien Istiqomah, Sakiniah, Nur Nafisah Salsabila, Roni Ali Rahman, Nidaul Hasanah, Laila Maqfirotika, Ika Nurita Febrianti, Faradifa Aprilia, Diah Putri Agustin, dan seluruh teman-teman mahasiswa Program Studi

Sejarah dan Peradaban Islam Angkatan 2021 terutama kelas SPI 1, serta semua teman-teman penulis yang tidak tercantum dalam skripsi ini tetapi banyak memberikan dukungan dan bantuan dalam penelitian skripsi hingga selesai.

Akhirnya tiada balasan yang dapat penulis berikan kecuali do'a, semoga segala amal baik yang telah dilakukan mendapat balasan yang sebaikbaiknya dari Allah swt. Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna. Atas segala kekurangan serta kekhilafan yang ada, dengan sepuh hati penulis meminta maaf yang sebesar-besarnya.

Jember, 17 November 2025

Penulis



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

ABSTRAK

Faradillah Nur Wulandari, 2025. “*Distribusi Gula dan Aktivitas Ekonomi di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930*”

Perdagangan gula di Probolinggo merupakan salah satu tulang punggung ekonomi Hindia Belanda dan negara Belanda sendiri. Gula yang memiliki nilai tinggi pada abad ke 19 berkembang pesat dalam wilayah Probolinggo dengan sistem perkebunan tebu dan pabrik gula. Kemajuan industri gula di Probolinggo didukung oleh pelabuhan yang berfungsi sebagai pintu distribusi produksi gula dengan tarif yang lebih rendah dibandingkan jalur darat.

Fokus penelitian dalam skripsi ini terbagi menjadi tiga, yakni: 1) Apa yang menjadi latar belakang berdirinya industri gula di Karesidenan Probolinggo pada masa kolonial? 2) Apa saja bentuk kapitalisme kolonial Belanda dalam perdagangan gula di Karesidenan Probolinggo? 3) Bagaimana fluktuasi Distribusi Gula di Pelabuhan di Probolinggo 1820-1930?. Berdasarkan fokus penelitian, terdapat tiga tujuan penelitian dalam skripsi ini. Adapun tujuannya adalah: 1) Untuk memberikan pemahaman tentang sejarah berdirinya industri gula di Karesidenan Probolinggo. 2) Untuk memberikan pemahaman tentang bentuk kapitalisme yang terjadi di Karesidenan Probolinggo pada masa kolonialisme Belanda. 3) Untuk memberikan pemahaman tentang fluktuasi distribusi gula yang terjadi di pelabuhan Probolinggo.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah Kuntowijoyo yang terdiri dari lima tahapan. Diantaranya adalah: pemilihan topik, pengumpulan sumber (heuristik), kritik sumber (verifikasi), interpretasi, dan historiografi (penulisan sejarah). Sumber primer yang digunakan dalam skripsi ini berupa arsip dokumen, arsip kuantitatif, dan arsip foto. Diantaranya adalah *Koloniaal Verslag*, *Regeerings Almanak*, *Staatsblad*, surat kabar, dan majalah.

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa gula diproduksi dalam skala besar di Probolinggo sejak Abad XIX. Dimulai dari cultuurstelsel tahun 1830 yang membangun perkebunan tebu hingga masa ekonomi liberal tahun 1870 yang menjadi pintu modal asing masuk ke wilayah Probolinggo. Perkembangan industri gula ini menuntut jalur pendistribusian yang memadai. Untuk itu pelabuhan Probolinggo turut mengalami perbaikan dan secara bertahap mengalami perubahan fungsi. Dimulai dari status Pelabuhan tertutup, pelabuhan industri kecil, pelabuhan ekspor umum dan impor terbatas, pelabuhan ekspor dan impor, dan terakhir pelabuhan pantai. Kemajuan industri gula ini tidak lepas dari tindakan Pemerintah Kolonial Belanda dan pihak swasta pemilik modal yang memobilisasi tenaga kerja dan lahan pribumi, pembayaran pajak berlebih pada masyarakat pribumi serta mengakumulasi modal pada aset fisik di pelabuhan Probolinggo. Tercatat fluktuasi ekspor gula di Pelabuhan Probolinggo dari tahun 1887 hingga menjelang depresi ekonomi tahun 1930 dapat dikatakan stabil bahkan meningkat di tahun 1921. Akan tetapi depresi ekonomi tahun 1930 menyebabkan penurunan harga gula, pengurangan produksi gula, dan pembatasan ekspor gula. Sehingga hal ini mempengaruhi distribusi gula dan aktivitas ekonomi di Pelabuhan Probolinggo.

Kata Kunci: *Distribusi, Gula, Pelabuhan Probolinggo*

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN	i
HALAMAN SAMPUL DALAM.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
MOTTO.....	v
PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR SINGKATAN	xvi
DAFTAR ISTILAH.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Konteks Penelitian.....	1
B. Fokus Penelitian	10
C. Tujuan Penelitian.....	11
D. Ruang Lingkup Penelitian.....	11

E. Manfaat Penelitian.....	12
F. Studi Terdahulu	13
G. Kerangka Konseptual	17
H. Metode Penelitian.....	21
I. Sistematika Penulisan.....	27

BAB II CULTUURSTELSEL DAN LAHIRNYA INDUSTRI GULA DI KARESIDENAN PROBOLINGGO PADA MASA KOLONIAL 29

A. Pertumbuhan Sistem Perekonomian Wilayah Probolinggo Pada Masa Kolonial Belanda.....	31
B. Cultuurstelsel dan Berdirinya Perkebunan Tebu di Karesidenan Probolinggo...	39
C. Liberalisme Ekonomi Hingga Berdirinya Industri Gula di Karesidenan Probolinggo	46
D. Berdirinya Industri Gula di Probolinggo Pada Masa Kolonial	54
E. Sejarah Berdirinya Pelabuhan Probolinggo Sebagai Pelabuhan Ekspor.....	57

BAB III KAPITALISME KOLONIAL BELANDA DAN JARINGAN DISTRIBUSI GULA DI PELABUHAN PROBOLINGGO 68

A. Eksploitasi Tenaga Kerja di Karesidenan Probolinggo Masa Kolonial Belanda	68
B. Akumulasi Modal dan Sarana Prasarana Industri Gula Pada Masa Kolonial Belanda.....	77
C. Sarana Prasarana Pelabuhan Probolinggo	78
1. Jaringan Komunikasi Pelabuhan Probolinggo	78
2. Perusahaan <i>Prauwenveer</i> (Pengangkutan Perahu) dan Pergudangan	81

3. Transportasi Pendukung Pelabuhan Probolinggo	83
4. Aktiva Tetap Pelabuhan Probolinggo Pada Awal Abad ke 20.....	86
BAB IV DISTRIBUSI GULA DAN AKTIVITAS EKONOMI DI PELABUHAN PROBOLINGGO TAHUN 1820-1930	90
A. Aktivitas Ekonomi di Pelabuhan Probolinggo	90
1. Bongkar Muat Kapal	90
2. Ekspor Hasil Perkebunan	91
3. Impor Barang Pokok	93
4. Pelabuhan Regional Kawasan <i>Oosthoek</i>	94
B. Distribusi Gula Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930	95
C. Fluktuasi Nilai Ekspor Gula di Pelabuhan Probolinggo	98
D. Perdagangan Gula Menjelang Depresi Ekonomi Tahun 1930	101
1. Pra Depresi Ekonomi	101
2. Penurunan Harga Ekspor Gula di Pelabuhan Probolinggo Masa Depresi Ekonomi Tahun 1930.....	104
BAB V PENUTUP	107
A. Kesimpulan.....	107
B. Saran.....	109
DAFTAR PUSTAKA	110
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	117

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Daftar Pendirian Pabrik Gula di Probolinggo tahun 1922	44
Tabel 2.2 Angka Produksi Gula di Karesidenan Probolinggo.....	52
Tabel 2.3 produksi Gula di Probolinggo Tahun 1919	56
Tabel 2.4 Lokasi pengiriman di Jawa (dalam % dari total satuan tonase)	63
Tabel 3.1 Upah Hasil Panen Gula Tahun 1840 (Guilders).....	71
Tabel 3.2 Upah Harian Buruh Pabrik Gula di Jawa Tahun 1923.....	71
Tabel 3.3 Jenis Pajak yang harus dibayar tahun 1967-1928 (f. juta)	76
Tabel 3.4 Kebarakan pada Lahan Perkebunan Tebu di Karesidenan Pasuruan.....	77
Tabel 3.5 Jumlah Kapal Uap di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1920-1928.....	81
Tabel 4.1 Aktivitas Ekspor di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1921-1927.....	93
Tabel 4.2 Persentase Pengiriman Barang di Pelabuhan Kecil Jawa Timur Tahun 1820- 1850.....	97
Tabel 4.3 Aktivitas Ekspor Gula di Pelabuhan Probolinggo	100
Tabel 4.4 Komparasi Regional Komoditas Ekspor Gula Tahun 1911-1918 Dalam Satuan Ton	101

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Jembatan dengan saluran irigasi Pekalen Probolinggo	40
Gambar 2.2 Interior Pabrik gula di Probolinggo.....	46
Gambar 2.3 Kereta Gula Perusahaan Trem Uap Probolinggo Jawa Timur	51
Gambar 2.4 Peta pabrik gula, jalur kereta api, dan trem di Karesidenan Pasuruan ..	57
Gambar 2.5 Awal mulai Pelabuhan Probolinggo.....	65
Gambar 3.1 Kuli pabrik menyortir tebu-tebu hasil panen.....	70
Gambar 3.2 Peta Pelayaran KPM di Jawa tahun 1924.....	87
Gambar 3.3 Perahu pengangkut barang-barang di pelabuhan Probolinggo.....	92
Gambar 3.4 Aktivitas Ekspor dan Impor Barang di Pelabuhan Probolinggo	95
Gambar 4.1 Daftar kapal-kapal di pelabuhan Probolinggo Tahun 1926.....	98
Gambar 4.2 Grafik Komposisi Ekspor Gula di Pelabuhan Surabaya Pra dan Pasca Depresi Ekonomi	104

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

DAFTAR SINGKATAN

DWT	: <i>Deadewight Tonnage</i>
HVA	: <i>Handels Vereeniging Amsterdam</i>
KPM	: <i>Koningsche Paketvaart Maatschappij</i>
LWS	: <i>Low Water Spring</i>
M	: <i>Man</i>
NHM	: <i>Nederlandsche Handel Maatschappij</i>
NISM	: <i>Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij</i>
P.b.S.M	: <i>Probolinggo Stoomtram Maatschappij</i>
S.S.	: <i>Staatsspoorwegen</i>
V	: <i>Vrouw</i>
VOC	: <i>Vereenigde Oost-Indische Compagnie</i>

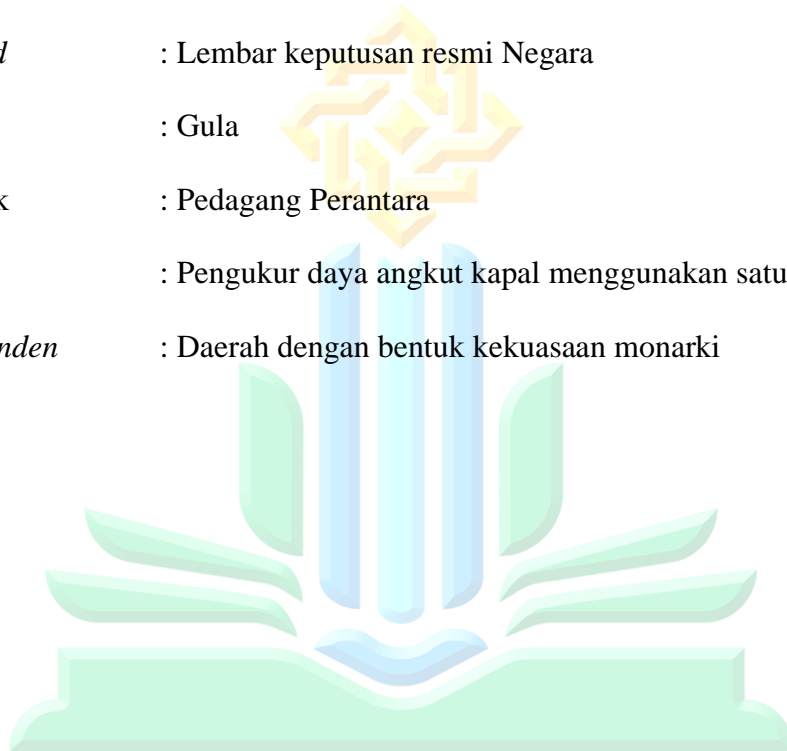


UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

DAFTAR ISTILAH

<i>Afdeeling</i>	: Pembagian administratif tingkat III di Hindia Belanda
Aktiva	: Kepemilikan Aset
<i>Banger</i>	: Bau
<i>Bouw</i>	: Garapan/ satuan luas lahan
<i>Cultuurstelsel</i>	: Sistem Tanam Paksa
<i>Deadewight Tonnage</i>	: Berat total kapasitas angkut kapal
F/f	: Simbol mata uang Gulden
<i>Kontroleur</i>	: Pengawas dengan tugas mengontrol
<i>Eigendom</i>	: Hak kepemilikan atas tanah
Ekspor/ <i>Uitvoer</i>	: Aktivitas mengeluarkan barang ke luar negeri
<i>Gemeente</i>	: Kota dengan struktur administratif yang otonom
Gulden	: Mata Uang Hindia Belanda
<i>Heerendiesnten</i>	: Kebijakan kerja paksa untuk pembangunan infrastruktur dan pertahanan sipil dan militer
<i>Hinterland</i>	: Daerah pedalaman sebagai pemasok hasil bumi
Impor/ <i>Invoer</i>	: Aktivitas mendatangkan barang dari luar negeri
<i>Inlander</i>	: Penduduk lokal
<i>Kleine Handel</i>	: Status Perdagangan Kecil untuk sebuah pelabuhan
Kojang	: satuan berat dalam pengukuran Kolonial Belanda (1 kojang = 1.000 kg)
<i>Koloniaal Verslag</i>	: Laporan tahunan Pemerintah Hindia Belanda
KPM	: Perusahaan Pelayaran Belanda

<i>Makelar</i>	: Pedagang Perantara
<i>Oosthoek</i>	: Wilayah kawasan timur Jawa
<i>Pikulan</i>	: Kepemilikan Komunal
Regeerings Almanak	: Buku tahunan resmi Pemerintah Kolonial Belanda
<i>Snijtuinen</i>	: Lahan perkebunan yang telah siap panen
<i>Staatsblad</i>	: Lembar keputusan resmi Negara
<i>Suiker</i>	: Gula
Tengkulak	: Pedagang Perantara
Tonase	: Pengukur daya angkut kapal menggunakan satuan ton
<i>Vorstenlanden</i>	: Daerah dengan bentuk kekuasaan monarki



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

BAB I

PENDAHULUAN

A. Konteks Penelitian

Pelabuhan Probolinggo memulai aktivitas pengiriman barang sejak tahun 1820 dengan status pelabuhan tertutup. Secara geografis letak Pelabuhan Probolinggo pada posisi 70-43'-0" LS dan 1130-13'-0" BT, dengan batas darat masuk dalam kelurahan Mayangan dan secara administratif masuk wilayah Kota Probolinggo. Pelabuhan Probolinggo dibangun pada masa kolonial Belanda sebagai Pelabuhan bebas, untuk memungkinkan banyak kapal-kapal asing berdatangan dengan tujuan perdagangan. Namun perhitungan pemerintah kolonial Belanda tidak berjalan sesuai harapan yang berakhir pada terbengkalainya Pelabuhan Probolinggo.¹

Masuk akhir abad XIX, fasilitas fisik pelabuhan baru ditingkatkan bersamaan dengan ekspansi ekonomi di Jawa dan daerah luar Jawa. Hal ini juga berkaitan dengan meningkatnya kepentingan Belanda dalam menyediakan fasilitas pelabuhan untuk menyertai pembangunan pelayaran Belanda baik domestik maupun internasional di Hindia Belanda.² Kemudian pada tanggal 2 Juni 1920 pemerintah kolonial Belanda mengeluarkan *Staatsblad* No. 424 yang berisi tentang penetapan Pelabuhan Probolinggo sebagai Pelabuhan pantai. Sebagai Pelabuhan pantai, Pelabuhan Probolinggo pada masa itu hanya melayani pelayaran antar pulau dengan

¹Singgih Tri Sulistiyono, *The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration, 1870s-1970s. (Disertasi, Universitas Leiden, Leiden, 2003)* 88

²Didik Pradjoko, Bambang Budi Utomo, *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia* (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2013), 329

kapal-kapal kayu berukuran kecil, sehingga kedalaman kolamnya didesain relatif dangkal, kurang lebih -3m LWS. Pada era penjajahan Belanda, aktivitas di Pelabuhan Probolinggo cukup padat karena berbagai hasil perkebunan, seperti tembakau, gambir, dan gula yang kemudian diekspor ke negara-negara Eropa melalui Pelabuhan ini. Seiring dengan perkembangan perdagangan, ekonomi, dan transportasi laut, status Pelabuhan Probolinggo meningkat menjadi pelabuhan laut yang terbuka untuk perdagangan dari dan ke luar negeri.³

Perdagangan di Probolinggo banyak dipengaruhi oleh tanaman hasil bumi yang diperiode mendatang memiliki nilai ekspor. Probolinggo merupakan daerah yang subur, dan sejak masa Jawa Kuno, Probolinggo yang masih bernama Banger sudah memiliki areal persawahan yang luas⁴. Kondisi ini praktis menaikkan minat orang asing untuk membuka usaha perkebunan di Probolinggo, tingginya minat perkebunan yakni terhadap tanaman tebu.⁵

Penanaman tebu sudah mulai dikembangkan di Jawa sejak kurang lebih 400 masehi. Lebih jauh lagi dalam catatan I Tsing tahun 895 masehi dikatakan bahwa pada masa tersebut telah berlangsung perdagangan gula dari tebu dan juga nira kelapa di Nusantara. Berlanjut ketika imigran dari Cina mulai mengenalkan sistem pengolahan tebu pada abad ke XV, dengan pengerjaannya yang masih begitu sederhana dan dikerjakan secara konvensional. Untuk bisa melakukan pengolahan tanaman tebu tersebut dibutuhkan alat penggilingan atau alat pengepres tebu. Alat

³*Probolinggokota.go.id*, 01 Februari 2021, diakses melalui <https://probolinggokota.go.id/-informasi-publik/transportasi/pelabuhan-tanjung-tembaga>

⁴Slamet Mulyana, *Negara Kertagama dan Tafsir Sejarahnya*, (Jakarta: Bhratara Karya Aksara, 1979), 289-290

⁵Ari Sapto, *Gerilya Republik di Kota Probolinggo 1947-1949* (Yogyakarta: Matapadi Presindo, 2020), 18

ini terdiri dari dua batang kayu berbentuk silinder yang ditempatkan berdekatan dan diputar menggunakan tenaga manusia atau hewan seperti kerbau. Batang tebu yang telah ditempatkan diantara silinder kayu ini akan diputar hingga menimbulkan tekanan kuat pada tebu. Tebu yang ditekan secara kuat akan mengeluarkan nira atau sari tebu dengan sendirinya. Sari tebu inilah yang kemudian menjadi gula setelah melalui proses pemasakan. Pengolahan secara konvensional ini sampai pada masa pemerintahan Hindia Belanda yang selanjutnya dikembangkan menjadi praktik perkebunan tebu. Praktik perkebunan tebu berkembang cukup pesat di daerah timur Jawa, khususnya Probolinggo dan Pasuruan.⁶

Tebu juga termasuk tanaman yang wajib diproduksi dalam kebijakan kolonial Belanda, dengan menggunakan sistem yang memaksa pribumi untuk menanam tebu di lahan masing-masing. Sebelumnya pemerintah Belanda telah melakukan berbagai sistem untuk memajukan perekonomian Hindia Belanda demi meraih keuntungan sebesar-besarnya. Sampai pada abad ke 19, pemerintah kolonial Belanda meluncurkan satu sistem yang memiliki nilai ekonomi tinggi untuk Hindia Belanda, yaitu *Cultuurstelsel* atau Sistem tanam paksa. Sistem tanam paksa merupakan kebijakan dari Pemerintahan Kolonial Hindia Belanda yang diberlakukan semata untuk mengisi kas negara mereka pasca perang Jawa (1825-1830). Perintah Gubernur Jenderal Johannes Van De Bosch bahwa penduduk tani (pribumi yang memiliki lahan bercocok tanam) wajib menyisihkan 20 persen atau tidak lebih dari seperlima lahan mereka untuk ditanami tanaman yang nantinya akan

⁶Sakafitri Rimasari, "Industrialisasi gula di Jawa Timur: Pabrik Gula Meritjan Kediri 1883-1929," dalam jurnal *Historiography* Vol. 01, No. 01 (2021), 96-103. Didownload melalui: <https://journal2.um.ac.id/index.php/JDS/article/view/22644/8282>

diekspor diantaranya tebu, kopi, dan teh. Sedang penduduk yang tidak memiliki tanah diperintah untuk bekerja selama 66 hari dalam setahun.⁷

Sederhananya sistem tanam paksa adalah kebijakan yang dibentuk dari penggabungan sistem penyerahan wajib dan sistem pajak tanah yaitu diberlakukannya kewajiban untuk membayar pajak dari hasil tanaman penduduk. Lebih dari itu sistem tanam paksa menjadi kebijakan yang lebih terorganisir serta melibatkan unsur pokok seperti, birokrasi pemerintah kolonial, para kepala pribumi, organisasi desa, tanah pertanian rakyat, tenaga kerja rakyat, dan juga pengusaha. Sistem inilah yang kemudian mengembangkan praktik perkebunan tebu dan pengolahannya menjadi gula dengan mendirikan pabrik-pabrik gula.

Gula menjadi komoditi yang gencar diperdagangkan oleh negara-negara Eropa, begitu besarnya harga jual gula saat itu hingga bangsa Eropa menyebutnya dengan sebutan “Emas Putih”. Industri Gula di Hindia Belanda, paling banyak terproduksi dari hasil pengolahan tanaman tebu. Dimana industri gula menjadi sangat maju, terdapat sekitar 200 pabrik gula yang dibangun di pulau Jawa dikarenakan tanah Jawa yang cocok untuk penanaman tebu. Tidak menutup kebenaran bahwa *culturestelsel* atau sistem tanam paksa yang diperintahkan kolonial Belanda semasa penjajahan sangat mempengaruhi perekonomian Hindia

⁷Alfa Tirza Aprilia, Hendi Irawan, Yusuf Budi Prasetya Santosa, “Meninjau Praktik Kebijakan Tanam Paksa di Hindia Belanda 1830-1870,” dalam jurnal *Estoria* Vol. 01, No. 2 (2021), 120- 134. Didownload melalui: <https://journal.unindra.ac.id/index.php/estoria/article/view/465/-415>

Belanda kedepannya, pabrik-pabrik gula yang dibangun menjadi ladang perekonomian bagi masyarakat.⁸

Sistem tanam paksa kemudian sampai pada titik terakhir penerapannya. Laporan-laporan penyelewengan dari dan peristiwa ini makin memicu desakan di negeri Belanda sendiri untuk mengubah sistem Tanam Paksa. Dikarenakan terjadi kegagalan panen yang menimbulkan kelaparan dan kesengsaraan pada penduduk Jawa. Setelah 1850, berbagai perubahan dan pelonggaran dilakukan dan sejak 1870 sistem Tanam Paksa praktis berhenti. Masuklah kebijakan ekonomi baru yakni kebijakan ekonomi liberal yang melandasi kehidupan ekonomi Hindia Belanda.⁹

Kebijakan ekonomi liberal diawali dengan sistem perkebunan swasta liberal. Sistem perkebunan swasta liberal memiliki hubungan ketergantungan yang erat antara pusat-pusat perkebunan dengan pusat-pusat metropolitan dengan pasar modalnya. Besarnya aliran investasi yang bebas dan luas menurut catatan Gordon telah menempatkan Belanda sebagai negara investor terbesar nomor tiga di dunia yang sebagian besar investasinya ditanamkan di Hindia Belanda. Liberalisasi perkebunan ini tidak dapat dilepaskan dari tuntutan para pemilik modal perkebunan. Seperti yang dikatakan Sudrajat dan Masyrullah dengan mengikuti pendapat Pelzer bahwa, karena ketergantungan pemerintah Belanda terhadap perkebunan sebagai sumber devisa utama menyebabkan Pemerintah Belanda terpaksa menyerah terhadap tuntutan pihak pemilik modal perkebunan.¹⁰

⁸Didik Pradjoko, Bambang Budi Utomo, *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia* (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2013), 329

⁹ Boediono, *Ekonomi Indonesia dalam Lintas Sejarah* (Bandung: Mizan Pustaka, 2016), 45

¹⁰Masyrullahushomad, Sudrajat, "Penerapan Agrarische Wet (Undang-Undang Agraia) 1870: Periode Awal Swastanisasi Perkebunan Di Pulau Jawa," dalam jurnal *Historia* Vol. 7, No. 2

Sistem ini melahirkan dua Undang-Undang penting, yaitu undang-undang Agraria dan Undang-undang Gula. Undang-undang Agraria membolehkan pengusaha swasta untuk menyewa tanah sawah penduduk asli secara tahunan, dan mendapatkan konsesi 75 tahun dari pemerintah untuk menggunakan tanah yang tidak dibudidayakan penduduk. Undang-undang gula menghapus sistem tanam paksa gula yang berarti menghapus kewajiban menanam tebu. Kedua undang-undang ini tidak serta merta mempunyai dampak pada ekonomi Hindia Belanda, tapi baru sekitar dua dasawarsa kemudian benar-benar mengubah postur ekonominya secara mendasar.¹¹

Dikarenakan Undang-undang ini menghapus kewajiban tanaman tebu untuk diekspor ke luar negeri kecuali yang telah berbentuk gula. Sehingga, memberikan kesempatan luas bagi pengusaha, untuk mendirikan pabrik gula. Inilah yang disebut dengan masa ekonomi liberal. Di mana investor asing masuk ke Hindia Belanda untuk menyuntikkan dana di industri gula dan penggilingan tebu. Pemerintah mengambil pajak dari kolonial, namun tidak mengubah nasib rakyat pribumi.¹²

Banyak pengusaha swasta yang melakukan penanaman modal di wilayah Hindia Belanda. Hingga abad 20 industri gula banyak berdiri di tengah puncak perekonomian dunia. Pada masa itu ada 179 pabrik-pabrik gula yang beroperasi di Jawa. Diantaranya di Jawa Timur ada 101 pabrik, di Jawa Tengah ada 67 pabrik, dan

(2019), 159. Didownload melalui <https://ojs.fkip.ummetro.ac.id/index.php/sejarah/article/view/-2045/pdf>

¹¹Boediono, *Ekonomi Indonesia dalam Lintas Sejarah* (Bandung: Mizan Pustaka, 2016), 45

¹²Khudori, *Gula Rasa Neoliberalisme: Pergumulan Empat Abad Industri Gula* (Jakarta: Pustaka LP3ES, 2005)

di Jawa Barat 11 Pabrik.¹³ Dari 179 pabrik yang beroperasi di Pulau Jawa, Jawa Timur merupakan daerah terbesar yang memiliki pabrik gula, 12 diantaranya terdapat di *afdeeling* Probolinggo. Ke-12 pabrik di Probolinggo yaitu pabrik gula Paiton, Kandang Djatie, Bagoe, Padjarakan, Maron, Gending, Djatiroto, Soekodono, Wonoaseh, Wonolangan, Oemboel, dan Soemberkareng. Semua pabrik gula tersebut tidak hanya berada di wilayah *afdeeling* Probolinggo, melainkan 3 pabrik masih termasuk wilayah Kabupaten Probolinggo, diantaranya Pabrik gula Oemboel, Soemberkareng dan Pabrik gula Wonoaseh. Oleh karena itu, tersebarnya pabrik gula ini mendukung bertambahnya penduduk asing yang bertempat tinggal di Probolinggo. Hal ini terjadi karena pada waktu itu gula merupakan salah satu komoditas unggulan, sehingga banyak kalangan swasta yang tertarik terjun dalam industri ini.¹⁴

Dua belas pabrik gula di Probolinggo menjadi daerah produsen gula untuk kemudian dieskpor ke negara-negara Eropa. Masa itu jalur perdagangan paling efektif melalui perairan. Angkatan laut memegang peranan penting dalam kelancaran perdagangan karena memiliki nilai ekonomis yang tinggi yakni antara lain daya angkut banyak, jarak tempuh luas dan biaya relatif murah. Guna menunjang perdagangan dan lalu-lintas muatan, Pelabuhan diciptakan sebagai titik simpul perpindahan muatan barang dimana kapal-kapal dapat berlabuh, bersandar, melakukan bongkar muat barang dan penerusan ke daerah lainnya.¹⁵ Dalam

¹³Hadi Sucipto, *Dampak Krisis Ekonomi Terhadap Industri Gula Pasuruan tahun 1930*, (Jurusan Pendidikan Sejarah FIS-UNESA, 2004), 29

¹⁴Ruli Muji Astutik, Septina Alrianingrum, “Gemeente Probolinggo 1918-1926”, dalam jurnal: *Avatara* Volume 1, No. 3 (2013), 520-531. Didownload melalui <https://core.ac.uk/download-pdf/230693922.pdf>

¹⁵Soedjono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan* (Bandung: Ganeca Exact, 1985)

kegiatan ekspor di wilayah Probolinggo, semua pabrik gula memfungsikan Pelabuhan Probolinggo sebagai pintu perdaganganya.

Lebih jauh, pelabuhan ini menghasilkan kegiatan impor di tahun 1921-1927 yang meningkat bahkan mendapatkan jumlah terbesar jika dibandingkan dengan Pasuruan, Panarukan, dan Banyuwangi. Hal ini disebabkan penduduk di Probolinggo lebih padat daripada wilayah disekitarnya, sehingga mendorong Probolinggo lebih cepat berkembang daripada wilayah lainnya. Terbukti pelabuhan Probolinggo mampu menjalankan fungsinya sebagai salah satu sub sistem transportasi yang secara tidak langsung mempunyai kontribusi dalam mendukung pertumbuhan ekonomi baik skala lokal, regional, maupun nasional, Pelabuhan berpotensi untuk dikembangkan sebagai pelabuhan yang mampu melayani arus barang dan kapal dari industri yang berada di *hinterlandnya*.¹⁶

Inilah mengapa Pemerintahan Belanda memberikan status *gemeente* kepada Probolinggo pada tanggal 1 Juli 1918. Karena Probolinggo memiliki kawasan yang strategis, dilalui oleh jalan raya pos yang menghubungkan dengan kota-kota di pantai utara Jawa juga dikelilingi oleh pabrik gula dan perkebunan tebu. Sehingga sistem manajemen baru juga diterapkan pada sebagian besar pelabuhan di Hindia Belanda termasuk salah satunya Pelabuhan Probolinggo agar menjadi pintu gerbang utama dalam ekspor dan impor komoditi gula.¹⁷

¹⁶Ratih Fibrina Dwiyanti, *Analisis Implikasi Rekonstruksi Pelabuhan Probolinggo Terhadap Perekonomian Di Daerah Hinterland*, (Malang: Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Brawijaya, 2012)

¹⁷ Afif Maulana, Sri Ana Handayani, IG Krisnadi, "History of Gemeente Probolinggo 1918-1942," dalam jurnal: *Historical* Vol. 7, No. 2 (2023), 208-225 didownload melalui: <https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/4325318>

Pasca kemerdekaan pelabuhan Probolinggo dikenal dengan nama Pelabuhan Probolinggo yang merupakan pelabuhan penyangga dari keberadaan pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya dan pelabuhan Gresik. Berdasarkan ukuran besar kecilnya volume ekspor impor, pelabuhan-pelabuhan di Hindia Belanda dapat dibagi kedalam pelabuhan besar, pelabuhan industri kecil, dan pelabuhan kecil. Pelabuhan besar seperti Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya), Semarang, Tanjung Priok (Batavia), Cilacap, Belawan Deli (Medan), Emma Harbour (Padang) dan pelabuhan Makassar. Kategori pelabuhan industri kecil contohnya seperti pelabuhan Probolinggo, Pasuruan, Banyuwangi, Panarukan, Cirebon, Tegal dan Tanjung Benoa (Bali) sedangkan pelabuhan kecil adalah pelabuhan-pelabuhan di Hindia Belanda mencakup jumlahnya 450 pelabuhan selain yang telah disebut diatas. Meskipun Pelabuhan di Probolinggo termasuk pelabuhan industri kecil, namun memiliki peranan yang cukup besar dalam sarana pengangkutan untuk wilayah timur Pulau Jawa.¹⁸

Fakta inilah yang kemudian menjadikan Probolinggo memiliki status *gameente* (kota istimewa) yaitu kota administratif di bidang ekonomi. Hal tersebut dibuktikan dari banyaknya perkebunan tebu dan pabrik gula yang didirikan di Probolinggo, juga terdapat Pelabuhan Probolinggo yang menampung dan mengirim produk gula dari perusahaan tersebut ke berbagai negara. Sehingga meningkatkan produksi ekspor gula di tahun 1921-1927. Akan tetapi masa keemasan perekonomian Probolinggo tidak berlangsung lama, tahun 1929-1930 produksi gula

¹⁸ Ruli Muji Astutik, Septina Alrianingrum, "Gemeente Probolinggo 1918-1926", dalam jurnal: *Avatara* Volume 1, No. 3 (2013), 520-531. Didownload melalui: <https://core.ac.uk/download/pdf/230693922.pdf>

dunia meningkat bersamaan dengan itu harga gula dunia juga menurun drastis. Puncaknya pada tahun 1930 terjadi stagnasi penanaman modal, inflasi kredit Amerika, keterbatasan cadangan emas dunia, krisis bank, dan faktor-faktor lainnya menyebabkan *The Great Depression* atau depresi ekonomi berkepanjangan.¹⁹

Dinamika perdagangan gula yang terjadi di wilayah Probolinggo melalui jalur laut cukup signifikan sehingga peneliti tertarik untuk membahas lebih detail mengenai **“Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930”**. Penelitian ini diharapkan dapat memaparkan dengan jelas dan akurat tentang peningkatan komoditi gula dalam aktivitas-aktivitas perdagangan pada Pelabuhan Probolinggo tahun 1820-1930.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan konteks penelitian diatas dirumuskan beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930. Berikut tiga rumusan masalah;

1. Apa yang menjadi latar belakang berdirinya industri gula di Karesidenan Probolinggo pada masa kolonial?
2. Apa saja bentuk kapitalisme kolonial Belanda dalam jaringan distribusi gula di pelabuhan Probolinggo?
3. Bagaimana fluktuasi perdagangan gula dalam jaringan distribusi gula di Pelabuhan Probolinggo tahun 1820-1930?

¹⁹ W.A. Lewis, *Economic Survey 1919-1939* (London: George Allen and Unwin, 1949)

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian didasarkan pada rumusan masalah yang telah ditetapkan.

Berikut rincian tujuan penelitian;

1. Untuk memberikan pemahaman tentang sejarah berdirinya industri gula di Karesidenan Probolinggo pada masa kolonial
2. Untuk memberikan pemahaman tentang bentuk kapitalisme yang terjadi di Karesidenan Probolinggo pada masa kolonialisme Belanda tahun 1820-1930
3. Untuk memberikan pemahaman tentang fluktuasi perdagangan gula yang terjadi di Pelabuhan Probolinggo tahun 1820-1930

D. Ruang Lingkup Penelitian

1. Temporal

Peneliti membatasi pembahasan kajian Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930. Tahun 1820 merupakan tahun difungsikannya Pelabuhan Probolinggo sebagai pelabuhan tertutup dan menjadi awal berkembangnya Pelabuhan Probolinggo sebagai pengirim barang-barang ekspor. Sementara tahun 1930 menjadi akhir dari penelitian ini karena pada tahun tersebut produksi gula dunia meningkat dengan berkembangnya gula bit di Eropa sehingga harga gula dunia mengalami kemerosotan yang cukup tinggi. Sehingga tahun 1930 terjadi depresi ekonomi (*the great depression*) atau bisa disebut juga dengan krisis malaise. Dampak yang terjadi adalah rendahnya konsumen gula dan stagnasi

penanaman modal oleh para pengusaha di Hindia Belanda yang menyebabkan merosotnya industri gula di Probolinggo.²⁰

2. Spasial

Peneliti memfokuskan pembahasan pada wilayah Probolinggo. Karena pada tahun itu Probolinggo adalah kota dengan penduduk yang cukup padat dan memiliki Pelabuhan yang relatif kecil dari Pelabuhan lainnya di wilayah Oosthoek. Sehingga produksi gula di Probolinggo dapat tersalurkan melalui pelabuhan sebagai pintu perdagangan jalur laut. Dengan hal ini Probolinggo ditetapkan sebagai daerah *gemeente* dalam bidang ekonomi.

E. Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini diharapkan dapat menghadirkan manfaat penelitian sebagai berikut:

1. Untuk memberikan pemahaman bahwa tebu-tebu yang diolah menjadi gula di beberapa pabrik yang tersebar di Probolinggo terjadi sejak masa kolonial
2. Untuk memberikan pemahaman bahwa perdagangan gula di Probolinggo tahun 1820-1930 dibentuk dalam kapitalisme kolonial Belanda yang merugikan penduduk pribumi, khususnya buruh pabrik, buruh tani, dan buruh pelabuhan

²⁰Sri Wahyuni, Supriyati, dan J.F. Sinuraya, Industri Dan Perdagangan Gula Di Indonesia: Pembelajaran Dari Kebijakan Zaman Penjajahan – Sekarang, Forum Penelitian Agro Ekonomi, Volume 27 No. 2, Desember 2009, 151 - 167

3. Untuk memberikan pemahaman bahwa perdagangan gula di Pelabuhan Probolinggo mengalami fluktuasi sampai sebelum terjadinya depresi ekonomi dunia tahun 1930

F. Studi Terdahulu

Penelitian mengenai Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930 bukan merupakan tema baru, terbukti dengan adanya penelitian-penelitian sebelumnya yang membahas terkait tema sejenis. Diantara penelitian-penelitian tersebut yaitu;

1. Artikel Jurnal yang berjudul “Dari Monopoli Hingga Pelabuhan Bebas: Aktivitas Perdagangan di Karesidenan Ternate 1854-1930” karya Rustam Hasim.²¹ Penelitian ini berfokus pada perdagangan di Karesidenan Ternate pasca penetapan pelabuhan bebas pada pelabuhan Ternate. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengungkap pola perdagangan dan jaringan pemasaran komoditas ekspor impor dan dampaknya terhadap perekonomian Ternate. Berdasarkan hasil penelitian Hasim, dapat diketahui bahwa status pelabuhan bebas dimanfaatkan untuk memusatkan dan mengawasi aktivitas perdagangan masyarakat lokal, dengan secara sistematis mencegah terjalinnya hubungan dagang dengan bangsa Eropa lainnya. Lebih lanjut komoditas cengkeh yang sebelumnya menjadi andalan tidak berkembang akibat warisan kebijakan VOC seperti Hongitochten dan extirpate. Pada akhirnya kebijakan ini menjadi

²¹Rustam Hasim, Dari Monopoli Hingga Pelabuhan Bebas: Aktivitas Perdagangan di Karesidenan Ternate 1854-1930,” dalam Jurnal *Sasdaya* Volume 3, No. 2, (2019). 151-179. Didownload melalui <https://journal.ugm.ac.id/sasdayajournal/article/download/50351/25840>

Langkah strategis Belanda dalam melindungi kepentingan ekonominya sekaligus mempertahankan hegemoni perdagangan di wilayah jajahan.

2. Skripsi dari Poppy Ambariqa Yuliasrie mahasiswa Universitas Airlangga jurusan Ilmu Sejarah yang berjudul “Perkembangan Industri Gula Djatiroto 1893-1925”. Dalam tulisannya Poppy menetapkan fokus penelitian pada industri gula Djatiroto.²² Pembahasannya meliputi dinamika industri gula Djatiroto tahun 1893-1925 serta aspek-aspek tenaga kerja yang berlaku pada periode tersebut. Pembahasan tersebut bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi cikal bakal pesatnya industri gula Djatiroto di Karesidenan Pasuruan 1893-1925. Hasil penelitian Poppy memberikan informasi bahwa industri gula Djatiroto mulai beroperasi pasca relokasi pabrik gula Ranupakis ke Djatiroto. Dan berdampak pada, perluasan bidang tanah perkebunan tebu sebesar 9000 bouw pada Djatiroto Barat dan 6000 bouw pada Djatiroto Timur. Pembangunan jaringan jalan yang menghubungkan Jawa Tengah bagian selatan dan ujung Jawa Timur. Juga pembangunan kereta api dari Lumajang-Yosowilangun-Puger. Perkembangan industri gula juga meningkatkan pendapatan ekonomi penduduk desa dengan sistem upah pada buruh. Dengan seluruh pembahasan diatas skripsi ini hanya membahas pertumbuhan sektor industri gula yang dipengaruhi oleh politik kolonial pemerintahan Belanda di Karesidenan Pasuruan tahun 1893-1925.

²²Poppy Ambariqa Yuliasrie, “Perkembangan Industri Gula Djatiroto 1893-1925,” (*Skripsi*, Universitas Airlangga, Surabaya, 2010)

3. Buku yang berjudul “Industri Gula di Kabupaten Kendal Pada Masa Kolonial” karya Rachmat Susatyo.²³ Buku ini memuat dua topik pembahasan yang pada penelitiannya berfokus di Kabupaten Kendal. Kedua topik bahasannya adalah mengenai kebijakan Pemerintah Belanda terhadap industri gula di Kabupaten Kendal dan pengaruhnya terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat sekitar. Didalam buku ini pula tercatat sejarah ekonomi Indonesia, bahwa Indonesia pernah melakukan ekspor gula.
4. Buku “Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia” ditulis oleh Didik Pradjoko dan Bambang Budi Utomo atas arahan Direktur Jenderal Kebudayaan dan Direktur Sejarah dan Nilai Budaya.²⁴ Buku ini menuliskan tentang perjalanan sejarah Indonesia menggunakan kacamata sejarah maritim. Banyak informasi tentang perkembangan pelayaran dagang di Indonesia, letak geografi Pelabuhan-pelabuhan di Nusantara, dan pentingnya peranan Pelabuhan sehingga membentuk sejarah ekonomi Indonesia. Namun pembahasan mengenai sejarah Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia ini dalam batas temporal Abad X-XIX, dimana pada Abad XIX Indonesia masih dikuasai oleh kolonialisme Belanda.
5. Artikel Jurnal yang berjudul “Industri dan Perdagangan Gula di Indonesia: Pembelajaran Dari Kebijakan Zaman Penjajahan-Sekarang” hasil penelitian dari Sri Wahyuni, Supriyadi, dan J.F. Sinuraya.²⁵ Pembahasan dalam jurnal ini

²³Rachmat Susatyo, *Industri Gula di Kabupaten Kendal Pada Masa Kolonial*, (Bandung: Kipas, 2007)

²⁴Didik Pradjoko, Bambang Budi Utomo, *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia*, (Jakarta: Direktur Jenderal Kebudayaan, Direktur Sejarah dan Nilai Budaya, 2013)

²⁵Sri Wahyuni, Supriyadi, J.F. Sinuraya, “Industri dan Perdagangan Gula di Indonesia: Pembelajaran Dari Kebijakan Zaman Penjajahan-Sekarang,” dalam jurnal *Forum Penelitian Agro*

dimulai dari kebijakan IPG (Industri Perdagangan Gula) pada masa penjajahan hingga penjabaran tentang kebijakan-kebijakan yang melibatkan banyak pihak. Kebijakan yang komprehensif ini dilakukan untuk pengembangan pergulaan nasional, diantaranya peningkatan dalam transparansi penetapan rendemen dan pematokan harga gula sesuai perkembangan ekonomi. Akan tetapi dalam jurnal ini hanya membahas gula berdasarkan kebijakan IPG, tidak ada presentase gula secara spesifik tiap tahunnya.

6. Penulis ambil dari skripsi yang berjudul “Proses Ekspor-Import Pada Kawasan Berikat Tanjung Emas Export Processing Zone Semarang (Studi Kasus Di EMKL Wahanamitra Jasasamudra)” karya Purwo Hartono.²⁶ Dalam penelitiannya Hartono memfokuskan pada EMKL Wahanamitra Jasasamudra sebagai pengelola transportasi dalam kegiatan ekspor dan impor di Semarang. Hartono membahas mengenai kegiatan EMKL, peranannya dalam ekspor impor dan, proses ekspor impor di Kawasan Berikat Tanjung Emas Export Processing Semarang. Didalamnya juga disertakan dokumen-dokumen terkait ekspor impor sebagai sumber primer dari penelitian Hartono. Perbedaan penelitian ini terletak pada batas spasial penelitian yang mengambil studi kasus EMKL Wahanamitra Jasasamudra.

Berdasarkan dari penelitian-penelitian terdahulu diatas dapat disimpulkan bahwa penelitian mengenai sejarah perdagangan gula masih membahas seputar

Ekonomi, Volume 27, No. 2 (2009), 151-167. Didownload melalui: <https://epublikasi.pertanian.go.id/berkala/index.php/fae/article/view/1092/3653>

²⁶Purwo Hartono, *Proses Ekspor-Import Pada Kawasan Berikat Tanjung Emas Export Processing Zone Semarang (Studi Kasus Di EMKL Wahanamitra Jasasamudra)*, (Tugas Akhir, Universitas Sebelas Maret, Yogyakarta, 2006)

industri gula dan perkembangannya di satu pabrik tertentu. Penelitian-penelitian tersebut juga belum menyoroti aktivitas-aktivitas perdagangan gula di Pelabuhan. Oleh karena itu penelitian ini akan berusaha mengungkap aktivitas perdagangan gula yang ada di Pelabuhan Probolinggo mulai dari awal dibangunnya Pelabuhan sampai kemerosotan ekonomi tahun 1930 yang ditandai dengan peristiwa *the great depression*. Dengan peristiwa Depresi ekonomi tahun 1930 maka terjadilah penurunan aktivitas ekspor hasil perkebunan yang ada di wilayah Hindia Belanda.

G. Kerangka Konseptual

Skripsi ini merupakan kajian sejarah maritim yang membahas tentang distribusi gula dan aktivitas ekonomi di Pelabuhan Probolinggo tahun 1820-1930. Produksi dan distribusi gula merupakan aktivitas yang menunjang perputaran ekonomi di Probolinggo pada masa kolonialisme Belanda. Permasalahan ekonomi secara menyeluruh ini terangkum dalam pembahasan ekonomi makro.²⁷ Sehingga peneliti menggunakan pendekatan ekonomi makro untuk menganalisa proses produksi dan distribusi gula di pelabuhan Probolinggo.

Demikian perekonomian yang terjadi dilakukan dengan kapitalisme kolonial Belanda. Menurut Heilbroner, kapital merupakan suatu proses sosial yang tidak hanya proses secara fisik. Zainol Hasan dengan mengikuti pendapat Heilbroner juga menekankan definisi kapital adalah suatu keadaan yang menggerakkan proses transformasi yang berkesinambungan “kapital sebagai uang” menjadi “kapital sebagai komoditi”, kemudian berlanjut dari “kapital sebagai komoditi” menjadi

²⁷Karhi Nisjar dan Winardi, *Ilmu Ekonomi Makro*, Cetakan 1 (Bandung: Penerbit Mandar Maju, 1997), 6

“kapital sebagai uang yang bertambah”.²⁸ Sejalan dengan konsep kapitalisme, peneliti menggunakan teori Karl Marx untuk melihat nilai lebih yang dihasilkan dari sistem kapital, dan juga pengaruh struktur kelas sosial yang melancarkan proses kapitalisme.

1. Teori Surplus Value dan Kontradiksi Internal Kapitalis

Teori Surplus Value atau sering dikenal dengan teori nilai lebih digunakan untuk menganalisa sistem perdagangan gula di Probolinggo, mulai dari sistem tanam paksa hingga penerapan sistem liberalistik. Berdasarkan berkembangnya sistem ekonomi liberal-kapitalistik, pihak kapitalis tidak hanya dipegang oleh pemerintah kolonial Belanda melainkan juga pihak swasta yang menyediakan alat-alat produksi utama, yaitu sumber daya alam, sumber daya manusia dan sumber daya modal. Sementara korban kapitalis dalam hal ini adalah penduduk Probolinggo, baik yang menjadi buruh maupun penduduk desa persewaan yang dijadikan sebagai buruh perkebunan. Merujuk pada undang-undang agraria, penduduk persewaan adalah penduduk yang tanah atau desanya disewakan kepada pengusaha swasta dalam jangka waktu tertentu oleh pemerintah Kolonial.²⁹ Penduduk desa persewaan kemudian diwajibkan untuk menjalankan beberapa pekerjaan antara lain dengan pemotongan tebu di ladang, pengangkutan, dan pekerjaan penggilingan. Penduduk desa akan memperoleh bayaran berdasarkan kepada banyak sedikitnya air tebu yang dihasilkan.³⁰

²⁸Zainol Hasan, Mahyudi, Analisis Terhadap Pemikiran Ekonomi Kapitalisme Adam Smith, *Istidlal: Jurnal Ekonomi dan Hukum Islam*, Vol. 4, No. 1, (2020), 30.

²⁹Van Zaden, Jan Luiten, Daan Marks, *An Economic History of Indonesia: 1800-2010* (London: Routledge, 2012)

³⁰S. Kartodirdjo, Djoko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia* (Yogyakarta: Aditya Media, 1991), 38-39

Hasil dari perkebunan seperti air tebu akan diolah menjadi gula, kemudian di ekspor ke negara-negara eropa sehingga keuntungannya dapat mempertebal kas Belanda. Akan tetapi tidak seperti yang dijanjikan bahwa buruh akan dibayar berdasarkan hasil pasok tebu, melainkan upah yang diberikan didasarkan pada jumlah produksi gula. Sehingga ada sejumlah upah yang seharusnya dibayarkan kepada para buruh yang menjadi pendapatan lebih kaum kapitalis. Inilah yang dikatakan Karl Marx sebagai *surplus value* atau nilai lebih.

Kritikan Karl Marx terhadap proses produksi dan distribusi harta dalam kapitalisme pada dasarnya berisikan tentang dua hal, yaitu ajaran tentang nilai lebih (*Surplus Value*) dan dinamika perkembangan kapitalisme yang didasarkan pada hukum kontradiksi internal kapitalis. Ajaran Bagi Karl Marx, esensi dari sistem kapitalisme adalah pelipat gandaan kapital (uang). Dengan uang para kapitalis mengakumulasikan modal untuk membeli tenaga kerja dan mesin produksi sehingga dapat menghasilkan komoditas. Setelah komoditas dihasilkan para kapitalis menjualnya lagi untuk mendapatkan uang yang lebih banyak lagi. Akumulasi modal juga dialokasikan dalam pembangunan pabrik gula, dermaga, kereta api dan lori. Sirkulasi pertukaran barang dan perubahan uang menjadi komoditas dan berubah lagi menjadi uang, dikenal dengan pola $M - C - M$. Nilai lebih yang diambil oleh kaum kapitalis dari kaum buruh pada dasarnya adalah sebuah tindakan pencurian terhadap hak-hak kaum buruh yang disebut Karl Marx sebagai tindakan eksploitasi.³¹

³¹Kambali M., Pemikiran Karl Marx Tentang Struktur Masyarakat (Dialektika Infrastruktur dan Suprastruktur), dalam jurnal *Al-Iqtishod*, Vol. 8, No. 2, 63-80. Didownload melalui: <https://media.neliti.com/media/publications/332489-pemikiran-karl-marx-tentang-struktur-mas-fb1b694e.pdf>

Buruh-buruh yang tidak mendapat upah yang layak kemudian melakukan tindakan pemberontakan seperti pembakaran lahan dan peninggalan sawah *garapan*.

2. Teori Pertentangan Kelas

Teori pertentangan kelas oleh Karl Marx peneliti gunakan untuk menganalisa struktur kelas sosial yang terjadi di Probolinggo. Ada dua kelas yang menjadi perhatian Marx, yaitu proletariat dan borjuis. Jika ditarik dalam kajian ini, posisi kaum proletar terletak pada buruh pertanian, pelabuhan, perkebunan, pekerja-pekerja pabrik, penduduk yang tanah atau desanya disewakan pada pihak swasta atau kepemilikan pribadi. Sedangkan kaum borjuis adalah orang-orang dengan pangkat, jabatan, dan harta yang tinggi. Seperti, golongan priyayi, pemerintah kolonial Belanda, para pemodal perkebunan dan pertanian utamanya orang-orang Cina.³² Karl Marx memberi perhatian lebih terhadap ketidakadilan yang terjadi di antara kedua kelas tersebut. Pasalnya, kaum borjuis melaksanakan kegiatan ekonomi yang eksploitatif terhadap kaum proletar.³³

Eksplotasi terhadap buruh dilakukan pemerintah kolonial Belanda dengan merampas tanah milik petani dan pedagang kecil untuk disewakan pada pihak swasta. Eksplotasi juga berlangsung pada penduduk pribumi yang tempat tinggalnya dipindah ke pinggiran kota. Ini dilakukan untuk kepentingan distribusi gula, yaitu dengan mendekatkan perumahan orang-orang Tionghoa

³²D.H. Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia Jilid I*. (Jakarta: Pradnya Paramita, 1960), 169

³³Zainal Abidin, *Pengantar Filsfat Barat* (Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.2003), 120.

(sebagai distributor) kepada jalur pelabuhan. Sehingga memudahkan untuk pengangkutan dan perdagangan gula.

Subur Hendriwani dengan mengikuti pendapat Marx yang menyatakan bahwa masalah ini timbul karena adanya “kepemilikan pribadi” dan penguasaan kekayaan yang didominasi oleh orang-orang kaya.³⁴

H. Metode Penelitian

Skripsi merupakan salah satu jenis karya tulis ilmiah, dimana setiap karya tulis ilmiah memerlukan sebuah penelitian untuk mendapatkan data empiris dan bersifat objektif.³⁵ Jenis penelitian dalam skripsi ini menggunakan penelitian sejarah. Penelitian Sejarah merupakan penelitian yang berupaya untuk mempelajari, memahami, dan menafsirkan peristiwa masa lalu, dengan tujuan untuk mencapai wawasan atau kesimpulan tentang orang atau kejadian masa lalu. Dalam penelitian sejarah seyogianya menggunakan metode penelitian sejarah sebagai indikasi teknis bahan, verifikasi (kritik), interpretasi, dan penulisan sejarah. Metode sejarah menjadi jalan bagi peneliti untuk mencermati berbagai sumber-sumber sejarah sehingga dapat dipastikan bahwa sumber yang didapatkan adalah sumber yang otentik dan kredibel.

Metode penelitian sejarah memiliki beberapa tahapan dalam penyusunannya yaitu dimulai dari heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi.

1. Pemilihan Topik

³⁴Subur Hendriwani, Teori Kelas Sosial dan Marxisme Karl Marx, *Paradigma: Jurnal Kalam dan Filsafat*, Vol. 2, No. 1, Juni 2020, 13-28. Didownload melalui: <https://journal.uinjkt.ac.id/paradigma/article/view/26617/10413>

³⁵Abd. Rahman Rahim, *Cara Praktis Penulisan Karya Ilmiah* (Yogyakarta: Zahir Publishing, 2020), 6.

Tahapan pertama dalam menulis skripsi adalah menentukan topik yang akan dibahas, dimana peneliti harus memilih topik yang cocok untuk sebuah skripsi, bukan untuk paper atau bahkan disertasi. Untuk menentukan topik dalam sebuah skripsi pertama, peneliti harus mengetahui bidang mana yang lebih disenangi untuk memudahkannya dalam melakukan penelitian. Yang kedua, peneliti juga harus mengukur kemampuannya dalam melakukan penelitian untuk melancarkan berlangsungnya penelitian dan tuntasnya tulisan skripsi. Kedekatan emosional dan kedekatan intelektual inilah yang dapat membantu peneliti dalam menentukan topik skripsinya.³⁶

Skripsi ini memilih topik Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930 untuk selanjutnya dibahas lebih dalam. Topik ini dipilih berdasarkan pada kondisi kota Probolinggo yang memiliki cukup banyak pabrik gula, baik itu yang beroperasi maupun yang sudah tidak beroperasi. Probolinggo juga memiliki Pelabuhan tua yang berfungsi sebagai Pelabuhan muat barang, perikanan, dan ekspor barang. hal ini belum banyak diketahui serta kurangnya penelitian sejarah mengenai ekspor komoditas gula di Pelabuhan Probolinggo.

2. Heuristik

Heuristik bisa disebut juga pengumpulan sumber adalah kegiatan mencari sumber sejarah sesuai dengan permasalahan yang akan diteliti. Berdasarkan bahannya, sumber sejarah dibagi menjadi dua yaitu sumber tertulis; berupa dokumen, dan tidak tertulis; berupa artefak.³⁷ Selanjutnya pemetaan sumber

³⁶Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya, 1995), 70

³⁷Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*..... 73

dibagi kembali menjadi dua, yakni sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer adalah informasi-informasi sejarah yang berasal dari waktu atau periode yang sama saat peristiwa itu berlangsung, serta belum mengalami interpretasi dan penafsiran.³⁸ Sedangkan sumber sekunder merupakan informasi atau dokumen sejarah yang sudah diinterpretasi dan dianalisis berdasar sumber primer yang sudah didapat.

Dalam hal ini peneliti sudah mengumpulkan beberapa sumber primer dan sumber sekunder diantaranya;

a. Sumber Primer

Sumber primer yang digunakan dalam skripsi ini berupa arsip dokumen, laporan statistika, dan arsip foto peneliti. Sumber primer tersebut diterbitkan oleh Pemerintah Kolonial Belanda dan terarsipkan secara online dalam website resmi yaitu, 1) Delfher.nl merupakan website berbahasa Belanda yang berisi materi jurnal, surat kabar, buku, dan lembar kopi siaran radio dari periode Abad XVI-Abad XXI yang dikelola oleh perpustakaan *Koninklijke Bibliotheek*, 2) <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/>, website resmi perpustakaan Universitas Leiden yang telah bergabung dengan perpustakaan KITLV (*Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde*) yang merupakan Lembaga penelitian pengumpulan informasi dari daerah bekas koloni Belanda dan sekitarnya. Sumber-sumber dari website diatas yang digunakan dalam menyusun kajian ini terangkum dalam

³⁸Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, terj. Nugroho Notosusanto (Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, 2008), 43

table berikut:

No.	Nama Arsip, Dokumen/Foto	Keterangan
1.	<i>Statistisch jaaroverzicht van Nederland-Indie 1926</i>	Berisi data statistik ekspor gula di Probolinggo
2.	<i>Verslag I van de kleine havens in Nederland Indie over het jaar 1923</i>	Berisi data statistik impor gula di Probolinggo
3.	<i>Departement Van Landbouw, Nijverheid En Handel. Department of Agriculture, Industry and Commerce</i>	Laporan dari Badan Pusat Statistik. Departemen Pertanian, Perindustrian dan Perdagangan
4.	<i>Staatsblad Nederlands-Indie 1920 No. 424</i>	Surat Kebijakan Belanda tentang peralihan Pelabuhan Probolinggo menjadi Pelabuhan pantai
5.	Haven van Probolinggo	Foto-foto Pelabuhan Probolinggo zaman kolonial Belanda

b. Sumber Sekunder

Beberapa sumber sekunder yang peneliti dapatkan berupa dokumen berbentuk buku, skripsi, koran lama, dan cetakan arsip. Dalam hal ini peneliti dapatkan melalui penelusuran pustaka *library* di perpustakaan

Medayu Agung, perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Komunikasi Almamater Wartawan Surabaya (Stikosa-AWS), perpustakaan Universitas Airlangga melalui website <https://lib.unair.ac.id>, perpustakaan Bank Indonesia cabang Jember, dan perpustakaan FIB Universitas Jember.

3. Verifikasi

Verifikasi merupakan kegiatan setelah dilakukannya heuristik yakni menganalisa sumber-sumber yang telah dikumpulkan berdasarkan keabsahan dan keakuratannya. Verifikasi dilakukan untuk memastikan penelitian ini menghasilkan data yang aktual dan faktual karena merujuk pada sumber-sumber yang otentik. Kegiatan ini juga disebut sebagai kritik sumber yang terbagi menjadi kritik intern dan kritik ekstern.

a. Kritik Eksternal

Kritik eksternal adalah kegiatan memverifikasi sumber sejarah dengan memastikan keotentikannya berdasarkan aspek luar, sehingga sumber sejarah boleh dikatakan kredibel.³⁹ Aspek luar yang harus dikritik adalah bagian bentuk tulisan, gaya tulisan, bahasa, tinta dan kertas sumber sejarah.

b. Kritik Internal

Kritik internal adalah kegiatan memverifikasi sumber sejarah dengan memastikan keotentikan, kredibilitas, dan keabsahannya berdasarkan isi yang terdapat dalam sumber sejarah. Untuk dapat mengetahui keaslian sumber sejarah maka yang pertama, peneliti harus memastikan bahwa website, perpustakaan, Lembaga pemerintah, instansi, dan tempat

³⁹Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016), 84

penyimpan sumber sejarah lainnya yang digunakan dalam penelitian ini memiliki tingkat kredibilitas yang tinggi. Yang kedua, peneliti memastikan bahwa isi dari sumber sejarah yang digunakan dalam penelitian ini memuat informasi sejarah yang berkesinambungan, dan adanya kecocokan dalam informasi yang disampaikan. Validitas ini dapat diketahui dengan melakukan perbandingan sumber dan literatur yang menguatkan.

4. Interpretasi

Tahap ini penulis melakukan penafsiran sumber sejarah untuk dapat membentuk suatu konteks yang terstruktur. Penulis menafsirkan sumber-sumber yang telah didapatkan dengan cara menganalisis, mengklasifikasikan, dan menyusun informasi sehingga fakta-fakta sejarah dapat berkaitan dan membentuk satu tulisan. Upaya penafsiran fakta sejarah memerlukan analisis (penguraian) dan sintesis (penggabungan) yang menggunakan pisau analisa, dalam hal ini adalah metode, teori, dan pendekatan. Dengan menggunakan metode penelitian sejarah, pendekatan ekonomi historis, dan dua teori Karl Marx diatas maka peneliti dapat menafsirkan sumber sejarah secara sistematis dan kronologis.

5. Historiografi

Historiografi adalah penulisan, pemaparan, atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan berdasarkan data yang telah didapat dari sumber sejarah yang telah teruji keabsahannya. Penulisan Sejarah (Historiografi) juga dapat menjadi ekspresi kultural dan pantulan keprihatinan sosial masyarakat

atau kelompok sosial.⁴⁰ Penulisan sejarah dalam kajian ini adalah mengenai perdagangan gula di Pelabuhan Probolinggo tahun 1840-1930.

I. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dibuat secara sistematis dan kronologis berdasarkan judul proposal skripsi yaitu “Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930”. Penulisan ini terdiri atas lima bab, secara garis besar disusun dalam sistematika sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan, membahas tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, studi terdahulu, kerangka konseptual, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II, *Cultuurstelsel* dan lahirnya industri gula di karesidenan Probolinggo pada masa kolonial. Pada bab II terbagi menjadi lima Sub bab pembahasan. Sub bab pertama membahas mengenai penetapan Probolinggo menjadi wilayah karesidenan. Kedua, membahas mengenai produksi gula di Probolinggo dimulai dari masa *cultuurstelsel*. Ketiga pembahasan dilanjutkan pada masa ekonomi liberal di Probolinggo. Keempat membahas berdirinya industri gula di Probolinggo dan berhubungan dengan pembahasan terakhir mengenai jalur distribusi produksi gula. Pembahasan kelima yaitu sejarah berdirinya pelabuhan Probolinggo.

BAB III, Kapitalisme kolonial Belanda dan jaringan distribusi Pelabuhan di Karesidenan Probolinggo. Bab III terbagi dalam 3 sub bab; yang pertama eksploitasi tenaga kerja di Karesidenan Probolinggo. Sub bab ini akan membahas bentuk eksploitasi terhadap tenaga kerja; buruh perkebunan, kuli pabrik, dan kuli

⁴⁰Aam Abdillah, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Bandung: Pustaka Setia, 2012)

pelabuhan. Kedua, Akumulasi Modal dan Sarana Prasarana Industri Gula Pada Masa Kolonial Belanda. Sub bab ini membahas mengenai bentuk kapitalisme kolonial Belanda melalui pembangunan infrastruktur dan sarana prasarana pelabuhan. Dan yang terakhir, sarana prasarana pelabuhan Probolinggo. Sub bab ini membahas peningkatan sarana prasarana yang ada di pelabuhan Probolinggo setelah berkembangnya industri gula di Probolinggo.

BAB IV, Bab ini membahas Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930. Bab IV terdiri dari 4 sub bab, pertama mengenai aktivitas ekonomi yang terjadi di Pelabuhan Probolinggo tahun 1820-1930. Kedua, menjelaskan mengenai Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930. Sub bab ketiga menjelaskan tentang fluktuasi nilai ekspor gula di Pelabuhan Probolinggo pada masa kolonial Belanda. Sub bab terakhir, perdagangan gula masa depresi ekonomi tahun 1930. Sub bab ini menjelaskan mengenai peristiwa *the great depression* di tahun 1930 dan dampaknya terhadap Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930.

BAB V, Penutup. Sub pembahasannya adalah kesimpulan. Dimana kesimpulan berisi jawaban-jawaban dari rumusan masalah.

BAB II

***CULTUURSTELSEL* DAN LAHIRNYA INDUSTRI GULA DI KARESIDENAN PROBOLINGGO PADA MASA KOLONIAL**

Probolinggo merupakan salah satu bagian dari Provinsi Jawa Timur yang terletak di kaki Gunung Semeru, Gunung Argopuro dan Pegunungan Tengger dengan batas astronomis antara 112°51'-113°30' bujur timur dan 7°40'-8°10' lintang selatan. Wilayahnya berada pada ketinggian 0-2500 m di atas permukaan laut dengan temperatur rata-rata 27° Celcius disebelah utara, sedangkan bagian selatan udaranya relatif bertemperatur rendah. Daerah ini berbatasan dengan Selat Madura di sebelah utara, di sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Situbondo dan Kabupaten Jember, di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Pasuruan dan di sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Lumajang dan Kabupaten Malang. Daerahnya merupakan dataran rendah ditepi Selat Madura. Meskipun kotanya merupakan dataran rendah tetapi latar belakang kota tersebut merupakan dataran tinggi yaitu pegunungan Tengger dan Gunung Bromo. Itulah sebabnya Probolinggo mempunyai daerah *hinterland* yang subur.¹

Keadaan geografis di daerah Probolinggo sangatlah berpotensi untuk pengembangan perkebunan dan pertanian. Perkebunan yang tercatat pernah dikembangkan di daerah ini adalah perkebunan tebu. Hal ini dapat diketahui dengan keberadaan beberapa pabrik gula yang berdiri sebelum tahun 1900. Probolinggo

¹Akbar Tri Kurniawan, "Buku Jejak Gula", 17 Mei 2010, warnawarniIndonesia.org., diakses melalui: <https://www.warnawarniIndonesia.org/>

juga merupakan titik temu yang penting serta pelabuhan regional untuk produk pertanian daerah pedalaman seperti gula, tembakau dan kopi.²

Pembagian wilayah karesidenan dan kabupaten Jawa Timur dimulai sejak Hindia Belanda melakukan reformasi bentuk pemerintahan pada tahun 1928 di Jawa. Reformasi ini dikeluarkan dalam *Staatsblad* 1928 No. 145 tentang *Bestuurshervorming Oost-Java* yaitu reformasi administrasi Pemerintahan Jawa yang berlaku sejak 1 Juli 1928. Karesidenan Probolinggo terbagi menjadi tiga kabupaten, yang pertama kabupaten Probolinggo, kedua Kabupaten Kraksaan, dan terakhir kabupaten Lumajang. Ketiga Kabupaten ini masing-masing memiliki empat distrik. Kabupaten Probolinggo terdiri dari distrik Probolinggo, Tongas, Dringu, dan Tengger. Kabupaten Kraksaan terdiri dari distrik Kraksaan, Paiton, Gending, dan Gading. Kabupaten Lumajang terdiri dari distrik Lumajang, Ranulamongan, Tempeh, dan Kandangan.

Staatsblad ini juga berisi pengangkatan bupati pada Kabupaten Kraksaan, kabupaten Lumajang, dan Kabupaten Jember. Tiga pejabat yang terpilih menjadi bupati adalah Raden Tumenggung Djojodiprodo sebagai bupati Kraksaan. Raden Tumenggung Kartoadiredjo sebagai bupati Lumajang dan Raden Tumenggung Wirjodinoto sebagai bupati Jember. Ketiganya diangkat sebagai bupati pada tahun 1928.³

²Ikhsan Rosyid, "Industri Mesin Surabaya: Fungsi Dan Peran Dalam Industrialisasi Dan Pembangunan Kota Abad XIX Dan Awal Abad XX". Dalam Purnawan Basundoro (Eds), *Tempo Doeloe Selaloe Aktoel*. (Yogyakarta: Ar-Ruzz Media, 2007), 267-296.

³*Staatsblad* No. 145 Tahun 1928

A. Pertumbuhan Sistem Perekonomian Probolinggo Pada Masa Kolonial

Probolinggo merupakan kota yang baru ditetapkan sebagai karesidenan pada tahun 1855 setelah sebelumnya masuk dalam Karesidenan Pasuruan. Pasuruan menjadi salah satu karesidenan pertama yang dibentuk pada tahun 1819 oleh Pemerintah Kolonial dengan tiga kabupaten yaitu Pasuruan, Bangil, dan Malang. Selain Pasuruan, Pemerintah Kolonial Belanda juga menetapkan tiga Karesidenan lainnya yaitu Karesidenan Surabaya, Besuki, dan Banyuwangi. Keempat Karesidenan tersebut merupakan bentuk peraturan administrasi Pemerintah Belanda setelah beralihnya pemerintahan Inggris di Hindia Belanda. Peraturan ini tersurat dalam *Staatsblad* No. 16 tahun 1819 tentang administrasi dalam negeri dan keuangan di Jawa.⁴

Wilayah Karesidenan pasuruan memiliki tanah yang subur dan termasuk daerah pesisir utara pantai Jawa. Letaknya tidak jauh dari dataran tinggi yang menjadikan kawasan ini sangat strategis. Tanaman tebu yang diusahakan pada wilayah Karesidenan Pasuruan menuai hasil yang baik sehingga memiliki sumber daya alam yang melimpah. Kesuburan wilayah Karesidenan Pasuruan sangat terlihat ketika Pemerintah Inggris mengundang pengusaha gula Inggris dan India untuk melakukan investasi di tanah Jawa pada tahun 1811-1815. Rencana ini merupakan bentuk modernisasi industri gula yang ingin diterapkan pemerintah Inggris akan tetapi keberhasilannya hanya berada pada kawasan *Oosthoek* atau wilayah timur Jawa. Wilayah timur Jawa dikenal dengan kawasan *Oosthoek* yang sebagian besar wilayahnya masuk dalam Karesidenan Pasuruan, diantaranya adalah;

⁴*Staatsblad* No. 16 Tahun 1819

Pasuruan, Probolinggo, Situbondo, Besuki, Jember, Bondowoso, Banyuwangi, dan Lumajang.⁵

Salah satu wilayah yang dikenal subur adalah Probolinggo, yang mana telah dijadikan lahan persawahan sejak periode Jawa Kuno bersamaan dengan wilayah Pasuruan. Bukan hal yang susah bagi dua wilayah ini untuk mengolah dan membangun persawahan. Luas daerahnya 8767 km² dan sudah mengerjakan cukup banyak sawah. Tahun 1823 kedua wilayah ini mampu membuat sawah dengan luas 40.319 hektare, belum terhitung jumlah perkebunan milik swasta dan rakyat.⁶ Melihat keberhasilan ini, Belanda berminat mengusahakan Karesidenan Probolinggo dan Pasuruan untuk dilakukan sistem perkebunan.⁷ Dan tanaman pertama dalam sistem perkebunan ini adalah tanaman tebu. Daerah Probolinggo termasuk daerah pesisir pantai utara Jawa yang memiliki kontur tanah persawahan dengan irigasi air yang sangat baik sehingga perkebunan dapat menghasilkan tebu yang berkualitas.⁸ Tebu-tebu ini kemudian akan diolah menjadi gula yang memiliki nilai jual yang cukup tinggi.

Jauh sebelum Probolinggo dibentuk menjadi karesidenan yaitu saat VOC menguasai tanah Jawa. Probolinggo sudah akrab dengan tanaman tebu serta produksi gula dengan cara tradisional. Masa yurisdiksi VOC di Probolinggo, penguasa daerah tetap dipertahankan dengan ketentuan memenuhi setoran tahunan

⁵Didik Ekwanto, "Galeri Sejarah Penelitian Tebu Di Pasuruan (Wonder Cane Research Historical Gallery)", *Tugas Akhir*, Universitas Merdeka Malang, 2019

⁶Ari Sapto, *Gerilya Republik di Kota Probolinggo 1947-1949*, (Yogyakarta: Matapadi Presindo, 2020), 18

⁷Suhartono W. Pranoto, *Bandit-Bandit Pedesaan: Studi Historis 1850-1942 di Jawa* (Universitas Michigan: Aditya Media, 1995), 32

⁸Fasseur, Cornelis, Ary Kraal, *The Politics Of Colonial Exploitation: Java, Dutch, and the Cultivation System*, Edited by R. E. Elson, Cornell University Press: 1992, didownload melalui: <http://www.jstor.org/stable/10.7591/j.ctv1nhkvp>

dan tidak melakukan kerugian bagi kekuasaan VOC. Kewajiban rakyat terhadap penguasa sebelumnya yaitu kekuasaan Mataram dialihkan kepada kekuasaan VOC. Tindakan ini dimanfaatkan VOC untuk keperluan perdagangan dan keberlangsungan pemerintah kolonial dagang tersebut. Lebih jauh kekuasaan VOC melakukan praktik menyewakan desa-desa kepada pihak swasta yang banyak berasal dari etnis Tionghoa. Praktik ini selayaknya menyewakan barang dimana pemerintah VOC menyewakan sejumlah desa dengan pembayaran uang sewa.

Mengutip dari penjelasan Burger tentang sewa desa:

Bahwa desa-desa disewakan dalam jangka waktu tertentu misalnya 3, 5, 8 atau 10 tahun. Selama jangka waktu persewaan itu, pihak penyewa memiliki kekuasaan untuk menarik penghasilan dari desa itu. Hak atau kekuasaan itu diartikan secara luas, sehingga penyewa dapat menuntut penyerahan hasil bumi, misalnya beras dan hasil tanaman lain serta jasa dari penduduk desa setempat.

Sebagian besar desa yang telah disewakan dimanfaatkan demi keperluan penanaman dan penggilingan tebu. Untuk kepentingan ini kebiasaan orang-orang Cina adalah melakukan sewa dari beberapa desa untuk jangka waktu tiga tahun atau lebih. Penduduk yang desanya disewakan kemudian diwajibkan untuk menjalankan beberapa pekerjaan antara lain: melakukan pemotongan tebu di ladang, pengangkutan, dan pekerjaan penggilingan. Para penduduk yang bekerja akan memperoleh upah berdasarkan kuantitas air tebu yang dihasilkan.⁹

Kebijakan penjualan tanah negara kemudian dijalankan kembali saat kepemimpinan Daendels sebagai Gubernur Jenderal Hindia Belanda. Pada tahun 1811 Daendels menjual tanah Probolinggo kepada orang Cina bernama Han Tik-

⁹Sartono Kartodirdjo, Djoko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia*, (Yogyakarta: Aditya Media, 1991), 38-39

Ko. Daendels menjualnya seharga 1.000.000 (satu juta) ringgit dengan pembayaran yang dilakukan secara berangsur-angsur selama sepuluh tahun. Setiap enam bulan sekali Han Tik Ko harus membayar sebesar 50.000 ringgit, dan jatuh tempo dipilih pada bulan Juni dan bulan Desember. Dengan sahnya Han Tik Ko sebagai tuan tanah Probolinggo maka tuan tanah menerima hak atas semua hutan jati, dibebaskan dari semua setoran wajib serta tanam paksa. Tetapi untuk kegiatan ekspor dan impor tetap dikenakan biaya cukai yang harus disetorkan pada pemerintah Kolonial. Penguasa bumiputera di Probolinggo sebelumnya adalah Raden Tumenggung Joyodiningrat. Ketika keputusan Daendels menjual wilayah Probolinggo kepada Han Tik Ko yang secara resmi memberinya status Tumenggung (pangkat Bupati yang paling bawah) membuat Raden Joyodiningrat dipindahtugaskan menjadi bupati Sidajoe (Gresik).¹⁰

Han Tik Ko mengalihkan sebagian kewajibannya membayar angsuran pembelian wilayah Probolinggo kepada penduduk. Tuan tanah itu membebani penduduk Probolinggo dengan melakukan pemerasan dan penyimpangan lainnya untuk menutupi sebagian tuntutan pembayaran. Ditengah penderitaan penduduk keluarga bupati dan mantan pejabat Probolinggo sebelumnya mengambil tindakan melakukan perlawanan secara diam-diam. Dimulai dari mendengarkan keluhan para penduduk, kemudian mengumpulkan orang-orang untuk bersama-sama melakukan pemberontakan kepada tuan tanah. Pemberontakan ini meletus pada tanggal 18 Mei tahun 1813.

¹⁰Ari Sapto, "Kota Probolinggo Menjelang dan Awal Revolusi: Sejarah, Kondisi Fisik, Penduduk, Ekonomi, dan Sosial", dalam jurnal *Literasi* No. 1, volume 2 (2012), 14. Didownload melalui: https://www.academia.edu/88682734/Kota_Probolinggo_Pada_Masa_Menjelang_Dan_Awal_Revolusi

Penjarahan rumah tuan tanah dan orang-orang Tionghoa tidak bisa dihentikan, para perwira Inggris kewalahan dan dipukul mundur. Residen Pasuruan dan Surabaya segera mengirimkan bantuan setelah mengetahui kabar yang dibawa utusan dari Probolinggo. Tanggal 20 Mei 1813 pemberontakan berhasil dihentikan dibawah pimpinan Mayor Forbes akan tetapi Han Tik Ko sang tuan tanah juga menjadi korban dan tewas oleh para pemberontak. Dengan tewasnya Han Tik Ko, wilayah Probolinggo kemudian ditebus kembali dari keluarga Han Tik Ko oleh Thomas Stamford Raffles. Pemberontakan ini dikenal dengan perang Kedopok, sementara penduduk mengenangnya dengan sebutan *ketoebroek Tjina* karena penyerbuan atau pemberontakan itu dilakukan untuk orang-orang Cina.¹¹

Sistem penjualan wilayah Probolinggo yang berakhir pada ketidakpuasan masyarakat hingga meletuskan perang Kedopok membuat Probolinggo tidak mempunyai penguasa bumiputera selama lima tahun. Namun dimasa kepemimpinan Thomas Stamford Raffles kebijakan yang serupa juga dilakukan di Probolinggo bersamaan dengan pendudukan Inggris di Jawa pada awal abad ke-19. Kebijakan ini dinamakan *land rent system* atau sistem sewa tanah. Sewa tanah menjadi bentuk transaksi antara pemilik dan penyewa tanah. Tanah yang disewa untuk dimanfaatkan dalam kurun waktu tertentu telah diatur dalam perjanjian kontrak.

Pada wilayah Probolinggo, sistem sewa tanah berlangsung dalam dua jenis cara yang kompleks dalam waktu yang bersamaan. Bentuk pertama dari sistem ini

¹¹Lekkerker, J.G.W., *Probolingo: Geschiedenis en overlevering*, (Uit officieele publicatie, J.H. de Bussy, 1931) 17. Didownload melalui: <https://resolver.kb.nl/resolve?-urn=MMKB18:002605000:00005>

didasarkan pada anggapan bahwa semua tanah adalah milik pemerintah kolonial. Namun tanah tersebut tidak dikelola langsung oleh pemerintah, melainkan disewakan kepada para elit pribumi seperti bupati dan kepala desa. Mereka bertindak sebagai penyewa utama dan bertugas membagi tanah kepada masyarakat setempat. Akibatnya tanah *yasana* (tanah milik perorangan) yang dominan diantara penduduk mulai berubah menjadi tanah *pikulan* (tanah komunal) yang digunakan secara bersama oleh warga desa. Perubahan ini terjadi seiring dengan munculnya Lembaga desa yang bertanggung jawab dalam mengatur tanah dan pembayarannya kepada pemerintah lokal.¹²

Bentuk kedua, para pengusaha swasta menggunakan peranan elit pribumi dalam bentuk kontrak. Dan bentuk ketiga dalam persewaan tanah di Probolinggo terjadi diantara sesama penduduk yang memiliki akses tanah dan terjadi persewaan tanah diantara mereka, biasanya yang terlibat adalah penduduk kaya yang memiliki kedudukan. Penerapan sistem tersebut dapat dilihat dari bentuk perluasan sawah dan tegalan seperti, pembukaan lahan perkebunan tebu dan kopi, perluasan jaringan pengangkutan dan transportasi hasil perkebunan melalui jalur kereta uap, jalan raya, dan pergudangan, penyewaan tanah penduduk desa oleh orang kaya untuk penggunaan usaha penggilingan padi, badan usaha, dan lain sebagainya.¹³

Sistem sewa tanah praktis berhenti dikarenakan kolaborasi yang dilakukan pemerintah kolonial terhadap penguasa lokal seperti bupati dan kepala desa menimbulkan penyalahgunaan di lapangan seperti melakukan pungutan tanpa

¹²Nugroho Bayu W., Nur Aini Setiawati, Sewa Tanah di Probolinggo 1810-1942: Kebijakan, Implementasi dan Reaksi, (*Tesis*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 2017), abstrak

¹³Nugroho Bayu W., Dr. Nur Aini Setiawati,.....abstrak

perintah dan menjalankan kerja paksa bagi penduduk di wilayahnya. Kedua, karena himpitan kebutuhan anggaran sehingga Jenderal Raffles menjual beberapa lahan negara kepada pihak swasta. Tidak jauh berbeda dengan penguasa lokal, pihak swasta yang menjadi tuan tanah juga menyalahgunakan otoritasnya terhadap finansial penduduk. Gesekan antara penguasa lokal dan pejabat Kolonial menjadi salah satu faktor kesulitan anggaran pemerintah Belanda. Disamping itu bentrok antara penduduk Probolinggo dengan penguasa lokal sebelumnya menambah pengeluaran kas Belanda. Banyaknya gesekan yang terjadi membuat Sistem sewa tanah praktis dihentikan.

Kepemimpinan Raffles kemudian diambil alih oleh Van der Capellen tahun 1816. Van der Capellen masih melanjutkan menata administrasi pemerintahan dengan melakukan beberapa langkah yaitu; meningkatkan pengumpulan pajak dengan memperhitungkan kondisi ekonomi masyarakat Jawa, merekrut personil baru dari Belanda untuk mendukung reformasi birokrasi, dan langkah terakhir adalah mengurangi peran birokrasi tradisional. Akan tetapi reformasi administrasi justru mengakibatkan defisit besar pada anggaran pemerintah Kolonial Belanda. Pemerintah Belanda menyadari bahwa prioritasnya pada pembaruan birokrasi tidak menguntungkan sehingga dilakukan kembali tanam paksa yang merupakan praktik lama dimasa VOC untuk mendapatkan surplus ekonomi.¹⁴

Sistem Tanam Paksa yang disebut juga dengan istilah *cultuurstelsel* merupakan kebijakan pemerintah kolonial Belanda dibawah kepemimpinan Gubernur Jenderal Johannes van den Bosch untuk mengisi kekosongan kas Belanda. Kebijakan ini

¹⁴Boediono, *Ekonomi Indonesia dalam Lintas Sejarah* (Bandung: Mizan Pustaka, 2016),

mewajibkan petani pribumi menyisihkan 20% dari lahan pertanian mereka untuk ditanami komoditas ekspor seperti tebu, kopi, dan nila. Hasil panen kemudian disetorkan kepada pemerintah kolonial. Sistem tanam paksa menjadi jalan kemajuan industri tanaman tebu yang kemudian diolah menjadi gula. Pihak Belanda mencetuskannya pada tahun 1830 dan berlangsung sampai 1870.¹⁵

Berdasarkan letak geografis, letak astronomis dan ketinggian Probolinggo berpotensi pada pengembangan perkebunan dan pertanian karena memiliki daerah *hinterland* yang subur dan irigasi air yang baik. Selain itu Probolinggo memiliki Pelabuhan yang berguna mendistribusikan hasil bumi dan barang dagangan lainnya. Sehingga pemerintah Kolonial Belanda menjadikan Probolinggo sebagai ibu kota Karesidenan, tidak lain adalah pembentukan Karesidenan Probolinggo sendiri pada tahun 1855. Karena ditahun 1855 pemilihan ibu kota dipilih sesuai nama Karesidenannya. Seperti Karesidenan Pasuruan, Besuki, dan Banyuwangi.¹⁶

Probolinggo menjadi wilayah yang ramai dikunjungi karena letaknya ditepi laut dan memiliki pelabuhan yang menjadi bandar pengiriman barang-barang dagang. Kondisi sosial ekonomi di Probolinggo juga menaruh minat pemerintah Kolonial Belanda untuk mendirikan dua sekolah bumiputera.

¹⁵RZ. Leirissa, G.A. Ohorella, Yuda B. Tangkilisan, *Sejarah Perekonomian Indonesia, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional*, (Jakarta: cv. Defit Prima Karya, 1996), 52

¹⁶Susi Melisa Anggraeni, I Wayan Srijaya, Kristiawan, “Arsitektur Kolonial di Heerenstraat Dalam Upaya Pelestarian Warisan Budaya Kota Probolinggo, Jawa Timur”, dalam jurnal *Humanis*, Vol. 24, 2 Mei (2020), 201. Didownload melalui: <https://jurnal.harian-regional.com/sastra/full-58696>



Gambar 2.1 Jembatan dengan saluran irigasi Pekalen Probolinggo
Sumber: Het Geheugen (KITLV), diakses 3 Maret 2025

Sejak awal abad ke-19 Probolinggo mulai dibuka lahan perkebunan baik oleh pihak swasta maupun pemerintah. Banyak dari orang Madura yang bekerja mencari nafkah sebagai tenaga kasar. Dengan pembukaan perkebunan tebu dan tembakau semakin mendorong migrasi besar-besaran oleh orang-orang Madura. Pada pertengahan Abad XIX di Jawa Timur telah mencapai dua kali lipat lebih banyak daripada jumlah yang menetap di Madura.

Tahun 1909 Probolinggo kembali menjadi bagian dari karesidenan Pasuruan. Akan tetapi kota Probolinggo juga menyandang status *gameente* yang berarti kota praja atau kota madya.

B. *Cultuurstelsel* dan Berdirinya Perkebunan Tebu di Karesidenan Probolinggo

Sistem tanam paksa atau yang dikenal dengan sebutan *cultuurstelsel* merupakan usaha eksploitasi kolonial Belanda dengan melakukan penyerahan secara paksa terhadap produksi pertanian di tanah jajahan (Hindia Belanda).

Pelaksanaan sistem tanam paksa dimulai tahun 1830 dengan asumsi bahwa desa-desa di Jawa menjadi hak milik pemerintah kolonial sehingga rakyat harus membayar sewa tanah kepada pemerintah dengan menyerahkan *in natura* atau yang disebut dengan hasil bumi.

Bentuk eksploitasi produk pertanian yang dilakukan pemerintah kolonial adalah dengan membuat sistem perkebunan negara. Sistem perkebunan merupakan bentuk usaha pertanian yang kompleks serta berskala besar. Perkebunan juga bersifat padat modal (*capital insentive*), memerlukan lahan luas, besarnya struktur tenaga kerja, perincian tugas kerja, penggunaan tenaga kerja upahan (*wage labour*), kerapihan hubungan kerja, dan penggunaan teknologi modern, spesialisasi, sistem administrasi juga birokrasi, dan penanaman komersial (*commercial corps*). Penanaman ini ditujukan untuk komoditi ekspor pasar dunia.¹⁷

Komoditi yang ditunjang di karesidenan Probolinggo adalah komoditi gula, kopi, dan nila. Gula menjadi komoditas utama yang diproduksi di karesidenan Probolinggo yang menjadikan Probolinggo sebagai salah satu wilayah sentra perkebunan tebu pada masa kolonial karena dipandang mempunyai potensi yang cukup besar. Dilihat dari iklim cuaca, Probolinggo dengan curah hujan yang relatif tidak terlalu tinggi sesuai untuk pengembangan tebu yang lebih berkualitas. Selain itu, penguasaan tanah partikelir oleh pihak swasta, memudahkan pengembangan lebih lanjut ketika kebijakan Tanam Paksa diberlakukan.¹⁸

¹⁷Sartono Kartodirdjo, Djoko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia; Kajian Sosial Ekonomi*, (Yogyakarta: Aditya Media, 1994), 1

¹⁸Nugroho Bayu Wijanarko, "Pabrik-Pabrik Gula di Probolinggo: Riwayatmu kini", *wordpress.com*, 29 Juli 2014. <https://nugrohobayu2wijanarko.wordpress.com/2014/07/29/pabrik-pabrik-gula-di-probolinggo-riwayatmu-kini/>

Ketentuan-ketentuan pokok sistem tanam paksa yang tertera dalam *Staatsblad* (Lembaran Negara) tahun 1834 No. 22 beberapa tahun setelah tanam paksa mulai dijalankan di Pulau Jawa, berbunyi sebagai berikut:¹⁹

1. Persetujuan-persetujuan akan diadakan dengan penduduk agar mereka menyediakan sebagian tanah milik mereka untuk penanaman tanaman dagangan yang dapat dijual di pasar Eropa.
2. Bagian tanah pertanian yang disediakan penduduk untuk tujuan ini tidak boleh melebihi seperlima tanah pertanian yang dimiliki penduduk desa.
3. Pekerjaan yang diperlukan untuk menanam tanaman dagangan tidak boleh melebihi pekerjaan yang diperlukan untuk menanam padi.
4. Bagian tanah yang disediakan untuk menanam tanaman dagangan dibebaskan dari pembayaran pajak tanah.
5. Tanaman dagangan yang dihasilkan ditanah-tanah yang disediakan wajib diserahkan kepada pemerintah Hindia Belanda, jika nilai hasil-hasil tanaman dagangan yang ditafsirkan itu melebihi pajak tanah yang harus dibayar rakyat, selisih positifnya harus diserahkan kepada rakyat.
6. Panen tanaman dagangan yang gagal harus dibebankan kepada pemerintah, sedikit-sedikitnya jika kegagalan ini tidak disebabkan oleh kurang rajin atau ketekunan dari pihak rakyat.
7. Penduduk desa mengerjakan tanah-tanah mereka dibawah pengawasan kepala-kepala mereka, sedangkan pegawai-pegawai Eropa hanya membatasi diri pada

¹⁹*Staatsblad* tahun 1834 Nomer 22

pengawasan apakah membajak tanah, panen dan pengangkutan tanaman-tanaman berjalan dengan baik dan tepat waktunya.

Pemerintah Belanda melakukan pengawasan pada setiap perkebunan tebu milik pemerintah dengan mengirim para kontrolir yang bertugas meningkatkan prosentasi hasil panen, hingga menyentuh tahun 1860 para kontrolir sudah mencapai 90 orang berkebangsaan Belanda.²⁰ Pada tahun itu Karesidenan Probolinggo diawasi oleh Tobias J.H. yang bertugas sebagai *kontroleur*. Probolinggo juga termasuk dari lima kota yang memiliki yurisdiksi atas yurisdiksi kabupaten atau departemen di wilayah yang lebih rendah dan sipil.²¹

Perkebunan juga disebut sebagai Pabrik pertanian yang menghasilkan tanaman-tanaman berskala ekspor. Tidak hanya karena alat produksi yang berupa pertanian melainkan manajemen perkebunannya juga berupa Pabrik.²² Pabrik-Pabrik inilah yang dijadikan sebagai tempat untuk mengolah tanaman tebu menjadi gula dan kemudian disortir ke pasar domestic dan pasar dunia.

Sistem tanam paksa tidak menutup peluang untuk pihak swasta membangun industri gula di Hindia Belanda. Sehingga pemerintah membuat perjanjian berupa *suiker contracten* atau kontrak gula dengan ketentuan bahwa, setelah berakhirnya perjanjian ini, pemerintah dapat mengambil alih kepemilikan Pabrik dan bangunan lain milik perusahaan serta asetnya, dengan pembayaran harga yang akan

²⁰Djuliati Suroyo A.M., *Labour In Java Before and During The Cultivation System*, (J. Thomas Linblad: 1993)

²¹J. Hageman JCZ, *Geschiedenis, Aardrijkskunde, Fabeller En Tijdrekenkunde Van Java*, The Library Of University Of California Los Angeles (Batavia, Lange & Co: 1852) 72

²²Mubyarto, *Tanah dan Tenaga Kerja Perkebunan Kajian Sosial Ekonomi* (Yogyakarta: Aditya Media, 1992), 3

ditentukan pada saat penilaian.²³ Dengan kontrak gula Pemerintah Belanda dapat memberikan izin kepada pihak swasta yang mengajukan permohonan pendirian Pabrik gula.²⁴

Tabel 2.1 Daftar Pendirian Pabrik Gula di Probolinggo tahun 1922

Nama Pabrik Gula	Tahun Berdiri	Luas Lahan/Bouws
Padjarakan	1813	975
Gending	1830	600
Wonolangan	1832	900
Oemboel	1834	1200
Kandang Djatie	1835	875
Phaiton	1838	900
Sumberkareng	1839	844
Maron	1874	775
Wonoaseh	1875	750
Bajoeman	1862	-
Soekodono	1870	1.800
Seboroh	1874	525

Sumber: *Tijdschrift voor economische geographic* hal. 98

Cultuurstelsel diawali dengan mendirikan perkebunan tebu dan membangun pabrik gula pertama di daerah Gending. Dalam pengerjaannya perkebunan tebu menggunakan tenaga hewan untuk membawa tebu-tebu yang siap diolah menuju pabrik. Tenaga hewan juga digunakan dalam proses penggilingan tebu yaitu untuk menggerakkan mesin tradisional pengepres dua silinder. Hewan yang biasa digunakan adalah sapi dan kerbau.

Untuk meningkatkan efisiensi produksi gula, pemerintah kolonial kemudian mendorong penggunaan teknologi modern. Residen Pasuruan-Probolinggo, R. Doomis, mewajibkan penggantian mesin pengolahan tebu tradisional dengan mesin

²³Fransen Van De Putte, *De Regelingen Uitbesteding van de Suiker-Contracten op Java*, National Library of the Netherlands: C.H Schetsberg, 1860, 49-50

²⁴Leirissa, Ohorella, Yuda B. Tangkilisan, *Sejarah Perekonomian Indonesia*, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, (Jakarta: cv. Defit Prima Karya, 1996), 78

uap, memungkinkan produksi massal. Pada tahun 1832, terdapat empat puluh empat pengusaha pabrik gula swasta di Karesidenan Probolinggo yang mengadakan kontrak dengan pemerintah kolonial, terdiri dari tiga puluh tiga pengusaha Tionghoa, empat pengusaha pribumi, dan empat pengusaha Eropa. Namun, hanya enam pabrik yang telah menggunakan tenaga air sebagai sumber penggerak mesin uap, sementara sisanya masih mengandalkan tenaga binatang.²⁵ Mesin akan menggiling tebu untuk menghasilkan cairan daripada tebu yang dinamakan cairan nira. Kemudian cairan nira yang dihasilkan dapat diolah menjadi gula.²⁶

Penggunaan tenaga uap pabrik gula pada awalnya sebatas. untuk proses pendidihan tebu menjadi gula. Pada proses *cultuurstelsel* diperlukan panci untuk menampung air gula hasil perasan. Panci kosong pertama dipasang di pabrik gula dekat Probolinggo pada tahun 1836, dan diikuti oleh beberapa pabrik lainnya hingga tahun 1850-an.²⁷

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ J E M B E R

²⁵Muhammad Faizin, "Dinamika Industri Pabrik Gula Meritjan Di Kediri 1930-1945", *Skripsi*, Universitas Airlangga Surabaya, 30

²⁶Krisnina Maharani Akbar Tandjung, *Jejak Gula, Warisan Industri Gula di Jawa* (Jakarta: Yayasan Warna Warni Indonesia, 2016)

²⁷Ikhsan Rosyid, *Industri Mesin Surabaya: Fungsi Dan Peran Dalam Industrialisasi Dan Pembangunan Kota Abad XIX Dan Awal Abad XX*. Dalam Purnawan Basundoro (Eds), *Tempo Doeloe Selaloe Aktoel*. (Yogyakarta: Ar-Ruzz Media, 2007), 267-296



Gambar 2.2 Interior Pabrik gula di Probolinggo
Sumber: Trompenmuseum

Tersedianya tenaga kerja dalam jumlah besar dan murah sehingga memudahkan penanaman dan pengolahan tebu. Mengenai permintaan tenaga kerja untuk pengolahan tebu dalam jumlah besar ini, dikarenakan sifat tanaman tebu sebagai tanaman musiman. Sebagai tanaman musiman seperti halnya padi, maka tebu memerlukan tanah yang mempunyai irigasi, maka selama penerapan sistem Tanam Paksa ini, lahan-lahan sawah penduduk banyak diambil alih untuk penanaman tebu. Selain itu, penduduk masih dibebankan pekerjaan wajib untuk menanam, memotong, mengangkut tebu ke pabrik dan bekerja pada pabrik.²⁸

Kritikan, ketidakpuasan, dan pemberontakan yang dilakukan membuat pemerintah Kolonial mulai mengambil tindakan. Selain itu pemerintah Kolonial merasa pelaksanaan sistem tanam paksa belum mencapai target tujuan mereka. Dalam beberapa pertimbangan diputuskanlah penghapusan sistem tanam paksa

²⁸Nugroho Bayu Wijanarko, Pabrik-Pabrik Gula di Probolinggo: Riwayatmu kini, *wordpress.com*, 29 Juli 2014 <https://nugrohobayu2wijanarko.wordpress.com/2014/07/29/pabrik-pabrik-gula-di-probolinggo-riwayatmu-kini/>

dengan dicetuskannya kebijakan politik pintu terbuka tahun 1870. Kebijakan politik pintu terbuka akan menjadi masa liberal perindustrian gula di tanah Jawa khususnya di Probolinggo yang menjadi tempat dikembangkannya perkebunan kolonial.

C. Liberalisme Ekonomi Hingga Berdirinya Industri Gula di Probolinggo Pada Masa Kolonial

Periode liberalisasi ekonomi dimulai dari dikeluarkannya Undang-Undang Agraria tahun 1870. Dalam undang-undang ini kesempatan bagi pihak swasta untuk mendirikan industri gula di Jawa terbuka lebar dengan syarat persetujuan *suiker-contracten* kepada pemerintah kolonial Belanda. UU Agraria juga memberhentikan kewajiban para petani untuk menanam tebu dan digantikan dengan perjanjian sewa, dimana lahan sawah para petani dapat disewakan kepada pabrik-pabrik gula dengan sistem sewa. Pembangunan pabrik gula banyak didirikan oleh orang Belanda dan sebagai pemilik pabrik gula hanya diberikan izin mengelola lahan sawah milik petani termasuk dalam wilayah kerja yang ditetapkan dalam peraturan.

Peraturan dalam undang-undang agraria tahun 1870 membahas mengenai tataguna tanah sebagai berikut:

1. Tanah milik rakyat tidak dapat diperjual belikan kepada non-pribumi.
2. Disamping itu, tanah sebagian milik pemerintah seluas 10 bau dapat dibeli oleh non-pribumi untuk keperluan bangunan perusahaan.
3. Untuk tanah domain lebih luas ada kesempatan bagi non-pribumi memiliki hak guna, yaitu;
 - a) Sebagai tanah dan hak membangun (*rech van posta*, RVO)

- b) Tanah sebagai *erfpacht* (hak sewa serta hak mewariskan) untuk jangka waktu 75 tahun.²⁹

Dengan adanya undang-undang agrarian maka tanah sebagai alat produksi pokok telah menjadi peluang dalam kepemilikan pihak swasta. Sejalan dengan itu penduduk pribumi juga menjadi sasaran tenaga kerja bagi industri gula yang akan berkembang sehingga melahirkan pasar tenaga kerja perkebunan. Seperti yang telah disampaikan diawal bahwa pihak swasta harus melakukan perjanjian suiker-contracten apabila bermaksud mendirikan industri gula di Hindia Belanda.

Suiker-contracten atau perjanjian gula juga dikeluarkan pemerintah kolonial Belanda sebagai undang-undang gula tahun 1870. Undang-undang ini mengubah status kepemilikan pabrik gula pemerintah kepada pihak-pihak swasta, secara perlahan. Berikut isi dari undang-undang gula;

1. Sewa hanya dapat dilakukan antara satu sampai dua tahun
2. Uang sewa sebesar hasil dari satu kali panen petani, kalau tanah itu dikerjakan oleh petani
3. Investor asing wajib mengadakan perjanjian langsung atau kontrak dengan petani.

Berlakunya Undang-undang agraria dan undang-undang gula membuka peluang besar bagi kaum liberal Eropa untuk membangun usaha industri di Hindia Belanda. Termasuk menanamkan modal dibeberapa perusahaan di Jawa. Secara perlahan perkebunan-perkebunan mulai bermunculan. Mulai dari tebu, kopi, kapas, tembakau, teh, nila, dan sebagainya. Tidak dapat dipungkiri, tebu mengalami

²⁹Sartono Kartodirdjo, *Sejarah Perkebunan: Suatu Kajian Sosial Ekonomi*, (Yogyakarta: Aditya Media, 1991), 80.

lonjakan yang pesat setelah diberlakukannya sistem liberal ini. Karena gula menjadi mata dagang ekspor yang bernilai tinggi di pasaran eropa.

Probolinggo merupakan wilayah yang subur sebelum dan setelah diberlakukannya sistem tanam paksa. Tidak heran jika Karesidenan Probolinggo berhasil dalam perkebunan tebu serta pendirian pabrik gula. Karena itu tidak sedikit pihak swasta yang mengusahakan industri gula di Probolinggo, didukung dengan liberalisasi ekonomi di Hindia Belanda maka Probolinggo menjadi salah satu produsen gula di Jawa Timur yang terletak di pinggir pantai utara pulau Jawa.³⁰

Sebagai produsen gula, fasilitas pengangkut tebu harus dikembangkan supaya produksi dan distribusi gula lebih cepat dan efisien. Sebelumnya dibutuhkan tenaga sapi dan kerbau untuk menarik gerobak tebu hasil panen dari lahan menuju pabrik. Akan tetapi masa liberalisasi mengundang perkembangan ekonomi yang membutuhkan lebih dari tenaga hewan. Oleh karena itu, digunakanlah kereta lori dan lokomotif sebagai alat pengangkut yang lebih efisien. Kereta lori hanya menjadi transportasi dalam lingkup pabrik. Untuk transportasi diluar pabrik, pemerintah kolonial mendirikan sektor perkeretaapian yaitu *Staatsspoorwegen* (SS).

Pemasangan rel kereta api oleh *Staatsspoorwegen* dimulai pada tahun 1875. Titik pemasangan pertama dari Surabaya-Pasuruan dan selesai pada tahun 1878, kemudian dilanjutkan sampai pusat kota Probolinggo serta mulai beroperasi pada 3 Mei 1886. Jalur kereta api Probolinggo dilanjutkan sampai ke pedalaman secara bertahap. Kemudian pada tahun 1894 jalur tersebut dihubungkan dengan angkutan trem uap oleh *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (PbSM) sebagai pemegang

³⁰RZ. Leirissa, G.A. Ohorella, Yuda B. Tangkilisan, *Sejarah Perekonomian Indonesia, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional*, (Jakarta: cv. Defit Prima Karya, 1996), 63

konsesi (izin pembangunan). Jalur trem uap bekerja sama dengan pihak perkebunan untuk menghubungkan pabrik-pabrik gula yang ada di Probolinggo, antara lain pabrik gula Wonolangan, pabrik gula Gending, pabrik gula Pajarakan, pabrik gula Kandangjati, pabrik gula Umbul, pabrik gula Wonoasih, pabrik gula Jabung, pabrik gula Paiton, pabrik gula Bago, pabrik gula Maron, pabrik gula Sumberkareng, dan pabrik gula Seboro.³¹

Terhubungnya jalur trem dengan pusat pengolahan tebu membuat transportasi trem cukup banyak mengangkut komoditas gula dari pabrik-pabrik yang dilalui. Terdapat 28 gerbong khusus bongkar muat barang pada fasilitas trem. setelah melihat keberhasilan dari perusahaan swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Alat transportasi sangat membantu dalam pengangkutan hasil perkebunan dari pabrik hingga pelabuhan. Menggunakan transportasi kereta api maupun trem dapat menghemat biaya dan waktu dibandingkan transportasi tradisional.



Gambar 2.3 Kereta Gula Perusahaan Trem Uap Probolinggo Jawa Timur
Sumber: kitlv.nl, diakses pada 7 Maret 2025

³¹Nanang Setiawan, Probolinggo Stoomtram Maatschappij: Modernisasi Transportasi Publik di Kota Probolinggo Tahun 1894-1930, *Jurnal Pangadereng* Vol. 8, No. 2, 2022, 278. Didownload melalui: <https://doi.org/10.36869/pjhpish.v8i2.252>

Transportasi kini dibagi menjadi dua yaitu pertama, pengangkutan tebu dari perkebunan ke penggilingan untuk dijadikan gula. Kedua, pengangkutan gula dari pabrik ke Gudang-gudang gubernemen untuk dikirim ke pasar Eropa.

Jalur pengiriman barang dagang sempat mengalami penghentian karena wabah sereh yang terjadi di tahun 1883. Dalam *ordonantie* pemerintah kolonial tentang penjagaan dari wabah sereh, beberapa wilayah termasuk karesidenan Probolinggo dilakukan penutupan jalur darat dan laut dalam hal pemasukan tebu dan potongan tebu dari wilayah-wilayah lain di Jawa dan Madura kecuali karesidenan Preanger, Chirebon, Tangerang, dan Pasuruan. Selain impor dan pemasukan tebu dari wilayah lainnya, juga tidak diperkenankan untuk melakukan transit di Karesidenan Probolinggo. Untuk pemasukan dan pengangkutan melalui Karesidenan Probolinggo tebu dan potongan tebu yang berasal dari afdeeling Malang karesidenan Pasuruan, dan juga untuk pemasukan tebu dan potongan tebu yang berasal dari kabupaten Banten, Batavia, Krawang, Preanger, dan Karesidenan Probolinggo serta daerah Galoeh karesidenan Cirebon ke karesidenan Probolinggo, tidak boleh menggunakan jalur kereta api, kecuali sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Residen Pasuruan dan Residen Probolinggo, selama menyangkut daerahnya masing-masing.³²

Pabrik gula di Probolinggo tahun 1896 berjumlah 15 pabrik. 10 pabrik dibawah kendali pemerintah, dan 5 pabrik berkepemilikan swasta. 10 pabrik milik pemerintah antara lain; Pabrik gula Oemboel (1862-1876), Pabrik gula Soemberkareng (1862-1871), Pabrik gula Bajoeman (1862-1871), Pabrik gula

³²*Archief voor de Java-suikerindustrie* 1897, hal. 576

Wonolangan (1862-1876), Pabrik gula Loemadjang/Tempeh (1862-1881), Pabrik gula Kandangdjati (1862-1871), Pabrik gula Gending (1862-1874), Pabrik gula Padjarakan (1862-1876), Pabrik gula Djaboeng (1862-1871), Pabrik gula Phaeton (1862-1874).³³ 5 pabrik gula swasta diantaranya; pabrik gula Maron, Pabrik gula Ranoe Pakis, Pabrik gula Seboroh, Pabrik gula Siekodhono, Pabrik gula Soemberkareng, Pabrik gula Wonoaseh.³⁴

Angka produksi gula Jawa pada tahun 1894, 1895, 1896 di lima belas pabrik gula yang berada di *Residentie* Probolinggo tercantum dalam tabel dibawah.

Tabel 2.2 Angka Produksi Gula di Karesidenan Probolinggo

Pabrik Gula	Panen	1894	Panen	1895	Panen	1896
Bagoe	Piks.	49072	Piks.	52317	Piks.	36161
Djabong	Piks.	37568	Piks.	37564	Piks.	28349
Gending	Piks.	48193	Piks.	69241	Piks.	63191
Kandang Djati	Piks.	46860	Piks.	49980	Piks.	50706
Maron	Piks.	45325	Piks.	49482	Piks.	34200
Oemboel	Piks.	66877	Piks.	62994	Piks.	64693
Padjarakan	Piks.	63640	Piks.	69955	Piks.	64286
Phaeton	Piks.	58960	Piks.	65885	Piks.	62154
Ranoe Pakis	Piks.	-	Piks.	6440	Piks.	7343
Seboroh	Piks.	26844	Piks.	29700	Piks.	26885
Soekodhono	Piks.	69796	Piks.	78075	Piks.	65837
Soemberkareng	Piks.	48381	Piks.	57495	Piks.	435593
Tempeh	Piks.	22001	Piks.	26000	Piks.	25254
Wonoaseh	Piks.	27021	Piks.	38157	Piks.	30121
Wonolangan	Piks.	42933	Piks.	39772	Piks.	29475
Totaal	Piks.	653471	Piks.	726617	Piks.	632248

Sumber: *Archief voor de Java-suikerindustrie* 1897, hal. 240

Tabel diatas menunjukkan hasil produksi gula selama 3 tahun berturut- turut di pabrik gula Probolinggo. Peningkatan hasil produksi terjadi ditahun 1895 berjumlah 73.146 sementara ditahun berikutnya mengalami penurunan sebanyak 94.369 pikul.

³³Regerings Almanak voor Nederlandsch-Indie 1870

³⁴Archief voor de Java-Suikerindustrie, Jaargang 1897, hal. 240

Penurunan yang terjadi disebabkan lahan-lahan tebu yang menghasilkan sedikit tebu siap panen.

Persaingan tinggi antar pabrik gula pada masa itu juga berlangsung dan terkadang pabrik yang tidak efisien akan terancam gulung tikar atau akan merger dengan pabrik gula lainnya. Kasus semacam ini terjadi pada PG Djaboeng, yang sejak awal 1900 tidak tercatat lagi melaporkan hasil produksinya. Selain persaingan tinggi, gulung tikarnya pabrik gula juga karena perusahaan swasta sebagai penyokong mereka tidak mampu memberikan modal, sehingga pabrik mengalami kesulitan biaya.

Periode liberalisasi secara bertahap memulihkan kondisi perekonomian kelas burjuasi Belanda. Gubernemen kemudian ditekan oleh golongan liberal untuk memperluas konsesi terhadap golongan swasta dalam melakukan investasi. Konsesi pertama dari gubernemen adalah pemberian kebebasan kepada pabrik untuk melakukan persetujuan-bebas (*vrijebeschikking*) penanaman tebu dengan petani. Konsesi kedua adalah gubernemen lepas tangan dari kebutuhan tenaga kerja dan kebutuhan sekunder pabrik gula.

Persetujuan bebas pada konsesi pertama berupaya untuk menghasilkan gula lebih banyak dengan menyewa tanah-tanah penduduk. Pabrik gula Bagoë yang berada di Djaboeng dan pabrik gula Soekodono merupakan hasil dari usaha menyewa tanah penduduk melalui persetujuan-bebas dan tidak ada keterpaksaan atas itu. Pabrik Bagoë dimiliki oleh Erven Major en H.J. Rauws sementara pabrik gula Soekodono dibawah kepemilikan O.C. Matzen.³⁵ Selain itu Pabrik gula

³⁵Regerings Almanak voor Nederlandsch-Indie 1870, hal. 237

Wonoasih dan Umbul juga menambah perkebunan tebu dengan cara menyewa tanah milik penduduk yang kemudian ditanami tebu. Petani yang tanahnya disewa dapat bekerja sebagai buruh di perkebunan tebu dengan upah harian. Menurut kaum Liberal dengan adanya konsesi yang lebih luas dapat menjadi jembatan transisi menuju eksploitasi daerah koloni secara “bebas”.

“kerja bebas” pada para penarik gerobak, di pabrik-pabrik swasta yang kecil kapasitas produksinya. Biasanya dalam hal ini *fabriekant* menawarkan uang muka tunai, untuk dilunasi dengan serangkaian kerja sepanjang musim panen. Uang muka ini tidak hanya dipakai untuk merangsang petani pada pekerjaan pengangkutan tapi juga melengkapi mereka dengan uang yang diperlukannya untuk membeli hewan dan gerobak-gerobak. Persiapan-persiapan ini membuka akses pada jumlah modal yang besarnya tidak lazim bagi tukang-tukang gerobak. Di lain sisi meringankan *fabriekant* dari penyediaan dan pemeliharaan fasilitas-fasilitas pengangkutan sendiri. Meskipun demikian, tukang-tukang gerobak sering menginvestasikan uangnya secara irasional, dengan menghabiskannya dalam perlombaan-perlombaan yang “gagah-gagahan”. Oleh karena itu, para penarik gerobak harus bekerja tanpa bayaran selama bagian akhir musim panen itu. Banyak diantara tukang gerobak yang memilih mengingkari kontrak-kontraknya dan melarikan diri begitu saja. Untuk menanggulangi masalah ini, akhirnya gubernemen mencoba mempromosikan rasa tanggung jawab pada buruh-buruh pengangkutan, dengan memberi persekot tunai yang kecil, sedang pada penutup musim panen, masih tersedia uang tunai dalam jumlah yang berarti. Selain itu gejala “kerja-bebas” dapat

pula ditemui dalam karesidenan-karesidenan Probolinggo, Surabaya, Kediri, Cirebon dan Kendal ³⁶

Demikian Probolinggo menghasilkan area penanaman tebu seluas 15.186 hektare pada tahun 1928, melebihi luas area penanaman tebu didaerah *Oosthoek* lainnya. ³⁷

D. Berdirinya Industri Gula di Probolinggo Pada Masa Kolonial

Asosiasi industri pertanian produsen gula di Probolinggo diketuai oleh W.G.F. Vermaasen dengan B. F. De Lange sebagai sekertaris dan L. O. K. Fontein sebagai anggota.³⁸ Asosiasi ini berfungsi untuk membangun, meningkatkan, mengkritisi, dan memfasilitasi kepentingan yang berkaitan dengan produksi gula. Gula yang dihasilkan dapat dibedakan menurut kualitas dan jenisnya. Ada tiga gula yang dihasilkan dengan kualitas yang berbeda. Gula yang paling berkualitas masuk dalam kategori gula unggul, gula dibawah standar unggul akan masuk dalam enam belas kualitas tertinggi, terakhir gula kualitas tinggi biasa adalah gula sirup. Sedangkan gula lainnya yang diproduksi di Probolinggo adalah gula muscovado (gula mentah), gula konsentrat (sudah dikonsentrasikan), dan gula karung (zak). Produsen gula-gula ini adalah empat belas pabrik gula yang telah beroperasi sejak Abad XIX. Berikut hasil produksi gula di Probolinggo dari ke empat belas pabrik gula.

Perusahaan	Gula utama berdasarkan kualitas	molase			
------------	---------------------------------	--------	--	--	--

³⁶D.H. Burger, *De Ontsluiting van Java's Binneland voor het Wereldverkeer*, 1939, hal. 142-4

³⁷De Landbouwexportgewassen Van Nederlandsche Indie In 1928 (Beplante Uitgestrektheden, Producties En Uitvoeren), *Mededeelingen van Het Centraal Kantoor Voor De Statistiek* No. 74.

³⁸Regeerings Almanak voor Nederlandsch Indie 1886

	unggul	16 besar	Sirup	Muscovado		Konsen -trat	Gula zak	Lain- lain
Kandang- djati	–	64.106	–	23.488	5.956	–	984	25.103
Bagoe	104.737	–	–	–	2862	–	–	150
Seboroh	–	62.511	–	–	2226	–	75	–
Paiton	60	43.038	–	23.729	18.893	–	–	250
Pajarakan	111.736	–	–	–	661	–	–	414
Maron	110.416	–	–	–	1357	–	69	–
Gending	126.320	–	–	–	1322	–	–	213
Oemboel	–	–	–	134.029	806	–	–	321
Wonoaseh	–	20.085	–	69.058	6.565	–	–	–
Soember- kareng	93.911	–	–	–	1.944	–	–	268
Wonolanga n	157	–	–	106.048	1.082	–	–	9.126
Sukodono	–	207.765	–	–	–	13.355	–	–
Djatiroto	–	313.854	–	533.399	1.642	–	–	692

Tabel 2.3 Produksi Gula di Probolinggo Tahun 1919

Sumber: *kolonial verslaag* tahun 1923 hal. 4-7

Karena beberapa alasan dua pabrik gula mengalami stagnasi produksi dan kemudian ditutup menyisakan dua belas pabrik gula yang masih aktif beroperasi. Produksi gula yang dihasilkan dapat langsung dibeli oleh firma dagang yang sudah mendapat izin sebelum dilakukan pendistribusian gula.

Perusahaan dagang di Probolinggo tahun 1886 diupayakan oleh empat perusahaan. Antara lain; 1) Bultzingslowen & Co., Von., 2) Fraser, Eaton & Co., 3) Maarsehalk & Co., 4) C. Thal Larsen, R.S. Firma-firma dalam jaringan ini dikenal aktif dalam perdagangan berbagai komoditas utama pada Abad XIX, seperti gula, kopi, dan hasil bumi lainnya. Selain itu, mereka juga terlibat dalam sektor perkebunan di wilayah Jawa Timur.³⁹

³⁹Latifatul Izzah, Singgih Tri Sulistiyono, Yety Rochwulaningsih, "Bondowoso In the Encirclement of Private Plantation Companies in Colonial Era", jurnal *ICESI* 18-19 July, 2019. Didownload melalui: <http://dx.doi.org/10.4108/eai.18-7-2019.2290313>



Gambar 2.4 Peta pabrik gula, jalur kereta api, dan trem di Karesidenan Pasuruan
Sumber: KITLV

Tahun 1909 Probolinggo kembali menjadi bagian dari karesidenan Pasuruan. Akan tetapi kota Probolinggo menyanggah status baru yakni *gemeente* yang berarti kota praja atau kota madya. Dengan status *gemeente* yang diberikan kota Probolinggo menjadi lebih fleksibel dalam mengatur berbagai sistem yang ada didalamnya termasuk dalam bidang perdagangan. Produksi gula juga mendapat pengaruh dari kebijakan ini karena kota praja harus memiliki fasilitas dan infrastruktur yang memadai maka pelabuhan sebagai pintu distribusi juga akan dilakukan perbaikan dan penambahan aktiva tetap yang akan memperlancar perdagangan gula di Probolinggo.

Pada daerah timur pulau Jawa terdapat 33 perkebunan tebu yang mengangkut hasil panen menuju Pelabuhan pantai diantaranya adalah pelabuhan Probolinggo,

Pelabuhan Pasuruan, Pelabuhan Besuki, Pelabuhan Panarukan, dan Pelabuhan Banyuwangi.⁴⁰

E. Sejarah Berdirinya Pelabuhan Probolinggo Sebagai Pelabuhan Ekspor

Pengertian umum dari sebuah pelabuhan adalah tempat bersandarnya kapal-kapal. Lebih jauh dari itu setiap pelabuhan memiliki fungsinya masing-masing, dengan begitu pengertian dari setiap pelabuhan juga berbeda-beda. Rhoads Murphey mengungkapkan bahwa pengertian *harbour* dan *port* merupakan satu ungkapan yang sama yaitu sama-sama diartikan sebagai pelabuhan namun dengan konsep yang berbeda. Menurut Murphey, *harbour* adalah pelabuhan dengan bentuk fisiknya yang dapat menjadi tempat berlabuhnya kapal-kapal dengan aman. Sedangkan *port* merupakan pelabuhan dengan aspek ekonomi yang mendukung, sehingga dijadikan sebagai tempat distribusi barang atau komoditas tertentu antara daerah hinterland dan foreland.⁴¹

Selain itu, pelabuhan memiliki status yang berbeda sesuai dengan fungsi pelabuhan itu sendiri. diantara jenis-jenis pelabuhan, dapat dibedakan menjadi ... antara lain:

1. Pelabuhan perdagangan
2. Pelabuhan tertutup
3. Pelabuhan bebas
4. Pelabuhan pantai

⁴⁰Ahmad Ali Amron, "Perkembangan Pelabuhan Surabaya 1910-1940," (*Skripsi*, Universitas Airlangga, 2003), 29

⁴¹Broeze, Frank, eds, *Brides Of The Sea: Port Cities of Asia From the 16 Th-20 Th Centuries*. Kensington: New South Wales university Press, 1989. 231

Tahun 1873 pemerintah kolonial Belanda membedakan pelabuhan perdagangan kedalam dua jenis klasifikasi. Yang pertama, pelabuhan untuk ekspor-impor umum dan yang kedua pelabuhan untuk impor terbatas dan ekspor umum.⁴² Konsep pelabuhan ini dapat dilihat pada pertumbuhan pelabuhan Probolinggo pada masa Kolonialisme Belanda.

Bermula dari masa kerajaan Majapahit yang menjadikan pelabuhan Probolinggo sebagai gerbang laut yang strategis. Masa itu Probolinggo dikenal dengan sebutan *Banger* yang berarti bau, karena sungainya mengeluarkan bau tidak enak dari *kali* Klakah. Kemudian setelah runtuhnya kerajaan Majapahit pelabuhan Probolinggo difungsikan sebagai benteng terdepan wilayah Lamajang Tigang Juru (Lumajang, Besuki, Blambangan, sampai Bali) dalam mempertahankan kepercayaan Hindunya dari ekspansi Islam Demak. Kabar ekspansi ini terdengar oleh *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) yang sedang mengincar konsesi lahan subur di wilayah Pasuruan, Probolinggo, dan Situbondo. VOC dengan segera menawarkan bantuannya kepada Sultan Agung Mataram yang pada saat itu memimpin jalannya ekspansi. Setelah perjanjian antara kedua belah pihak telah disepakati bersama maka dimulailah ekspansi Islam ke daerah timur Jawa. Menyentuh tahun 1616 ekspansi tersebut membuahkan hasil, pasukan Sultan Agung dan bantuan VOC berhasil menaklukkan wilayah Pasuruan dan Probolinggo.⁴³

⁴²Singgih Tri Sulistyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, (Jakarta: Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan Nasional, 2004), 116

⁴³*Tabloid Maritim*, 22 Agustus 2017, <https://tabloidmaritim.com/2017/08/22/probolinggo-1-surutnya-pelabuhan-gula/>

Masuk pada rencana awal VOC terkait konsesi lahan subur kembali ditindaklanjuti. Diatas lahan subur itu akan dibangun perkebunan tebu yang akan dijadikan sebagai pemasok bahan utama pembuatan gula. VOC mengusahakan komoditas gula pada wilayah kekuasaannya sehingga dapat diperdagangkan ke belahan bumi Eropa. Untuk itu, VOC juga mengembangkan pelabuhan yang ada di bandar-bandar Pasuruan, Probolinggo, dan Panarukan yang sebelumnya mengalami kehancuran akibat serangan dari Sultan Agung Mataram dalam ekspansinya ke wilayah ini.⁴⁴

Pada akhir abad ke-18 VOC menghadapi permasalahan kompleks yang membawanya kepada masa krisis dan akhirnya resmi dibubarkan pada tahun 1799. Wilayah kekuasaan VOC secara langsung menjadi koloni Pemerintah Belanda yang kemudian disebut Hindia Belanda.⁴⁵

Baik dibawah kekuasaan VOC ataupun pemerintah Kolonial Belanda keduanya sama-sama menganut sistem monopolistik serta bersifat proteksionistik dalam bidang pelayaran dan perdagangan. Sehingga pada awal abad ke-19 Pelabuhan Probolinggo hanya digunakan untuk kepentingan perdagangan dan pelayaran negeri Belanda sendiri.⁴⁶ Dapat dikatakan pelabuhan Probolinggo menyandang status sebagai pelabuhan tertutup (tidak dibuka untuk umum).

⁴⁴Siti Maziyah, Sugiarto, Singgih Tri S., Strategi Pelayaran Perahu Tradisional Indonesia Tahun 1879-1911, (*Laporan Hasil Penelitian*, Universitas Diponegoro, Semarang, 1999), 2

⁴⁵Serafica Gischa, "VOC Pada Masa Penjajahan Belanda di Indonesia", *Kompas.com*, 12.30 22 Juli 2022. <https://www.kompas.com/skola/read/2022/07/08/123000869/voc-pada-masa-penjajahan-belanda-di-indonesia>

⁴⁶Singgih Tri Sulistyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, (Jakarta: Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan Nasional, 2004), 108

Dalam Peraturan Pemerintah tahun 1818 pelabuhan yang dapat menerima kapal-kapal asing yaitu pelabuhan yang dibuka untuk perdagangan umum adalah pelabuhan Batavia. Sementara pelabuhan Semarang dan Surabaya hanya diperbolehkan dalam batasan tertentu. Kebijakan ini kembali ditegaskan pada tahun 1825 bahwa semua jenis pelabuhan dapat melakukan aktivitas ekspor dengan ketentuan barang ekspor harus terlebih dahulu dibawa ke pelabuhan perdagangan umum. Begitupula dengan aktivitas impor, semua barang yang ingin didistribusikan ke pelabuhan tertutup akan dilakukan melalui pelabuhan perdagangan umum.⁴⁷

Peraturan ini kemudian diperbarui kembali pada tahun 1850. Tidak jauh berbeda dengan peraturan sebelumnya yang cukup merugikan kapal-kapal asing. Mereka harus membuang waktu dan biaya mereka dengan menuju ke pelabuhan perdagangan umum untuk mengurus administrasi perijinan agar dapat mendatangi pelabuhan-pelabuhan yang tidak dibuka untuk umum. Keluhan serta protes pihak kapal asing tidak bisa dibendung lagi dengan semua peraturan baru yang tetap merugikan mereka. Maka Pemerintah Kolonial Belanda mengambil tindakan dengan membuka *kleine handel* atau pelabuhan perdagangan kecil.⁴⁸

Pada tahun 1850 pelabuhan Probolinggo dan 18 pelabuhan kecil lainnya menjadi pelabuhan terpilih yang dibuka untuk perdagangan kecil. Setelah pembukaan tersebut pelabuhan Probolinggo resmi berfungsi sebagai pelabuhan ekspor. Selama penugasannya, pelabuhan Probolinggo belum bisa menampung luapan kapal-kapal dari Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Gresik, dan Pelabuhan Tanjung Wangi. Selain karena kedalamannya yang tidak mencapai enam

⁴⁷*Indisch staatsblad* 1850 No. 47

⁴⁸*Indisch staatsblad* 1858, No. 65.

meter, dari pelabuhan terbentuk lekungan pantai yang lebih dalam di sepanjang wilayah pemukiman Probolinggo yang menjadikannya bagian tersempit di sudut timur Jawa. Hingga masuk tanggal 13 Desember tahun 1873 pemerintah menetapkan peraturan ⁴⁹

Aktivitas Pelabuhan Probolinggo antara lain, bongkar muat barang bahan pokok, hasil pertanian dan perkebunan, kegiatan angkatan laut, pusat distribusi barang, dan perdagangan. Aktivitas Pelabuhan berskala kecil sebab predikat yang disandang Pelabuhan probolinggo adalah Pelabuhan industri kecil. Beberapa alasan mengenai predikat Pelabuhan industri kecil yang disandingkan pada Pelabuhan Probolinggo adalah pertama, karena kedalaman kolam di Pelabuhan Probolinggo hanya tiga meter. Sementara kapal-kapal besar dari perusahaan yang berada di kawasan *hinterland* memiliki muatan 7.000 ton yang membutuhkan kedalaman minimal enam meter. Hal ini menyebabkan kapal-kapal besar bermuatan diatas 500 *Deadweight Tonnage* (DWT) tidak dapat merapat langsung ke Pelabuhan.

Kondisi Pelabuhan yang demikian mengharuskan kegiatan bongkar muat kapal di Pelabuhan Probolinggo menggunakan sistem *reede*. Sistem reede adalah sistem bongkar muat yang dibantu dengan *tug boat* atau kapal tongkang untuk kapal-kapal bermuatan diatas 500 DWT.⁵⁰ Selain Probolinggo, Pelabuhan Pasuruan, Besuki, Banyuwangi, Madura, dan Sumenep juga termasuk dalam Pelabuhan kecil di Jawa Timur. Pelabuhan kecil menjadi penunjang Pelabuhan besar yaitu, Pelabuhan Surabaya dan Pelabuhan Gresik.

⁴⁹Pieter Johannes Veth, *Java, Geographisch, Ethnologisch, Historisch*, Haarlem: Erven F. Bohn, 1875, 38.

⁵⁰Gatot Sutanto, "Studi Arahan Penataan Pelabuhan Kota Probolinggo", (*Tugas Akhir*, Institut Teknologi Nasional Malang, 2008), 50.

Tabel 2.4 Lokasi pengiriman di Jawa (dalam % dari total satuan tonase)

Pelabuhan	Tahun						
	1820	1825	1830	1835	1840	1845	1850
Batavia	27,1	28,2	28,6	45,2	34,6	31,8	22,6
Pelabuhan kecil Jawa Tengah	7,4	13,4	9,8	7,7	8,7	7,3	9,5
Semarang	20,7	15,2	20,5	2,2	13,3	13,6	10,1
Rembang	4,7	8,8	9,2	2,2	5,2	8,3	7,8
Gresik	15,5	10,0	14,6	17,8	17,2	17,2	18,4
Surabaya	15,5	19,3	13,7	10,6	16,9	17,9	17,6
Pelabuhan kecil Jawa Timur	9,1	5,2	3,7	4,1	4,1	4,0	4,0

Sumber: Broeze F.J.A. 1979, hal. 253

Berdasarkan tabel diatas pelabuhan Probolinggo masuk dalam pelabuhan kecil di Jawa Timur bersama dengan empat pelabuhan lainnya. Empat pelabuhan tersebut antara lain, Pelabuhan Pasuruan, Besuki, Banyuwangi, dan Sumenep. Perkembangan Pelabuhan di Hindia Belanda kemudian dipengaruhi oleh berdirinya pelabuhan bebas di Singapura tahun 1819. Pelabuhan bebas Singapura seketika menjadi pelabuhan perdagangan yang ramai dikunjungi oleh para pedagang yang menjual barang bawaan mereka. Dengan tarif bea yang murah menjadi rutinitas bagi kapal-kapal dari Cina, Arab, India, Bugis, bahkan Makassar mendatangi pelabuhan Singapura.⁵¹ Sebagai reaksi terhadap kemajuan pelabuhan Singapura pada tahun 1825 Pemerintah Kolonial Belanda membuka beberapa pelabuhan bebas di pulau Jawa dengan tanpa batasan untuk semua pengiriman luar negeri. Selain itu, sejak tahun 1836 *Nederlandsche Handel Maatschappij* (NHM) diizinkan untuk memuat dan memberangkatkan kapal sewanya ke luar negeri langsung dari

⁵¹Didik Pradjoko, Bambang Budi Utomo, *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia* (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2013)

beberapa pelabuhan kecil di sebelah timur Surabaya, seperti Pasuruan dan Besuki.⁵² Dalam pengecualiannya adalah pelabuhan Probolinggo karena mulai tahun 1820-1850 Pelabuhan Probolinggo belum bisa menampung luapan kapal-kapal dari Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Gresik, dan Pelabuhan Tanjung Wangi. Selain karena kedalamannya yang tidak mencapai enam meter, dari pelabuhan terbentuk lekungan pantai yang lebih dalam di sepanjang wilayah pemukiman Probolinggo yang menjadikannya bagian tersempit di sudut timur Jawa.⁵³

Pemerintah Kolonial kemudian memutuskan untuk melakukan perbaikan, memperdalam Pelabuhan Probolinggo pada tahun 1867. Perbaikan pelabuhan ini bersamaan dengan pembangunan tiang pancang besi di Banyuwangi.⁵⁴

Pada zaman kolonial, Probolinggo memiliki Pelabuhan regional untuk produk pertanian daerah pedalaman seperti gula, tembakau, dan kopi. Pelabuhan ini berlokasi di muara *kali* Banger. Saat VOC membangun benteng dan pos perdagangan di Pelabuhan ini pada 1743, *kali* Banger masih mengalir kemudian sungai dibendung untuk menghindari pendangkalan Pelabuhan. Hasilnya aliran air sungai mencari jalur baru lebih timur.

Pada pergantian Abad XVIII Pemerintah Kolonial membendung *kali* Banger supaya menghindari Pelabuhan dari pendangkalan dan peralihan aliran sungai melalui jalur lebih timur. Sebelum dilakukan pembendungan *kali* Banger memiliki

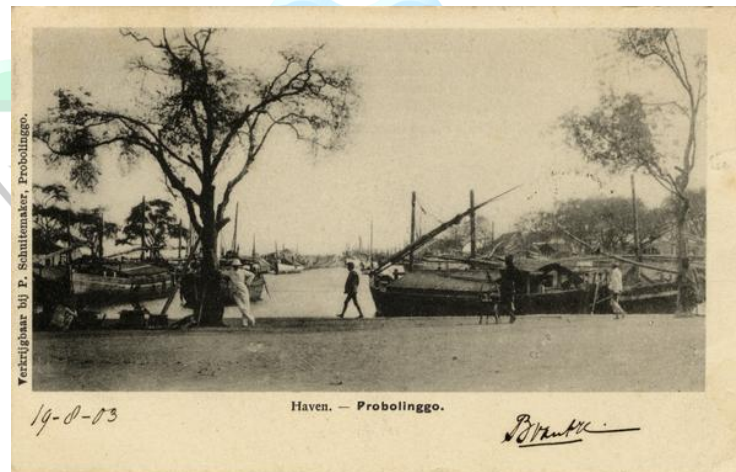
⁵²Broeze F.J.A. The Merchant Fleet of Java (1820-1850). *A Preliminary Survey*. In: *Archipel*, volume 18, 1979. Commerces et navires dans les mers du Sud. pp. 253

⁵³Pieter Johannes Veth, *Java, Geographisch, Ethnologisch, Historisch*, Haarlem: Erven F. Bohn, 1875, 38.

⁵⁴Imam Syafi'I Mustofa, Evaluasi Kinerja Operasional Terminal Curah Kering: Studi Kasus Pelabuhan Probolinggo, *Tugas Akhir*, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, 2020, 51.

jembatan yang dikenal dengan nama brukan. Brukan berasal dari kata *brug* yang dalam bahasa Belanda memiliki arti Jembatan. Sungai brukan mengalir lewat posisi disebelah utara stasiun kereta api sekarang dan panorama mengarah ke utara. Saat sungai serta jembatannya sudah tidak ada lagi, bekas lokasinya masih disebut dengan Brukan yang berarti kawasan Jembatan. Tampak latar belakang Pelabuhan Probolinggo di bekas muara sungai banger.

Selain jembatan Pelabuhan memiliki teluk persegi panjang dengan kade berdinding batu bata. Melalui kanal ke arah utara sepanjang sekitar satu kilometer, teluk tersebut dihubungkan dengan laut. Banyak perahu datang dari sekitar wilayah Probolinggo bahkan dari pulau Madura. Perahu juga digunakan untuk membongkar muat kapal besar yang berlabuh di pangkalan laut, didepan Pelabuhan. Dikejauhan terdapat Gedung-gedung di sekeliling teluk Pelabuhan, dengan Gudang-gudang dan kantor Pelabuhan.⁵⁵



Gambar 2.5 Awal mulai Pelabuhan Probolinggo
Sumber: KITLV 1403805, diakses 3 Maret 2025

⁵⁵Olivier Johannes Raap, *Kota di Djawa Tempo Doeloe*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2015), 233.

Pascaperbaiki pelabuhan Probolinggo kapal-kapal dengan muatan besar dapat singgah dan merapat ke dermaga. Salah satunya adalah kapal api *W. Cores De Vries* dengan kapten Jansen berangkat dari Surabaya menuju Bali Buleleng. Kapal ini singgah di Pasuruan, Probolinggo, Panarukan, Besuki, dan Banyuwangi pada 10 Juni, 1872 dengan alamat agent Fraser Eaton & Co.⁵⁶ Selang satu tahun setelahnya pemerintah Kolonial Belanda mengeluarkan staatsblad No. 241 tahun 1873. Ketentuan didalamnya menetapkan pelabuhan Probolinggo sebagai pelabuhan impor terbatas dan pelabuhan ekspor umum dan pemerintah Kolonial mewajibkan seluruh pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan ekspor dan impor mendirikan sebuah kantor yang bertugas untuk menyampaikan pemberitahuan, pembongkaran, pemindahan, pemuatan, dan pengangkutan. Ketentuan ini diberlakukan pada tanggal 10 Januari tahun 1874.⁵⁷

Tahun 1882 Probolinggo ditetapkan sebagai Pelabuhan pendukung dari tiga Pelabuhan umum di wilayah pantai utara sebagai pusat pelayaran dan perdagangan. Tiga pelabuhan umum tersebut adalah Pelabuhan Batavia, Pelabuhan Semarang, dan Pelabuhan Surabaya. Sedangkan Pelabuhan pendukung lainnya yaitu, Pelabuhan Cirebon, Pelabuhan Tegal, Pelabuhan Pekalongan, Pelabuhan Juana, Pelabuhan Pasuruan, Pelabuhan Probolinggo, dan Pelabuhan Cilacap.⁵⁸

Sampai dengan tahun 1920 Pelabuhan Probolinggo mampu mempertahankan perannya sebagai gerbang ekspor industri dan hasil agro menjadi pelabuhan transit, dan menjadi pelabuhan penumpang untuk kapal-kapal penumpang yang ingin

⁵⁶*Bintang Timor*, Soerat Kabar dari Soerabaya, Hari Rebo, 5 Juni, 1872, No. 45, edisi 12.

⁵⁷*Staatsblad van Nederlandsch Indie voor het jaar 1873*, Batavia: Bruining & Wijht, 1874, 295

⁵⁸*Indisch Staatsblad* 1841, No. 40 dan *Staatsblad* 1883

melintasi ke dan dari Pulau Madura. Selain itu, dalam setiap bulan pelabuhan Probolinggo disinggahi kapal *Koningsche Paketvaart Maatschappij* (KPM) yang mengangkut penumpang serta muatan kargo menuju Kawasan Timur Hindia Belanda. Dengan begitu Pelabuhan Probolinggo telah berfungsi sebagai penopang anggaran daerah, menjadi daerah transit serta penghubung untuk kota-kota bagian timur Jawa seperti Lumajang, Jember, dan Banyuwangi.

Pelabuhan Probolinggo ditetapkan dalam *staatsblad* tahun 1920 No. 424 sebagai Pelabuhan pantai. Pelabuhan pantai adalah pelabuhan dalam negeri yang tidak menerima perdagangan dengan negeri luar.⁵⁹ Pelabuhan Probolinggo kemudian melayani aktivitas pelayaran antar pulau yang kebanyakan dari mereka menggunakan kapal kayu ukuran kecil.

Status pelabuhan pantai pada pelabuhan Probolinggo berakhir ditahun 1930 bersamaan dengan berkembangnya infrastruktur pelabuhan. Tidak hanya di Probolinggo melainkan hampir seluruh pelabuhan di Hindia Belanda sudah memiliki infrastruktur yang memadai untuk dilakukan perdagangan ekspor-impor. Karena itu beberapa pelabuhan termasuk diantaranya pelabuhan Probolinggo, Panarukan, Pasuruan, dan Banyuwangi pada tahun 1930 dibuka sebagai pelabuhan perdagangan ekspor-impor (umum).⁶⁰

⁵⁹Nugroho D. Priyohadi, H. Soejono, *Pengetahuan Kepelabuhanan*, Surabaya: Scopindo Media Pustaka, 2021, 4

⁶⁰Rasyid Asba', *Bandar Niaga Makassar Dan Laut Jawa Dalam Dunia Niaga Maritim Di Asia Tenggara*, *Bahan Ajar*, Universitas Hasanuddin, 2005, 114. Diakses melalui: <https://www.scribd.com/document/499469649/Sejarah-Maritim>

Ketika pelabuhan di Jakarta, Semarang, dan Surabaya dikuasai tentara Sekutu dan kemudian tentara Belanda, bantuan beras yang dijanjikan pemerintah Syahrir untuk India, dikirim melalui pelabuhan Probolinggo.⁶¹



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

⁶¹ Ari Sapto, *Gerilya Republik di Kota Probolinggo 1947-1949* (Yogyakarta: Matapadi Presindo, 2020), 18

BAB III

KAPITALISME INDUSTRI GULA DAN JARINGAN PELABUHAN DI KARESIDENAN PROBOLINGGO

A. Eksploitasi Tenaga Kerja di Karesidenan Probolinggo Masa Kolonial Belanda

Tenaga kerja yang dibutuhkan dalam menjalankan industri gula di Probolinggo tergolong dalam tiga pekerjaan yaitu buruh perkebunan, kuli pabrik, dan kuli pelabuhan. Tiga pekerjaan ini dibebankan kepada penduduk pribumi dengan kesepakatan yang sering kali diabaikan oleh pihak swasta yang memimpin pabrik atau pemerintah kolonial Belanda sendiri. Kebutuhan tenaga kerja menciptakan struktur sosial yang sangat terasa di Probolinggo. Dimana penduduk pribumi yang tidak memiliki pangkat, kekayaan, dan jabatan akan dieksploitasi untuk mencapai tujuan para pemimpinnya. Meski sistem ekonomi di Probolinggo mengalami beberapa perubahan tapi tidak menghentikan eksploitasi terhadap buruh dan kuli.

Kuli desa dan kuli tukang bekerja dari jam 07.00 sampai jam 11.00 dan dari pukul 13.00 hingga 17.00; kuli pabrik bekerja 12 jam sehari. Kuli pelabuhan bekerja dari pukul 08.00 hingga 11.00, 12.00, atau 13.00, tergantung pada jumlah produk yang harus dikirim. Terkadang mereka juga bekerja di malam hari saat bongkar muat kapal. Hal ini berlaku di semua distrik kecuali di Soemberkareng dan Dringoe yang tidak ada pekerjaan di pelabuhan, dan di Tongas tidak ada pekerjaan di pabrik, sementara di Tengger hanya mengolah lahan mereka sendiri.¹ Kuli yang bekerja di

¹Secretarie Oost Java, *De Economie van Desa in de Residentie Pasoeroean*, (Welterverden: Boekhandel Visser & Co, 1908), 86

pelabuhan, di pasar dan di toko-toko tidak menerima uang muka; hanya kuli yang bekerja di pabrik atau di luar yang menerima uang muka.



**Gambar 3.1 kuli pabrik menyortir tebu-tebu hasil panen
(Sumber: ANRI, KIT JATIM_0062.085)**

Sebelumnya sistem tanam paksa memberlakukan sistem upah dalam bentuk uang terhadap para buruh perkebunan dan pabrik.² Upah yang diberikan untuk tenaga kerja pabrik gula tidak selalu stabil. Sering kali jasa buruh diupahi dengan tidak layak karena pembayaran untuk gula dihitung berdasarkan jumlah yang diproduksi pabrik dan bukan berdasar tebu yang dipasok. Ini menyebabkan petani menerima pembayaran yang sedikit atau tidak sama sekali untuk hasil kerja mereka. Perusahaan terlalu memikirkan reputasi seiring terjadinya persaingan antar pabrik gula sehingga melupakan kesejahteraan petani dan buruh pabrik.³

Semula Van den Bosch bermaksud untuk menyesuaikan upah yang diberikan dengan fluktuasi harga pasar. Akan tetapi para petani dan buruh belum memahami

²Silvester Desna R. A., Dampak Sistem Tanam Paksa Bagi Masyarakat Jawa Tahun 1830-1870, (*Skripsi*, Universitas Sanata Dharma Yogyakarta), 56

³J.S. Furnivall, *Hindia Belanda: Studi Tentang Ekonomi Majemuk* (Jakarta: Freedom Institut, 2009), 146.

hubungan pekerjaan mereka dengan mekanisme pasar. Dengan begitu gagasan Van den Bosch terkait upah dirasa tidak praktis. Terlepas dari itu, Van den Bosch mengharapkan upah yang diberikan kepada para buruh dan petani cukup untuk mereka nikmati. Maka persawahan harus menghasilkan nilai produksi yang lebih besar dari harga pajak untuk dapat menambah upah petani dan buruh. Perkebunan tebu memiliki sawah yang lebih tinggi biaya pajak tanahnya dibandingkan dengan kopi yang ditanam di tanah gersang. Petani tebu dihadapkan dengan masalah kesuburan tanah, iklim, dan teknologi yang dioperasikan. Dengan faktor-faktor tersebut upah buruh dan petani menjadi bervariasi sesuai komoditi dan juga wilayah karesidenannya.⁴

Tabel 3.1 Upah Hasil Panen Gula Tahun 1840 (Guilders)

Karesidenan	Rata-rata per bau (Kurang lebih)	Rata-rata per keluarga (Kurang lebih)
Surabaya	72.44	10.00
Kediri	71.30	16.92
Madiun	23.100	6.38
Pasuruan	66.80	18.64
Besuki	83.50	27.33

Sumber: Fasseur 1992: 35

Tabel 3.2 Upah Harian Buruh Pabrik Gula di Jawa Tahun 1923

Nama Kota	1923		1924		1925		1926		Rata-rata	
	M	V	M	V	M	V	M	V	M	V
Pasuruan	36	42	35	42	36	40	36	42	35,75	41,5
Probolinggo	42	44	41	43	39	45	39	45	40,25	44,25
Malang	38	46	39	46	39	48	41	46	39,25	46,5
Besuki	37	43	37	43	37	42	36	43	36,75	42,75
Surabaya	35	48	34	46	34	46	34	47	34,25	46,75
Kediri	35	45	35	46	34	45	35	45	34,75	45,25
Nganjuk	36	42	37	43	36	43	37	44	36,5	43

Sumber: *Statistisch Jaaroverzicht van Nederland-Indie (kolonien) jaargang 1926*, hal. 258

⁴Cornelis Fasseur, *The Politics of Colonial Exploitation, Java, The Dutch, and the Cultivation System*, (New York: Cornel University Press, 1992), 57

Harga upah petani tebu di Probolinggo yaitu 66.80 per bau, sama dengan jumlah harga di Pasuruan. Karena pada tahun 1840 Probolinggo menjadi daerah *afdeeling* dalam karesidenan Pasuruan. Upah tersebut dibayarkan ketika tebu-tebu yang diangkut telah diproduksi menjadi gula. Berbeda dengan upah harian buruh di Probolinggo yang sampai tahun 1923 mendapati upah rata-rata empat puluh sampai empat puluh empat sen perharinya.⁵

Tenaga kerja yang dikeluarkan oleh para buruh ini tidak sebanding dengan harga gula dan produksi gula yang dihasilkan. Harga pokok gula dari tahun 1888 adalah f 7,50 kemudian berubah pada tahun 1899-1902 menjadi f 5,59. Sedangkan harga jual lebih tinggi nilainya dari harga pokok gula untuk mencapai keuntungan perusahaan gula. Seperti pada tahun 1911 harga pokok gula f 6.44 dan harga jualnya f 7,74. Begitupun pada tahun-tahun mendatang, harga pokok gula semakin tinggi hingga pada tahun 1921 harganya mencapai f 15sementar harga jualnya f 15,05.⁶ Dilihat dari perkembangan harga gula, harga jual gula dan produksi gula yang dihasilkan oleh pabrik gula di Probolinggo (lihat tabel 2.2) dapat disimpulkan rata-rata keuntungan yang diraup masing-masing perusahaan gula di Probolinggo mencapai f 10.899.255 dalam sekali penjualan. Sehingga terdapat nilai lebih yang seharusnya masuk dalam upah buruh pabrik dan perkebunan. Akan tetapi itu tidak dilakukan kolonial Belanda dan pihak swasta pemilik perusahaan gula, melainkan menambah aset-aset bangunan, jalan, dan jalur distribusi gula. Inilah bentuk

⁵Ruli Muji Astutik, Septina Alrianingrum,.....hal. 529

⁶*Tijdschrift voor economische geographie; orgaan der Nederland, Secretariaat der Vereeniging, Anna Paulownastraat 186, Den Haag. 106*

eksploitasi yang terjadi pada tenaga kerja pabrik dan perkebunan gula di Probolinggo.

Pada awal tahun 1852 Van De Putte menjadi wakil sah pemilik pabrik gula Banyoeman Probolinggo. Dengan jabatannya ini Van De Putte dapat melihat dengan langsung bentuk eksploitasi yang terjadi pada buruh perkebunan. Van De Putte menuangkan kritiknya terhadap para penguasa dalam sebuah tulisan. Sejalan dengan itu, pernyataan bahwa produksi gula menjadi tulang punggung kekayaan Nederlands diungkapkan oleh makelar kopi berkebangsaan Belanda yang dikenal dengan Multatuli. Ia mengatakan,

Lihatlah tuan-tuan di Nederland, bahwa negeri tuan tak sampai tenggelam karena ditopang oleh industri gula yang berada di tanah jajahan. Ketahuilah pula bahwa invasi ke kawasan timur Jawa, bukan didasari pertimbangan politik maupun kultural, tetapi semata-mata diakibatkan kerakusan ekonomi semata-mata!

Pada pergantian Abad XX, pemikiran etis mulai lahir tepatnya pada tahun 1893. Pemikiran ini dipicu oleh penindasan ekonomi yang dilakukan Belanda sehingga muncul sebuah gerakan humanis yang dipelopori oleh Van Deventer. Gerakan tersebut menuntut perubahan bentuk hubungan antara Belanda dan Hindia Belanda. Van Deventer membuat tulisan di tahun 1899 yang berjudul "*Een Eereschuld*" yang artinya hutang kehormatan. Dalam tulisannya Van Deventer mengemukakan bahwa eksploitasi yang dilakukan Pemerintah Belanda telah memberikan keuntungan yang besar terutama dalam pendayagunaan hasil bumi selama masa penjajahan. Untuk itu Van Deventer meminta agar keuntungan eksploitasi dapat diberikan kepada penduduk pribumi. Van Deventer juga mengeluarkan sebuah gagasan yang berisi tiga dasar untuk memajukan negara jajahan Belanda. Tiga dasar itu adalah irigasi, imigrasi dan edukasi. Dan ketiganya

disebut dengan Trias Politika. Pemikiran Van Deventer ini merupakan gagasan politik etis yang dimuat dalam majalah *De Gids* pada tahun 1901.

Dua tahun pertama setelah merebaknya politik etis pemerintah Kolonial Belanda mengeluarkan kebijakan desentralisasi pada tahun 1903. Desentralisasi adalah kebijakan pengalihan sebagian atau seluruh wewenang kekuasaan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah. Kebijakan ini dibuat untuk mengatur mekanisme keuangan dan pajak.⁷ Karena memasuki Abad XX sistem liberal menjadi semakin kompleks maka desentralisasi ini dapat membantu dan menangani setiap permasalahan di daerah yang tidak bisa dijangkau oleh pemerintah Hindia Belanda yang berpusat di Batavia.

Desentralisasi menjadi penting untuk daerah-daerah produsen gula. Sebab fasilitas dan infrastruktur yang sedang dikembangkan membutuhkan penanganan dan pengawasan yang lebih. Pemerintah Hindia Belanda kemudian mengeluarkan staatsblad No. 329 tahun 1903 tentang penambahan dasar ketatanegaraan Hindia Belanda. Peraturan tersebut berisi syarat-syarat pemberian hak otonom terhadap suatu kota dan kota yang mendapatkan otonomi daerah (pemerintahan sendiri) akan diberi status *gemeente*.

Gemeente diberikan kepada kota-kota yang dianggap penting dan memiliki fasilitas yang memadai. Syarat tersebut sudah terpenuhi di kota Probolinggo, kawasan yang strategis, dilalui oleh jalan raya pos yang menghubungkan Anyer sampai Panarukan, memiliki pabrik gula, perkebunan tebu, perkebunan tembakau, perkebunan kopi, dan Pelabuhan yang menampung serta mengirim hasil-hasil dari

⁷Basundoro, *Pengantar Sejarah Kota*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012)

perusahaan tersebut. oleh karena itu Probolinggo menjadi wilayah titik temu yang penting dan karena inilah pemerintah Belanda menetapkan *gemeente* Probolinggo pada tanggal 1 Juli 1918. Dalam *Staatsblad van Nederland-Indie* no 322 tahun 1918 mengenai kebijakan dari pemerintah Belanda bahwa ditetapkan untuk bagian dari wilayah Pasuruan supaya membentuk ibukota Probolinggo. Wilayah ini disebut kota Probolinggo. Untuk itu kota Probolinggo dipisahkan dari dari kas kolonial sejumlah 28.123 gulden, kebijakan tersebut berlaku mulai tanggal 1 juli 1918.⁸

Berlakunya Politik etis tidak menjadi jaminan bahwa eksploitasi berhenti dilakukan. Bentuk eksploitasi terhadap pribumi berupa bentuk pajak yang berbeda dengan orang Eropa. Ini disebut sebagai sistem ganda, dimana penyerahan pajak dilakukan dengan cara yang berbeda. Pajak pribumi diserahkan dalam bentuk hasil bumi dan tenaga kerja, pajak orang Eropa dalam bentuk uang, dan pajak orang Timur Asing sebagian besar sebagaimana pajak orang Eropa.

Tenaga kerja di wilayah Probolinggo kembali dibebankan dalam perpajakan setelah sebelumnya terjadi pemungutan hasil bumi yang tinggi oleh tuan tanah Han Tik Ko. Pengumpulan pajak hasil bumi di Probolinggo dijalankan melalui struktur birokrasi lokal, yaitu pejabat pribumi seperti bupati dan priyayi desa yang bertugas memastikan setoran pajak terkumpul dan kemudian disalurkan ke gudang pemerintah kolonial atau perusahaan dagang Belanda.⁹ Selain itu tengkulak dan pedagang perantara seperti pedagang Cina kebanyakan, memainkan peran penting

⁸*Staatsblad van Nederlandsch-Indie* No 322 Pasal 6 Tahun 1918 op Delpher, didownload melalui: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB07:001313001:00005>

⁹Heather Sutherland, *The Making of a Bureaucratic Elite: The Colonial Transformation of The Javanese Priyayi*, Singapore: Heinemann, 1979, 105.

dalam membeli hasil panen dengan harga rendah sehingga pajak berupa hasil bumi terasa berlipat disebabkan kerugian harga jual.¹⁰

Akibatnya beban riil petani di Probolinggo dalam bentuk pajak hasil bumi bisa mencapai 40% sampai 50% dari hasil panen. Terlebih lagi karena harga tebu dan padi dipatok oleh pemerintah kolonial dengan nilai yang jauh lebih rendah dibandingkan harga pasar internasional.¹¹ Kondisi ini juga menciptakan pola eksploitasi ganda, pertama melalui kewajiban menyerahkan hasil bumi, dan kedua melalui manipulasi harga oleh pemerintah kolonial dan NHM yang mengatur perdagangan ekspor.¹²

Tabel 3.3 Jenis Pajak yang harus dibayar tahun 1967-1928 (f. juta)

Kategori	Aktual				Persentase			
	1867	1897	1913	1928	1867	1897	1913	1928
Pajak Tanah dan Kepala	12,6	20,8	25,2	36,5	49	39	25	10
Pajak Penghasilan dan Super	-	-	10,9	114,0	-	-	11	32
Bea dan Cukai	7,6	15,8	39,7	142,2	30	30	39	39
Kategori lain	5,3	16,3	27,0	68,4	21	31	25	19
Total	25,5	52,9	102,8	361,1	100	100	100	100

Sumber: J.S. Furnivall, *Nederlands India a Plural of Economy*, 1939:361

Pajak tanah dan kepala juga dibayarkan oleh pribumi meski dalam pajak penghasilan, pajak super, dan pajak perusahaan pribumi hanya membayar sedikit sekali tetapi pribumi membayar sebagian besar pajak cukai, dan sekitar separuh bea impor.¹³

¹⁰Harry J. Benda, *The Crescent And The Rising Sun: Indonesian Islam Under The Japanese Occupation*, (The Hague: W. Van Hoeve, 1958), 122.

¹¹Jan Breman, *Keuntungan Kolonial dari Kerja Paksa: Sistem Tanam Paksa di Jawa 1830-1870* (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor, 2014), 112.

¹²R.E. Elson, *Village Java Under The Cultivation System, 1830-1870* (Sydney: Allen & Unwin, 1994), 133.

¹³J.S. Furnivall, *Nederlands India a Plural of Economy*, (Cambridge University Press: Newcastle upon Tyne, 1939), 361

Fakta bahwa banyak buruh yang dicurangi karena upah yang tidak sebanding dengan pekerjaan dan tidak sesuai janji yang dikatakan. Beberapa penyewa tanah yang lahannya digunakan untuk perkebunan tebu juga seringkali dicurangi dengan pengembalian lahan melebihi batas perjanjian. Ketidakadilan ini menciptakan pemberontakan buruh yang dilakukan dengan cara meninggalkan dan bahkan membakar lahan atau sawah yang sedang dikerjakan. Sawah-sawah yang ditinggalkan oleh pemilik dan buruh tani tersebut disebut sebagai sawah *pikulan*.

Tabel 3.4 Kebakaran pada Lahan Perkebunan Tebu di Karesidenan Pasuruan

Afdeling	Lahan Tidak ditanami	Total Lahan	Lahan Ditanami (%)	Total Kebakaran	Satuan per 100 bouw
Pasuruan	5.412	104	1,92	31	0,57
Bangil	4.912	59	1,20	56	1,14
Malang	5.510	31	0,56	47	0,85
Probolinggo	3.769	78	2,07	41	1,09
Kraksaan	6.439	57	0,89	29	0,45
Lumajang	8.765	50	0,66	30	0,34
Total	34.807	380	1,11%	234	0,67

Sumber: Koolonial Verslaag tahun 1922, halaman 24

Dalam karesidenan Pasuruan Probolinggo menempati posisi kedua setelah Bangil yang mengalami kebakaran tinggi. 41 lahan yang mengalami kebakaran ini antara lain, 8 lahan yang belum panen, 15 lahan saat panen, dan 18 lahan di *snijtuinen* (lahan yang siap panen). Kebakaran terjadi paling sering di lahan yang siap panen sehingga menyebabkan kerugian langsung terhadap produksi gula. Terjadinya kebakaran di karesidenan Pasuruan menunjukkan kerentanan yang relatif tinggi khususnya di wilayah Probolinggo dan Bangil.

Kebakaran ini dicurigai oleh para buruh yang tidak mendapat upah dengan baik, dan para penduduk yang lahannya belum dikembalikan oleh pabrik setelah

masa perjanjian sewa. Karena rentannya kebakaran yang terjadi perusahaan gula Maron dan Gending kemudian membayar biaya tambahan sebesar f 3,30 per bouw di sawah yang tebunya masih tahap tumbuh.¹⁴

B. Akumulasi Modal Industri Gula Pada Masa Kolonial Belanda

Pada masa cultuurstelsel NHM menjadi satu-satunya agen Pemerintah Kolonial Belanda yang saat itu mengelola perkebunan berskala super besar. Kemajuan produksi gula masa cultuurstelsel disebabkan meningkatnya populasi dan penataan buruh untuk pertanian negara. Dengan pengaturan yang tepat maka negara tidak membutuhkan impor modal karena modal kecil yang dibutuhkan telah disediakan oleh pemerintah melalui sistem yang sudah ada. Dalam hal manufaktur NHM dapat membantu melalui pembukaan pabrik gula percontohan dengan hasil yang bagus. Tapi keberlanjutan produksi dan ekspor gula juga menggantungkan hasilnya pada perhubungan dan perkapalan.¹⁵

Tahun 1831 NHM mengalami reorganisasi serta pemindahan kantor pusat ke Amsterdam. NHM kemudian berpindah menjadi agen komersial Pemerintah Belanda dan perlahan meninggalkan bisnisnya. Tahun 1833 NHM melakukan sistem moneter dengan memberikan uang muka kepada pemerintah untuk ditarik kembali dari penjualan hasil bumi. Tahun-tahun mendatang NHM semakin memperluas relasinya untuk menjamin pasar bagi impor barang dagangannya. Hingga tahun 1840 sebesar dua pertiga ekspor total dari Jawa melewati agen komersial NHM.

¹⁴Jan Breman, *Taming the Coolie Beast: Plantation Society and the Colonial Order in Southeast Asia*, (Delhi: Oxford University, 1989), hal. 25

¹⁵J.S. Furnivall, *Hindia Belanda: Studi Tentang Ekonomi Majemuk* (Jakarta: Freedom Institut, 2009), 135-137.

Sistem moneter yang dijalankan Pemerintah Kolonial Belanda bersama NHM memicu cacatnya mekanisme komersial. Sistem ini membuat pemerintah mengambil semua hasil bumi dan membayar rendah upah buruh dengan tembaga. Sehingga sedikit sekali uang yang masuk ke Jawa dalam perdagangan biasa.

Tahun 1839 kapal-kapal di pelabuhan masih kosong padahal gudang-gudang di daerah hinterland sudah dipenuhi hasil bumi. Kelambatan ini terjadi karena kondisi jalan penghubung yang buruk. NHM menekankan jika pemerintah tidak menindaklanjuti masalah ini, produksi di Jawa akan terbatas sebab perhubungannya bukan kesuburannya.

C. Sarana Prasarana Jalur Distribusi Gula di Pelabuhan Probolinggo

Sarana Pelabuhan adalah kapal-kapal yang berlayar melayani angkutan laut yang menghubungkan Pelabuhan-pelabuhan di dalam negeri yang pada umumnya masih merupakan jenis-jenis kapal konvensional.

1. Jaringan Komunikasi Pelabuhan Probolinggo

Probolinggo memiliki pelabuhan yang dimanfaatkan untuk mendistribusikan barang-barang perdagangan, komoditas hasil bumi, dan kebutuhan Pemerintah kolonial. Daerah penyangga operasional pelabuhan yang memanfaatkan fasilitas pelabuhan untuk mengirim dan menerima barang (bongkar muat barang) antara lain; Probolinggo, Pasuruan, Jember, Lumajang, dan Situbondo. Daerah-daerah ini merupakan kawasan *hinterland* pelabuhan Probolinggo yang mendukung operasional pelabuhan. Pada abad ke-19 pengiriman bersifat regional dengan tujuan pelabuhan Surabaya. Dilakukan pelayaran ke pelabuhan Surabaya karena kedudukan Surabaya yang menjadi

Gezaghebber in Oosthoek atau istilahnya penguasa dari timur Jawa sekaligus berperan dalam kegiatan ekspor dan impor.

Dalam kepentingan perdagangan maritim pemerintah kolonial Belanda menghubungkan beberapa pelabuhan di Jawa dengan Jaringan komunikasi secara bertahap. Jaringan komunikasi yang digunakan awal Abad XIX adalah telegraf. Pembangunan telegraf di Jawa dimulai pada tahun 1855 saat setelah Raja Willem menyetujui proposal pembangunan yang diajukan pemerintah kolonial. Jaringan pertama yang dihubungkan adalah Batavia-Surabaya dengan percabangan Semarang-Ambarawa di tahun 1857.¹⁶

Selain telegraaf pelabuhan Probolinggo juga dihubungkan dengan pos perhubungan laut yang kapalnya singgah setiap bulan di pelabuhan Probolinggo. Perusahaan pelayaran pertama yang mengadakan perhubungan pos adalah firma *Cores de Vries*. Firma *Cores de Vries* melakukan pelayanan angkutan pos setelah menyetujui perjanjian kontrak dengan pemerintah Kolonial Belanda di tahun 1852. Perhubungan pos dilakukan secara teratur antara Batavia-Surabaya-Makasar-Ternate-Ambon-Manado. Selama perjalanan kapal pos *Cores de Vries* singgah di beberapa pelabuhan Jawa yang dilewati. Ketika kapal berangkat dari Surabaya pada tanggal 10 Juni menuju Bali, kapal singgah di pelabuhan Pasuruan, Probolinggo, Besuki, Panarukan, dan Banyuwangi.

¹⁶Indah Novita Sari, Kajian Politis Integrasi Papua Ke Indonesia Melalui Penentuan Pendapat Rakyat (Pepera) Di Tahun 1969, (*Laporan Tugas Akhir*, Universitas Kristen Indonesia, Jakarta, 2020), 52

Perhubungan laut oleh perusahaan *Cores de Vries* kemudian berakhir pada tahun 1890 dan digantikan oleh perusahaan pelayaran *Koninklyke Paketvaart Maatschappij* (KPM).

Berbeda dengan *Cores de Vries*, KPM mengirimkan pos kepada kapal-kapal api pemerintah maupun swasta di beberapa kesempatan. Hal ini membuat perhubungan laut menjadi teratur dan memudahkan dinas pos meningkatkan perhubungan posnya. KPM juga menyediakan unit pos di beberapa kapalnya. Unit pos berfungsi sebagai kantor pos pembantu yang memberi kesempatan untuk para penumpang mengirim surat di tempat-tempat yang disinggahi kapal-kapal KPM. Selain itu, terdapat agen pos yang disediakan KPM untuk layanan pengiriman surat. Agen pos disediakan di kapal-kapal penumpang dari perusahaan pelayaran *Stoomvaartmaatschappij Nederland* dan *Rotterdamsche Lloyd*.¹⁷

Pelabuhan Probolinggo yang menjadi pelabuhan transit serta penghubung untuk kota-kota bagian timur Jawa seperti Lumajang, Jember, dan Banyuwangi¹⁸ memiliki lintas pelayaran regional atau sebatas antar pulau. Lalu lintas pelayaran di Pelabuhan Probolinggo dari tahun 1920 sampai 1928 berdasarkan kapal uap dan kapal layar.

Tabel 3.5 Jumlah Kapal Uap di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1920-1928

Tahun	Kapal Uap		Kapal layar	
	Jumlah Kapal	Kapasitas Tonase	Jumlah Kapal	Kapasitas Tonase
1920	155	1.543	2.071	69

¹⁷Dinas PTT, *Sejarah Pos Dan Telekomunikasi Di Indonesia Jilid I Masa Pra Republik*, (Jakarta: Direktorat Jenderal Pos dan Telekomunikasi, 1980), 72

¹⁸W. Van Gelder, *Dari Tanah Hindia Berkeliling Boemi*, Gedrukt Bij J. B. Woltres Te Groningen, 1904, 66

1925	343	3.468	2.196	70
1926	377	3.777	2.370	84
1927	458	4.377	2.389	103
1928	521	5.375	2.323	112

Sumber: *Statistisch jaaroverzicht van Nederland-Indie jaargang 1928*, hal. 316

Steamer adalah jenis Kapal uap yang menggunakan tenaga uap untuk menggerakkan baling-baling atau roda kayuh. Dalam tabel diatas kapal motor juga termasuk dalam hitungan kapal uap. sementara kapal layar diantaranya termasuk kapal penarik dan kapal layar yang dibantu dengan motor. Tabel ini juga menunjukkan daftar kedatangan kapal saja sebab jumlah dan kapasitas kapal yang datang dan berangkat tidak berbeda jauh. Sehingga daftar keberangkatan kapal dari pelabuhan Probolinggo sama jumlahnya dengan kapal kedatangan.

2. Perusahaan *Prauwenveer* (Pengangkutan Perahu) dan Pergudangan

Perusahaan *prauwenveer* merupakan perusahaan penyedia jasa pengangkutan perahu dan Gudang penyimpanan barang di pelabuhan Probolinggo. Perusahaan dan pergudangan ini membantu aktivitas logistik dan infrastruktur pelabuhan Probolinggo. Perusahaan jasa angkut perahu juga banyak dijumpai di pelabuhan-pelabuhan lainnya. Beberapa perusahaan yang beroperasi di pelabuhan Probolinggo antara lain;¹⁹

a) Perusahaan *Fraser Eaton en Co.*

Perusahaan Fraser Eaton en Co dengan 5 karyawan orang eropa dan 28 karyawan terdiri dari etnis Belanda, Cina, dan pribumi. Tidak diketahui berapa jumlah perahu yang dimiliki perusahaan ini akan tetapi tercatat

¹⁹Statistisch jaaroverzicht van Nederland-Indie jaargang 1928, hal. 330

tahun 1928 perusahaan ini mengangkut barang keluar sebesar 60.000ton. Disamping itu perusahaan ini memiliki 5 gudang penyimpanan dengan luas 12.508m².

b) Perusahaan *N.V. Afscheep en Comm. Zaak V.H. J.F. Esser*

Perusahaan Afscheep en Comm memiliki modal sebesar 500 gulden dengan 9 karyawan orang eropa dan 31 karyawan terdiri dari etnis Belanda, Cina, dan pribumi. Tidak diketahui berapa jumlah perahu yang dimiliki perusahaan ini akan tetapi tercatat tahun 1928 perusahaan ini mengangkut barang keluar sebesar 90.500ton. Disamping itu perusahaan ini memiliki 4 gudang penyimpanan dengan luas 18.700m²

c) Perusahaan *Nieuwprauwenvervoer*

Perusahaan Nieuwprauwenvervoer memiliki modal perusahaan senilai 1.250 gulden dengan jumlah karyawan 152 orang terdiri dari 1 eropa dan 151 lainnya dari Belanda, Cina, dan pribumi. Perusahaan memiliki 29 perahu yang digunakan untuk jasa angkut dengan kapasitas angkut sebanyak 1.850 kojang (1 kojang setara 1.000 kg). Pada tahun 1928 volume muatan yang diangkut perusahaan ini sebesar 11.880 ton untuk barang masuk dan 100.522 ton untuk barang keluar. Perusahaan Nieuwprauwenvervoer cukup aktif dalam menerima barang masuk dan keluar meski tidak tercatat kepemilikan gudang oleh perusahaan ini, tempat untuk penyimpanan barang-barang.

d) Perusahaan N.I.H. Bank

N.I.H merupakan kepanjangan dari *Nederlandsche Indie Handelsbank* yaitu bank kolonial Belanda yang fokus pada pembiayaan perdagangan dan kegiatan ekspor impor di Hindia Belanda. NIH membuka cabang di Probolinggo untuk mendukung aktivitas perdagangan lokal contohnya menyediakan pengangkutan perahu untuk melancarkan pengiriman barang pada kapal-kapal besar yang tidak bisa merapat ke dermaga. Tidak diketahui modal awal NIH dalam menyediakan perahu pengangkut akan tetapi perusahaan ini memberikan dividen sebesar 10%. Perusahaan ini memiliki 9 karyawan eropa dan 120 karyawan Belanda, Cina, dan Pribumi. Jumlah perahu yang dimiliki sebanyak 53 perahu dengan kapasitas angkutnya 2.032 kojang serta memiliki 11 gudang penyimpanan dengan luas 29.681m². Tahun 1928 volume muatan yang diangkut perusahaan ini sebesar 14ton untuk barang masuk dan 84 ton untuk barang keluar.

e) Perusahaan *Java Veem*

Perusahaan Java Veem merupakan perusahaan gudang penyimpanan di Jawa. Perusahaan ini memiliki 1 gudang seluas 3.000m² dengan 5 karyawan asal Belanda, Cina, dan pribumi. Pada tahun 1928 terdapat 300ton barang masuk dan 200ton barang yang keluar.

3. Transportasi Pendukung Pelabuhan Probolinggo

a) Jalan Darat

Jalur darat merupakan akses pertama yang dapat mengirim langsung barang-barang menuju pelabuhan Probolinggo. Jalur darat menjadi infrastruktur yang cukup diperhatikan oleh pemerintah Kolonial Belanda, dimulai dari pelebaran jalan, pembukaan jalur baru, dan pada awal abad ke 20 dilakukan pembangunan jalan beraspal. Jalan yang sudah beraspal berfungsi sebagai alternatif yang memudahkan perkebunan tebu dalam pengangkutan hasil panen menuju pabrik dan pengiriman gula dari pabrik menuju pelabuhan.

b) Kereta api dan trem

Kereta api dan trem menjadi transportasi pendukung yang melancarkan aktivitas-aktivitas perdagangan di pelabuhan Probolinggo. Jalur kereta api menyambung dengan trem Probolinggo yang langsung menuju pelabuhan Probolinggo sehingga aktivitas pengiriman sangat efisien untuk menghubungkan pabrik-pabrik gula baik yang ada di Probolinggo maupun kota-kota di kawasan oosthoek yang mendistribusikan produksinya melalui pelabuhan Probolinggo. Manajemen kereta api dan manajer operasional trem di Probolinggo melakukan perundingan terkait jalur yang menghubungkan daerah-daerah sekitar menuju pelabuhan Probolinggo. Karena semakin pentingnya pelabuhan Probolinggo maka dibutuhkan jalur yang baik untuk melancarkan aktivitas industri gula yang sedang gencar-gencarnya diperdagangkan. Hal ini mendapat perhatian dari perusahaan *Handles Vereeniging Amsterdam* (HVA) yang memiliki tiga pabrik gula dengan

keseluruhan produksinya dikirim menggunakan jalur trem untuk menuju pelabuhan Probolinggo. Sehingga dilakukan pengalihan lalu lintas trem ke luar kota serta lintasan jalur Balung-Rambipuji yang semula sempit juga mendapat persetujuan untuk dijadikan jalur standar.²⁰

c) Kapal Pos Dalam Perhubungan Laut

Kapal pos merupakan metode penyampaian informasi antara wilayah-wilayah yang terpisah oleh laut. Kapal pos berfungsi untuk mengangkut barang berupa dokumen, surat, atau kiriman barang lain dari satu tempat ke tempat lain. Kegiatan ini termasuk dalam pos perhubungan laut melalui perusahaan pelayaran sebagai manajemen pelaksanaannya. Disamping itu kapal pos berguna dalam membentuk jaringan komunikasi di pelabuhan Probolinggo dengan pelabuhan-pelabuhan disekitarnya.

Pengiriman melalui pos laut hanya akan dilakukan atas permintaan khusus dari pengirim, sebagaimana dibuktikan oleh indikasi pada alamat atau perangko yang dilampirkan. Semua barang yang akan dikirim melalui pos dapat dikirim melalui pos tercatat setelah membayar di muka biaya ongkos kirim normal dan biaya tetap sebesar 10 sen. Pengirim surat tercatat dapat menuntut agar tanda terima yang ditandatangani penerima dikembalikan kepadanya, dengan pembayaran di muka ongkos kirim sebesar 10 sen. Dalam hal terjadi kehilangan kiriman terdaftar, kecuali dalam hal terjadi keadaan kahar, pengirim atau, tergantung pada keadaannya, penerima, diberikan ganti rugi sebesar 25% atas permintaan.

²⁰*Nieuw Amsterdam Courant Algemeen Handelsblad* 1928

Hak atas kompensasi akan hangus apabila permohonan tidak diserahkan dalam jangka waktu satu tahun sejak dokumen diunggah. Sesuai dengan ketentuan Konvensi Pos Paris, kompensasi sebesar 25. tidak boleh dibayarkan untuk barang hilang yang ditujukan atau berasal dari: Pengiriman pos, dan juga pemenuhan kewajiban yang disebutkan di atas, akan dilaksanakan dengan perangko Hindia Belanda, yang akan dilekatkan pada surat dan dokumen lain oleh atau atas nama pengirim, kecuali jika



telah digunakan formulir, amplop atau jilid yang disertai perangko yang disyaratkan.²¹

Gambar 3.2 Peta Pelayaran KPM di Jawa tahun 1924

Sumber: KITLV KK 009-02-05

4. Aktiva Tetap Pelabuhan Probolinggo Awal Abad 20

Aktiva tetap di pelabuhan merupakan sumber daya pelabuhan, baik berupa aset fisik maupun non-fisik. Aset yang diperoleh pelabuhan Probolinggo pada awal abad ke-20 berupa aktiva tetap berwujud. Aset ini memiliki wujud fisik yang mendukung operasional pelabuhan, terdiri dari bangunan jembatan, jalan, Gudang, dermaga, dan tanah.

²¹Regerings Almanak Nederlandsch Indie 1881, Bijlage S, 149-150

Tanggal 1 Januari 1906, Pelabuhan Probolinggo memperoleh aset infrastruktur bangunan fasilitas pelabuhan berupa dermaga, Gudang penumpukan, jalan dan jembatan. Pada bagian dermaga diperoleh kade sebelah barat Sungai Gembong, lokasi dinas usaha, ukuran 393.25. Dan Kade sebelah timur S Gembong, lokasi dinas usaha, ukuran 427.

Gudang penumpukan juga bertambah sebanyak tujuh Gudang yang berfungsi sebagai tempat penyimpanan barang-barang dagang di pelabuhan. Tujuh Gudang penumpukan tersebut adalah;

1. Gudang No. 240, lokasi dinas usaha, ukuran 929,62
2. Gudang No. 241, lokasi dinas usaha, ukuran 826,5
3. Gudang No. 242, lokasi dinas usaha, ukuran 1092,8
4. Gudang No. 243, lokasi dinas usaha, ukuran 1092,8
5. Gudang No. 244, lokasi dinas usaha, ukuran 631,75
6. Gudang No. 247, lokasi dinas usaha, ukuran 576
7. Gudang No. 249, lokasi dinas usaha, ukuran 1088,1

Infrastruktur terakhir yang didapat tahun 1906 adalah jalan dan jembatan yaitu jalan laut beraspal, lokasi dinas teknik, ukuran 6292. Dengan adanya aktiva ini dapat menunjang jalur transportasi dari dinas teknik ke kawasan pelabuhan.²²

Tanggal 1 Januari 1918, Pelabuhan Probolinggo membuat dermaga khusus untuk ekspor dalam kegiatan bongkar muat barang. Dermaga ini disebut dengan Steiger (export) yang berlokasi di dinas jasa dengan ukuran 720 m².

²²PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III Cabang Probolinggo, *Daftar Rincian Aktiva Tetap*, 2011

Tanggal 1 Januari tahun 1920 terdapat perluasan aset tanah dan bangunan fasilitas pelabuhan. Pertama, Proyek perluasan tanah pelabuhan berlokasi di daerah kerja pelabuhan dengan ukuran 102.330 m². Kedua, Bangunan Fasilitas Pelabuhan terdiri dari 5 aset Dam/ Penahan Gelombang, 1 aset dermaga, dan 2 aset jalan. 5 aset dam penahan gelombang antara lain;

1. Aktiva Pier Bagian Barat, lokasi Probolinggo, ukuran 560m²
2. Aktiva Pier Bagian Timur, lokasi Probolinggo, ukuran 480m²
3. Aktiva Talud Bagian Barat Luar, lokasi Dinas Jasa
4. Aktiva Talud bagian Timur dalam, lokasi Dinas Jasa
5. Aktiva Talud Bagian Timur dalam, lokasi dinas jasa

2 aset pier memudahkan pemuatan barang menuju kapal sedangkan dan 3 talud berfungsi menahan gelombang dan mencegah abrasi. 1 aset dermaga berlokasi di dinas jasa dan 2 aset jalan berlawanan arah. Satu di jalan Tanjung Tembaga Timur berukuran 9.135 m² dan satu lagi berada di jalan Tanjung Tembaga Barat dengan ukuran 7.600 m².

Tanggal 1 Januari tahun 1924 pelabuhan memperoleh aktiva Gedung kantor terdiri dari 1 aset kantor pelabuhan berlokasi di dinas jasa dengan ukuran 72 m². Berguna sebagai ruang rapat dan kepengurusan lainnya. 1 lagi aset kantor yuka yang berlokasi di dinas jasa dengan ukuran 118 m². Exmplasmen pelabuhan juga bertambah dengan satu aktiva saluran pembuangan air yang berlokasi di dinas teknik.²³

²³PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III Cabang Probolinggo, *Daftar Rincian Aktiva Tetap*, 2011

Fasilitas Bangunan Pelabuhan yang bertambah di tahun 1924 adalah gudang penumpukan. Terdapat tambahan 2 gudang penumpukan yang terletak di dinas jasa, antara lain;

1. Aktiva Gudang Swadaya I/106, Lokasi Dinas Jasa, ukuran 480m²
2. Aktiva Gudang V, lokasi Dinas Jasa, ukuran 2.120m²

Tanggal 1 Januari 1930 bangunan fasilitas di pelabuhan Probolinggo bertambah satu lagi yaitu gudang penumpukan. Aktiva Gudang Swadaya 11, yang berlokasi di Dinas Jasa dengan ukuran 3.840 m².

Bertambahnya aktiva tetap pada pelabuhan Probolinggo menunjukkan perkembangan yang progresif serta menuju awal kemajuan perekonomian bagi wilayah Probolinggo sendiri.





UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

BAB IV
DISTRIBUSI GULA DAN AKTIVITAS EKONOMI DI PELABUHAN
PROBOLINGGO TAHUN 1820-1930

A. Aktivitas Ekonomi di Pelabuhan Probolinggo

Pelabuhan Probolinggo adalah titik pendaratan untuk dataran subur di barat daya yang baru saja digarap lebih intensif dalam dua dekade terakhir.¹ Aktivitas ekspor hasil bumi bukan menjadi satu-satunya kegiatan perdagangan di pelabuhan Probolinggo. Beberapa aktivitas ekonomi yang terjadi di pelabuhan Probolinggo antara lain:

1. Bongkar Muat Kapal

Pelabuhan Probolinggo menjadi tempat pengiriman barang yang penting di oosthoek. Probolinggo tidak lebih besar dari Panarukan, sedangkan angin sering agak kencang di waktu musim kemarau, akan tetapi probolinggo mempunyai kelebihan dari Panarukan yaitu memiliki pelabuhan perahu. Disebut demikian karena di Pelabuhan Probolinggo terdapat satu tempat yang dikhususkan untuk penambatan tongkang. Tongkang adalah perahu yang mengangkut barang-barang untuk dimuat di kapal-kapal besar yang tidak bisa merapat ke tepian dermaga. Sebaliknya, perahu ini pula yang mengambil barang-barang bongkaran dari kapal-kapal besar tersebut dan kemudian diletakkan didalam gudang penyimpanan yang jaraknya tidak jauh dari tempat tertambatnya perahu-perahu tersebut. Didalam pelabuhan itulah perahu-perahu pengangkut dapat dengan tenang dan dekat pada Gudang mengisi barang-barang yang akan

¹J. H. Van Witzenburg, *De Waterstaats-Ingenieur, Tijdschrift, gewijd aan de Technische en Maatschappelijke vragen betreffende Openbare Werken*, 15de Jaargang, oktober 1927 No. 10

dibawanya ke kapal. Tidak demikian dengan Panarukan yang sebagian barang-barangnya harus dibawa dengan lori-lori terlebih dahulu untuk sampai pada tempat penyimpanan.²



Gambar 3.3 perahu pengangkut barang-barang di pelabuhan Probolinggo
Sumber: KITLV 4086

2. Ekspor Hasil Perkebunan

Pelabuhan Probolinggo yang merupakan pelabuhan kecil di daerah timur Jawa memulai aktivitas ekspor barang pada abad ke 18. Akan tetapi pengiriman dilakukan dengan skala yang sangat kecil dan hal ini tidak diketahui dengan jelas mengenai jumlah barang yang diekspor karena pada awal abad ke 18 ketika ekspansi ekonomi baru dilancarkan pemerintah kolonial Belanda pelabuhan kecil kurang mendapat perhatian. Sehingga perkembangan ekspor pelabuhan Probolinggo baru menuai hasil pada abad ke 19. Antara tahun 1921-1927 volume ekspor dari pelabuhan ini mencapai 258.244 ton, melebihi pelabuhan

²Duta masyarakat, 27-4-1951. Koleksi Surat Kabar Langka Perpustakaan Nasional RI

lain seperti Pasuruan (192.801), Panarukan (172.321 ton), dan Banyuwangi (48.390 ton). Aktivitas ekspor yang terjadi di Pelabuhan Probolinggo, Pasuruan, Panarukan, dan Banyuwangi pada tahun 1921-1927 dapat dilihat dalam tabel dibawah;

Tabel 4.1 Aktivitas Ekspor di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1921-1927

No.	Tahun	Kota			
		Probolinggo	Pasuruan	Panarukan	Banyuwangi
1.	1921	3.838	1.013	2.915	729
2.	1922	1.540	1.491	1.486	234
3.	1923	1.197	880	1.836	124
4.	1924	1.187	745	1.305	155
5.	1925	1.562	1.150	1.926	219
6.	1926	4.318	1.038	2.390	477
7.	1927	9.177	985	2.126	344
Jumlah		22.819	9.302	13.984	2.282

Sumber: *Statistisch Jaaroverzicht van Nederland-Indie (kolonien) jaargang 1926, hal. 242 dan verslag 1 van de kleine havens in Nederland-Indie over het jaar 1923*

Tabel diatas menunjukkan perbandingan besar kecilnya angka ekspor antara pelabuhan Probolinggo dengan tiga pelabuhan lainnya yang berada dikawasan *oosthoek*. Pelabuhan Probolinggo menempati jumlah ekspor tertinggi dari pelabuhan Pasuruan, Panarukan, dan Banyuwangi. Peningkatan ini terjadi setelah pelabuhan probolinggo resmi menjadi pelabuhan pantai yang mana jalur perdagangannya dikhususkan dalam negeri atau tidak dibebaskan dari persinggahan kapal-kapal asing yang tidak memiliki izin. Tingginya angka ekspor di pelabuhan Probolinggo memperlihatkan potensi pelabuhan yang baik sebagai sarana pengiriman barang untuk kawasan *oosthoek*. Tidak menutup fakta bahwa aktivitas ekspor di pelabuhan Probolinggo didukung dengan infrastruktur yang baik diantaranya adanya jalur tram uap yang langsung menuju pelabuhan, tersedia kereta api yang menghubungkan wilayah antar kota,

dan jalanan yang sudah diaspal. Sehingga dengan kondisi yang memadai pelabuhan Probolinggo dijadikan jalur utama ekspor hasil perkebunan seperti tebu, tembakau, dan kopi.

3. Impor Barang Pokok

Selain barang ekspor pelabuhan Probolinggo juga melakukan aktivitas impor barang. akan tetapi berbeda dengan ekspor yang mengirim hasil perkebunan, aktivitas impor yaitu menerima kapal-kapal luar yang membawa barang-barang pokok yang dibutuhkan masyarakat dan pemerintah kolonial. Seperti, beras, dll. Probolinggo menjadi tempat pengiriman barang yang penting di *oosthoek* yang meliputi daerah Probolinggo, Lumajang, Besuki, terutama Jember. Probolinggo tidak lebih besar dari panarukan, sedangkan angin sering agak kencang, di waktu musim kemarau akan tetapi Probolinggo mempunyai kelebihan dari panarukan karena memiliki pelabuhan perahu itu. Didalam pelabuhan itulah perahu-perahu pengangkut dapat dengan tenang dan dekat pada gudang mengisi barang-barang yang akan dibawanya ke kapal.³

Meski lebih maju di wilayah timur Jawa pelabuhan Probolinggo tetap mengalami stagnasi dalam bidang impor barang. hal ini disebabkan tidak adanya cabang perusahaan importir yang menyediakan beraneka ragam barang.

³Koleksi Surat Kabar Langka Perpustakaan Nasional RI, Duta masyarakat, 27-4-1951

Sehingga para pedagang, tidak perlu lagi pergi ke Surabaya dan akan menguntungkan bagi para pengecer.

Havens	Invoer		Uitvoer		In-en Uitvoer	
	Totaalin 1000 tal- len gul- dens.	In pct. van Java en Ma- doera.	Totaalin 1000 tal- len gul- dens.	In pct. van Java en Ma- doera.	Totaalin 1000 tal- len gul- dens.	In pct. van Java en Ma- doera.
Probolinggo	1.187	0,2	46.005	5,1	47.192	3,5
Cheribon	34.143	7,3	36.935	4,—	70.078	5,1
Tegal	3.136	0,7	38.583	4,3	41.719	3,1
Pekalongan	2.687	0,6	15.841	1,8	18.528	1,4
Tjilatjap	5.039	1,1	46.233	5,1	51.272	3,8
Pasoeroean	745	0,2	36.193	4,—	36.938	2,7

Gambar 3.4 Aktivitas Ekspor dan Impor Barang di Pelabuhan Probolinggo

Sumber: *De Indische Courant*, 1926

4. Pelabuhan Regional Kawasan *Oosthoek*

Pelabuhan regional merupakan pelabuhan pengumpan primer yang bertugas memberikan pelayanan untuk kegiatan bongkar muat dan angkutan laut nasional. Karena pelabuhan regional menjadi pelabuhan pengumpan dari pelabuhan utama sehingga kapasitas dalam aktivitasnya relatif lebih kecil.⁴

Pelabuhan Probolinggo merupakan pelabuhan regional dari pelabuhan Surabaya yang menjadi pelabuhan utama di Jawa Timur. Pelabuhan Probolinggo berfungsi sebagai pusat distribusi hasil bumi di kawasan *oosthoek*. Akses jalan menuju pelabuhan dirancang untuk memfasilitasi pengangkutan hasil pertanian dan perkebunan. Tidak hanya hasil perkebunan dari daerah

⁴R.P. Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*, (Jakarta: Penerbit PPM, 2007), 2

Probolinggo sendiri melainkan komoditas gula dari karesidenan di timur Jawa dibawa ke bandar Probolinggo untuk kemudian dimuat kedalam kapal-kapal Eropa. Selain menjadi distribusi barang dagang, pelabuhan Probolinggo juga menjadi pelabuhan penumpang. Kapal-kapal luar yang singgah di pelabuhan Probolinggo harus memiliki izin singgah karena pelabuhan Probolinggo tidak terbuka untuk perdagangan luar negeri dan hanya terbuka untuk kapal-kapal Indonesia. Pelayaran kapal penumpang di pelabuhan Probolinggo memiliki jadwal ke timur tengah oleh kapal Radja dengan tujuan Jeddah pada Tahun 1926. Sehingga kesempatan untuk melakukan haji bagi orang-orang muslim di Hindia Belanda terbuka melalui pelabuhan Probolinggo. Dengan begitu pelabuhan Probolinggo menjadi pelabuhan regional yang penting bagi Hindia Belanda khususnya dikawasan oosthoek.

B. Distribusi Gula Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930

Pelabuhan Probolinggo mulai melakukan pengiriman barang ditahun 1820 sebagai pelabuhan regional. Sebagai pelabuhan regional aktivitas pengiriman barang hanya diperbolehkan oleh kapal-kapal Belanda dan kapal milik penduduk Hindia Belanda dengan mengibarkan bendera tiga warna. Masa itu pelabuhan Probolinggo masih tergolong pelabuhan kecil Jawa Timur dan belum menjadi pelabuhan industri. Jumlah barang yang dikirim melalui pelabuhan Probolinggo juga sangat sedikit mengingat infrastruktur dan kondisi pelabuhan yang belum memadai. Tidak ditemukan data statistik yang secara spesifik mencatat aktivitas pengiriman barang melalui pelabuhan Probolinggo. Akan tetapi dapat dilihat persentase keseluruhan jumlah barang yang dikirim oleh pelabuhan timur Jawa

(terletak disebelah pelabuhan Surabaya) melalui klasifikasi *minor ports east Java* atau pelabuhan kecil Jawa Timur.

Tabel 4.2 Persentase Pengiriman Barang di Pelabuhan Kecil Jawa Timur Tahun 1820-1850

Negara Tujuan	1820	1825	1830	1835	1840	1845	1850
Arab	125	54	54	196	-	117	309
China	185	185	85	-	229	-	130
Belanda	263	113	18	190	77	102	25
Inggris	15	-	-	-	-	-	-

Sumber: F.J.A. Broezer: 1979, 258-260

Jalur yang digunakan untuk membawa barang-barang menuju pelabuhan adalah sungai Banger dan jalan darat. Kondisi ini berlangsung sampai pertengahan abad ke 19 tepatnya tahun 1850 saat dimana pemerintah lebih fokus terhadap *cultuurstelsel* dan pelabuhan-pelabuhan besar saja sehingga kurang memperhatikan pelabuhan Probolinggo. Terlebih lagi lokasi pelabuhan Probolinggo yang bersebelahan dengan pelabuhan Pasuruan dan Panarukan semakin membuat pelabuhan Probolinggo tidak terawat dengan baik.

Aktivitas pengiriman dilakukan dengan menggunakan perahu tongkang menuju pelabuhan Surabaya sebagai pusat perdagangan gula di Jawa Timur yang kemudian didistribukan ke pasar persatuan perdagangan di Batavia. Aktivitas di pelabuhan banyak dihadiri oleh *makelar* dan para pedagang yang menjadi distributor ke pasar-pasar domestik. Perdagangan gula yang terjadi di pelabuhan Probolinggo juga didistribusikan ke berbagai negara eropa. Melalui kapal-kapal Belanda, Jepang, dan Inggris yang merapat ke rede Pelabuhan Probolinggo membuat distribusi gula berjalan dengan mudah.

Haven van Probolinggo.

Binnengekomen schepen van 11 Jan. – 15 Jan. 1926.

11 Jan. 26	s.s.	<i>Madoera</i>	Ned.
12 "	"	<i>Ataquesan Maru</i>	Jap.
13 "	"	<i>Begum</i>	Britsch.
14 "	"	<i>Paleleh</i>	Ned.
	"	<i>Kawi</i>	"
15 "	"	<i>Tji Sondari</i>	"

Gambar 4.1 Daftar kapal-kapal di pelabuhan Probolinggo Tahun 1926
Sumber: *De Indische Courant* 1926

Pada awal abad ke-20 jalur kereta api telah tersedia untuk pengiriman komoditas ekspor ke negara-negara tujuan melalui pelabuhan Surabaya. Akan tetapi pengangkutan oleh kereta api akan memakan biaya cukup tinggi dibandingkan dengan biaya pengapalan di Surabaya. Sebab pengangkutan dengan sekoci dari dermaga menuju kapal masih selalu lebih rendah daripada selisih dalam biaya kereta api perkebunan menuju pelabuhan dan tempat-tempat perdagangan. Untuk itu, perkebunan dan pabrik yang memproduksi gula langsung mengapalkannya melalui pelabuhan kecil ujung Timur. Demikian gula dari seluruh residenan dibawa oleh orang-orang ke bandar Probolinggo, lalu dimuat kedalam kapal Eropa.⁵

Meningkatnya ekspor gula, tembakau, molase, dan sebagainya mengakibatkan penyempitan pelabuhan perahu di Probolinggo. Dan perbaikan harus dilakukan dalam waktu singkat karena jumlah pabrik gula HVA di Jember Selatan telah ditambah dengan pabrik-pabrik besar, yang beberapa di antaranya akan siap beroperasi tahun 1928. Pabrik-pabrik ini mengeksport produknya ke luar negeri melalui pelabuhan Probolinggo, yang juga menciptakan kebutuhan akan ruang gudang tambahan. Perusahaan Fraser kini terlibat dalam pembangunan gudang baru

⁵W. Van Gelder, *Dari Tanah Hindia Berkeliling Boemi*, (J.B. Wolters: 1904), 66

di tepi timur pelabuhan, tempat gudang lama mereka berada. Jalur trem Probolinggo menuju pelabuhan akan dimulai dari Stasiun Djatie Pb. S. M. akan dialihkan dan dipandu sepanjang jalur kereta api S.S. untuk mencapai pelabuhan baru melalui tempat pemindahan baru. Lokasi stasiun Probolinggo S. S. sulit diperluas, karena situs ini berbatasan dengan jalan utama yang tidak dapat dipindahkan. S.S. mencari daerah lain untuk tempat pemindahan kereta api dan menemukan tempat yang menguntungkan di sepanjang jalur kereta api antara Probolinggo dan Djatie. Pembangunan lokasi ini telah disetujui, sehingga pembangunan akan segera dimulai.

Selanjutnya, pengaturan khusus juga harus dibuat untuk pengangkutan molase dalam jumlah besar dari pabrik gula Djatiroto. Perusahaan *Pure Cane* memiliki 2 kapal tanker di pelabuhan Probolinggo untuk transportasi luar negeri.⁶ Untuk pengangkutan molase dari pabrik gula tersebut ke Probolinggo, digunakan gerbong khusus yang kini dikirim dalam jumlah besar ke Djatiroto. Ini dilakukan agar tidak terjadi stagnasi dalam pembuangan molase.

C. Fluktuasi Nilai Ekspor Gula di Pelabuhan Probolinggo

Aktivitas pengiriman gula ke beberapa negeri Eropa melalui Pelabuhan Probolinggo dimulai pada tahun 1874 setelah berlakunya staatsblad No. 241 tahun 1874.

Aktivitas ekspor gula di pelabuhan Probolinggo kurang tersorot pada tahun 1889 sampai awal abad 20 oleh karena pabrik-pabrik gula di Probolinggo mengangkut produksinya ke pelabuhan kecil Kraksaan. Lokasi pelabuhan Kraksaan

⁶*De Inlandsche Courant* 1928

berada disudut Padjarakan, dikelilingi pohon-pohon besar yang tumbuh didalam air, dan disudut ini terdapat sungai buntu yang mengalir ke laut. Penduduk pribumi biasa menyebutnya dengan *kali buntu*. Melalui sungai buntu inilah pabrik gula Gending, Padjarakan, Paiton, Maron, Bagoe, Pabrik gula Kandangdjati, Pabrik gula Kraksaan, dan Pabrik gula Djaboeng mengirim produksi gulanya ke pelabuhan Kraksaan.⁷ Pengiriman produksi gula ke pelabuhan Kraksaan terjadi karena jarak pelabuhan yang relatif lebih dekat, biaya dan tarif yang dikeluarkan lebih murah dibandingkan dengan jarak ke pelabuhan Probolinggo.

Tabel 4.3 Aktivitas Ekspor Gula di Pelabuhan Probolinggo

Tahun	Ekspor Gula (Pikol)
1887	522.708
1920	101.508
1923	158.026
1924	162.221
1925	153.390
1926	155.347
1927	-
1928	154.744

Sumber: *De Indische Courant* 1926, 1927, 1928

Peningkatan ekspor gula di pelabuhan Probolinggo terjadi bersamaan dengan meningkatnya jumlah kapal yang singgah di Probolinggo tahun 1921-1923. Pada tahun 1923 kapal berjumlah 264 buah, kemudian pada tahun 1926 kapal bertambah menjadi 363 buah. Dengan demikian, pergerakan pelayaran meningkat sekitar satu setengah kali lipat dalam empat tahun. Probolinggo juga telah berkembang dalam beberapa tahun terakhir menjadi pelabuhan pengiriman gula ketiga di Jawa. Pada tahun 1920, ekspor gula pokok mencapai 101.508 pikul, pada tahun 1926 meningkat menjadi 155.347 pikul. Angka ini

⁷Noordkust Van Java 1898, 57-58

akan menjadi jauh lebih tinggi karena pembangunan tiga pabrik gula HVA yaitu, Gunungsari, pabrik gula Semboro, dan Pabrik gula Bedadong yang akan beroperasi tahun 1928-1929.⁸

Sebelum peningkatan ekspor gula di tahun 1920, penurunan ekspor gula terjadi tidak hanya di pelabuhan Probolinggo. Telah dikomparasikan komoditas ekspor dari pelabuhan besar dan pelabuhan kecil dalam wilayah timur Jawa seperti pelabuhan Surabaya, Probolinggo, Panarukan, dan pelabuhan kecil lainnya sebagai berikut:

Tabel 4.4 Komparasi Regional Komoditas Ekspor Gula Tahun 1911-1918 Dalam Satuan Ton

Tahun	Ekspor Gula	Persentase Gula
1911	604460	42,0%
1912	618454	42,2%
1913	592165	40,3%
1914	592196	39,8%
1915	533974	38,9%
1916	642738	41,1%
1917	530897	42,0%
1918	666696	42,4%
1919	711704	35,7%

Sumber: Perkembangan Pelabuhan Surabaya 1911-1940

Beberapa penurunan terjadi karena dampak dari perang dunia satu yang menyebabkan masalah keamanan dalam transportasi. Akan tetapi dapat dipastikan mengenai kenaikan harga gula pada tahun berikutnya. Seperti pada penjelasan sebelumnya yang menjadikan unggul pelabuhan Probolinggo. yaitu, kebijakan pemerintah Kolonial Belanda yang menghapus pelabuhan Kraksaan, dan menjadikan Pelabuhan Probolinggo sebagai pelabuhan pantai, perusahaan H.V.A yang menambah pembangunan pabrik gula di timur Jawa, dan

⁸*De Indische Courant* 22 Maret 1927

penambahan aktiva tetap yang selalu berkembang di pelabuhan Probolinggo. Ini menjadi faktor pertumbuhan aktivitas ekspor gula di pelabuhan Probolinggo, termasuk kenaikan harga di tahun-tahun mendatang.

Terbukti tahun 1920 angka-angka perdagangan, pelayaran, industri, bea masuk dan bea keluar mengalami peningkatan yang pesat. Aktivitas ekspor gula menunjukkan lonjakan yang cukup signifikan sejak berlakunya staatsblad tahun 1920 No. 424.⁹ Peningkatan volume ekspor selain didasari oleh perluasan dan pengembangan pelabuhan yang selalu tersedia juga berkaitan dengan dihapusnya Kraksaan sebagai pelabuhan pengapalan, yang menjadikan Probolinggo sebagai pelabuhan pengapalan gula ketiga di Jawa.¹⁰ Hal ini membuat pelabuhan Probolinggo menjadi pilihan yang sangat tepat untuk pintu pendistribusian gula di wilayah timur Jawa. Mengingat transportasi kereta api menuju Surabaya membutuhkan biaya yang cukup mahal, seharga dua kali lipat dari tarif pengangkutan kapal-kapal di pelabuhan Surabaya itu sendiri.

D. Perdagangan Gula Masa Depresi Ekonomi Tahun 1930

1. Pra Depresi Ekonomi

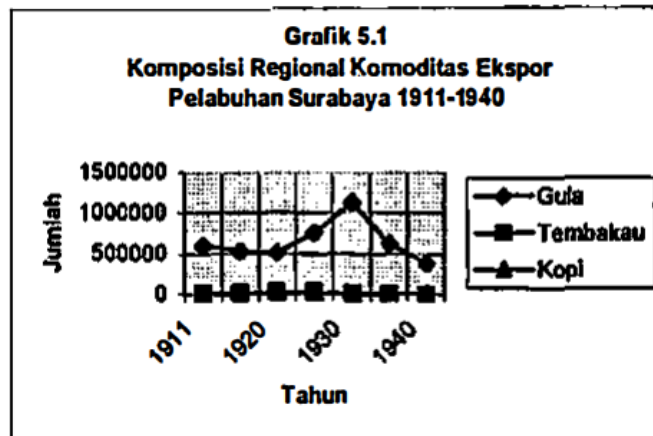
Tahun 1928-1929 kondisi perdagangan dunia mengalami penurunan secara global. Situasi tersebut cukup berpengaruh pada perdagangan gula di pasar dunia. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi fluktuasi harga gula pada masa-masa depresi, yakni: pertama, hasil gula sebelum 1914 diseluruh dunia kurang lebih 18 sampai 19 juta ton dan tahun 1919 sampai 1920 turun sampai kurang lebih 16 juta ton. Kemunduran pada tahun 1919 sampai 1920

⁹ *Staatsblad* Tahun 1920 No. 424. Hal. 68

¹⁰ *Indische Courant* 31 Maret 1927

dikarenakan banyaknya kerusakan akibat perang dunia 1 di daerah-daerah beta di benua Eropa khususnya Cuba yang menjadi negara produsen gula tertinggi. Berakhirnya perang dunia 1 meningkatkan kembali perkembangan tanaman beta setelah sebelumnya mengalami penurunan harga. Saat harga beta turun selama perang dunia berlangsung gula menduduki komoditas terpenting menggantikan posisi tanaman beta. Pasca perang dunia satu ekspor gula meningkat setidaknya dalam jangka waktu 9-10 tahun hingga terjadinya depresi ekonomi.

Menjelang depresi ekonomi dan pasca depresi ekonomi komoditas gula mengalami penurunan dalam nilai harganya bukan dalam persentase distribusinya. Dalam tabel 4.1 menunjukkan tidak adanya penurunan distribusi gula secara signifikan melainkan komoditas gula lebih mengalami peningkatan distribusi daripada komoditas kopi dan tembakau. Sehingga dapat diketahui bahwa depresi ekonomi tahun 1930 terkait fluktuasi transaksi harga penjualan. Diketahui pada tahun 1935 komoditas gula mendapati harga 2 cent perkilogramnya sedangkan pada komoditas lainnya seperti tembakau yang terjadi adalah penurunan distribusi. Meski demikian komoditas gula tetap terancam kemacetan dan cenderung stagnasi karena perbandingan harga gula tahun 1920 sebesar 69 cent perkilo.



Gambar 4.2 Grafik Komposisi Ekspor Gula di Pelabuhan Surabaya
Pra dan Pasca Depresi Ekonomi
Sumber: Perkembangan Pelabuhan Surabaya 1911-1940

Ekspor gula tidak pernah lepas dari pelabuhan Surabaya karena Surabaya menjadi pusat ekspor gula di Jawa Timur. Akan tetapi dari grafik diatas ekspor gula tahun 1920 tidak begitu bagus, berbanding terbalik dengan ekspor gula di pelabuhan Probolinggo. Kenyataan tingginya tarif pengapalan menyebabkan kerugian sendiri oleh pelabuhan Surabaya dan menciptakan perbedaan persentase aktivitas ekspor antara pelabuhan Surabaya dan pelabuhan Probolinggo. Terbukti pada tahun 1925 persentase ekspor gula di pelabuhan Surabaya hanya 37% dan turun kembali menjadi 32% ditahun 1926. Sedangkan di pelabuhan Probolinggo persentase ekspor gula tahun 1925 sebesar 7,6% kemudian meningkat menjadi 9,2% di tahun 1926.¹¹

Grafik komposisi gula diatas juga memperlihatkan pendistribusian gula di pelabuhan Surabaya yang masih stabil pada tahun 1928-1928. Dan kembali meningkat pasca depresi ekonomi pada tahun 1935.

¹¹Ahmad Ali Amron, Perkembangan Pelabuhan Surabaya 1911-1940, {Skripsi, Universitas Airlangga, Surabaya, 2003), 134

2. Penurunan Harga Ekspor Gula di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1928-1930

Hindia Belanda pada awal abad ke 20 telah menjadi pusat industri gula yang memerlukan intervensi pemerintah secara intensif, terutama dalam kebijakan restriksi untuk menghindarkan kebangrutan secara total. Akibatnya Hindia Belanda sebagai negara industri akan terjadi pengangguran jutaan buruh, kegagalan bank di berbagai negara terutama Amerika Serikat, dan penutupan industri manufaktur sebab tidak ada permintaan terhadap barang yang dihasilkan.¹² Tahun 1928 tepat sebelum terjadinya depresi ekonomi besar-besaran, sudah terasa dari harga pertanian yang semakin mengalami penurunan.

Penurunan harga komoditas gula terjadi sejak tahun 1928-1929 setelah sebelum terjadi penurunan tajam harga saham di Wall Street pada bulan Oktober 1929. Peristiwa ini mempercepat terjadinya krisis dari kepercayaan dan kredit yang mengakhiri puncak keemasan di tahun 1920.

Aktivitas ekspor gula tahun 1928 mengalami penurunan dari tahun-tahun sebelumnya. Berdasarkan laporan pasar gula yang terbit di Semarang pada tanggal 9 Februari tahun 1928 menyatakan bahwa aktivitas pasar dan harga jual masih dikatakan stabil, akan tetapi transaksi jual beli gula tahun 1928 cukup rendah peminat. Dalam laporan ini disebutkan bahwa hasil produksi gula di pabrik gula Probolinggo yang sudah siap kirim dan diperdagangkan oleh eksportir Jepang juga eksportir China mendapat harga f 14⁷/₈ per pikul dari

¹²Soegijanto Padmo, Depresi 1930-an dan Dampaknya terhadap Hindia Belanda, Universitas Gadjah Mada: Yogyakarta, Jurnal Humaniora, Vol. 2, 1991, hal. 147

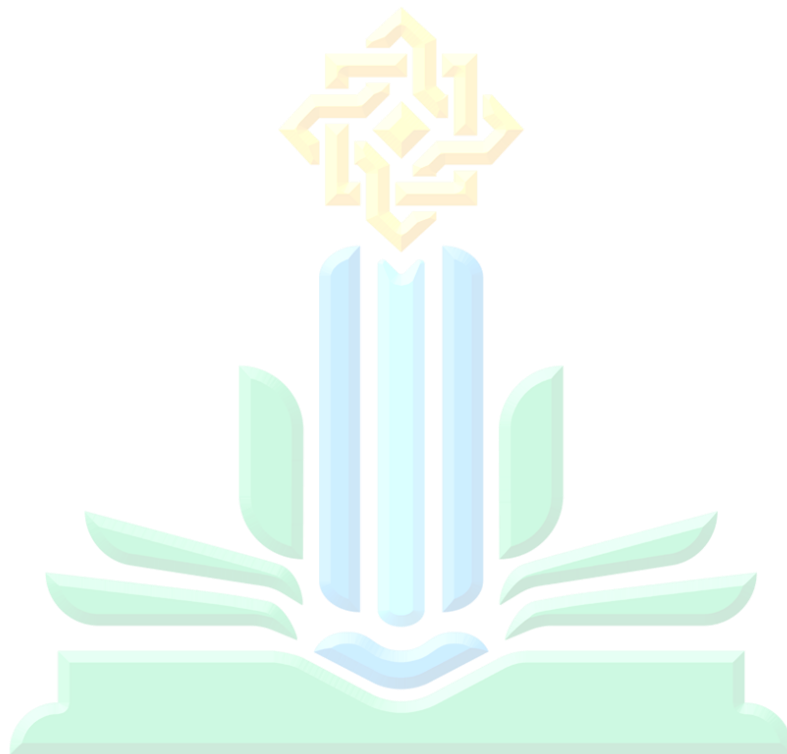
produsen pertama.¹³ Sebelumnya eksportir Cina juga menolak harga pasar yang semula seharga f 15¹/₈ . Jika dibandingkan, harga jual gula di Probolinggo lebih tinggi daripada harga jual di Semarang dan Surabaya yang mencapai f 13³/₄ dan f 3.80 dari produsen pertamanya. Hal ini bisa terjadi karena turunnya indeks saham dari bursa saham Wall Street, New York yang mengalami penurunan 3-4 poin sehingga London membatalkan pengirimannya dari bulan Mei-Juni. Inilah yang menyebabkan aktivitas ekspor gula di Pelabuhan sedikit terkendala pada masalah harga jual meski tidak terjadi perubahan drastis dari angka ekspor gula sebelumnya di pelabuhan Probolinggo sendiri.

Goncangan di Wall Street pada tanggal 24 Oktober 1929 menjadi awal dimulainya *the great depression* yang berdampak pada perindustrian dunia. Di Bursa saham Wall Street yang terjual hampir 13 juta saham dengan harga yang merosot tajam menjadi gejala ekonomi yang susul menyusul menjatuhkan perekonomian di berbagai negara. Yaitu dengan jatuhnya perdagangan luar negeri, penutupan pabrik-pabrik, pemilik saham tidak terbayar, kebangkrutan bank, dan harga-harga komoditas perdagangan dunia menurun drastis.

Masa kejatuhan ini terjadi karena kemelesetan paham pada periode 1920. Periode 1920 peningkatan produksi melesat cepat, akan tetapi tidak banyak pendapatan yang diberikan kepada buruh perkebunan, pabrik, dan pelabuhan. Keuntungan dari hasil industri lebih dialokasikan pada pembangunan pabrik dan infrastruktur lainnya. Sehingga ketika hasil produksi melimpah kendala yang dihadapi adalah kurangnya konsumen, hasil produksi akan melebihi

¹³*Indische Courant* 9 Februari 1928

penjualan, dan pasar gula akan kekurangan aktivitas transaksi karena kurangnya minat pembeli.



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Industri gula di Probolinggo diawali dengan pendirian perkebunan tebu dan pabrik gula dalam kebijakan sistem tanam paksa tahun 1830. Sistem tanam paksa dijalankan dengan memanfaatkan lahan serta tenaga kerja masyarakat pribumi untuk mempercepat mekanisme produksi gula. Perkembangan industri gula kian meningkat pada masa peralihan menuju sistem liberal di Hindia Belanda. Terlebih Probolinggo menjadi salah satu produsen gula dengan 14 pabrik gula yang aktif sampai masa liberalisme di Hindia Belanda dengan luas lahan perkebunan tebu 15.186 hektare pada tahun 1928. Sehingga produksi gula di Probolinggo dapat mencapai 600.000 pikul lebih pertahunnya.

Untuk mendukung perkembangan industri gula di Probolinggo maka pelabuhan Probolinggo juga mengalami perbaikan dalam infrastruktur dan sarana prasarana. Dalam hal ini kolonialisme Belanda membuat akumulasi modal dengan kebijakan *cultuurstelsel* dan pembebasan pihak swasta dalam menyewa lahan pribumi pada masa ekonomi liberal. Lebih lanjut Pemerintah Kolonialisme Belanda mengalokasikan keuntungan hasil ekspor gula dengan membangun infrastruktur dan penambahan aktiva tetap pelabuhan Probolinggo. Hal ini menyebabkan upah buruh perkebunan, kuli pabrik, dan kuli pelabuhan tidak stabil bahkan semakin rendah. Kebijakan-kebijakan ini merupakan bentuk kapitalisme kolonialisme Belanda dalam perdagangan gula di Probolinggo.

Sementara aktivitas ekspor gula di Pelabuhan Probolinggo mengalami fluktuasi yang tercatat dari tahun 1887 sampai menjelang depresi ekonomi. Masa awal ekspor gula di Probolinggo sebesar 522.708 ton. Kemudian mengalami penurunan sebelum dan setelah perang dunia pertama sebesar 101.508 pikul tepatnya pada tahun 1920. Tahun 1920 juga menjadi tahun ditetapkan pelabuhan Probolinggo sebagai pelabuhan pantai dan menjadi tahun awal kenaikan fluktuasi ekspor gula di Pelabuhan Probolinggo hingga tahun 1928 yakni menjelang depresi ekonomi tahun 1930. Akan tetapi kenaikan jumlah ekspor gula disini tidak melonjak tinggi, kenaikannya terhitung tidak lebih dari 5% dari total ekspor gula di tahun sebelumnya. Sehingga dapat dikatakan pendistribusian gula masih stabil meski memasuki masa depresi ekonomi.

Setelah membandingkan jumlah ekspor gula di pelabuhan Surabaya dengan ekspor gula di Probolinggo. Ditemukan bahwa fluktuasi yang terjadi bukan mengenai volume distribusi gula melainkan harga gula dalam transaksinya. Dibuktikan dari laporan pasar gula di Semarang yang memiliki nilai harga sebesar f 15 kemudian turun pada dua tahun terakhir sebelum 1930 menjadi senilai f 13 atau f 13.80. Penurunan harga terjadi disebabkan inflasi besar-besaran yang terjadi karena dalam 10 tahun terakhir pemerintah melakukan banyak pembangunan dalam skala besar dari keuntungan industri gula. Sehingga meledaknya produksi dan kurangnya konsumen untuk memutar roda perekonomian. Ditambah jatuhnya bursa saham di Wall Street menurunkan minat transaksi gula para eksportir dari negara luar sampai berakhirnya *the great depression*.

B. Saran

Dari penelitian dan penulisan skripsi yang penulis rampungkan dengan judul “Distribusi Gula Dan Aktivitas Ekonomi Di Pelabuhan Probolinggo Tahun 1820-1930”. Penulis menyadari ketidaksempurnaan skripsi ini dalam pengumpulan dan penyajian data. Maka penulis berharap agar penelitian kemaritiman dalam aspek perdagangan gula ini bisa dilanjutkan oleh peneliti-peneliti selanjutnya khususnya mahasiswa program studi Sejarah dan Peradaban Islam Universitas Kiai Haji Achmad Siddiq Jember.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdillah, Aam. (2012). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Bandung: Pustaka Setia
- Ardianto, Elvinaro. (2018). *Metode Penelitian untuk Public Relations. Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung: Simbiosis Rekatama Media.
- Arif Satria 2002, *Pengantar Sosiologi Masyarakat Pesisir*, (Jakarta: PT. Pustaka Cedesindo).
- Benda, Harry J. (1958). *The Crescent and The Rising Sun: Indonesia Islam Under The Japanese Occupation*. The Hague: W. Van Hoeve.
- Boediono. (2016). *Ekonomi Indonesia dalam Lintas Sejarah* (Bandung: Mizan Pustaka.
- Breman, Jan. 2014. *Keuntungan Kolonial dari Kerja Paksa: Sistem Tanam Paksa di Jawa 1830-1870*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor.
- Breman, Jan. 1989. *Taming the Coolie Beast: Plantation Society and the Colonial Order in Southeast Asia*. Delhi: Oxford University.
- Creswell, J. W. (2019). *Research Desain: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Didik Pradjoko, Bambang Budi Utomo. 2013. *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia*. Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Dinas PTT. 1980. *Sejarah Pos Dan Telekomunikasi Di Indonesia Jilid I Masa Pra Republik*. Jakarta: Direktorat Jenderal Pos dan Telekomunikasi.
- Elson, R.E. (1994). *Village Java Under The Cultivation System, 1830-1870*. Sydney: Allen & Unwin.
- Fasseur. Cornelis. 1992. *The Politics of Colonial Exploitation, Java, The Dutch, and the Cultivication System*. New York: Cornel University Press.
- Gelder, Van W. (1904). *Dari Tanah Hindia Berkeliling Boemi*, Gedrukt Bij J. B. Woltres Te Groningen.
- Gottschalk, Louis. (2008). *Mengerti Sejarah*. terj. Nugroho Notosusanto. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.

- Gunawan Sumodiningrat, *Sistem Ekonomi Pancasila dalam Perspektif* (Jakarta: Impact Wahana Cipta, 1999).
- Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016)
- Nisjar, Karhi., & Winardi. 1997. *Ilmu Ekonomi Makro*. Cetakan 1. Bandung: Penerbit Mandar Maju.
- Knight, G. Roger. 2014. *Sugar, Steam, & Steel: The Industrial Project in Colonial Java 1830-1885*. University of Adelaide Press.
- Kramadibrata, Soedjono, *Perencanaan Pelabuhan 1985*. Ganeca Exact: Bandung
- Kuntowijoyo. 1995. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya.
- Lapian, Adrian. B. (2009). *Orang Laut-Bajak Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Lewis, W.A. (1949). *Economic Survey 1919-1939*. London: George Allen and Unwin.
- Malaka, Tan. (2013) *Aksi Massa*, Yogyakarta: Narasi
- Rahim, Abd. Rahman. (2020). *Cara Praktis Penulisan Karya Ilmiah*. Yogyakarta: Zahir Publishing.
- Sapto, Ari. (2020). *Gerilya Republik di Kota Probolinggo 1947-1949*. Yogyakarta: Matapadi Presindo
- Sartono Kartodirjo, *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah* (Jakarta: Gramedia, 1993), 139
- Slamet Mulyana, *Negara Kertagama dan Tafsir Sejarahnya*, (Jakarta: Bhratara Karya Aksara, 1979), 289-290
- Sutherland, Heather. (1979). *The Making of a Bureaucratic Elite: The Colonial Transformation of the Javanese Priyayi*. Singapore: Heinemann.
- Suyono, R.P. 2007. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*. Jakarta: Penerbit PPM.
- Triatmodjo, Bambang. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*. 1st ed. Yogyakarta: Beta Offset Yogyakarta.

Van Ingen. 1921. *De Rietsuikercultuur Op Java*. Druk. Soerabaia: Koloniaal Institute.

W. Galjaard. 1993. "*Tropisch Nederland In Zakformat II: De Suiker Industrie*". Amsterdam: Koloniaal Institute.

Zuhdi, Susanto. (2014). *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Depok: Komunitas Bambu.

B. Skripsi dan Tesis

Amron, Ahmad Ali. 2003. "Perkembangan Pelabuhan Surabaya Tahun 1910-1940". *Skripsi*. Surabaya: Universitas Airlangga. Didownload melalui: <https://repository.unair.ac.id/112979/>

Desna, Silvester R. A. 2020. "Dampak Sistem Tanam Paksa Bagi Masyarakat Jawa Tahun 1830-1870". *Skripsi*. Universitas Sanata Dharma Yogyakarta. Didownload melalui: http://repository.usd.ac.id/25345/2/061314007_Full%5B1%5D.pdf

Dwiyanti, Ratih Fibrina. 2012. "Analisis Implikasi Rekonstruksi Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo Terhadap Perekonomian Di Daerah Hinterland". *Skripsi*. Malang: Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Brawijaya.

Faizin, Muhammad. "Dinamika Industri Pabrik Gula Meritjan Di Kediri 1930-1945". *Skripsi*. Universitas Airlangga Surabaya. Didownload melalui: https://repository.unair.ac.id/56471/13/KKB%20KK2%20FS%20SEJ%2032_16%20Fai%20d-min.pdf

Sulistiyono, Singgih Tri. (2003). "The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration, 1870s-1970s". *Disertasi*. Leiden: Universitas Leiden.

Sutanto, Gatot. 2008. "Studi Arahana Penataan Pelabuhan Kota Probolinggo". *Tugas Akhir*. Institut Teknologi Nasional Malang. Didownload melalui: <http://eprints.itn.ac.id/11211/1/9424030.pdf>

Winarni, Retno. 1990. "Aktivitas Ekonomi Perdagangan Orang-Orang Cina di Pantai Utara Jawa Timur Abad XVIII-Awal Abad XIX". *Tesis*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

C. Jurnal dan Artikel Ilmiah

Afif Maulana, Sri Ana Handayani, IG Krisnadi, “History of Gemeente Probolinggo 1918-1942,” dalam *Jurnal Historical* Vol. 7, No. 2 (2023).
<https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/4325318>

Alfa Tirza Aprilia, “Hendi Irawan, Yusuf Budi Prasetya Santosa, Meninjau Praktik Kebijakan Tanam Paksa di Hindia Belanda 1830-1870,” *Estoria: Journal of Social Sciences & Humanities*, Vol. 01, No. 2 (2021), 120-134. Didownload melalui:
<https://journal.unindra.ac.id/index.php/estoria/article/view/465/415>

Asba’, Rasyid. 2005. “Bandar Niaga Makassar Dan Laut Jawa Dalam Dunia Niaga Maritim Di Asia Tenggara”. *Bahan Ajar*. Universitas Hasanuddin. Diakses melalui: <https://www.scribd.com/document/499469649/Sejarah-Maritim>

Broeze, F.J.A., *The Merchant Fleet of Java (1820-1850). A Preliminary Survey*. In: *Archipel*, volume 18, 1979. *Commerces et navires dans les mers du Sud*. pp. 251-269. doi: <https://doi.org/10.3406/arch.1979.1514>

Hadi Sucipto, 2004. “Dampak Krisis Ekonomi Terhadap Industri Gula Pasuruan tahun 1930”. Jurusan Pendidikan Sejarah FIS-UNESA.

Hasan, Z., & Mahyudi, M. 2020. “Analisis Terhadap Pemikiran Ekonomi Kapitalisme Adam Smith”. Dalam jurnal *Istidlal*. Vol. 4, No. 1. 24-34. Didownload melalui: <https://files.core.ac.uk/download/pdf/300042135.pdf>

Hasim, Rustam. “Dari Monopoli Hingga Pelabuhan Bebas: Aktivitas Perdagangan di Karesidenan Ternate 1854-1930,” dalam *Jurnal Sasdaya* Volume 3, No. 2, (2019). 151-179. Didownload melalui <https://journal.ugm.ac.id/sasdayajournal/article/download/50351/25840>

Hendriwani, Subur. “Teori Kelas Sosial dan Marxisme Karl Marx”, dalam *Jurnal Paradigma*. Vol. 2, No. 1, Juni 2020, 13-28. Didownload melalui: <https://journal.uinjkt.ac.id/paradigma/article/view/26617/10413>

Kambali, M. (2020). Pemikiran Karl Marx Tentang Struktur Masyarakat (Dialektika Infrastruktur Dan Suprastruktur). *Jurnal Pemikiran Dan Penelitian Ekonomi Islam*, 8(2), 63–80. Didownload melalui: <https://jurnal.istaz.ac.id/index.php/AlIqtishod/article/view/154/111>

Khudori, *Gula Rasa Neoliberalisme: Pergumulan Empat Abad Industri Gula*. (Jakarta: Pustaka LP3ES, 2005)

Latifatul Izzah, Singgih Tri Sulistiyono, Yety Rochwulaningsih, “Bondowoso In the Encirclement of Private Plantation Companies in Colonial Era”, jurnal

ICESI 18-19 July, 2019. Didownload melalui:
<http://dx.doi.org/10.4108/eai.18-7-2019.2290313>

Masyrullahushomad, Sudrajat, “Penerapan Agrarische Wet (Undang-Undang Agraia) 1870: Periode Awal Swastanisasi Perkebunan Di Pulau Jawa,” dalam jurnal *Historia* Vol. 7, No. 2 (2019), 159.
<https://ojs.fkip.ummetro.ac.id/index.php/sejarah/article/view/2045/pdf>

Padmo, Soegianto. 1991. “Depresi 1930-an dan Dampaknya terhadap Hindia Belanda”. Universitas Gadjah Mada: *Jurnal Humaniora* No. 2: 147-156

Ruli Muji Astutik, Septina Alrianingrum. (2013). Gemeente Probolinggo 1918-1926. Dalam jurnal *Avatara* Volume 1, No. 3.
<https://core.ac.uk/download/pdf/230693922.pdf>

Rimasari, Sakaftri. (2021). Industrialisasi gula di Jawa Timur: Pabrik Gula Meritjan Kediri 1883-1929. *Historiography: Journal of Indonesian History and Education*, Vol. 01, No. 01, 96-103. Didownload melalui:
<http://dx.doi.org/10.4108/eai.18-7-2019.2290313>

Sari, Indah Novita. 2020. “Kajian Politis Integrasi Papua Ke Indonesia Melalui Penentuan Pendapat Rakyat (Pepera) Di Tahun 1969”. *Laporan Tugas Akhir*. Universitas Kristen Indonesia, Jakarta. Didownload melalui:
<http://repository.uki.ac.id/3866/1/KAJIANPOLITISINTEGRASIPAPUAK EINDONESIA.pdf>

Singgih Tri Sulistiyono. 2004. *Sejarah Maritim Indonesia*, (Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Nasional).

Sri Wahyuni, Supriyati, dan J.F. Sinuraya, *Industri Dan Perdagangan Gula Di Indonesia: Pembelajaran Dari Kebijakan Zaman Penjajahan – Sekarang*, *Forum Penelitian Agro Ekonomi*, Volume 27 No. 2, Desember 2009.
<https://epublikasi.pertanian.go.id/berkala/index.php/fae/article/view/1092/3653>

D. Artikel Website

Serafica Gischa, “VOC Pada Masa Penjajahan Belanda di Indonesia”, *Kompas.com*, 12.30 22 Juli 2022.
<https://www.kompas.com/skola/read/2022/07/08/123000869/-voc-pada-masa-penjajahan-belanda-di-indonesia>

Tabloid Maritim, 22 Agustus 2017, <https://tabloidmaritim.com/2017/08/22/-probolinggo-1-surutnya-pelabuhan-gula/>

Probolinggokota.go.id, 1 Februari 2021. <https://probolinggokota.go.id/-informasipublik/transportasi/pelabuhan-tanjung-tembaga>

Akbar Tri Kurniawan, "Buku Jejak Gula", 17 Mei 2010, *warnawarniIndonesia.org*.
<https://www.warnawarniindonesia.org/>

E. Surat Kabar

Koran Bintang Timor, Surat Kabar Surabaya 1872

Surat Kabar Langka Perpustakaan Nasional RI, Duta masyarakat, 27-4-1951. Perpustakaan Nasional. Diakses melalui:
[https://web.facebook.com/photo/?fbid=5487135701326772&set=a.380549651985428&_cft__\[0\]=AZWeMlivbiivR_cUOgSliz0liDOZZ1_WtMWkIT6gbclus2PUAJpeGPsJRDDMHcLQOgp_eD7own1jkU0x8gJ5IzMNO5ojo9FswyKKhgkUyKR9kV3wwWqLXBbItelIPSuEepf2f_ASIYsm1Le2UhTNATIPTDxyBpy_oat65byXLQmGYQA&_tn_ =EH-R](https://web.facebook.com/photo/?fbid=5487135701326772&set=a.380549651985428&_cft__[0]=AZWeMlivbiivR_cUOgSliz0liDOZZ1_WtMWkIT6gbclus2PUAJpeGPsJRDDMHcLQOgp_eD7own1jkU0x8gJ5IzMNO5ojo9FswyKKhgkUyKR9kV3wwWqLXBbItelIPSuEepf2f_ASIYsm1Le2UhTNATIPTDxyBpy_oat65byXLQmGYQA&_tn_ =EH-R)

F. Arsip Dokumen

Archief voor de Java-Suikerindustrie, 20 November 1897. Didownload melalui:
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:1496496>

De locomotief Courant. Samarang, 9 Februari 1928. Didownload melalui:
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001712097:mpeg21:p00001>

De Indische Courant, 3 April 1926, didownload melalui:
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010277925:mpeg21:a0100>

De Indische Courant, 31 Maret 1927, didownload melalui:
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010278345:mpeg21:a0105>

De Indische Courant, 28 Januari 1928, didownload melalui:
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010278490:mpeg21:a0221>

De Landbouwexportgewassen Van Nederlandsche Indie In 1928

De Locomotif, 9 Februari 1928, didownload melalui:
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001712097:mpeg21:a00005>

De Waterstaats-Ingenieur, Tijdschrift, gewijd aan de Technische en Maatschappelijke vragen betreffende Openbare Werken, 15de Jaargang, oktober 1927 No. 10. Didownload melalui:
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMUBL13:279064011:00001>

Koloniaal Verslaag 1922, KITLV. Didownload melalui:
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:4173362>

Nieuw Amsterdam Courant Algemeen Handelsblad, 5 Desember 1928, didownload
melalui: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010659237:mpeg21:a0107>

Regerings Almanak Nederlandsch Indie 1870. Didownload melalui:
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB26:001013001:00005>

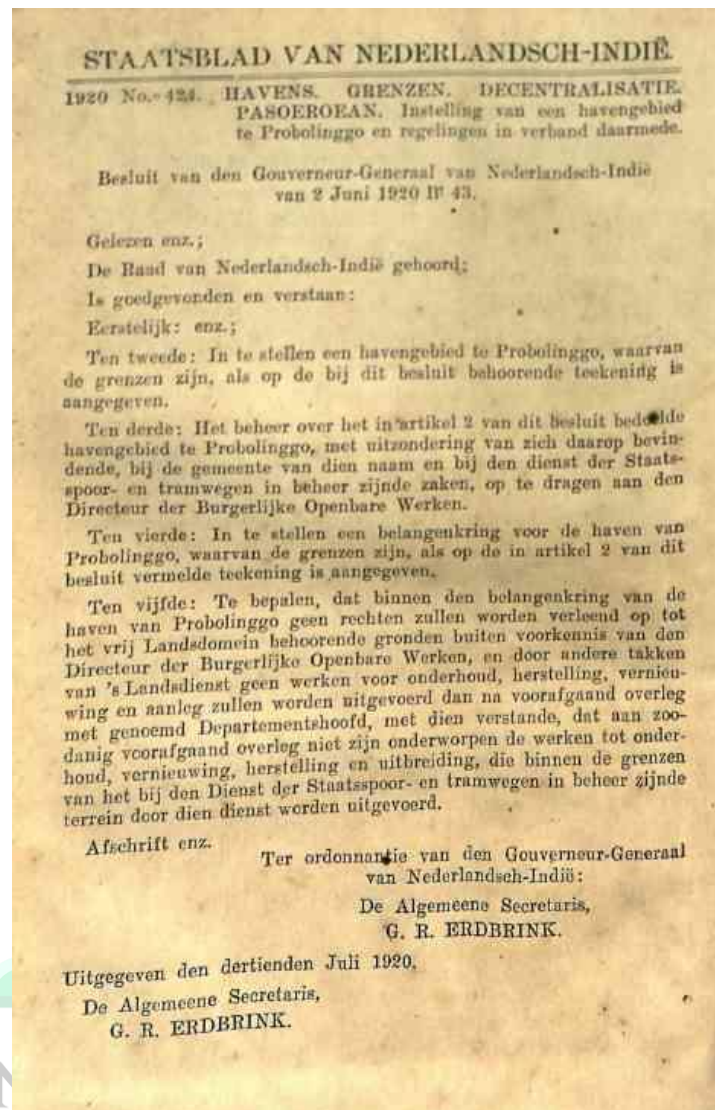
Regerings Almanak Nederlandsch Indie 1881. Didownload melalui:
<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB26:001002001:00003>

Tijdschrift voor economische geographie; orgaan der Nederland 1924. Didwonload
melalui: <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB16:002476006:00001>



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

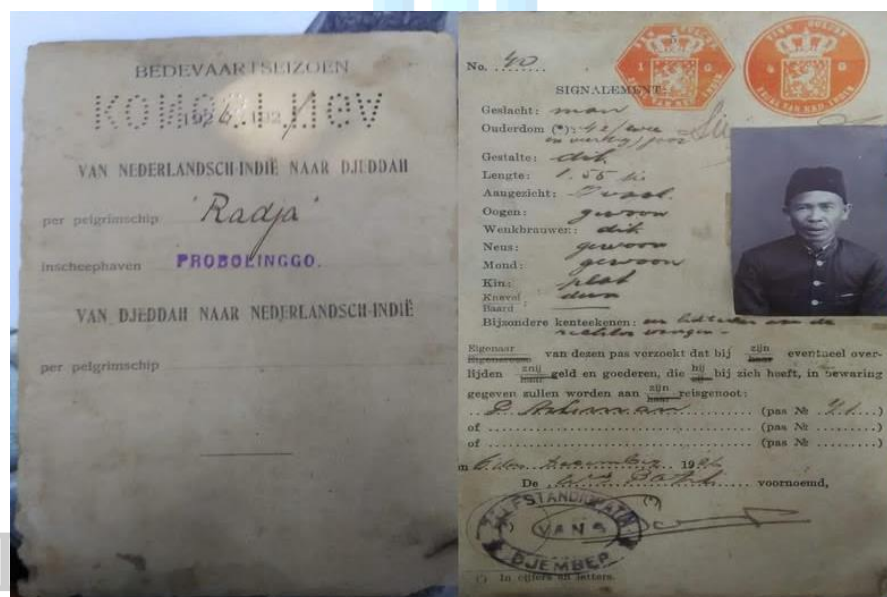
LAMPIRAN-LAMPIRAN



Gambar lampiran 1, Staatsblad Tahun 1920 No. 424
(Sumber: JDIH Provinsi Jawa Timur)



Gambar lampiran 2, Berita Pelayaran kapal W. Cores de Vries
(Sumber: Koran Bintang Timor No. 45, Rabu 5 Juni 1872, 2)



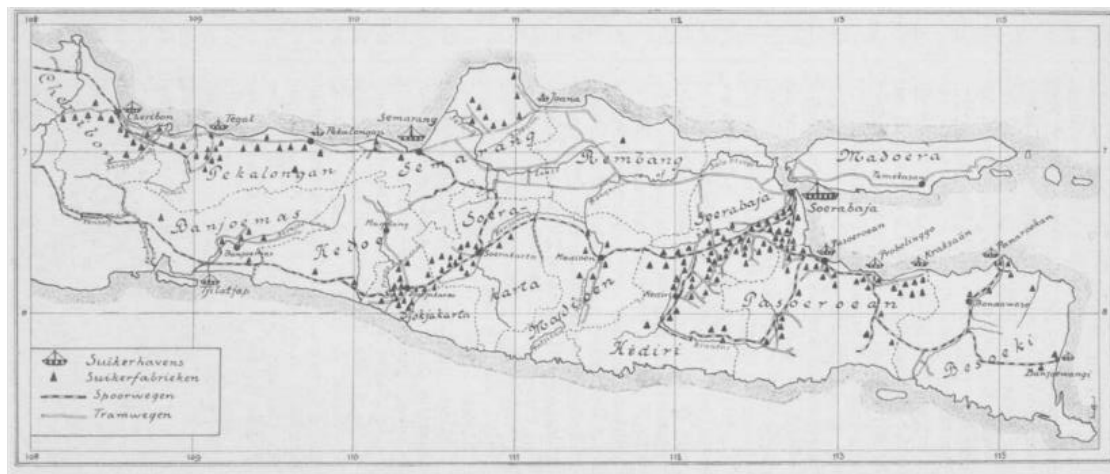
Gambar lampiran 3, Paspor melalui Pelabuhan Probolinggo tahun 1926
(Sumber: Facebook, diakses pada 5 Maret 2025)



Gambar lampiran 4, Aktivitas memotong tebu oleh kuli perkebunan
(Sumber: ANRI, KIT JATIM 0075.088)

Rotterdamsche Lloyd.	
VEERTIENDAAGSCHE MAILDIENST van ROTTERDAM naar NEDERL. INDIE.	
Via SOUTHAMPTON en MARSEILLE.	
<i>Eerstvolgende afvaart van Rotterdam :</i>	
15 Augustus stoomschip	Oengaran.
29 Augustus stoomschip	Gedé.
12 September stoomschip	Salak.
26 September stoomschip	Merapi.
10 October stoomschip	Lawoe.
24 October stoomschip	Bromo.
7 November stoomschip	Soembing.
21 November stoomschip	Ardjoeno.
5 December stoomschip	Smeroe.
Het stoomschip <i>Gelderland</i> , kapt. P. de Goede, vertrekt 19 Augustus a.s. van Rotterdam en laadt voor Atjeh, Batavia, Samarang, Pasoeroean, Panaroekan, Probolinggo en Soerabaja.	
Volledige vaarplans, schetsteekeningen der stoomschepen enz. verkrijgbaar bij den Agent C. BACKER, Kantoor : Waalkade 10.	

Gambar lampiran 5, Jadwal Kapal Pos dari Rotterdam
(Sumber: *Provinciale Geldersche en Nijmeegsche Courant* 1896)



Gambar lampiran 6, peta lokasi pengiriman gula
(Sumber: *Tijdschrift voor economische geographie; orgaan der Nederland*)



Gambar lampiran 7, Majalah Ekonomi Geografi
(Sumber: Delpher.nl)

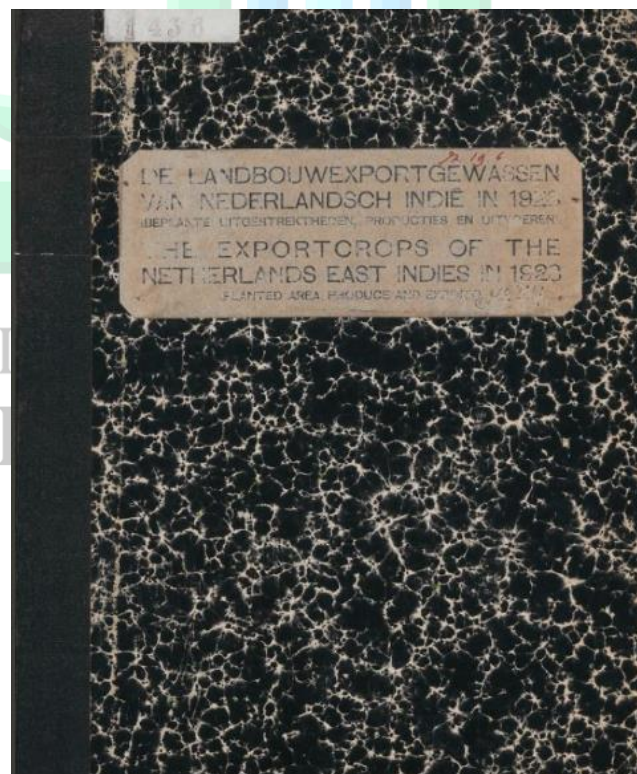
PT (PERSERO) PELABUHAN INDONESIA III
CABANG PROBOLINGGO

DAFTAR RINCIAN AKTIVA TETAP
PER 31-12-2011

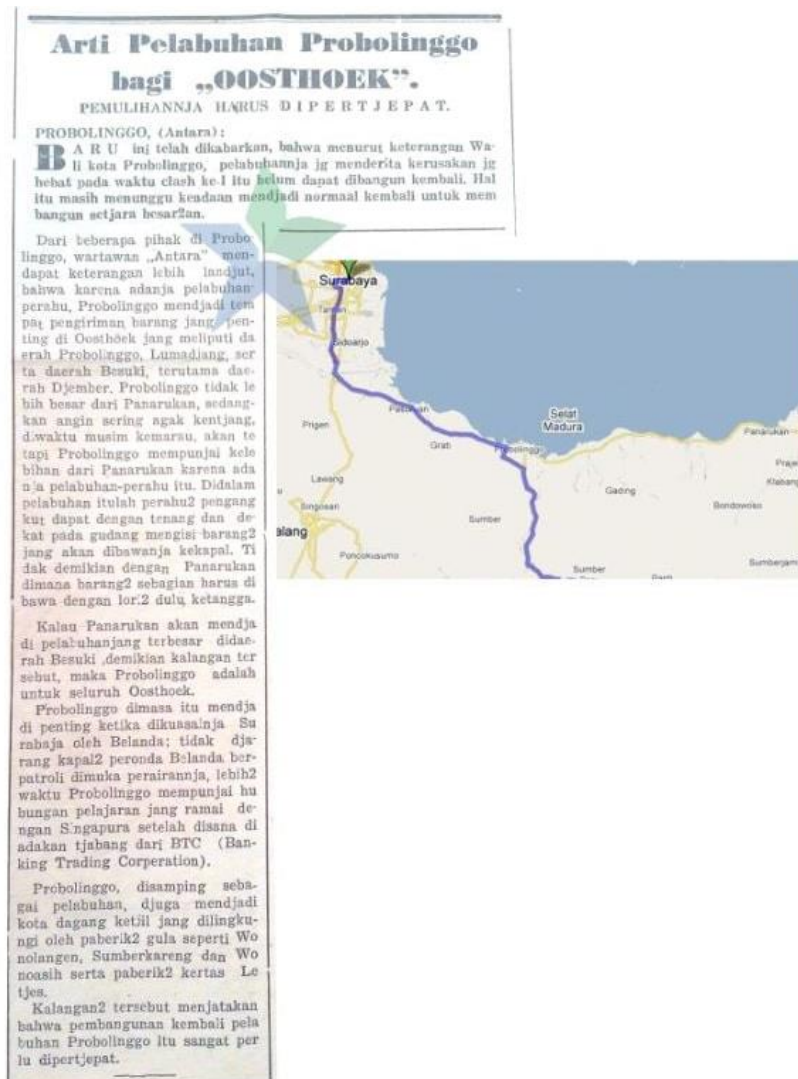
Tgl Proses : 13-05-2012
Halaman : 9 dari 15

Rak	Nama Aktiva Lokasi Ukuran	Unit	Tgl Perolehan Masa Manfaat Sisa Manfaat	Jenis Biaya Rek. Biaya	Nilai Neraca	AP. Per Pony Per sid	21-12-2010 1-1-2011 31-12-2011	AP. Per Nilai Buku	31-12-2011
222	Jalan Dan Bangunan								
222.01	Jalan Dan Jembatan								
0099	Jalan	1	01-09-1992	804.06	68.292.909	62.317.279	65.140.496		
6	Probolinggo		240 Bulan	802.01.00		2.843.217	3.132.413		
0105	Perkerasan/Pelebaran Jalan	1	01-04-1993	804.06	14.363.637	6.343.940	6.658.255		
7	Tg Tembaga Timur		480 Bulan	801.04.00		314.315	7.705.382		
800 M2			256 Bulan						
0124	Jalan Baru Sebelah Timur Pt Tekat	1	01-12-1991	804.06	135.454.545	98.045.454	94.675.324		
8	Pelebaran Ji Tembaga Barat		240 Bulan	802.01.00		6.629.870	40.779.221		
5.689 M2			72 Bulan						
0147	Perbaikan Jalan luas 5.150m2	1	30-06-2003	804.06	157.177.273	58.941.478	86.720.342		
9	Tg Tembaga Timur		240 Bulan	802.01.00		7.778.964	90.456.931		
5.150 M2			138 Bulan						
0157	Overlay Ji. Tg Tembaga Timur	1	31-10-2007	804.06	320.442.727	50.736.764	66.699.494		
10	Cabang Probolinggo		240 Bulan	802.01.00		15.962.730	253.743.233		
5.604 M2			190 Bulan						
Jumlah Rek. Bantu					222.01	745.658.443	316.312.262	349.841.258	
							33.528.996	595.817.145	
222.02	Gedung Kantor								
0013	Kantor PelabuhanR Rapat	1	01-01-1924	804.06	15.581.250	15.581.249	15.581.249		
1	Dinas Jasa		480 Bulan	850.01.00		0	1		
75 M2			0 Bulan						
0014	Kantor Pelabuhan	1	01-01-1914	804.06	62.325.000	57.520.781	58.674.636		
2	Dinas Jasa		480 Bulan	862.04.00		1.153.855	3.650.364		
300 M2			25 Bulan						
0015	Kantor Yuka	1	01-01-1924	804.06	259.218	259.217	259.217		
3	Dinas Jasa		480 Bulan	808.02.00		0	1		
118 M2			0 Bulan						

Gambar lampiran 8, Daftar Rencana Aktiva Tetap Pelabuhan Probolinggo
(Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Probolinggo)



Gambar lampiran 9, Laporan Badan Pusat Statistik Departemen Pertanian,
Perindustrian dan Perdagangan, 1 September 1929
(Sumber: kitlv.nl)



Gambar lampiran 10, Peran penting pelabuhan Probolinggo dalam Oosthoek
(Sumber: Surat Kabar Perpustakaan Nasional RI, 27 April 1951)

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
J E M B E R

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN PENULIS

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Faradillah Nur Wulandari
NIM : 212104040033
Program Studi : Sejarah dan Peradaban Islam
Fakultas : Ushuluddin, Adab dan Humaniora
Institusi : Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa dalam hasil penelitian ini tidak terdapat unsur-unsur penjiplakan karya penelitian atau karya ilmiah yang pernah dilakukan atau dibuat orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar Pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata hasil penelitian ini terbukti terdapat unsur-unsur penjiplakan dan ada klaim dari pihak lain, maka saya bersedia untuk diproses sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan tanpa paksaan dari siapapun.

Jember, 17 November 2025

Saya yang menyatakan

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ
JEMBER



Faradillah Nur wulandari
NIM 212104040033

BIODATA PENULIS



A. Identitas Diri

Nama : Faradillah Nur Wulandari
 Tempat/Tanggal Lahir : Probolinggo, 17 April 2003
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Alamat : RT/RW (007/003), Dusun Krajan, Desa Gending,
 Kecamatan Gending, Kabupaten Probolinggo
 Fakultas : Ushuluddin, Adab dan Humaniora
 Program Studi : Sejarah dan Peradaban Islam
 NIM : 212104040033

B. Riwayat Pendidikan

1. SD/MI : SD Negeri Gending 1
2. SMP/MTs : SMP Nurul Jadid
3. SMA/SMK/MA : SMA Nurul Jadid

C. Pengalaman Organisasi

1. Relawan Rumah Zakat Jember
 - Anggota periode 2021-2023
 - Bendahara II periode 2023-2024
2. Bendahara Divisi Tahfidz di Institut Of Culture and Islamic Studies (ICIS)
 UIN KHAS Jember periode 2022-2023
3. Sekretaris Relasi Komunikasi dan Informasi (Rekominfo) di Himpunan
 Mahasiswa Program Studi (HMPS) Sejarah dan Peradaban Islam periode
 2023-2024