

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Hampir dua pertiga dari luas daratan Indonesia adalah wilayah perairan. Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan, negara maritim atau dunia laut karena fakta ini. Karena Indonesia adalah negara maritim, tidak boleh menggunakan istilah "kepulauan" "negara" melainkan istilah "laut utama" atau "jantung" karena Laut Jawa, Laut Flores, dan Laut Banda setidaknya merupakan tiga zona laut utama yang membentuk Indonesia sebagai suatu sistem laut.¹ Laut Jawa yang meliputi Kalimantan, Jawa, Sulawesi, Sumatera, dan Nusa Tenggara merupakan salah satu dari tiga zona laut primer di Indonesia yang penulis sebutkan sebelumnya, merupakan pusat perdagangan laut di Indonesia bahkan Asia Tenggara.²

Menulis sejarah maritim saat ini, sangat penting karena sejarah maritim masih merupakan topik yang relatif belum ter gali dalam menemukan kembali identitas negara Indonesia. Padahal kita semua tahu bahwa pertemuan pertama antara bangsa kita dan bangsa asing terjadi di pantai atau di pelabuhan, banyak pertukaran budaya, ekonomi, dan politik terjadi di sana.

Jika anda melihat sejarah maritim Indonesia, anda akan melihat bahwa negara ini sebenarnya memiliki gen maritim jauh

¹ M. Djulianti Suroyo, dkk., Sejarah Maritim Indonesia 1 Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Hingga Abad Ke-17 (Semarang: Jeda, 2007), 9.

²*Ibid.*, 12.

sebelum kemerdekaan. Pada zaman Islam, Indonesia memiliki kerajaan maritim seperti Kesultanan Malaka, Samudera Pasai, Aceh, Palembang, Jambi, Banten, Cirebon, Demak, Pontianak, Banjarmasin, Gowa Tallo, Ternate, dan Tidore. Pada saat itu, Nusantara (sekarang Indonesia) dan kerajaan-kerajaan ini memiliki pelabuhan yang baik untuk kegiatan maritim.³ Penjajah ini menguasai pelabuhan kerajaan dan kegiatan maritim di wilayah pesisir, yang pada gilirannya menguasai kekayaan alam Nusantara. Menurut penulis, salah satu aspek sejarah maritim adalah studi tentang peristiwa yang berhubungan dengan kegiatan maritim.

Penulis menemukan banyak wilayah perairan di Nusantara yang dapat dipelajari dan diteliti ketika mempelajari sejarah maritim, seperti beberapa zona laut utama yang disebutkan sebelumnya. Indonesia juga memiliki banyak pelabuhan yang tersebar di pulau-pulau dan wilayah lautnya. Penulis akan membahas salah satu kawasan di perairan zona Laut Jawa yang termasuk dalam wilayah Pulau Jawa dan merupakan salah satu zona perdagangan dan penyeberangan di kawasan Laut Jawa yaitu Pelabuhan Cirebon, setelah mengkaji sumber, literatur, dan terakhir letak geografis lokasi penelitian ini.

Pelabuhan Cirebon merupakan tempat yang aman bagi kapal untuk berlabuh dan untuk transit sebelum melanjutkan perjalanan ke pelabuhan di sebelah timur atau berhenti untuk mendayung karena berada di tengah jalur penyeberangan antara Batavia dan Semarang, dan didukung oleh kondisi geografis yang

³ Taufik Abdullah, *Penulisan Sejarah Sosial Daerah*. (Jakarta: Direktorat Jarahnitra Proyek IDSN, 1983/1984), 7.

menguntungkan. Pelabuhan Cirebon semakin berperan penting karena dari pelabuhan inilah barang ekspor seperti gula pertama kali diangkut. Pada saat itu, gula adalah komoditas paling berharga di pasar Eropa, dijual dengan harga jutaan gulden.

Cirebon seperti kota-kota pelabuhan lainnya di pantai utara Jawa seperti Batavia, Semarang, dan Surabaya, memiliki konstruksi lanskap geografis yang sama dengan kota-kota di pantai utara Jawa. Merupakan wilayah dataran rendah dengan wilayah pesisir dan pedalaman (desa) yang strategis, ditempatkan untuk mendukung kegiatan sosial ekonomi pelayaran dan perdagangan. Keberadaan pelabuhan di wilayah pesisir yang memiliki letak geografis yang sangat strategis, terutama dari segi ekonomi,⁴ berimplikasi pada peningkatan kegiatan ekonomi yang berpusat pada pelabuhan. Sebagian besar wilayah pedesaan di Cirebon yang memiliki konstruksi dataran rendah adalah desa-desa yang mengandalkan produk pertanian untuk mata pencaharian mereka. Wilayah Cirebon yang awal mulanya merupakan cakupan vasal⁵ dari Kerajaan Hindu Pajajaran, Sri Baduga Maharaja (Prabu Siliwangi) memerintah Kerajaan Pajajaran pada saat itu, dan Islam menyebar ke Cirebon. Lambat laun, orang-orang ingin meninggalkan vasal Kerajaan Pajajaran dan bergabung dengan kekuatan politik Islam di Cirebon.

⁴ Peter Reeves, Frank Broze, Kenneth Mc Pherson, "Studying the Asian Port City" dalam Frank Broeze, 35.

⁵ Kata vasal bila merujuk dalam Kamus Bahasa Indonesia memiliki arti "takluk" atau "daerah taklukan" bisa juga ditarik kesimpulan berada dalam kekuasaan negara lain. Lihat Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, Kamus Bahasa Indonesia (Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2008), 1605.

Kesultanan Cirebon telah menjadi Kesultanan Islam sejak tahun 1479. Tidak lagi menjadi vasal Kerajaan Pajajaran. Syarif Hidayatullah (Sunan Gunung Jati) adalah tokoh sentral yang membebaskan Cirebon dari vasal Kerajaan Cirebon. Ia bukan hanya Raja pertama Kesultanan Cirebon, tetapi ia juga seorang tokoh agama terkemuka yang merupakan salah satu dari sembilan orang yang menyebarkan agama Islam di pulau Jawa dan disebut sebagai Wali Songo.⁶

Pada mulanya wilayah Kesultanan Cirebon dibentengi dari ujung barat Pulau Jawa sampai ke perbatasan Mataram di Jawa Tengah. Daerah-daerah penting seperti Banten, Sunda Kelapa, Majalengka, Kuningan, Indramayu, dan Ciamis termasuk dalam wilayah benteng ini. Putra sulung Sunan Gunung Jati, Pangeran Sabakingkin, juga dikenal sebagai Maulana Hasanudin, menjadi penguasa Banten pada tahun 1526 untuk menyebarkan Islam ke seluruh wilayah, seiring bertambahnya kekuasaan Kesultanan Cirebon.⁷ Kesultanan Cirebon di Jawa Barat terpecah menjadi dua bagian dari waktu ke waktu. Kesultanan Cirebon yang diperintah oleh Panembahan Ratu terletak di sebelah timur sungai Citarum, sedangkan wilayah Banten yang diperintah oleh Maulana Yusuf terletak di sebelah barat.

Menurut berita dari Tome Pires,⁸ Cirebon sudah memiliki pelabuhan yang sangat bagus dengan tiga sampai empat perahu

⁶ M. Sanggupri dan Wiwi Kuswiah, Sejarah Kesultanan Tradisional Cirebon (Jakarta: Suko Rejo Bersinar, 2001), 24.

⁷ Slamet Muljana. Runtuhnya kerajaan Hindu-Jawa dan timbulnya negara-negara Islam di Nusantara. (Yogyakarta : PT LKiS Pelangi Aksara,2005), 72.

⁸ Armando Cortesao (Ed.), The Suma Oriental of Tome Pires: An Account of The East Vol. I. (Londo Hakluit Society, 1944), 256-257.

kecil berlabuh di sana. Pelabuhan ini juga memiliki cukup banyak beras dan bahan makanan lainnya. Jung (perahu kecil) bisa masuk ke kawasan pelabuhan melalui sungai yang mengelilingi pelabuhan. Dari penjelasan Pires, kemungkinan besar Pelabuhan Muara Jati adalah pelabuhan yang dimaksud.

Pada masa pemerintahan Sunan Gunung Jati, Kesultanan Cirebon membangun pelabuhan baru yang dikenal dengan Pelabuhan Talang selain pelabuhan Muara Jati. Pelabuhan baru itu berkembang pesat dan sangat ramai dengan pedagang Cina dan lainnya dari luar wilayah Cirebon. Lokasi pelabuhan yang berjarak kurang lebih 3 kilometer dari Keraton Pakungwati (Keraton Kasepuhan) diduga turut mendorong pesatnya pertumbuhan pelabuhan tersebut.⁹

Perdagangan yang terjadi di Pelabuhan Cirebon antara penduduk asli dan pendatang berdampak lebih lanjut, meningkatkan keinginan bangsa asing untuk berkunjung ke Cirebon. Terjadi pula diaspora etnis dan akulturasi budaya antara budaya lokal Cirebon dengan budaya luar Cirebon ketika para pendatang itu singgah di Cirebon sembari menunggu angin muson membawa mereka kembali ke tempat asalnya.¹⁰

Pelabuhan Cirebon menjadi salah satu pelabuhan tersibuk yang terhubung dengan perdagangan lokal, regional, dan internasional berkat kedatangan para pedagang dan pendatang dari luar Cirebon. Orang Arab dan Cina memiliki hubungan baik

⁹ M. Djuliaty Suroyo, *Op. Cit.*, 124.

¹⁰ Paramita R. Abdurachman, *Cerbon* (Jakarta: Yayasan Mitra Budaya Indonesia, 1982),32.

dengan pelabuhan Cirebon, terbukti dengan keberadaan dan pertumbuhan komunitas Arab permukiman di sepanjang Jalan Panjunan dan permukiman masyarakat Tionghoa di sepanjang Jalan Pasuketan.¹¹

Melalui pintu gerbang pelabuhan Nusantara, sejumlah besar pendatang, termasuk Arab, Cina, dan Eropa, tiba di wilayah tersebut. Orang-orang Eropa datang ke Nusantara untuk berdagang pada awalnya, tetapi karena mereka terbiasa dengan tanah yang subur, mereka ingin untuk memiliki dan menguasai semua perdagangan di sana, termasuk di wilayah Cirebon.¹²

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang di atas maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana sejarah berdirinya pelabuhan Cirebon?
2. Bagaimana perkembangan pelabuhan Cirebon masa Hindia Belanda tahun 1927-1942?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui dan mendeskripsikan hal-hal sebagai berikut:

1. Mengetahui sejarah berdirinya pelabuhan Cirebon.

¹¹ Samodra Wibawa, Negara-Negara di Nusantara: dari Negara-kota hingga Negarabangsa dan dari Modernisasi hingga Reformasi Administrasi (Yogyakarta : UGM Press, 2001), 18.

¹² Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notokusanto, Sejarah Nasional Indonesia Jilid III (Jakarta: Balai Pustaka, 1984), 27.

2. Mengetahui perkembangan pelabuhan Cirebon masa Hindia Belanda tahun 1927-1942.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Inspiratif, memberikan motivasi lebih bagi para akademis Sejarah Kebudayaan Islam dan para peminat serta para pemerhatian sejarah untuk mendalami sejarah di bidang maritim Indonesia, karena Indonesia adalah Negara yang sudah memiliki gen sebagai Negara Maritim.
2. Manfaat sebagai sarana transfer bagi keilmuan dan pemikiran mengenai Sejarah Maritim kepada khalayak yang luas.
3. Memberikan sumbangan keilmuan berupa karya sejarah atau historiografi bagi IAIN Syekh Nurjati Cirebon dan Fakultas Ushuluddin dan Adab, dan khususnya Humaniora Jurusan Sejarah Peradaban Islam yang terkait dengan tulisan yang berhubungan dengan sejarah maritim yang masih sangat minim untuk diminati di kalangan mahasiswa sejarah.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup masalah yang akan peneliti ambil adalah mengenai beberapa point yang sudah ditulis di rumusan masalah di antaranya : Awal terbentuknya pelabuhan dan memahami perkembangan pelabuhan Cirebon pada masa Hindia Belanda tahun 1927-1942. Penulis membatasi ruang lingkup tahun dari

1927–1942. Tahun 1927 dijadikan tahun awal penelitian didasari dari pelabuhan Cirebon menjadi bawahan struktur pelabuhan Semarang sejak tahun tersebut. Sedangkan Tahun 1942 dijadikan akhir penelitian karena pada tahun ini akhir dari pemerintahan Hindia Belanda.

F. Tinjauan Pustaka

Penulis menelusuri literatur-literatur yang berkaitan dengan judul yang diambil yakni: *Perkembangan Pelabuhan Cirebon Pada Masa Hindia Belanda Tahun (1927-1942)*. Adapun tinjauan pustaka yang akan menjadi referensi penelitian ini adalah sebagai berikut :

Skripsi karya Fuji Sasih Lestari yang berjudul “Gerakan Pemogokan Buruh Pelabuhan Cirebon Dan Implikasinya Terhadap Kehidupan Buruh Pelabuhan Cirebon Masa Kolonial Belanda Tahun 1906 – 1926”. Skripsi ini membahas tentang banyaknya karakter yang mempengaruhi para buruh pelabuhan, terutama mengenai wilayah kerja mereka. Karena pekerja darat dan laut berkontribusi pada pertumbuhan karyawan Pelabuhan Cirebon, topik ini menarik. Selain itu, kejadian yang melibatkan pekerja, seperti pemogokan, yang berkontribusi pada diskusi lebih lanjut tentang perselisihan perburuhan di Pelabuhan Cirebon dan dampaknya terhadap pekerja di sana.¹³

¹³ Fuji Sasih Lestari, Skripsi : “Gerakan Pemogokan Buruh Pelabuhan Cirebon Dan Implikasinya Terhadap Kehidupan Buruh Pelabuhan Cirebon Masa Kolonial Belanda Tahun 1906 – 1926” (Cirebon, IAIN Syekh Nurjati, 2020), 19.

Persamaan skripsi ini dengan penelitian penulis yakni membahas pelabuhan Cirebon. Perbedaan skripsi ini dengan penelitian penulis yakni dilihat dari tahun kajian penulis berbeda dengan tahun kajian dalam skripsi Fuji dan dalam skripsi Fuji menjelaskan tentang gerakan pemogokan buruh, sedangkan penulis lebih fokus tentang keadaan sosial budaya dan perkembangan pelabuhan Cirebon.

Skripsi dari UIN (Universitas Negeri Islam) Syarif Hidayatullah Jakarta karya dari Firman Faturrohman yang juga membahas tentang Pelabuhan Cirebon dengan judul *Eksistensi Pelabuhan Cirebon: Studi Ekonomi Politik Masa Hindia Belanda (1930-1942)*. Kondisi ekonomi dan politik wilayah Jawa Barat pada masa pemerintahan Hindia Belanda dideskripsikan dalam penelitian ini. Tidak terkecuali di Cirebon dengan mayoritas wilayah pesisir nusantara yang menjadi tumpuan kekuatan politik dan ekonomi. Hindia Belanda. Saat itu, pada awal abad ke-20, penguasa lokal Cirebon telah kehilangan legitimasi politiknya. Pemerintah Hindia Belanda mengambil alih pelabuhan yang digunakan untuk ekspor dan impor, yang menyebabkan depresi tahun 1927.¹⁴ Alasan lain penulis memilih skripsi ini sebagai tinjauan pustaka adalah menambah materi pada BAB II dan BAB IV.

Persamaan penelitian penulis dengan penelitian Firman Faturrohman adalah sama-sama membahas tentang pelabuhan

¹⁴ Firman Faturrohman, Skripsi :“Eksistensi Pelabuhan Cirebon Studi Ekonomi Politik Masa Hindia Belanda (1930-1942)” (Jakarta, UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2015), 12.

Cirebon. Perbedaan skripsi ini dengan penelitian penulis yakni dilihat dari tahun kajian dan pembahasannya lebih fokus terhadap keadaan ekonomi dan politik pemerintahan Hindia Belanda sedangkan penulis lebih fokus pada keadaan sosial, budaya dan perkembangan pelabuhan Cirebon.

Artikel dari Juhaeriyah, Singgih Tri Sulistiyono, Alamsyah. Artikel ini dengan judul Perkembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara Kejawanan dan Kontribusinya terhadap Pemberdayaan Sosial Ekonomi Masyarakat Nelayan Kota Cirebon, 1994-2011. Kontribusi Pelabuhan Perikanan Kejawanan terhadap pemberdayaan masyarakat nelayan Kota Cirebon dari tahun 1994 hingga 2011 menjadi bahan analisis penelitian ini. PPN Kejawanan tampaknya telah memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pemberdayaan sosial ekonomi masyarakat nelayan Kota Cirebon sepanjang perkembangannya. Kehidupan dan kesempatan kerja merupakan contoh pemberdayaan ekonomi, sedangkan pemberdayaan dari segi sosial juga mencakup pembinaan nelayan dan pemberdayaan perempuan dalam rumah tangga nelayan.¹⁵ Artikel ini penulis jadikan acuan untuk kepenulisan di bagian BAB III.

Persamaan penelitian penulis dengan penelitian di atas yaitu sama-sama membahas tentang perkembangan pelabuhan. Sedangkan perbedaannya yakni dilihat dari isi pembahasannya yang lebih fokus membahas tentang kontribusi pemberdayaan

¹⁵ Singgih Tri Sulistiyono, Tesis : “Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930”, (Yogyakarta, Pasca Sarjana Universitas Gajah Mada, 1994), 15.

sosial ekonomi masyarakat nelayan Kota Cirebon dan memfokuskan dengan keadaan sosial ekonominya. Sedangkan penelitian penulis itu lebih memfokuskan tentang perkembangan pelabuhan Cirebon dengan keadaan sosial budayanya.¹⁶

G. Landasan Teori

1. Teori Perkembangan Pelabuhan

Perkembangan pelabuhan adalah proses yang kompleks dan dipengaruhi oleh banyak faktor. Ada beberapa teori yang mencoba menjelaskan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan pelabuhan, antara lain:

a. Lokasi Pelabuhan

Teori ini dikemukakan oleh Jean Labatut pada tahun 1962 dalam karyanya yang berjudul *Introduction to Port Engineering and Management*. Teori ini mengatakan bahwa perkembangan pelabuhan tergantung pada kondisi geografis dan topografi di sekitarnya. Pelabuhan yang terletak di daerah yang strategis dan mudah diakses akan berkembang lebih pesat dibandingkan dengan pelabuhan yang terletak di daerah yang sulit diakses. Lokasi pelabuhan sangat penting dalam menentukan perkembangan pelabuhan. Lokasi yang baik adalah yang dapat memberikan akses mudah ke jaringan transportasi yang ada dan dapat menjangkau wilayah yang luas. Selain

¹⁶ Juhaeriyah, Singgih Tri Sulistiyono, Alamsyah, "Perkembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara Kejawanan Dan Kontribusinya Terhadap Pemberdayaan Sosial Ekonomi Masyarakat Nelayan Kota Cirebon 1994 – 2011", *Indonesian Historical Studies*. Vol 2, No 2 Desember 2018, 118.

itu, pelabuhan juga harus dekat dengan sumber daya dan pasar yang penting.

b. Teknologi Transportasi

Teori ini dikemukakan oleh Peter Hall pada tahun 1998 dalam karyanya yang berjudul "Cities in Civilization". Teori ini mengatakan bahwa perkembangan pelabuhan tergantung pada jaringan transportasi. Pelabuhan yang terintegrasi dengan jaringan transportasi yang baik akan berkembang lebih pesat dibandingkan dengan pelabuhan yang tidak terintegrasi dengan baik. Perkembangan pelabuhan sangat tergantung pada kemajuan teknologi transportasi. Dalam sejarah, teknologi kapal uap, kapal kontainer, dan kapal tanker, misalnya, telah mengubah cara pelabuhan beroperasi dan mempengaruhi volume perdagangan yang dapat ditangani oleh pelabuhan.

c. Perkembangan Ekonomi

Teori ini dijabarkan oleh Adam Smith dalam karyanya yang berjudul "The Wealth of Nations" pada tahun 1776. Teori ini mengatakan bahwa pelabuhan berkembang karena adanya permintaan pasar yang tinggi dan kebijakan perdagangan yang bebas. Pelabuhan yang berkembang menjadi pusat perdagangan internasional dan menjadi gerbang masuk bagi komoditas yang dibutuhkan pasar. Perkembangan pelabuhan terkait erat dengan pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitarnya. Semakin tinggi pertumbuhan ekonomi, semakin besar

pula kebutuhan akan transportasi dan perdagangan, sehingga pelabuhan menjadi semakin penting. Pelabuhan berkembang sebagai bagian dari rantai pasokan yang lebih besar dan tergantung pada kondisi ekonomi dan politik global.

d. Perkembangan Industri dan Hubungan Internasional

Teori ini dikemukakan oleh Werner Sombart pada tahun 1913 dalam karyanya yang berjudul "Der moderne Kapitalismus". Teori ini mengatakan bahwa perkembangan pelabuhan terjadi karena adanya perkembangan industri. Pelabuhan menjadi tempat penting untuk pengiriman bahan mentah dan produk industri ke pasar internasional. Perkembangan pelabuhan juga terkait dengan hubungan internasional yang ada di wilayah sekitarnya. Semakin erat hubungan perdagangan dan investasi antara pelabuhan dan negara-negara lain, semakin besar pula potensi perkembangan pelabuhan tersebut.

e. Struktur Organisasi Pelabuhan

Struktur organisasi pelabuhan, termasuk sistem manajemen dan regulasi, mempengaruhi perkembangan pelabuhan. Pelabuhan yang dikelola dengan baik dan efisien cenderung lebih berkembang daripada pelabuhan yang tidak memiliki struktur organisasi yang baik.

Peran pelabuhan akan semakin nyata ketika kapal-kapal yang mengarungi samudera dan lautan suatu saat akan memasuki

pelabuhan. Dalam mempelajari sejarah maritim, peran pelabuhan sebagai pusat kegiatan maritim sangatlah penting. Misalnya pelayaran dan perdagangan di pelabuhan memiliki dampak penting terhadap dinamika sosial dan perkembangan pelabuhan menjadi kota pelabuhan.¹⁷

Memahami pelabuhan dari perspektif sejarah sangat penting untuk memahami konsep pelabuhan. Ada dua konsep yang terkait dengan konsep pelabuhan, berkaitan dengan konsep fisik dan keuangan. Berdasarkan ungkapan fisik (*harbour*), pelabuhan dipahami sebagai tempat kapal berlabuh dan kapal terlindungi dari gelombang besar. Sementara itu, pelabuhan dalam konsep ekonomi (*port*) dipandang sebagai tempat atau pusat pertukaran atau keluar masuknya barang antara *hinterland* (daerah pedalaman)¹⁸ dan *foreland* (daerah sebrang).¹⁹

Pelabuhan sebagai *harbour* yaitu pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat berlindung dari ombak karena letak geografis Cirebon yang menjorok ke dalam serta sebagai pelabuhan transit kapal-kapal antara pulau (*interinsuler*). Sedangkan pelabuhan sebagai *port* yaitu pelabuhan Cirebon yang berfungsi sebagai tempat keluar masuknya arus komoditas yang dihasilkan oleh

¹⁷ Singgih Tri Sulistiyono, "Pengantar Sejarah Maritim Indonesia", (Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2004), 101.

¹⁸ Hinterland adalah daerah-daerah yang terletak di sekitaran pelabuhan termasuk di dalamnya adalah kota pelabuhan itu sendiri dan kota-kota serta daerah-daerah pedalaman di luar kota pelabuhan yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan.

¹⁹ Foreland adalah daerah sebrang, daerah sebrang disini merupakan daerah yang terletak di sebrang pusat perdagangan dan penulis menyebutnya daerah sebrang lautan.

daerah hinterland maupun dari daerah *foreland* dibutuhkan pasar regional maupun global.

Singgih Tri Sulistiyono²⁰ yang dalam bukunya *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia* “Eksistensi sebuah pelabuhan perlu dipahami dari sisi arti itu sendiri, sehingga dapat diketahui peran apa yang dimainkan oleh sebuah pelabuhan dan ini pun akan memberikan arahan untuk memahami penelitian tentang pelabuhan.

Menurut R. Bintarto,²¹ pelabuhan memiliki empat arti. Pertama, arti ekonomis karena sebuah pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor impor dan kegiatan ekonomi lainnya. Kedua, arti budaya karena pelabuhan menjadi tempat pertemuan berbagai bangsa, sehingga kontak-kontak sosial budaya dapat terjadi terhadap masyarakat setempat. Ketiga, arti politis karena pelabuhan memiliki arti ekonomis sebagai urat nadi negara, maka harus dipertahankan. Keempat, arti geografis karena keterkaitannya dengan lokasi dan syarat-syarat berlangsungnya sebuah pelabuhan.

H. Metode Penelitian

Penulis menggunakan penelitian sejarah kualitatif sebagai metode penyelidikannya. Metode dan penelitian adalah dua kata yang membentuk metode penelitian. Kata "metode" berasal dari kata Yunani "*methodos*", yang berarti "cara" atau "jalan" untuk

²⁰ Singgih Tri Sulistiyono, Op.Cit, 104.

²¹ R. Bintarto, “Beberapa Aspek Geografis”, (Yogyakarta: Penerbit Karya, 1968), 33.

mencapai tujuan "atau" memecahkan masalah." Kata berikut, "penelitian," mengacu pada upaya untuk mencapai metode tertentu untuk memecahkan masalah yang dihadapi dengan cara yang cermat, metodis, dan sempurna. Oleh karena itu penelitian metode adalah metode atau prosedur untuk menemukan solusi atas masalah yang dihadapi. Dengan kata lain, metode penelitian adalah penyajian teknis dari metode penelitian yang digunakan peneliti.²² Tujuan penelitian sejarah adalah untuk menciptakan rekonstruksi masa lalu yang sistematis dan objektif yang dapat dicapai dengan menggunakan metode sejarah. Penelitian sejarah mempelajari studi atau peristiwa di masa lalu manusia.²³

Langkah-langkah dalam penelitian ini terdiri dari empat tahapan yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Berikut merupakan langkah-langkah dan penjelasannya.

1. Heuristik

Pertama, pengumpulan data atau sumber sejarah (heuristik). Menurut terminologi heuristik dari Bahasa Yunani *heuristiken* yaitu mengumpulkan atau menemukan sumber, maksudnya dengan sumber atau sumber sejarah (*historical sources*) adalah sejumlah materi sejarah yang tersebar dan teridentifikasi untuk mencari data yang berkaitan dengan judul peneliti.²⁴

²² Suyuti Pulungan, dkk, Pedoman Penulisan Skripsi, Palembang : Fakultas Adab Humaniora, 2014, 21.

²³ Nina Herlina, Metode Sejarah Edisi Revisi 2020, Bandung : Satia Historika 2020, 1.

²⁴ Suhartono W. Pranoto, Teori Dan Metodologi Sejarah, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010, 29.

Metode yang digunakan untuk mencari sumber informasi adalah penggunaan teknik kepustakaan (penelitian/library research) dan penelitian kearsipan, yaitu suatu cara untuk memperoleh informasi melalui penelaahan buku-buku di berbagai perpustakaan dan penelaahan arsip-arsip yang berkaitan dengan tulisan.

Penulis mengunjungi beberapa perpustakaan milik lembaga kearsipan, atau lembaga dan perorangan yang memiliki koleksi buku dan arsip yang berkaitan dengan penulisan ini, seperti:

1. Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) di Jakarta. Penulis dapat memperoleh beberapa sumber primer berupa arsip untuk memperoleh informasi *Staatsblad van Nederlandsch-Indien*, berupa *Regeeringsalmanak Nederlandsch-Indie*, *ENI* (*Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*), peta wilayah Cirebon dan berbagai sumber pendukung lainnya.
2. Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PNRI) Jakarta memperoleh sumber-sumber Cirebon sejak awal abad ke-20 berupa surat kabar kontemporer untuk memahami dinamika Cirebon saat itu, serta *microfile* sebagai bahan sumber utama dan buku-buku yang diterbitkan di perpustakaan ANRI sebagai sumber sekunder tentang topik karya ini.
3. Penulis menemukan penelitian tentang Cirebon dan pelabuhan di perpustakaan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI), seperti artikel Masyhur Interaksi VOC

dengan Pantai Utara Jawa, yang memberikan wawasan tentang artikel ini.

4. Perpustakaan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, penulis menerima buku atlas pelabuhan bersejarah Indonesia yang mendukung pelabuhan Cirebon sebagai salah satu pelabuhan bersejarah Indonesia.
5. Selanjutnya untuk dapat membantu memahami dan merasakan keadaan Pelabuhan Cirebon masa lalu dengan realita saat ini penulis juga mengunjungi langsung Pelabuhan Cirebon yang di dalamnya kini terdapat PT. PELINDO II selaku pengelola Pelabuhan Cirebon.

2. Kritik

Kedua, yaitu kritik sumber sejarah yang sudah dikumpulkan. Pada tahap ini, penulis mengevaluasi sumber untuk memperoleh objektivitas mengenai suatu kejadian. Tujuan utama penulis menggunakan kritik sumber dalam penelitian ini adalah untuk memilih data untuk memperoleh fakta. Kritik sumber dapat diarahkan baik secara internal maupun eksternal. Upaya untuk memverifikasi keaslian satu sumber melalui penelitian fisik dikenal sebagai kritik eksternal. Kritik internal, di sisi lain, menanyakan apakah isi dokumen dapat dipercaya, bebas dari manipulasi, bias, atau penipuan.²⁵

²⁵ Suhartono W. Pranoto, *Teori Dan Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010, 35.

3. Interpretasi

Ketiga, yaitu interpretasi. Interpretasi tindakan menafsirkan bukti atau fakta sejarah atau memberinya makna dikenal sebagai interpretasi. Analisis naratif deskriptif adalah salah satu dari tiga teknik penulisan dasar yang digunakan dalam penelitian sejarah. Pada titik ini, penulis menceritakan dengan menggunakan analisis penulis, temuan verifikasi mengumpulkan data penelitian untuk memberikan solusi terhadap berbagai masalah penelitian²⁶.

4. Historiografi

Tahap akhir yaitu historiografi atau penulisan sejarah. Historiografi, adalah metode untuk menyampaikan temuan penelitian yang ditemukan, diuji, dan ditafsirkan. Penulis harus menyajikan hasil penelitian yang dikumpulkan, diverifikasi, dan ditafsirkan dalam penulisan pada tahap ini, yang menandai kesimpulan dari serangkaian metode penelitian sejarah.

I. Sistematika Penulisan

Penulisan ini akan disusun atas pembagian bab dan sub bab sebagai berikut.

BAB I : Pendahuluan, menguraikan tentang akar persoalan yang melatarbelakangi penulis dalam mengangkat tema ini. Rumusan masalah sebagai penjelasan dari latar belakang masalah tersebut. Tujuan penelitian merupakan orientasi dan arah

²⁶ A.Daliman, Metode Penelitian Sejarah, Yogyakarta : Ombak, 2012, 81.

penelitian. Manfaat penelitian merupakan harapan bagi penelitian dimasa yang akan datang. Tinjauan pustaka sebagai referensi awal untuk mengkaji lebih lanjut tentang berbagai kajian yang serupa. Metode penelitian yang merupakan pedoman yang penulis lakukan dalam penelitian. Sistematika penulisan sebagai uraian tentang berbagai penjelasan yang tertulis dalam penulisan ini.

BAB II : Menguraikan tentang gambaran umum geografis Cirebon, baik keadaan geografis pertanian maupun pesisir, dan juga masyarakat pedalaman sehingga berimplikasi pada karakteristik sosial dan budaya masyarakat terutama yang berkaitan dengan pelabuhan Cirebon.

BAB III : Pada bab ini penulis akan menjelaskan uraian tentang kondisi fisik pelabuhan, sarana dan prasarana pelabuhan, dan manajemen pelabuhan

BAB IV : Pada bab ini penulis akan menjelaskan uraian tentang perkembangan pelabuhan Cirebon dan pengaruhnya terhadap kehidupan sosial masyarakat kota Cirebon.

BAB V : Penutup, sebagai kesimpulan akan menguraikan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis. Selanjutnya adalah saran sebagai bahan acuan bagi perbaikan untuk berbagai hal yang dilihat kurang sempurna yang menjadi pokok permasalahan dalam pembahasan.