

# SINDANG

JURNAL PENDIDIKAN SEJARAH DAN KAJIAN SEJARAH

**Vol. 5 No. 2 (Juli-Desember 2023)**

Analisis Nilai-Nilai Karakter Pada Cerita Rakyat Bujang Kurap di Kota Lubuklinggau  
*Muhammad Andre Julian, Agus Susilo, Isbandiyah*

Perempuan dan Batik : Perkembangan Peran Perempuan Dalam Industri Batik Incung Di Kerinci  
*Nandia Pitri, Febriady Huta Uruk*

Analisis Model Pembelajaran Role Playing Dalam Pembelajaran Sejarah di Jenjang Sekolah Menengah Atas Untuk Meningkatkan Kemampuan Berpikir Reflektif  
*Ahmad Suandi, Taufik Nurhayati*

Perkembangan Pelabuhan Merak Sebagai Pusat Perdagangan dan Pelayaran di Indonesia 1912-2009  
*Viona Audia Putri, Susnayanti, Isrina Siregar, Budi Purnomo*

Melestarikan *Event Dieng Culture Festival* Sebagai Wujud Kearifan Lokal di Masyarakat Dataran Tinggi Dieng  
*Tri Yunita Sari, Heri Kurnia*



# Dewan Redaksi

SINDANG: Jurnal Pendidikan Sejarah dan Kajian Sejarah

## Editor in Chief

Yeni Asmara, M.Pd. (Universitas PGRI Silampari)

## Section Editor

Ira Miyarni Sustianingsih, M.Hum (Universitas PGRI Silampari)

## Reviewer/Mitra Bestari

Prof. Dr. Sariyatun, M.Pd., M.Hum. (Universitas Sebelas Maret)

Prof. Kunto Sofianto, M.Hum., Ph.D. (Universitas Padjadjaran)

Dr. Umasih, M.Hum. (Universitas Negeri Jakarta)

## Administrasi

Viktor Pandra, M.Pd. (Universitas PGRI Silampari)

Dr. Doni Pestalozi, M.Pd. (Universitas PGRI Silampari)

Dewi Angraini, M.Si. (Universitas PGRI Silampari)

## Alamat:

Jl. Mayor Toha Kel Air Kuti Kec. Lubuklinggau Timur 1 Kota Lubuklinggau 31626

Website: <http://ojs.stkippgri-lubuklinggau.ac.id/index.php/JS/index>

Email: [journalsindang@gmail.com](mailto:journalsindang@gmail.com)

**SINDANG: JURNAL PENDIDIKAN SEJARAH DAN KAJIAN SEJARAH**  
**Vol. 5 No. 2 (Juli-Desember 2023)**

	Halaman
Dewan Redaksi .....	i
Daftar Isi .....	ii
1. Analisis Nilai-Nilai Karakter Pada Cerita Rakyat Bujang Kurap di Kota Lubuklinggau <i>Muhammad Andre Julian, Agus Susilo, Isbandiyah</i> .....	37
2. Perempuan dan Batik : Perkembangan Peran Perempuan Dalam Industri Batik Incung di Kerinci <i>Nandia Pitri, Febriady Huta Uruk</i> .....	42
3. Analisis Model Pembelajaran Role Playing Dalam Pembelajaran Sejarah Di Jenjang Sekolah Menengah Atas Untuk Meningkatkan Kemampuan Berpikir Reflektif <i>Ahmad Suandi, Taufik Nurhayati</i> .....	48
4. Perkembangan Pelabuhan Merak Sebagai Pusat Perdagangan dan Pelayaran di Indonesia 1912-2009 <i>Viona Audia Putri, Susnayanti, Isrina Siregar, Budi Purnomo</i> .....	53
5. Melestarikan Event Dieng Culture Festival Sebagai Wujud Kearifan Lokal di Masyarakat Dataran Tinggi Dieng <i>Tri Yunita Sari, Heri Kurnia</i> .....	58

## PERKEMBANGAN PELABUHANAN MERAK SEBAGAI PUSAT PERDAGANGAN DAN PELAYARAN DI INDONESIA 1912-2009

Viona Audia Putri<sup>1</sup>, Susnayanti<sup>2</sup>, Isrina Siregar<sup>3</sup>, Budi Purnomo<sup>4</sup>  
Universitas Jambi

Alamat korespondensi: vionaaudiaputriiii@gmail.com

Diterima: 30 April 2023; Direvisi: 30 Mei 2023; Disetujui: 31 Juli 2023

### Abstract

*The Merak crossing port route, which connects the islands of Java and Sumatra and is in the city of Cilegon in the province of Banten and is also the busiest crossing in Indonesia, serves as a traffic gateway. In 1912, Merak Harbor saw its first use. Merak Harbor was a spearheading ship port underlying 1912 by the Dutch East Indies government. Before becoming a national asset of Indonesia, the port served colonial political purposes when it was built. The presence of this port is a financial resource for Banten region which has an ocean transportation strategy heading with the point and objective of turning into "the pre-prominent port territory in Indonesia". The reason for this study is to figure out the idea of the improvement of the Merak port as an exchange and delivery focus. Heuristics, source criticism, interpretation, and historiography are the four stages of the method used to write this research. This study relied on books, documents, and journals related to the port of Merak as sources from literature studies that included technical historical analysis based on interpretations of historical facts. The consequences of the review show that the Port of Merak is as yet dynamic in trading merchandise abroad, the presence of the Merak Crossing Port likewise extensively affects the encompassing local area.*

**Keywords :** Banten, Harbor, Peacock.

### Abstrak

Jalur pelabuhan penyeberangan Merak yang menghubungkan pulau Jawa dan Sumatera serta berada di kota Cilegon Provinsi Banten dan juga merupakan penyeberangan tersibuk di Indonesia berfungsi sebagai pintu gerbang lalu lintas. Pada tahun 1912, Pelabuhan Merak pertama kali digunakan. Pelabuhan Merak merupakan pelabuhan kapal ujung tombak yang didirikan pada tahun 1912 oleh pemerintah Hindia Belanda. Sebelum menjadi aset nasional Indonesia, pelabuhan itu melayani tujuan politik kolonial ketika dibangun. Kehadiran pelabuhan ini merupakan sumber keuangan bagi wilayah Banten yang memiliki strategi transportasi laut menuju tujuan dan sasaran menjadi "kawasan pelabuhan unggulan di Indonesia". Alasan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui ide perbaikan pelabuhan Merak sebagai fokus pertukaran dan pengiriman. Heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi adalah empat tahapan metode yang digunakan untuk menulis penelitian ini. Kajian ini mengandalkan buku, dokumen dan jurnal yang berkaitan dengan pelabuhan Merak sebagai sumber dari studi literatur yang mencakup analisis sejarah teknis berdasarkan interpretasi fakta sejarah. Konsekuensi dari kajian tersebut menunjukkan bahwa Pelabuhan Merak masih dinamis dalam perdagangan barang dagangan ke luar negeri, keberadaan Pelabuhan Penyeberangan Merak juga sangat berpengaruh terhadap daerah setempat yang melingkupinya.

**Kata kunci:** Banten, Pelabuhan, Merak.

## A. Pendahuluan

Organisasi pengelola kereta api (*Staatsspoorwegen*), Pelabuhan Merak dibentangkan oleh Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1912 dan Pelabuhan Kamal didirikan pada tahun 1913. Merak berada di perairan Sunda pada tahun 1912 hingga 2009. Untuk memajukan dan melestarikan dua negara besar Indonesia, Jawa dan Sumatera, strategi ini memerlukan situasi kritis (Faturachman et al., 2019). orang yang bisa membedakan antara ujung selatan Pulau Sumatera dan ujung barat Pulau Jawa. Kereta api adalah moda transportasi utama yang bertugas mengirimkan barang dan jasa. Dari ujung rel kereta api Tanah Abang di Jakarta hingga Merak, Banten, pemerintah Indonesia membangun Pelabuhan Merak pada tahun 1912. Hal ini karena para pegawai kereta api diberikan izin oleh pemerintah Indonesia untuk memperluas sektor transportasi di Banten dengan nama *staatsspoorwegen* (UI, 2011).

Sebagai hasil dari latihan ini, Belanda termotivasi untuk mengikuti berbagai kegiatan, termasuk membawa barang-barang dari Indonesia ke negara mereka sendiri. Merak termasuk dalam pergerakan perjalanan internasional pada tahun 1948, menyusul peresmian Republik Indonesia dan perubahan manajemen pelabuhan dan kebijakan politik (Susilo, Agus & Sarkowi, (2019). Pelabuhan Panjang di Lampung dan Pelabuhan Merak di Banten resmi didirikan oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tahun 1952. Pada tahun 1956, Belanda dan Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) menjalin kerjasama.

Lima dermaga saat ini digunakan di Pelabuhan Merak. Kapal sudah mengetahui rute tetap terjadwal di Dermaga 1, 2, dan 3. Sayangnya, Pelabuhan Merak tidak menggunakan dermaga 4 dan 5 secara maksimal. Hal ini disebabkan dermaga 4 dan 5 belum memiliki rute yang ditetapkan untuk jadwal kapal berlabuh (Pradana et al., 2019).

Partisipasi masyarakat Merak secara keseluruhan tidak dipengaruhi oleh beberapa faktor tambahan; Pertama, lokasi Merak saat itu sangat dekat dengan Pulau Sumatera dibandingkan dengan bagian pantai utara Pulau Jawa lainnya karena ketersediaan transportasi. Panjang dan Merak dipisahkan sejauh 105,79 kilometer. Selain itu, jika sebelumnya dekat, mungkin akan terjadi lagi. Mengingat hal ini, Presiden Belanda yang berbicara bahasa Hindi menekankan pentingnya politik dan uang, yang keduanya dapat mencegah kemiskinan

dan bentuk penindasan lainnya; Selain itu, pelabuhan hampir pasti akan dibangun di Selat Sunda sebagai hasil dari dukungan alami Merak dari speaker dan adanya komunitas yang kemungkinan besar akan membantu Samudra Hindia.

Penyakit tertentu yang disebut Merak dapat diobati pada waktu tertentu untuk mencegah penyebarannya ke Tanjung Priok; Strategi ini menghasilkan tempat pertemuan bagi ABK yang diadakan di Selat Sunda di Pelabuhan Merak dan Panjang; Alhasil, anggota Aplikasi Hindia Belanda dapat diawasi dan dipantau. bahwa ujung selatan Pulau Sumatera dihubungkan oleh pelabuhan Panjang; Bandar Lampung Baru sudah bisa ditemukan di Bangunan Merak. Awalnya disebut sebagai sambungan di Semenanjung Jawa. Namun, program Pulau Jawa dimulai pada tahun 1978 di bawah arahan Pelabuhan Srengsem dan berakhir tahun berikutnya di bawah arahan Pelabuhan Bakuheni.

Pelabuhan Penyeberangan Merak jelas menguntungkan bagi Provinsi Banten, khususnya Kota Cilegon, karena merupakan pelabuhan penting dalam skala nasional dan lokal, terutama dalam konteks otonomi daerah. Roda perekonomian sektor transportasi sangat aktif di pelabuhan ini, terutama menjelang dan sesudah hari raya, yang dapat mendongkrak pendapatan asli daerah (PAD). Ironisnya, meski menjadi salah satu aset daerah, sangat sedikit yang diketahui tentang sejarah Pelabuhan Penyeberangan Merak sehingga perlu dilakukan penyelidikan khusus untuk perkembangannya. Oleh karena itu, dipandang perlu dilakukan penelitian yang secara khusus mengungkap masa lalu pelabuhan tersebut. Deskripsi analitis, khususnya gambaran perkembangan Pelabuhan Penyeberangan Merak, menjadi format laporan penelitian studi ini (Dahlan, 2010).

## B. Metode Penelitian

Penelitian kualitatif berbasis sejarah menggabungkan penelitian ini. Metode sejarah digunakan dalam penelitian ini. Heuristik, atau pengumpulan data, kritik, atau pengujian sumber, analisis, atau interpretasi, dan historiografi, atau penulisan sejarah, adalah empat tahapan buku tentang dasar-dasar penelitian dan penulisan sejarah. 1971: Nugroho Notosusanto 19).

Heuristik, atau tahap pertama pengumpulan data historis primer dan sekunder, merupakan langkah awal. Studi literatur memberikan bukti berupa tulisan sejarah yang dikenal sebagai sumber sejarah. Kajian penulisan diarahkan untuk mengumpulkan sumber-sumber pendukung

dalam mengatasi pokok permasalahan yang sedang dikonsentrasikan dengan mengumpulkan sumber-sumber pilihan. Kesaksian saksi disebut sebagai sumber sekunder. Dengan mencari buku, tesis, dan jurnal yang relevan dengan penelitian dalam arti berkaitan dengan pelabuhan Merak, sumber ini memuat materi asli yang pernah dikerjakan sebelumnya.

Kritik sumber, atau proses pemilihan sumber sejarah yang tersedia, merupakan langkah kedua. Ada dua tahap dalam proses memberikan kritik sumber. Tahapan primer disebut *outrageous analysis*, yaitu tahapan yang dilakukan untuk memilih informasi atas aset yang dapat diverifikasi yang telah diperoleh dari luar (asli). Semua ciri-ciri yang ditemukan dalam sumber-sumber sejarah pasti ada kaitannya dengan teman angkat. Proses pemilihan inti materi sejarah yang dikritik habis-habisan merupakan tahap kedua kritik pemagangan. Pemilihan sumber sejarah yang sesuai dengan pokok bahasan penelitian merupakan langkah selanjutnya

Proses penyusunan dan penyajian seluruh hasil penelitian berupa karya dan laporan penelitian pada topik yang diusulkan merupakan langkah keempat dalam historiografi. Saran untuk mengubah hasil penelitian yang telah dilakukan, diuji (diverifikasi), dan dilaporkan adalah historiografi tulisan sejarah. Kemudian, rekam realitas secara efisien dan masuk akal secara berurutan. Penulis penelitian ini mengungkapkan pembahasan tentang pelabuhan Merak.

### C. Pembahasan

#### Perkembangan Awal Pelabuhan Merak

Di Indonesia, Pelabuhan Merak sejauh ini berfungsi sebagai jaminan keamanan di siang hari. Pada tahun 1956, militer Belanda menetapkan tanggung jawab untuk memperbaiki fasilitas penyeberangan seperti Pelabuhan Panjang dan Pelabuhan Merak. Kajian perkeretaapian swasta ini berupaya untuk mempelajari lebih dalam tentang perkeretaapian yang sudah dikenal masyarakat luas, termasuk militer Amerika Serikat saat itu. Pengiriman diluncurkan dari terminal kedua API Jakarta-Merak untuk mendistribusikan barang dan jasa. Perusahaan ini mendapat bantuan dari Presiden Hindia Belanda untuk meningkatkan kualitas api yang melintas dari Tanah Abang sampai Merak. Hingga saat ini, tindakan telah diambil untuk membantu pengangkutan barang dari antarmuka pemrograman kereta api ke negara lain.

Karena mampu mengeksport dan mengimpor barang seperti pada masa

kejayaan Kesultanan Banten, Pelabuhan Merak dapat dikatakan sebagai pelabuhan umum dan internasional mengingat fungsinya saat ini. Fakta bahwa perbudakan dapat diwariskan dari satu generasi ke generasi berikutnya adalah aspek praktik yang paling signifikan. Hal ini dibuktikan dengan fakta bahwa bahasa Belanda digunakan oleh Belanda untuk mendidik bangsanya sendiri. Pada saat barang, truk, atau kendaraan lain pengangkut barang membawa muatannya ke dermaga terdekat, kuli angkut memuat barang ke atas kapal dan mengisi jalur dengan prasarana dan sarana yang ada. Prosedur pagi yang disediakan kapal dapat digunakan untuk melakukan prosedur tersebut di atas.

Dari Pelabuhan Merak, Banten, hingga Pelabuhan Teluk Betung, Lampung, Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) mulai mengoperasikan jalur kapal pesiar pada tahun 1912. Karena Pelabuhan Tanjung Priuk di Batavia merupakan satu-satunya jalan menuju Sumatera bagian selatan dari Jawa sebelumnya, jalur pelayaran ini merupakan jalur yang sangat penting untuk memudahkan orang dan barang di sana. Menurut Perquin (1921: ), pemerintah berkeyakinan pembukaan jalur baru ini akan meningkatkan pemanfaatan lahan di wilayah Banten dan Lampung. 28).

#### Dampak Keberadaan Pelabuhan

Kehadiran pelabuhan di suatu daerah akan membukanya, membuatnya ramai, dan membuatnya lebih berkembang. Ini telah dikatakan sebelumnya. Dampak lainnya adalah kawasan menjadi tempat berkumpul dan berkumpulnya masyarakat dari berbagai etnis sehingga tercipta pola sosial yang heterogen. Dalam rangka pelaksanaan pembangunan daerah, seluruh pemerintah daerah menerima PAD (Pendapatan Asli Daerah) dari kegiatan pelabuhan di dalam dan di luar pelabuhan.

Selain itu, Pelabuhan Feri Merak memiliki dampak yang signifikan terhadap lingkungan sekitar. Ada berbagai warung makan bahkan restoran yang menyajikan makanan khas daerah tertentu karena populasi etnis pelabuhan yang beragam. Masyarakat yang membutuhkan tempat istirahat terpaksa mencari penginapan karena kapal beroperasi selama 24 jam keliling pelabuhan. Hiruk pikuk kota pelabuhan juga dihiasi oleh pedagang dari pedagang kaki lima hingga pemilik supermarket karena keragaman penduduknya dan kebutuhannya yang beragam.

Selain itu, manajemen PT ASDP (Persero) Cabang Utama Merak mendapat dorongan berupa kemampuan melakukan pekerjaan penduduk dan pelabuhan sebagai pekerja harian mandiri, sehingga membuat

negara kalah bersaing dengan para pemudik. Analisis, evaluasi, dan evaluasi formal adalah bagian dari konsultasi semacam ini. Sepanjang malam hingga pagi hari, para pekerja adalah "perwakilan" tambahan yang disebutkan di Pelabuhan Merak. Mereka berfungsi sebagai pemandu bagi calon penumpang atau penumpang yang baru turun dari kapal dengan memberikan informasi yang diperlukan. Berdasarkan relawan yang membantu pelancong dalam kondisi Merak, *Jurnal Pemikiran Umum Harian Rakyat* menulis artikel ini.

Dari keadaan sekarang perbedaannya jelas antara santai perwakilan sehari-hari (PHL) dan relawan. Ketika tingkat aktivitas di Pelabuhan Merak mencapai kondisi yang sangat padat, seperti sebelum dan sesudah hari raya, relawan PHL bertugas sebagai pemandu bagi calon penumpang. Biasanya, PHL memfasilitasi fasilitas keamanan dan mengangkut pekerja dengan masa kerja yang ditetapkan oleh perusahaan. Kesehatan masyarakat yang akan terkena dampak perluasan kawasan Pelabuhan Merak juga akan terkena dampak relokasi tersebut. Di Desa Tanjung Sekong seksi Desa Lebakgede, ASDP telah menyediakan lahan pengganti.

Efek negatifnya, sebagai akibat dari keragaman ini, berbagai kejahatan, termasuk pencopetan, pencurian barang, penipuan, dan calo tiket, sesekali mengincar calon penumpang. PT. Jika pelaku disebut sebagai "pelengkap pelabuhan", ASDP Cabang Merak Utama akan menolak permintaan tersebut. Tapi mengapa mereka ada di mana-mana, terutama di setiap moda transportasi, seperti bandara, pelabuhan, dan terminal.

#### **D. Kesimpulan Simpulan**

Pengelolaan Pelabuhan Merak di Hindia Belanda sangat boros ketika harus melecehkan penumpang atau barang setelah kemerdekaan. Pelabuhan Merak juga digunakan dalam perjuangan kemerdekaan. karena mereka yang menentang pengaruhnya yang meluas takut menggunakannya. Meski demikian, Presiden Sukarno menumpang Korvet Banteng bersama rombongan di Pelabuhan Merak pada 1951. Dari Pelabuhan Merak, Banten, hingga Pelabuhan Teluk Betung, Lampung, Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) mulai mengoperasikan jalur kapal pesiar pada 1912. Karena sebelumnya Pelabuhan Tanjung Priuk di Batavia merupakan satu-satunya jalan menuju Sumatera bagian

selatan dari Jawa, jalur pelayaran ini menjadi jalur yang sangat penting untuk memudahkan orang dan barang ke sana.

Kegiatan Pelabuhan Merak saat itu mendukung kebutuhan transportasi Hindia Belanda, termasuk mendukung program migrasi Jawa ke Lampung tahun 1905. Namun, kawasan ini mengalami pertumbuhan pesat akibat kedatangan transien yang menyediakan lahan pertanian dan perkebunan. Kopi, cengkeh, lada, dan tanaman pertanian seperti beras, jagung, dan sayuran adalah di antaranya. Meningkatnya transmigran spontan yang datang sendiri-sendiri menjadi bukti keberhasilan tersebut. Selain itu, Pelabuhan Merak memberikan dampak yang signifikan bagi masyarakat di sekitarnya. Ada berbagai warung makan bahkan restoran yang menyajikan makanan khas daerah tertentu karena populasi etnis pelabuhan yang beragam. Masyarakat yang membutuhkan tempat istirahat terpaksa mencari penginapan karena kapal beroperasi selama 24 jam keliling pelabuhan. Hiruk pikuk kota pelabuhan juga dihiasi oleh pedagang dari pedagang kaki lima hingga pemilik supermarket karena keragaman penduduknya dan kebutuhannya yang beragam.

#### **Daftar Referensi**

- Ariwibowo, G. A. (2018). Sungai Tulang Bawang Dalam Perdagangan Lada Di Lampung Pada Periode 1684 Hingga 1914. *Jurnal Masyarakat Dan Budaya*, 19(2), 253. <https://doi.org/10.14203/jmb.v19i2.442>
- Dahlan, M. H. (2010). Pelabuhan Penyeberangan Merak (1957-2004). *Patanjala: Jurnal Penelitian Sejarah Dan Budaya*, 2(1), 141. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v2i1.212>
- Faturachman, D., Fakultas, D., Kelautan, T., Persada, U. D., Jenderal, D., & Darat, P. (2019). Analisis keselamatan dan keamanan transportasi penyeberangan laut di indonesia. *Jurnal Sains Dan Teknologi*, IX(1), 73-85. <https://unsada.ejournal.id/jst/article/view/62>
- Indonesia, R. (2003). Undang-Undang Nomor 17. 1-7.
- Mutholib, A. (2019). Kajian Peranan ASDP Merak Dalam Mendukung Pengembangan Angkutan Logistik Nasional. *Warta Penelitian Perhubungan*, 23(3), 273. <https://doi.org/10.25104/warlit.v23i3>

- Nugroho Notosusanto. (1971). *Metode Penelitian Sejarah: dari Riset hingga Penulisan*.
- Pradana, M. F. (2019). *Pola Parkir dan Antrian Kendaraan di Pelabuhan Merak*. March.
- Perquin, B. L. M. C. (1921). *Nederlandsch Indische staatspooren tramwegen (Vol. 78)*. Bureau Industria.
- Rijal, A. S. (2011). *Dua Pelabuhan Satu Selat: Sejarah Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda 1912-2009*. Jakarta: FIB UI.
- Saputra, I., & Indaryanto, F. R. (2018). Identification of Bacteria *Aeromonas Hydrophila* in The Fish Commodities Transported to Sumatera Island Through Port of Merak-Banten. *Jurnal Perikanan Dan Kelautan*, 8(2), 155. <https://doi.org/10.33512/jpk.v8i2.6646>
- Susilo, A., & Sarkowi, S. (2019). Elit Tradisional dalam Onder Afdeling Rawas Masa Kekuasaan Belanda Tahun 1901-1942. *SINDANG: Jurnal Pendidikan Sejarah Dan Kajian Sejarah*, 1(2), 78-87. <https://doi.org/https://doi.org/10.31540/sdg.v1i2.321>
- Ui, F. I. B. (2011). *Dua pelabuhan...*, Andi Syamsu Rijal, FIB UI, 2011.