

DARI SUNDA KELAPA KE TANJUNG PRIOK

Tundjung, Rani Roviyanti
Program Studi Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Pendidikan dan Pengetahuan Sosial
Universitas Indraprasta PGRI
Email : rasyaraninew@gmail.com; tundjung09@yahoo.com

ABSTRAK

Dari perusahaan dagang menjadi penguasa tanah jajahan, itulah bangsa Belanda. Ketika pertama datang, berperan sebagai pengujung sekaligus pedagang di pelabuhan Banten, yang banyak dikunjungi pedagang-pedagang dari berbagai penjuru. Karena mempunyai kepentingan semakin besar mulailah merebut wilayah pelabuhan yang berdekatan dengan pusat perdagangan internasional itu, yaitu Jayakarta dengan pelabuhannya Sunda Kelapa. Sejak itulah perannya sebagai penguasa tanah jajahan dimulai dan menjadikan wilayah kekuasaannya sebagai pusat perdagangan bangsa Eropa di Asia. Ketika pelabuhan Sunda Kelapa tidak memenuhi syarat lagi untuk melayani kapal-kapal besar yang hilir mudik Eropa-Asia, maka dibangunlah pelabuhan Tanjung Priok sebagai salah satu bukti kebesaran kekuasaannya di tanah jajahan.

Kata kunci : Pelabuhan Sunda Kelapa, Pelabuhan Tanjung Priok

PENDAHULUAN

Salah satu sarana transportasi yang digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain adalah kapal laut. Setelah mengarungi lautan yang luas, kapal akan singgah di suatu tempat, yang lazim disebut pelabuhan. Letak pelabuhan berada di tepi pantai, yang menghadap laut ataupun di sisi sungai besar. Pelabuhan mempunyai arti penting. *Pertama*, sebagai *harbor*, yang mengacu pada fisik pelabuhan sebagai tempat berlindungnya kapal-kapal. *Kedua*, sebagai *port*, yang berhubungan dengan masalah ekonomi sebagai tempat atau pusat tukar-menukar atau keluar masuknya barang perdagangan baik dari daerah pedalaman maupun dari daerah luar wilayah (Djaenuderajat, 2013:10).

Tulisan ini akan menyajikan secara singkat perpindahan pelabuhan dari Sunda Kelapa ke Tanjung Priok. Perpindahan itu dilakukan karena pelabuhan lama tidak dapat lagi memenuhi tuntutan perkembangan zaman. Pelabuhan Sunda Kelapa dibangun oleh Kerajaan Sunda sebagai pusat kegiatan niaga bukan sebagai pusat kekuasaan politik. Seperti pelabuhan-pelabuhan lain di kawasan Nusantara, letak pelabuhan itu tidak menghadap laut, tetapi masuk ke dalam muara Sungai Ciliwung, sehingga kapal-kapal yang singgah ditambatkan di tepian kanan kiri sungai. Tidak bedanya dengan pelabuhan-pelabuhan tradisional lainnya, seperti pelabuhan pada masa Kerajaan Daha di Kalimantan Selatan, letaknya tidak langsung berhadapan dengan Laut Jawa, tetapi masuk beberapa kilometer ke dalam sungai Barito.

Dalam perkembangannya pelabuhan sebagai pusat aktivitas ekonomi akan terus mengalami peningkatan, semakin banyak kapal yang singgah dan barang yang naik turun melewati pelabuhan. Oleh karena itu, ketika bangsa Belanda datang ke wilayah kepulauan Nusantara dan berhasil merebut kekuasaan dari Pangeran Jayakarta, Pelabuhan Sunda Kelapa langsung diperluas. Akan tetapi, kapal-kapal besar dalam pelayaran internasional tidak bisa masuk ke pelabuhan, sehingga barang-barang diturunkan dan dinaikkan harus dengan bantuan perahu-perahu. Semakin ramainya perahu-perahu yang lalu-lalang di pelabuhan dan semakin banyak lumpur yang dibawa sungai menuju muara mendorong terjadinya pendangkalan sungai Ciliwung. Akibatnya, kapal-kapal besar berlabuh semakin jauh dari pelabuhan.

Ketika tahun 1869, terusan Suez dibuka, kesibukan Pelabuhan Batavia semakin meningkat, sehingga kondisi pelabuhan yang semakin tidak memenuhi syarat. Atas dasar itulah, pemerintah Hindia Belanda membangun pelabuhan baru di Tanjung Priok yang letaknya sekitar 9 km di sebelah timur Pelabuhan Sunda Kelapa.

PEMBAHASAN

A. Pelabuhan Sunda Kelapa

Pada masa lalu, Sunda Kelapa adalah salah satu kota pelabuhan penting di kepulauan Nusantara. Menurut berita Cina, di Kerajaan Sunda, yang diperkirakan berdiri 926 M, terdapat pelabuhan, yang dalamnya sekitar dua puluh meter dan rumah-rumah penduduk berderet di sepanjang kedua tepi. Artinya, berita Cina itu memberikan gambaran bahwa Pelabuhan Sunda Kelapa tidak terletak di tepi pantai yang menghadap laut, tetapi di tepian sungai, yang tidak lain adalah Sungai Ciliwung. Pelabuhan ini terletak di dekat muara Sungai Ciliwung, di teluk yang

terlindung oleh beberapa pulau. Sungainya bisa dilayari 10 kapal dagang dengan kapasitasnya 100 ton, yang dimiliki orang-orang Melayu, Jepang, Cina, dan dari wilayah kepulauan Nusantara bagian timur. Sementara itu, kapal-kapal Portugis dengan kapasitas 500–1000 ton harus berlabuh di pantai.

Di sekitar pelabuhan terdapat rumah-rumah penduduk, yang berdiri di atas tiang, biliknya terbuat dari kayu yang diikat rotan, dan atapnya berupa kulit pohon atau daun rumbia. Di daerah pedalaman, mata pencaharian penduduknya adalah bertani, yang menghasilkan lada, waluh, tebu, bligo, kacang polong, dan terung. Penduduk wilayah itu banyak yang menjadi bajak laut karena pemerintahan kerajaan yang kurang baik. Akibatnya, walaupun menghasilkan lada dengan kualitas yang baik, pedagang asing jarang mengunjungi pelabuhan Sunda (Yayasan Pencinta Sejarah dan Pemerintah DKI Jaya Raya, 1987:30–31).

Rupanya sejak Malaka dikuasai Portugis, Pelabuhan Sunda Kelapa menjadi ramai, karena kunjungan kapal-kapal dagang dari berhagai daerah Nusantara, Asia maupun Eropa. Sebagai balasan kunjungan utusan Raja Sunda ke Malaka tahun 1512, untuk menemui Alfonso d'Albuquerque, pada tahun 1513, Portugis di bawah pimpinan de Alvim dengan empat buah kapalnya mengunjungi Pelabuhan Sunda Kelapa. Tome Pires, yang turut serta dalam kunjungan itu mengatakan bahwa “Kerajaan Sunda diperintah dengan adil oleh orang-orang yang bijaksana”. Di pelabuhan Sunda Kelapa terlihat kapal keluar masuk, antara lain dari Palembang, Lawe, Tanjungpura, Malaka, Makasar, Jawa, Madura. Para pedagang dari kepulauan Nusantara, yang tidak lagi mengunjungi Malaka setelah dikuasai Portugis, mengalihkan tujuannya ke pelabuhan Sunda Kelapa (Pires, 2016:217–222).

Pelabuhan Sunda Kelapa mempunyai arti penting bagi Kerajaan Sunda karena daerah pedalamannya merupakan penghasil komoditi ekspor yakni lada, yang setiap tahun menghasilkan lebih dari 100 bahar. Wilayah kerajaan ini juga menghasilkan cabai jawa dan buah asam, yang keduanya cukup untuk memenuhi kapal-kapal yang singgah ke pelabuhan. Perdagangan budak, baik wanita maupun pria, yang berasal dari orang-orang lokal maupun dari Kepulauan Maladewa dapat juga dijumpai di sana. Komoditi utama melalui pelabuhan ini, di samping rempah-rempah adalah beras, yang setiap tahun diekspor lebih dari 10 jung.

Pada tahun 1521, Kerajaan Sunda kembali mengirim utusan ke Malaka menemui Jorge d'Albuquerque, untuk meminta bantuan Portugis menghadapi penguasa Islam dari kerajaan Demak, yang terus melakukan ekspansi ke barat. Pada tahun berikutnya, Jorge d;albuquerque mengirim sebuah kapal di bawah pimpinan Leme ke Pelabuhan Sunda Kelapa dengan membawa hadiah untuk raja dan surat pernyataan persahabatan, yang kemudian ditanda-tangani keduanya pada tanggal 21 Agustus 1522. Isi dari surat perjanjian persahabat itu antara lain raja memberikan izin ke pada Portugis untuk mendirikan benteng di Sunda Kelapa. Namun ketika tahun 1527 Portugis kembali ke Sunda Kelapa, pelabuhan itu telah direbut oleh persekutuan kerajaan Islam Demak-Banten-Cirebon (Yayasan Pencinta Sejarah dan Pemerintah DKI Jaya Raya, 1987:32-34).

Setelah berhasil direbut, pada 22 Juni 1527, nama Sunda Kelapa diubah menjadi Jayakarta, yang menjadi bagian Kerajaan Banten. Pelabuhan Sunda Kelapa tetap menjalankan fungsinya sebagai pelabuhan dagang, tetapi dalam perkembangannya tidak seramai pelabuhan Banten. Kapal-kapal yang singgah di Pelabuhan Sunda Kelapa lebih banyak

untuk mengisi logistik, terutama air tawar, yang sulit didapatkan di pelabuhan Banten. Walaupun tidak seramai pelabuhan Banten, tetapi pelabuhan Sunda Kelapa masih banyak dikunjungi kapal-kapal dari berbagai wilayah di Nusantara dan dari luar negeri, karena di sana terdapat sayur-sayuran dan buah-buahan yang berlimpah. Selain itu, komoditi lada, yang menarik minat pedagang-pedagang Eropa bangsa Portugis, Inggris, dan Belanda (Leirissa, (1995:73). Sebagai daya tarik agar kapal-kapal singgah, di Pelabuhan Sunda Kelapa dijual arak yang bermutu tinggi, terbuat dari campuran air nira dengan kadar alkohol rendah, air tebu sulingan, serta tape, yang dijadikan minuman anggur oleh orang Cina (Leirissa, 1995:158).

Keraton tempat tinggal Pangeran Jayakarta terletak di sebelah barat sungai Ciliwung. Kota Jayakarta terbentang antara dua aliran sungai di utara dan selatan, serta aliran anak sungai di sebelah barat, sehingga tampak seolah-olah dikelilingi oleh sungai. Di sebelah timur Sungai Ciliwung terdapat daerah, yang dikenal sebagai wilayah Kiai Arya. Di daerah ini Portugis merencanakan membangun benteng pertahanan, tetapi gagal karena diusir oleh Belanda, di tempat yang sama pada tahun 1611 membangun benteng *Fort Jacatra*. Di dalam benteng terdapat bangunan gudang rempah bernama *Mauritius (Nieuwa Huis)* dan sebuah lagi bernama *Nassau (Old Huis)* (Atlas Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia:187-188). Di daerah ini juga terdapat perkampungan orang-orang Cina, Arab dan asing lainnya.

B. Alasan perpindahan pelabuhan

Pada 30 Mei 1619, *Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC)*, yang

dipimpin oleh Jan Pieterzoon Coen, menduduki Jayakarta setelah mengalahkan pasukan Banten. Jayakarta dihancurkan kemudian dibangun kota baru, yang semula akan dinamai Nieuw Hoorn sesuai kota kelahiran J.P.Coen, tetapi akhirnya dipilih nama Batavia, yang artinya adalah negeri orang Bataaf. Batavia dibangun di sebelah barat sungai Ciliwung, dan VOC membangun benteng baru, yang luasnya 9 kali *Ford Jacatra* dan diberi nama *Kasteel Batavia*. Benteng baru yang berbentuk segi empat ini terletak pada dinding timur benteng lama dan terdapat empat bastion di setiap sudutnya. Sebagai kota niaga, pada tahun 1725, di bagian barat sungai Ciliwung dibangun gudang, yang dikenal sebagai *Gudang Rempah Barat*, pada mulanya menjadi tempat penyimpanan pala dari Indonesia bagian timur, namun kemudian menjadi tempat penyimpanan teh dan sutra Cina, serta kopi lokal, yang menunggu diekspor ke Belanda. Di sisi timur Ciliwung, VOC juga membangun gudang, yang dikenal sebagai *Gudang Sisi Timur* atau *Gudang Gandum*, yang berfungsi sebagai tempat penyimpanan logistik, seperti beras, kacang-kacangan, roti kering, untuk kapal yang akan berlayar (Atlas Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia: 192-193).

Di dekat gudang-gudang itu terdapat sungai tempat berlabuh kapal-kapal antar pulau. Kemudian VOC membangun kanal-kanal yang mengelilingi dan melewati kota. Sungai diluruskan sehingga menjadi kanal besar untuk mengurangi bahaya banjir dan sekaligus dimanfaatkan sebagai sarana transportasi. Perahu-perahu yang membawa barang-barang dari pedalaman datang dari hulu menyusuri kanal hingga tempat tujuan. Sedangkan kapal-kapal dari luar negeri yang besar tidak bisa masuk untuk berlabuh, sehingga membongkar muatannya ke tongkang, yang bisa menyusuri jalur air dalam kota. Sementara kapal jung Cina

dapar berlayar masuk sungai hingga ke kanal untuk membongkar muatan (Susan Blackburn, 2012:22) .

Pelabuhan Sunda Kelapa, sejak dibangunnya kota Batavia disebut sebagai pelabuhan Batavia. Batavia adalah pusat segala aktivitas VOC di Asia, hampir semua kapal dari Belanda berlabuh di Batavia dan sebagian besar komoditas oriental dikapalkan ke Belanda dari sana. Batavia adalah pelabuhan kedatangan semua pegawai baru VOC di Asia; dari sana mereka disebar ke seluruh wilayah jajahan. Pelabuhan Batavia juga merupakan embarkasi; setiap pegawai yang ingin pulang ke Belanda harus melewati Batavia untuk menunggu armada yang akan kembali ke Eropa (Peter H.van Der Brug,2007:49).

Pelabuhan Batavia yang awalnya di Sunda Kelapa sebenarnya telah bergeser ke Kali Besar. Satu simpul perdagangan di jaman VOC adalah Angke yakni dengan membangun kanal Angke dari Kali Besar ke Angke. Dalam perkembangannya seorang pedagang VOC di Tangerang bernama Cornelis van Mook merintis jalan dengan membangun kanal dari Tangerang ke Angke. Kanal ini selesai dibangun pada tahun 1687, yang kemudian dikenal sebagai kanal Mookervaart (kanal yang dibuat oleh Mook). Kemudian pada era yang berbeda, sekitar tahun 1730, di sisi timur Batavia, seorang pedagang VOC merintis jalan dari Tjilintjing dengan membangun kanal ke Antjol, yang kemudian disebut kanal Vinckevaart (kanal yang dibuat Justinus Vincke) (poestahadepok.blogspot.com, akses 20 Agustus 2020).

Pelabuhan Batavia dilindungi sejumlah pulau koral, yang berbentuk lengkungan antara Tanjung Untung Djawa dan sudut luar Krawang, jika dihubungkan panjangnya sekitar 39 KM. Pada tahun 1614, pelabuhan, yang terletak tepi sungai Ciliwung ini, di depan muaranya sangat dangkal, dengan kedalaman hanya satu

kaki. Pada tahun 1632, untuk menghalangi endapan lumpur selama musim hujan, dibangun dua bendungan batu koral sepanjang 450 depa (1 depa = 1,829m) tegak lurus dengan garis pantai. Namun pergerakan pantai ke arah laut dari pantai semakin cepat, ketika pada tanggal 4-5 Januari 1699, terjadi gempa bumi vulkanik, letusan gunung Salak, yang disertai hujan abu tebal. Sedang material cair dan padat, yang masuk sungai Ciliwing, mengakibatkan bibir pantai maju sekitar 75 M (Wouter Cool,1920: 8).

Di dekat muara sungai, untuk kepentingan navigasi dibangun suar atau lampu pantai, dan sebuah bangunan sebagai kantor bea cukai. Kapal-kapal yang datang harus ditambatkan di dekat kantor bea cukai untuk diperiksa seluruh isinya sebelum diizinkan melanjutkan ke gudang, yang terletak lebih jauh di pedalaman. Namun ketika bendungan diperpanjang terjadi pergerakan garis pantai ke arah laut, sehingga kantor bea cukai harus dipindah supaya pengawasan terhadap kapal yang keluar masuk lebih mudah (Wouter Coll,1920: 2).

Pada tahun 1705, endapan pasir di depan muara sungai dikeruk berulang kali oleh kapal keruk, yang dupinjam dari pangeran Cirebon. Namun selama dua tahun pekerjaan mengeruk pasir dengan kapal keruk yang masih sederhana ternyata sia-sia, karena tumpukan pasir kembali menghalangi muara sungai. Pasir dan lumpur terus-menerus terbawa oleh sungai, sementara kota Batavia, dengan sejumlah besar kanal dan paritnya menjadi kota yang penuh kumpulan kotoran di kanal dan parit. Bendungan pelabuhan pada tahun 1817 diperpanjang menjadi 1.350 M, dan pada tahun 1874, diperpanjang lagi, sehingga total panjangnya menjadi 1.825 M . Lumpur yang dibawa sungai dialirkan melalui bendungan, yang dibuat di muara sungai Ciliwing, yang disebut "Muara Baru" .

Akhirnya bendungan-bendungan bertambah panjang, sehingga pendangkalan pelabuhan tidak lagi menjadi penghalang hanya bagi kapal-kapal kecil (Wouter Cool,1920: 8-9).

Sedangkan kapal-kapal besar tetap harus membuang jangkar jauh dari pelabuhan dengan fasilitas sederhana. Dermaga menjorok jauh ke laut, sehingga kapal besar ditambatkan di sana. Di ujung dermaga terdapat kantor bea cukai untuk memeriksa barang-barang, yang akan dipindahkan ke gudang. Namun ketika ukuran kapal semakin besar, sejak munculnya kapal uap, volume perdagangan semakin besar pula. Akibatnya lalu-lintas perdagangan dari banyak negara mengalami penundaan dan terjadi penumpukan barang dagangan di pelabuhan. Situasi memaksa pemerintah kolonial melakukan harus memperbaiki banyak fasilitas. Pada awalnya dilakukan perbaikan dengan menambahkan lebih banyak tempat pendaratan dan gudang, tetapi terlihat bahwa perbaikan ini tambal sulam, yang tidak dapat mengatasi masalah.

Endapan lumpur yang terus terjadi menyebabkan kapal-kapal kapal-kapal harus berlabuh semakin jauh dari daratan. Proses bongkar muat kapal membutuhkan rombongan perahu-perahu tongkang, yang makan banyak waktu dan menjadi berbahaya ketika musim muson barat, karena terjadi gelombang besar di laut. Pada saat seperti itu, menara syahbandar akan mengibarkan bendera biru sebagai tanda pemberitahuan bahwa perahu-perahu tidak diperbolehkan meninggalkan atau memasuki kanal sungai. Bagi kapal uap yang beroperasi sepanjang tahun, kecepatan bongkar muat sangat diperlukan untuk penghematan biaya. Namun, ketika itu kelemahan pelabuhan Batavia ditoleransi karena tidak ada pelabuhan lain di Jawa bagian utara yang memiliki fasilitas lebih baik (Susan Blackburn,1989:68).

Sejak 1780, para pedagang VOC aktif membangun pertanian di sekitar Batavia, sehingga lupa pertahanan. Situasi ini dimanfaatkan oleh Perancis untuk menyerang Batavia, yang terjadi pada tahun 1795. Akibatnya VOC melemah dan pada akhirnya dinyatakan bangkrut pada tahun 1799, kemudian pemerintah Kerajaan Belanda mengakuisisi semua aset VOC. Pada tahun 1811, giliran pasukan militer Inggris yang menyerang dan berhasil melumpuhkan Batavia. Pemerintah Hindia Belanda harus menyerahkan seluruh Hindia Belanda kepada Inggris yang dipimpin oleh Letnan Gubernur Jenderal Raffles. Pendudukan Inggris berakhir pada tahun 1816, namun ketika pemerintah Hindia Belanda berkuasa kembali, segala sesuatunya dalam hal program seakan dimulai dari awal. Orang-orang Belanda atau pengusaha-pengusaha Belanda, yang banyak pulang ke Belanda tidak mudah untuk ditarik kembali berdagang dan berinvestasi di Hindia Belanda ((poestahadepok.blogspot.com, akses 20 Agustus 2020).

Pada situasi dan kondisi inilah berbagai program dibuat di Belanda untuk mendukung jalannya pemerintahan dan pembangunan di Hindia Belanda. Pada tahun 1855 Menteri Kelautan di Belanda mengumumkan ke publik untuk membangun berbagai fasilitas navigasi dan pelayaran. Tahap pertama di Batavia dan sekitar, dibangun mercu suar di sejumlah titik termasuk di Tandjoeng Priok (*Nederlandsche staatscourant*, 06 April 1855).

Kebutuhan pelabuhan yang sesuai dan memadai semakin diperlukan karena pelabuhan Batavia Lama semakin tidak memadai untuk mendukung kapal-kapal yang lebih besar. Bertolak dari penelitian yang telah dilakukan, kedalaman yang tinggi paling terdapat di sekitar Tandjoeng Priok, padahal lokasi itu sebenarnya tidak

lazim untuk dibangunnya pelabuhan karena area berada di garis lintasan angin. Namun tidak ada pilihan lain, sehingga untuk menyasati harus dimbangi dengan teknik pembuatan pelabuhan dengan metode kanal.

Setelah De Lesseps menciptakan hubungan yang lebih pendek antara Eropa dan Hindia melalui Terusan Suez, yang dibuka pada tahun 1869, Batavia harus segera merealisasikan pembangunan pelabuhan modern. Laju perdagangan meningkat tajam, setiap hari berlangsung bongkar-muat, sehingga keuntungan semakin besar. Muncul tuntutan untuk bisa menambatkan kapal sedekat mungkin dengan transportasi darat, yang berarti sebagai peluang peningkatan perdagangan. Pelabuhan Batavia Lama hanya bisa mengirim barang dengan perahu-perahu, sehingga harus dibangun pelabuhan besar yang dapat untuk berlabuh kapal-kapal besar, yang mengangkut komoditi ekspor impor langsung dari berbagai negara dalam jumlah besar.

C. Pelabuhan Tanjung Priok

Mulanya daerah Tandjong Priok dimanfaatkan oleh beberapa *Bataviaan* yang kaya raya dari masa VOC sebagai tempat untuk membangun rumah peristirahatan dengan suasana pedesaan di pantai berpasir Tandjongpree. Pembangunan pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu bukti bahwa bangsa Belanda berusaha semakin memperkokoh kekuasaannya di tanah jajahan. Alasan utama pembangunan pelabuhan baru itu karena pelabuhan lama tidak dapat lagi menampung kapal-kapal uap yang berukuran besar.

Rencana memindahkan pelabuhan yang berjarak cukup jauh (menurut pengertian saat itu) dari pusat kota Batavia sempat menimbulkan masalah bagi orang-orang Belanda yang telah menetap di Batavia. Dikatakan, jika orang Eropa baru

tiba di pelabuhan akan mendapat kesan yang aneh, karena setelah sampai di dermaga pelabuhan yang sangat modern dan luas, kemudian menuju Batavia akan melihat lingkungan pedesaan selama perjalanan. Mereka baru mendapati kembali suasana kehidupan Eropa setelah sampai di kota Batavia. Pelabuhan nantinya akan dihubungkan dengan jalan aspal yang panjangnya kira-kira 9 km, baik ke kota Batavia maupun ke daerah perumahan modern. Pembangunan itu bersamaan dengan dibangunnya kanal Priok gaya Holland, yang membentang ke utara untuk berlayar perahu-perahu melalui Kali Besar yang dapat menghubungkan pusat distrik komersial pelabuhan Batavia Lama dengan pelabuhan Tanjung Priok. Meskipun lalu lintas perahu dari Priok ke Kali Besar sebagian melalui laut dan melalui kanal lama, tetapi lalu lintas ini juga menggunakan kanal Priok, terutama selama musim barat ketika perahu hampir tidak mungkin melalui laut karena ombaknya yang besar (Batavia as a commercial, industrial and residential center, 1937:46).

Tidak mudah bagi pemerintah Hindia Belanda mencapai kata sepakat untuk membangun pelabuhan Tanjung Priok. Perdebatan berlangsung selama bertahun-tahun, bahkan *Kamar Dagang Batavia* menolak pembangunan pelabuhan baru. Mereka mengkhawatirkan bahwa pembangunan pelabuhan baru akan sangat merugikan bisnis perahu tongkang dan pengalihan kegiatan bongkar muat di pelabuhan baru akan mematikan kota Batavia. Dalam perdebatan itu terdapat dua kelompok yang berbeda pendapat, di satu pihak kelompok yang berusaha mempertahankan fungsi pelabuhan lama dengan menyediakan dan membuat fasilitas baru; di lain pihak kelompok yang menghendaki dibangunnya pelabuhan baru di sebelah timur pelabuhan lama, di

Tandjoeng Priok, sekitar 9 KM dari pelabuhan lama.

Perdebatan panjang terjadi antara kepentingan banyak perusahaan komersial lama, yang memiliki kantor dan gudang di pusat kota Batavia melawan tuntutan teknis dari para pendukung pelabuhan Tandjoeng Priok, yang berharap menjadi pusat komersial, secara bertahap memindahkan kegiatan ekonomi ke pelabuhan baru. Karena desakan kapal-kapal besar yang semakin banyak datang ke Batavia, akhirnya diputuskan harus dibangun pelabuhan baru sesuai dengan tuntutan perdagangan internasional.

Sebelum menjadi pelabuhan, pada pertengahan abad kesembilan belas areal ini merupakan tanah partikelir Tanjung Priok dan tanah partikelir Kampung Kodya Tanjung Priok, yang dikuasai oleh beberapa orang tuan tanah yaitu: Hana binti Sech Sleman Daud; Oeij Tek Tjiang; Said Alowie bin Abdulah Atas; Ko Siong Thaij; Gouw Kimmirt; dan Pattan. Tanah partikelir tersebut kemudian diambil alih oleh pemerintah Hindia Belanda, lalu disewakan kepada maskapai pelayaran *Koninklijke Paketvaar Maatschappij* (KPM) guna pembangunan dan pengoperasian pelabuhan Tanjung Priok (wikipedia, akses 20 Agustus 2020). Sebelum dibangun pelabuhan, tanah-tanah partikelir ini merupakan kebun kelapa.

Selanjutnya, KPM bermitra dengan perusahaan *Burn Philip Lina, Rotterdamsche Loyd Ocean*, dan *Nederlandsche Loyd Ocean*. Gabungan pemilik modal ini minta jaminan kepada pemerintah Hindia Belanda untuk membantu dalam pengendalian keamanan dan pengerahan tenaga buruh dari penduduk setempat. Setelah pemerintah Hindia Belanda membatalkan status tanah partikelir Kampung Kodya Tandjung Priok dan tanah partikelir Tandjung Priok,

membuat perjanjian sewa-menyewa dengan kepada KPM selama 75 tahun sejak tahun 1877, maka pembangunan pelabuhan dimulai. Pemerintah Hindia Belanda juga menekan para bupati di Jawa khususnya bupati-bupati di Banten dan Priangan serta Jawa Tengah untuk mengirimkan rakyatnya bekerja bagi pembangunan pelabuhan Tanjung Priok.

Pembangunan pelabuhan laut dalam yang pertama dilakukan oleh Gubernur Jendral Johan Wilhelm Van Lansberge pada tahun 1877 dan selesai tahun 1886. Pembangunan pelabuhan ini bertujuan untuk menampung kapal-kapal dagang, kapal-kapal yang memuat batu bara, dan juga kapal-kapal uap. Dan bila ada kapal-kapal yang harus diperbaiki, maka bisa naik dok disana untuk melakukan perbaikan (takaitu.id, akses 20 Agustus 2020).

Perencana pelabuhan ini adalah Ir.J.A.A. Waldrop, seorang insinyur yang berasal dari Belanda, sedangkan pelaksanaannya adalah Jr. J.A. de Gelder, seorang insinyur perairan. Dengan diresmikannya Pelabuhan Tanjung Priok 1886, maka kegiatan pelabuhan utama Batavia yang semula berada di Kali Ciliwung sekitar kasteel Batavia dialihkan ke Tanjung Priok, sedang pelabuhan lama dikenal sebagai pelabuhan Pasar Ikan (wikipedia, 20 Agustus 2020).

DAFTAR PUSTAKA

Buku-buku

Atlas Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia (2013). penyunting Endjat Djaenunderajat, Direktorat Sejarah dan Nilai Kebudayaan. Direktorat Jendral Kebudayaan.

Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia

Batavia als handels-, industrie- en woonstad = Batavia as a commercial, industry and

residential center (1973). Kaart VII. Plattegroun van de Haven van Tandjong Priok.

Batavia : Kolff & Co

Blackburn, Susan (1989). *Jakarta Sejarah 400 Tahun*. Jakarta : Komunitas Bambu (terjemahan) cetakan kedua, 2012

Brug, Peter H.van Der (2007). “Batavia yang tidak sehat dan kemerosotan VOC pada abad

kedelapanbelas” dalam Kees Grijns dan Peter J.M.Nas (2007). *Jakarta-Batavia*. Esai

Sosio-Kultural Jakarta : KITLV, Banana

Cool, Wouter (1920). *Netherlands East Indian Harbours*. Batavia : Department of Public Works, Harbourworks

Grijns, Kees, ed (2007). *Jakarta-Batavia. Esau Sosio-Kultural*. Jakarta : Banana. KITLV

Hanna, W.A. (1988). *Hikayat Jakarta*. Jakarta : Yayasan Obor

Heriyanti Ongkodharmo (1995), “Pelabuhan Sunda Kela dan Kesultanan Banten”, dalam

R.Z. Leirissa, penyunting (1995). *Sunda Kelapa sebagai Bandar Jalur Sutra. Kumpulan Makalah Diskusi*. Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan

Jakarta-ku Jakarta-mu Jakarta-kita (1987). Jakarta : Yayasan Pencinta Sejarah dan Pemerintah DKI Jaya Raya

Shahab, Alwi (2002). *Queen of the East*. Jakarta : Republika

Supratikno Rahardjo (1995). “Pelabuhan Sunda Kelapa sebagai pusat interaksi: Sebuah pendekatan geografi”, dalam R.Z. Leirissa, penyunting (1995). *Sunda Kelapa sebagai Bandar Jalur Sutra. Kumpulan Makalah Diskusi*. Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan

Taylor, J.G. (2009). *Kehidupan Sosial di Batavia*. Jakarta : Masup Jakarta

Tome Piret. *Suma Oriental. Karya Tome Pires: Perjalanan dari Laut Merah Ke Cina dan*

Buku Francisco Rodrigues Yogyakarta : Penerbit Ombak, 2016

Zee, D. Van Der. *Batavia De Koningen Van Het Oosten : The Queen Of The East*. Publish For The Town Of Batavia.

Internet

<https://takaitu.id/asal-muasal-nama-pelabuhan-tanjung-priok/>

https://id.wikipedia.org/wiki/Tanjung_Priok,_Jakarta_Utara

<http://poestahadepok.blogspot.com/2020/01/sejarah-jakarta-73-sejarah-tanjung.html>