

PELABUHAN KAMBANG PUTIH PADA MASA MAJAPAHIT TAHUN 1350-1389

LEDYA IKHLASUL KHASANAH

Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
E-Mail : ledya17ledya@gmail.com

Wisnu

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

ABSTRAK

Letak strategis yang dilewati jalur perdagangan antara Cina dan India yang ramai sejak masa kuno membuat Nusantara ramai dikunjungi oleh berbagai saudagar asing, hal ini tentu saja berimplikasi terhadap kebijakan perdagangan maritim Majapahit yang memanfaatkan keadaan tersebut sebagai lahan mencari keuntungan. Dengan adanya perdagangan laut ini tentu saja peran pelabuhan sangat dibutuhkan, karena pelabuhan merupakan suatu tempat dimana keluar masuknya suatu barang, jasa, dan penumpang untuk menyalurkan barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya. Sama halnya dengan letak Pelabuhan Kambang Putih Tuban yang dinilai aman untuk dijadikan pelabuhan dan letaknya yang ideal bagi kapal-kapal niaga membuat pelabuhan ini semakin ramai dikunjungi oleh saudagar untuk melakukan kontak perdagangan. Dengan didukung ikut sertanya Majapahit dalam sistem emporia dalam perdagangan tentu saja mempengaruhi peran pelabuhan Kambang Putih Tuban mengingat pelabuhan inilah yang digunakan sebagai pintu gerbang perdagangan internasional Majapahit, yang mana sistem emporia ini membuat jalur perdagangan yang ditempuh lebih pendek karena sepanjang jalur perdagangan terdapat emporium atau kota-kota pelabuhan yang dilengkapi dengan fasilitas kebutuhan untuk perdagangan pelayaran sekaligus untuk mempermudah para pelaut dan saudagar memperbaiki kapal-kapal yang rusak ketika digunakan berlayar juga tempat bertransaksi perdagangan. Tidak ubahnya Pelabuhan Kambang Putih yang digunakan sebagai titik kumpul berbagai komoditas yang laku di pasar internasional seperti merica, kayu wangi, dan juga pala dari Nusantara bagian timur, dengan menjadi pelabuhan emporium maka para saudagar yang singgah akan mengangkut komoditas tersebut hingga ke Malaka kemudian saudagar yang berada di Malaka akan mengangkutnya kembali ke India dan sebagainya, hingga peran pelabuhan kiranya sangat penting dalam perdagangan pelayaran masa kuno.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah (1) Bagaimana kebijakan yang diambil oleh Majapahit masa Hayam Wuruk terhadap pelabuhan Kambang Putih? (2) Bagaimana perkembangan aktivitas pelabuhan Kambang Putih masa Majapahit masa kepemimpinan Hayam Wuruk? Kemudian tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan, menganalisis peran yang dimainkan Pelabuhan Kambang Putih terhadap perdagangan pelayaran dan menganalisis dampak dari Pelabuhan Kambang Putih terhadap perdagangan pelayaran.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahap yaitu tahap heuristik dilakukan dengan mengumpulkan sumber yang menunjang penelitian baik berupa data sejaman maupun data sekunder yaitu buku, tahap selanjutnya adalah kritik intern dengan menilai relevan atau tidaknya sumber yang didapatkan, tahap ketiga adalah interpretasi dengan mencari hubungan antar fakta kemudian menganalisisnya dan tahap keempat adalah historiografi yaitu menyajikan hasil penelitian dalam bentuk tertulis.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Pelabuhan Kambang Putih dari abad ke-12 sudah memainkan perannya sebagai pelabuhan perdagangan yang digunakan untuk bertolak ke Annam-India dan mengalami titik puncak ramai pada abad ke-14 yaitu masa Majapahit yang didukung dengan berbagai kebijakan yang dicanangkan oleh Hayam Wuruk untuk mendorong majunya pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan pelayaran, hal ini juga berdampak positif terhadap masyarakat sekitar pelabuhan karena hal ini mengakibatkan makmurnya penguasa dan masyarakat pelabuhan akibat dari ikut sertanya masyarakat dalam perdagangan tersebut. Peran

pelabuhan terlihat menurun ketika munculnya pelabuhan yang lebih strategis seperti Gresik dan Surabaya pada abad selanjutnya karena banyak faktor yang menyebabkan pelabuhan ini sepi seperti pendangkalan tempat bersandarnya kapal, namun pada masa selanjutnya yaitu masa kolonial peran pelabuhan ini tetap digunakan sebagai pelabuhan pengangkut kayu jati dan tarum sebagai komoditas ekspor yang laku diperjual-belikan. Sedangkan dampak yang terlihat akibat dari aktivitas pelabuhan ini ada 2 hal yaitu dampak ekonomi dan juga dampak sosial, dampak ekonomi yang muncul bukan hanya mempengaruhi besarnya pendapatan Majapahit namun juga pada penguasa kota pelabuhan dan juga masyarakat karena besarnya perdagangan, tidak hanya sebagai tempat mencari keuntungan dalam perdagangan namun juga sebagai tempat bersosialisasi berbagai lapisan masyarakat yang tergabung dalam jaringan perdagangan tersebut sehingga mempengaruhi banyaknya orang asing yang menetap disekitar pelabuhan.

Kata kunci : Pelabuhan Kambang Putih, Majapahit, Tuban

ABSTRACT

The strategic location of the trade route between China and India, which has been booming since the ancient time made Nusantara busy visited by various foreign merchants, this of course has implications for the maritime trade policy of Majapahit which utilize the situation as land for profit. With the existence of this marine trade of course the role of the port is needed, because the port is a place where the entry of a goods, services, and penyumpang to channel goods from one place to another. Similarly, the location of Kambang Putih Port Tuban is considered safe to be a port and the ideal location for commercial vessels to make this port more crowded visited by merchants to trade contacts. Supported by the participation of Majapahit in the emporia system in trade of course affects the role of Kambang Putih port of Tuban considering that this port is used as the gateway of Majapahit international trade, where the emporia system makes the trade route is shorter because along the trade route there is an emporium or city Ports equipped with facilities for the shipping trade as well as to make it easier for sailors and merchants to climb damaged vessels when used to sail as well as to trade transactions. Kambang Putih Port is used as a gathering point for various commodities that sell well in international markets such as pepper, fragrant wood, and nutmeg from the eastern part of the archipelago, so the merchants who stop will transport the commodity to Malacca and then the merchant who Being in Malacca would transport it back to India and so on, until the role of the port would be very important in the trade of the ancient voyages.

The research questions in this study are (1) how was the policy taken by Majapahit in Hayam wuruk period against the Kambang Putih Port? (2) how was the development of Kambang Putih Port activity in Hayam wuruk period? The purposes of this study are to describe and to analyze role of Kambang Putih Port by the trade and voyages ancient times.

This study used the method of historical research which is consisted of four stages, they are heuristic stage (collect resources both contemporary data or secondary data in books which are supporting the research), internal critic (evaluate the relevance of the resources collected), interpretation (search and analyze the relation between facts), and historiography (present the result of the research in written form).

The results of this study indicate that the White Twelve Port of the 12th century has played its role as a trading port used to depart to Annam-India and experience a crowded peak in the 14th century that is Majapahit period supported by various policies proclaimed by Hayam Wuruk To encourage the advancement of the port as a gateway for shipping trade, it also positively impacts the community around the harbor as this results in the prosperity of the rulers and the port community resulting from the participation of the people in the trade. The role of the harbor appears to be declining when the emergence of more strategic ports such as Gresik and Surabaya in the next century due to many factors that cause the port is deserted as silting the place where the ship is leaning, but in the next period the colonial role of port is still used as a port of teak and tarum As an exportable commodity sold. While the impacts seen from the activities of these ports are two things: the economic impact as well as the social impacts, the

emerging economic dampa affects not only the magnitude of Majapahit's revenue but also the rulers of the port city as well as the society due to the large amount of trade, not only as a place of profit in Trade but also as a place to socialize various layers of society who are members of the trade network so that affect the number of foreigners who settled around the port.

Keyword: Kambang Putih Port, Majapahit, Tuban

PENDAHULUAN

Letak strategis Nusantara yang merupakan jalur perniagaan antara Cina dan India membuat ramainya pelabuhan-pelabuhan di Nusantara, karena pelabuhan masa kuno bukan hanya tempat bersandarnya kapal tetapi juga sebagai pasar bertemunya saudagar asing dengan saudagar lokal, didukung dengan ikut serta pelabuhan-pelabuhan Nusantara menggunakan sistem perdagangan emporia dan kuatnya hegemoni Majapahit terhadap Nusantara membuat semakin ramainya pelabuhan-pelabuhan di sepanjang pantai Nusantara.

Sistem emporia yang dilakukan dan kuatnya hegemoni Majapahit tentu saja berimplikasi terhadap strategi dan kebijakan Majapahit dalam mengelola dan memanfaatkan laut guna majunya transportasi dan pertahanan.¹ Salah satu wujud nyata dari hal ini adalah adanya beberapa keterangan yang tertulis dalam prasasti Trowulan yang mencatat 78 pelabuhan, dan jika kepingan ke IV prasasti ini tidak hilang pelabuhan-pelabuhan di Jawa berjumlah sekitar 140 pelabuhan.² Banyaknya pelabuhan di Jawa menunjukkan bahwa pemerintah Majapahit begitu *concern* dalam melakukan perdagangan. Salah satu pelabuhan yang dapat dijadikan pintu gerbang jalur pelayaran internasional adalah pelabuhan Kambang Putih di Tuban, hal ini di dasarkan bahwa teluk tuban dinilai aman dan baik untuk transportasi laut karena kedalamannya yang ideal bagi perahu-perahu besar. Disebutkan bahwa kedalaman teluk adalah lima vadem (1 vadem= 1,7 meter) sedangkan panjang pantai teluk Tuban adalah 14 paalen (1 paal=1506,9 meter). Sehingga teluk ini cukup luas dan

dalam untuk menampung banyak perahu besar maupun kecil yang datang ataupun singgah di kota.³

Kajian tentang Majapahit selama ini hanya membahas tentang letak ibukotanya, kemudian percandian yang tersebar di daerah Trowulan, tentang pemugaran kembali sistem irigasi, sistem perumahan masyarakat di daerah Trowulan, dan yang lainnya. Namun sedikit jumlahnya penelitian-penelitian yang membahas tentang kemaritiman Majapahit, adapun penelitian yang membahas tentang kemaritiman Majapahit juga terbatas karena penelitian sebelumnya membahas tentang peran dan legitimasi Gajah Mada dalam memperluas hegemoni Majapahit melalui maritim, kemudian tentang perdagangan yang dilakukan, sistem perdagangan, dll. Sangat sedikit penelitian yang membahas tentang suatu pelabuhan tertentu yang digunakan sebagai pintu gerbang atau ujung tombak suatu daerah untuk perluasan kekuasaan tersebut, untuk memulai perdagangan yang dilakukans, bahkan untuk menerima musuh sekalipun, sehingga berdasarkan uraian tersebut, peneliti menetapkan judul penelitan “Pelabuhan Kambang Putih Pada Masa Majapahit Tahun 1350-1389”

METODE

Pada penelitian mengenai “*Pelabuhan Kambang Putih Pada Masa Majapahit Tahun 1350-1389*” ini, peneliti menggunakan metode sejarah yang terdiri dari empat tahap yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi.

Tahap pertama dalam metode sejarah adalah tahap heuristik. Pada tahap ini, peneliti mencari dan mengumpulkan sumber sebanyak-banyaknya yang berhubungan dengan penelitian. Peneliti melakukan penelusuran dan

¹H.M Nasruddin Anshori, *Negara Maritim Nusantara* (Yogyakarta : Tiara Wacana, 2008), hlm. 9

²Irawan Djoko Nugroho, *Majapahit Peradaban Maritim* (Jakarta : Yayasan Suluh Nuswantara Bakti, 2011), hlm.239

³Edi Sedyawati, *Tuban : Kota Pelabuhan Di Jalur Sutra*. (Jakarta : Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional DIRJEN Kebudayaan Depatemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1997), hlm. 9

mengumpulkan sumber hingga akhirnya mendapatkan sumber dari Badan Arsip Nasional, Perpustakaan Universitas Negeri Surabaya, Perpustakaan Daerah Jawa Timur dan Perpustakaan Medayu Agung Surabaya. Sumber yang telah dikumpulkan kemudian diseleksi menjadi sumber primer dan sekunder.

Tahapan yang ke-dua adalah kritik sumber, yang mana dalam tahapan ini peneliti menyeleksi sumber yang diperoleh juga mengverifikasi kevalidan sumber tersebut dengan 2 cara yaitu kritik sumber ekstern dan kritik sumber intern. Sehingga dapat diperoleh fakta-fakta sejarah yang selanjutnya untuk diinterpretasikan.

Tahapan yang ke-tiga yaitu interpretasi, langkah dimana peneliti melakukan penafsiran terhadap fakta-fakta sejarah yang telah ditemukan, dengan menghubungkan fakta satu dengan fakta lainnya sehingga berkesinambungan dan dapat merekonstruksi kembali suatu peristiwa sejarah yang dikaji oleh peneliti.

Tahapan terakhir yaitu historiografi, yaitu suatu kegiatan penulisan yang menggambarkan bagaimana fakta sejarah yang telah diinterpretasi oleh peneliti sebagai hasil akhir dari penelitian yang berjudul “*Pelabuhan Kambang Putih Masa Majapahit Tahun 1350-1389*”

PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Pelabuhan Kambang Putih dan Kondisi Sosial Masyarakat Sekitar Pelabuhan

1. Pelabuhan Kambang Putih

Sebelumnya, ketika Airlangga memimpin Kahuripan sudah terlihat pembaharuan ekonomi dan sarana perdagangan yang dilakukan dengan dijalankannya aktivitas pelabuhan-pelabuhan dan juga sungai sebagai sarana pengangkutan barang dari pedalaman menuju hulu sungai dan pelabuhan. Tampaknya Airlangga sangat terobsesi memajukan perdagangan lewat laut sehingga memerlukan pelabuhan Internasional yang memadai, maka ia memilih lokasi sekitar daerah Tuban, yaitu Pelabuhan Kambang Putih. Daerah-daerah yang ditaklukan maupun yang dianugrahi status *sima* diarahkan secara strategis untuk mencapai pelabuhan Kambang Putih. Keterangan mengenai Kambang Putih sebagai pelabuhan tercatat dalam prasasti Kambang Putih yang dikeluarkan oleh Raja

Garasakan, anak Airlangga yang memerintah Jenggala.⁴

Menurut Boechari, karena sebelumnya Airlangga membagi kerajaan menjadi dua bagian untuk dua orang anaknya. Dari keterangan di dalam Prasasti *Wuwara* kitab *Nagarakertagama* maupun *Calon Arang*, diperoleh keterangan bahwa yang dijadikan batas antara kedua kerajaan anak Airlangga adalah sebuah sungai yang mengalir dari barat ke timur sampai ke laut. Mengingat daerah persebaran Prasasti Airlangga, yaitu daerah antara aliran Bengawan Solo dan sungai Brantas antara Babat dan Ploso ke timur, diperkirakan batas antara kedua kerajaan tersebut adalah Kali Lamong. Mapanji Garasakan mendapatkan kerajaan Jenggala yang daerah kekuasaannya ada di sebelah utara. Alasannya karena dua prasastinya, yaitu Prasasti Kambang Putih dan Malenga ditemukan di Kabupaten Tuban.⁵

Menurut Mills, sumber China yang berasal dari awal abad ke-15 termuat dalam kitab *Ying Yai Shing-Lan* hanya menyebutkan bahwa Tuban merupakan salah satu dari empat kota besar di Jawa (Majapahit) yang tidak memiliki tembok kota. Namun berdasarkan keterangan *Sejarah Melayu*, kapal-kapal dari Malaka mengunjungi pelabuhan terbesar Jawa dan Sumatra, yaitu pelabuhan Palembang, Calapa, Tuban, dan Majapahit. Bukan berarti di Jawa tidak memiliki pelabuhan lain selain pelabuhan itu, hanya pelabuhan tersebut merupakan persinggahan utama, mengingat para raja penguasa wilayah tersebut merupakan sahabat raja Malaka.⁶ Keterangan diatas sedikit membantu menunjukkan bahwa pelabuhan Kambang Putih di Tuban masih tetap menjadi pelabuhan yang ramai dikunjungi sebagai tempat perdagangan, seperti yang diketahui bahwa Tuban merupakan salah satu dari empat kota yang penting pada masa Majapahit. Kota-kota lain adalah Gresik, Surabaya, dan Majapahit sebagai ibukota kerajaan. Disamping itu juga terdapat sebuah pelabuhan agak

⁴Ninie Susanti, *Airlangga :Biografi Raja Pembaharu Jawa Abad XI* (Jakarta : Komunitas Bambu, 2010), hlm. 237

⁵*Ibid.*, hlm. 104

⁶Irawan DjokoNugroho, *Majapahit Peradaban Maritim* (Jakarta : Yayasan Suluh Nuswantara Bakti, 2011), hlm. 234

kepedalaman yang diakui sebagai pelabuhan terpenting nomor dua, yaitu *Canggu*.⁷

Dari prasasti Kambang Putih sendiri juga menandakan bahwa di daerah ini memang digunakan sebagai jalannya aktivitas perdagangan yang menggunakan perahu. Seperti penggalan prasasti Kambang Putih sebagai berikut: "...*dwal pikupikulan, pitung pikul, banawa karwa tundan, samangkana kawngang ikang kambang puth wngang apadaganga wdi tali pahinga*."⁸ Yang berarti aturan dagang yang jika menggunakan perahu bertunda mereka dibebaskan dari pajak. Sehingga dapat dipahami jika aturan tersebut berorientasi pada perdagangan yang menggunakan kapal, sehingga ini menunjukkan suatu aktivitas pelabuhan.

Pelabuhan Kambang Putih masa Majapahit digambarkan oleh Schrieke, banyak dipenuhi oleh pedagang-pedagang Jawa yang telah mengadakan hubungan perdagangan dengan daerah-daerah di luar pulau Jawa, yaitu dengan Banda, Ternate, Ambon, Banjarmasin, Malaka, dan Kepulauan Philipina.⁹ Pada waktu itu, pelabuhan Malaka telah menjadi pelabuhan pusat perdagangan Internasional yang paling ramai, oleh karena itu banyak pedagang dari Tuban, Gresik, dan Jepara yang telah menetap disana. Pada waktu yang bersamaan pula beberapa pelabuhan di daerah pesisir utara Jawa merupakan pelabuhan-pelabuhan tempat pengumpulan barang-barang hasil bumi, khususnya rempah rempah dari daerah Maluku. Rempah-rempah ini diperdagangkan atau dipertukarkan dengan barang lain kepada pedagang lain di pelabuhan Malaka. Barang yang diperdagangkan selain beras sebagai hasil bumi terutama Jawa yaitu rempah-rempah dari Maluku, juga berbagai tekstil, barang-barang keramik, dan logam yang berasal dari China dan India.¹⁰

Pelabuhan ini sejak masa Mapanji Garasakan anak Airlangga, telah berperan sebagai pusat dagang yang penting bahkan

sekaligus merupakan pelabuhan internasional. Sebagai pusat perdagangan, peran pelabuhan Kambang Putih bukan terutama sebagai *Feeder Point* atau pemasok barang sejenis dari daerah sumber, tetapi sebagai *Collecting center*, yang menampung berbagai jenis komoditi dari sejumlah *feeder point* di wilayah pedalaman. Hingga masa Majapahit pelabuhan ini telah menjadi *entrepot* yang tidak hanya menjadi pusat pertemuan pedagang dari berbagai negeri, tetapi juga mengimpor dan mengeksport barang-barang yang berasal dari berbagai negeri.¹¹

Pelabuhan yang ada di Nusantara dikelola oleh pemerintah masing-masing dengan menyediakan sarana dan prasarana pendukung untuk memperlancar perdagangan, karena perdagangan menjual barang dan jasa.¹² Melalui penelitiannya, tentang Pelabuhan Banten Herianty Ongkodharma Untoro menjelaskan bahwa pemerintah yang membuka wilayahnya untuk perdagangan harus menyiapkan tenaga kerja terdidik, penjual jasa lain, dan menyiapkan sarana penunjang perdagangan yaitu pasar, pelabuhan, gudang, penginapan, alat tukar, perdagangan dan pajak. Menurut Prasasti Trowulan (1358), *Dong Xi Yang Kao*, dan catatan Tom Pires tenaga kerja terdidik tersebut adalah para petugas pajak, petugas pelabuhan, dan hakim peradilan.¹³ Dan menyebutkan bahwa seluruh pelabuhan di Jawa pada masa Majapahit memiliki fasilitas lengkap melebihi pelabuhan lain di Asia Tenggara. Dari keterangan ini dapat kita tarik kesimpulan, jika memang seperti itu maka dari sekian banyak pelabuhan Majapahit akan sama dengan Pelabuhan Kambang Putih dari segi sarana dan prasarannya tidak jauh berbeda dengan pelabuhan lain di Jawa masa Majapahit.

Bukti arkeologis juga menunjukkan bahwa Pelabuhan Kambang Putih memang

⁷Mills, J.V.G, *Ma Huan Ying-yai Sheng-lan: The Overall Survey of the Ocean's Shore (1433)* (Cambridge : Cambridge University Press), hlm. 86

⁸Irawan Djoko Nugroho, *op.cit.*, hlm. 265

⁹Hasan Djafar, *Masa Akhir Majapahit*, (Jakarta : Komunitas Bambu, 2012), hlm. 83

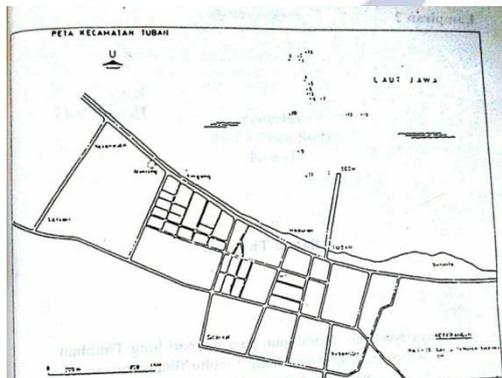
¹⁰*Ibid.*, hlm. 84

¹¹Leong Sau Heng, *Collecting Centers, Feeder Points and Entrepots in Peninsula, 1000 B.C.- A.D 1400. The Southeast Asian Port And Polity: Rise and Demise*. (Singapore: Singapore University Press, 1990), hlm. 17-38

¹²Irawan Djoko Nugroho, *op.cit.*, hlm. 232

¹³Herianty Ongkodharma Untoro, *Kapitalisme Pribumi Awal Kesultanan Banten 1522-1684*. (Jakarta : Komunitas Bambu, 2008), hlm. 23

tempat dimana barang-barang komoditas dari berbagai negeri datang, dengan temuan keramik di dasar pantai masa Majapahit, selain itu penemuan barang-barang tersebut juga ditemukan di Ibukota Majapahit yang diduga di daerah Trowulan Mojokerto.¹⁴Jadi hal ini menguatkan bahwa Pelabuhan Kambang Putih adalah pelabuhan yang penting sejak masa Airlangga, ketika Majapahit berkuasa, hingga masa penjajahan Belanda. Berikut adalah peta yang menggambarkan temuan arkeologis di Pelabuhan Kambang Putih Tuban:



Gambar Penemuan Benda Arkeologis Di Sekitar Pelabuhan

Selain itu untuk mengetahui keberadaan dan eksistensi pelabuhan ini, dapat diketahui dari *Hikayat Hang Tuah* yang mana terdapat bagian yang menggambarkan perahu Mandam Berahi dapat berlayar hanya tiga hari tiga malam dari Tuban ke Jayakarta, "...Maha Pateh Kerma Wijaya dan Tun Tuah pun bermohon lah kepada sang Adipati Tuban dan kepada orang-orang besar itu lalu berlayar menuju Jayakarta. Tiga hari tiga malam maka sampailah."¹⁵

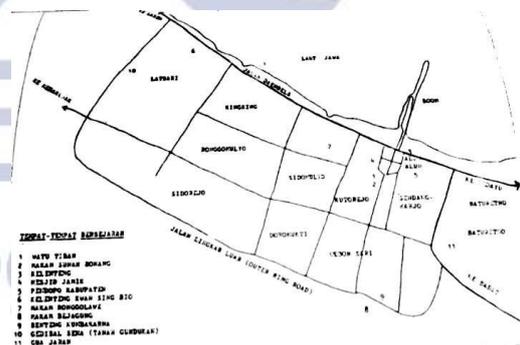
Sedangkan awal abad ke-17 merupakan awal dimana daerah Tuban telah ditaklukkan oleh Mataram, yang mana Mataram tidak lagi menggunakan pelabuhan ini sebagai pelabuhan utama seperti halnya Majapahit. Namun menggunakan pelabuhan Jepara sebagai

pelabuhan utamanya. Sehingga pelabuhan mulai sepi, ketika telah bersentuhan dengan kolonial pun. Peran pelabuhan ini masih tetap digunakan namun hanya sebagai tempat pengiriman barang-barang komoditas lokal seperti kayu jati, indigo atau tarum, dan unggas-unggasan.¹⁶

Dari keterangan sumber-sumber diatas dapat kita ketahui bahwa pelabuhan Kambang Putih masih tetap melakukan aktivitasnya hingga masa kolonial, namun seiring berjalannya waktu pelabuhan ini semakin tergeser karena munculnya pelabuhan-pelabuhan yang lebih ramai seperti pelabuhan Gresik dan Surabaya pada awal abad ke-18

2. Kondisi Internal dan Eksternal Tuban Sebagai Kota Pelabuhan

Menurut pandangan Wertheim, pada dasarnya kota-kota kuno di Indonesia tidak mengalami perubahan yang mendasar, apa yang dapat kita lihat sekarang mungkin sekali menggambarkan keadaan masa-masa yang lebih awal lagi.¹⁷ Sehingga kita dapat melihat kota-kota kuno dengan melihat struktur kota yang sekarang karena banyak dari kota-kota kuno di Indonesia masih menggunakan struktur-struktur bangunan dan tata letak ruangnya sama dengan masa itu. Dalam struktur tata ruangnya berdasar fungsi, Tuban dapat dibagi menjadi tiga bagian yaitu daerah komersil, daerah pusat kegiatan politik dan daerah pinggiran. Seperti yang tergambar berikut ini:



Kota Lama Tuban

¹⁴ Edi Sedyawati, *Tuban : Kota Pelabuhan Di Jalur Sutra*. (Jakarta :Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional DIRJEN Kebudayaan Depatemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1997), hlm. 39

¹⁵ Irawan Djoko Nugroho, *op.cit.*, hlm. 297

¹⁶ Edi Sedyawati, *op.cit.*, hlm. 41

¹⁷*Ibid.*, hlm. 10

Sedangkan menurut Pigeaud, menganggap bahwa Alon-Alon adalah tempat yang penting bagi suatu daerah sebagai titik pusat. Mengacu pada hal ini juga nampak pada tata ruang Tuban yang menempatkan Alun-Alun sebagai titik pusat yang mana mempunyai banyak akses ke daerah-daerah sekitarnya, dari segi sejarah pola semacam ini menjadi ciri khas kota-kota tradisional Jawa yang prototipenya telah dikenal sejak masa Majapahit.¹⁸ Dari tata ruang tersebut juga nampak bahwa adanya kedekatan antara pusat kegiatan komersial dan juga pusat aktivitas administrasi dan politik, ini menunjukkan bahwa adanya tatanan masyarakat yang berorientasi pada aktivitas perdagangan. Kegiatan komersial yang didominasi oleh pedagang sejalan dengan dengan fungsi Tuban sebagai pelabuhan, yang mana para kaum pedagang banyak yang tinggal di daerah tersebut. Menurut Casparis sejak masa Airlangga sudah banyak orang-orang dari India Utara, India Selatan, Sailan, Burina, Kamboja, Dan Campa yang melakukan perdagangan di Kambang Putih sehingga pendapat ini mendukung bahwa aktivitas perdagangan memang berjalan disini.

Kondisi eksternal atau kondisi lingkungan terdekat Tuban memiliki wilayah yang bervariasi. Mulai dari wilayah rawa pantai, daerah aliran sungai, dan daerah perbukitan kapur. Daerah kaki perbukitan sendiri merupakan daerah pegunungan kapur yang tidak rata, banyak terdapat gua-gua dan juga keadaan tanahnya tidak begitu subur. Letak Tuban sendiri berada di ujung landaian gunung kapur. Sedangkan jalur pantai Tuban berada diantara jalur perdagangan Malaka ke Maluku, telah dijelaskan dalam Prasasti Trowulan bahwa Hayam Wuruk merinci pangkalan-pangkalan dalam jaringan lalu lintas air yang mempunyai 33 *nusa* dan juga 47 *naditiripradesa*.¹⁹ Indikasi bahwa pusat kerajaan di pedalaman menggunakan kota pantai tertentu sebagai basis pelabuhan niaga mempengaruhi kemajuan dan kemunduran kota pantai tersebut dan daerah sekitarnya. Kemajuan bagi daerah pantai dapat dilihat dari pelabuhan Kambang Putih ketika menjalankan fungsinya sebagai pelabuhan niaga, dalam perjalanannya banyak terjadi kontak perdagangan dengan wilayah lain sehingga pelabuhan menjadi ramai dan banyak pedagang

asing menetap dan tinggal di kota pelabuhan tersebut, namun keadaan ini berpengaruh terhadap keadaan kota pantai disekitarnya yang menyebabkan kemunduran bagi wilayah lain. Namun sebaliknya, pada masa selanjutnya awal abad ke-15 yang mana muncul kota pelabuhan yang memiliki kedudukan sama dengan Kambang Putih. Kota pantai lain mulai muncul seperti Gresik yang juga sebagai kota niaga yang harus memenuhi dan melayani kebutuhan Ibukota Majapahit. Pada masa yang lebih lanjut lagi ketika Mataram telah menguasai Jawa, bukan lagi daerah kota pantai Jawa Timur yang digunakan sebagai kota niaga, melainkan Jepara yang digunakan sebagai kota niaga. Sehingga mengakibatkan mundurnya fungsi kota niaga lain yang sebelumnya menjadi pusat niaga Jawa.

3. Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar Pelabuhan Kambang Putih

Karena pada dasarnya kerajaan Majapahit adalah kerajaan Hindu-Jawa²⁰, sehingga pembagian kasta pada masyarakat berlaku dalam kehidupannya. Dalam pembagian kasta tersebut yakni ada golongan Brahmana, Ksatriya, Waisya, dan juga Sudra. Konsep masyarakat ini sesuai dengan ajaran kitab Kutara Manawa yang berlaku katika Majapahit dalam kuasa Hayam Wuruk. Kaum brahmana banyak tinggal di Ibukota guna memimpin jalannya upacara keagamaan yang dianggap penting bagi masyarakat seperti upacara penyucian tanah untuk dibangun candi, kemudian upacara kelahiran, upacara penyucian air (*tirtha*), dan upacara kematian. Sedangkan kaum ksatria adalah kaum yang bertugas untuk melindungi Negara, raja juga termasuk dalam kaum ini dimana hakikat seorang raja adalah pengejawantahan dewata mulia. Sehingga tugas yang diemban raja meliputi segala aspek kehidupan di kerajaan.

Sedangkan mereka yang berkasta waisya adalah mereka yang berberdagang, bertani, dan berternak. Kaum ini lah yang sangat banyak ditemui disekitar pelabuhan Kambang Putih, dalam uraian kitab Kutara Manawa dijelaskan bahwa yang seharusnya dikerjakan kaum waisya adalah sebagai

¹⁸Edi Sedyawati, op.cit., hlm. 13

¹⁹*Ibid.*, hlm. 20

²⁰Dr. Bambang Pramudito, *Kitab Negara Kertagama*, (Yogyakarta: Gelombang Pasang, 2006), hlm. 275

berikut: "...anggota golongan waisya dilarang berpikiran bahwa ia tidak suka memelihara ternak, jika piara ternak itu dilakukan oleh golongan waisya, golongan lain dilarang untuk mengerjakannya. Anggota waisya harus mempunyai pengetahuan baik tentang mutu manikan, mutiara, merjan logam bahan tenun minyak wangi dan bahan ramuan, harus tahu cara menabur benih, membedakan ladang subur dan cengkar, menggunkan timbangan, apalagi tentang baik buruknya barang dagangan, pemilihan negara yang mungkin menguntungkan untuk pasaran, perhitungan untung rugi, dan sarana-sarana bagi piara ternak pembayaran upah yang layak pada buruhnya, mengetahui berbagai bahasa, cara menyimpan barang dan cara jual beli."²¹

Sejalan dengan kitab Kutara Manawa jika dilihat dari penduduk sekitar Pelabuhan adalah pedagang. Untuk para pedagang sendiri dibedakan dengan 3 kategori pedagang, yang pertama yaitu pedagang lokal (*abakul*) yang merupakan pedagang yang berdagang di wilayah desanya sendiri dengan menjual barang-barang eceran, kemudian yang ke-dua adalah pedagang regional (*adagang*) yaitu pedagang yang menjual barang dagangannya hingga ke desa-desa tetangga dan antar kota, contoh dari *adagang* ini adalah seorang pedagang yang berasal dari wilayah kekuasaan Majapahit, namun ketika berdagang dagangannya ia berdagang hingga ke wilayah lain yang masih dalam wilayah kekuasaan Majapahit namun berbeda wilayah dengan asal *adagang* tersebut. Dan kelompok pedagang yang terakhir adalah *bonyaga* yaitu seorang yang wilayah perdagangannya hingga ke luar negeri, ia akan membawa barang dagangan yang dihasilkan wilayahnya untuk dibawa keluar wilayah yang membutuhkan barang tersebut. Begitupun sebaliknya mereka kembali ke wilayah asalnya dengan membawa komoditas atau barang dagangan yang tidak ada di wilayahnya agar untuk dijual kembali.²² Di pelabuhan kambang putih banyak dijumpai kalangan *bonyaga* ini karena kelompok pedagang asing banyak yang tinggal di sana untuk menunggu angin baik agar dapat berlayar kembali ke Negara asalnya, selain itu setiap pedagang asing mempunyai kantor dagang yang berdekatan dengan pelabuhan untuk

memudahkan jalannya perdagangan, sehingga dapat dijumpai banyak *bonyaga* di pelabuhan-pelabuhan besar.

Ada pula kelompok pengrajin, yang menghasilkan barang-barang dagangan untuk dijual dipasar-pasar atau untuk menjadi barang komoditas ekspor ke berbagai wilayah lain di Majapahit maupun ke luar negeri. Kelompok ini disebut sebagai *paramicra* yang meliputi pembuatan keranjang dari daun kelapa (*magawai kisi*), pembuatan upih (*mopih*), anyam-anyaman (*manganamanam*), dan pembuatan priuk dari tembaga (*dyun*).²³ Selain itu ada juga pembuat tali (*mangapus*), pembuat jerat burung (*makala manuk*), dan pembuat arang (*manghareñ*).

Dan kaum yang terakhir adalah kaum sudra, kewajiban dan tugasnya adalah mengabdikan. Terutama kepada kaum brahma, karena jika mengabdikan kepada kaum brahma dianggap mereka akan memenuhi tujuan hidupnya di dunia ataupun di akhirat. Namun untuk mengabdikan kepada kaum ksatria dan waisya mereka hanya akan mendapat manfaat untuk kehidupannya di dunia. Di Majapahit lapisan masyarakat bawah disebut *kawula* atau hamba. Menurut Kutara Manawa ada empat macam hamba yaitu yang *Grehaja*: yaitu seorang hamba yang dilahirkan ketika dalam penghamban. Jadi jika seseorang lahir ketika ibunya menjadi hamba maka dengan sendirinya ia adalah hamba. Yang ke-dua adalah *dwajaherta*: mereka adalah hamba karena mereka terkena penewanan dalam perang sehingga sama dengan tawanan perang. Kemudian *Baktadasa*: mereka adalah seseorang yang rela menjadi hamba demi mendapatkan makanan. Yang terakhir adalah *Dandadasa*: yaitu seseorang yang menjadi hamba karena tidak mampu membayar denda.²⁴ Sehingga dari sini dapat kita lihat bahwa kondisi sosial masyarakat yang tercermin dari tatanan masyarakat di sekitar pelabuhan ada suatu garis batas yang sangat mencolok antara kasta satu dengan yang lainnya.

²³ Sartono Kartodirdjo. *700 Tahun Majapahit Suatu Bunga Rampai*. (Surabaya : Dinas Pariwisata Daerah Propinsi DaerahTingkat I Jawa Timur, 1992). hlm. 184

²⁴Dr. Bambang Pramudito, *op.cit.*, hlm. 285

²¹Dr. Bambang Pramudito, *op.cit.*, hlm. 284

²²Ninie Susanti, *op.cit.*, hlm. 116

B. Kebijakan Pemerintah Majapahit Masa Hayam Wuruk Terhadap Pelabuhan Kambang Putih

1. Birokrasi Pelabuhan

Baik dipelabuhan China maupun pelabuhan Majapahit, ada empat tingkat birokrasi yang harus dilalui oleh seorang pendatang. Kemungkinan besar sistem birokrasi ini umum diberlakukan di seluruh pelabuhan Asia.²⁵

Sistem Birokrasi Pelabuhan di Cina dan Majapahit

No	Birokrasi Pelabuhan Cina	Birokrasi Pelabuhan Majapahit
1	Utusan Syahbandar	Orang Bandar
2	Syahbandar	Mentri Bandar
3	Mentri Empat	Patih
4	Raja	Raja

Birokrasi tersebut merupakan birokrasi resmi yang diberlakukan dipelabuhan ketika menerima kapal yang membawa surat resmi dari kerajaan lain. Birokrasi di pelabuhan yang tidak membawa surat resmi kerajaan, langsung ditangani Syahbandar atau mentri Bandar.²⁶ Tugas Syahbandar sendiri bukan hanya itu melainkan beberapa tugas lain seperti memberi petunjuk dan nasihat tentang cara-cara berdagang, menaksir barang-barang dagangan yang dibawa, menentukan pajak yang harus dibayar, dan menentukan bentuk dan jumlah persembahan yang harus diserahkan kepada Raja, bendahara, dan tumenggung.²⁷ Menurut Lombard, selain tugas yang mereka jalankan, mereka juga mempunyai hak yang mana mereka dapat memungut pajak yang sebagian dari pajak itu untuk kepentingan mereka

²⁵Herianty Ongkodharma Untoro, *Kapitalisme Pribumi Awal: Kajian Arkeologi Ekonomi*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008), hlm. 47

²⁶Irawan Djoko Nugroho, *Majapahit Peradaban Maritim* (Jakarta : Yayasan Suluh Nuswantara Bakti, 2011), hlm. 247

²⁷Titi Surti Nastiti, *Pasar Di Jawa Pada Masa Mataram Kuna Abad VIII-XI Masehi*, (Jakarta: PT Dunia Pustaka Jaya, 2003), hlm. 45

sendiri, sehingga mereka juga mempunyai hak yang dapat meringankan tugas mereka.²⁸

2. Sarana Prasarana Pelabuhan

Sesuai dengan lokasinya, pelabuhan dapat dibayangkan sebagai sebuah titik yang menghubungkan dua dunia yaitu daratan dan lautan. Dilihat dari segi ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai tempat menampung surplus dari wilayah belakang untuk didistribusikan kepusat-pusat lain yang membutuhkan, disamping untuk memenuhi kebutuhan wilayah sendiri. Sebaliknya pelabuhan juga berfungsi sebagai tempat menampung barang-barang keperluan wilayah penyangga yang membutuhkan barang-barang dari pusat-pusat lain yang tidak dapat dihasilkan sendiri. Sarana yang dapat dijumpai dalam pelabuhan kuno tidak semodern pelabuhan sekarang, seperti kantor dagang yang masih belum mempunyai bangunan permanen, kemudian dermaga jenis erahu yang digunakan masih sederhana.

3. Jalur Perdagangan

Jalur yang dilalui oleh pedagang-pedagang kuno secara garis besar terdapat dua jalur, yaitu jalur darat dan juga jalur laut/maritim. Jalur darat yang dilakukan oleh pedagang-pedagang kuno yang diperkirakan dimulai dari daerah Cina melalui Asia Tengah dan Turkestan sampai ke Laut Tengah biasa disebut dengan *jalan sutra*, sedangkan untuk jalur laut juga bermula dari Cina melalui selat Malaka hingga akhirnya ke daerah India, menurut Manguin perdagangan yang terjadi antara Cina hingga ke India ini didukung oleh kapal-kapal dari Nusantara yang menghubungkan antara ke-duanya.

Dengan kata lain Nusantara sebagai jalur yang dilewati dan sebagai tempat transitnya barang dagangan dari Cina untuk dikirim ke India dan juga sebaliknya. Dengan transitnya mereka di pelabuhan-pelabuhan Nusantara menjadikan komoditas dari Nusantara juga laku keras di pasaran Eropa dan juga India, Hall mengklasifikasi Bandar-bandar emporium yang digunakan untuk aktifitas perdagangan antara Cina hingga Timur Laut Eropa menjadi 5 zona penting yang menurutnya merupakan bandar paling baik. 5 zona dagang tersebut adalah sebagai berikut:

1. China selatan sebagai pusat yang kemudian melakukan pelayaran melalui

²⁸Denys Lombard, *op.cit.*, hlm. 39

sepanjang pantai Vietnam, teluk Thailand dibawah pantai timur Selat Malaka, Philipina, dan membuat kontak dengan pelabuhan Tuban, Gresik, dan Demak di Jawa

2. Kelompok perdagangan yang lebih besar berpusat di Jawa sampai timur kepulauan rempah-rempah Maluku dan pelabuhan di bagian barat daya Sulawesi, sepanjang pantai Borneo sampai kepulauan Mindanao, dan kembali ke barat di pelabuhan pantai timur Sumatra, lalu bergabung dengan zona lain di Malaka dan bagian tenggara pelabuhan-pelabuhan di Sumatra
3. Pelabuhan di sepanjang pantai India, khususnya bagian selatan seperti Gujarat dan Bengali. Zona ini berhubungan dengan zona kedua di Nusantara bagian barat di Timur dan laut Merah di bagian barat seperti yang telah dijelaskan diatas
4. Zona niaga yang berada di Alexandria termasuk pelabuhan di timur Mediterania dan Timur Tengah
5. Yang terakhir adalah semenanjung Iberia di ujung barat Mediterania yang didominasi oleh pedagang-pedagang Itali.

4. Undang-undang Perdagangan

Pada dasarnya pedagang di bagi menjadi 3 kelompok pedagang, *abakul*, *adagang* dan *bonyaga*. Majapahit telah membuat perundang-undangan sedemikian rupa untuk kaum *abakul* dan *adagang* namun perti yang dilakuan oleh untuk sumber aturan perdagangan laut seperti yang dilakukan oleh kaum *bonyaga* belum ditemukan, namun dapat dilihat dari perundang-undangan laut milik Malaka bahwa pajak yang diambil untuk kaum *bonyaga* dari luarwilayah adalah bea cukai hingga 6% dari barang yang mereka bawa kecuali barang dagangan berupa barang makanan mereka tidak dikenakan bea cukai hanya saja mereka harus membawa persembahan saja, besar persembahan yang ditujukan untuk raja sebesar 1% atau 2% dari barang dagangan.²⁹

5. Palawang

Prasati Trowulan mencatat adanya pembebasan pajak pelabuhan-pelabuhan di

Jawa bagi penduduk seluruh Jawa. Menurut *Nagarakertagama*, pajak dikenakan kepada pedagang asing dengan istilah *Palawang*. Apabila *Palawang* ditetapkan, harga jual perdagangan di Jawa akan semakin mahal. Karena setiap kerajaan akan menentukan tarif *palawang* masing-masing. Sebagai pemegang kedaulatan atas Jawa, Hayam Wuruk sebagai pemegang kekuasaan tertinggi Majapahit-pun kemudian menetapkan *Palawang* bagi seluruh penduduk Jawa dihapus. Kebijakan ini, selain agar harga jual barang tidak mahal hingga ke konsumen akhir, juga untuk menunjukkan kekuasaan atas Majapahit di Jawa.³⁰

Menurut Prasasti Trowulan, selain *Palawang* pajak-pajak lain juga ditiadakan. Para petugas penarik pajak dilarang bekerja di pelabuhan. Bahkan pajak tonase barang yang diangkut untuk penduduk Jawa melalui pelabuhan tidak diberlakukan. Kecuali bila tonase barang tersebut melebihi standart yang berlaku, atau menyebabkan kapal pengangkut kesulitan berlayar karena muatan yang banyak. Untuk menghindari kongkalikong petugas pajak lapangan dengan nahkoda kapal, pajak tonase barang berlebihan dipungut oleh pegawai khusus.³¹ Perintah Hayam Wuruk agar memperhatikan *Palawang* menunjukkan bahwa ia sangat *concern* terhadap perdagangan.

6. Perkembangan Pelabuhan Kambang Putih

Pada awal perkembangannya Pelabuhan ini diperkirakan oleh Boechari dibangun ketika masa akhir kepemimpinan Airlangga, dengan dibaginya wilayah untuk anak Airlangga yaitu wilayah Panjalu dan Jenggala. Diperkirakan Pelabuhan Kambang Putih ini termasuk dalam wilayah kerajaan Jenggala karena bukti-bukti arkeologis seperti prasasti Kambang Putih dan Malenga berada di kota Tuban.³²

Bukti arkeologis yang memperkuat bahwa letak Kambang Putih secara pasti sendiri masih sedikit, namun asumsi-asumsi para ahli yang menguatkan bahwa letak pelabuhan tersebut seperti Casparis mungkin dapat dijadikan landasan dalam mengkaji tentang pelabuhan Kambang Putih. Kambang Putih diyakini sebagai pelabuhan yang berada

²⁹ Abdul Rahman Hamid, *op.cit.*, hlm. 106

³⁰Titi Surti Nastiti, *op.cit.*, hlm. 46

³¹Irawan Djoko Nugroho, *op.cit.*, hlm. 241

³² Ninie Susanti, *op.cit.*, hlm. 104

di Tuban, dengan mengacu pada letak temuan arkeologis prasasti Kambang Putih yang berada di kota tersebut, dengan ini juga isi dari prasasti sendiri menyebut dan menjelaskan tentang aturan perdagangan menggunakan perahu dan juga ukuran-ukuran barang dagangan. Seperti yang telah disebutkan pada bab sebelumnya. Ini juga berkesinambungan dengan politik Airlangga yang mana Airlangga sangat memperhatikan sarana dan prasarana ekonomi kerajaan yang berhubungan dengan perairan seperti perbaikan bendungan Waringin Saptana dan juga difungsikannya kembali pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa seperti Hujung Galuh³³, bukti arkeologis lain yang menguatkan adalah temuan keramik-keramik Cina yang berasal dari dinasti Ming dan juga mata uang kepeng yang tersebar di sepanjang pantai ini menguatkan bahwa pelabuhan ini adalah pintu gerbang perdagangan Majapahit dengan bangsa asing. Pelabuhan Kambang Putih sangat jarang ditemukan untuk penyebutan nama pelabuhan tersebut di dalam sumber sejarah, yang banyak digunakan adalah Pelabuhan Tuban terlebih masa Majapahit. Seperti dalam *Sejarah Melayu*, penyebutan untuk pelabuhan Jawa yang dinilai ramai dan banyak didatangi oleh kapal-kapal dari Malaka adalah pelabuhan Palembang, Calapa, Tuban, dan Majapahit. Kemudian dalam berita-berita China juga tidak ada yang menyebut pelabuhan ini sebagai Pelabuhan Kambang Putih melainkan dengan sebutan *Tu-Pan*, yang diartikan oleh Mills sebagai Tuban. Sehingga pelabuhan ini lebih dikenal sebagai pelabuhan Tuban dari pada pelabuhan Kambang Putih pada masa sesudah Airlangga.

Dalam berita Cina yang kebanyakan merupakan catatan perjalanan juga menyebutkan bahwa pelabuhan yang berada di Tuban adalah pelabuhan Tuban bukan pelabuhan Kambang Putih, terbukti dari catatan perjalanan yang dilakukan ketika akan ke Ibukota Majapahit menyebutkan bahwa mereka pertama kali sandar dengan junk mereka di pelabuhan *Tu-Pan* (Tuban) kemudian mereka melakukan perjalanan kearah timur selama setengah hari ke kota yang mereka sebut *Ko-erh-hsi* (Gresik). Kemudian mereka melakukan

perjalanan kembali kearah selatan kurang lebih 20 *li*. Yang mereka sebut dengan *Su-erh-pa-ya* (Surabaya) dari sana kemudian mereka berganti melakukan perjalanan menggunakan kapal kecil sekitar 7-8 *li* hingga sampailah di *Chang-ku* (Canggu) kemudian melakukan perjalanan dengan jalan kaki hingga sampailah di *Man-chepo-i* (Majapahit) dimana raja tinggal.³⁴ Pada masa ini peranan pelabuhan juga sangat terlihat, karena termasuk dalam jaringan emporia yang mana pelabuhan ini ramai dikunjungi oleh pedagang yang akan menjajakkan dagangannya dari Cina ke Eropa maupun dari arah Malaka ke Cina selain untuk mengambil barang dagangan di pelabuhan ini juga untuk memperbanyak bekal di lautan atau sekedar memperbaiki kapal yang mereka gunakan. Dapat dibuktikan dengan adanya temuan mata uang kepeng yang tersebar di daerah Tuban khususnya di daerah tepi pantai, sejalan dengan itu masa Majapahit telah dikenal sebagai masa yang telah mengenal berbagai jenis mata uang sebagai alat tukar dalam transaksi perdagangan. Berbagai jenis uang kepeng telah ada masa majapahit, namun yang mendominasi adalah mata uang kepeng Cina masa dinasti Song (960-1279) dan Ming (1368-1644) yang disebabkan oleh perdagangan yang terjadi seperti yang dijelaskan diatas, terutama karena perdagangan merica yang diimpor oleh Cina.³⁵ Terbukti dengan banyaknya koleksi mata uang kepeng di museum Kambang Putih Tuban yang menyimpan berbagai mata uang kepeng yang ditemukan di daerah tersebut. Sehingga hal ini memperkuat bahwa kota ini adalah pusat niaga yang digunakan oleh Majapahit sebagai pintu gerbang melakukan perdagangan dengan berbagai negri lain luar Nusantara.

Pada masa selanjutnya yakni masa Mataram, pelabuhan ini sudah tidak menjadi pelabuhan utama Jawa seperti zaman Majapahit, melainkan Mataram menggunakan pelabuhan Jepara sebagai pelabuhan utama. Ini didasarkan atas letak pusat kerajaan Mataram yang bukan di Jawa Timur melainkan di Jawa Tengah sehingga pelabuhan utama Mataram di daerah Jawa Tengah. Namun dalam kurun waktu ini-lah pelabuhan Tuban mengalami titik surutnya, dimana terdapat banyak sekali bandit-bandit dan pembajakan kapal yang lewat

³³Edi Sedyawati, *Tuban : Kota Pelabuhan Di Jalur Sutra*.(Jakarta :Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional DIRJEN Kebudayaan Depatemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1997), hlm. 5

³⁴ Mills, J.V.G, *op.cit.*, hlm. 99

³⁵ Sartono Kartodirdjo, *op.cit.*, hlm. 186

perairan ini kemudian dicegat dan dijarah muatan kapalnya hal ini karena pelabuhan tidak seramai sebelumnya sehingga banyak para penghuni pelabuhan yang turun ke perairan agar mendapat barang jarahan dan dapat mereka jual dipelabuhan.³⁶ Hal ini terjadi berdasarkan politik Mataram masa shogun pertama yaitu Panembahan Senopati yang menerapkan penghapusan armada laut yang dimiliki dan hanya ingin menguasai seluruh pulau Jawa demi kelangsungan kekusaannya.³⁷

Pada masa selanjutnya telah berdatangan bangsa-bangsa asing di Nusantara. Hal ini juga berimplikasi terhadap perkembangan dan pertumbuhan Tuban sebagai kota pelabuhan, karena di daerah belakang (bukan daerah tepi pantai) terdapat hutan jati yang dapat dimanfaatkan sebagai komoditas yang bisa diperjual belikan untuk mengisi kas pemerintah Hindia-Belanda.³⁸ Terbukti dengan catatan seorang pegawai Belanda yang mengakui bahwa daerah Tuban hanya mempunyai satu hutan jati tetapi mempunyai ukuran yang lumayan besar, panjang hutan ini jika naik kuda akan membutuhkan waktu lima jam, dan lebarnya satu setengah jam untuk menyusuri menggunakan kuda.³⁹ Dengan adanya keadaan fisik Tuban, pemerintah Hindia-Belanda memanfaatkan keadaan ini untuk memperjual belikan kayu jati tersebut melalui pelabuhan yang kemudian pemerintah Hindia-Belanda sendiri mengangkat dua *opper Boschoofden* (kepala pengawas utama kehutanan) untuk wilayah Tuban dan Rembang dibawah *regent* Belanda langsung karena wilayah ini dinilai penting untuk produksi kayu-kayu jati.⁴⁰

Komoditas lain yang dianggap penting bagi pemerintah Hindia-Belanda antara lain adalah Indigo/Tarum yang dinilai sebagai bahan pewarna tekstil yang sangat laku di pasaran Eropa, juga dalam sumber naskah yang sama yaitu Java Noord Oost Kust Belanda menyebutkan bahwa ada 34 tempat pengolahan indigo dan salah satunya adalah Tuban, pada produksi pertama sudah menghasilkan 5 *pikool*

(1 *pikool* sama dengan 67, 0423 *ligeerings*)⁴¹ selain itu perkembangan yang dapat menunjang perkembangan Tuban adalah komoditas beras seperti halnya masa Majapahit, daerah penghasil beras tetap daerah sepanjang aliran sungai bengawan solo kemudian dari komoditas-komoditas ini dikirimkan ke Rembang melalui kapal yang akhirnya juga akan di jual oleh pemerintah Hindia-Belanda untuk mengisi kas keuangan mereka. Pada masa ini perkembangan masyarakat yang tinggal di kota pelabuhan Tuban juga berbeda dengan masa Majapahit. Menurut Veth, orang-orang Cina yang tinggal di kota ini sudah mulai banyak yang menyelundupkan opium juga beralihnya status sosial mereka menjadi mediator dagang pribumi atas pemerintah Belanda.⁴² Pada masa ini peran pelabuhan bukan lagi sebagai pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan-perdagangan luar pulau, kemunduran ini-pun sudah terjadi ketika masa awal munculnya Mataram kemudian kemunduran ini juga disebabkan oleh faktor lain yang juga menyebabkan sepi pelabuhan. Munculnya pelabuhan-pelabuhan yang lebih besar dan strategis seperti Surabaya dan Gresik membuat pelabuhan ini semakin tertinggal selain itu pelabuhan ini juga mengalami pendangkalan sehingga kapal-kapal besar yang singgah akan kesulitan untuk menyandarkan kapalnya.

Kemudian pada masa ini pelabuhan Tuban yang dikenal dalam berbagai sejarah sebagai pelabuhan yang besar dan ramai sudah tidak terlihat lagi, pelabuhan saat ini hanya digunakan sebagai tempat bersandar kapal-kapal nelayan kecil yang juga tergolong sepi, namun keadaan masyarakat yang tinggal di sekitar pelabuhan masih dapat dilihat meskipun tidak terlalu mencolok bahwa pemukiman yang membedakan kelas-kelas sosial di kota ini memang benar adanya.⁴³ Dapat dilihat didaerah sekitar alon-alon karena tempat ini merupakan pusat komersil yang dekat dengan pusat perdagangan yaitu pelabuhan, di sebelah barat Alon-Alon adalah tempat pemukiman para pedagang meskipun pedagang Arab atau pedagang Cina yang hingga saat ini dapat kita jumpai di sepanjang jl. Pemuda adalah perkampungan Arab yang juga pusat pertokoan

³⁶ Edi Sedyawati, *op.cit.*, hlm.23

³⁷ Irawan Djoko Nugroho, *op.cit.*, hlm. 280

³⁸ Edy Sedyawati, *Op.cit.*, hlm. 30

³⁹ Java Noord Oost Kust Bundel 36

⁴⁰ Edi Sedyawati, *op.cit.*, hlm. 30

⁴¹ Java Noord Oost Kust Bundel 36

⁴² Edi Sedyawati, *op.cit.*, hlm. 31

⁴³ Edi Sedyawati, *op.cit.*, hlm. 35

yang masih menyuguhkan arsitektur islam klasik setiap sudut perumahannya, kemudian disepanjang jl. Panglima Sudirman bagian barat alon-alon akan banyak sekali dijumpai pedagang-pedagang Cina kelontong yang juga masih mempertahankan bangunan toko-toko mereka dengan arsitektur kuno. Kemudian terdapat bangunan-bangunan Eropa yang masih sedikit sekali terlihat dibagian selatan khususnya dapat kita lihat di sepanjang jl. Veteran, namun untuk pemukiman pribumi kita dapat melihat tersebar di semua daerah namun dibelakang bangunan-bangunan tersebut.⁴⁴ Sehingga batasan ruang sosial masih terlihat namun pada masa ini sudah samar sekali terlihat karena faktor interaksi sosial yang meluas antara pribumi dan pedagang-pedagang asing.

PENUTUP

Pelabuhan Kambang Putih adalah pelabuhan yang berdiri sejak masa Airlangga memimpin kahuripan yang dibangun untuk mempermudah jaringan perdagangan Kahuripan, dengan perkembangannya pelabuhan ini tidak dikenal dengan pelabuhan Kambang Putih melainkan Pelabuhan Tuban karena dari berbagai sumber perjalanan Cina ataupun kitab-kitab Nusantara seperti Sejarah Melayu dan juga Hikayat Banjar menyebutnya dengan Pelabuhan Tuban. Pelabuhan ini ramai dikunjungi berbagai pedagang asing ketika masa Majapahit menghegemoni wilayah laut Nusantara karena termasuk dalam jaringan perdagangan emporia yang mana perdagangan yang dilakukan mulai dari Cina ke Eropa maupun sebaliknya menyusuri pantai-pantai dan bersandar di pelabuhan-pelabuhan sepanjang pantai tersebut dengan menjajakan dagangan yang mereka bawa dari wilayah asal dan juga membeli barang dagang yang ada di pelabuhan yang mereka singgahi, sehingga pelayaran bisa dilakukan dengan jarak pendek namun barang dagang dapat dilayarkan hingga Eropa. Oleh Van Leur semacam ini diistilahkan dengan '*benang emas halus disepanjang pantai*'. Selain itu kebijakan Hayam Wuruk sendiri berperan aktif dalam majunya aktivitas pelabuhan, karena kebijakan-kebijakannya banyak para penguasa luar wilayah Majapahit tunduk dan mengakui kebesaran Majapahit, tidak sampai disitu untuk mengakui kebesaran

Majapahit mereka harus mengirim upeti yang telah ditentukan besaran dan waktu penyerahannya sehingga pemasukan Majapahit tidak berhenti menunggu laba dari perdagangan saja. Selain itu pajak-pajak perdagangan pun sangat meringankan kaum pedagang, kecuali pedagang yang membawa barang dagang yang melebihi aturan yang telah ditentukan. Sehingga kegiatan perekonomian sangat mempengaruhi kemajuan Majapahit.

Pelabuhan Tuban atau Pelabuhan Kambang Putih diistilahkan sebagai ujung tombak Majapahit, karena wilayah pelabuhan merupakan wilayah yang dapat menghubungkan wilayah satu dengan wilayah lainnya namun juga dapat menjadi momok bagi wilayah tersebut karena bukan hanya hal yang baik yang dapat keluar masuk wilayah, hal buruk pun juga tidak jarang. Sebagai contoh hal ini adalah sampainya tentara Mongol yang menyerang Kadiri yang juga melalui pelabuhan Tuban. Sehingga bukan hanya hubungan baik dengan wilayah luar saja yang dapat terjadi ketika pelabuhan difungsikan. Fungsi pelabuhan ini sebagai pelabuhan niaga bagi Majapahit adalah pusat pengumpulan komoditas-komoditas penting yang dapat diekspor di luar Nusantara, dengan pengumpulan tersebut para pedagang Jawa mengambil sendiri komoditas tersebut seperti cengkih dan pala dari Maluku, kayu manis, dan juga beras yang di produksi sendiri di Jawa karena pada dasarnya Majapahit adalah kerajaan agraris Jawa yang melebarkan kekuasaannya melalui kemaritiman. Kemudian dari pelabuhan Tuban ini sudah banyak para saudagar asing yang menunggu barang dagang dari Indonesia Timur yang sangat laku hingga di pasar Eropa, banyaknya pedagang asing yang singgah di pelabuhan Tuban juga tidak luput dari letak wilayah perairan yang terlindung dari gelombang juga pelabuhan ini termasuk pelabuhan dalam jaringan emporia di Asia, sehingga ramai dilewati kapal-kapal pelayaran dari Cina ke India atau sebaliknya.

Peran pelabuhan Kambang Putih Tuban juga tidak kalah pentingnya, karena dari abad ke-12 pelabuhan ini sudah digunakan untuk bertolak hingga ke Annam (India-Belakang). Bukti fisik yang telah ditemukan juga memperkuat bahwa memang pelabuhan ini ramai pada masa kurun niaga, dengan banyaknya temuan uang kepeng yang ditemukan di daerah Tuban dan sekarang masih disimpan di Museum Kambang Putih juga

⁴⁴*Ibid.*, hlm. 33

temuan arkeologis keramik-keramik Cina di perairan pantai Tuban yang menunjukkan sejaman dengan masa Majapahit juga memberikan sedikit gambaran bahwa memang pelabuhan ini melakukan aktivitas perdagangan melalui pelayaran pada masanya dengan ramainya pelabuhan tersebut, namun besarnya perdagangan juga tidak luput dari hegemoni Majapahit atas wilayah-wilayah disekitarnya. Untuk menarik keuntungan yang lebih maka banyak kerajaan yang tunduk terhadap Majapahit sehingga harus mengiriskan upeti setiap waktu yang telah ditentukan juga terjaminnya pedagang Jawa yang menetap diluar Jawa untuk berdagang karena mereka didaerah tersebut mempunyai hak-hak istimewa seperti mempunyai perkampungan sendiri, terjamin hak dagangnya, juga mempunyai kantor dagang sehingga keuntungan yang didapatkan bukan hanya dirasakan oleh kerajaan namun juga seluruh lapisan masyarakat Majapahit dapat merasakannya.

Salah satu catatan Cina yang menggambarkan bagaimana mereka menempuh perjalanan untuk sampai ke Ibukota Majapahit juga pertama kali mereka sandar di pelabuhan Tuban, yang kemudian melakukan perjalanan kearah timur selama setengah hari ke kota yang mereka sebut *Ko-erh-hsi* (Gresik). Kemudian mereka melakukan perjalanan kembali kearah selatan kurang lebih 20 *li*. Yang mereka sebut dengan *Su-erh-pa-ya* (Surabaya) dari sana kemudian mereka berganti melakukan perjalanan menggunakan kapal kecil sekitar 7-8 *li* hingga sampailah di *Chang-ku* (Canggu) kemudian melakukan perjalanan dengan jalan kaki hingga sampailah di *Man-che-po-i* (Majapahit) dimana raja tinggal. Sehingga dari catatan ini sudah terlihat bagaimana peran Pelabuhan Kambang Putih sebagai pintu gerbang Majapahit.

Pada perkembangan masa selanjutnya yakni masa Mataram, pelabuhan ini sudah tidak menjadi pelabuhan utama Jawa seperti zaman Majapahit, melainkan Mataram menggunakan pelabuhan Jepara sebagai pelabuhan utama. Ini didasarkan atas letak pusat kerajaan Mataram yang bukan di Jawa Timur melainkan di Jawa Tengah sehingga pelabuhan utama Mataram di daerah Jawa Tengah. Namun dalam kurun waktu ini-lah pelabuhan Tuban mengalami titik surutnya, dimana terdapat banyak sekali bandit-bandit dan pembajakan kapal yang lewat perairan ini kemudian dicegat dan dijarah

muatan kapalnya hal ini karena pelabuhan tidak seramai sebelumnya sehingga banyak para penghuni pelabuhan yang turun ke peraian agar mendapat barang jarahan dan dapat mereka jual dipelabuhan. Hal ini terjadi berdasarkan politik Mataram masa shogun pertama yaitu Panembahan Senopati yang menerapkan penghapusan armada laut yang dimiliki dan hanya ingin menguasai seluruh pulau Jawa demi kelangsungan kekusaannya.

Pada masa selanjutnya telah berdatangan bangsa-bangsa asing di Nusantara. Hal ini juga berimplikasi terhadap perkembangan dan pertumbuhan Tuban sebagai kota pelabuhan, karena di daerah belakang (bukan daerah tepi pantai) terdapat hutan jati yang dapat dimanfaatkan sebagai komoditas yang bisa diperjual belikan untuk mengisi kas pemerintah Hindia-Belanda. Terbukti dengan catatan seorang pegawai Belanda yang mengakui bahwa daerah Tuban hanya mempunyai satu hutan jati tetapi mempunyai ukuran yang lumayan besar, panjang hutan ini jika naik kuda akan membutuhkan waktu lima jam, dan lebarnya satu setengah jam untuk menyusuri menggunakan kuda. Dengan adanya keadaan fisik Tuban, pemerintah Hindia-Belanda memanfaatkan keadaan ini untuk memperjual belikan kayu jati tersebut melalui pelabuhan yang kemudian pemerintah Hindia-Belanda sendiri mengangkat dua *opper Boschoofden* (kepala pengawas utama kehutanan) untuk wilayah Tuban dan Rembang dibawah *regent* Belanda langsung karena wilayah ini dinilai penting untuk produksi kayu-kayu jati. Pada masa ini peran pelabuhan bukan lagi sebagai pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan-perdagangan luar pulau, kemunduran ini-pun sudah terjadi ketika masa awal munculnya Mataram kemudian kemunduran ini juga disebabkan oleh faktor lain yang juga menyebabkan sepi pelabuhan. Munculnya pelabuhan-pelabuhan yang lebih besar dan strategis seperti Surabaya dan Gresik membuat pelabuhan ini semakin tertinggal selain itu pelabuhan ini juga mengalami pendangkalan sehingga kapal kapal besar yang singgah akan kesulitan untuk menyandarkan kapalnya.

Kemudian pada masa ini pelabuhan Tuban yang dikenal dalam berbagai sejarah sebagai pelabuhan yang besar dan ramai sudah tidak terlihat lagi, pelabuhan saat ini hanya digunakan sebagai tempat bersandar kapal-kapal nelayan kecil yang juga tergolong sepi, namun keadaan masyarakat yang tinggal di

sekitar pelabuhan masih dapat dilihat meskipun tidak terlalu mencolok bahwa pemukiman yang membedakan kelas-kelas sosial di kota ini memang benar adanya. Dapat dilihat didaerah sekitar alon-alon karena tempat ini merupakan pusat komersil yang dekat dengan pusat perdagangan yaitu pelabuhan, di sebelah barat Alon-Alon adalah tempat pemukiman para pedagang meskipun pedagang Arab atau pedagang Cina yang hingga saat ini dapat kita jumpai di sepanjang jl. Pemuda adalah perkampungan Arab yang juga pusat pertokoan yang masih menyuguhkan arsitektur islam klasik setiap sudut perumahannya, kemudian disepanjang jl. Panglima Sudirman bagian barat alon-alon akan banyak sekali dijumpai pedagang-pedagang Cina kelontong yang juga masih mempertahankan bangunan toko-toko mereka dengan arsitektur kuno. Kemudian terdapat bangunan-bangunan Eropa yang masih sedikit sekali terlihat dibagian selatan khususnya dapat kita lihat di sepanjang jl. Veteran, namun untuk pemukiman pribumi kita dapat melihat tersebar di semua daerah namun dibelakang bangunan-bangunan tersebut. Sehingga batasan ruang sosial masih terlihat namun pada masa ini sudah samar sekali terlihat karena faktor interaksi sosial yang meluas antara pribumi dan pedagang-pedagang asing.

Daftar Pustaka

- Adrisijanti, Inajati. 2012. *Majapahit Batas Kota dan Jejak Kejayaan di Luar Kota*. Yogyakarta: Balai Arkeologi Yogyakarta
- Anshori, HM. Nasruddin. 2008. *Negara Maritim Nusantara* Yogyakarta: Tiara Wacana
- Berg, H.J. van Den. *Dari Panggung Peristiwa Sejarah Dunia I*. Jakarta: J.B Wolters Groningen
- Djafar, H. 2009. *Masa Akhir Majapahit: Girindrawarddhana dan Masalahnya*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Groenevelot, W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia and Malaya: Compiled from Chinese Sources*. Jakarta: CV Brathara
- Hamid, Abdul Rahman. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak
- Hardiati, E.S. 2010. *Sejarah Nasional Indonesia Jilid II: Zaman Kuno*. Edisi Pemuktahiran. Jakarta: Balai Pustaka.
- Heng, Leong Sau. 1990. *Collecting Centers, Feeder Points and Entrepots in Peninsula, 1000 B.C.- A.D 1400*. The Southeast Asian Port And Polity: Rise and Demise. Singapore: Singapore University Press
- Kartodirdjo, Sartono. *700 Tahun Majapahit Suatu Bunga Rampai*. (Surabaya :Dinas Pariwisata Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur, 1992)
- Kasdi, Aminuddin. 2005. *Memahami Sejarah*. Surabaya : Unesa University Press
- _____. 2011. *Perkembangan Birokrasi Tradisional Di Jawa Pada Abad XIV-XVIII (Kajian Pada Periode Akhir Mataram)*. Surabaya :Unesa University Press
- Lapian, Adrian.B. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu
- Leur, J.C. van. 1955. *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History*. Bandung: W. van Hoeve
- Lombard, Denys. 2000. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Warisan Kerajaan-kerajaan Konsentris Jilid 2*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Mills, J.V.G, *Ma Huan Ying-yai Sheng-lan: The Overall Survey of the Ocean's Shore (1433)* Cambridge : Cambridge University Press
- Muljana, Prof. Dr. Slamet. 2006. *Tafsir Sejarah: NAGARAKERTAGAMA*. Yogyakarta : PT. LKiS Pelangi Aksara
- _____. 1968. *PER-UNDANG2-AN MADJAPAHIT*. Djakarta :Bhatara
- Nastiti, Titi Surti. 2003. *Pasar di Jawa Pada Masa Mataram Kuno Abad VIII-XI Masehi*. Jakarta : PT. Dunia Pustaka Jaya
- Nugroho, I.D. 2011. *Majapahit Peradaban Maritim: Ketika Nusantara Menjadi Pengendali Pelabuhan Dunia*. Jakarta: Yayasan Suluh Nuswantara Bakti.
- Pigeaud, T.G.Th. 1962. *Java in The 14th Century: A Study in Cultural History, The Nagara-Kertagama By Rakawi Prapanca of Majapahit 1365 A.D.* (four edition). The Hague: Martinus Nijhoff.
- Poesponegoro, Marwati Djoened, dan Nugroho Notokusanto. 2008. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: BalaiPustaka
- Pramudito, Dr. Bambang. 2006. *KITAB NEGARA KERTAGAMA*. Yogyakarta: Gelombang Pasang

- Rahardjo, S. 2002. *Peradaban Jawa: Dinamika Pranata Politik, Agama, dan Ekonomi Jawa Kuno*. Jakarta: KomunitasBambu.
- Sedyawati, Edi. 1997. *Tuban : Kota Pelabuhan Di Jalur Sutra*. Jakarta: Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional DIRJEN Kebudayaan Depatemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Susanti, Ninie. 2010. *Airlangga: Biografi Raja Pembaharu Jawa Abad XI*. Jakarta: komunitas bambu
- Suyono, Capt. R. P. 2003. *Peperangan Kerajaan di Nusantara: Penelusuran Kepustakaan Sejarah*. Jakarta: PT Grasindo
- Untoro, Herianty Ongkodharma. 2008. *Kapitalisme Pribumi Awal Kesultanan Banten 1522-1684*. Jakarta: Komunitas Bambu
- Yamin, M. 1962. *Tatanegara Majapahit*. Jakarta: Jajasan Prapantja.
- _____. 2008. *Gajah Mada: Pahlawan Persatuan Nusantara*. Yogyakarta: BalaiPustaka

