



SEJARAH PERKEMBANGAN PELABUHAN MERAK PADA MASA PENGELOLAAN HINDIA BELANDA TAHUN 1912– 1956

Asri Nul Aini, Ana Nurhasanah, Eko Ribawati

Prodi atau Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan,
Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan kondisi awal Pelabuhan Merak, bentuk kebijakan pengelolaan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda, serta dampak dari kebijakan tersebut terhadap perkembangan pelabuhan. Metode yang digunakan adalah metode sejarah dengan tahapan heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pelabuhan Merak pada awalnya merupakan pelabuhan kecil dengan aktivitas lokal yang terbatas. Pemerintah kolonial Hindia Belanda melihat potensi strategis kawasan Merak sebagai penghubung antara Pulau Jawa dan Sumatra, sehingga diterapkan berbagai kebijakan pembangunan dan pengelolaan. Melalui pembangunan dermaga, jalur kereta api, dan sistem transportasi penyeberangan, Pelabuhan Merak berkembang menjadi simpul penting dalam jaringan logistik dan mobilitas antarpulau. Kebijakan kolonial tersebut memberikan dampak besar terhadap perubahan fungsi dan peran pelabuhan, serta meletakkan fondasi bagi pengembangan pelabuhan di masa setelah kemerdekaan. Pelabuhan Merak menjadi bukti konkret peran strategis infrastruktur maritim dalam mendukung konektivitas dan integrasi wilayah di Indonesia.

Kata Kunci: Pelabuhan Merak, Hindia Belanda, kebijakan kolonial, transportasi, sejarah maritim.

PENDAHULUAN

Pelabuhan Merak adalah pelabuhan bersejarah di Ujung Barat Pulau Jawa, Pelabuhan Merak menjadi saksi bisu pergeseran perdagangan dan

pergerakan antar pulau. Pada awalnya, Pelabuhan Merak hanyalah pelabuhan kecil yang menghubungkan Selat Sunda dengan Jawa dan Sumatera. Namun, Pelabuhan Merak adalah pelabuhan yang

*Correspondence Address : 2288200038@untirta.ac.id

DOI : 10.31604/jips.v12i8.2025. 3586-3599

© 2025UM-Tapsel Press

tidak biasa, kesederhanaannya yang memiliki peranan penting untuk mengantarkan kemerdekaan Hindia Belanda. Seiring perkembangan zaman Pelabuhan Merak terus berbenah dan berubah, mulai dari kapasitas dan infrastruktur diperluas hingga menampung lonjakan arus barang dan penumpang.

Dibangun pada tahun 1912 oleh Hindia Belanda di bawah pengawasan perusahaan pengelola kereta api bernama *Staatsspoorwegen* milik Belanda, Pelabuhan Merak di Banten mendahului Pelabuhan Kamal yang dibangun setahun kemudian pada tahun 1913. *Staatsspoorwegen* merupakan perusahaan swasta Belanda yang secara khusus mengelola sektor perkeretaapian. Dahulunya perusahaan ini merupakan perusahaan kereta api swasta yang didirikan untuk mengoperasikan kereta api yang didanai negara, jika sekarang seperti Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Pemerintah Hindia Belanda membagikan peluang kepada perusahaan *Staatsspoorwegen* untuk mengatur Jalur kereta api Tanah Abang - Merak, untuk mendukung kelancaran distribusi jasa dan barang, didirikanlah pelabuhan di ujung jalur Jakarta-Merak yang kemudian dikenal dengan nama Pelabuhan Merak. Pada awalnya aktivitas yang dilakukan oleh Pelabuhan Merak yaitu bertujuan untuk mendistribusikan barang yang dikirim ke luar negeri dengan menggunakan kereta api. Jadi dapat disimpulkan bahwa pada masa tersebut, pemerintah Hindia Belanda memanfaatkan Pelabuhan Merak untuk memberikan dukungan jalur kereta api yang menghubungkan Tanah Abang (Jakarta) dan Merak di Banten. Serta, Pelabuhan Merak juga menunjang kegiatan pelayaran impor dan ekspor di Hindia Belanda. Dengan fasilitas tersebut mereka membawa hasil pertanian, hasil perkebunan dan hasil lainnya ke luar negeri. Membuka

penyebrangan Pelabuhan Merak, karena posisi yang sangat strategis di jalur Penyeberangan Internasional. Namun setelah terjadi nasionalisasi perusahaan asing pada masa Pasca Kemerdekaan, pengelolaan Pelabuhan Merak dialihkan kepada Perusahaan Biro Kereta Api (PJKA) pada tahun 1959 (Andi Syamsu, 2011:4).

Pelabuhan Penyeberangan Merak, sebagai pintu gerbang utama antara Jawa dan Sumatera yang merupakan sebagai aset vital bagi Provinsi Banten dan Kota Cilegon dalam mewujudkan otonomi daerah yang mandiri. Roda perekonomian dalam aktivitas transportasi di Pelabuhan Merak sangat tinggi, terutama pada puncak musim liburan, sehingga memberikan kontribusi yang sangat signifikan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD). Ironisnya, meskipun memiliki peran penting bagi daerah, sejarah perkembangan pelabuhan ini masih belum banyak diketahui secara luas. Oleh karena itu, diperlukan penelitian mendalam untuk mengungkapkan sejarah panjang dan pentingnya pelabuhan Merak (Dahlan, 2010:143).

Sejarawan maritim Adrian B. Lapian (2008:96) menjelaskan bahwa pelabuhan dalam konteks negara kepulauan seperti Indonesia, berfungsi menghubungkan jalur laut dan darat. Pelabuhan adalah bagian dari sistem transportasi yang terintegrasi dan memainkan peran sentral dalam keselamatan, keamanan, serta pertumbuhan ekonomi. Teori Kolonialisme, sebagaimana dijelaskan oleh Loomba (2000), adalah sistem kekuasaan di mana negara penjajah mengeksplorasi wilayah jajahan untuk kepentingan ekonomi dan politiknya. Kolonialisme tidak hanya mencakup eksplorasi sumber daya, tetapi juga terbentuknya sistem sosial dan politik yang mendominasi penduduk asli.

Osterhammel dalam Sommer (2011:189) menambahkan bahwa kolonialisme menyebabkan hilangnya otonomi bangsa jajahan, dominasi budaya, dan pembernanan ideologis atas penguasaan wilayah.

Berdasarkan uraian tersebut, penting dilakukan penelitian khusus untuk mengungkap sejarah Pelabuhan Merak guna memperluas pemahaman terhadap Sejarah Indonesia, khususnya dalam konteks peran strategi pelabuhan tersebut. Penelitian ini bertujuan merekonstruksi perkembangan Pelabuhan Merak pada masa Hindia Belanda antara tahun 1912, saat dibangun oleh Staatsspoorwegen, hingga tahun 1956, saat pengelolaannya beralih ke PJKA pasca kemerdekaan. Kurangnya eksplorasi terhadap sumber sejarah Pelabuhan Merak mendorong penulis untuk mengkaji lebih dalam dan memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu sejarah lokal, khususnya di bidang sejarah maritim.

METODE PENELITIAN

Dalam jurnal ini menggunakan metode sejarah. Menurut Kuntowijoyo mengacu pada istilah metode sejarah yang artinya merupakan panduan praktis dan uraian teknis bahan sejarah, kritik, interpretasi, dan penyajian sejarah. (Kuntowijoyo, 2003:19).

Heuristik merupakan kegiatan mengumpulkan sumber-sumber atau fakta sejarah yang berkaitan. Sumber sejarah yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari sumber primer dan sekunder. Maka dari itu penulis melakukan pengumpulan data-data relevan yang mendukung didapat dari berbagai instansi pemerintah, perpustakaan dan mempelajari arsip-arsip yang berkaitan dengan penelitian penulis.

Langkah selanjutnya bagi penulis kritik adalah meninjau sumber-sumber sejarah yang telah dikumpulkannya. Kritik sumber dalam

penelitian ini dilakukan melalui dua proses, yaitu kritik internal dan kritik eksternal. Kritik internal melibatkan pemeriksaan keaslian materi sumber. Selanjutnya kritik eksternal adalah kritik terhadap ketepatan tahun atau keaslian pengarang atau data yang diperoleh. (Helius Sjamsudin, 2007 : 134).

Langkah berikutnya dalam penelitian sejarah adalah interpretasi. Pada tahap ini, interpretasi yang dilakukan peneliti adalah membaca buku-buku yang berkaitan dengan peristiwa yang dikaji kemudian membandingkannya dengan sumber lain untuk memilih fakta-fakta yang relevan. Peneliti kemudian menghubungkan peristiwa sejarah untuk mengetahui hubungan sebab-akibat antara peristiwa satu dengan peristiwa lain.

Tahapan akhir dalam penelitian sejarah yaitu historiografi. Historiografi berarti menjelaskan secara sistematis apa yang ditemukan dan hasilnya dengan menggunakan bahasa ilmiah dengan seni yang khas. Penelitian sejarah diakhiri dengan tahapan historiografi, sejarawan tidak hanya harus menerapkan teknik, menggunakan kutipan dan catatan, tetapi penulis juga harus menunjukkan pemikiran kritis dan analitis (Sjamsudin, 2007 : 153).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bagian ini akan membahas hasil penelitian mengenai sejarah Pelabuhan Merak dan perkembangannya pada masa pengelolaan Hindia Belanda tahun 1912-1956. Fakta-fakta sejarah ini didapatkan dari berbagai sumber berupa arsip, dokumen serta buku-buku yang relevan dengan kajian penelitian yang dilakukan. Pembahasan dalam bab ini dikembangkan kedalam 2 sub bab bahasan, yaitu pertama : Bagaimana sejarah berdirinya Pelabuhan Merak pada masa Hindia Belanda, kedua : Bagaimana perkembangan Pelabuhan

Merak pada masa Pengelolaan Hindia Belanda pada tahun 1912–1956.

Sejarah berdirinya Pelabuhan Merak pada masa Hindia belanda Gambaran umum Pelabuhan Merak

Pelabuhan Penyeberangan Merak terletak di Kecamatan Pulomerak, Kota Cilegon, Provinsi Banten, Indonesia. Itu bertepatan langsung dengan Selat Sunda. Pelabuhan ini terletak sekitar 125 kilometer sebelah barat Jakarta. Pelabuhan Merak pertama dibangun selama era kolonial Belanda terletak pada posisi $05^{\circ}55'43,5''$ Lintang Selatan dan $105^{\circ}59'30,50''$ Bujur Timur luas area Pelabuhan Merak sekitar 150.615 m^2 . Wilayah laut Banten merupakan salah satu jalur laut potensial, Selat Sunda merupakan salah satu jalur lalu lintas laut yang strategis karena dapat dilalui kapal besar yang menghubungkan Australia dan Selandia Baru dengan kawasan Asia Tenggara misalnya Thailand, Malaysia, dan Singapura. Di samping itu Banten merupakan jalur penghubung antara Jawa dan Sumatera. Bila dikaitkan posisi geografis dan pemerintahan maka wilayah Banten terutama daerah Tangerang raya (Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan) merupakan wilayah penyanga bagi Jakarta. Luas kawasan pelabuhan penyeberangan Merak secara keseluruhan, termasuk Pasar Merak adalah 15 hektar.

Pelabuhan Merak, yang terletak di Provinsi Banten, berfungsi sebagai pelabuhan penyeberangan antara Ujung Barat Pulau Jawa dan Ujung Selatan Pulau Sumatera. Pelabuhan ini sangat penting untuk menggerakkan roda perekonomian Indonesia secara keseluruhan. Pelabuhan Merak berfungsi sebagai jalur darat yang menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Sumatera.

Dijadikannya Merak sebagai lokasi pelabuhan, tidak terlepas dari dari

beberapa pertimbangan; Pertama, posisi Merak waktu itu jika dilihat dari ketersediaan sarana transportasi sangat berdekatan dengan Pulau Sumatera dibandingkan dengan daerah lainnya di pantai Utara di Pulau Jawa yaitu sejauh 105.79 Kilo Meter dari Pelabuhan Merak ke Pelabuhan Panjang. Kedua, Karena jarak yang dekat itulah maka otomatis jarak tempuh menjadi semakin dekat. Pemerintah Hindia Belanda memandang hal ini sebagai keuntungan dalam ekonomi maupun politik, misalnya untuk meredam jika ada pemberontakan atau bentuk perlawanan lainnya; Ketiga, keadaan geografis di Merak sangat memungkinkan untuk menjadi sebuah pelabuhan sebab secara alami didukung oleh palung laut serta adanya pulau-pulau yang dapat menahan hembusan ombak dari Samudera Hindia yang masuk ke Selat Sunda; Keempat, secara politis lainnya Merak dapat menjadi tempat pengalihan terhadap aktivitas masyarakat pribumi agar tidak menumpuk di Pelabuhan Tanjung Priok; Kelima, karena posisinya yang strategis maka Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang sekaligus merupakan tempat untuk memantau dan mengawasi aktivitas pelayaran yang melintas di Selat Sunda terutama kapal-kapal dagang yang merupakan saingan pemerintah Hindia Belanda (Dahlan, 2005:10).

Dapat disimpulkan bahwa Merak dipilih menjadi lokasi pelabuhan karena letaknya yang sangat strategis dan aksebilitasnya yang baik untuk dijadikan sebagai pelabuhan karena posisi, jarak dan geografis di Merak sangat memungkinkan. Serta, pemerintah Hindia Belanda melihat memiliki keuntungan dan sebagai upaya untuk memperkuat kontrol pengelolaan perdagangan ekonomi di wilayah tersebut.

Sejarah Awal Berdirinya Pelabuhan Merak

Pelabuhan Merak yang terletak di ujung barat Pulau Jawa memiliki sejarah yang penting dan panjang bagi bidang transportasi di Indonesia. Dalam sejarah disebutkan bahwa Pelabuhan Merak muncul sejak H.W Daendels dalam membuat rencana pertahanan di barat pulau Jawa untuk mencegah armada militer Inggris yang mencoba menguasai Jawa sejak awal abad ke-19. Daendels memutuskan untuk menjadikan Anyer sebagai pelabuhan pertahanan untuk armada kapal laut pasukan Perancis bersandar pada 1 Januari 1808. Tempat pertama yang dia pilih adalah Teluk Meeuwen dan Teluk Merak (Mufti ali, dkk, 2016 : 105).

Daendels percaya bahwa strategi pertahanan yang dimaksudkan untuk menghancurkan armada Inggris di Selat Sunda adalah yang paling tepat, dan fokus utama dari semua rencananya adalah membangun benteng di Teluk Merak. Akibatnya, Daendels terus membangun jaringan pertahanan pantai yang berpusat di dua tempat: Teluk Meeuwen di Ujung Kulon dan Teluk Merak di Utara. Selain itu, Daendels mempertahankan praktik lama, yaitu menetapkan kerja wajib, untuk menggerakkan tenaga kerja, terutama di wilayah yang diperintahkan oleh pemerintah kolonial Belanda. Untuk membangun infrastruktur di Teluk Meeuwen dan Teluk Merak, para kepala desa Carita dan Labuan memberikan tenaga kerja sebanyak 300 orang setiap hari. Akan tetapi, kondisi alam yang ekstrem serta kondisi medan sangat berat yang mengakibatkan tantangan untuk tenaga kerja. Karena kondisi alam yang buruk tersebut, orang-orang yang dikirimkan oleh para kepala pribumi ke Carita, Caringin, dan Labuan banyak yang menderita. Meskipun tenaga kerja telah memberikan pasokan yang cukup dan lebih baik dari tahun sebelumnya, tapi karena cuaca buruk menghalangi mereka untuk bertahan. Hal ini menyebabkan banyak tenaga kerja meninggalkan

pekerjaan mereka secara diam-diam atau, lebih parah lagi, mereka memilih bergabung dengan para bandit atau perampok yang sering berlayar di pantai Teluk Banten (Handinoto, 2015 : 48).

Akibatnya, proyek pembangunan benteng pertahanan belum sepenuhnya selesai hingga Daendels menjabat sebagai Gubernur Jenderal pada bulan Mei 1811. Sebagai penggantinya yaitu Jenderal JW Janssens memiliki pandangan yang berbeda tentang sistem perlindungan. Menurutnya, Teluk Merak tidak lagi menjadi lokasi pertahanan yang strategis dan menuntut banyak pengorbanan jiwa dan materi. Jadi, pada tanggal 18 Juli 1811, Janssens memutuskan untuk menghentikan pembangunan benteng pertahanan (J.A. van der Chijs, Plakaatboek 1602-1811 dalam Muzhiat, 2022 : 82).

Dalam surat kabar harian Belanda disebutkan bahwa Gubernur Daendels membangun sebuah benteng pertahanan di Merak, ketidaksehatan tempat tersebut disebutkan dalam sejarah sebagai alasan mengapa benteng tersebut segera ditinggalkan, bahkan sebelum selesai dibangun. kemungkinan besar ada penyebab lain yang mendasari atas tindakan ini, karena selama pembangunan pelabuhan, dan khususnya pada tahun-tahun pertama, hanya sedikit orang sakit yang ditemukan di Merak (Het vaderland, 1883 : 2).

Pada awal tahun 1900-an, Pelabuhan Merak kemuadian diambil alih dan menjadikan pelabuhan ini semakin populer, terutama setelah dibangun jalur kereta api tahun 1912 yang menghubungkan Merak dengan kota-kota lain di Pulau Jawa. Menurut laporan residen Banten tahun 1913, CWA van Rinsum, hampir semua kapal uap berhenti di Pelabuhan ini. Pelabuhan ini juga memiliki *steiger* untuk kapal pengangkut pos yang bersandar. Kapal-kapal yang berangkat dari Lampung dan

Sumatera Selatan juga bersandar di sini (MvO, 2013: 44 dalam Mufti ali, dkk, 2016 : 105).

Pelabuhan Merak dibangun pada tahun 1912 oleh Hindia Belanda di bawah pengawasan perusahaan pengelola kereta api bernama *Staatsspoorwegen* milik Belanda, Pelabuhan Merak di Banten mendahului Pelabuhan Kamal yang dibangun setahun kemudian pada tahun 1913. *Staatsspoorwegen* merupakan perusahaan swasta Belanda yang secara khusus mengelola sektor perkeretaapian. Dahulunya perusahaan ini merupakan perusahaan kereta api swasta yang didirikan untuk mengoperasikan kereta api yang didanai negara, jika sekarang seperti Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Pemerintah Hindia Belanda membagikan peluang kepada perusahaan *Staatsspoorwegen* untuk mengatur Jalur kereta api Tanah Abang - Merak, untuk mendukung kelancaran distribusi jasa dan barang, didirikanlah pelabuhan di ujung jalur Jakarta-Merak yang kemudian dikenal dengan nama Pelabuhan Merak. Pada awalnya aktivitas yang dilakukan oleh Pelabuhan Merak yaitu bertujuan untuk mendistribusikan barang yang dikirim ke luar negeri dengan menggunakan kereta api. Jadi dapat disimpulkan bahwa pada masa tersebut, pemerintah Hindia Belanda memanfaatkan Pelabuhan Merak untuk memberikan dukungan jalur kereta api yang menghubungkan Tanah Abang (Jakarta) dan Merak di Banten. Serta, Pelabuhan Merak juga menunjang kegiatan pelayaran impor dan ekspor di Hindia Belanda. Dengan fasilitas tersebut mereka membawa hasil pertanian, hasil perkebunan dan hasil lainnya ke luar negeri. Membuka penyebrangan pelabuhan Merak, karena posisi yang sangat strategis di jalur penyeberangan internasional. Namun setelah terjadi nasionalisasi perusahaan asing pada masa Pasca Kemerdekaan,

pengelolaan Pelabuhan Merak dialihkan kepada Perusahaan Biro Kereta Api (PJKA) pada tahun 1959 (Andi Syamsu, 2011:4).

Perkembangan Pelabuhan Merak pada masa pengelolaan Hindia Belanda pada tahun 1912–1956.

Dibawah Pengelolaan *Staatsspoorwegen* tahun 1912–1956

Dalam ulasan sebelumnya, telah membahas sejarah gemilang Banten dan bagaimana Kesultanan Banten menjadikan Pelabuhan Banten sebagai pelabuhan internasional. Ketika Hindia Belanda kemudian menguasai Banten, Pelabuhan Merak, yang terletak di ujung barat Pulau Jawa memiliki sejarah panjang yang terkait dengan pengelolaan dan pengembangan infrastruktur transportasi, terutama selama masa Hindia Belanda. Salah satunya yaitu *Staatsspoorwegen* (SS), perusahaan kereta api milik Negara Belanda yang Didirikan pada akhir abad ke-19. *Staatsspoorwegen* adalah salah satu entitas yang memainkan peran penting dalam pengelolaan dan pengembangan pelabuhan ini. Fokus perusahaan adalah untuk membangun infrastruktur transportasi yang menghubungkan berbagai wilayah Pulau Jawa dan Sumatera. Dengan membangun jaringan kereta api yang kuat, *Staatsspoorwegen* berusaha untuk meningkatkan mobilitas orang dan barang serta memperkuat ekonomi kolonial.

Pada tahun 1912, *Staatsspoorwegen* mengawasi Pelabuhan Merak memainkan peran penting dalam pembangunan infrastruktur dengan membangun dan memperluas fasilitas pelabuhan. Perluasan dermaga, gudang, dan fasilitas lainnya memungkinkan pelabuhan untuk menangani lebih banyak kapal dan barang. Diharapkan dengan adanya Pelabuhan Merak akan menjadi tempat transit utama untuk

perdagangan antara pulau Jawa dan Sumatera.

Sejak Pelabuhan Merak dibuka 1912 sampai tahun 1956, *Staatsspoorwegen*, perusahaan Belanda, menangani angkutan penyeberangan seperti Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang.

Menurut fungsinya saat ini, Pelabuhan Merak dapat diklarifikasi sebagai pelabuhan umum dan internasional, karena seperti pada masa kejayaan Kesultanan Banten, dapat melakukan ekspor dan impor barang. Yang membedakan hanyalah bahwa masa lalu dapat dikunjungi oleh orang dari berbagai negara, sedangkan pada masa Hindia Belanda, perusahaan Belanda memonopolinya untuk kepentingan mereka sendiri. Pada awalnya, alur kerja yang diterapkan disesuaikan dengan sarana dan prasarana yang tersedia. Misalnya, truk atau angkutan barang menurunkan barangnya di dermaga dekat kapal berlabuh, lalu tenaga kuli mengangkut barang tersebut ke atas kapal. Namun, untuk penumpang, transportasinya sama dengan layanan penumpang kapal laut umumnya. (Andi Syamsu, 2011 : 51).

Setelah kemerdekaan, Pelabuhan Merak digunakan dalam perjuangan menuju kemerdekaan, membuat Hindia Belanda sangat lancar dalam mengelola penumpang dan barang. Karena ada kekhawatiran bahwa jika digunakan oleh pihak yang berlawanan, hal itu akan memiliki potensi untuk memperluas pengaruhnya. Namun, diceritakan bahwa orang pribumi yang mendapat izin untuk melakukan penyeberangan dari Pemerintah Hindia Belanda memberlakukan persyaratan yang ketat. Misalnya, mereka diseberangkan hanya untuk menjaga dan membatasi ketat oleh tokoh politik atau orang yang mungkin menyebarkan nasionalisme. Pemerintah Hindia Belanda melakukan hal ini untuk mengantisipasi pertumbuhan ekonomi

dan sosial budaya kedua pulau. (Dahlan, 2005 : 10). Infrastruktur pelabuhan, termasuk Merak, akan diperbaiki dan dikembangkan oleh pemerintah Indonesia. Meskipun negara baru menghadapi banyak masalah politik dan ekonomi, meningkatkan kapasitas dan efisiensi pelabuhan tetap menjadi prioritas utama. Dengan menjadi pusat distribusi barang, Pelabuhan Merak diharapkan dapat membantu pertumbuhan ekonomi nasional.

Pada tahun 1951 presiden Soekarno melakukan penyeberangan menggunakan Pelabuhan Merak dengan menaiki kapal Korvet "Benteng" bersama rombongan.



(Foto Kapal Korvet 'Banteng' yang membawa rombongan Presiden Soekarno di Pelabuhan Merak, tahun 1951)

(Sumber : Koleksi Arsip Dinas Perpustakaan Dan Kearsipan Provinsi Banten)

Hubungan antar daerah dengan Lampung menjadi lebih khusus dan resmi karena hubungan yang kuat dan kebutuhan saling terpenuhi. Pada tahun 1952, jalur khusus Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang di Lampung, Sumatera Selatan, dibuka. Orang-orang di sana sangat menyambutnya.

Kegiatan di kedua pelabuhan dimulai secara resmi pada tahun 1952. Pelayaran kapal "Taliwang" adalah peristiwa pertama (resmi) pemerintah Republik Indonesia yang menghubungkan Merak dan Panjang. Namun di masa lalu, Hindia Belanda mengirimkan ribuan orang dari Jawa ke Lampung melalui Pelabuhan Merak. Namun, jalur ini memudahkan transportasi dan hubungan antara kedua wilayah.

Hubungan antara Merak dan Pandjang pertama kali dibuka pada bulan Desember 1914, ketika dibangun jalur kereta api antara Cilegon dan Merak di Banten. Tetapi, layanan penyeberangan kemudian dibatasi hanya dua penyeberangan per minggu. Ketika pembangunan Kereta Api Sumatera Selatan antara Kertapati dan Pandjang selesai pada tanggal 15 Agustus 1927, maka jasa penyeberangan antara Merak dan Pandjang diambil alih oleh KP.M dengan frekuensi satu kali penyeberangan dalam sehari.

Pada tahun 1956, Hindia Belanda mengambil alih pengelolaan pelabuhan dan menyerahkannya ke Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Saat peralihan ini, hanya ada tiga kapal dan program yang telah dirancang oleh Hindia Belanda. Hal ini tidak mengejutkan karena PJKA adalah perpanjangan tangan dari perusahaan Hindia Belanda, yang berarti program yang dilaksanakan masih kurang berpihak pada orang Indonesia.

Pada tahun 1956, Pelabuhan Merak dikelola oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Hanya program kerja yang diberikan oleh perusahaan Belanda yang dilanjutkan oleh PJKA. PJKA mengawasi kepelabuhan penumpang dan barang. Sistem yang tetap konsisten selama pemerintahan Hindia Belanda. Keterangan ini menunjukkan betapa pentingnya Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang pada masa itu untuk mengembangkan Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Setelah itu, migrasi ini berubah menjadi migrasi spontan atau inisiatif sendiri, yang menyebabkan pertumbuhan wilayah ini semakin cepat, terutama kebutuhan akan penyeberangan transportasi. Sejak tahun 1956, Pemerintah Republik Indonesia memiliki PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) untuk mengelola Pelabuhan Merak. Setelah larangan kapal feri Belanda, kapal penyeberangan yang

dinasionalisasi oleh PJKA digunakan. Saat Hindia Belanda memulai program transmigrasi ke Lampung, jalur ini semakin diminati Masyarakat. Setelah itu, migrasi ini berubah menjadi migrasi spontan atau inisiatif sendiri, yang menyebabkan pertumbuhan wilayah ini semakin cepat, terutama kebutuhan akan penyeberangan transportasi. Sejak tahun 1956, Pemerintah Republik Indonesia memiliki PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) untuk mengelola Pelabuhan Merak. Kapal-kapal ferry Belanda telah dilarang penggunaannya dan diganti dengan kapal (hasil nasionalisasi) penyeberangan milik PJKA. (Andi Syamsu, 2011:54).

Kondisi Sosial

Struktur masyarakat Banten pada abad XIX dan XX tidak terlepas dari keadaan-sebelumnya, yaitu masa Kesultanan Banten. Menurut bahasa dan adat istiadatnya, penduduk Banten yang paling dominan terdiri dari etnik Sunda dan Jawa. (ANRI, 1980 : Ixxvi dalam Suharto, 2001 : 45). Berikut dijelaskan persebaran orang Banten dan orang Jawa Banten di Banten Utara, pada tahun 1930 :

Tabel 1 Persebaran Orang Jawa dan Sunda di Banten Utara pada tahun 1930-an

Distrik	Orang Jawa	Orang Sunda
Serang	84.688	2.092
Cilegon	78.688	208
Pontang	70.589	194
Ciruas	63.462	8.226
Anyer	13.150	33.505
Ciomas	4.371	53.659
Pamarayan	98	98.436

Sumber : Arsip Nasional RI, *Memori Serah Terima Jabatan 1931-1940 Jawa Barat, (1)*. Jakarta, 1980 : Ixxvi.

Dari tabel yang disajikan, terlihat dengan jelas bahwa populasi suku yang mendiami di sekitar Pelabuhan Merak, Cilegon didominasi oleh orang Jawa, yang jumlahnya mencapai 78.688 jiwa. Angka ini menunjukkan bahwa orang

Jawa merupakan kelompok etnis yang paling signifikan di wilayah tersebut. Sebaliknya, jumlah orang Sunda yang tinggal di kawasan ini sangat kecil, hanya tercatat sebanyak 208 jiwa. Perbedaan yang mencolok dalam jumlah populasi ini mencerminkan dinamika demografi yang ada di daerah Pelabuhan Merak, di mana budaya dan tradisi Jawa mungkin lebih mendominasi kehidupan sehari-hari masyarakat setempat. Hal ini juga dapat berimplikasi pada berbagai aspek, seperti ekonomi, sosial, dan budaya, yang dapat mempengaruhi interaksi antar etnis di wilayah tersebut.

Masyarakat di daerah Merak dan sekitarnya pada umumnya bergantung pada sektor pertanian dan perikanan sebagai mata pencaharian utama masyarakat Merak, mereka lebih bergantung pada hasil bumi dan laut karena tanah di sekitar pinggiran Merak, yang membuat pertanian seperti padi, jagung, dan tanaman perkebunan lainnya menjadi sangat penting. Selain itu, karena Merak berada di dekat laut, mereka juga bergantung pada hasil laut. Transportasi ke Merak sangat terbatas sebelum ada pelabuhan. Jalan darat yang menghubungkan daerah ini dengan daerah lain di Jawa Barat dan Banten masih sedikit dan tidak sebaik saat ini. Akibatnya, mobilitas baik individu maupun barang sangat terbatas. Selain jarak yang cukup jauh ke pusat kota seperti Jakarta dan kota-kota besar lainnya, masyarakat di sekitarnya lebih banyak berinteraksi dengan komunitas lokal.

Selain itu, pada masa pemerintahan Hindia Belanda, terdapat program transmigrasi yang membawa penduduk dari Jawa ke Lampung, yang berkontribusi pada perubahan demografi dan sosial di daerah tersebut. Proses transmigrasi ini menciptakan interaksi antara penduduk lokal dan pendatang, yang dapat mempengaruhi struktur sosial dan ekonomi masyarakat di Lampung (Andi Syamsu, 2011 : 46).

Karena kedatangan transmigran, lahan pertanian dan perkebunan di wilayah ini berkembang pesat. Diantaranya adalah kopi, cengkeh, dan lada, serta tanaman pertanian peladangan seperti padi, jagung, dan sayur-sayuran. Dengan semakin bertambahnya transmigrasi yang datang atas kehendak sendiri merupakan keberhasilan dari salah satu program transmigrasi yang dilakukan oleh pemerintahan Hindia Belanda.

Dengan kehadiran Pelabuhan dan pendatang menyebabkan Masyarakat menjadi lebih beragam. Pembangunan pelabuhan juga membawa serta berbagai peluang baru yang sebelumnya tidak pernah mereka bayangkan. Perubahan ini, namun, ketika banyak orang bermigrasi, mereka membawa banyak budaya dan gaya hidup baru. Perbedaan nilai serta norma yang menyebabkan perubahan sosial dan para pendatang membawa dinamika baru dalam kehidupan sehari-hari kepada masyarakat lokal. Selain itu, infrastruktur yang dibangun untuk mendukung pelabuhan memiliki efek positif. Aksesibilitas yang lebih baik membuat akses informasi dan partisipasi ekonomi menjadi lebih mudah. Menurut catatan Wim Ravestijn (2007), pembangunan sarana fisik, diantaranya transportasi dan infrastruktur, yaitu suatu langkah yang dilakukan oleh pemerintah kolonial dalam memperluas jangkauan eksplorasi sumber daya alam dan ekonomi di wilayah jajahannya. Pembangunan ini tidak saja sebatas pada terbentuknya jaringan jalan raya, tetapi juga jaringan kereta api dan perkapalan (Ravesteijn, 2007: 36–37 dalam Ariwibowo, dkk, 2023 : 12).

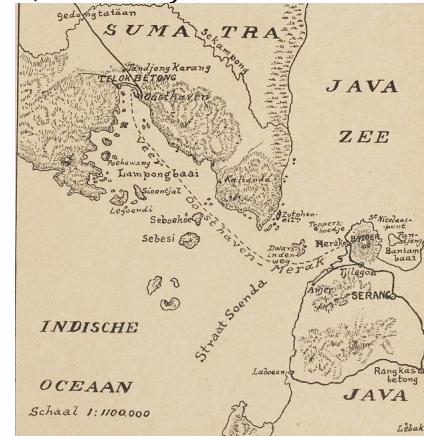
Kondisi Ekonomi

Telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya bahwa disebutkan untuk kondisi sosial masyarakat di Banten, terutama wilayah sekitar Pelabuhan Merak dipengaruhi faktor ekonomi. Dipengaruhi oleh ekonomi berbasis

agraris dan perikanan. Pada masa itu, Banten dianggap sebagai salah satu pusat perdagangan utama di Nusantara, terutama ketika menjadi bagian dari Kesultanan Banten pada abad ke-16. Pelabuhan di pesisir Selat Sunda telah lama berfungsi sebagai pusat pemerintahan dan perdagangan karena masyarakat Banten sangat terlibat dalam perdagangan (Sonny Chr dalam Sri Sutjiatiningsih, 1986 : 9).

Pada masa kejayaan Kesultanan Banten, daerah ini dikenal sebagai pusat perdagangan, tetapi setelah penurunan kekuasaan kesultanan, kondisi ekonomi masyarakat mulai mengalami kemunduran. Masyarakat kehilangan akses ke jaringan perdagangan yang lebih luas yang sebelumnya ada. Infrastruktur transportasi yang ada sangat terbatas. Hal ini menyulitkan mobilitas barang dan orang, sehingga menghambat pertumbuhan ekonomi. Akses masyarakat untuk menjual hasil pertanian dan komoditi lainnya ke pasar yang lebih luas sangat terbatas. Hal ini mengakibatkan potensi ekonomi yang tidak sepenuhnya teroptimalkan, karena hasil pertanian tidak dapat dengan mudah dipasarkan ke daerah lain atau ke luar negeri, seperti Jakarta atau kota-kota besar lainnya di Pulau Jawa maupun Sumatra. Dalam hal ini sejak tahun 1915, Pelabuhan Merak di Jawa dengan Pelabuhan Panjang di Lampung terhubung satu sama lain. Kapal uap KLM melintasi Selat Sunda tiga kali seminggu antara Pelabuhan Panjang dan Pelabuhan Merak. Jaringan kereta api Merak-Batavia menghubungkan Pelabuhan Merak langsung ke Pelabuhan Tanjung Priok, yang merupakan salah satu pusat perdagangan utama di Indonesia. Keberadaan jaringan penyeberangan Selat Sunda dan kereta api Merak-Batavia ini bertujuan untuk mempercepat arus transportasi dan distribusi komoditas-komoditas hasil bumi ke Tanjung Priok yang merupakan

salah satu pelabuhan ekspor lintas benua di Hindia Belanda (Department of Public Works, 1920: 80).



Jalur Pelayaran Kapal Uap KMP dari Pelabuhan Oosthaven (Lampung) ke Pelabuhan Merak, tahun 1912.

(Sumber: <https://www.delpher.nl/>, diakses pada 12 November 2024)

Dari gambar diatas, terlihat bahwa jalur kapal mulai dioperasikan sejak tahun 1912. Pada masa itu, Jaringan kereta api Merak-Batavia menghubungkan Pelabuhan Merak langsung ke Pelabuhan Tanjung Priok. Dengan demikian, jalur pelayaran ini memiliki peranan yang sangat krusial dalam memfasilitasi pergerakan orang dan barang antara kedua pulau tersebut. Keberadaan jalur ini tidak hanya meningkatkan mobilitas, tetapi juga membuka peluang baru bagi perdagangan dan interaksi sosial.

Masyarakat di daerah Merak dan sekitarnya pada umumnya bergantung pada sektor pertanian dan perikanan sebagai mata pencarian utama masyarakat Merak, mereka lebih bergantung pada hasil bumi dan laut karena tanah di sekitar pinggiran Merak, yang membuat pertanian seperti padi, jagung, dan tanaman perkebunan lainnya menjadi sangat penting. Selain itu, karena Merak berada di dekat laut, mereka juga bergantung pada hasil laut, jadi nelayan adalah pekerjaan utama mereka. Transportasi ke Merak sangat terbatas sebelum ada pelabuhan. Jalan

darat yang menghubungkan daerah ini dengan daerah lain di Jawa Barat dan Banten masih sedikit dan tidak sebaik saat ini. Namun tanpa adanya infrastruktur transportasi yang memadai, pasar yang lebih luas tidak dapat membeli produk pertanian dan perikanan. Hal ini terlihat masa Pemerintahan Hindia Belanda, pada tahun 1834 sudah terdapat Perkebunan tebu dan kopi (Andi Syamsu, 2011 : 35).



(Foto Kebun Kelapa di Banten 1947).
(Sumber :Koleksi Arsip Provinsi Banten, KIT JB)

Untuk itu dengan adanya Perkebunan tersebut sebagai bukti bahwa Masyarakat sekitar Pelabuhan Merak lebih bergantung pada hasil bumi terutama pada Perkebunan. Salah satu dampak positif terbesar dari pembangunan Pelabuhan Merak dan jalan kereta api adalah meningkatnya volume perdagangan dari Banten ke kota-kota besar lainnya di Pulau Jawa. Mengenai ini dikonfirmasi oleh C.W.A Van Rinsum bahwa '*het spoorwegverkeer is, zoals gezegd, den handel ten goede gekomen*' (jalan kereta api telah berdampak positif terhadap perdagangan). Banten pada masa ini khususnya Cilegon dan Serang mengalami perkembangan di bidang perdagangan yang cukup pesat. Akhirnya banyak orang-orang Banten memiliki modal cukup dan beralih dari petani atau pemilik kebun menjadi pedagang hasil bumi. Serta akses Banten dan Batavia menjadi lebih mudah. (MvO, 1913:28 dalam Mufti ali, dkk, 2016 : 112-113).



(Kondisi Pelabuhan dan stasiun kereta api Merak di Pulau Merak (Jawa) pada tahun 1920-an)

Sumber : <https://collectienederland.nl/>
(Diakses pada Senin, 13 Mei 2024)

Dalam buku "Sejarah Cilegon," dijelaskan secara rinci mengenai bagaimana empat komoditas utama mengalami peningkatan signifikan dalam pengangkutan pada tahun 1910 dan 1911, yang mencerminkan dinamika ekonomi dan perkembangan infrastruktur transportasi di wilayah tersebut. Peningkatan ini tidak hanya menunjukkan pertumbuhan permintaan terhadap komoditas-komoditas tersebut, tetapi juga mencerminkan pergeseran dalam pola perdagangan yang terjadi akibat adanya kemajuan dalam sistem transportasi, termasuk pengoperasian jalur kereta api dan pelabuhan yang lebih efisien.

Tabel 2 Empat komoditas mengalami peningkatan dalam pengangkutan di tahun 1910 dan 1911

Komoditas	1910	1911
Ber	126 mobil dan 2587 ton	205 mobil dan 3272 ton
Padi	1 mobil dan 19 ton	10 mobil dan 19 ton
Kopra	68 mobil dan 13851 ton	11 mobil dan 13193 ton
Minyak kelapa	20 ton	25 ton

(Sumber : MvO, 1913:28-29 dalam Mufti ali, dkk, 2016 : 113).

Tabel di atas memberikan gambaran yang jelas mengenai fenomena penggunaan alat angkut untuk memindahkan komoditas dari berbagai daerah menuju Batavia melalui

Pelabuhan Merak dan jalur kereta api. Dalam konteks ini, Pelabuhan Merak berperan penting sebagai titik transit yang strategis untuk mengangkut berbagai komoditas hasil bumi. Salah satu komoditas yang paling diuntungkan dari sistem transportasi ini adalah kopra, yang merupakan produk olahan dari daging kelapa. Banten, sebagai salah satu wilayah yang kaya akan pohon kelapa, memiliki potensi besar dalam produksi kopra. Dengan adanya Pelabuhan Merak, para petani dan pengusaha lokal dapat dengan mudah mengangkut hasil panen mereka ke pasar yang lebih luas, khususnya ke Batavia, yang merupakan pusat perdagangan utama pada masa itu.

Hingga tahun 1948, data ekspor barang yang tercatat di Pelabuhan Merak menunjukkan bahwa komoditas kopra menjadi salah satu yang paling dominan dalam aktivitas ekspor. Dominasi ini mencerminkan pentingnya kopra sebagai produk unggulan dari wilayah Banten, yang dikenal kaya akan pohon kelapa. Bukti konkret dari hal ini dapat dilihat melalui foto kebun kelapa di Banten yang diambil pada tahun 1947, di mana terlihat jelas luasnya lahan yang ditanami pohon kelapa.

Setelah kemerdekaan, Pelabuhan Merak juga berperan dalam perjuangan kemerdekaan, sehingga Hindia Belanda sangat berhati-hati dalam mengelola penyeberangan penumpang dan barang. Mereka khawatir jika pelabuhan tersebut digunakan oleh pihak-pihak yang berusaha memperluas pengaruhnya. Pada masa itu, diceritakan bahwa rakyat pribumi yang mendapatkan izin untuk melintasi perbatasan dari pemerintah Hindia Belanda harus mematuhi aturan yang ketat. Misalnya, mereka yang diizinkan untuk bermusuhan bukanlah tokoh politik tertentu atau individu yang berpotensi menyebarkan paham nasionalisme, kecuali mereka yang berstatus sebagai tahanan, yang

melintasi dengan pengawalan yang ketat. (Halwi Dahlan, 2005 :10).

Dengan adanya arus barang dan jasa meningkat, yang berdampak positif pada perekonomian setempat. Masyarakat dapat lebih mudah mengakses pasar yang lebih luas, baik untuk menjual produk mereka maupun untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan. Pelabuhan Merak juga mendukung pengembangan infrastruktur, seperti jalan dan jalur kereta api, yang memfasilitasi transportasi barang dan orang.

SIMPULAN

Bawa Pelabuhan Merak yang Didirikan pada tahun 1912 di bawah pengelolaan Staatsspoorwegen pada masa Hindia Belanda memainkan peran strategi dalam memperkuat kontrol kolonial atas jalur perdagangan dan transportasi di Selat Sunda. Dengan letaknya yang strategis, pelabuhan ini menjadi penghubung utama antara Pulau Jawa dan Sumatera serta mendukung kegiatan ekspor-impor, khususnya komoditas perkebunan. Pengembangan infrastruktur seperti dermaga dan gudang menjadikan Pelabuhan Merak sebagai pusat transit penting, tidak hanya untuk kepentingan kolonial, tetapi juga memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi lokal dan peningkatan mobilitas masyarakat sekitar hingga periode 1956.

DAFTAR PUSTAKA

Sumber Buku :

Ali, Mufti. dkk. (2016). *Sejarah Cilegon Riwayat Kota Baja di Ujung Barat Pulau Jawa*. Cilegon : Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Cilegon.

Bintarto, R. (1968). *Pengantar Geografi Pembangunan*. Fakultas Sosial dan Politik, Universitas Gadjah Mada, Seksi Penerbitan.

Dahlan, M. H. (2005). *Pelabuhan Penyebrangan Merak-Bakauheni 1912-2004*

(*Suatu Tinjauan Sejarah dan Perkembangannya*). BKSNT BANDUNG : BANDUNG-JAWA BARAT.

Daliman, A. (2015). *Metode penelitian sejarah*. Penerbit Ombak.

Department of Public Works. (1920). Harbourworks: Netherlands East Indian Harbours. Batavia: Department of Public Works.

Guillot, Claude, *Banten Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII*, Cetakan Pertama, 2008, Jakarta:KPG.

Ridwan, I. (2021). *Studi Kebantenan dalam Catatan Sejarah*. Tangerang : Media Edukasi Indonesia

Kuntowijoyo, (1999). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Bentang Pustaka.

Kuntowijoyo, (2003). *Metodologi Sejarah Edisi Kedua*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

Lapian, Adrian B, (2008). *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara: abad ke-16-17*. Komunitas Bambu.

Loomba, A. (2003). *Kolonialisme/Pascakolonialisme*. H. Hadikusumo (Penerj.). Yogyakarta: Bentang

Miftakhudin. (2019). *Kolonialisme: Eksploitasi dan Pembangunan Menuju Hegemoni*. Sukabumi: CV Jejak.

Najib,Tubagus. (2008). *Kebangkitan Kembali Banten dari Masa ke Masa (Berdasarkan Manuskrip dan Tinggalan Arkeologi)*. Serang : Sengpho Utama.

Nurhajarini, D. R., & Fibiona, I. (2019). *Kota Pelabuhan Semarang Dalam Kuasa Kolonial: Implikasi Sosial Budaya Kebijakan Maritim, Tahun 1800an-1940an*. Fibiona.

Sjamsuddin, H. (2007). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta : Ombak.

Sulistyani, H. (2022). *The Railway Station Java: Creation Of The New Poer Structure 1862-1942*.

Sri Sutjiatiningsih, (1986). "Banten Kota Pelabuhan Jalur Sutra", Kumpulan makalah. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Triatmodjo, B. (2009). *Buku Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset Yogyakarta.

Untoro, Heriyanti Ongkodharma. (2007). *Kapitalisme Pribumi Awal Kesultanan Banten 1522-1684*. Jakarta: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya (FIB) UI & Komunitas Bambu.

Wasino, dkk. (2013). *Sejarah Nasionalisasi Aset-aset BUMN: Dari Perusahaan Kolonial menuju Perusahaan Nasional*. Jakarta: Kementrian BUMN.

Zuhdi, Susanto. (2002). *Cilacap 1830-1942, Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Jakarta: KPG.

Sumber Skripsi, Tesis, dan Disertasi :

Daud, F. (2022). *Aktifitas Pelabuhan Ahmad Yani di Ternate 1970-1990* (Doctoral dissertation, Universitas Khairun).

Faturohman, F. (2015). *Eksistensi Pelabuhan Cirebon: Studi Ekonomi Politik Masa Hindia Belanda (1930-1942)*. (Skripsi). Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.

Haryadi, D. (2020). *Pengaruh Pelayanan Kapal, dan Kegiatan Bongkar/Muat terhadap Optimalisasi Integrated Port Time (IPT) di PT Varia Usaha Bahaari Gresik*. (Skripsi). Stia dan Manajamen Kepelabuhan Barunawati Surabaya.

Permana, A. B. (2015). *Pelabuhan Cilacap Pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda Tahun 1830-1942*. (Skripsi). Yogyakarta: Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri.

Rijal, A. S. (2011). *Dua Pelabuhan Satu Selat: Sejarah Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda 1912-2009*. (Skripsi). Jakarta: FIB UI.

Sholehat, I. (2019). *Perdagangan internasional Kesultanan Banten akhir abad XVI-XVII*. Uwais Inspirasi Indonesia.

Sir, Jacob. (1998). *Manajemen perusahaan Pelayaran II*. Medan : Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga AMI Medan.

Suharto. (2001). Banten Masa Revolusi, 1945-1949 Proses Integrasi Dalam Negara

Kesatuan Republik Indonesia. (Disertasi). Universitas Indonesia, Depok.

Zed, Mestika. 2009. *Bagaimana Hidup sebagai Rakyat Jajahan? Beberapa Catatan tentang Apresiasi Sejarah Kebangsaan untuk Generasi Masa Kini*. Padang: Universitas Negeri Padang.

Sumber Jurnal :

Ariwibowo, GA (2017). *Sungai Tulang Bawang dalam perdagangan lada di Lampung pada periode 1684 hingga 1914*. Jurnal Masyarakat dan Budaya , 19 (2), 253-268.

Ariwibowo, GA., Budiman HG., Listiana D. (2023). *Pembangunan Jaringan Transportasi di Lampung (1859-1927)*. Purbawidya : Jurnal Penelitian dan Pengembangan Arkeologi, Vol. 12 (1), Juni 2023, pp 49 – 69

Dahlan, M. H. (2010). *Pelabuhan Penyeberangan Merak (1957-2004)*. Patanjala: Journal of Historical and Cultural Research, 2(1), 141-156.

Asolihah, F., Aulia, D., Fathoni, M. (2020). *Evaluasi Aktivitas Operasional Angkutan Penyeberangan Lintas Merak - Bakauheni*, CRANE: Civil Engineering Research Journal Volume 1 Nomor 2 Edisi Oktober 2020)

Imadudin, I. (2017). *Perdagangan Lada Di Lampung Dalam Tiga Masa (1653-1930)*. Patanjala: Journal of Historical and Cultural Research, 8(3), 349-364.

Handinoto, (2015). "Daendels dan Perkembangan Arsitektur di Hindia Belanda Abad 19". Jurnal Dinamika Teknik Arsitektur. Vol. 36, No. 1.

Juwita, R., Zahara, Z., Siregar, I., & Purnomo, B. (2023). *Selat Sunda : Kepentingan Strategis Indonesia dalam Keterhubungan Laut Asia Selatan*. Krinok: Jurnal Pendidikan Sejarah dan Sejarah, 2(1), 60-66.

Putri, V. A., Susnayanti, S., & Purnomo, B. (2023). *Perkembangan Pelabuhan Merak Sebagai Pusat Perdagangan dan Pelayaran di Indonesia 1912-2009*. SINDANG: Jurnal Pendidikan Sejarah dan Kajian Sejarah, 5(2), 53-57.

Sommer, M. (2011). *Colonies, colonization, colonialism: A typological reappraisal*. AWE, 10, 183-193.

Tetry A., Sitohang; I Ketut, Sudiana. *Pengaruh Net Ekspor, Kurs Dollar, dan Inflasi Terhadap Cadangan Devisa Indonesia Pada Kurun Waktu Tahun 1990-2016*. PIRAMIDA, 15(1), 152-178.

Sumber Surat Kabar :

C. A. M. Van Vliet. 1883. *Het vaderland*. 05 September 1883, "De verwoesting van het etablissement Merak". Diakses pada Senin, 23 september 2024
<https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=De+verwoesting+van+het+etablissement+Merak&coll=ddd&identifier=MMKB23:001416057:mpeg21:a00006&resultsidentifier=MMKB23:001416057:mpeg21:a00006&rowid=1>

C. L. Van Balen. 1912. *Het vaderland*. 28 September 1912, "Een Natuurlijke HAVEN In STRAAT SOENDA". Diakses pada Minggu, 22 september 2024
<https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=Een+Natuurlijke+HAVEN+In+STRAAT+SOENDA&coll=ddd&identifier=MMKB23:001496232:mpeg21:a00108&resultsidentifier=MMKB23:001496232:mpeg21:a00108&rowid=1>

C. Van Santen. 1952. *Indische courant voor Nederland* 09 April 1952, "Boottrein Merak-Pandjang weer in geregelde dienst". Diakses pada Senin, 23 september 2024
<https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=Boottrein+Merak-Pandjang+weer+in+geregelde+dienst%2C&coll=ddd&identifier=MMKB19:000289080:mpeg21:a00023&resultsidentifier=MMKB19:000289080:mpeg21:a00023&rowid=2>