

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Wilayah Nusantara merupakan kawasan kepulauan, dimana laut memiliki fungsi penting yaitu sebagai jembatan penghubung bagi penduduk dari berbagai pulau, karena laut merupakan sarana transportasi yang utama sehingga masyarakat dari berbagai daerah dapat menjalin hubungan dengan pihak luar sehingga tercipta kegiatan perdagangan, pertukaran budaya, dan sebagainya, yang dapat menghasilkan peradaban yang lebih maju. Perwujudan ini dapat dilihat dengan berkembangnya kota-kota pantai dan pelabuhan sebagai pusat perdagangan, pelayaran, teknologi perkapalan, hubungan sosial dan pusat kekuatan politik. Salah satu fasilitas dalam memperlancar kegiatan perekonomian adalah tersedianya pelabuhan yang memadai.

Berkembangnya kota pelabuhan tidak dapat dipisahkan dari *hinterland*¹, salah satunya adalah Kota Pelabuhan Surabaya, yang berperan sebagai pelabuhan terbesar ke-2 di Jawa, setelah Batavia, karena letak pelabuhannya yang strategis dan didukung dengan daerah *hinterland*-nya yang kaya dan subur, seperti

¹ Hinterland adalah daerah pedalaman atau daerah-daerah yang terletak disekitar pelabuhan, termasuk kota pelabuhan itu sendiri. Kota-kota dan daerah-daerah pedalaman di luar kota pelabuhan, saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan. Hubungan antara hinterland dengan pelabuhan bersifat saling menguntungkan, karena pelabuhan mempunyai berbagai fasilitas yang dapat digunakan untuk mengeksport produk-produk hinterland ke luar daerah atau ke luar negeri, begitu pun sebaliknya, dan juga sebagai tempat untuk mengimpor produk-produk dari luar negeri atau luar daerah ke hinterland melalui jalur pelayaran. Maka dari itu, hinterland bisa juga diartikan sebagai daerah penyangga dari suatu pelabuhan yang berfungsi sebagai wilayah asal produksi atau pusat-pusat industri dari barang-barang yang akan diangkut menggunakan transportasi laut.

Mojokerto dan Pasuruan yang menghasilkan gula, kopi dan teh, serta Gresik dan Madura yang menghasilkan garam. Hasil produksi hinterland lainnya, seperti beras, kopra², kopi, gula³, tembakau, indigo, dan sebagainya, sudah menjadi komoditas perdagangan lokal dan internasional. Oleh karena itu, Pelabuhan Surabaya menjadi pintu gerbang utama perdagangan di kawasan Jawa Timur.

Sebelum Pelabuhan Tanjung Perak⁴ dibangun, seluruh aktivitas bongkar muat di Surabaya, berada di Pelabuhan Kalimas⁵ sehingga untuk melakukan aktivitas bongkar muat barang atau kegiatan untuk menaikkan dan menurunkan kargo dan harus menggunakan perahu, agar dapat menjangkau daerah pedalaman dan pusat kota, karena Pelabuhan Kalimas berada di sungai sehingga kapal-kapal besar tidak bisa berhenti disana. Oleh karena itu, seluruh aktivitas bongkar muat berlangsung di selat Madura.

Pada tahun 1875, Ir. W. De Jongth menyusun rencana pembangunan Pelabuhan Tanjung Perak⁶ agar dapat memberikan kesempatan kepada kapal-

² Kopra adalah daging buah kelapa yang dikeringkan. <http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/>.

³ Gula merupakan komoditi ekspor utama di Surabaya, yang mengalami peningkatan dari waktu ke waktu meskipun terjadi depresi ekonomi, sehingga Surabaya dikenal sebagai penghasil gula terbesar di Jawa. Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, Indonesia. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Balai Pustaka, PN., *Kamus Besar Bahasa Indonesia Volume 3658 dari BP Series*, (Balai Pustaka, 1993).

⁴ Dulu sebelum dibangun menjadi pelabuhan, Tanjung Perak masih berupa tambak ikan atau kolam ikan. Kolam ikan tersebut diuruk untuk dijadikan bagian dari pelabuhan atau fasilitas pelabuhan.

⁵ Pelabuhan Kalimas adalah pelabuhan rakyat yang terletak di muara sungai Kalimas Surabaya. Pada masa Kolonial, terutama pada abad 19, pelabuhan Kalimas ini merupakan pelabuhan yang ramai dengan aktivitas bongkar muat dan pelayaran perahu rakyat.

⁶ Tanjung Perak merupakan daerah cekungan (bassin) sebagai salah satu tempat berlabuhnya (reede) kapal-kapal pengangkut barang perdagangan atau dapat dikatakan juga sebagai dermaga sementara, yang berfungsi sebagai tempat bersandar sementara kapal-kapal sekunder yang masuk ke pelabuhan Kalimas. Sebelumnya, aktivitas bongkar muat dikerjakan oleh para buruh pelabuhan di wilayah bagian timur atau yang lebih dikenal dengan nama Dermaga

kapal samudera untuk melakukan aktivitas bongkar muat secara langsung tanpa bantuan perahu. Tetapi, rencana tersebut di tolak karena biayanya yang cukup tinggi. Selama abad 19, tidak ada pembangunan fasilitas pelabuhan, padahal lalu lintas angkutan barang ke Jembatan Merah terus meningkat. Sementara rencana pembangunan pelabuhan yang disusun oleh Ir. W. De Jongth dibiarkan terlantar.

Pada sepuluh tahun pertama abad ke-20, Ir. W. B. Van Goor membuat rancangan pelabuhan yang lebih realistis dibandingkan dengan rancangan milik Ir. W. De Jongth. Pada rancangannya tersebut, Ir. W. B. Van Goor membuat suatu dermaga yang cocok dengan kondisi Kota Surabaya pada saat itu, dengan menekankan suatu keharusan bagi kapal-kapal samudera untuk merapatkan kapalnyanya pada kade⁷ atau tambatan.⁸

Berdasarkan saran dari Prof. Dr. Kraus dan G. J. De Jong, yaitu dua orang ahli yang didatangkan dari Belanda untuk memberikan saran mengenai pelaksanaan rencana pembangunan Pelabuhan Tanjung Perak. Pada akhirnya, rancangan tersebut disetujui dan mulai dilakukan pembangunan pada tahun 1910. Selama dilakukan pembangunan, banyak sekali permintaan untuk menggunakan kade atau tambatan yang belum seluruhnya selesai, sehingga dilaksanakan

Oedjoeng. Distribusi barang perdagangan dari Dermaga Oedjoeng inilah yang kemudian diteruskan disepanjang muara Kalimas, yang kemudian disalurkan melalui jalur sungai hingga ke pusat-pusat kota (sekitar Jembatan Merah) dan ke daerah-daerah pedalaman (hinterland). Pemerintah kolonial Belanda sendiri lebih sering menyebut pelabuhan Tanjung Perak sebagai pelabuhan Surabaya (sama seperti halnya penyebutan pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia seperti pelabuhan Batavia, Semarang, Makassar, dan sebagainya).

⁷ Kade adalah sebuah dermaga atau pangkalan tempat kapal yang akan menaikkan dan membongkar muatan. <http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/>.

⁸ PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak, Tim PT. Dwitama Wukirindo dan Bismark, *Tanjung Perak Port Directory 2011*, (Surabaya: PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak dan Dwitama Wukirindo, 2011), hal. 6.

perluasan.⁹ Perluasan yang dilakukan pihak pelabuhan lebih mengarah ke dermaga, khususnya dermaga, perluasan dan penyempurnaan berbagai fasilitas yang ada, pengembangan daerah industri di kawasan pelabuhan, pembangunan terminal penumpang dan fasilitas-fasilitas lainnya yang berhubungan dengan perkembangan pelabuhan-pelabuhan modern. Setelah selesai dibangun, pelabuhan Tanjung Perak menjadi semakin ramai dengan aktivitas bongkar muat yang sangat dibutuhkan oleh para pengusaha atau pelaku bisnis dalam bidang ekspor impor, karena dianggap dapat membantu mempermudah mengangkut dan menyalurkan barang dagangan atau barang ekspor impor melalui pelabuhan ini. Komoditas ekspornya berupa hasil bumi dan komoditas impornya berupa barang peralatan dan kebutuhan rumah tangga.

Pada abad ke-20, Surabaya mengalami beberapa resesi ekonomi yang dapat mempengaruhi perkembangan Kota Pelabuhan Surabaya pada saat itu.¹⁰ Salah satunya, disebabkan oleh depresi ekonomi dunia pada tahun 1930-an dan masa pendudukan Jepang.¹¹ Akibat resesi tersebut, perekonomian di Surabaya terhenti sehingga berdampak pada pertumbuhan kota, khususnya pelabuhan Tanjung Perak sebagai pusat aktivitas perdagangan dari berbagai daerah, terutama dalam aktivitas bongkar muat di pelabuhan yang ikut terhambat.

⁹ Dukut Imam Widodo, *Hikajat Soerabaia Tempo Doeloe, Jilid II*, (Surabaya, Dukut Publishing, 2008), hal 367.

¹⁰ Handinoto dan Samuel Hartono, *Surabaya Port City; Studi tentang perkembangan bentuk dan struktur sebuah kota pelabuhan ditinjau dari perkembangan transportasi, akibat situasi politik dan ekonomi dari abad 13 sampai awal abad 21*, (Surabaya : Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Kristen Petra, 2007).

¹¹ Surabaya mengalami empat kali resesi (kelesuan dalam kegiatan dagang, industri, atau kelesuan ekonomi) diantaranya, 1) depresi ekonomi tahun 1930. Dimana depresi ekonomi memperburuk ekspor tanaman gula. 2) masa pendudukan Jepang tahun 1941-1945. 3) periode revolusi tahun 1945-1949. 4) inflasi yang memperburuk periode 1950-1960'an.

Awalnya, aktivitas bongkar muat sudah ada sejak lama yaitu, ketika masih berada di Pelabuhan Kalimas. Pada saat itu, aktivitas bongkar muat masih menggunakan tenaga manusia atau sering disebut buruh angkut^{12,13}. Penggunaan tenaga manusia ini, dilakukan pada masa Kolonial Belanda. Para buruh angkut ini, menggunakan tenaga kuat mereka untuk mengangkat barang-barang dagangan seperti hasil bumi, dan lain-lain. Buruh angkut pelabuhan, kebanyakan adalah kaum laki-laki daripada kaum perempuannya. Para buruh angkut pelabuhan memiliki peranan penting dalam transportasi, karena mereka menjadi bagian mutlak dari aktivitas perekonomian. Buruh angkut di Pelabuhan Tanjung Perak, sebagian besar adalah masyarakat pendatang yang berasal dari pedesaan di luar Kota Surabaya, khususnya di luar Pulau Jawa.

Aktivitas bongkar muat yang dilakukan dengan menggunakan tenaga manusia ini, dilakukan secara *konvensional*¹⁴ oleh para buruh¹⁵ angkut, maka peranan tenaga kerja masih lebih dominan sehingga diperlukan ketrampilan dalam melakukan aktivitas bongkar muat tersebut. Oleh karena itu, banyak masyarakat pedesaan yang datang ke Surabaya untuk bekerja, terutama di lingkungan pelabuhan. Kegiatan ini merupakan kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, sehingga jasa bongkar muat banyak diminati oleh

¹² Buruh angkut adalah orang yang bekerja untuk orang lain frngan mendapatkan upah. Buruh angkut ini lebih mengandalkan kekuatan fisiknya, contohnya membongkar muatan kapal, mengangkut barang dari stasiun satu tempat ke tempat lain. <http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/>.

¹³ Wawancara dengan Pak Oei Him Hwie di Perpustakaan Medayu Agung Surabaya, 13 Juli 2011, pukul 11.00 WIB.

¹⁴ Konvensional adalah sesuatu yang bersifat tradisional, berdasarkan kesepakatan umum. <http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/>.

¹⁵ Buruh adalah orang yang bekerja untuk orang lain dengan mendapat upah, pekerja. <http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/>.

pengusaha. Tidak jarang, mereka berebut muatan, pada kapal-kapal yang akan bersandar di dermaga.

Para buruh pelabuhan Tanjung Perak semakin tertekan dengan menguatnya peran negara dalam mengendalikan aksi perburuhan dan peran mandor yang dapat menekan aksi-aksi gerakan buruh di pelabuhan. Peran buruh yang besar dianggap sebelah mata oleh pemerintah Belanda karena pendidikannya yang rendah dan dapat menguntungkan pihak pemerintah karena dapat dipekerjakan dengan waktu dan beban kerja yang berat. Selain itu dapat menarik pemodal asing untuk menanamkan modalnya, buruh Indonesia dijual dengan keuntungan komparatif, yaitu tersedianya tenaga buruh yang lebih murah dan adanya diskriminasi dalam hal upah buruh terhadap buruh pribumi. Kondisi inilah yang memicu aksi-aksi gerakan buruh yang terjadi di beberapa daerah di Indonesia.

Perang Pasifik yang terjadi membuat sarana dan prasarana yang ada di pelabuhan rusak parah, bahkan kapal-kapal dagang dialihkan ke Pelabuhan Cilacap. Kondisi inilah yang membuat buruh angkut pelabuhan, banyak yang meninggalkan pekerjaannya dan meraka mengungsi ke *hinterland* yang dianggap lebih aman. Selain itu, mereka tidak hanya dipekerjakan sebagai buruh angkut tetapi mereka juga dipekerjakan sebagai buruh pembuat kapal kayu dan untuk membantu kepentingan pribadi Jepang.

B. Rumusan Masalah

Agar penelitian ini lebih fokus, maka pertanyaan penelitian perlu dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan aktivitas bongkar muat yang dilakukan oleh buruh angkut di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tahun 1910-1942 ?
2. Bagaimana sistem tenaga kerja para buruh angkut di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya pada tahun 1910-1942 ?

C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

Pada dasarnya, tujuan utama dari penulisan yang berjudul “*Aktivitas Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya Tahun 1910-1942*” adalah pertama, untuk merekonstruksi kembali aktivitas bongkar muat yang dilakukan oleh para buruh di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya pada tahun 1910-1942. Kedua, untuk mengetahui jaringan sosial tenaga kerja yang ada di Pelabuhan Tanjung Perak, termasuk yang berhubungan dengan aktivitas bongkar muat.

Penelitian ini dapat bermanfaat bagi kepentingan yang lebih luas, terutama bagi kepentingan akademisi. Dengan demikian, manfaat dari penulisan ini lebih dimaksudkan untuk, pertama, memberikan sumbangan terhadap penulisan sejarah, khususnya penulisan mengenai Sejarah Maritim Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya. Kedua, diharapkan agar bisa dipergunakan sebagai nilai perbandingan dengan penulisan lain dalam ruang lingkup penelitian yang sama. Ketiga, diharapkan dapat memperkaya khasanah pengetahuan tentang Sejarah Maritim, khususnya tentang aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya pada tahun 1910-1942.

D. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup yang diteliti adalah aktivitas buruh di Pelabuhan Tanjung Perak. Tahun 1910 dipilih sebagai awal dari penelitian ini karena pada tahun ini, rencana pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan atau modernisasi pelabuhan¹⁶ mulai dilakukan, sehingga aktivitas bongkar muat yang semula ada di Pelabuhan Kalimas bergeser ke Pelabuhan Tanjung Perak. Berkembangnya Pelabuhan Tanjung Perak, membuat pelabuhan ini semakin maju, sehingga pelabuhan ini mendapatkan predikat sebagai pelabuhan dagang terpenting di Asia. Selain itu, pada tahun ini merupakan masa perkembangan ekonomi perdagangan di Surabaya. Perkembangan ekonomi perdagangan di Surabaya yang dimaksud disini adalah lebih kepada aspek perkembangan pelabuhan sebagai sarana aktivitas pelayaran dan perdagangan di Surabaya. Oleh karena itu tahun 1910, dapat dikatakan sebagai awal kebangkitan aktivitas pelayaran dan perdagangan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Tahun 1942 dipilih sebagai batas akhir penelitian ini karena perekonomian di Surabaya mengalami kemunduran akibat pendudukan Jepang. Pada tahun ini pula, Jepang menguasai kota Surabaya, khususnya pelabuhan Tanjung Perak. Sebelum melakukan pendaratan, pesawat udara milik Jepang melakukan pengempuran terhadap pelabuhan Tanjung Perak sehingga sebagian besar infrastruktur pelabuhan mengalami kerusakan. Pada masa Jepang, tidak ada

¹⁶ Modernisasi pelabuhan yang dimaksud disini adalah perluasan dan pembangunan prasarana dan sarana pelabuhan. Berdasarkan catatan arsip yang ada, rencana pembangunan ini sudah ada sejak tahun 1907, dimana atas usulan *Raad van Nederlandsch-Indie* kepada Gubernur Jenderal agar Surabaya diberi pelabuhan yang lebih baik. Rencana tersebut baru terlaksana pada tahun 1910-an ditangani langsung oleh tiga insinyur ahli yaitu Prof. DR. Kraus, Ir. G.J. de Jongh, dan Ir. WB. Van Goor. G.H von Faber, *Nieuw Soerabaia : de Gescheidenis van Indie's Voornamste Koopstad In de Eerste Kwaarteeuw Sedert Here Instelling 1906-1931*, hal. 198-204.

pembangunan dan perawatan yang berarti untuk Pelabuhan Tanjung Perak sehingga kondisi pelabuhan semakin memburuk. Kondisi ini berpengaruh terhadap perkembangan aktivitas perekonomian di Surabaya sehingga membuat perekonomian di Surabaya dan aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak ikut terhambat.

Ruang lingkup spasialnya adalah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya karena seluruh aktivitas bongkar muat yang dilakukan oleh para kuli pelabuhan, dilakukan di pelabuhan ini.

E. Kerangka Konseptual

Sebagaimana lazimnya sebuah penelitian sejarah, setiap peneliti memerlukan konsep atau teori dalam melakukan penulisan yaitu dalam merangkai sejumlah fakta yang telah dikumpulkan sehingga pada akhirnya nanti, tulisan yang dihasilkan bisa benar-benar obyektif dan dapat dipertanggungjawabkan keakuratannya.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda (sistem transportasi).¹⁷ Selain itu, pelabuhan juga sebagai gateway atau pintu gerbang dari kemakmuran suatu daerah atau

¹⁷ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 70 Tahun 1996 tentang kepelabuhan, Departemen Perhubungan Republik Indonesia.

negara. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa pelabuhan sebagai satu-satunya pintu masuk atau keluarnya barang sebagai komoditi dari atau ke suatu daerah atau negara, dari pada sebagai tempat berlindung atau berlabuhnya kapal-kapal. Oleh karena itu, pelabuhan memegang peranan penting bagi perekonomian daerah atau negara tersebut.

Timbulnya pelabuhan, disebabkan karena adanya kegiatan manusia untuk menggunakannya sebagai jembatan penghubung antara darat dan laut. Jembatan penghubung ini berfungsi karena adanya kegiatan perdagangan, baik kegiatan perdagangan lokal, nasional, maupun internasional. Jika perdagangan antar kota dibatasi oleh air, maka alat pengangkut sangat diperlukan untuk kegiatan niaga. Oleh karena itu terdapat tiga unsur yang saling berkaitan, yaitu perdagangan, air dan alat angkut air atau transportasi.¹⁸ Menurut R. Bintarto, pelabuhan mempunyai tiga arti.¹⁹ *Pertama*, arti ekonomi karena pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor impor dan kegiatan ekonomi lainnya. Hal inilah yang membuat kegiatan ekonomi dan para pelakunya baik pengelola, pengusaha, industri, buruh, dan pedagang saling berhubungan sebab akibat. *Kedua*, arti budaya karena pelabuhan menjadi tempat pertemuan berbagai bangsa sehingga kontak-kontak sosial budaya dapat terjadi dan berpengaruh terhadap masyarakat setempat. *Ketiga*, arti politis karena pelabuhan mempunyai nilai ekonomis dan merupakan urat nadi negara, maka harus dipertahankan.

¹⁸ Sarkawi B. Husain, S.S., M.Hum., Bahan ajar Sejarah Maritim, *Pelabuhan: Port and Harbour* (Surabaya: 2011).

¹⁹ Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, (Semarang: Program Hibab Penulisan Buku Teks 2004 Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Nasional), hal 104. Lihat juga, R. Bintarto, *Beberapa Aspek Geografi* (Yogyakarta: Karya, 1968), hal 33.

Berkembangnya kota pelabuhan tidak dapat dipisahkan dari hinterland. Oleh karena itu, hubungan antara hinterland dengan pelabuhan sangat menguntungkan, karena pelabuhan berfungsi sebagai tempat yang mempunyai fasilitas untuk memasarkan atau mengeksport produk-produk hinterland keluar daerah atau keluar negeri, begitu juga sebaliknya sebagai tempat untuk mengimpor produk-produk dari luar negeri atau luar daerah ke hinterland melalui jalur pelayaran.

Judul skripsi ini, menggunakan istilah *Bongkar Muat*, yang mempunyai pengertian bahwa “bongkar muat adalah mengeluarkan dan memasukkan muatan dari atau ke kapal.” Pada dasarnya, aktivitas bongkar muat merupakan mata rantai kegiatan pengangkutan melalui laut.²⁰ Pengertian aktivitas bongkar muat yaitu suatu pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka²¹ kapal dan menemukannya di atas dermaga atau ke dalam tongkang, begitu juga sebaliknya, memuat dari atas dermaga atau dari dalam tongkang dan menemukannya ke atas dek atau ke dalam palka kapal dengan tenaga manusia.

F. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka disertakan dalam penelitian ini didasarkan oleh dua alasan yaitu sebagai sumber penelitian dan sebagai historiografi. Pustaka yang dimaksud diharapkan dapat menjelaskan perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian

²⁰ Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, bahwa kegiatan angkutan laut terdiri dari usaha pelayaran, kegiatan pelayaran, pelayaran perintis, usaha penunjang angkutan laut, dan usaha ke pelabuhan.

²¹ Palka adalah ruang kapal atau ruang tempat menyimpan barang-barang di dalam kapal. <http://pusatbahasa.diknas.go.id/kbbi/>.

sebelumnya. Namun, yang lebih penting dari itu adalah memberikan informasi mengenai aspek-aspek yang telah ditulis oleh orang lain.

Karya tulis dari A. Rasyid Asba yang berjudul "*Buruh Pelabuhan Makassar: Gerakan Buruh dan Politik Regional*". Karya ini membahas tentang perkembangan pelabuhan Makassar, urbanisasi dari desa ke kota yang semakin bertambah untuk bekerja di pelabuhan, meningkatnya mobilitas buruh dari desa ke kota membuat pelayanan bongkar muat barang di pelabuhan semakin rumit. Selain itu, karya ini juga membahas tentang pasang surut peran mandor dan munculnya organisasi di pelabuhan Makassar.

Skripsinya, Ali Imron yang berjudul "*Perkembangan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya 1910-1940*", juga dipakai sebagai tinjauan pustaka karena skripsi tersebut membahas tentang perkembangan pelabuhan Surabaya pada tahun 1910-1940. Skripsi ini mengulas tentang pelayaran, kebijakan pemerintah dalam melakukan perluasan dan pembangunan pelabuhan, aktivitas ekspor impor pelabuhan Surabaya, dan mengulas tentang depresi ekonomi. Merekonstruksi kembali aktivitas pelayaran dan perdagangan yang ada di Pelabuhan Surabaya dan pengaruhnya terhadap perkembangan ekonomi regional wilayah Surabaya..

Skripsi yang saya tulis, dapat dikatakan ada sedikit kemiripan dengan skripsi karya Ali Imron, yaitu sama-sama membahas tentang Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dalam hal ekonomi dengan tahun yang hampir sama. Namun, skripsi yang saya tulis lebih mengacu pada aktivitas bongkar muat, yang mana di dalamnya terdapat unsur buruh angkut pelabuhan, seperti apa dan bagaimana pelaksanaan aktivitas bongkar muat tersebut.

G. Metode Penelitian

Lazimnya dalam penulisan-penulisan sejarah, ada lima langkah yang harus ditempuh oleh sejarawan ketika melakukan penelitian sejarah. Kelima langkah yang dimaksud adalah : 1) pemilihan topik, 2) pengumpulan sumber atau heuristik, 3) kritik sumber, 4) penafsiran atau interpretation dan 5) historiografi atau penulisan. Dari kelima langkah tersebut, dua diantaranya yaitu pengumpulan sumber dan kritik sumber yang memerlukan kecermatan dan kerja ekstra karena sulitnya mencari arsip-arsip lama sebagai sumber primer dan banyak memakan waktu penelitian. Belum lagi, proses pengolahan data-datanya untuk menilai otentisitas sumber-sumber yang ada. Sedangkan untuk langkah yang keempat ini yaitu penafsiran, berkaitan dengan penafsiran data yang diperoleh dan langkah yang terakhir adalah historiografi, yang berkaitan dengan proses penyusunan secara sistematis dan kronologis data-data yang ada untuk kemudian dirangkai dalam bentuk tulisan.

Teknik pengumpulan data yang dipakai lebih pada proses pendokumentasian, khususnya data-data kearsipan yang diperoleh dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) – Cabang Tanjung Perak Surabaya, Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat, Badan Arsip Propinsi Jawa Timur, Badan Perpustakaan Propinsi Jawa Timur, Badan Arsip Dan Perpustakaan Kota Surabaya, Perpustakaan Pusat Kampus B Universitas Airlangga, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga, Perpustakaan Departemen Ilmu Sejarah Universitas Airlangga, Perpustakaan

KOMPAS Biro Jawa Timur, Perpustakaan Medayu Agung dan sumber koleksi pribadi, Stikosa – AWS (Sekolah Tinggi Ilmu Komunikasi – Almamater Wartawan Surabaya).

Sedangkan data-data tertulis yang berhubungan langsung dengan pokok bahasan yang sedang diteliti, yaitu karya dari A. Rasyid Asba yang berjudul “*Buruh Pelabuhan Makassar : Gerakan Buruh dan Politik Regional*”. Tulisan ini membahas tentang perkembangan pelabuhan Makassar, urbanisasi dari desa ke kota yang semakin bertambah untuk bekerja di pelabuhan, meningkatnya mobilitas buruh dari desa ke kota membuat pelayanan bongkar muat barang di pelabuhan semakin rumit. Selain itu, karya ini juga membahas tentang pasang surut peran mandor dan munculnya organisasi di pelabuhan Makassar.

Penelitian langsung di lapangan, penulis hanya melakukan wawancara dengan pihak-pihak terkait di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebagai bagian dari observasi data-data di lapangan untuk kemudian dijadikan bahan pertimbangan dan perbandingan dari data-data sebelumnya. Perolehan data-data di lapangan hanya sebagai bahan kelengkapan sumber-sumber yang sudah ada, disamping juga sebagai bahan perbandingan dengan sumber-sumber tertulis. Perlu diingat di sini, bahwa acuan sumber utama tetap dititik beratkan pada sumber-sumber kearsipan dan tulisan lainnya yang sejenis tanpa mengesampingkan observasi data-data lapangan, dan wawancara dengan nara sumber.

H. Sistematika Penulisan

Skripsi yang berjudul “*Aktivitas Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya Tahun 1910-1942*”, ini akan dituangkan ke dalam empat bab seperti berikut ini.

Bab 1 adalah pendahuluan yang berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, kerangka konseptual, tinjauan pustaka, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II menguraikan tentang sejarah Pelabuhan Tanjung Perak dan perkembangannya pada awal abad XX, dari tahun 1910 hingga 1942. Selain itu, juga menguraikan tentang aktivitas perekonomian Kota Surabaya mulai tahun 1910 sampai 1942. Dimana aktivitas ekonominya masih berhubungan dengan aktivitas di pelabuhan.

Bab III berisi tentang aktivitas bongkar muat dan unsur-unsur kegiatan bongkar muat yang meliputi pengertian bongkar muat itu sendiri, pengelolaan tenaga kerja bongkar muat dan perekrutannya. Seperti yang sudah saya bahas diatas, bahwa pengertian dari kegiatan bongkar muat adalah suatu pekerjaan yang dilakukan oleh para buruh untuk menaikkan dan menurunkan muatan dari kapal pengangkut ke tongkang-tongkang atau ke dermaga dan sebaliknya, dari tongkang-tongkang atau dermaga ke kapal pengangkut. Pekerjaan ini dilakukan oleh buruh pelabuhan. Bagaimana dan seperti apa pelaksanaannya, aktivitas bongkar muat ini. Oleh karena itu, diperlukan pengelolaan tenaga kerja yang baik, agar dapat meningkatkan pelayanan kepada masyarakat demi kelancaran dan keamanan lalu lintas barang di pelabuhan.

Bab IV berisi kesimpulan yang membahas tentang jawaban dari rumusan permasalahan yang dibuat.

