
PELABUHAN BARU BATAVIA: TRANSFORMASI PELABUHAN TANJUNG PRIOK, 1883-1925

NEW PORT OF BATAVIA: THE TRANSFORMATION OF TANJUNG PRIOK PORT, 1883-1925

Nur Fadilah Yusuf

Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada
Jln. Sosiohumaniora No. 1, Bulaksumur, Sleman,
Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia
nurfadilahyusuf@mail.ugm.ac.id

Diterima tanggal 24 Mei 2023

Disetujui tanggal 12 Desember 2023

ABSTRACT

The article provides a detailed account of the development of Tanjung Priok Port, from its establishment in 1883 to when it was equipped with a station in 1925. The port was built in response to the opening of the Suez Canal in Egypt, which significantly impacted the maritime development of Europe to the Far East, including the Dutch East Indies. The rapidly growing shipping activities, which relied on sea routes, could no longer be accommodated by the Sunda Kelapa Harbour. Consequently, the government decided to construct Tanjung Priok port. This study uses a historical method that includes heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The author discusses various aspects of Tanjung Priok Port, namely the construction process, the port's condition, development, and supporting elements. Additionally, the article covers the port activities before the formal institutional establishment of Tanjung Priok Port..

Keywords: *Tanjung Priok Port, Batavia, Sunda Kelapa Port, transformation, and infrastructure.*

ABSTRAK

Artikel ini membahas tentang perkembangan Pelabuhan Tanjung Priok mulai dari awal pembangunannya pada 1883 hingga 1925 ketika pelabuhan telah dilengkapi dengan stasiun. Pelabuhan Tanjung Priok merupakan proyek yang dibangun sebagai respons dari pembukaan Terusan Suez di Mesir yang memiliki pengaruh terhadap perkembangan kemaritiman dari Eropa menuju Timur Jauh, termasuk Hindia Belanda. Konsekuensinya, Pelabuhan Sunda Kelapa tidak dapat lagi menampung pesatnya aktivitas perkapalan dengan laut sebagai jalur utamanya. Sebagai penggantinya, pemerintah membangun Pelabuhan Tanjung Priok. Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang terdiri atas heuristik, kritik sumber,

interpretasi, dan historiografi. Artikel ini ditempatkan sebagai bagian dari historiografi maritim di Indonesia yang bertujuan mengungkap kejayaan pada masa silam. Dengan demikian, penulis membahas persoalan sebagai berikut: (1) realisasi pembangunan Pelabuhan Tanjung Priok (2) kondisi Pelabuhan Tanjung Priok (3) pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok dan (4) unsur-unsur penunjang di Pelabuhan Tanjung Priok. Selain itu, artikel ini juga memuat aktivitas pelabuhan sebelum pendirian kelembagaan formal Pelabuhan Tanjung Priok.

Kata kunci: Pelabuhan Tanjung Priok, Batavia, Pelabuhan Sunda Kelapa, transformasi, dan infrastruktur.

A. PENDAHULUAN

Dalam berbagai pandangan penulisan sejarah atau historiografi, biasanya para sejarawan menggunakan cara pandang dan pendekatan sebagai satu bentuk karya yang dapat menjadi pembeda dari tulisan satu dengan yang lainnya. Terutama bagi sejarawan, membangun narasi sejarah yang dapat merekonstruksi suatu peristiwa sejarah tanpa adanya rekayasa semata, menjadi sebuah diskusi menarik di dalam wacana historiografi tersebut (Purwanto 2017:212). Selain itu, studi tentang sejarah maritim atau kemaritiman secara akademik dan penelitian masih kurang mendapat perhatian dari kalangan sejarawan di Indonesia secara maksimal (Zuhdi 1991:2).

Studi tentang sejarah maritim menjadi menarik mengingat Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan dengan wilayah dua pertiganya meliputi perairan. Kondisi ini mendukung terciptanya daerah perdagangan melalui lalu lintas perairan, sehingga dalam kajian sejarah maritim juga menunjukkan adanya pertemuan dalam aspek yang lebih luas antara orang-orang pribumi dengan bangsa asing (Broeze 1989:3). Studi-studi tentang kemaritiman menjadi perhatian penting,

terlebih aktivitas masyarakat pada masa lampau sangat terkonsentrasi di perairan atau lautan yang berfungsi sebagai penghubung antarwilayah (Dillenia 2019:84). Sedangkan di Indonesia, laut berfungsi sebagai penghubung aktivitas antarpulau.

Selain aktivitas perairannya yang masif, rempah-rempah menjadi satu komoditas yang sangat penting dalam dunia perniagaan di Indonesia pada masa lampau (Lapian 1986:2-3). Dalam sejarahnya, beberapa daerah di Indonesia telah memainkan peranannya dalam dunia kemaritiman dan perdagangan internasional, seperti Samudera Pasai, Aceh, Banten, Demak, Makassar, Ambon, dan Sunda Kelapa (Batavia). Sunda Kelapa merupakan salah satu pelabuhan di Pulau Jawa yang berhasil memainkan peranannya pada masa prakolonial, terutama pascajatuhnya Malaka ke tangan Portugis pada abad ke-16 (Pires 2016:222).

Pascajatuhnya Malaka, aktivitas dunia perdagangan di Asia Tenggara, mulai berpindah ke Kepulauan Indonesia, terutama Sunda Kelapa yang memiliki letak strategis. Sunda Kelapa saat itu menjadi pelabuhan yang menghubungkan antara Jawa dengan pulau-pulau lainnya. Saat itu, Sunda Kelapa

masih dikuasai Kerajaan Pajajaran. Namun, setelah penyerangan yang dilakukan Demak, koalisi antara Kerajaan Pajajaran dengan Portugis gagal memukul mundur Demak. Pada akhirnya, Sunda Kelapa berada di bawah kuasa Demak dan kemudian dikuasai Banten setelah Demak mengalami huru-hara politik antara para pewaris tahta dari generasi penerus Sultan Trenggono (Graaf dan Pigeaud 1974:152).

Penguasaan Sunda Kelapa tidak berlangsung lama. Belum genap satu abad penguasaan Sunda Kelapa oleh kerajaan Islam, pada 1619, Belanda yang diwakili kongsi dagangnya *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) mulai menggempur Sunda Kelapa dan berhasil merebutnya dari penguasaan Banten. Maka dari itu, sejak dikuasainya Sunda Kelapa, penamaan wilayah ini diganti dengan nama Batavia oleh Jan Pieter zoon Coen (Nas 2005:43). Setelah berada di bawah kekuasaan VOC, Batavia dan Sunda Kelapa digunakan sebagai pusat pemerintahan VOC. Meskipun sampai runtuhnya VOC, Pelabuhan Sunda Kelapa masih menjadi lokasi penting bagi keberlangsungan kehidupan maritim di Batavia sampai akhir abad ke-19.

Selama Batavia berada di bawah penguasaan VOC, dunia pelabuhan, khususnya Sunda Kelapa menjadi perhatian dan andalan untuk operasional perdagangan dan dunia maritim. Saat VOC runtuh pada 1799, status Hindia Timur berubah menjadi Hindia Belanda dan pada masa Daendels, pembangunan Jalan Raya Pos yang menghubungkan antara Anyer

sampai Panarukan menjadi arti penting sendiri bagi dunia maritim dan perdagangan di Jawa (Toer 2005:26). Munculnya pelabuhan-pelabuhan di sepanjang pantai utara Jawa juga merupakan proses panjang dari pembangunan jalan tersebut.

Pada 1869, dibukanya Terusan Suez juga berdampak bagi dunia maritim di Hindia Belanda, termasuk di Batavia. Ramainya perdagangan melalui laut yang kemudian tidak mampu ditampung Pelabuhan Sunda Kelapa akhirnya mengharuskan pemerintah di Batavia mencari solusi untuk membuat pelabuhan baru yang dinilai relevan untuk aktivitas perkapalan di Batavia. Keinginan untuk memindahkan ke pelabuhan baru sebenarnya juga didukung keadaan Pelabuhan Sunda Kelapa yang mengalami pengendapan lumpur yang terbawa aliran sungai-sungai yang melintas di Batavia, sehingga membuat kapal-kapal besar tidak bisa bersandar di pelabuhan maupun dermaga dan terpaksa menggunakan kapal kecil untuk mengangkut penumpang atau barang yang memakan biaya tambahan dalam melakukan aktivitasnya (Blackburn 1989:68).

Ada beberapa tulisan terdahulu yang berkaitan dengan kegiatan maritim dapat penulis sajikan, seperti yang ditulis Thalib dan La Raman (2015) yang menjelaskan tentang sejarah perbudakan di Banda pada periode VOC sampai menjelang pengesahan *Agrarische Wet* 1870. Tulisan tersebut memberi imajinasi mengenai perekonomian, seperti praktik kerja paksa, swastanisasi, dan eksploitasi hasil alam dan manusia.

Tulisan selanjutnya dari Alimuddin (2013) menjelaskan mengenai kebudayaan bahari orang Mandar dalam membentuk peradabannya di perairan. Tulisan ini memberikan wawasan mengenai kebudayaan bahari yang terbentuk dari perubahan zaman. Selain itu, tulisan ini memberi gambaran tentang relasi manusia dengan lingkungannya sehingga membentuk karakter perdagangan dan pelabuhan yang khas.

Karya Santun (2011) menjelaskan tentang Venesia dari timur. Kota yang dimaksud adalah Palembang. Wilayah bekas peradaban Sriwijaya membuktikan kekuatan maritim sesungguhnya dari Palembang melalui corak ekonomi maritim yang membuat orang-orang dari Eropa termasuk Belanda berlomba-lomba untuk menguasai wilayah ini. Buku ini penting mengingat potensi yang dimiliki Palembang hampir sama dengan Batavia berikut Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai pelabuhan utamanya.

Karya berikutnya dari Tundjung dan Noviyani (2020) menjelaskan sejarah Pelabuhan Tanjung Priok sejak awal Pelabuhan Sunda Kelapa. Akan tetapi, tulisan ini tidak memberikan perhatian khusus terhadap fasilitas pendukung serta pendanaan yang justru menjadi fokus studi di artikel ini.

Berdasarkan tinjauan pustaka, penulis membahas Pelabuhan Tanjung Priok dari sisi pembangunan yang berdampak terhadap pembangunan fasilitas penunjang lainnya. Artikel ini menunjukkan perubahan-perubahan yang terjadi sejak awal pembangunan Pelabuhan Tanjung Priok.

Berdasarkan latar belakang, penulis membahas Pelabuhan Tanjung Priok sebagai sebuah solusi wilayah yang tepat untuk membentuk pelabuhan baru di Batavia. Lokasi ini sangat tepat dan strategis dalam dunia pelayaran sehingga dapat menampung aktivitas perkapalan secara besar. Dalam aspek temporalnya, penulis membatasi mulai dari 1883 sampai 1925. Pada 1883, Pelabuhan Tanjung Priok sudah selesai dibangun dan hanya menggunakan satu kolam dalam melakukan aktivitas perkapalannya, karena aktivitas di Pelabuhan Tanjung Priok yang cukup besar dan padat. Pada 1907, Pelabuhan Tanjung Priok kembali dibangun dan selesai pada 1925 dengan fasilitas stasiun kereta api, kamar dagang dan beberapa peraturan yang dibuat oleh pihak pemerintah dan pemodal untuk mendukung aktivitas perekonomian dan perkapalan dalam jumlah besar di Pelabuhan Tanjung Priok sehingga dapat mengakomodasi kegiatan dengan baik.

Berangkat dari penjelasan latar belakang, penulis mengajukan rumusan masalah berikut: 1. mengapa Pelabuhan Tanjung Priok dipilih sebagai pengganti dari Pelabuhan Sunda Kelapa?; 2. bagaimana bentuk pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai prioritas pembangunan Pemerintah Hindia Belanda? Rumusan masalah tersebut akan dibahas dalam hasil dan bahasan. Sementara itu tujuan dan manfaat penelitian ini adalah sebagai referensi tambahan mengenai sejarah maritim.

Secara konseptual, penulis menggunakan pendekatan multi-dimensional yang meliputi aspek

politik, ekonomi dan sosiologi. Pembahasan dalam aspek politik lebih tertuju pada pembuatan keputusan dan kebijakan untuk menentukan pilihan dalam merealisasikan terbangunnya Pelabuhan Tanjung Priok. Sedangkan untuk aspek ekonomi, pembahasannya lebih tertuju pada pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok dan pembiayaan yang terjadi selama masa pembangunan. Sementara aspek sosiologi penulis gunakan dalam menyoroti kondisi para pekerja terutama dalam pembagian kerja.

Artikel ini memposisikan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai ‘pelabuhan baru’ yang mengacu pada pendirian sekaligus penggantian Pelabuhan Sunda Kelapa yang dinilai sudah tidak dapat menampung lebih banyak lagi kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Sunda Kelapa. Studi berfokus pada “transformasi” atau perubahan yang mengikuti zaman kemajuan teknologi. Dengan demikian, pembahasan menyoroti pembangunan yang ditujukan sebagai pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok yang juga disertai adanya beberapa fasilitas penting seperti jalan, kantor pos dan stasiun kereta api menjadi penting di dalam perubahan tersebut. Sebenarnya jika ditarik lebih jauh lagi, kata transformasi ini juga mengacu kepada kondisi atau kebijakan yang diambil pemegang kebijakan saat itu, untuk lebih menekankan lagi aspek-aspek yang dinilai dapat memberikan keuntungan tersendiri terhadap para penanam modal yang menginvestasikan uangnya di Pelabuhan Tanjung Priok untuk kegiatan operasional dan jalannya roda perekonomian di Pelabuhan

Tanjung Priok melalui inti kebijakan yang disusun (Burke 2015:201).

Selain itu, konsep “modernisasi” menjadi representasi kedua di dalam artikel ini. Karena berangkat dari diksi transformasi, pembaruan-pembaruan yang muncul sebagai perwujudan tersebut direpresentasikan dengan adanya pembangunan di Pelabuhan Tanjung Priok yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas penunjang seperti kamar dagang, stasiun kereta api, jalan raya dan kolam-kolam untuk kapal-kapal berlabuh, sehingga dapat memberikan kesempatan bagi kapal-kapal besar lainnya untuk dapat masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok. Modernisasi tersebut, tentu didasari dengan adanya perkembangan seperti aktivitas perdagangan, industrialisasi, pemerintahan yang diktator dan kepentingan legitimasi (Arat 1988:22). Selain itu, manusia sebagai agen perubahan juga berperan penting di dalam memodernisasi Pelabuhan Tanjung Priok, sehingga manusia menjadi penggerak utama di dalam garis struktural-fungsionalisme (Sztompka 2017:211-212).

B. METODE PENELITIAN

Dalam melakukan penelitian ini, penulis menggunakan metode sejarah menurut Kuntowijoyo untuk mendapatkan hasil penelitian yang kritis analitis. Penulisan hasil penelitian sejarah dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai proses penelitian dari awal sampai akhir (Kuntowijoyo 2013:69). Metode tersebut terdiri atas heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Heuristik memiliki arti pengumpulan sumber dan

penentuan topik atau permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini. Artinya sebelum melakukan penelitian sejarah, penulis atau sejarawan haruslah menentukan topik yang diinginkan dan setelah itu baru melakukan pencarian sumber sejarah sebagai pendukung argumentasi dalam penulisan artikel ini.

Penulis menggunakan beberapa sumber primer dan sekunder. Adapun sumber primer yang digunakan penulis adalah arsip-arsip yang didapat dari Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) seperti *Algemeene Adviseur-voorhet Havenwezen in Nederlandsch-Indie* dan beberapa laporan yang ditulis pada zamannya atau temporal yang menjadi pembahasan artikel ini. Laporan tersebut didapat dari koleksi langka di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PNRI) yang berlokasi di Jakarta. Selain itu, penulis menggunakan penelitian terdahulu yang sejenis sebagai sumber sekunder seperti buku dan artikel ilmiah untuk menudukung gagasan penulis yang tertuang di dalam artikel ini.

Selain itu, penulis juga mengunjungi Perpustakaan Pusat Universitas Gadjah Mada, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada dan Perpustakaan Departemen Sejarah Universitas Gadjah Mada dalam menelusuri sumber sekunder yang dapat mendukung penulis di dalam menyelesaikan artikel ini dan juga beberapa karya dari JSTOR yang menyediakan artikel-artikel pendukung bagi penulis, khususnya yang berkaitan dengan Pelabuhan Tanjung Priok.

Setelah melakukan penentuan topik dan pencarian sumber, serta sumber yang dicari telah berhasil dikumpulkan.

Langkah selanjutnya adalah melakukan kritik terhadap sumber yang telah didapatkan. Kritik sumber ini atau verifikasi terdiri dari dua jenis yaitu kritik sumber yang bersifat intern dan kritik sumber yang bersifat ekstern. Artinya yaitu kritik sumber yang bersifat intern dimaksudkan agar sejarawan benar-benar mengetahui isi dari sumber tersebut sesuai dengan yang diharapkan dan dapat menjadi penguat dari argumentasi penulis dalam merekonstruksi sejarah. Sedangkan kritik sumber yang bersifat ekstern lebih kepada pemverifikasian terhadap fisik sumber, jenis kertas sumber dan gambar dari sumber.

Setelah kritik sumber dilakukan, maka selanjutnya adalah interpretasi yaitu penafsiran sumber atau mengaitkan antara sumber satu dengan sumber yang lainnya dalam memperkuat argumentasi penulis dalam membangun narasi sejarah. Oleh sebab itu setelah proses interpretasi, tahapan selanjutnya adalah historiografi. Pada tahapan ini, penulis atau sejarawan dituntut untuk menuliskan sejarah berdasarkan sumber-sumber yang tersedia tanpa harus membawa narasi penulisan sejarah yang bersifat objektif. Akan tetapi, pada tahapan ini, sejarawan dapat menggunakan penalarannya dalam merekonstruksi sejarah berdasarkan sumber-sumber yang tersedia dan telah melalui proses interpretasi sebagai modal untuk membangun narasi sejarah yang tepat sesuai dengan sumber yang tersedia atau digunakan.

C. HASIL DAN BAHASAN

1. Aktivitas Perkapalan di Pelabuhan Sunda Kelapa sampai Pemilihan Lokasi Pelabuhan Baru

Sejarah kemaritiman memegang peranan penting dalam komunikasi lintas budaya dan menjadi dasar proses integrasi bangsa Indonesia, terutama peristiwa masa silam yang telah berlangsung (Santoso 2015:2). Berkembangnya kawasan kota-kota pesisir yang menjadi sentra perdagangan tidak dapat dilepaskan dari daerah-daerah penyangga yang terletak di sekitar pelabuhan itu sendiri (*hinterland*). Salah satunya adalah Sunda Kelapa yang menjadi pelabuhan besar saat itu, terutama pada era pra-kolonial. Sunda Kelapa atau Batavia menjadi sentra perdagangan yang kuat pada masa itu, sehingga banyak dari para pedagang dan pendatang yang melakukan perpindahan ke tempat ini. Beberapa di antaranya adalah kelompok etnik Tionghoa, Arab, India dan dari kalangan bangsa Eropa. Mereka masuk melalui Pelabuhan Sunda Kelapa yang saat itu menjadi pintu masuk ke Jawa melalui jalur laut bagian barat, selain Banten (Crawfurd 2017:146-147).

Pelabuhan tersebut semakin ramai ketika berada di bawah kekuasaan kerajaan Demak dan Banten. Para pedagang Tionghoa, Arab, India, hingga Bangsa Eropa tersebut membawa barang-barang seperti porselin, kopi, sutra, kain, wangi-wangian, anggur, dan kuda sebagai komoditas dagang yang dibawa ke Pelabuhan Sunda Kelapa saat itu (Zaenuddin 2018:43).

Pada 1619, Gubernur Jenderal VOC Jan Pieter zoon Coen berhasil menguasai Jayakarta. Selanjutnya nama

Jayakarta diubah menjadi Batavia. Jan Pieter zoon Coen memindahkan pusat pemerintahan VOC dari Ambon ke Batavia (Vlekke 2008:40). Selama VOC berkuasa, Pelabuhan Sunda Kelapa masih digunakan sebagai akses perdagangan hasil perkebunan ke pelabuhan tersebut. Seiring perkembangannya, masyarakat dari berbagai tempat mulai melakukan aktivitas perdagangan dan akhirnya bertempat tinggal di dalam kota Batavia (Neimeijer 2012:14). Di sisi lain, kedudukan VOC di Batavia kerap kali mendapat serangan dari Mataram Islam (Choudhury 2014:908). Kerajaan ini menyerbunya darat dan laut pada 1628 dan 1629 (Graaf 1958:145-149).

Setelah VOC runtuh pada 1799, kedudukannya digantikan oleh pemerintah Hindia Belanda. Tatanan birokrasi Hindia Belanda tentu saja membawa perubahan dalam praktik kolonialisme di Jawa. Pada 1808, Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels mencoba untuk mengembangkan akses transportasi yang sebenarnya juga bertujuan untuk mempertahankan Jawa, khususnya di bagian utara, dari serangan Inggris. Fungsi jalan yang dibangun kemudian menjadi penting dalam menunjang kegiatan ekonomi, terutama dalam mobilitas komoditas atau hasil perkebunan ke pelabuhan.

Dengan adanya akses tersebut, maka laju perekonomian ke arah pelabuhan menjadi besar dan semakin ramai (Nas dan Pratiwo 2002:709). Keberadaan jalan yang dibangun era kekuasaan Daendels memberi satu perubahan penting, terutama dalam pembukaan beberapa perkebunan di

Jawa. Keterhubungan antara pesisir dengan pedalaman menjadi mudah untuk diakses. Pembangunan jalan yang menghubungkan antara pantai barat Jawa dengan pantai timur Jawa dilakukan dalam waktu kurang dari satu tahun. Ruas jalan di Batavia menjadi bagian penting dalam menunjang ekonomi maritim, khususnya antara Batavia dengan Buitenzorg. Namun, saat Inggris berhasil menggantikan kekuasaan Belanda di Jawa, konsentrasi ekonomi di pesisir kurang mendapat perhatian. Gubernur Jenderal kala itu, Thomas Stanford Raffles, banyak menghabiskan waktu untuk berkeliling Jawa untuk kepentingan penelitian dan kolonialisme Inggris (Jordaan 2016:39). Namun, tidak lama kemudian keberadaan Inggris tergantikan lagi oleh Belanda setelah kondisi politik yang terjadi di Eropa mengharuskan Inggris untuk memberikan wilayah jajahannya, dalam hal ini adalah Jawa kepada Belanda.

Pada 1830, Pemerintah Hindia Belanda mulai menerapkan kebijakan *cultuurstelsel* (yang lebih dikenal dengan nama Tanam Paksa). Kebijakan tersebut dinilai sebagai langkah yang tepat untuk mengisi kembali kekosongan kas Pemerintah Hindia Belanda. Aktivitas Tanam Paksa sangat berdampak terhadap perkebunan di Hindia Belanda. Hasil yang diperoleh dari perkebunan tersebut dikirim ke pelabuhan untuk dijual di pasaran dunia. Pada masa ini, relasi antara perkebunan dan pelabuhan memiliki keterkaitan yang saling mengisi, terutama bagi perkebunan-perkebunan yang memiliki kedekatan dengan wilayah pesisir.

Kebijakan ekonomi liberal pada 1870 menandakan era baru dalam perkembangan ekonomi, khususnya di Jawa, dengan menghapuskan sistem monopolistik dan proteksionistik dari Pemerintah Hindia Belanda (Tundjung dan Noviyanti 2020:169). Perkembangan pelabuhan di Batavia waktu itu mendapat pengaruh dari dua hal. Pengaruh internal adalah perkembangan perkebunan dan industri gula di Jawa. Sedangkan pengaruh eksternal yaitu adanya pembukaan jalur Terusan Suez di Mesir pada 1869 yang berpengaruh bagi perkembangan lalu lintas perairan, termasuk di Hindia Belanda (Wilson 1939:380). Besarnya aktivitas perekonomian di Batavia yang tertuju pada perdagangan di Pelabuhan Sunda Kelapa, tidak sebanding dengan kapasitas pelabuhan tersebut. Pelabuhan tidak dapat menampung kapal-kapal yang ingin bersandar ke dermaga. Oleh sebab itu, Pemerintah Hindia Belanda berencana untuk membangun pelabuhan baru di sebelah timur Pelabuhan Sunda Kelapa. Kawasan tersebut dikenal dengan nama Tanjung Priok. Tanjung Priok kemudian dibangun dan dikembangkan menjadi pelabuhan samudera dan pada 1878 mulai ditargetkan untuk beroperasi menggantikan aktivitas Pelabuhan Sunda Kelapa (Marihandono dan Juwono 2014:320).

2. Merealisasikan Pelabuhan Tanjung Priok

Sebelum menjadi pelabuhan, kawasan Tanjung Priok merupakan tanah partikelir. Tanah ini kemudian diambil Pemerintah Hindia Belanda dan disewakan untuk kepentingan usaha

pelabuhan kepada perusahaan milik Hindia Belanda bernama Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) yang mengupayakan pergantian aktivitas dari Pelabuhan Sunda Kelapa (Tundjung dan Noviyanti 2020:168). Knaap (1989:19) mengatakan bahwa Batavia adalah kawasan pelabuhan yang eksklusif bagi kegiatan ekspor dan impor, bersamaan dengan pelabuhan besar yang terbentang di sepanjang pantai utara Jawa seperti Semarang dan Surabaya. Maka dari itu, pembentukan pelabuhan baru menjadi solusi terhadap aktivitas perkapalan yang cukup padat di Pelabuhan Sunda Kelapa.

Pada 1865, saat dibukanya Terusan Suez di Mesir oleh Inggris, pengaruh besar terjadi di beberapa wilayah di berbagai negara di Asia, termasuk Hindia Belanda, khususnya Batavia. Jalur tempuh dari Eropa ke Asia menjadi singkat dan tidak perlu untuk memutar atau mengelilingi Afrika (Hoskins 1940:665). Hal ini menjadikan roda perekonomian di Hindia Belanda kuat, terutama dalam ekonomi perkebunan dan maritim. Bersamaan dengan itu, kebijakan ekonomi liberal di Hindia Belanda tentu saja harus dibarengi dengan adanya infrastruktur dan fasilitas yang menunjang, seperti jalan, jalur kereta api dan pelabuhan. Dengan adanya peningkatan fasilitas dan infrastruktur diharapkan pendapatan untuk negara yang habis akibat Perang Jawa pada periode 1825-1830 akan bertambah (Carey 1976:52).

Maka dari itu, pemberlakuan tarif nondiferensial khususnya di beberapa pelabuhan besar di Jawa menjadi penting untuk dipertimbangkan, terutama proyek pembangunan jalur

kereta api dari Semarang ke Surakarta dan Batavia ke Buitenzorg. Pada 1865, ditetapkan satu kebijakan untuk meningkatkan pendapatan negara melalui *Indisch Staatsblad* 1865 Nomor 17 yang berisi pengaturan tarif nondiferensial yang ditetapkan berdasarkan kebijakan masing-masing pelabuhan di Hindia Belanda, sehingga pemberian hak otonomi di masing-masing pelabuhan diharapkan dapat juga meningkatkan pelayanannya (Lihat *Indisch Staatsblad* 1865 Nomor 17).

Pelabuhan Tanjung Priok adalah alternatif pelabuhan baru yang dibangun antara 1877 sampai 1883 dan berkedudukan sebagai pelabuhan yang sentral di Batavia dipilih karena lokasinya yang cukup strategis dan lokasinya yang berada di timur Pelabuhan Sunda Kelapa (Veering 2015:215). Proyek pembangunan pertamanya menghabiskan biaya sekitar 20 juta gulden. Biaya ini digunakan untuk membuat infrastruktur penunjang pelabuhan dan beberapa proyek lainnya yang dianggap perlu untuk mendukung aktivitas di Pelabuhan Tanjung Priok pada awal pendiriannya. Untuk menghubungkan antara Pelabuhan Tanjung Priok dengan pusat pemerintahan di Weltevreden, juga dibangun sarana penghubung seperti jalur kereta api, jalan raya dan kanal-kanal yang dapat dilalui oleh kapal-kapal kecil (Veering 2008:212-213).

Tanjung Priok yang menjadi pelabuhan baru di Batavia dikembangkan menjadi kawasan bisnis di pelabuhan. Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Johan Wilhelm van Lansberge, memulai pembangunan tersebut pada 1877 guna menggantikan

Pelabuhan Sunda Kelapa (Perpustakaan Nasional RI 2019:235).

Untuk mendukung moda transportasi menuju pelabuhan baru, pemerintah melalui Departemen Burgerlijke Openbare Werken (BOW) yang bekerjasama dengan perusahaan perkeretaapian pada masa itu, Staats-spoorwegen (SS) membangun Stasiun Tanjung Priok pada 1877 dan selesai pada 1885. Pembangunan jalur kereta api dari Batavia menuju Pelabuhan Tanjung Priok sepanjang 9 kilometer beroperasi untuk mengangkut penumpang dan barang. Pembangunan stasiun ini menjadi salah satu bagian dari dominasi kompleks ekonomi yang besar di sekitar pelabuhan. Pemerintah di Weltevreden berharap dapat menunjukkan corak ekonomi kapitalis yang dominan dan dengan kontribusi para pelaku bisnis untuk mengembangkan pelabuhan baru di Batavia melalui kegiatan perdagangan (Jong 1993:94).

Pembangunan di wilayah Pelabuhan Tanjung Priok telah selesai dibangun pada 1883. Pelabuhan baru tersebut digunakan untuk menampung kapal dagang, pengangkut batu bara, dan kapal uap. Pelabuhan juga dilengkapi fasilitas bengkel untuk perbaikan kapal yang rusak (Blackburn 1989:69). Pada 1886, kawasan Tanjung Priok dilanda wabah malaria. Peristiwa ini mengindikasikan bahwa kawasan tersebut memiliki potensi berkembangnya wabah malaria, sehingga pemerintah mengubah pandangannya untuk memulai pendataan terhadap pasien baru, pasien sembuh dan pasien yang meninggal antara September sampai

dengan Desember 1886 (Nasrullah 2021:3).

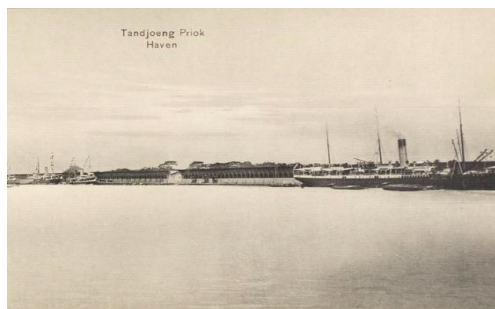
3. Kondisi Pelabuhan Tanjung Priok

Pelabuhan ini terletak empat tiga perempat mil di sebelah timur kanal pelabuhan Batavia. Terdiri dari pelabuhan luar, dikelilingi tanggul batu, yang menjulang dari 1 meter menjadi 1,6 meter di atas tanda air Batavia. Garis lurus yang ditarik melalui tengah pelabuhan akan membentang ke utara dan selatan. Di luar pelabuhan luar adalah jalan Tanjung Priok yang sangat bagus. Sisi selatan pelabuhan luar bersebelahan dengan pelabuhan dalam, dermaga-cekungan dan pelabuhan batubara. Kanal barat mengalir ke pelabuhan luar dan kanal selatan ke pelabuhan dalam sehingga komunikasi terbentuk antara Pelabuhan Tanjung Priok dan kanal yang dapat dilayari ke Batavia (Anonim 1888:1). Selain itu, terdapat pulau yang dikelilingi dua kanal ini, pelabuhan dalam dan pelabuhan luar, dinding dermaga, gudang dan tempat penyimpanan Departemen Pencarian, jalur kereta api menuju Batavia, tanah yang luas dan bangunan tempat tinggal untuk orang-orang yang dipekerjakan dan bengkel. Sisi timur pelabuhan bagian dalam digunakan untuk menyimpan batu bara yang untuk sementara waktu diberikan secara gratis kepada para pemilik kapal. Masing-masing mendapatkan sebidang tanah dengan lebar 64 meter dan panjang yang berbeda-beda.

Pintu masuk selebar 160 meter di antara tanggul, atau 125 meter di antara pelampung. Tanggul-tanggul tersebut kemudian membentuk lekukan ke daratan dan pada jarak 230 meter, dari

hulu tanggul lebar antara tanggul 700 meter, melebar menjadi 1.100 meter di ujung barat tanggul. Tanggul-tanggul tersebut memiliki luas kurang lebih mencapai 1.400.000 meter² (Anonim 1888:1-2).

4. Rencana Pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok



Gambar 1. Aktivitas perkapalan di Pelabuhan Tanjung Priok. 1920. Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/911799>.

Dengan semakin padatnya aktivitas perkapalan di Pelabuhan Tanjung Priok maka diperlukan upaya-upaya untuk mengembangkan kondisi Pelabuhan Tanjung Priok agar dapat menyesuaikan berbagai kemungkinan terkait dengan besarnya aktivitas perkapalan pada periode selanjutnya. Surat Sekretaris Pemerintah ke-1 tanggal 26 Maret 1901 No. 700 menjelaskan bahwa Tanjung Priok merupakan sebuah pelabuhan luar yang luas. Panjangnya lebih dari 1700 meter. dan sekitar 1200 meter terpisah di ujung akarnya, menutupi permukaan laut sekitar 140 hektar. Di tempat ini terdapat sekitar 30 pelampung, yang dapat diberikan secara gratis, sebagian besar adalah kapal perang, tetapi juga kapal komersial dengan kargo curah seperti kayu, beras, dan minyak bumi, dan kapal yang sedang diperbaiki. Maka

dari itu, perlu adanya upaya untuk memperluas wilayah Pelabuhan Tanjung Priok, terutama menambahkan kolam-kolam agar kapal-kapal besar dapat melakukan parkir saat bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok (Lihat *Gouvernements Secretaris dd 26 Maart 1901 No. 700*).

Adapun rincian biaya yang dikeluarkan pengelola Pelabuhan Tanjung Priok hampir mencapai 21 juta gulden, berdasarkan *Gouvernements Secretaris dd 26 Maart 1901 No. 700* total rincian dana yang dikeluarkan untuk pembangunan tersebut yaitu:

Pelabuhan Luar

Bendungan pelabuhan...	f5.093.000.
Pekerjaan pengerukan.....	f1.917.000.
Pelampung tambat.....	f156.000.
	f7.166.000.

Pelabuhan Dalam

Dinding dermaga....	f2.488.000.
Perancah batubara dll.	f828.000.
Pekerjaan pengerukan...	f2.256.000.
Uji coba....	f2.295.000.
	f7.867.000.

Pembangunan Tambahan (dalam gulden)

Gudang Minyak dan	f73.000.
Gudang Bahan Mudah	
Terbakar	
Dermaga pipa minyak	f23.000.
Pasokan air dan berbagai	
pekerjaan tambahan	f1.987.000.
Total	f2.083.000.

Cekungan pelabuhan terutama yang digunakan Perusahaan Dermaga:

Dinding dermaga	f695.000.
Pengerukan	f809.000.
Derek uap 25 ton	f120.000.
Pekerja tambahan	f1.624.000
Total	f3.248.000.

Berdasarkan pemaparan terkait rincian dana yang telah disebutkan bahwa total keseluruhan pembiayaan untuk pengembangan kawasan Pelabuhan Tanjung Priok mencapai f20.364.000.

Pelabuhan Luar	f7.166.000.
Pelabuhan Dalam	f7.867.000.
Pembangunan Tambahan	f2.083.000.
Cekungan Pelabuhan	f3.248.000.
Jumlah	f20.364.000.

5. Pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok



Gambar 2. Kapal di Pelabuhan Tanjung Priok. 1920 (*Schepen in de haven van Tandjoengpriok te Batavia*) Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/912998>.

Memasuki abad ke-20, aktivitas Pelabuhan Tanjung Priok menjadi semakin padat dibanding sebelumnya. Hal ini dikarenakan mulai dikenalnya pelabuhan baru tersebut di mata dunia dan beberapa fasilitas pendukung kegiatan bisnis yang mengikuti perkembangan zaman. Pelabuhan Tanjung Priok yang awalnya hanya menjadi pengganti dari Pelabuhan Sunda Kelapa kemudian harus mampu menjadi pelabuhan utama di Hindia Belanda. Setidaknya saat para penumpang yang datang dari Belanda atau dari belahan negara Eropa lainnya merasa nyaman

saat mereka memasuki pintu masuk Batavia melalui Pelabuhan Tanjung Priok seperti yang pernah dialami orang-orang Eropa di masa silam saat memasuki Batavia (Amran 2012:7).

Pada 1909, aktivitas ekspor dan impor yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok mencapai 163 juta gulden dan pergerakan barang di Pelabuhan Tanjung Priok mencapai 680.000 ton. Pelabuhan Tanjung Priok segera berbenah untuk mengembangkan wilayahnya menjadi kawasan yang nyaman untuk aktivitas bongkar muat di pelabuhan. Sekitar 21 juta gulden dikeluarkan untuk melakukan pembangunan kolam II mulai dilakukan (Kraus dan Jongh 1910:11). Pelayanan yang diberikan oleh Pemerintah Hindia Belanda ditujukan agar para pelaku bisnis dapat menanamkan uang mereka di kawasan pelabuhan, sehingga dengan kepercayaan dari para investor tersebut, Pelabuhan Tanjung Priok semakin dikenal. Pembangunan infrastruktur penunjang pelabuhan seperti kolam, kantor perdagangan dan jalur perkeretaapian dilakukan pada 1910 (Shihab 2004:1).

Dengan perkembangan ekonomi kolonial yang meningkat menjelang pertengahan abad ke-19 sampai abad ke-20, ekspor dari hasil perkebunan dan pertanian dapat menguntungkan para pemodal, keterbukaan akses jalan yang terhubung ke pelabuhan semakin besar. Handinoto (2015:114-115) menyimpulkan bahwa jalan yang dibangun Daendels bukan hanya sekadar pertahanan militer semata, namun juga untuk kepentingan ekonomi di Jawa .



Gambar 3. Stasiun Tanjung Priok antara 1906-1940. Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/853119>.

Gubernur Jenderal A.W. Frederick Idenburg kemudian menunjuk Ir. C.W. Koch untuk menjadi arsitek. Ia adalah insinyur dari SS yang mengerahkan para pekerja untuk membangun kembali Stasiun Tanjung Priok yang digusur untuk perluasan wilayah Pelabuhan Tanjung Priok. Usaha membangun kembali Stasiun Tanjung Priok yang baru dilakukan pada 1914 dengan jarak sedikit berjauhan dari pelabuhan. Pembangunan stasiun dilengkapi dengan jalan aspal dan penambahan fasilitas berupa bus *feeder* untuk mendukung kelengkapan fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama di Hindia Belanda. Pada Agustus 1916, dilakukan pengerjaan untuk pelebaran sisi kanal barat Pelabuhan Tanjung Priok dengan kedalaman 10 meter. Proyek pengerjaan kanal sisi barat Pelabuhan Tanjung Priok diperkirakan menelan biaya f34.600 (*Algemeene Adviseur voor het Havenwezen in Nederlandsch-Indie*, No. 181:1916).

Pelabuhan Tanjung Priok tidak hanya disediakan untuk para investor yang mengadakan kegiatan ekonominya di kawasan pelabuhan. Masyarakat baik pribumi maupun Eropa, diperbolehkan

untuk melakukan kegiatan ekonominya, sebagaimana sebuah surat Direktur BOW yang ditujukan kepada Gubernur Jenderal Hindia Belanda di Buitenzorg pada 22 Desember 1915 yang menyatakan memberikan izin kepada pelaku usaha atau ekonomi, dalam hal ini pembangunan kandang kuda dari beton di Tanjung Priok, divisi kota dan pinggiran, serta kediaman Batavia dengan sewa harian, sesuai dengan gambar yang diajukan. Anggaran yang diajukan, sebesar f5.300 berupa uang dan f1.000 dari bahan atau hasil bumi, apabila ditotal berjumlah f6.300 dengan ketentuan barang-barang kebutuhan di dalam negeri semakin menipis (*Algemeene Adviseur voor het Havenwezen in Nederlandsch-Indie*, No. 27. 1915).

Pada 1917 pembangunan kolam II Pelabuhan Tanjung Priok telah selesai. Pelabuhan Tanjung Priok diperluas dengan menambahkan kamar-kamar yang dapat digunakan para penumpang. Pelabuhan Tanjung Priok berhasil menunjukkan eksistensinya sebagai sebuah pelabuhan sentral di Hindia Belanda, terlebih dengan adanya fasilitas dan infrastruktur pendukung guna untuk menjadikan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama di Hindia Belanda.

6. Unsur-unsur Penunjang di Pelabuhan Tanjung Priok

Dalam pengoperasian, Pelabuhan Tanjung Priok mendapat dukungan dari berbagai kalangan untuk mengembangkan sebagai pelabuhan percontohan dan terpadu, sehingga beberapa fasilitas penunjang baik dari fisik maupun non-fisik menjadi penting

untuk diperhatikan para pelaku usaha dan pemilik modal di Pelabuhan Tanjung Priok seperti akses, penyalur tenaga kerja, dan lain sebagainya. Beberapa faktor tersebut yang akhirnya menjadi daya dukung bagi keberlangsungan aktivitas perkapalan dan ekonomi di Pelabuhan Tanjung Priok.

a. Akses Menuju Pelabuhan Tanjung Priok

Akses perjalanan dari atau menuju ke kawasan Pelabuhan Tanjung Priok melalui perjalanan darat sebenarnya telah didukung fasilitas penunjang seperti jalur kereta api dan jalan raya. Kedua akses darat tersebut, tentu saja untuk menopang kebutuhan operasional Pelabuhan Tanjung Priok dan sebagai bentuk kontribusi pembangunan di wilayah Batavia. Kondisi jalan dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju Batavia atau sebaliknya di satu sisi kanal kapal terletak jalan utama dan di sisi lain ada jalur penarik. Rel kereta api dari Stasiun Tanjung Priok ke Batavia sepanjang 9 kilometer. Stasiun kereta api yang dikerjakan Pegawai Kereta Api Negara ditujukan untuk penumpang stasiun di Perusahaan Kereta Api Timur Batavia. Ada dua baris rel di Pelabuhan Tanjung Priok dan sebidang tanah yang sangat luas di stasiun, yang dilengkapi dengan gudang barang dagangan dan bagasi, rumah mesin dan gerbong, bengkel untuk perbaikan, tangki air, dan lain-lain. Kereta api mulai dioperasikan antara jam 6 pagi sampai jam 5 petang. Sejumlah 16 kereta api berangkat dari Stasiun Tanjung Priok antara jam 6.40 pagi sampai jam 5.50 petang dan 16 kereta api berangkat dari Stasiun

Batavia, selain kereta angkutan barang khusus dan kuli. Kuli diangkut dengan kereta kelas 4 dengan harga masing-masing 5 sen. (Anonim1 888:3-4).

Pembukaan bangunan Stasiun Tanjung Priok yang baru, dilakukan pada tanggal 6 April 1925. Stasiun ini sebenarnya telah selesai dibangun pada 1917, tetapi karena ada beberapa hal yang mengharuskan adanya penyesuaian antara stasiun dengan pelabuhan, maka stasiun kembali mendapatkan renovasi. Pada kesempatan ini juga dibuka jalur kereta api listrik pertama di Hindia Belanda, yaitu dari Meester Cornelis (berubah nama pada masa Jepang menjadi Jatinegara) menuju Tanjung Priok. Adanya modernisasi transportasi perkeretaapian, diharapkan dapat menjadi sarana kemudahan bagi masyarakat dalam akses dari dan menuju Pelabuhan Tanjung Priok (Jong 1993:94-95). Selain itu, kantor pos, telegraf, dan kantor pelabuhan terletak di sekitar stasiun. Kantor-kantor ini buka dari jam 7 pagi sampai jam 5 sore, mengikuti jam operasional kerja di Pelabuhan Tanjung Priok dan aturan yang telah ditetapkan para pemegang otoritas di kantor Pelabuhan Tanjung Priok (Anonim 1888:4).

b. Perusahaan-Perusahaan Pelayaran di Pelabuhan Tanjung Priok

Dalam menjalankan aktivitas operasional di Pelabuhan Tanjung Priok, KPM bermitra dengan beberapa perusahaan pelayaran lainnya. Adapun perusahaan-perusahaan yang tergabung dalam usaha pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok antara lain Burn Phillip Lina, Rotterdamsche Lloyd Ocean dan

Nederlandsche Lloyd Ocean. Kemitraan dengan perjanjian selama 75 tahun bersama perusahaan tersebut dapat menutup biaya pembukaan dan pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok (Tundjung dan Noviyanti 2020:168-169). Perjanjian kemitraan selama 75 tahun diharapkan dapat mengembalikan pemasukan yang sempat terkuras selama masa pembangunan Pelabuhan Tanjung Priok (Crawfurd 2017:278).



Gambar 4. Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok. 1911

Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/855491>.

Selain itu, KPM juga menginisiasi perlindungan terhadap pelaku usaha di Pelabuhan Tanjung Priok dengan memberikan pelayanan berupa pasukan pengamanan Pelabuhan Tanjung Priok yang didukung Pemerintah Hindia Belanda, serta memberikan kemudahan dalam bidang administrasi di Pelabuhan Tanjung Priok. Upaya tersebut dapat meningkatkan perekonomian dalam bidang usaha di Pelabuhan Tanjung Priok secara global (Campo 1992:635). KPM juga memberlakukan kebijakan tarif yang disetujui perusahaan milik Belanda bernama *Stoomvaart Maatschappij Nederland* (SMN) dan *Rotterdamsche Lloyd Ocean* yang

melakukan transit di Pelabuhan Tanjung Priok. KPM, SMN dan RL menjadi perusahaan yang mendominasi di dalam urusan birokrasi dan pelayaran di kantor Pelabuhan Tanjung Priok (Veering 2015:217).

c. Departemen Pekerja Sosial

Kebutuhan tenaga kerja disuplai oleh perusahaan penyalur tenaga kerja. Para pekerja umumnya berasal dari kalangan pribumi dan orang-orang dari Timur Asing seperti Tionghoa. Tidak diketahui jumlah pekerja secara tepat. Namun, data dari Departemen Pekerja Sosial milik Pemerintah Hindia Belanda mencatat jumlah pekerja sosial mencapai 11.000 orang (Veering 2015:219 dan *Arbeidstoestanden* 1949:3).

Para pekerja di Pelabuhan Tanjung Priok biasanya mengikuti instruksi dari perusahaan-perusahaan yang bermitra dengan KPM sehingga permitraan yang dilakukan oleh pelaku usaha dan pemilik modal di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok dapat berjalan secara beriringan. Pembagian waktu kerja dengan metode pembagian *shift* terkadang diberlakukan oleh perusahaan kepada para pekerja yang disalurkan melalui Departemen Pekerja Sosial (Veering 2015:220).

Pembagian *shift* dan insentif yang telah ditentukan otoritas Pelabuhan Tanjung Priok harus diinformasikan terlebih dahulu melalui kanal penyalur tenaga kerja, baik yang milik Pemerintah Hindia Belanda melalui Departemen Pekerja Sosial maupun dari pihak swasta yang bekerjasama dengan otoritas Pelabuhan Tanjung Priok.

D. SIMPULAN

Pada abad ke-20, kawasan Pelabuhan Tanjung Priok menjadi wilayah prioritas bagi pemilik modal dan pemerintah yang dikembangkan sebagai kawasan pelabuhan yang strategis di pesisir Batavia. Pembangunan pelabuhan ini merupakan respons dari pembukaan Terusan Suez yang berpengaruh pada perkembangan dunia maritim dari Eropa menuju Timur Jauh. Pelabuhan Tanjung Priok dibangun sebagai pengganti Pelabuhan Sunda Kelapa yang tidak dapat lagi menopang aktivitas perkapalan di Batavia. Keberadaan pelabuhan pengganti menjadi penting, terutama karena status Batavia sebagai pusat perdagangan yang strategis. Pelabuhan Tanjung Priok menjadi sebuah lokasi baru dalam aktivitas maritim di Batavia.

Pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan terlihat pada pembangunan beberapa fasilitas pendukung seperti jalan raya, jalur kereta api, kantor pos, bengkel kapal, perusahaan dagang, kamar dagang, serta perusahaan penyalur tenaga kerja. Beberapa regulasi diterbitkan untuk melindungi kepentingan para pemodal dan pengguna lainnya.

DAFTAR SUMBER

- Alimuddin, Muhammad Ridwan. 2013. *Orang Mandar Orang Laut: Kebudayaan Bahari Mandar Mengarungi Gelombang Perubahan Zaman*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Amran, Frieda. 2012. *Batavia: Kisah Kapten Rogers dan DR. Strehler*. Jakarta: Kompas.
- Anonim. 1888. *Description of the Harbour of Batavia "Tandjong Priok"*. The Hague: Government Printing Office.
- ANRI. 1915. "Algemeene Adviseur voor het Haven-wezen in Nederlandsch-Indie, No. 27."
- ANRI. 1916. "Algemeene Adviseur voor het Havenwezen in Nederlandsch-Indie, No. 181."
- Arat, Zehra F. 1988. "Democracy and Economic Development: Modernization Theory Revisited". *Comparative Politics* 21 (1):21-36.
- Arbeidstoestanden. 1949. "Arbeidstoestanden in de havens." *Sociaal Spectrum van Indonesië* (3):3-7.
- Blackburn, Susan. 1989. *Jakarta: A History*. Singapore: Oxford University Press.
- Broeze, Frank. 1989. *Studying the Asia Port City*. Kensington: New South Wales University Press.
- Burke, Peter. 2015. *Sejarah dan Teori Sosial*, diterjemahkan oleh Mestika Zed, Zulfami dan A. Sairozi. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Campo, J.N.F.M. 1992. *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en staats-vorming in de Indonesische archipel, 1888-1914*. Hilversum: Verloren.
- Carey, Peter. 1976. "The Origins of the Java War (1825-30)". *Oxford Journal* 91(358):52-78.

- Choudhury, Manilata. 2014. "The Mardijkers of Batavia: Construction of a Colonial Identity (1619-1650)." *Indian History Congress* (75):901-10.
- Crawfurd, John. 2017. *Sejarah Kepulauan Nusantara: Kajian Budaya, Agama, Politik, Hukum dan Ekonomi*, diterjemahkan oleh Muhammad Yuanda Zara. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Dillenia, Ira, et al. 2019. *Sejarah dan Politik Maritim Indonesia*. Jakarta: Amafrad Press.
- Graaf, De dan Pigeaud. 1974. *Kerajaan-Kerajaan Islam di Jawa: Kajian Sejarah Politik Abad ke-15 dan ke-16*. Jakarta: Penerbit PT Grafiti Pers.
- Graaf, H.J. 1958. *De Beleggingen van Batavia, 1628-29*. Leiden: Brill.
- Gouvernements Secretaris dd 26 Maart 1901, No. 700*.
- G. Kolff & Co. (Batavia). 1906-1940. "Tandjong-Priok. Station." diunduh pada 23 Mei, 2023 (https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/853119?solr_nav%5Bid%5D=5af02d6b291efd852e9a&solr_nav%5Bpage%5D=0&solr_nav%5Boffset%5D=1).
- _____. 1920. "*Schepen in de haven van Tandjoengpriok te Batavia*". Diunduh pada 23 Mei, 2023. (<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/912998>).
- _____. 1920. "*Schepen in de haven van Tandjoengpriok te Batavia*". Diunduh pada 23 Mei, 2023. (<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/911799>).
- Handinoto. 2015. *Perkembangan Kota di Jawa Abad XVIII Sampai Pertengahan Abad XX: Dipandang dari Sudut Bentuk dan Struktur Kotanya*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Hoskins, Halford. L. 1940. "Suez Canal Problem." *Geographical Review* 30(4):665-71.
- Indisch Staatsblad 1865 No. 17*.
- Jong, Michiel van Ballegoijen de. 1993. *Spoorwegstations op Java*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.
- Jordaan, Roy. 2016. "Nicolaus Engelhard and Thomas Stamford Raffles: Brethern in Javanese Antiquities." *Southeast Asia Program Publication* 101(1):39-66.
- Knaap, Gerrit J. 1989. *Changing Economy in Indonesia*. Amsterdam: Royal Tropical Institute.
- Koninklijke Paketvaart Maatschaappij. 1911. "2. Tandjong Priok. (Harbour of Batavia)" diunduh pada 23 Mei, 2023 (https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/855491?solr_nav%5Bid%5D=47bd5e1e7918e6cd2962&solr_nav%5Bpage%5D=0&solr_nav%5Boffset%5D=11).
- Kraus, J dan De Jongh. 1910. *Verslag Over Verbetering van Haventoestanden van Tandjong*

- Priok, Semarang en Andere Havens*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Kuntowijoyo. 2013. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Lapian, A.B. 1986. "Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi pada Abad XIX." Disertasi, Fakultas Sastra, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Marihandono, Djoko dan Harto Juwono. 2014. *Profil dan Kinerja 12 Kepala Daerah Kota Batavia (1905-1942)*. Depok: Rajawali Pers.
- Nas, P.J.M and Pratiwo. 2002. "Java and De Groote Postweg, La Grande Route, the Great Mail Road, Jalan Raya Pos." *Bijdragen tot de Taal-, Land en Volkenkunde* 158(4):707-25.
- Nas, P.J.M. 2005. "Banjir di Jakarta: Menuju ke Suatu Kota Biru dengan Pengelolaan Air yang Baik." dalam *Kota-Kota Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Nasrullah, Anes. 2021. *Informasi Terseleksi Koleksi: Buku Langka tentang Kesehatan Masyarakat*. Jakarta: Perpustakaan Press Anggota IKAPI.
- Niemeijer, Hendrik E. 2012. *Batavia: Masyarakat Kolonial Abad XVII*, diterjemahkan oleh Tjandra Mualim. Jakarta: Masup Jakarta.
- Perpustakaan Nasional RI. 2019. *Kemas Informasi Naskah: Tema Kemaritiman*. Jakarta: Perpustakaan Press Anggota IKAPI.
- Pires, Tome. 2016. *Suma Oriental: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina dan Buku Francisco Rodrigues*, diterjemahkan oleh Adrian Perkasa dan Anggita Pramesti. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Purwanto, Bambang. 2017. "Ruang Maritim di Sisi Barat Pulau Sumatera yang Diabaikan, Sebuah Tinjauan Historiografis." *Paramita: Historical Studies Journal* 27 (2):212-28.
- Santoso, Agus. 2015. *Naskah Sumber Arsip Kemaritiman*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Santun, Dedi Irwanto Muhammad. 2011. *Venesia dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pascakolonial*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Shihab, Alwi. 2004. *Betawi: Queen of the East*. Jakarta: Penerbit Republika.
- Sztompka, Piötr. 2017. *Sosiologi Perubahan Sosial*, diterjemahkan oleh Alimandan. Jakarta: Penerbit Kencana.
- Thalib, Usman dan La Raman. 2015. *Banda dalam Sejarah Perbudakan di Nusantara: Swastanisasi dan Praktik Kerja Paksa di Perkebunan Pala Kepulauan Banda 1770 - 1860*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Toer, Pramoedya Ananta. 2005. *Jalan Raya Pos, Jalan Daendles*. Jakarta: Lentera Dipantara.

- Tundjung dan Rani Noviyanti. 2020. "Dari Sunda Kelapa ke Tanjung Priok." *Alun Sejarah* 3(2):162-71.
- Veering, Arjan. 2008. "Nodes in the Maritime Network: The Formation of Port System." Hlm. 193-238 dalam *For profit and prosperity: The contribution made by Dutch engineers to public works in Indonesia 1800-2000*, disunting oleh Ravesteijn dan Kop. Zaltbommel: Aprilis and Leiden: KITLV Press.
- _____. 2015. "Breaking Boundaries Uniekampong and Modernization of Dock Labour in Tanjung Priok, Batavia (1917-1949)." Hlm. 213-28 dalam *Cars, Conduits and Kampongs*, disunting oleh Freek Colombijn and John Coosté. Leiden: Brill.
- Vlekke, Bernard HM. 2008. *Nusantara: Sejarah Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia.
- Wilson, Arnold. 1939. "The Suez Canal." *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1931-1939)* 18(3):380-95.
- Zaenuddin, H. M. 2018. *Asal-Usul Djakarta Tempo Doeloe*. Jakarta: PT. Buku Pintar Indonesia.
- Zuhdi, Susanto. 1991. "Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap, Jawa Tengah 1830-1940." Tesis, Program Pascasarjana Universitas Indonesia, Jakarta.

