

## Dua pelabuhan satu selat: sejarah pelabuhan merak dan pelabuhan bakauheni di selat sunda 1912-2009 = Two port one strait : the history of merak port and bakauheni port in sunda strait from 1912 to 2009.

Andi Syamsu Rijal, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=136623&lokasi=lokal>

---

### Abstrak

Tesis ini ingin mengungkap dan memahami sejarah Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni yang berada di Selat Sunda dari tahun 1912 sampai 2009. Selat ini memiliki posisi yang strategis menyatukan dan melayani dua pulau besar dan utama di Indonesia yaitu Pulau Jawa dan Sumatera. Transportasi utama yang menunjang aktifitas perpindahan barang/komoditi masa ini adalah kereta api. Untuk itu Pemerintah Hindia Belanda memberikan kuasa kepada sebuah perusahaan kereta api yang bernama staatsspoorwegen untuk mengelola bidang transportasi di wilayah Banten, maka dibangunlah Pelabuhan Merak di ujung rel kereta jalur Tanah Abang, Jakarta ke Merak, Banten pada tahun 1912. Pelabuhan ini menunjang kegiatan Hindia Belanda seperti ekspor dan impor barang dari Indonesia ke luar negeri. Pasca kemerdekaan Republik Indonesia, pengelolaan pelabuhan berganti-ganti mengikuti perkembangan politik pemerintahan. Sampai tahun 1948, di Pelabuhan Merak masih beraktifitas kegiatan ekspor barang ke luar negeri. Sementara itu juga Pemerintah Republik Indonesia membuka secara resmi jalur Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Panjang di Lampung tahun 1952. Belanda menyerahkan pengelolaan pelabuhan kepada Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1956. Ketika nasionalisasi perusahaan asing dikeluarkan pemerintah Republik Indonesia tahun 1959, pengelolaan Pelabuhan Merak beralih ke Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Tahun 1970, Departemen Perhubungan mulai membangun Pelabuhan Bakauheni di Lampung. Sebagai pelabuhan bayangan sementara Pelabuhan Bakauheni dibangun, dioperasikan Pelabuhan Srengsem. Pelabuhan Bakauheni beroperasi tahun 1980. Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Bakauheni di Lampung, masing masing memiliki wilayah belakang. Karakteristik Jakarta dan Jawa Barat terlihat dalam aktifitas muat barang di Pelabuhan Merak, demikian pula halnya di Pelabuhan Bakauheni, dengan Palembang dan Bengkulu sebagai daerah belakang Lampung (dulunya wilayah Sumatera Selatan). Dengan karakteristik yang berbeda tersebut dan dengan analisis ekonomi regional, terlihat adanya aktifitas saling memenuhi kebutuhan kedua wilayah. Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda ke depan, berdasarkan latar belakang sejarah dan posisinya pada jalur pelayaran internasional, sangat mungkin untuk dikembangkan sebagai pelabuhan internasional.

<hr>This thesis wants to reveal and understand the history of Merak Port and Bakauheni Port in the Sunda Strait from 1912 to 2009. Strait has a strategic position to unite and serve the two large islands and Indonesia's main island of Java and Sumatra. Major transportation activities that support the movement of goods/commodities this period is the train. For the Government of the Netherlands East Indies provides power to a railroad company named staatsspoorwegen to manage transportation in Banten, Merak, he built a railroad track down the Tanah Abang, Jakarta to Merak, Banten, in 1912. This port supporting the activities of the Dutch East Indies, such as export and import goods from Indonesia to other countries. Post-independence of the Republic of Indonesia, switch port management to follow the development of government policy. Until 1948, the Merak Port is still activity in the Port of exports of goods abroad. While

it is also the Government of Indonesia officially opened the path Merak in Banten and the Panjang Port in Lampung in 1952. The Dutch handed over the management port to the Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) in 1956. When the nationalization of foreign companies by the government of the Republic of Indonesia in 1959, the management switched to Merak Port of Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). In 1970, the Department of Transportation started building Bakauheni Port in Lampung. As a shadow port while Port Bakauheni constructed, operated Port Srengsem. Bakauheni Port operational in 1980. Merak Port in Banten and Bakauheni Port in Lampung, each has a rear area. Jakarta and West Java characteristics seen in the activity of unloading goods at the port of Merak, as well as in Port Bakauheni, with Palembang and Bengkulu as a rear area of Lampung (South Sumatra). With different characteristics and with the regional economic analysis, there appears to meet the needs of each activity both regions. Merak Port and Bakauheni Port in Sunda Strait forward, based on historical background and its position on international cruise lines is quite possible to be developed as an international seaport.