



Pelabuhan Teluk Betung dalam Jaringan Maritim Nusantara, 1891-1941

Maylatul Luvi,^{1*} Abd Rahman Hamid,¹ Aan Budianto¹

¹Program Studi Sejarah Peradaban Islam, Fakultas Adab, Universitas Islam Negeri
Raden Intan Lampung, Indonesia

Email: maylatulluvi51@gmail.com, rahmanhamid@radenintan.ac.id,
aanbudianto@radenintan.ac.id

*Korespondensi

Article History: Received: 28-10-2025, Revised: 10-12-2025, Accepted: 11-12-2025, Published: 19-12-2025

Abstrak

Pada awal abad ke-20, Lampung menjadi salah satu wilayah penting dalam jaringan maritim Nusantara. Dalam konteks ini, pelabuhan Teluk Betung berfungsi sebagai penghubung antara daerah pedalaman penghasil komoditas dan pelabuhan. Melalui pelayaran kapal KPM, pelabuhan ini terintegrasi dalam sistem transportasi laut kolonial yang mempercepat distribusi hasil bumi, terutama lada, kopi dan karet. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan peran Teluk Betung sebagai *collecting centers*, menganalisis peran KPM dalam memperluas jaringan perdagangan, serta memahami perkembangan komoditas utama yang menopang perekonomian Lampung. Metode yang digunakan adalah metode sejarah, yang meliputi empat tahap yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Teluk Betung tidak hanya berfungsi sebagai pelabuhan lokal pengumpul hasil bumi dan pusat pelayaran, tetapi juga sebagai pelabuhan regional dan Internasional. Keberadaannya tidak hanya memperlancar arus komoditas dan mobilitas penduduk, tetapi juga menandai transformasi ekonomi dan sosial Lampung sebagai bagian dari sistem ekonomi global Nusantara.

Kata Kunci:

Collecting Centers; jaringan maritim; Teluk Betung

Abstract

In the early 20th century, Lampung became one of the key regions within the maritime network of the Nusantara. In this context, the Port of Teluk Betung functioned as a link between inland areas producing various commodities and major ports. Through the operations of KPM vessels, this port became integrated into the colonial maritime transportation system, which accelerated the distribution of agricultural products, particularly pepper, coffee, and rubber. This study aims to explain the role of Teluk Betung as a collecting centers, analyze the contribution of KPM in expanding trade networks, and understand the development of major commodities that supported Lampung's economy. The research employs the historical method, consisting of four stages: heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The findings indicate that Teluk Betung functioned not only as a local port for collecting agricultural products and a hub of maritime activities but also as a regional and international port. Its existence facilitated the flow of commodities and population mobility while also marking the economic and social transformation of Lampung as an integral part of the global economic system of the Nusantara.

Keywords:

collecting centers; maritime network; Teluk Betung



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara maritim terbesar di dunia, dengan luas wilayah perairan Indonesia mencapai 6.400.000 km², panjang garis pantai sepanjang ± 108.000 km, serta pulau sebanyak 17.504, meskipun yang sudah tervalidasi oleh PBB baru 16.056 pulau, sehingga masih terdapat sebanyak 1.448 pulau yang belum tervalidasi (Kemaritiman, 2021). Pandangan ini diperkuat oleh Adrian Bernard Lopian yang menyebutkan Indonesia sebagai negara laut yang ditaburi oleh pulau-pulau, bukan sekedar kumpulan pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut (Lopian, 1992). Indonesia memiliki banyak pelabuhan yang tersebar di Sumatra, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua dan Nusa Tenggara, yang berfungsi sebagai penghubung antara seberang laut dengan daerah pedalaman dalam perdagangan maritim. Pelabuhan memainkan peran penting sebagai tempat berlabuhnya perahu dan kapal, serta sebagai tempat berkumpul untuk berdagang (Lopian, 1997). Selain itu, kawasan pelabuhan juga menyediakan fasilitas penunjang aktivitas pelayaran dan perdagangan, serta berfungsi sebagai kawasan yang aman (Widyaningrum, 2014).

Pada abad ke-19, pemerintah kolonial Belanda memperluas wilayah kekuasaannya di wilayah Lampung. Ekspansi ini mendapat perlawanan dari Raden Intan II yang menentang dominasi Belanda, terutama terhadap monopoli perdagangan lada, intervensi politik, dan kebijakan tanam paksa yang merugikan rakyat (Saputra et al., 2022). Perlawanan Raden Intan merupakan bentuk perjuangan mempertahankan kedaulatan dan hak masyarakat adat. Memasuki akhir abad ke-19, tepatnya pada tahun 1891, Belanda mulai mengoperasikan kapal-kapal Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) sebagai bagian dari jaringan transportasi laut mereka. Pelabuhan Teluk Betung menjadi salah satu titik penting yang disinggahi kapal KPM dalam rute pelayaran dari Batavia ke Sumatra.

Pemerintah kolonial menerapkan berbagai kebijakan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan yang terintegrasi dengan jalur transportasi darat, untuk mendukung kelancaran lalu lintas perdagangan. Di masa Kolonial Belanda, pelabuhan selalu terhubung dengan jalur kereta api, seperti menghubungkan Yogyakarta dengan Cilacap untuk memudahkan mengangkut bahan komoditi seperti gula. Selain sebagai pengangkut komoditi, pelabuhan ini juga menyediakan berbagai prasarana penunjang pelabuhan, seperti perluasan dermaga, gudang penyimpanan barang, alat pengangkat, dan fasilitas pelabuhan lainnya (Susanto, 2016). Pola yang sama, juga diterapkan di Lampung dengan menghubungkan wilayah Palembang dengan Teluk Betung untuk membawa muatan batu bara. semua jalur rel yang berada di Sumatra Selatan berakhir di pelabuhan Teluk Betung. Selain itu, dibangun pula infrastruktur penunjang seperti kantor dagang milik Behn Meyer & Co sebagai tempat ekspor kopi, lada, damar dan karet, serta pembangunan jalan raya sebagai jalan utama bagi kendaraan seperti mobil dan komoditas barang (Broersma, 1916).

Di wilayah Sumatera, salah satu pelabuhan yang strategis dan diambil alih oleh Belanda adalah pelabuhan Teluk Betung. Letaknya yang berada di tepi Selat Sunda menjadikan pelabuhan Teluk Betung memiliki posisi strategis untuk akses kapal-

kapal besar. Pelabuhan Teluk Betung merupakan salah satu pelabuhan yang memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas ekonomi di Lampung, khususnya dalam bidang pelayaran, perdagangan dan transportasi laut. Wilayah Lampung sendiri adalah wilayah penghasil lada terbaik yang turut memperkuat peran pelabuhan Teluk Betung dalam perdagangan rempah-rempah (Stroomberg, 2018).

Ada lima artikel yang relevan dengan studi ini. Artikel pertama (Karsiwan & Sari, 2021) mengenai program politik etis dalam bidang Edukasi (pendidikan). Artikel kedua (Ariwibowo, 2018b) membahas bentuk aktivitas perekonomian dan perdagangan di wilayah Lampung serta pada pemerintah kolonial yang melakukan pembenahan infrastruktur untuk memberikan yang lebih baik dalam perkembangan perekonomian. Artikel ketiga (Ariwibowo, 2023) mengkaji perkembangan jaringan transportasi yang berupa jalur rel kereta api untuk menciptakan keterpaduan ekonomi tras Jawa-Sumatra pada masa Kolonial. Artikel keempat (Sari, 2023) mengenai pelabuhan yang digunakan sebagai jalur Diaspora Muslim Bugis di wilayah Lampung. Artikel kelima (Octadynata et al., 2020) mengenai gaya arsitektur yang di bangun pada kawasan tua Teluk Betung. Dari kelima artikel sebelumnya memberikan kontribusi penting dalam memahami berbagai aspek perkembangan wilayah Lampung, namun belum ada kajian yang menghubungkan aspek pelayaran KPM, collecting centre, dan perdagangan sekaligus.

Kajian ini menggunakan beberapa perspektif teori untuk memperkuat analisis. Pertama, penelitian merujuk pada perspektif sejarah maritim A. Lopian yang memandang laut bukan sebagai pemisah, tetapi sebagai ruang penghubung antarkawasan. Dalam kerangka ini, pelabuhan dipahami sebagai simpul strategis tempat bertemunya aktivitas pelayaran, perdagangan, dan kebijakan kolonial (Lopian, 1992; Lopian, 1997). Perspektif ini relevan untuk membaca posisi pelabuhan Teluk Betung sebagai penghubung antara wilayah penghasil komoditis di Lampung dengan jaringan pelayaran Nusantara serta rute perdagangan internasional pada masa kolonial. Kedua, kajian ini menggunakan perspektif kategori pelabuhan dari Leong Sau Heng, sebagaimana dikutip dalam karya Abd. Rahman Hamid mengenai Jaringan Maritim Mandar. Leong Sau Heng membagi pelabuhan menjadi tiga kategori yaitu feeder points (pengumpan), collecting centres (pusat pengumpul), dan entrepot (pelabuhan utama). Suatu Collecting centres empat ciri utama (1) memiliki pelabuhan alam yang baik, (2) menjadi tempat persinggahan yang dilengkapi bahan makanan dan pasar lokal, (3) memiliki daerah pedalaman yang kaya, dan (4) menjadi emporia besar di kawasannya dan merupakan tempat perakitan barang dari *feeder points* (Hamid, 2021). Perspektif ini digunakan untuk menjelaskan peranan pelabuhan Teluk Betung yang memenuhi karakteristik sebagai collecting centres dalam jaringan maritim kolonial.

Berdasarkan latar belakang tersebut, artikel ini mengkaji peranan pelabuhan Teluk Betung dalam jaringan maritim Nusantara pada tahun 1891–1941. Kajian ini dilandasi oleh dua alasan utama. Pertama, belum banyak studi yang menelaah secara mendalam aktivitas pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Teluk Betung. Kedua, fase perkembangan pelabuhan Teluk Betung pada periode 1891–1941 masih menjadi celah penelitian yang belum terisi dalam literatur historis. Melalui penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca maupun masyarakat luas mengenai dinamika pelabuhan di pesisir selatan Sumatra. Sejalan dengan tujuan tersebut, penelitian ini akan menjawab tiga pertanyaan pokok: pertama, bagaimana peranan pelabuhan Teluk Betung sebagai *collecting centre*; kedua, bagaimana peranan

pelabuhan Teluk Betung dalam jaringan pelayaran KPM; dan ketiga, bagaimana aktivitas perdagangan di pelabuhan Teluk Betung.

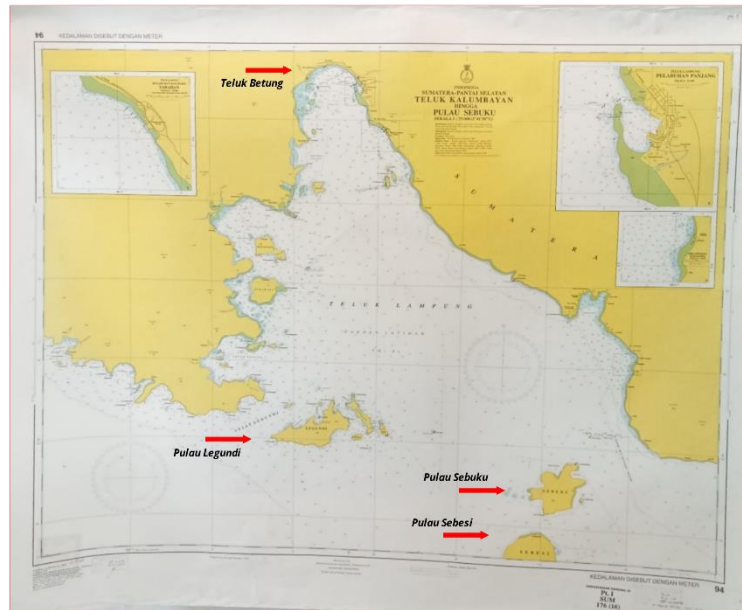
Metode

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahapan, yaitu: heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi (Hamid & Madjid, 2018). Sumber-sumber primer diperoleh dari berbagai arsip, majalah, laporan tahunan dan buku-buku yang relevan dengan topik kajian. Beberapa sumber diperoleh dari Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PNRI), antara lain *Majalah Pelita* tahun 1933 dan *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie* tahun 1915-1938. Selain itu, sumber yang diperoleh dari situs Delpher, seperti *De Lampongsche Districten* karya R. Brooersma tahun 1916 dan *Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra* karya M.C. Koning tahun 1919. Semua sumber sejarah tersebut telah diseleksi secara internal dan eksternal untuk memastikan relevansi dan keotentikannya. Setelah proses seleksi, penulis menyusun narasi sejarah tentang pelabuhan Teluk Betung. Tahapan akhir dari penelitian ini adalah penyusunan artikel secara kronologis, kausalitas, dan imajinatif dengan membagi pembahasan menjadi tiga topik utama: pertama, Peranan pelabuhan Teluk Betung sebagai collecting centres ; kedua, pelabuhan Teluk Betung dalam jaringan KPM dan ketiga, menjelaskan aktivitas perdagangan di pelabuhan Teluk Betung.

Hasil dan Pembahasan

Peranan Teluk Betung sebagai *Collecting Centres*

Pelabuhan Teluk Betung disebut sebagai collecting centres, yakni pusat pengumpulan (Hamid, 2021). Menurut sejarawan maritim Universitas Malaya, Leong Sau Heng, collecting centre memiliki empat ciri; Pertama, pelabuhan ini memiliki pelabuhan alam yang baik. Pelabuhan Teluk Betung terletak di ujung selatan pulau Sumatera yang berhadapan langsung dengan Selat Sunda (Rachmadi, 2016). Jika melihat peta, wilayah pelabuhan telah menjadi bagian dari Kota Bandar Lampung, tepatnya di Kecamatan Teluk Betung Selatan. Di bagian depan pelabuhan terbentang perairan Teluk Lampung yang menjadi jalur pelayaran komersial dan kapal penumpang. Perairan yang tenang dan aman dipengaruhi oleh pulau-pulau yang berfungsi sebagai penahan arus dan pemecah ombak. Pulau-pulau tersebut antara lain pulau Legundi, pulau Sebuku, pulau Sebesi dan pulau-pulau kecil yang lain.



Gambar 1. Peta Wilayah Teluk Lampung

Sumber: Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, 2024

Di sisi kanan (timur) terdapat kawasan Panjang dan Teluk Betung Timur, yang kini menjadi zona industri dan pergudangan. Di sisi kiri (barat) berkembang kawasan permukiman padat dan area administratif Teluk Betung (Lisa, 2022). Sementara di bagian belakang (utara) membentang jalan raya utama menuju Tanjung Karang dan Kemiling yang pada masa kolonial merupakan rute utama pengangkutan hasil perkebunan menuju pelabuhan (Ariwibowo, 2018a).

Kedua, pelabuhan Teluk Betung berfungsi sebagai tempat persinggahan yang dilengkapi bahan makanan dan pasar lokal. Sejak masa kolonial, pelabuhan ini menjadi tempat persinggahan kapal-kapal yang melintasi Selat Sunda, sekaligus lokasi berlangsungnya aktivitas perdagangan dan pertukaran barang (barter). Berbagai jenis kapal yang singgah di pelabuhan Teluk Betung, di antaranya kapal uap, kapal motor, dan kapal layar (Statistiek, 1916). Kapal-kapal tersebut difungsikan sebagai kapal mengangkut barang dagang maupun membawa para imigran asal Jawa menuju wilayah Sumatra. Di sekitar pelabuhan, terdapat pasar tetap yang menjadi pusat kegiatan ekonomi dan perdagangan dari Palembang dan Bengkulu. Pasar ini terdiri atas pondok-pondok beratap yang berfungsi sebagai tempat perdagangan permanen, sementara di sekelilingnya terdapat area terbuka yang dimanfaatkan oleh pedagang kecil dan pengembara (Broersma, 1916).

Ketiga, pelabuhan Teluk Betung memiliki letak yang strategis dan didukung oleh daerah pedalaman yang kaya akan hasil bumi. Pelabuhan ini berperan penting sebagai pusat pengumpulan komoditas pertanian dari wilayah pedalaman Sumatra, terutama lada, yang menjadi salah satu produk utama perdagangan kolonial. Komoditas lada tersebar di berbagai daerah sekitar, seperti Kalianda, Teluk Betung, Seputih, Semangka, Pamet, Sekampung, Niebung, dan Tulang Bawang (Fauzan, 2023; Hamid, 2024). Lada yang dihasilkan di Lampung dikenal dengan nama lada

kawur, yaitu varietas lada yang pertumbuhannya relatif lambat tetapi memiliki daya tahan tinggi terhadap cuaca, aroma yang kuat, serta ukuran buah dan daun lebih besar dibandingkan dengan jenis lada lain, seperti lada Manna dan lada Jambi. Setelah dipanen, lada tersebut diangkut dari pedalaman menuju pelabuhan Teluk Betung menggunakan perahu kayu tradisional yang dibuat dari sebatang pohon besar yang dilubangi, dengan panjang sekitar tiga hingga empat meter. Terdapat dua jenis lada yang diperdagangkan, yaitu lada putih dan lada hitam, tergantung pada cara pengolahannya (Travellers', 1936)

Kopi merupakan salah satu komoditas pertanian tertua yang dibudidayakan di wilayah Sumatra. Daerah penghasil kopi tersebar di beberapa kawasan, antara lain Tapanuli, Kabupaten Goa Barat Sumatra, Bengkulu, Korintji (Jambi), Palembang, dan Lampung. Pada awalnya, para petani menanam kopi Arabika dan Liberika, namun kedua jenis ini tidak tahan terhadap penyakit daun dan hanya berbunga pada awal musim hujan sekitar bulan Desember. Untuk mengatasi kendala tersebut, masyarakat kemudian beralih menanam kopi Robusta, yang memiliki ketahanan tinggi terhadap penyakit daun serta mampu berbunga dan berbuah sepanjang tahun. Musim panen utama kopi Robusta umumnya berlangsung antara bulan Juni hingga Juli. Proses pengolahan kopi dilakukan secara tradisional, yaitu dengan menjemur, mengupas, dan membersihkan biji dari kulit kerasnya (Travellers', 1936). Kopi hasil panen dari daerah pedalaman kemudian diangkut menggunakan kuda menuju pelabuhan, sebelum dikirim ke berbagai daerah tujuan perdagangan.



Gambar 1. Pengangkutan kopi dengan kuda di Lampung 1932

Sumber: KITLV, 1932

Lampung merupakan salah satu daerah penghasil karet terbesar di Sumatera, selain Sumatera Timur, Riau, dan Aceh. Daerah penghasil karet di Lampung meliputi Way Lima, Sukadana, Gunung Tiga, Kota Bumi, Tanjung Karang dan Raja Basa. Di Way, tanaman karet awalnya hanya berfungsi sebagai tanaman pendamping kopi. Sekitar tahun 1896, karet mulai ditanam secara terbatas di pinggir-

pinggir kebun kopi, dengan jumlah sekitar 15 pohon. Namun, sejak awal tahun 1900-an, karet mulai mendapat perhatian lebih serius dan berkembang menjadi komoditas penting di Lampung. Secara umum, terdapat dua jenis tanaman karet yang dikenal, yaitu *Ficus elastica* dan *Hevea brasiliensis*. *Ficus elastica* merupakan jenis karet liar yang tumbuh alami di hutan-hutan kepulauan Nusantara. Jenis ini tidak berkembang luas karena produktivitasnya rendah serta adanya kebijakan pelarangan untuk mengumpulkan getah *ficus* di hutan maupun menanamnya di pekarangan. Sebaliknya, *Hevea brasiliensis* mulai menjadi komoditas unggulan sejak dekade 1910-an karena mudah ditanam dan dirawat, serta menghasilkan getah dalam jumlah besar. Meningkatnya permintaan pasar dunia terhadap karet mendorong perluasan perkebunan *Hevea* di berbagai wilayah Sumatra, termasuk Lampung (Mustafa & Utami, 2022).

Keempat, pelabuhan Teluk Betung berkembang menjadi emporia besar di kawasan selatan Sumatra, berperan sebagai tempat perakitan dan distribusi barang yang berasal dari berbagai feeder points (pengumpan). pelabuhan ini menjadi pintu utama keluar masuk kapal-kapal yang datang dari wilayah Nusantara maupun mancanegara. Gambaran mengenai peran Teluk Betung sebagai pelabuhan perdagangan juga tergambar dalam catatan Enno (1921), yang menulis tentang semakin majunya kota pelabuhan tersebut. Ia menyebut bahwa jalan-jalan di Teluk Betung telah tertata baik, gudang-gudang dibangun untuk mendukung kegiatan ekspor, gedung-gedung pemerintah, dan rumah-rumah Eropa berdiri (DSP, 1912).

Aktivitas pelayaran dan perdagangan di wilayah Lampung pada masa kolonial tercermin dari tingginya frekuensi kapal yang berlabuh di sejumlah pelabuhan penting. Data statistik berikut menggambarkan jumlah kedatangan kapal serta volume muatan yang dibongkar di pelabuhan-pelabuhan utama Lampung. Melalui data ini, dapat diketahui peranan masing-masing pelabuhan dalam mendukung kegiatan ekonomi regional serta distribusi hasil bumi dari pedalaman menuju pasar domestik dan internasional.

Tabel 1. Kedatangan Kapal di Lampung 1915

Pelabuhan	Jumlah Kapal	Jumlah Muatan
Menggala	109	22.503
Kalianda	51	53.597
Teluk Betung	442	707.927
Kota Agung	38	54.416
Krui	49	152.640

Sumber: Statistiek, 1916

Berdasarkan data tersebut, terlihat bahwa pelabuhan Teluk Betung merupakan pelabuhan dengan aktivitas pelayaran tertinggi di Lampung. Hal ini ditunjukkan oleh jumlah kapal yang mencapai 442 unit dengan muatan sebesar 707.927 ton, jauh melampaui pelabuhan lainnya. Kondisi ini menunjukkan Teluk Betung berfungsi sebagai pusat utama perdagangan dan distribusi barang di wilayah Lampung.

Selain berfungsi sebagai pelabuhan pengumpul berbagai komoditas, pelabuhan Teluk Betung juga memainkan peran strategis dalam dinamika sosial dan administratif Lampung pada awal abad ke-20. Pada masa itu, sempat muncul isu mengenai pemindahan pusat pemerintahan dari Teluk Betung ke Tanjung Karang, sebuah daerah yang terletak sekitar lima kilometer ke arah utara dan berada di ketinggian sekitar seratus meter di atas permukaan laut. Isu tersebut memancing perhatian banyak kalangan, baik pejabat kolonial maupun masyarakat lokal. Alasan dari pemindahan tersebut, dikarenakan Teluk Betung sejak lama dianggap sebagai daerah yang lembap dan rawan malaria, meskipun sebagian penduduknya tetap sehat dan mampu bertahan. Pemerintah kolonial, melalui Layanan Medis Warga, telah mengeluarkan banyak biaya untuk meminimalkan dampak penyakit tersebut, namun hasilnya belum optimal. Sebaliknya, Tanjung Karang, dengan letaknya yang lebih tinggi dan udaranya yang lebih segar, dipandang memiliki kondisi kesehatan yang lebih baik bagi penduduk, termasuk bagi orang Eropa, pribumi, dan komunitas Tionghoa.

Masalah infrastruktur dan aksesibilitas menjadi perdebatan tersendiri. Teluk Betung memiliki pelabuhan dan pemukiman yang telah berkembang, sedangkan Tanjung Karang memiliki stasiun kereta api dan lahan yang lebih luas untuk pengembangan. Kedua wilayah ini terhubung, tetapi persaingan antara keduanya menciptakan situasi “dua kepala pemerintahan” yang membingungkan dan tidak efisien. Pihak yang mendukung Teluk Betung menilai daerah itu sudah memiliki jaringan air, pelabuhan, dan fasilitas administratif yang memadai, sedangkan kelompok pendukung Tanjung Karang menonjolkan keunggulan udara segar, lahan luas, dan potensi pengembangan masa depan. Persaingan ini bahkan meluas hingga ke dunia bisnis dan sosial, agen perusahaan, gudang, dan kantor perdagangan terbagi antara dua kota tersebut; klub-klub sosial kehilangan pengunjung, dan komunitas Eropa pun terbelah dua.

Dalam kondisi ini, muncul keraguan apakah pemerintah mampu mengambil keputusan yang tegas. Jika Tanjung Karang ditetapkan sebagai pusat pemerintahan, Teluk Betung kemungkinan akan menurun perannya dan perlahan ditinggalkan, bahkan oleh komunitas Tionghoa yang telah lama menetap di sana. Sebaliknya, jika Teluk Betung tetap dipertahankan, maka kedua kota tersebut akan terus hidup berdampingan, menjadi simbol dari “wilayah dua kota” yang saling bersaing namun saling bergantung. Namun, posisi pelabuhan Teluk Betung sebagai pelabuhan utama tetap dipertahankan karena perannya yang vital dalam sistem logistik dan jaringan pelayaran kapal KPM yang menghubungkan Lampung dengan berbagai pelabuhan lain (DL, 1920).

Selain menjadi simpul perdagangan, pelabuhan Teluk Betung juga berfungsi sebagai pintu masuk bagi para imigran asal pulau Jawa. Perpindahan penduduk ini merupakan bagian dari pelaksanaan kebijakan Politik Etis yang bertujuan mengurangi kepadatan penduduk dan mengatasi kemiskinan. Program kolonisasi pertama dimulai pada tahun 1905 dengan kedatangan 155 keluarga yang kemudian ditempatkan di daerah Gedong Tataan, Lampung (Maassen, 1937). Program ini kemudian diperluas pada tahun 1906–1907, dan hingga tahun 1910 tercatat sekitar 3.100 jiwa. Untuk mendukung program kolonisasi, pemerintah kolonial mendirikan Bank Lampung pada tahun 1911 sebagai lembaga pembiayaan bagi para imigran. Melalui lembaga ini, jumlah imigran terus meningkat hingga mencapai 6.251 jiwa pada tahun 1912, yang menandai keberhasilan tahap awal program tersebut.

Pada tahun 1921–1922, pemerintah membuka koloni baru di Kota Agung seluas 5.000 hektar dengan menempatkan sekitar 870 keluarga. Namun, proyek ini mengalami kegagalan akibat faktor lingkungan dan serangan malaria. Setelah *Bank Lampung* mengalami kebangkrutan pada tahun 1928, pola kolonisasi berubah menjadi kolonisasi spontan, yakni perpindahan penduduk dilakukan secara mandiri tanpa subsidi besar dari pemerintah. Kebijakan ini dihidupkan kembali pada tahun 1932 melalui propaganda emigrasi di wilayah Blitar dan Purworejo, yang berhasil menggerakkan sekitar 300 jiwa untuk bermigrasi ke Lampung melalui pelabuhan Oosthaven (Maassen, 1937).



Gambar 2. Kedatangan orang Jawa di pelabuhan Panjang
Sumber: KITLV, 1935

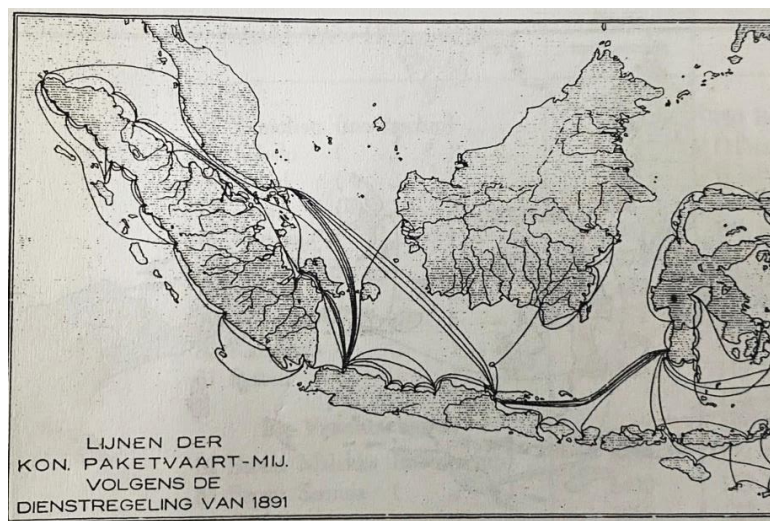
Lampung dalam Jaringan Pelayaran KPM

Pada 1 Januari 1891, telah menjadi babak baru dalam sejarah pelayaran Indonesia, yaitu ketika Belanda mengoperasikan kapal-kapal *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM). Didalam buku “*Een Halve Een Paketvaart*” disebutkan bahwa terdapat 13 jalur pelayaran KPM, yang dimana jalur pertama kapal KPM dimulai dari pelabuhan Batavia, Teluk Betung, Krui, Bengkulu, Padang, Ole-ole, Segli, Edi dan kembali lagi melalui jalur sebaliknya. Jangkauan wilayah pelayaran kapal-kapal KPM begitu luas sehingga dijadikan sebagai simpul politik Hindia Belanda (Boer & Westermann, 1941).



Gambar 3. Teluk Betung dalam Jalur Pelayaran KPM 1891
Sumber: Boer & Westermann, 1941

Pada tahun 1892, jalur pelayaran kapal KPM dibagi menjadi dua rute dengan layanan selama 14 hari. Rute pertama meliputi pelabuhan Batavia, Teluk Betung, Krui, Bengkulu, Padang, Ulee Lheue, dan Aceh. Sementara itu, rute kedua mencakup pelabuhan Batavia, Teluk Betung, Krui, Bengkulu, Muntok, Padang, Aceh, dan Singapura. Kedua rute tersebut menunjukkan bahwa pelayaran kapal KPM telah terintegrasi dengan pelabuhan Singapura sebagai bagian dari jalur pelayaran internasional. Pada tahun 1893, rute pelayaran ini diperpanjang hingga mencapai pelabuhan Penang (Malaysia) dan ditambah dua pelabuhan baru, yaitu Sigli dan Lho-Seumaweh di pantai utara Aceh. Salah satu rute penting pada masa itu adalah jalur mingguan yang menghubungkan pelayaran di sepanjang pantai timur dan barat Sumatra (Koning, 1919).



Gambar 4. Peta Teluk Betung dalam jaringan pelayaran KPM 1891
Sumber: Boer & Westermann, 1941

Pada tahun 1905, dibuka jalur pelayaran kapal feri yang menghubungkan pelabuhan Batavia, Oosthaven, Teluk Betung, Merak, Kalianda, dan Kota Agung, kemudian kembali ke Batavia. Pada masa kolonial, lalu lintas laut di Lampung sebagian besar dilayani oleh kapal uap milik KPM. Sejak dibukanya jalur kereta api di Lampung pada tahun 1912, membuat konektivitas antarwilayah semakin meningkat, sehingga memperkuat peran KPM dalam pelayaran penumpang dan pengangkutan barang. Di pelabuhan Teluk Betung, beroperasi berbagai jenis kapal, seperti kapal uap, kapal tunda, dan kapal penarik, yang berfungsi mendukung kegiatan distribusi barang dan pelayaran secara efisien. Layanan angkutan ini dilakukan dengan menggunakan berbagai jenis kapal, mulai dari perahu layar kecil, kapal uap kecil, kapal KPM milik Borsumij, hingga kapal *MARAS* untuk memuat barang (Broersma, 1916).

Pada 1933, rute pelayaran dari Teluk Betung ke Kota Agung juga dilayani kapal bernama *Kampar*. Pelayaran ini berlangsung secara rutin antara bulan Maret hingga Juni, dengan persingahan di beberapa pelabuhan kecil di sepanjang pantai barat Lampung, seperti Kota Agung, Way Limau, Pesisir Limau, Tanggul (Tanggamus), Kalumbayan dan Pulau Legundi, sebelum kembali ke Oosthaven. Jadwal keberangkatan ditetapkan pada tanggal tertentu setiap minggu. Misalnya, pada bulan Maret pelayaran dilakukan pada tanggal 9, 16, 23, dan 30. Jalur laut ini dimanfaatkan secara aktif untuk mengangkut barang dan penumpang (PM, 1933).

Selain itu, terdapat juga Kapal *stern-wheeler* merupakan jenis kapal uap yang digerakkan oleh roda dayung di bagian belakang kapal dan umumnya digunakan diperairan pedalaman atau sungai-sungai besar yang dangkal. Sungai-sungai yang paling mudah dilayari antara lain Muara Enim, Batang Hari menuju Jambi, Indragiri menuju Rengat, Siak menuju Pekanbaru, serta Barumun menuju Kota Pinang. Kapal jenis ini berfungsi untuk mengangkut penumpang dan barang dari kota-kota yang disinggahinya (Travellers', 1936).

Berdasarkan data statistik pelayaran tahun 1915 sampai 1938 terlihat bahwa kapal-kapal yang singgah di pelabuhan Teluk Betung berasal dari berbagai negara dan menunjukkan peningkatan keragaman asal negara dari waktu ke waktu. Pada tahun 1915, kapal yang tercatat hanya berasal dari Nederland dan Hindia Belanda, mencerminkan dominasi aktivitas pelayaran kolonial. Memasuki tahun 1921, jumlah negara asal meningkat menjadi lima, termasuk Inggris, Jerman, dan Amerika Serikat, yang menandakan mulai terbukanya jaringan perdagangan Teluk Betung dengan negara-negara di luar lingkup kolonial Belanda (Statistiek, 1921).

Pada tahun 1930 hingga 1938, jumlah negara asal kapal semakin beragam, mencapai enam hingga tujuh negara, dengan tambahan seperti Norwegia, Tiongkok, dan Denmark (Statistiek, 1933; Statistiek, 1939). Peningkatan ini menunjukkan bahwa pelabuhan Teluk Betung mulai berperan lebih luas dalam jaringan maritim internasional, terutama sebagai titik persinggahan dan perdagangan antarnegara. Dengan demikian, perkembangan asal negara kapal yang singgah di pelabuhan ini mencerminkan transformasi Teluk Betung dari pelabuhan kolonial regional menjadi simpul penting dalam lalu lintas perdagangan global di kawasan Asia Tenggara pada awal abad ke-20.

Untuk memahami dinamika aktivitas pelayaran dan perkembangan fungsi pelabuhan Teluk Betung sebagai simpul perdagangan penting di pesisir selatan Sumatra, diperlukan data statistik yang menggambarkan volume dan jenis kapal yang beroperasi di pelabuhan tersebut. Tabel berikut menyajikan data statistik

pelayaran kapal di pelabuhan Teluk Betung antara tahun 1910 hingga 1938, yang mencakup jumlah kapal dan kapasitas muatan berdasarkan jenis kapal uap, kapal motor, dan kapal layar.

Tabel 2. Statistik Pelayaran Kapal dan Perahu di pelabuhan Teluk Betung 1910-1938

Tahun	Kapal Uap		Kapal Motor		Perahu Layar	
	Jumlah	Muatan	Jumlah	Muatan	Jumlah	Muatan
1910	210	471 667	245	0	0	0
1911	199	445 763	324	9 905	0	0
1912	232	548 068	221	8 018	221	8 018
1913	258	712 026	208	7 952	208	7 952
1914	237	868 299	224	7 776	224	7 776
1915	297	861097	187	5 836	187	5 836
1916	279	722 897	0	0	188	5 259
1917	279	666 372	0	0	211	5 853
1918	284	634 875	0	0	184	3 741
1919	297	686 165	0	0	170	5 029
1920	280	635 105	16	13 082	140	3 240
1921	288	670 933	22	25 856	116	2 590
1926	324	1 592 951	11	3 430	120	1 739
1927	444	1 708 127	88	62 632	161	2 739
1928	687	2 195 501	106	218 682	138	2 268
1929	639	2 245 089	178	464 348	79	1 232
1930	620	2 303 938	312	753 795	212	3 185
1931	543	2 374 410	491	1 095 954	205	3 357
1932	522	1 816 115	462	944 498	187	2 952
1933	539	1 786 957	383	1 094 478	288	4 614
1934	522	1 408 683	350	1 243 186	316	5 072
1935	545	1 561 937	356	1 333 688	281	5 023
1936	550	1 841 652	366	1 373 339	166	2 701
1937	546	1 630 137	298	1 037 298	325	6 041
1938	548	1 802 966	321	1 247 080	267	6 244

Sumber: Statistiek, 1916; Statistiek, 1939

Berdasarkan data pada tabel 2, terlihat bahwa aktivitas pelayaran di pelabuhan Teluk Betung mengalami peningkatan yang signifikan sepanjang periode 1910–1938. Pada awal abad ke-20, pelayaran didominasi oleh kapal uap dengan kapasitas muatan yang relatif besar dibandingkan jenis kapal lainnya. Namun, memasuki dekade 1920-an hingga 1930-an, terjadi diversifikasi jenis kapal dengan mulai meningkatnya penggunaan kapal motor, yang mencerminkan perkembangan teknologi transportasi laut pada masa kolonial. Jumlah kapal motor meningkat tajam terutama setelah tahun 1927, beriringan dengan peningkatan volume muatan yang menunjukkan meningkatnya intensitas perdagangan. Sementara itu, kapal layar cenderung mengalami penurunan peran, meskipun masih digunakan dalam skala kecil untuk pelayaran lokal. Secara umum, tren peningkatan total muatan yang

diangkut menunjukkan bahwa pelabuhan Teluk Betung terus berkembang menjadi salah satu pelabuhan penting dalam jaringan perdagangan kolonial di Sumatra bagian selatan.

Aktivitas Perdagangan

Kegiatan ekspor dan impor di Lampung telah berlangsung sejak lama dengan perahu sebagai sarana transportasi utama. Salah satu armada yang berperan penting dalam aktivitas tersebut adalah kapal milik KPM, yang digunakan untuk mengangkut berbagai komoditas ekspor dan impor dari Palembang, Menggala, serta wilayah Lampung lainnya. Komoditas yang diangkut meliputi kapas, kopi, rotan, minyak, lada, pinang, damar, lilin, kayu Jambi, dan berbagai hasil bumi lainnya. Selain berfungsi sebagai pengangkut barang, kapal KPM juga melayani transportasi penumpang.

Teluk Betung merupakan pelabuhan utama di Lampung yang peran penting dalam perdagangan luar negeri, kecuali dalam hubungan dagang dengan Singapura dan Penang. Untuk mendukung aktivitas tersebut, pemerintah kolonial membangun dermaga khusus, antara lain dermaga kapal feri yang menghubungkan Teluk Betung dengan Merak, serta dermaga barang yang melayani jalur Oosthaven-Eropa, Amerika, Jawa dan pantai barat Sumatera (Travellers', 1936).

Volume perdagangan dihitung dalam satuan koyang, dimana satu koyang setara dengan 23 pikul. Komoditas ekspor utama dari Teluk Betung ke Surabaya adalah kopi, dengan volume sekitar 30.000 pikul. Perbandingan antara kopi dan konyang adalah 50 banding 1, dan harga ekspor kopi dihitung sebesar 2,5 m³ per koyang.

Data ekspor dan impor melalui kapal-kapal KPM menjadi indikator penting untuk menilai posisi strategis pelabuhan dibanding pelabuhan lainnya. Dalam catatan pelayaran, dibedakan antara “muatan lokal”, yaitu barang dari dan ke pelabuhan Hindia Belanda maupun Singapura atau Penang. Dan “muatan transit”, yaitu barang yang diangkut oleh perusahaan pelayaran untuk diteruskan ke pelabuhan lain di Hindia Belanda. Data muatan ini biasanya dinyatakan dalam satuan last, di mana satu last menurut standar KPM setara dengan 2.000 kilogram (2 ton) atau volume m³.

Tabel 3. Muatan Lokal (dalam m³)

Tahun	Teluk Betung	Tanjung Karang	Menggala
1909	5.920	512	288
1910	6.114	822	373
1911	6.160	1.137	370
1912	7.040	1.129	509
1913	8.373	1.126	519
1914	6.854	984	354

Sumber: Broersma, 1916

Tabel di atas memperlihatkan perkembangan muatan lokal di empat pelabuhan utama di Lampung, yaitu Teluk Betung, Tanjung Karang, Menggala, dan Kota Agung, periode 1909-1914. Di ketiga pelabuhan tersebut, Teluk Betung mencatat volume muatan lokal tertinggi dari tahun 1909-1913, meskipun mengalami penurunan pada 1914. Pada tahun 1909, muatan lokal di Teluk Betung tercatat

sebesar 5.920 m³ dan terus meningkat hingga mencapai puncaknya pada 1913 sebesar 8.373 m³, sebelum turun menjadi 6.854 m³ pada 1914. Pelabuhan Tanjung Karang menempati posisi kedua dengan volume muatan yang cukup signifikan, sedangkan pelabuhan Menggala menunjukkan volume yang lebih kecil.

Tabel 4. Muatan Transit (dalam m³)

Tahun	Teluk Betung	Tanjung Karang	Menggala
1909	563	1.018	435
1910	563	852	432
1911	448	729	383
1912	463	845	383
1913	817	907	590
1914	501	500	347

Sumber: Broersma, 1916

Tabel di atas menyajikan data muatan transit, yaitu barang-barang yang hanya singgah sementara di pelabuhan sebelum dilanjutkan perjalanan ke tujuan akhir. Seperti halnya muatan lokal, Teluk Betung mencatat volume muatan transit tertinggi dibandingkan pelabuhan lainnya, yaitu Tanjung Karang, Menggala, dan Kota Agung. Puncaknya terjadi pada tahun 1913 dengan jumlah muatan 817 m³, sebelum menurun menjadi 501 m³ pada 1914. Di Tanjung Karang, muatan transit relatif stabil, dengan angka tertinggi 1.018 m³ pada 1909 dan secara bertahap menurun secara bertahap hingga 500 m³ pada 1914. Pelabuhan Menggala juga mengalami penurunan, dari 435 m³ pada 1909 menjadi 347 m³ pada 1914.

Selain kapal uap, pelayaran perahu dari Jawa juga turut berperan penting dalam aktivitas ekspor dan impor. Arus perahu dari dan ke wilayah Lampung sulit dipantau secara pasti karena sering berlabuh di pelabuhan-pelabuhan kecil seperti Cabang, Jabung dan Labuhan Maringgai. Meskipun demikian, baik pelayaran perahu maupun kapal uap, Teluk Betung tetap menjadi pelabuhan yang paling dominan dan berpengaruh (Broersma, 1916).

Para pedagang yang datang ke Lampung berasal dari berbagai daerah, terutama Bugis dan Jawa, yang didorong oleh penerapan politik etis. Kedatangan para transmigran dari Jawa menjadi menjadi faktor utama yang mendorong pertumbuhan aktivitas sosial dan ekonomi di sekitar pelabuhan Teluk Betung. Mereka tidak hanya membuka lahan pertanian, tetapi juga membangun interaksi sosial, mendirikan pusat-pusat pemerintahan, serta mengembangkan perdagangan melalui pasar-pasar lokal. Perkembangan wilayah ini semakin pesat setelah jalur kereta api yang menghubungkan pelabuhan dengan pedalaman dibuka pada tahun 1912, sehingga distribusi hasil pertanian menjadi lebih lancar dan jaringan perdagangan semakin luas.

Keberadaan pelabuhan Teluk Betung menarik minat para pedagang Eropa dan Tionghoa. Pada awalnya, jumlah para pedagang asing yang datang masih terbatas. Namun, setelah pembangunan pelabuhan dan infrastruktur jalan, aktivitas perdagangan meningkat pesat. Pedagang Eropa mulai mendominasi perdagangan internasional, sementara komunitas Cina menyebar ke wilayah utara Lampung, seperti Tegineneng, Sukadana dan Labuhan Maringgai (Broersma, 1916).

Kesimpulan

Pelabuhan Teluk Betung memiliki peranan penting sebagai *collecting centres* di selatan Sumatra. Letaknya yang strategis di Teluk Lampung dengan perairan yang tenang, serta didukung oleh daerah pedalaman yang kaya akan komoditas seperti lada, kopi, dan karet, menjadikan pelabuhan ini pusat utama aktivitas perdagangan dan pelayaran di Lampung. Selain sebagai tempat pengumpul hasil bumi, pelabuhan Teluk Betung juga peranan penting dalam jaringan pelayaran dan perdagangan kolonial. Keberadaan kapal-kapal KPM, serta pembukaan jalur feri dan kereta api, semakin memperkuat posisinya sebagai simpul distribusi barang dan penumpang antarwilayah.

Perkembangan rute pelayaran yang semakin luas ditandai dengan berlabuhnya kapal-kapal dari berbagai negara seperti Belanda, Inggris, Jerman, dan Amerika Serikat, menunjukkan bahwa pelabuhan ini telah terintegrasi dalam jaringan perdagangan internasional. Dalam aktivitas ekspor dan impor, Teluk Betung mencatat volume muatan lokal dan transit tertinggi dibandingkan pelabuhan lain di wilayah Lampung, menegaskan perannya sebagai pusat kegiatan ekonomi maritim. Selain menjadi simpul utama distribusi komoditas pertanian, pelabuhan ini juga menjadi titik awal perkembangan sosial-ekonomi di wilayah Lampung, yang didorong oleh kedatangan transmigran dari Jawa serta meningkatnya keterlibatan pedagang Eropa dan Tionghoa dalam perdagangan regional. Dengan demikian, Pelabuhan Teluk Betung berperan penting tidak hanya sebagai pusat perdagangan dan distribusi hasil bumi, tetapi juga sebagai pintu mobilitas penduduk dan penggerak utama pertumbuhan ekonomi Lampung.

Referensi

- Ariwibowo, G. A. (2018a). Aktivitas Ekonomi Dan Perdagangan di Keresidenan Lampung pada Periode 1853 hingga 1930. *Patanjala Jurnal Penelitian Sejarah Dan Budaya*, 10(2), 332–344. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v10i2.361>.
- Ariwibowo, G. A. (2018b). Aktivitas Ekonomi Dan Perdagangan Di Keresidenan Lampung Pada Periode 1856 Hingga 1930. *Patanjala*, 10(2), 331–345. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v10i2.361>.
- Ariwibowo, G. A. (2023). Pembangunan Jaringan Transportasi Di Lampung (1859-1927). *Penelitian Dan Pengembangan Arkeologi*, 12(1). <https://doi.org/10.55981/purbawidya.2023.95>.
- Boer, M. de, & Westermann, J. (1941). *Een Halve Eeuw Paketvaart 1891-1941*.
- Broersma, R. (1916). *De Lampongsche Districten*. Rijswijk. <https://www.delpher.nl/nl/boeken/view?coll=boeken&identifier=MMKB24:065052000:00022>.
- DL. (1920). Telok Betong of Tandjong Karang? *De Locomotief*. <https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB23:001689065:mpeg21:p00005>.
- DS (1912, April 9). Brieven uit de Lampongs. *De Sumatra Post*. <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=Telok+Betong+tabak&coll=ddd&identifier=ddd:010323877:mpeg21:a0002&resultsidentifier=ddd:010323877:mpeg21:a0002&rowid=1>.
- Fauzan, E. H. (2023). Perubahan Hubungan Lampung dengan Banten dalam

- Perdagangan Lada Abad XVI-XVIII. *Jurnal Jawi*, 6(2), 88–90.
<https://doi.org/10.24042/00202361942100>.
- Hamid, A. R. (2021). *Jaringan Maritim Mandar*. Ombak.
- Hamid, A. R. (2024). The Dynamics of Lampung Pepper Trade Network in 16th-18th Century. *Buletin Al-Turas*, 30(2), 145–160.
<https://doi.org/10.15408/bat.v30i2.39317>.
- Hamid, A. R., & Madjid, M. S. (2018). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Ombak.
- Karsiwan, K., & Sari, L. R. (2021). Kebijakan Pendidikan Pemerintah Kolonial Belanda pada Masa Politik Etis di Lampung. *Tsaqofah dan Tarikh: Jurnal Kebudayaan dan Sejarah Islam*, 6(1), 1-16.
- Kemaritiman, K. K. B. (2021). *Profil Kelautan dan Perikanan Indonesia*.
https://www.kkgo.id/download-pdf-akuntabilitas-kinerja/akuntabilitas-kinerja-pelaporan-kinerja-laporan-kinerja-kkp-2021.pdf?utm_source=chatgpt.com.
- KITLV. (1932). *Koffietransport per pakpaardje in de Lampongs*. Circa.
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:706019>.
- KITLV. (1935). *Javanen na hun debarkatie in Oosthaven, Lampongs*. Circa.
<http://hdl.handle.net/1887.1/item:692238>.
- Koning, M. C. (1919). *Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra*. Zuid-Sumatra Landbouw en Nijverheids-vereeniging.
- Lapian, A. B. (1992). *Sejarah Nusantara Sejarah Bahari*. Universitas Indonesia.
- Lapian, A. B. (1997). Dunia Maritim Asia Tenggara. In T. Abdullah & E. Sedyawati (Eds.), *Sejarah Indonesia; Menilai kembali Karya Utama Sejarawan Asing* (17–40). Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya, Lembaga Penelitian Universitas Indonesia.
- Lisa, D., Yunita, K., & Hendro, B. K. (2022, November). Kawasan Teluk Betung Sebagai Historical Urban Lanscape (HUL). In *Prosiding Seminar Nasional Ilmu Teknik Dan Aplikasi Industri Fakultas Teknik Universitas Lampung* (Vol. 5, pp. 134-142). <https://sinta.eng.unila.ac.id/prosiding/index.php/ojs/article/view/74>.
- Maassen, c. c. J. (1937). *De Javaansche Landbouwkolonisatie in de Buitengewesten*. Batavia.
- Mustafa, H. R., & Utami, S. (2022). Dari Ekspansi hingga Eksploitasi: Perkembangan Perkebunan Swasta Barat di Way Lima Lampung 1800-1932. *Al-Isnad: Journal of Islamic Civilization History and Humanities*, 3(2), 63–66.
<https://doi.org/10.22515/isnad.v3i2.5627>.
- Octadynata, A., Persada, C., & Endro, (2020). Rancangan Kawasan Kota Tua Teluk Betung Selatan Sebagai Destinasi Wisata Kota Bandar Lampung. *LOSARI: Jurnal Arsitektur, Kota dan Permukiman*, 5(2), 99–105.
<https://doi.org/10.33096/losari.v5i2.117>.
- PM. (1933). Perjalanan Kapal “Kampar” dari Oosthaven ke Kota Agoeng pulang dan balik, tahun 1933. *Majalah Opisial, Pelita Marga*.

- Rachmadi, A. (2016). Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Panjang Sebagai Pelabuhan Cargo Bertarafinternasional. *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 12(1), 4–5. <https://doi.org/h10.14710/pwk.v12i1.11452>.
- Saputra, R., Sumiyatun, S., & Rukmana, L. (2023). Peranan Raden Intan II Dalam Usaha Menghadapi Penjajahan Belanda di Lampung 1835-1856. *SWARNADWIPA: Jurnal Kajian Sejarah, Sosial, Budaya, dan Pembelajarannya*, 6(2), 63-71. <https://doi.org/10.24127/sd.v6i2.2732>.
- Sari, K. W. (2023). Diaspora Muslim Bugis di Teluk Betung Lampung. *Jurnal Jawi*, 6(1), 73–84. <https://doi.org/10.24042/jw.v6i1.18155>.
- Statistiek. (1916). *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie ver het jaar 1915*. Gedrukt door Drukkerij F.B. Smits.
- Statistiek. (1921). *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie ver het jaar 1921*. Gedrukt bij Albrecht & Co., Weltevreden.
- Statistiek. (1933). *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie ver het jaar 1932*. Gedrukt door Drukkerij F.B. Smits, Batavia.
- Statistiek. (1939). *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie ver het jaar 1938*. Gedrukt door Drukkerij F.B. Smits.
- Stroomberg., J. (2018). *Hindia Belanda 1930*. IRCiSoD.
- Susanto, Z. (2016). *Cilacap (1830-1942)*. Ombak.
- Travellers'. (1936). *Sumatra = Travellers' Official Information Bureau of Netherlands India 1936*.
- Widyaningrum, R. (2014). Persepsi Masyarakat Tentang Keberadaan Pelabuhan Petikemas Di Kelurahan Bukuan Kota Samarinda. *Journal Ilmu Administrasi Negara*, 3(2), 690-701.