

**PANARUKAN:
PELABUHAN “INTERNASIONAL” YANG TERLUPAKAN**

Tri Chandra Aprianto¹

Email: tcaprianto@gmail.com

Abstract : This article captures a historical movement occurring in Panarukan Port to give a brief explanation on the event. It is one of coastal areas having significantly grown due to the growth and development of capitalism as it became the connecting port of the overseas market. This paper highlights three main things: (i) the growth and development of Panarukan Port; (ii) the support of the railroad infrastructure construction; and (iii) the decline of Panarukan Port. This narrative is arranged based on the order of time as generally used in historical writing.

Keyword: coastal area; capitalism; Panarukan Port; infrastructure.

Abstrak : Tulisan ini melihat satu gerak sejarah yang terjadi di Pelabuhan Panarukan, sekaligus memberi penjelasan sekilas mengenainya. Satu wilayah pesisir yang menjadi besar akibat dari pertumbuhan dan perkembangan kapitalisme, hingga menjadi pelabuhan penghubung pasar seberang lautan. Tulisan ini menyoroti tiga hal utama: (i) pertumbuhan dan perkembangan Pelabuhan Panarukan; (ii) dukungan dari pembangunan infrastruktur rel kereta api; dan (iii) surutnya Pelabuhan Panarukan. Narasi ini disusun berdasar atas urutan waktu sebagaimana umumnya tulisan sejarah.

Kata Kunci: Pesisir; kapitalisme; Pelabuhan Panarukan; infrastruktur.

Panarukan pada masanya menjadi pelabuhan terpenting di bagian
tertimur pantai utara Pulau Jawa. Pramoedya Ananta Toer

1 Latar Belakang

Panarukan adalah salah satu nama kota yang hadir dalam ingatan orang Indonesia. Dari Anyer sampai Panarukan adalah satu kosa kata yang bisa dikatakan selalu hadir dalam ingatan tersebut. Kosa kata yang merujuk pada pembangunan infrastruktur lintas jalan di Pulau Jawa yang sangat monumental pada masa Gubernur Jenderal Daendels (1808-

¹ Dosen Prodi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember.

Panarukan: Pelabuhan “Internasional” yang Terlupakan (Tri Chandra Aprianto)

1811 M). Satu proyek pembangunan infrastruktur yang sangat monumental dimana proses pengerjaannya ditempuh dalam waktu hanya satu tahun. Hasilnya adalah sepanjang 1.000 km membentang jalan raya dari Anyer sampai Panarukan.² Demikianlah kata Panarukan masuk catatan resmi Pemerintah Kolonial.

Saat itu Panarukan menjadi penghubung antara pedalaman dengan negeri di seberang lautan. Selanjutnya Panarukan, berdasar Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28/1972 tentang Perubahan Nama dan Pemindahan Tempat Kedudukan Pemerintah Daerah, hanya menjadi sebuah kecamatan di Kabupaten Situbondo, Jawa Timur. Secara geografis Kabupaten Situbondo terletak di Pantai Utara Jawa Timur sebagai penghubung daerah Karesidenan Besuki dengan dunia “luar”. Luas wilayah Kabupaten Situbondo adalah 1.638,50 Km² yang secara keseluruhan memanjang timur-barat (140 km) terletak di “bibir” pantai utara Jawa Timur bagian timur.

Hingga akhirnya Panarukan hanya menjadi ingatan kolektif masyarakat. Padahal Panarukan juga menyimpan berita besar dilipatan ketiak sejarah, pelabuhan internasional. Dalam sejarah nama Panarukan hadir menjadi satu kota pelabuhan terpenting di wilayah utara bagian timur Pulau Jawa.

Demikianlah tulisan ini melihat satu gerak sejarah yang terjadi di Pelabuhan Panarukan, sekaligus memberi penjelasan sekilas mengenainya. Pelabuhan Panarukan dilihat secara sinkronis dalam arti suatu fase pertumbuhannya. Pada saat yang bersamaan juga dilihat secara diakronis, bagaimana Pelabuhan Panarukan itu “bergerak” dari masa ke masa. Sekaligus dari kedua sisi tersebut juga melihat bagaimana terdapatnya “paksaan” dari luar yang mendorong Pelabuhan Panarukan itu “bergerak”. Ibarat di panggung teater tidak hanya antar aktor (aktris) yang berdialog, atau juga

² Ini merupakan proses kerja paksa membangun jalan sepanjang pantai utara Pulau Jawa. Hasil dari pembangunan itu kemudian dikenal dengan istilah Jalan Anyer-Panarukan itu juga sering dikenal dengan sebutan Jalan Daendels atau Jalan Raya Pos. Cerita mengenai pembangunan Jalan Raya Pos tersebut diangkat ulang dalam film yang berjudul *de Groot Postweg*, satu film yang diangkat dari novel Pramoedya Ananta Toer yang diproduksi oleh Pieter van Huystee dengan sutradara Bernard Ijdis pada tahun 1996.

pemain dengan *property*-nya saling merespon, lebih dari itu antar *property*-nya saling “berdialog” termasuk dengan gedung teaternya. Pada akhirnya dapat terlihat bagaimana sesungguhnya *portrait* Pelabuhan Panarukan pada jamannya.

Pertanyaan dasarnya adalah mendapa dan bagaimana Pelabuhan Panarukan itu hadir (*present*), yang kemudian tidak hadir (*absent*)? Apakah kehadiran dan ketidakhadiran Panarukan merupakan keharusan sejarah atau karena adanya permasalahan lainnya. Titik berangkat dari rekonstruksi ini bahwa Pelabuhan Panarukan bukan merupakan struktur tunggal, namun sebuah struktur yang “hidup” dan “berdialog” dengan struktur-struktur yang lainnya, termasuk struktur pelabuhan yang lain pula. Bahkan kehadirannya juga merupakan hasil “dialog” dari struktur yang lain pula, secara spesifik adalah bangunan pelabuhan yang lainnya.³

Pada dasarnya Pelabuhan Panarukan sudah melebihi tipe dimana para pedagang asing yang berkumpul kemudian mulai membangun pantai menjadi tempat bersandarnya kapal. Para pedagang asing itu kemudian bekerja dari basis ini untuk mengatur mekanisme perdagangan internasional yang diperlukan yang memungkinkan mereka untuk mengekstrak produk lokal dari pedalaman.⁴ Terlebih lagi daerah pedalaman seperti Jember merupakan satu wilayah yang kaya akan produksi tanaman perkebunan kualitas ekspor. Pada akhirnya semua hasil sumber-sumber daya alam dikumpulkan di suatu pelabuhan untuk kemudian dikirim ke pasar Eropa.

Dalam perkataan lain Pelabuhan Panarukan ini hadir, melalui proses *social engineering* memperbesar pelabuhan nelayan, yang bercirikan kolonial. Kendati begitu, pada Pelabuhan Panarukan telah berlangsung proses suatu sejarah dimana elemen dasarnya adalah suatu kawasan, namun telah menjadi pusat interaksi antara para pelaut, para nomad, dan para petani. Walaupun proses interaksi tidak terjadi secara langsung, namun diwakili oleh suatu komoditi dagang. Selain itu, Pelabuhan Panarukan juga telah

³ Dasar dari proses rekonstruksi ini dapat dibaca tulisan Fernand Braudel dalam bukunya *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, University of California Press.1995.

⁴ Kenneth R. Hall *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, Honolulu: University of Hawaii Press, 1985.

Panarukan: Pelabuhan “Internasional” yang Terlupakan (Tri Chandra Aprianto)

menjadi satu entitas sebagai perpaduan dari beragam etnis: Jawa, Madura, Osing, Tiongkok, Eropa dan lain-lain.⁵ Dengan demikian, Pelabuhan Panarukan secara fungsinya kemudian lebih sebagai pusat pengumpulan hasil produksi,⁶ demi kepentingan kolonial.

Tuisan kecil ini melihat bahwa terdapat dialektika gerak sejarah antara wilayah *hinterland* dengan wilayah seberang lautan. Hal itu diwujudkan dalam bentuk saling merespon antar struktur di antara keduanya. Kendati begitu, ciri negara kolonial tidak bisa dihindari yakni adanya keterlibatan rekayasa sosial dalam rangka akumulasi kapital juga melibatkan dialektika antara tokohnya. Dengan begitu pendekatan strukturalis menjadi titik tekan, mengingat tidak ada dikotomi antara keduanya.⁷

Berdasar latar belakang sekilas dan sekelumit kerangka konseptual di atas, membedah keberadaan Pelabuhan Panarukan menjadi sangat penting. Proses akumulasi kapital yang dilakukan oleh kekuatan kolonial tidak terlepas dari memanfaatkan keberadaan Pelabuhan Panarukan ini. Pelabuhan Panarukan ini setidaknya telah “dipaksa” menjadi semacam *sea system*⁸ dalam proses dan pertumbuhan kapitalisme di Indonesia. Setidaknya kerangka ini luput dari pandangan sejarawan, karena terlalu “sibuk” bahwa sejarah adalah semata-mata sebagai peristiwa masa lampau.

⁵ Pandangan penulis seperti ini diinspirasi oleh tulisan KN Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean an Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge University Press, 1985.

⁶ Persoalan pembagian fungsi pelabuhan dapat dilihat dalam tulisan Leong Sau Heng, *Colleting Centres, Reeder Points and Enterpots in the Malay Peninsula 1000 B.C. – A.D 1400*, Singapore University Press, National University of Singapore, 1990.

⁷ Guna memahami gagasan tentang strukturalis ini bisa dibaca Cristopher Lloyd, *The Stuctures of History*, USA: Blackwell.

⁸ Pendekatan *sea system* ini dapat membebaskan kita dari suatu kajian sejarah yang semata-mata dari daratan. Terlebih lagi proses gerak sejarah yang strukturalnya “dipaksa” oleh suatu sistem ekonomi (kapitalisme) ini akan terlihat dengan jelas bagaimana prosesnya bergerak suatu sejarah. Pemahaman *sea system* ini dapat dari AB Lopian, *Sejarah Nusantara Sejarah Bahari*, Pidato Pengukuhan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia, 4 Maret 1992.

2 Jejak Pelabuhan Panarukan

Dalam berita klasik (era Majapahit), Panarukan telah menjadi sebuah bandar kuno tempat bersandarnya kapal-kapal yang memiliki peran penting di bidang sosial, ekonomi bahkan politik. Panarukan menjadi strategis karena tidak semata-mata menjadi penghubung antara Jawa bagian timur dengan Pulau Madura, Surabaya dan seterusnya, tapi sekaligus menjadi jalur perdagangan yang ramai karena letaknya di “bibir” pantai utara Jawa. Tidak mau kalah dengan elit kerajaan yang sering singgah, Raja Majapahit (Hayam Wuruk) juga pernah mengunjungi bandar ini tahun 1359 M.

Di masa silam, sepanjang daerah Situbondo merupakan daerah penting di pantai utara bagian timur pulau Jawa. Sebab di kawasan Situbondo terdapat pelabuhan-pelabuhan penting yang menghubungkan antara daerah Jawa dan Madura, serta ke wilayah timur, seperti Maluku. Adapun pelabuhan-pelabuhan tersebut adalah Panarukan, Kalbut dan Jangkar. Malah kota Panarukan pada abad ke-14 merupakan salah satu pangkalan penting bagi kerajaan Majapahit.

Berdasar atas berita klasik di atas, tidak salah bila Panarukan telah menjadi satu kota pelabuhan penting pada era tersebut. Sejak abad ke-16 Panarukan telah berfungsi sebagai salah satu kota pelabuhan penting di Jawa Timur. Secara jelas kawasan Pelabuhan Panarukan ini terletak di Pedukuhan Pesisir Kilensari. Adapun jarak dari kawasan pelabuhan ke pusat kota Situbondo tidak lebih dari 10 km ke arah barat. Dengan demikian, kawasan ini berada disela-sela antara jalan raya dengan pantai. Jalan raya merupakan satu struktur sendiri yang menghubungkan dengan jalur daratan, sementara pantai juga merupakan struktur tersendiri yang telah sedikit diurai di atas. Sehingga tidak ada alasan lagi kalau Panarukan dengan mudah menjadi kota pelabuhan.⁹

⁹ Bukti-bukti awal Panarukan menjadi satu kota penting. *Pertama*, Galvao (musafir Portugis) tahun 1535 mengunjungi Panarukan yang masyarakatnya masih beragama Hindu. *Kedua*, Sultan Trenggana (Demak) menyerang Panarukan dan gugur dalam serangan tersebut, walau berhasil menguasai Panarukan (1546). *Ketiga*, Panarukan jatuh ke tangan Raja Blambangan, Santaguna (1575) yang beragama Hindu. *Keempat*, seorang Jesuit, Bernardino Ferrari (1579) berlayar mengunjungi Panarukan untuk melayani orang-orang Portugis yang tinggal di situ. *Kelima*, Pasuruan melakukan serangan ke Panarukan (1596) dan bahkan berhasil menewaskan Jelantik, sejak saat itu menjadi Islam. Laporan Penelitian, Kerjasama antara Badan

Panarukan: Pelabuhan “Internasional” yang Terlupakan (Tri Chandra Aprianto)

Tentu saja hal ini karena adanya keramaian jalur perdagangan dari 2 (dua) struktur di atas, dan juga karena dinamika masyarakat pesisir (baca: nelayan) menjadi warna pentingnya. Menurut catatan Masyhuri yang mewarnai dinamika kehidupan sosial-budaya masyarakat pesisir di kota Pelabuhan Panarukan tidak saja nelayan lokal dari Jawa Timur dan Madura. Di pesisir tersebut hadir juga nelayan dari Makasar dan Bugis untuk ikut “mengais” ikan di wilayah ini.¹⁰ Tentu saja ini “memperkaya” dinamika sosial-budaya dan gerak sejarah di kawasan Pelabuhan Panarukan.

Hadirnya kaum nelayan dari wilayah lain tersebut, menghadirkan proses dialektika budaya kaum pesisiran. Suluk-suluk pesisiran di sekitar wilayah Pelabuhan Panarukan tersebut hadir dalam bahasa Jawa, namun dalam pelantunannya menggunakan logat Madura. Selain itu, di wilayah tersebut juga hadir kampung-kampung yang mencirikan wilayah asal, seperti kampung Bugis dan Makasar. Begitu juga dengan proses penangkapan ikan, ada banyak model perahu yang hadir di daerah tersebut. Tentu saja ini menjadi kekayaan di wilayah selat Madura.

Pada *level* tertentu (walaupun belum terdapat data secara spesifik) telah terjadi apa yang disebut dengan istilah proses pengitegrasian ekonomi antara Jawa dengan Luar Jawa di Pelabuhan Panarukan ini. Menurut Howard Dick Jawa Timur dan Jawa Tengah merupakan lumbung padi yang menjadi pemasok ke seluruh nusantara, mengingat proses budidaya dan irigasinya sudah lebih maju. Paling tidak secara geografis jaringan antar pulau Jawa Timur bagian timur dengan Madura dan wilayah nusantara bagian timur suplai kebutuhan beras datangnya dari wilayah belakang Panarukan.¹¹

Sementara itu pada aras yang lain, menurut catatan Raffles disebutkan bahwa kehidupan nelayan di pantai utara Jawa bagian timur pada awal-awal abad ke-19 sudah

Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Propinsi Jawa Timur dengan Pusat Penelitian Budaya Madura-Jawa, Lembaga Penelitian Universitas Jember, 1997.

¹⁰ Masyhuri, *Menyisir Pantai Utara*, (Jakarta: Yayasan Pustaka Nusantara-Perwakilan KITLV, 1995), hlm: 22.

¹¹ Dick, Howard W, *Perdagangan Antar Pulau, Pengintegrasian Ekonomi dan Timbulnya Suatu Perekonomian Nasional*, dalam Anne Both dkk, *Sejarah Ekonomi Indonesia*, (Jakarta: LP3ES, 1988), hlm: 401.

berkembang, salah satunya di wilayah Panarukan ini.¹² Usaha “mengais” nafkah dari laut ini sudah dilakukan dengan cara menangkap di lepas pantai. Para nelayan ini sudah menggunakan perahu yang berukuran cukup besar yang biasa disebut dengan istilah perahu mayang. Dengan perahu mayang ini, para nelayan ini melaut dalam tradisinya dilakukan antara jam 3 sampai dengan 4 dini hari, ini karena mereka membutuhkan angin darat. Sementara, mereka kembali ke darat di siang hari karena bantuan angin laut.

Dilihat dari sini saja dinamika di wilayah “bibir” pantai Pelabuhan Panarukan intensitasnya begitu tinggi. Bahkan tanpa ragu-ragu pemerintah kolonial memungut pajak sewa atas usaha penangkapan ikan ini. Menurut catatan Masyhuri pendapatan pemerintah kolonial sejak tahun 1850 terus mengalami peningkatan dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Usaha penangkapan ikan yang terus meningkat tersebut menjadi *push factor* bagi pengembangan usaha lebih luas, artinya guna memenuhi kebutuhan pasar yang lebih luas.¹³

Dinamika sosial dalam struktur sosial tersebut kemudian semakin mengukuhkan keberadaan Pelabuhan Panarukan menjadi wilayah yang spesifik. Struktur Pelabuhan Panarukan secara perlahan terus bergerak merespon bergeraknya struktur yang lain. Aliran modal partikelir dari Belanda yang begitu besar mendorong hadirnya perkebunan di wilayah belakang Panarukan.¹⁴ Dengan dibukanya lahan-lahan perkebunan yang hasil produksinya kualitas ekspor di wilayah belakang Panarukan, menurut Tjiptoatmodjo kemudian memaksa dihadapkannya buruh-buruh dari wilayah Madura melalui jalur Pelabuhan Panarukan ini.¹⁵

¹² Thomas Stanford Raffles, *The History of Java*, (Jakarta: Narasi, 1988), hlm: 186-187.

¹³ Masyhuri, *Op.cit*, hlm: 88.

¹⁴ Terdapat empat perusahaan partikelir yang dengan “berani” melakukan investasi modalnya guna pembudidayaan tembakau. Pertama, De Landbouw Maatscappij Soekowono milik Fransen van de Putte. Kedua, De Landbouw Maatscappij Jelbuk milik Du Ry van Best Holle dan Geertsma. Ketiga, De Landbouw Maatscappij Soekokerto Ajong milik keluarga Baud. Dan keempat, De Landbouw Maatscappij Oud Djember milik Geogre Birnie. Edy Burhan Arifin, “Emas Hijau” di Jember: Asal-usul, Pertumbuhan dan Pengaruhnya dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat 1860-1980. *Tesis*, S2 UGM tidak diterbitkan, 1989.

¹⁵ Tjiptoatmodjo, F.A. Sutjipto, Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura, *Desertasi* (tidak diterbitkan), (Yogyakarta: UGM, 1983), hlm: 302.

Panarukan: Pelabuhan “Internasional” yang Terlupakan (Tri Chandra Aprianto)

Dengan demikian, semakin berkembangnya perkebunan di beberapa daerah belakang Panarukan, seperti Jember dan Bondowoso pada awal abad ke-19 menambah intensitas gerak sejarah Pelabuhan Panarukan. Daerah-daerah belakang sebagai sentra area penanaman *cash crop production*, khususnya tanaman tembakau, kopi, tebu dan produk-produk perkebunan yang lain dalam rangka pemenuhan kebutuhan pasar Eropa. Berangkat dari Pelabuhan Panarukan tersebutlah yang nantinya menjadi tempat untuk menimbun, menyimpan, dan mengangkut hasil perkebunan ke luar negeri.

Surplus akibat melimpahnya hasil dari usaha perkebunan dan berkembangnya kota perkebunan di beberapa kota di wilayah belakang segera di respon oleh perkembangan Pelabuhan Panarukan. Perlahan namun pasti Panarukan kemudian berubah bentuk menjadi Kota Kabupaten. Seperti tuntutan dari gerak sejarah yang terus berkembang, Panarukan kemudian menjadi Pusat Pemerintahan dengan Raden Tumenggung Aryo Soeryo Amijoyo (1858-1872) sebagai Bupati Pertama.¹⁶

3 Rel Penghubung Pelabuhan dengan *Hinterland*

Perkembangan struktur Kota Pelabuhan semakin tidak terbendung dengan dibangunnya infrastruktur pembangunan, baik itu jalan raya maupun rel kereta api. Adalah jalan raya Anyer-Panarukan yang memudahkan proses transformasi di utara Pulau Jawa. Kemudian jalan raya tersebut juga dihubungkan dengan jalan-jalan antar kota di wilayah belakang Panarukan.

Sementara itu, proses transportasi yang lebih massif juga dipersiapkan oleh pemerihitan kolonial Hindia Belanda saat itu. Jaringan rel kereta api yang awalnya hanya menghubungkan antara Surabaya dengan Probolinggo diperpanjang hingga ke kota perkebunan, Jember (1897). Pada dasarnya pembangunan jalur transportasi melalui rel kereta api ini tidak saja digunakan untuk angkutan manusia, tapi juga barang-barang

¹⁶ Kalau dilihat susunan berbagai bangunan yang terdapat di wilayah Panarukan hingga saat ini masih bisa disaksikan bangunan-bangunan produk kolonial. Berbagai struktur bangunan kotanya tersebut masih menunjukkan struktur bangunan guna memenuhi kebutuhan bagi hadirnya Kota Pelabuhan.

komoditi perkebunan. Dengan adanya pembukaan rel kereta api yang mulai menghubungkan berbagai kota di wilayah timur Jawa Timur tersebut mampu mendorong dinamisasi kehidupan sosial kota perkebunan menjadi lebih “hidup”. Dengan demikian, proses mobilisasi untuk menghadirkan kaum buruh untuk bekerja di wilayah perkebunan dari berbagai wilayah Bojonegoro, Tuban, Ponorogo, Kediri dan dari daerah *vorstenlanden*.

Dengan demikian “perkawinan” antara wilayah *hinterland* dengan wilayah laut dimana kota pelabuhan sebagai perantaranya, menjadi semakin tak terbantahkan. Melalui jalur kereta api berbagai komoditas pertanian seperti kakao, kopi, gula (tebu), tembakau dan karet diantarkan ke seberang lautan. Berbagai hasil sumber-sumber daya alam dari Jember kemudian diangkut melintasi Bondowoso, menuju Pelabuhan Panarukan guna selanjutnya dikirim ke Amsterdam dan Rotterdam ataupun ke pasar internasional di Eropa lainnya.¹⁷ Sejak tahun 1920 pengiriman gula ke pasar internasional juga melalui rel tersebut. Akan tetapi sebelum dikirim ke berbagai pasar internasional, sebelumnya berbagai barang komoditi perkebunan tersebut disimpan terlebih dulu di gudang di Pelabuhan Panarukan.¹⁸ Pada dasarnya rel itu juga merupakan inisiatif dari George Bernie, pemilik NV LMOD. Pembangunan rel yang menghubungkan Pelabuhan Panarukan dengan jalur kereta api Jember-Bondowoso-Panarukan (150 km) dibuka pada tanggal 1 Oktober 1897.¹⁹

Keberadaan rel kereta api ini pada dasarnya merupakan penghubung antara Pelabuhan Panarukan dengan daerah *hinterland*-nya. Ini merupakan sarana bagi aliran hasil eksploitasi sumber-sumber daya alam perkebunan, kakao, kopi, tembakau, tebu (gula) dan lain-lain dari daerah Jember, Bondowoso dan Situbondo. Aliran itu bermuara

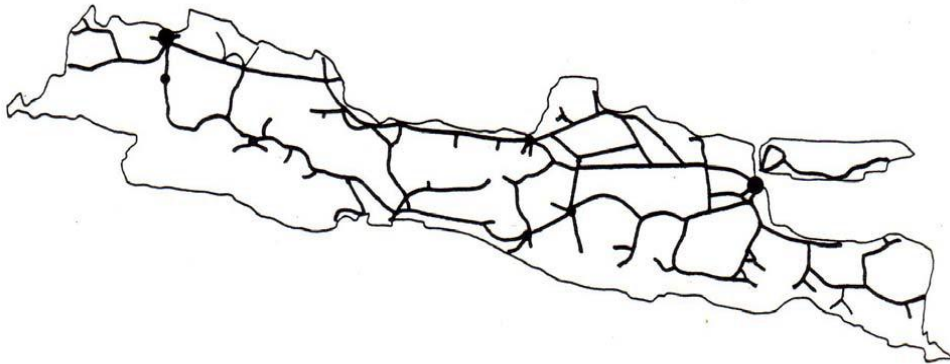
¹⁷ Lihat Nawiyanto, *Transportasi Development in Besuki 1830-1970s*, (paper) *conference the modern economic history of Indonesia*, Yogyakarta: UGM, 26-28 Juli 1999, hal. 12.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Ini merupakan kelanjutan dari proses pembangunan rel kereta api di Jawa Timur. Diawali pembangunan rel Surabaya – Pasuruan yang sebagai penghasil Gula (16 Mei 1878). Selanjutnya diperpanjang dari Pasuruan – Probolinggo tahun 1884, hingga akhirnya mencapai Klakah (1895).

Panarukan: Pelabuhan “Internasional” yang Terlupakan (Tri Chandra Aprianto)

pada Pelabuhan Panarukan sebelum dikapalkan ke pasar-pasar internasional melalui pelabuhan di Eropa. Di bawah ini bisa dilihat selintas bagaimana posisi rel kereta api selalu berujung pada kota pelabuhan. Ini artinya, rel kereta api tersebut tidak semata-mata dilintasi oleh angkutan manusia, tapi juga angkutan barang yang siap kirim ke pasar yang lebih luas.



Jalur Kereta Api di Jawa tahun 1925

4 Menata Pelabuhan Panarukan

Pasca “perkawinan” wilayah *hinterland* dengan wilayah laut tersebut menjadikan wilayah Panarukan untuk segera berbenah dalam rangka menjadi kota pelabuhan. Pembangunan infrastruktur di wilayah Pelabuhan Panarukan seolah-olah dipacu begitu cepat. Ini merupakan kebutuhan Pemerintah dalam rangka memperkokoh struktur akumulasi kapital yang dibangun oleh Negara Kolonial.

Mulailah proses pembangunan berbagai fasilitas guna memenuhi hadirnya suatu pelabuhan yang dapat menampung hasil bumi dari wilayah *hinterland* dilaksanakan. Pembangunan yang utama adalah memperbesar dermaga yang dapat menampung kapal lebih besar. Sebagaimana telah diuraikan di atas, bagaimana Panarukan telah menjadi kota pelabuhan dari awalnya. Oleh sebab itu tidak begitu sulit membangun dan memperbesar Pelabuhan Panarukan tersebut. Pondasi awal adanya pelabuhan menjadikan proses pembangunan dapat dengan lancar dilakukan.

Dalam proses pembangunannya, pertama-tama yang dilakukan adalah membangun galangan kapal. Tidak ketinggalan pula mercusuar pada tahun 1883 sebagai petunjuk arah bagi para pelaut juga dibangun. Rupanya-rupanya di samping membangun dermaga, fasilitas pendukung keberadaan pelabuhan juga disiapkan guna kebutuhan kapal seperti air bersih yang disambungkan dengan pipa-pipa, tempat penumpukan untuk barang-barang impor-ekspor, parkir, tempat pengisian bahan bakar, tongkang-tongkang, menyambungkan rel kereta api dan menyediakan gerbong-gerbong, tempat timbangan, penginapan dan lain-lain. Tidak ketinggalan pula demi kelancaran administrasi pelabuhan dibangun sarana dan prasarana untuk kantor pengelola pelabuhan.

Pembangunan infrastruktur lainnya juga dibangun di pelabuhan Panarukan seperti beberapa galangan atau dok-dok terapung. Bangunan ini untuk sebagai tempat untuk mereparasi kapal. Selain itu juga dibangun pelataran yang sangat luas, untuk bongkar muat isi dari kapal-kapal yang sandar. Selain itu juga dilengkapi dengan alat-alat derek termasuk jalur kereta api dari gudang ke kapal. Pada Pelabuhan Panarukan terdapat rel kereta api (lori) yang menghubungkan stasiun kereta api dengan dermaga, kira-kira sepanjang 1 (satu) km. keberadaan lori tersebut sangat memudahkan pengangkutan produksi sumber daya alam, seperti kakao, kopi, tembakau, gula dan lain-lain dengan murah dan cepat melalui jalur ini.

Gudang-gudang penyimpan komoditas dari wilayah *hinterland* dan tidak ketinggalan pula perkantoran dan menjadi gedung induk *Maaschtschappij Panaroekan* yang terbuat dari batu bata dipersiapkan dengan baik. Ukuran gudang-gudang tersebut sangat luas mencapai ratusan meter persegi. Adapun fungsi dari mercu suar sebagai pemberi tanda bagi pelayaran. Dibangun dibibir pantai kawasan pelabuhan. Tinggi menara tersebut sekitar 50 M, dengan lebar 8 M. Cara bekerjanya dengan menggunakan tenaga karbit.

Berangkat dari berbagai persiapan di atas tampaknya keberadaan Pelabuhan Panarukan telah dirancang dengan baik dengan fungsinya sebagai pelabuhan tempat menyalurkan barang-barang ke berbagai pasar internasional. Pelabuhan Panarukan secara fungsi menjadi semakin nyata sebagai *colleting centers*. Menurut Wells (1990:3)

Panarukan: Pelabuhan “Internasional” yang Terlupakan (Tri Chandra Aprianto)

kecenderungan hubungan antara wilayah *hinterlands* dengan maritim harus dilihat sebagai fitur pelengkap dari kohesi intra-regional dan integrasi regional daripada sebagai internal dan eksternal, yang masing-masing memiliki kekuatan orientasi yang berbeda. Ini harus diterima bahwa konfigurasi geografis kawasan Asia Tenggara dapat menentukan bahwa sepanjang sejarah, pelabuhan berperan tak perlu dari *broker* budaya. Oleh karena itu, pemimpin dan penguasa dalam kontrol pusat maritim yang berlokasi strategis, menemukan diri mereka dalam posisi nyata yang menguntungkan untuk mengelola kekayaan dan pengaruhnya sesuai dengan *mode* Asia Tenggara.

Pada titik inilah sebenarnya sejarah Pelabuhan Panarukan harus diletakkan. Sejak masa “klasik” Pelabuhan Panarukan selalu menjadi tempat perebutan kekuasaan. Begitu juga pada masa kekuasaan kolonial, penguasa kolonial kemudian memainkan fungsi kontrol dari posisi strategis ini, yaitu kota pelabuhan. Praktek politiknya tidak lagi semata-mata hanya berdasar atas potensi manakala pasar telah melakukan permintaan (*supply and demand theory*), karena bentuknya lebih eksploitatif. Lebih dari itu keberadaan Pelabuhan Panarukan pada masa kolonial berubah menjadi semacam *gerbang kota*, yang mengontrol hubungan politik dan ekonomi dengan wilayah sekitarnya.

Kejelasan definisi Pelabuhan Panarukan dengan fungsinya serta sifatnya yang eksploitatif telah menempatkan keberadaannya sebagai suatu sistem nilainya sendiri. Dalam pengertian lain, setelah merujuk pada sekilas penjelasan di atas, wilayah Panarukan bisa dikatakan sebagai pelabuhan dengan bentuk *colleting centers*, pada level tertentu.²⁰ Akan tetapi, mengingat keberadaan Surabaya menurut Dick (1988:408) merupakan salah satu dari lima²¹ pelabuhan yang dijadikan simpul-simpul perdagangan imperium Belanda, di mana KPM telah menumpuk barang-barang dari pelabuhan-

²⁰ Guna pembahasan tentang *colleting centers* bisa dilihat pada Leong Sau Heng, *Colleting Centres, Feeder Points and Enterpots in the Malay Peninsula 1000 B.C. – A.D 1400*, (Singapore University Press, National University of Singapore, 1990), hal 23-26.

²¹ Selain Pelabuhan Surabaya, ada Pelabuhan Belawan (Sumatera Utara), Tanjung Priok, Semarang dan Makasar (Sulawesi).

pelabuhan penunjang (*feeder point*), salah satunya Pelabuhan Panarukan. Kendati Pelabuhan Panarukan telah menjadi pelabuhan yang berfungsi mengumpulkan barang-barang dari daerah pedalaman. Dan Pelabuhan Panarukan juga secara sengaja “menyedot” hasil-hasil sumber-sumber daya alam di wilayah *hinterlands*-nya. Namun posisinya lebih sebagai *feeder point*, pelabuhan penyangga dari *colleting centers* kota pelabuhan yang lebih besar, yaitu Surabaya.

Adalah George Birnie, merupakan pengusaha yang memiliki peranan besar dalam pembangunan Pelabuhan Panarukan tersebut, 1890. Rupa-rupanya selain sebagai pemilik LMOD, sekaligus juga pemilik sebuah maskapai pelayaran. *Maatschappij Panaroekan* (1886).²² Demikianlah Pelabuhan Panarukan kemudian menjadi satu nama yang “diingat” di pasaran dunia melalui ekspor komoditi gula, kopi, kakao, tembakau dan karet. Kendati begitu hal proses pembangunan Pelabuhan Panarukan ini juga mendapat dukungan penuh dari Pemerintah Kolonial. Awalnya, pelabuhan ini dikelola *Panaroekan Maatschappij* yang didirikan tahun 1886.

Rupa-rupanya George Biernie sangat sadar dengan letak Pelabuhan Panarukan berada pada wilayah yang strategis. Setidaknya terdapat 4 (empat) hal yang menyebabkan Pelabuhan Panarukan menjadi wilayah yang strategis. *Pertama*, Pelabuhan Panarukan ini terletak di teluk. Ini merupakan salah satu faktor penting dalam mendukung suatu pelayaran. *Kedua*, posisi Pelabuhan Panarukan merupakan bagian dari jalur pelayaran perdagangan laut melalui Laut Jawa dan Selat Madura yang dilalui pedagang-pedagang yang menuju ke Maluku sangat mendukung perkembangan pelabuhan untuk menjadi pelabuhan internasional. *Ketiga*, tersedianya fasilitas air bersih rupa-rupanya menjadi kelebihan tersendiri, sehingga kapal-kapal dalam pelayaran jarak jauh yang membutuhkan perbekalan air minum singgah di Pelabuhan Panarukan. *Keempat*, kekayaan sumber daya alam yang ada di wilayah belakang Panarukan sebagai

²² Saat itu George Bernie bekerjasama dengan *Stoomvaart Maatschappij Nederlandsch* dengan mendirikan *Maatschappij Panaroekan*. Sejak berdirinya jasa pelayaran tersebut semua hasil perkebunan yang berasal dari Bondowoso, Jember, Banyuwangi, dan Panarukan ditimbun di gudang-gudang di sekitar pelabuhan diangkut ke pasar internasional.

Panarukan: Pelabuhan “Internasional” yang Terlupakan (Tri Chandra Aprianto)

penghasil kakao, kopi, gula, tembakau dan lain-lain merupakan produksi perkebunan yang berkualitas ekspor.²³

Seiring dengan krisis ekonomi dunia (jaman malaise) 1930, ternyata juga mempengaruhi keberadaan Pelabuhan Panarukan. Namun Pelabuhan Panarukan masih bisa berfungsi sebagai lintasan perdagangan internasional. Keberadaan Pelabuhan Panarukan praktis mulai beralih fungsi manaka pendudukan fasisme Jepang, dimana semua energi dialihkan untuk perang.

Untuk selanjutnya fungsi dari Pelabuhan Panarukan praktis menurun, hingga akhirnya terjadi peristiwa nasionalisasi semua perusahaan asing (1957-1958). Sehingga manakala sudah terlihat adanya proses pengambilalihan para direksi dari berbagai perusahaan perkebunan partikelir dengan kekuatan kapital besar ini dapat dengan cepat mengalihkan dananya kepada anak perusahaan yang sulit ditembus oleh pemeriksaan pemerintahan RI.²⁴ Manakala terjadi proses pengambilalihan kapal-kapal milik perusahaan asing tidak tersentuh. Masyarakat yang melaksanakan proses pengambilalihan tersebut hanya menduduki kantor-kantor dan gudang-gudang di sekitar Pelabuhan Panarukan.

Pada akhirnya praktis sejak saat itu tidak ada lagi kapal-kapal pengangkut sumber-sumber daya alam dari daerah *hinterland* ke pasar Eropa yang bersandar di Pelabuhan Panarukan. Inilah berakhirnya “eksistensi” Pelabuhan Panarukan yang

²³Sejak awal abad XIX pihak pemerintah kolonial menerapkan kebijakan *ekonomi the system of onterprice* sebagai pengganti *the cultivation system*. Berangkat dari kebijakan politik ekonomi kolonial tersebut itu hadirilah berbagai perusahaan perkebunan. Adapun daerah yang dengan cepat merespon kebijakan tersebut adalah Bondowoso dan Jember. Hal itu dikarenakan kedua daerah tersebut sumber agrariannya sangat kaya dan sangat cocok untuk penanaman komoditi ekspor, kakao, kopi, tembakau dan tebu (gula). Tri Chandra Ap, *Warisan Kolonial yang Belum (di)selesai(kan): Nasionalisasi Perusahaan Perkebunan di Jember, Workshop on the Economic Side of Decolonization* di Yogyakarta, tanggal 18-19 Agustus 2004.

²⁴ Tiga Puluh Tahun Pengambilalihan Perusahaan perkebunan Milik Belanda di Indonesia (1957-1987), lihat juga pada Sasaran tahun II. 7, hal. 36, sebagaimana dicatat oleh Tri Chandra Ap, *Warisan Kolonial yang Belum (di)selesai(kan): Nasionalisasi Perusahaan Perkebunan di Jember, Workshop on the Economic Side of Decolonization* di Yogyakarta, tanggal 18-19 Agustus 2004.

awalnya gegap gempita. Saat ini bekas-bekas Pelabuhan Panarukan hanya tinggal bangunan-bangunan yang hampir ambruk. Hanya menjadi objek penelitian arkeologi.

5 Simpulan

Panarukan sebagai Kota Pelabuhan sejak awalnya memiliki posisi pada jalur perdagangan laut yang strategis. Berada di selat Madura, laut penghubung antara pulau Jawa dan Madura, di pesisir utara Pulau Jawa. Dinamika laut di Pelabuhan Panarukan ini tidak saja dari 2 (dua) etnis: Jawa dan Madura semata, tapi juga dari luar Jawa, sebagaimana disebutkan di atas.

Keberadaan Pelabuhan Panarukan menjadi pelabuhan penyangga (*feeder points*) dari Pelabuhan Surabaya (*collecting centers*) pada abad ke 19. Sebagai pengumpul dari kekayaan alam dari wilayah belakang Panarukan, yang menghasilkan kakao, kopi, karet, tembakau, tebu (gula) dan hasil perkebunan lainnya.

Pada tahun 1960-an, Pelabuhan Panarukan menjadi tidak berfungsi kembali manakala kapal-kapal yang mengirim semua hasil perkebunan tidak dioperasikan kembali. Akibatnya terjadilah struktur kota pelabuhan mengalami perubahan bentuk. Bahkan dalam struktur pemerintahan, Panarukan sendiri sebelumnya menjadi ibu kota dari Kabupaten, akhirnya berubah hanya menjadi salah satu Kota Kecamatan di Kabupaten Situbondo *)

DAFTAR ACUAN

- Ap, Tri Chandra, “Warisan Kolonial yang Belum (Di)Selesai(kan):Nasionalisasi Perusahaan Perkebunan di Jember”, *paper dalam Workshop tentang Dekolonisasi* di Yogyakarta, 18-19 Agustus 2004.

Panarukan: Pelabuhan “Internasional” yang Terlupakan (Tri Chandra Aprianto)

- Arifin, Edy Burhan, “Emas Hijau” di Jember: Asal-usul, Pertumbuhan dan Pengaruhnya dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat 1860-1980”. *Tesis S2 UGM* tidak diterbitkan, 1989.
- Braudel, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, University of California Press.1995.
- Chaudhuri, KN, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean an Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Camdrige University Press, 1985.
- Dick, Howard W, “Perdagangan Antar Pulau, Pengintegrasian Ekonomi dan Timbulnya Suatu Perekonomian Nasional”, dalam Anne Both dkk, *Sejarah Ekonomi Indonesia*, Jakarta: LP3ES, 1988, hlm. 399-434
- Heng, Leong Sau, *Colleting Centres, Feeder Points and Enterpots in the Malay Peninsula 1000 B.C. – A.D 1400*, Singapore University Press, National University of Singapore, 1990.
- Hall, Kenneth R, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, Honolulu: University of Hawaii Press, 1985.
- Lapian, AB, “Sejarah Nusantara Sejarah Bahari”, *Pidato Pengukuhan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia*, 4 Maret 1992.
- Lloyd, Cristopher, *The Stuctures of History*, USA: Blackwell, 1993.
- Masyhuri, *Menyisir Pantai Utara*. Jakarta: Yayasan Pustaka Nusatama – Perwakilan KITLV, 1995.
- Nawiyanto, “Transportasi Development in Besuki 1830-1970s”, *Paper conference the modern economic history of Indonesia*, Yogyakarta: UGM, 26-28 Juli 1999.
- Tjiptoatmodjo, F.A. Sutjipto, Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura, *Desertasi* (tidak diterbitkan), Yogyakarta: UGM, 1983.