



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**Peranan Pelni Pada Perjuangan Trikora dan Dwikora**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk meraih gelar Sarjana Humaniora**

**ASCA PUTERA**

**NPM 0706279673**

**FAKULTAS ILMU PENGETAHUAN BUDAYA**

**PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH**

**DEPOK**

**JULI 2012**

### SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa skripsi ini saya buat tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Indonesia.

Jika di kemudian hari ternyata saya melakukan tindakan Plagiarisme, saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang dijatuhkan oleh Universitas Indonesia kepada saya.

Depok, 2 Juli 2012

  
Asca Putera

**HALAMAN PERNYATAAN ORIGINALITAS**

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Asca Putera**

**NPM : 0706279673**

**Tanda Tangan :** 

**Tanggal : 2 Juli 2012**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi yang diajukan oleh : Asca Putera  
NPM : 0706279673  
Program Studi : Ilmu Sejarah  
Judul : Peranan Peln pada Perjuangan Trikora dan  
Dwikora

ini telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Humaniora pada Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.

### DEWAN PENGUJI

Ketua Sidang : Abdurrahman, M.Hum.

Pembimbing : Dr. Yuda Benharry Tangkilisan.

Penguji : Siwanti, M.Hum.

Pasibca : Tini Ismayani, M.Hum.

Ditetapkan di : Depok  
Tanggal : 2 Juli 2012

oleh  
Dekan  
Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya  
Universitas Indonesia



Dr. Bambang Wibawarta, S.S., M.A.

NIP 1965 1023 199003 1002

## KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Humaniora pada Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.

Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangat sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya ingin mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada kedua orang tua dan keluarga saya. Untuk papa saya, Taufik Rozak, ibu saya, Lela Fitri, terima kasih atas segala jerih payah papa dan ibu yang sudah memberikan segalanya didalam kehidupan saya, terima kasih atas bimbingan, nasihat, serta doa yang papa dan ibu berikan kepada saya yang tulus diberikan sampai saat ini, sampai saya bisa mencapai gelar Sarjana, semoga kelak saya dapat membalas semua yang telah papa dan ibu berikan. Terima kasih kepada adik-adik saya, Nikki, Oka, dan Oki yang sudah memberikan canda tawa di kehidupan keluarga saya. Terima kasih kepada Pasu Ivan, Bang Ijat, Om is, Mama Lita, serta keluarga besar saya yang telah memberikan banyak bantuan moril dan materiil kepada saya selama menjalani masa perkuliahan.

Ucapan terima kasih saya ucapkan kepada bapak Dr. Yuda Benharry Tangkilisan selaku pembimbing dalam skripsi ini. Terima kasih atas sumbangan pemikiran yang telah diberikan serta, bimbingan, kritik, saran, dan nasehat selama masa penulisan skripsi ini. Tidak lupa saya juga berterima kasih kepada seluruh dosen Ilmu Sejarah UI, Prof. Dr. Susanto Zuhdi, Abdurakhman M.Hum (Ketua Prodi Ilmu Sejarah), Dr. Bondan Kanumoyoso, Didik Pradjoko M.Hum, Dwi Mulyantari M. A, Iman Hilman M. Hum, Kasijanto M. Hum, Kresno Brahmantyo S.S, Linda Sunarti M. Hum, Dra M.P.B Manus, Dr. Magdalia Alfian, Dr. Mohammad Iskandar, Muhammad Wasith M. Hum, Dr. Nana Nurliana, Dr. Saleh A. Djamhari, Siswantari M. Hum, Sudarini Suhartono M. Hum, Dr. Suharto, Tini Ismiyani, M.Hum Tri Wahyuning M. Si. Toebagus Lutfi M. Hum, dan Wardiningsih Ph. D.

Saya juga ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada teman angkatan saya, Sejarah UI 2007. Kepada saudara Limbong yang telah memberikan banyak bantuan dan semangat selama saya kuliah dan penulisan skripsi, juga kepada saudara Dody yang banyak memberikan bantuan selama masa kuliah. Terima kasih juga saya ucapkan kepada saudara Tiko, Indra, Wahyu, Miki, Agung, teman berjuang dan juga olahraga saya selama kuliah. Terima kasih juga untuk Teguh, Ibrahim, Adel, Adin, Amy, Arif, Bob, Egar, Fahmi, Fikri, Gabe, Gadis, Gemita, Gilang, Ika, Inez, Inu, Marcia, Nurul, Rahdil, Rayi, Sari, Tyson, dan Uphat, atas segala pengalaman dan canda tawa yang paling berharga bagi saya selama 5 tahun ini, semoga kita sukses selalu.

Terima kasih juga saya ucapkan kepada senior serta junior saya yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu, terima kasih telah memberikan bimbingan dan bantuan selama menjalani masa perkuliahan. Kepada Bang Indro, Bang Gema, dan Bayu, terima kasih telah memberikan nasehat dan bimbingan dalam penulisan skripsi ini. Tidak lupa saya ucapkan terima kasih kepada Pustakawati Perpustakaan Nasional RI lantai 7 atas segala bantuan dalam mencari sumber penelitian.

Tidak lupa saya juga mengucapkan terima kasih khusus kepada Cassandra Purnomo, wanita yang selalu memberikan segala dukungannya kepada saya sampai saat ini. Terima kasih sudah memiliki kesabaran yang hebat dalam membantu saya dalam penulisan skripsi ini. Semoga tidak sia-sia kesabaran yang engkau punya.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu saya. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu terutama ilmu Sejarah

Depok, 2 Juli 2012

Penulis

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Asca Putera  
NPM : 0700279073  
Program Studi : Ilmu Sejarah  
Departemen : Sejarah  
Fakultas : Ilmu Pengetahuan Budaya  
Jenis Karya : Skripsi

dari pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

*Peranan Pelni Pada Perjuangan Trikora dan Dwikora*

berserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia format, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama mencantumkan nama saya sebagai penulis-pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Depok  
Pada Tanggal : 2 Juli 2012

Yang Menyatakan



( Asca Putera )

## ABSTRAK

Nama : Asca Putera  
Program Studi : Ilmu Sejarah  
Judul : Peranan Pelni Pada Perjuangan Trikora dan Dwikora

Skripsi ini membahas tentang peranan Pelni pada masa dua politik konfrontasi pemerintah Soekarno, Trikora dan Dwikora. Pelayaran nasional mutlak dibutuhkan dalam menjaga integritas bangsa, oleh karena itu pemerintah mengeluarkan kebijakan seputar pelayaran nasional yang banyak ditujukan kepada Pelni. Alat negara adalah istilah bagi Pelni karena terkait dengan segala kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Aplikasi pelaksanaan alat negara dapat terlihat pada peranan Pelni pada perjuangan Trikora dan Dwikora.

Kata Kunci: Pelni, Pelayaran Nasional, Trikora, Dwikora

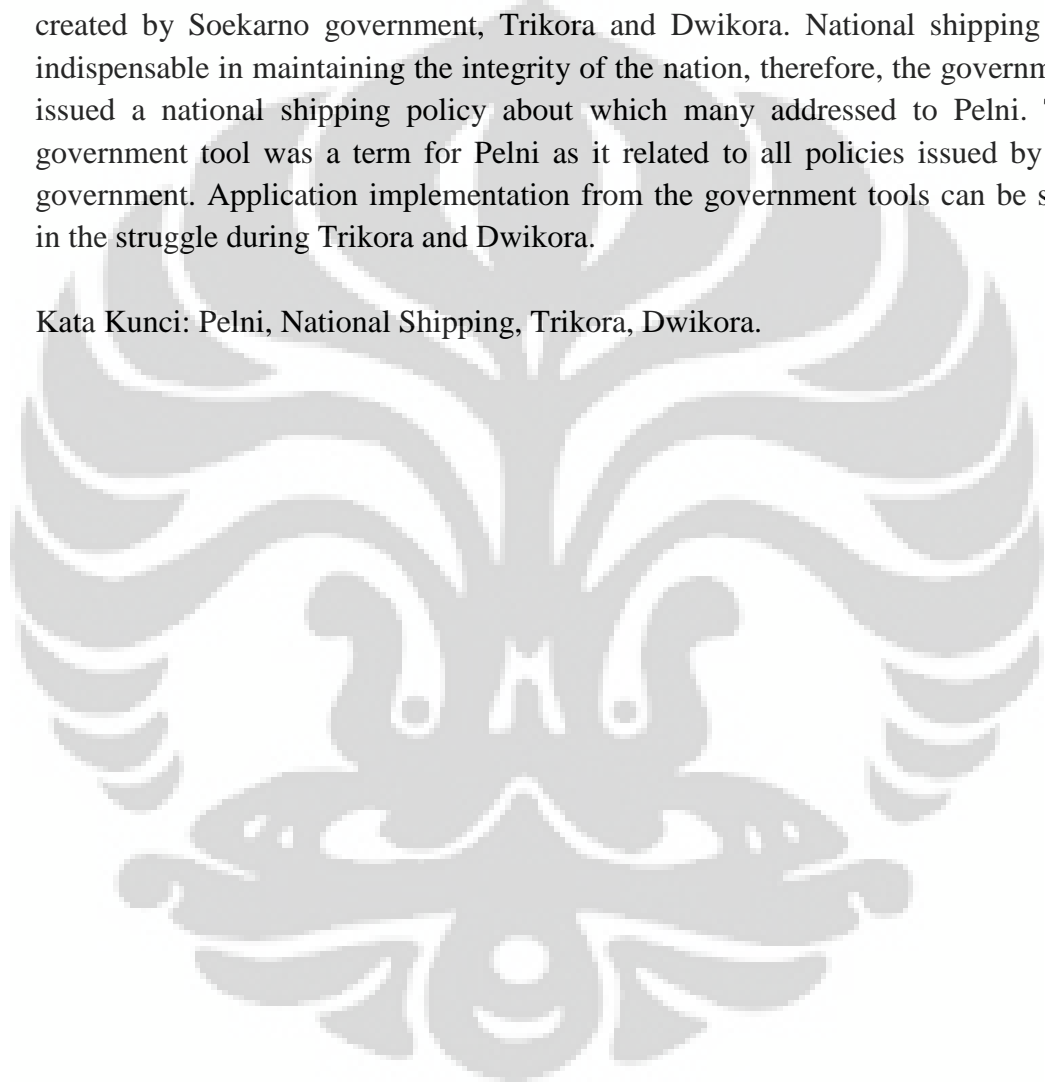


## ABSTRACT

Name : Asca Putera  
Study Program : Historical Science  
Title : The Role of Pelni During Trikora and Dwikora

This thesis discusses about the role of Pelni in the two political confrontation created by Soekarno government, Trikora and Dwikora. National shipping are indispensable in maintaining the integrity of the nation, therefore, the government issued a national shipping policy about which many addressed to Pelni. The government tool was a term for Pelni as it related to all policies issued by the government. Application implementation from the government tools can be seen in the struggle during Trikora and Dwikora.

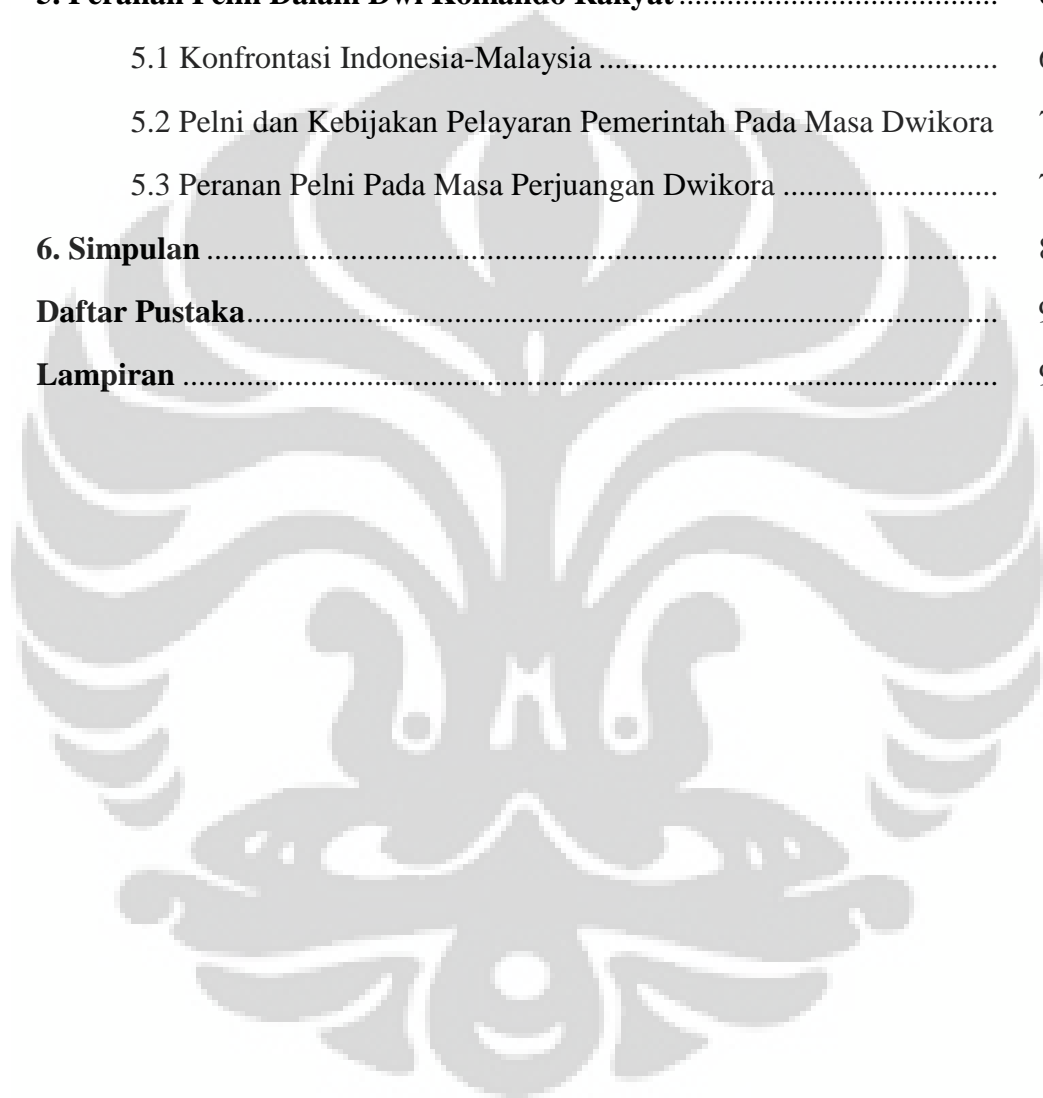
Kata Kunci: Pelni, National Shipping, Trikora, Dwikora.



## DAFTAR ISI

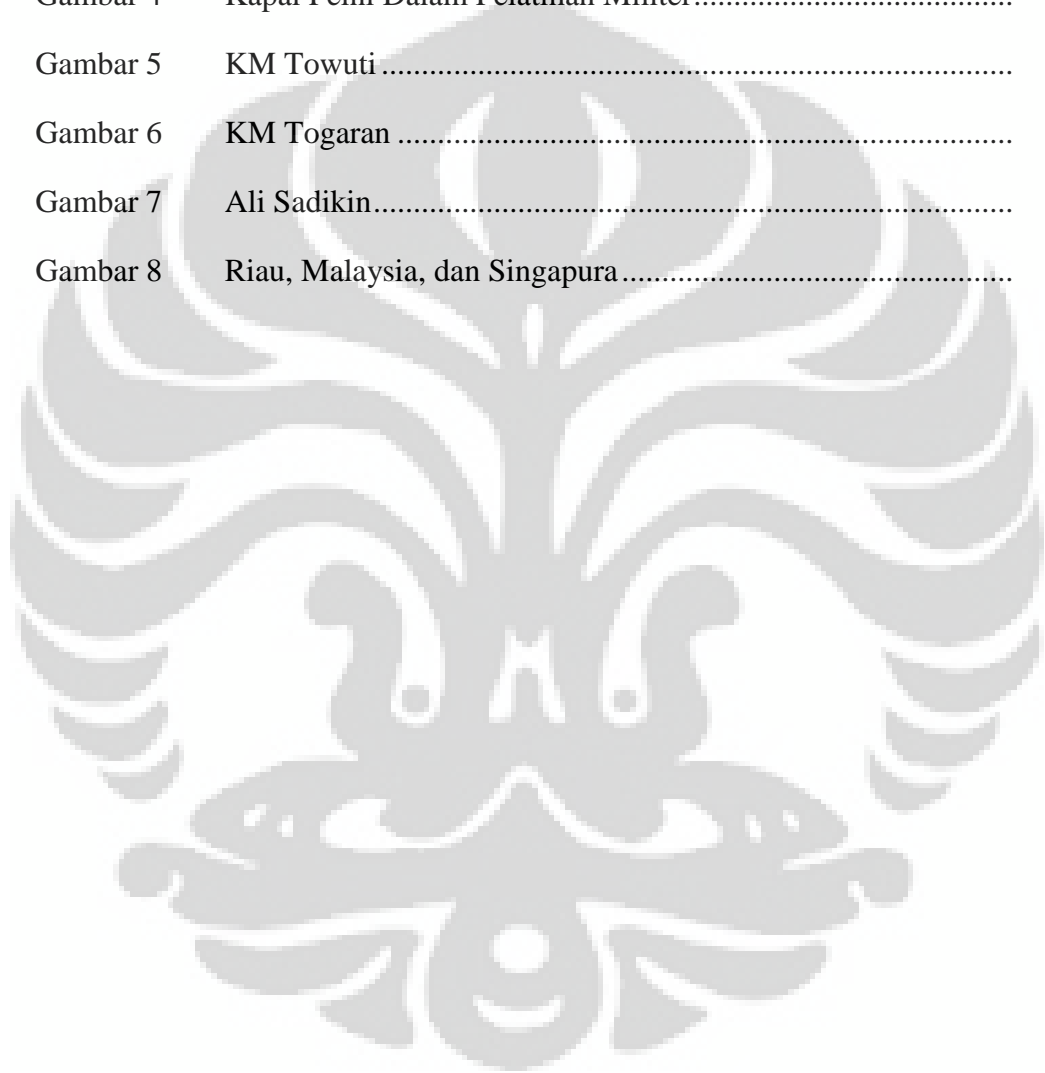
<b>Halaman Judul</b> .....	i
<b>Surat Pernyataan Bebas Plagiarisme</b> .....	ii
<b>Halaman Pernyataan Orisinalitas</b> .....	iii
<b>Halaman Pengesahan</b> .....	iv
<b>Kata Pengantar</b> .....	v
<b>Halaman Persetujuan Publikasi Ilmiah</b> .....	vii
<b>Abstrak</b> .....	viii
<b>Abstract</b> .....	ix
<b>Daftar Isi</b> .....	x
<b>Daftar Gambar</b> .....	xii
<b>Daftar Istilah</b> .....	xiii
<b>1. Pendahuluan</b> .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	6
1.3 Ruang Lingkup Penelitian .....	7
1.4 Tujuan Penelitian .....	7
1.5 Tinjauan Pustaka .....	7
1.6 Metode Penelitian .....	9
1.7 Sistematika Penulisan .....	11
<b>2. Pembentukan Perusahaan Negara Pelni</b> .....	13
2.1 Nasionalisasi KPM dan Pendirian Pelni .....	13
2.1 Masa Awal Pelni .....	20
2.3 Pelni Mengisi Ruang Pelayaran Nasional .....	24
<b>3. Pelni Dalam Visi Maritim Nasional dan Alat Revolusi Negara</b> .....	28
3.1 Deklarasi Djuanda dan Visi Maritim Indonesia .....	29

3.2 Pelni Sebagai Alat Revolusi Negara .....	37
<b>4. Peranan Pelni Dalam Tri Komando Rakyat .....</b>	<b>43</b>
4.1 Konfrontasi Indonesia – Belanda Terkait Masalah Irian Barat....	43
4.2 Pelni dan Kebijakan Pelayaran Pemerintah Pada Masa Trikora ..	48
4.3 Peranan Pelni Pada Masa Perjuangan Trikora .....	55
<b>5. Peranan Pelni Dalam Dwi Komando Rakyat .....</b>	<b>69</b>
5.1 Konfrontasi Indonesia-Malaysia .....	69
5.2 Pelni dan Kebijakan Pelayaran Pemerintah Pada Masa Dwikora	73
5.3 Peranan Pelni Pada Masa Perjuangan Dwikora .....	78
<b>6. Simpulan .....</b>	<b>87</b>
<b>Daftar Pustaka.....</b>	<b>90</b>
<b>Lampiran .....</b>	<b>95</b>



## Daftar Gambar

Gambar 1	KM Halmahera .....	26
Gambar 2	KM Watampone .....	27
Gambar 3	Kapal Induk Karel Doorman .....	46
Gambar 4	Kapal Pelni Dalam Pelatihan Militer.....	63
Gambar 5	KM Towuti .....	67
Gambar 6	KM Togaran .....	68
Gambar 7	Ali Sadikin.....	80
Gambar 8	Riau, Malaysia, dan Singapura.....	84



## Daftar Istilah

- Carter : Memesan atau menyewa sesuatu untuk keperluan pribadi.
- Coaster : Kapal-kapal kecil; Kapal-kapal yang berlayar di sepanjang pinggir pantai.
- Distribusi : Penyaluran atau pembagian atau pengiriman kepada orang atau tempat.
- DWT : *Deadweight Tonnase*, Bobot mati; jumlah bobot atau berat yang dapat ditampung oleh kapal untuk membuat kapal itu terbenam pada garis air maksimum yangizinkan.
- Ganyang : Menghancur; Mengikis habis atau mengalahkan (dalam suatu pertandingan).
- GRT : *Gross Register Tonnage*, ukuran isi kotor; isi atau ukuran ruang dari semua bagian kapal.
- Infiltrasi : Penyusupan; Memasuki suatu wilayah secara diam-diam.
- Interinsuler : Pelayaran yang mencakup seluruh wilayah perairan negara.
- Jawatan : Bagian dari departemen atau pemerintah daerah yang mengurus (menyelenggarakan) suatu tugas atau pekerjaan yang luas lingkungannya.
- K.K.O : Korps Komando Operasi (Angkatan Laut); sekarang Kopaska.
- KM : Kapal Motor.
- Knot : Satuan ukuran kecepatan gerak maju kapal dalam mil laut per jam (1 knot = 1.865 Mil per jam)
- Ordonansi : Peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah.
- PP : Peraturan Pemerintah

Retooling : Memperbaharui; membuat bagian baru dalam suatu badan/lembaga.

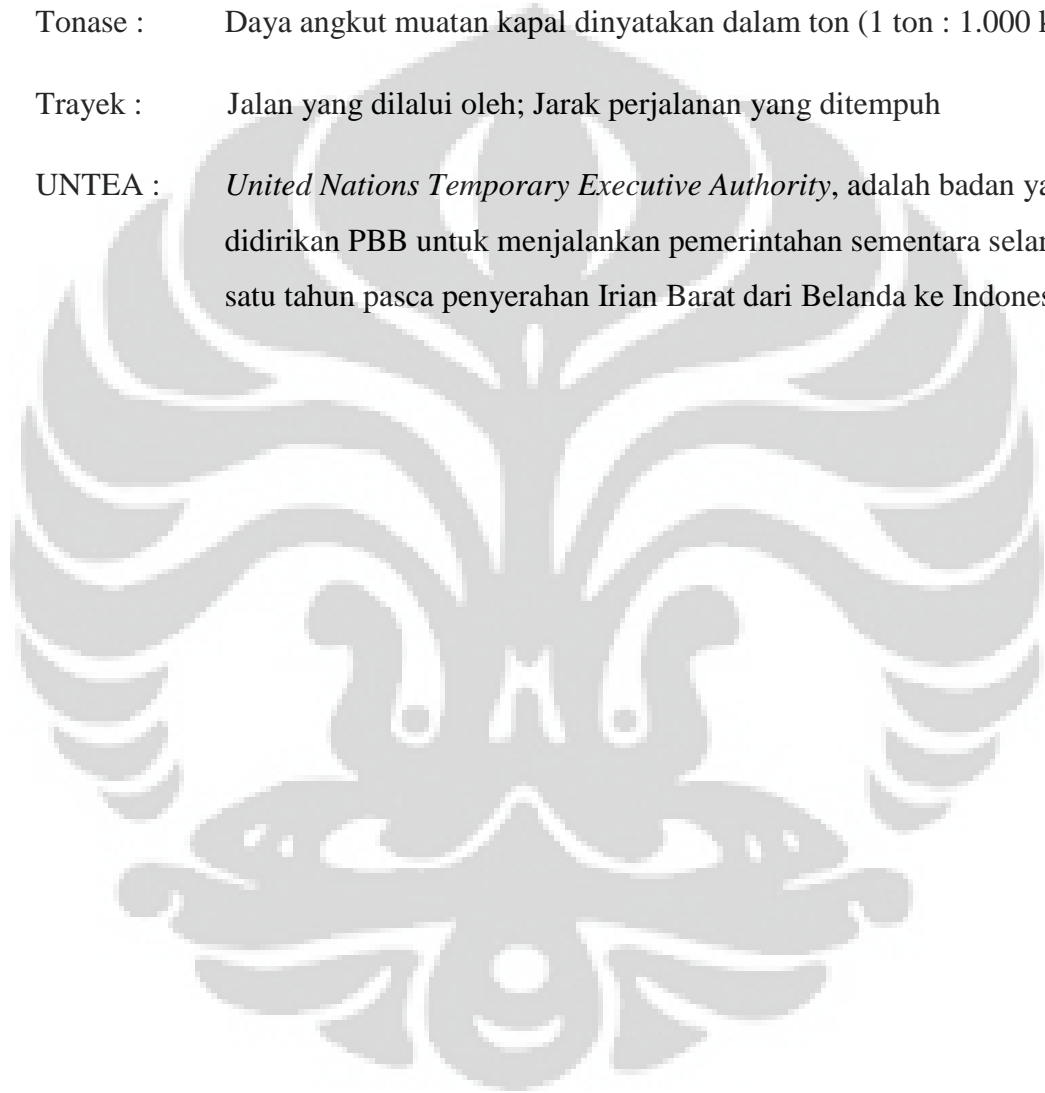
RLS : *Reguler Line Service*, jalur-jalur pelayanan pelayaran yang telah ditetapkan oleh pemerintah untuk menunjang perhubungan laut.

Separatisme : Paham atau gerakan untuk memisahkan diri; Mendirikan negara sendiri.

Tonase : Daya angkut muatan kapal dinyatakan dalam ton (1 ton : 1.000 kg)

Trayek : Jalan yang dilalui oleh; Jarak perjalanan yang ditempuh

UNTEA : *United Nations Temporary Executive Authority*, adalah badan yang didirikan PBB untuk menjalankan pemerintahan sementara selama satu tahun pasca penyerahan Irian Barat dari Belanda ke Indonesia.



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara yang terdiri dari berbagai pulau yang terpencar-pencar serta terpisah oleh perairan di sekeliling pulau-pulau tersebut, akan tetapi, keadaan yang terpisah itu bukan berarti Indonesia terdiri dari wilayah yang berbeda. Selat, teluk, dan perairan luas tersebut juga merupakan suatu kesatuan yang bernama Indonesia. Prinsip tentang satu kesatuan dari tanah dan air ini telah lama dianut oleh pemerintah dan rakyat Indonesia sebagai Nusantara Indonesia pada tahun 1957 yaitu Deklarasi Djuanda. Sebelum Indonesia merdeka, pemerintah kolonial Belanda membentuk suatu konsep tentang keadaan yang terpisah bagi wilayah Indonesia, dulu Hindia Belanda. Pada *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie* tahun 1939, ditetapkan lebar laut territorial hanya tiga mil, sedangkan tiap-tiap pulau mempunyai lebar masing-masing.<sup>1</sup> Setelah 12 tahun sejak kemerdekaan Indonesia tahun 1945 pemerintah menggunakan prinsip peninggalan Belanda tersebut, dikeluarkan Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957, yang salah satu isi terpenting dari Deklarasi tersebut adalah :

”Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan itu maka pemerintah menyatakan bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk Negara Indonesia dengan tidak memandang daratan Negara Indonesia dan dengan demikian bagian daripada perairan luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah pedalaman atau Nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak Indonesia. Lalu lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekadar tidak bertentangan dengan/mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. Penentuan batas lautan teritorial (yang lebarnya 12 mil) diukur dari garis yang menghubungkan titik-titik ujung terluas daripada Negara Indonesia”.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Tommy H. Purwaka, *Pelayanan Antar Pulau Indonesia, Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah Dengan Kualitas Pelayan Pelayaran* (Jakarta, 1993), hal. 6.

<sup>2</sup> Penggalan isi dari Deklarasi Juanda 13 Desember 1957. Dengan adanya Deklarasi Juanda ini, Indonesia memiliki sebuah kedaulatan penuh atas wilayah teritorial perairan Indonesia, hal ini tentu saja sebagai perwujudan dari konsep Indonesia sebagai satu kesatuan nasional walaupun sebagian wilayah daratnya terhubung dengan lautan.

Wilayah perairan di Indonesia memiliki arti yang kuat bagi kesatuan nasional rakyat Indonesia, oleh karena itu, pemerintah berusaha untuk membentuk prinsip negara yang memperhatikan kondisi perairan Indonesia. Alasan yang sangat masuk akal mengingat perairan sendiri memiliki makna yang kuat terhadap integrasi bangsa Indonesia. Tanpa penegakan kedaulatan atas wilayah perairan Indonesia, maka ancaman dari luar tentu sulit untuk dihindari.<sup>3</sup>

Kondisi Indonesia yang terdiri dari hampir dua pertiga perairan, maka sarana angkutan laut sangat penting dibutuhkan untuk tetap menghubungkan satu pulau dengan pulau lain. Angkutan perairan ini juga yang memainkan peranan penting dalam pemersatu nasional dan juga memelihara serta menjalankan roda ekonomi di Indonesia. Jika melihat pulau-pulau yang begitu banyak di Indonesia ini, maka sangat banyak juga nanti pulau-pulau yang menjadi terasing dari wilayah lain jika tidak terjangkau oleh armada pelayaran. Oleh karena itu, armada pelayaran merupakan jenis angkutan yang mampu menghubungkan pulau-pulau di Indonesia sehingga dapat mencegah hubungan pulau-pulau terpencil dengan daratan lain yang lebih maju di Indonesia terputus. Armada pelayaran yang berada di Indonesia ternyata mempunyai fungsi ganda tersendiri, yaitu selain sebagai alat angkut masyarakat dan perwujudan kesatuan ekonomi serta kebudayaan nasional, armada angkutan laut ini juga ikut berperan dalam menjaga keutuhan wilayah yang sesuai dengan prinsip nusantara Indonesia. Pelayaran yang dijalankan meliputi tiga jenis pelayaran, yaitu pelayaran nusantara, pelayaran perintis, dan pelayaran khusus. Pelayaran nusantara jelas mengembangkan suatu pelayaran penting dalam menghubungkan pulau-pulau dan pelabuhan-pelabuhan di seluruh wilayah Indonesia, yang sebagian besar merupakan konsentrasi dari penduduk Indonesia, sedangkan pelayaran perintis, pelayaran jenis ini melayani perhubungan antara pulau-pulau kecil dan pulau terluar di Indonesia. Pelayaran khusus adalah suatu armada penghubung yang sama dengan pelayaran nusantara dan perintis, namun memiliki sifat yang lebih khusus yaitu untuk mengangkut barang-barang tertentu seperti barang-barang kebutuhan ekonomi rakyat Indonesia.

---

<sup>3</sup> Purwaka, *Op. cit.*, hal. 8.



Walaupun berbeda antara tiga jenis armada pelayaran tersebut, ketiga pelayaran tersebut memainkan peranan penting dalam menciptakan kesatuan nasional dan juga menjalankan roda ekonomi serta kehidupan masyarakat Indonesia. Semua armada pelayaran berusaha untuk menjalankan peran sebagai pemersatu wilayah Indonesia. Pelayaran nusantara yang memiliki prioritas menghubungkan pelabuhan-pelabuhan penting dengan trayek-trayek tertentu di Indonesia, dan pelayaran perintis yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan yang lebih kecil sampai ke pulau-pulau terluar di wilayah Indonesia.

Kesatuan nasional yang kuat merupakan jaminan bagi peningkatan stabilitas nasional, dan dengan kesatuan nasional yang kuat ini didukung oleh tiga faktor penentu, yaitu pertukaran sosial budaya antar suku bangsa, frekuensi pelayaran ke pulau-pulau terpencil, dan pertahanan serta keamanan nasional.<sup>4</sup> Ketiga faktor tersebut tentu harus dilakukan dengan baik oleh armada pelayaran yang ada di Indonesia demi mewujudkan kesatuan nasional yang kokoh dan penghubung yang baik untuk semua masyarakat Indonesia. Pengembangan armada pelayaran nusantara, perintis dan khusus ini juga merupakan usaha dari peningkatan penggunaan dari perairan nasional Indonesia. Dari tahun ke tahun, pengembangan armada pelayaran terus dilakukan oleh pemerintah. Kapal-kapal nusantara yang melayani angkutan laut Indonesia tergabung dalam RLS (*Regular Liner Service*)<sup>5</sup> yang sampai tahun 1970-an melayani lebih dari 60 trayek dan menyinggahi 97 pelabuhan yang ada di Indonesia. Seiring dengan semakin maju perkembangan pelayaran, maka kesempatan bagi penduduk Indonesia untuk berhubungan dengan daerah lain semakin lebih mudah. Dalam hal ekonomi negara, perluasan pelayaran ini tentu memiliki manfaat untuk memasarkan hasil produksi suatu wilayah ke wilayah lain, dan juga mendatangkan produksi yang dibutuhkan suatu wilayah dari wilayah lain yang memproduksi hasil ekonomi tersebut. Dari segi sosial dan politik, perluasan perhubungan laut ini memberikan

---

<sup>4</sup> Purwaka, *Op. cit.*, hal. 28.

<sup>5</sup> RLS adalah jalur-jalur pelayaran yang telah ditetapkan oleh pemerintah untuk menunjang perhubungan laut

komunikasi yang lebih luas demi per lancaran integrasi kebudayaan, mempertebal rasa kebangsaan, dan mencegah infiltrasi asing ke dalam wilayah Indonesia.<sup>6</sup>

Pelni, Perusahaan Pelayaran Indonesia, adalah perusahaan pelayaran nasional yang melayani transportasi perairan di Indonesia. Pelni berdiri bermula dari Surat Keputusan Bersama antara Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum pada tanggal 5 September 1950 yang berisi untuk mendirikan Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-kapal (Pepuska).<sup>7</sup> Pendirian Pepuska ini didasari oleh keinginan pemerintah Indonesia untuk menasionalisasi perusahaan pelayaran Belanda yaitu N.V. KPM (*Koninklijke Paketvaart Matschappij*) yang telah memulai pelayaran sejak zaman kolonial Belanda. KPM sendiri menolak menggunakan bendera Merah Putih dalam berlayar, yang dalam arti kata lain menolak untuk dinasionalisasi menjadi perusahaan pelayaran Indonesia. Pepuska dan KPM berlayar bersama melayani angkutan perairan di Indonesia, namun persaingan yang terjadi sangat tidak imbang mengingat KPM sendiri telah berpengalaman lebih dari 50 tahun berlayar di Indonesia. Pada tanggal 28 April 1952, Pepuska kemudian dibubarkan, dan pada saat yang sama didirikan Pelni berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan pada tanggal 28 Februari dan Berita Negara Indonesia No.50 tanggal 20 Juni 1952, dengan Direktur pertama adalah R. Ma'moen Soemadipraja.<sup>8</sup> Bermodalkan dengan kapal bekas Pepuska, Pelni memulai kegiatan pelayaran di Indonesia dengan mengisi jalur-jalur pelayaran yang juga dilayani oleh KPM. Modal awal tersebut ternyata dinilai kurang, sehingga Bank Ekspor Impor menyediakan dana untuk pembelian kapal dari Eropa Barat. Meskipun demikian, sampai tahun 1955 KPM memiliki hampir seluruh pasar pelayaran antar pulau, dan sisanya 20% dikontrol oleh Pelni. Situasi politik antara Indonesia dengan Belanda yang memanas karena politik konfrontasi tentang masalah Irian Barat, pada tahun 1957 buruh bersama dengan pemerintah Indonesia mulai mengambilalih KPM, dan kemudian dinasionalisasi pada tahun 1958.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> Purwaka, *Op. cit.*, hal. 12

<sup>7</sup> [www.pelni.co.id/about-us.asp](http://www.pelni.co.id/about-us.asp) diakses pada tanggal dan jam 15 Mei 2010 17:27

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> Thee Kian Wie, "Indonesia's Economic Policies During The Early Independence Period, 1950-1965" *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan*, No. 1 (April,2003), hal. 12.

Sebagai perusahaan pelayaran nasional, Pelni tentu berjalan dengan kebijakan-kebijakan pemerintah yang secara langsung mempengaruhi Pelni. Kebijakan atau dalam arti campur tangan yang dilakukan pemerintah dirasa sangat berperan ketika Pelni mendapat status perusahaan negara pada April 1961.<sup>10</sup> Pemerintah Indonesia merasa perlu dalam mengambil kebijakan terhadap Pelni, karena selain status Pelni sebagai perusahaan negara, pemerintah Indonesia juga beranggapan keuntungan perusahaan bukan hal yang utama, melainkan kebanggaan nasional merupakan hal yang lebih dipentingkan dalam pengakuan pemerintah sosialis pada saat itu.<sup>11</sup>

Pemerintah sendiri juga sadar bahwa aspek perhubungan perairan nasional merupakan aspek penting bagi suatu negara karena menyangkut banyak hal yang secara langsung berpengaruh terhadap stabilitas nasional. Pada bidang ekonomi, sebagai negara dengan luas wilayah hampir duapertiga adalah perairan, kelancaran ekonomi dapat terjamin dengan kapal-kapal yang cukup untuk dapat mengangkut keperluan pengangkutan barang dan penumpang dari satu daerah ke daerah lain. Dalam bidang politik juga pelayaran memainkan peranan penting, pelayaran memainkan peran sebagai penghubung antara daerah satu dengan daerah lain, dengan begitu timbul kelancaran roda pemerintahan antara pusat dan daerah dan antara daerah dengan daerah lain, sehingga tidak menimbulkan kesenjangan antar daerah jika pelayaran nasional tersebut mampu berjalan dengan baik. Melihat aspek-aspek penting tersebut maka pemerintah merasa perlu untuk mengeluarkan kebijakan-kebijakan bahkan ikut campur tangan dalam masalah pelayaran, terutama kepada Pelni sebagai perusahaan pelayaran milik negara.

Kebijakan yang dilakukan pemerintah Indonesia era pemerintahan Soekarno ini tentu menarik, mengingat ada anggapan bahwa perusahaan negara terkenal karena inefisiensi dan ketidakmampuan untuk mengelola tanpa subsidi besar.<sup>12</sup> Kebijakan-kebijakan pemerintah ini tentu sedikit banyak memberikan

---

<sup>10</sup> Sesuai dengan UU No.19/1960 tentang Perusahaan Negara, pada tanggal 17 April 1961 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 107 tahun 1961 status Pelni berubah menjadi Perusahaan Negara. Lihat juga Lembaran Negara tahun 1961 No. 131

<sup>11</sup> Howard W. Dick, *Industri Pelayaran Indonesia: Kompetisi dan Regulasi*, terj. Burhanuddin A. & Maman H. (Jakarta, 1989), hal. 125.

<sup>12</sup> *Ibid.*

pengaruh terhadap pelayanan pelayaran yang dilakukan Pelni. Selain kebijakan-kebijakan umum terhadap Pelni, kondisi politik Indonesia yang saat itu sedang mengalami konfrontasi dengan Belanda dalam masalah Irian Barat, serta dengan Malaysia dalam situasi negara yang anti imperialisme dan kolonialisme, Pelni sebagai perusahaan negara dan juga sebagai alat negara yang sudah berisi dengan segala kebijakan yang diberlakukan pemerintah, tentu akan terlibat dalam konfrontasi tersebut. Membantu pihak militer dalam operasi pembebasan Irian Barat, atau biasa disebut Tri Komando Rakyat (TriKora) dan juga program “Ganyang Malaysia” yang didengungkan oleh Presiden Soekarno, atau yang lazim disebut Dwi Komando Rakyat (Dwikora), dalam hal ini Pelni banyak memainkan peranan sebagai alat negara dengan tujuan agar tercapai segala amanat negara yang diberikan kepada Pelni.

## **1.2. Perumusan Masalah**

Dengan melihat latar belakang penelitian, maka masalah-masalah yang muncul adalah bagaimana kebijakan pemerintah terhadap Pelni, kemudian apa saja tugas-tugas Pelni sebagai perusahaan negara dan juga alat negara, serta aplikasi dari kedua hal tersebut yaitu peranan Pelni dalam politik konfrontasi Indonesia yaitu TriKora dan Dwikora. Pertanyaan penelitian yang akan dibahas antara lain:

- Apa kebijakan yang dilakukan pemerintah Indonesia era pemerintahan Soekarno terhadap tubuh Pelni?
- Bagaimana peranan Pelni dalam menjalankan amanat pemerintah pada Tri Komando Rakyat?
- Bagaimana peranan Pelni dalam menjalankan amanat pemerintah pada Dwi Komando Rakyat?

### 1.3. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ilmiah tentang Pelni ini mengambil ruang lingkup yaitu apa saja kebijakan pemerintah Indonesia era pemerintahan Soekarno yang berkaitan dengan prinsip Pelni sebagai perusahaan negara serta melihat peran Pelni dalam politik konfrontasi Indonesia terhadap Irian Barat dan Malaysia. Peran serta Pelni didalam perjuangan Trikora dan Dwikora sesuai dengan amanat pemerintah melalui Departemen Perhubungan Laut.

Penelitian ini mengambil lingkup waktu mulai dari tahun 1961, yaitu ketika Pelni resmi menjadi perusahaan negara sampai tahun 1966, akhir dari pemerintahan Soekarno dan juga meredanya konfrontasi dengan Malaysia.

### 1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ilmiah ini adalah mengetahui sejauh mana pelayaran nasional mengambil peran sebagai penguat kesatuan nasional. Untuk menggambarkan pelayaran nasional dengan tujuan tersebut maka perlu dijelaskan kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah terhadap Pelni serta bagaimana tindakan Pelni dalam menanggapi kebijakan tersebut. Tujuan penelitian yang lain adalah melihat bagaimana peranan Pelni sebagai suatu perusahaan pelayaran milik negara dalam pelaksanaan Trikora dan Dwikora pemerintahan Soekarno.

Penulisan ilmiah ini juga untuk mengisi penulisan-penulisan tentang sejarah pelayaran Indonesia terutama tentang Pelni, perusahaan pelayaran yang didirikan oleh Pemerintah Indonesia.

### 1.5. Tinjauan Pustaka

Penulisan tentang Pelni ini banyak ditemukan diberbagai artikel dan buku-buku tentang pelayaran dan angkutan laut di Indonesia. Dalam buku H. W Dick yaitu *Industri Pelayaran Indonesia : Regulasi dan Kompetisi* banyak memberikan penjelasan tentang Pelni pada masa sebelum dan pada masa Orde Lama walaupun

fokus buku ini adalah masa Orde Baru. Dick mengatakan tentang bagaimana sikap pemerintah terhadap Pelni sebagai perusahaan pelayaran nasional milik negara yang mengedepankan kebanggaan nasional dan keadilan sosial daripada keuntungan. Hal ini tentu saja menunjukkan bahwa Pelni adalah perusahaan milik negara dan juga sebagai “alat negara” yang bertugas untuk menjalankan pelayaran nasional sesuai dengan amanat pemerintah pada saat itu. Sebagai alat negara, Pelni juga harus mendukung semua kebijakan pemerintah baik untuk manajemen Pelni sendiri maupun untuk kehidupan negara sekalipun.

Buku yang memberikan penjelasan mengenai kondisi pelayaran nasional nusantara adalah buku tulisan dari Tommy H. Purwaka *Pelayanan Antar Pulau Indonesia* yang diterbitkan pada tahun 1993. Purwaka menuliskan tentang pelayaran nasional sebagai alat pemersatu nusantara, dengan melihat frekuensi pelayaran ke daerah-daerah di Nusantara sehingga usaha-usaha untuk mewujudkan persatuan dan kesatuan tersebut lebih dimungkinkan. Hal ini tentu saja memperkuat alasan bagi Pelni selain sebagai moda angkutan perairan, Pelni juga berperan sebagai alat pemersatu nasional. Tulisan dari Purwaka ini kemudian dapat diartikan bahwa pemerintahan Soekarno berusaha untuk memperbaiki sistem pelayaran nasional, dan juga berusaha membangun daerah-daerah terpencil dengan menggunakan perhubungan laut ke wilayah-wilayah tersebut sejalan dengan semangat revolusi Soekarno.

Kebijakan-kebijakan pemerintah terhadap pelayaran nasional dapat dilihat dalam buku M. Husseyn Umar, yaitu *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*, yang mana di dalam buku ini dijelaskan tentang kebijakan-kebijakan pemerintah terhadap sistem pelayaran nasional. Walaupun kebijakan-kebijakan tersebut ditulis di dalam buku ini, tetapi reaksi dan aplikasi dari Pelni terhadap kebijakan-kebijakan tersebut tidak dijelaskan di dalam buku ini

Pustaka lain yang banyak membantu dalam penelitian ilmiah ini adalah majalah *Suluh Nautika* terbitan tahun 1959 sampai 1966 yang merupakan sumber primer karena memberitakan berita pelayaran nasional pada masa itu. Majalah lain yaitu *Bahtera Ampera* yang merupakan majalah yang dikeluarkan oleh Pelni

untuk menunjang hubungan antara Direksi dengan karyawan Pelni, sehingga dari majalah ini dapat terlihat reaksi dari Pelni dalam menanggapi kebijakan-kebijakan pemerintah. Laporan tahunan dari Departemen Perhubungan Laut juga membantu menggambarkan keadaan pelayaran nasional seperti laporan perkembangan kapal dari tahun ke tahun, serta arsip kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Laut.

### 1.6. Metode Penelitian

Pada penelitian ilmiah tentang “Peranan Pelni Pada Perjuangan Trikora dan Dwikora” menggunakan metode sejarah sebagai metode penelitian. Metode yang digunakan ini bertujuan untuk menjawab enam pertanyaan ( 5 W dan 1 H) yang merupakan elemen dasar penulisan sejarah, yaitu *what, when, where, who, why, dan how*. Metode penelitian sejarah sendiri dapat dibagi menjadi empat tahapan yaitu, Heuristik, Kritik Sumber, Interpretasi, dan terakhir adalah Historiografi

Heuristik adalah kegiatan mencari dan menemukan sumber-sumber yang diperlukan berkaitan dengan topik penelitian yang dipilih. Berdasarkan topik penelitian dalam penulisan ilmiah ini, sumber-sumber yang tersedia berupa buku-buku yang berkaitan dengan Pelni dan juga kondisi pelayaran Indonesia. Arsip-arsip laporan tahunan Pelni pada lingkup penelitian juga sangat diperlukan untuk menunjang sumber-sumber penelitian. Sumber lain yang dapat dijadikan acuan dalam penulisan ilmiah ini adalah berita-berita sezaman yang tercetak dalam majalah atau surat kabar pada tahun-tahun yang jadikan lingkup penelitian. Dalam tahapan heuristik sumber-sumber yang ada terbagi menjadi dua, yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Pada penelitian ilmiah ini, sumber primer yang ada adalah arsip-arsip Departemen Perhubungan Laut pada tahun 1961 sampai tahun 1966. Berita-berita di surat kabar nasional dan majalah sezaman yang menggambarkan kondisi pelayaran nasional serta Pelni itu sendiri juga dapat dikelompokkan sebagai sumber primer. Sumber sekunder sendiri dapat ditemukan pada buku-buku dan artikel yang ditulis berkaitan dengan Pelni dan peranannya

dalam Dwikora serta Trikora, seperti buku karya H. W Dick yaitu *Industri Pelayaran Indonesia : Regulasi dan Kompetisi*, buku Tommy H. Purwaka, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia*, dan buku M. Husseyn Umar *Hukum Maritim Dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*.

Kritik sumber yang dilakukan dalam penelitian ilmiah tentang “Peranan Pelni Pada Perjuangan Trikora dan Dwikora” adalah kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern yang dilakukan berkaitan dengan keaslian sumber-sumber primer yang digunakan dalam penulisan ilmiah ini, laporan tahunan yang digunakan adalah laporan tahunan dari Departemen Perhubungan Laut sebagai subjek penelitian. Berita-berita tentang Pelni yang beredar pada tahun-tahun lingkup penelitian adalah berita yang ada dalam majalah atau surat kabar yang asli dan tidak merupakan cetakan ulang. Kritik intern sendiri berkaitan dengan kredibilitas data dalam sumber, sehingga buku-buku dan artikel yang dijadikan sumber harus valid dan tidak dipengaruhi oleh pihak manapun.

Interpretasi, setelah fakta untuk mengungkap dan membahas masalah topik penelitian cukup memadai, kemudian dilakukan suatu interpretasi, yaitu penafsiran akan makna fakta dan hubungan antara suatu fakta dengan fakta lain. Fakta-fakta yang ditemukan baik dari laporan tahunan Departemen Perhubungan, berita-berita sezaman dalam majalah, dan juga buku serta artikel lain kemudian dibuat suatu penafsiran yang mengarah kepada tujuan penelitian. Laporan tahunan Departemen Perhubungan dan berita-berita sezaman dijadikan penafsiran utama diikuti oleh sumber-sumber sekunder yang ada. Penafsiran atas fakta-fakta yang ada harus dilandasi oleh sikap objektif. Kalaupun dalam hal tertentu bersikap subjektif, harus subjektif rasional, bukan subjektif emosional.

Historiografi, tahap terakhir dari metode penelitian sejarah ini adalah historiografi yaitu merangkaikan fakta berikut makna yang ada secara kronologis/diakronis dan sistematis, menjadi tulisan sejarah sebagai kisah. Penulisan ilmiah dari topik tentang Pelni ini harus sesuai dengan judul topik yang diambil, yaitu menuliskan secara sistematis tentang kebijakan pemerintah Soekarno dan pengaruh kebijakan tersebut terhadap Pelni yang saat itu menyangang status perusahaan negara tahun 1961 serta aplikasi penerapan



kebijakan tersebut terkait dengan politik konfrontasi pemerintah saat itu, yaitu konfrontasi dengan Belanda dan Malaysia. Penulisan sejarah tentang topik yang diambil ini harus memperhatikan kaidah-kaidah penulisan ilmiah yang baik dan benar. Penulisan ilmiah yang baik dan benar yaitu memperhatikan; Pertama, bahasa yang digunakan adalah bahasa yang baik dan benar menurut kaidah bahasa Indonesia, dan juga dituntut untuk menggunakan kalimat efektif dalam menyajikan fakta-fakta yang ada; Kedua, memperhatikan konsistensi, antara lain dalam penempatan tanda baca, penggunaan istilah, dan penunjukan sumber; Ketiga, istilah dan kata-kata tertentu harus digunakan sesuai dengan konteks permasalahan; Keempat, format penulisan harus sesuai dengan kaidah atau pedoman yang berlaku, termasuk format penulisan daftar pustaka yang digunakan dalam penulisan ilmiah ini. Kaidah-kaidah tersebut harus benar-benar dipahami dan diterapkan, karena kualitas karya ilmiah bukan hanya terletak pada masalah yang dibahas, tetapi ditunjukkan juga oleh format penyajian.

Selain menggunakan metode penelitian sejarah, penelitian ini juga menggunakan landasan semangat zaman yang digambarkan dalam berita-berita serta buku-buku tentang situasi pelayaran nasional diikuti dengan interpretasi antara semangat zaman lingkup penelitian dengan peristiwa-peristiwa yang terjadi.

### **1.7. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan ilmiah yang digunakan dalam menuliskan karya ilmiah dengan topik “Peranan Pelni Pada Perjuangan Trikora dan Dwikora”, yaitu berisikan, Bab I yaitu bab pendahuluan yang berisikan latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup penelitian, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian, dan terakhir adalah sistematika penulisan. Dilanjutkan ke Bab II yang menjelaskan tentang awal pembentukan Pelni sampai kepada usaha pemerintah dalam mengisi pelayaran nasional melalui Pelni. Isi dari Bab II antara lain yaitu menjelaskan bagaimana proses nasionalisasi KPM menjadi Pelni, kemudian dilanjutkan dengan masa-masa awal Pelni berjalan setelah dinasionalisasi, dan Pelni mengisi ruang kekosongan pelayaran nasional akibat ditinggal oleh KPM.

Bab berikut yaitu Bab III mengarah kepada Deklarasi Djuanda sebagai awal dari pembentukan konsepsi pelayaran nasional, di dalam bab ini juga akan dibahas permasalahan visi maritim Indonesia dan Pelni sebagai alat negara terkait dengan status perusahaan Pelni. Penulisan dilanjutkan dengan masuk kepada Bab IV dan V, yang menjelaskan aplikasi dari kebijaksanaan dan peranan Pelni sebagai alat negara yaitu bagaimana Pelni berperan dalam dua amanat pemerintah Soekarno, yaitu Trikora dan Dwikora, di dalam Bab IV dan V juga dijelaskan Pelni dalam menjalani kebijakan-kebijakan pemerintah selama masa perjuangan Trikora dan Dwikora. Bab terakhir yaitu bab simpulan dan menjawab semua pertanyaan penelitian yang diajukan dalam penelitian ilmiah tentang peranan Pelni dalam kebijakan pemerintah pada perjuangan Trikora dan Dwikora.



## **BAB 2**

### **PEMBENTUKAN PERUSAHAAN NEGARA PELNI**

## 2.1. Nasionalisasi KPM dan Pendirian Pelni

Setelah Indonesia merdeka, bahkan setelah pengakuan kedaulatan Republik Indonesia oleh pemerintah Kerajaan Belanda dalam perjanjian KMB 1949, ekonomi Indonesia masih didominasi oleh perusahaan asing termasuk perusahaan Belanda. Keadaan ini tentu tidak menggambarkan ada kemerdekaan dalam bidang perekonomian meskipun secara politik kemerdekaan itu telah diraih oleh bangsa Indonesia. Perusahaan asing yang ada, terutama perusahaan Belanda, melakukan kegiatan ekonomi hanya untuk menarik keuntungan yang sebesar-besarnya dari Indonesia tanpa berpartisipasi dalam meningkatkan taraf hidup rakyat umum.<sup>13</sup> Sikap arogan dan ketidakpedulian para pemilik modal asing ini kemudian memunculkan sikap ketidaksukaan dari rakyat dan pemimpin Indonesia terhadap Belanda.

Untuk melawan dominasi oleh asing tersebut, maka diperlukan suatu gerakan untuk menciptakan penguatan ekonomi nasional dengan orang-orang pribumi sebagai pelaksana, atau bisa disebut dengan nasionalisme ekonomi. Perumusan tentang aspirasi tersebut secara garis besar mencakup tiga aspek utama, *Pertama*, suatu perekonomian yang beragam dan stabil, dalam arti ditiadakan ketergantungan yang besar terhadap ekspor bahan mentah. *Kedua*, suatu perekonomian yang berkembang dan makmur atau pembangunan ekonomi. *Ketiga*, suatu perekonomian pribumi, yang berarti dominasi ekonomi barat dan etnis cina harus dialihkan kepada orang-orang Indonesia.<sup>14</sup> Keinginan untuk mencapai perekonomian nasional ini tentu harus mendapat dukungan dari berbagai pihak yang terlibat dalam perekonomian negara ini. Mulai dari pemimpin pemerintahan sampai kaum buruh ikut berperan dalam menciptakan kondisi dimana ekonomi nasional dapat terlaksana dengan baik sehingga bisa keluar dari dominasi asing tersebut.

---

<sup>13</sup> Bondan Kanumoyoso, *Menguatnya Peran Ekonomi Negara: Nasionalisasi Perusahaan Belanda di Indonesia*, (Jakarta, 2001) hal. 36.

<sup>14</sup> Yahya A. Muhaimin, *Bisnis dan Politik: Kebijakan Ekonomi Indonesia 1950-1980*, (Jakarta, 1990), hal. 22.

Salah satu jalan yang dipikirkan untuk mengakhiri dominasi perusahaan Belanda ialah dengan jalan melakukan nasionalisasi. Untuk melakukan nasionalisasi dibutuhkan suatu alasan yang kuat yang dapat dijadikan dasar legitimasi. Momentum itu didapat dengan semakin memburuknya hubungan Indonesia dengan Belanda berkaitan dengan masalah Irian Barat.<sup>15</sup> Dalam perjanjian KMB, masalah Irian Barat akan diselesaikan satu tahun kemudian, atau dalam arti kata lain akan ada perundingan lagi di tahun 1950 antara pemerintah Republik Indonesia dengan Belanda. Namun, dalam konferensi-konferensi yang diadakan mengenai masalah Irian Barat ini, Belanda selalu menolak menyerahkan wilayah Irian Barat masuk kedalam wilayah kedaulatan Indonesia. Belanda beranggapan bahwa Irian Barat berbeda dengan wilayah Indonesia lain, mulai dari segi penduduk, agama, dan kebudayaan, Belanda memasukan Irian Barat dalam klasifikasi Ocenia dan Melanesia. Hal ini tentu saja berbeda dengan pandangan para pemimpin Indonesia, wilayah Irian Barat adalah satu kesatuan dari wilayah Indonesia sehingga tidak dapat dipisahkan, bahkan ada slogan “Indonesia Merdeka dari Sabang sampai Merauke” yang sering dikumandangkan dalam usaha pencapaian kedaulatan nasional. Melalui pandangan tersebut, maka Indonesia merasa wilayah Irian Barat adalah bagian dari Indonesia dan harus diperjuangkan dengan merebut Irian Barat dari Belanda. Penyelesaian masalah Irian Barat yang tidak kunjung selesai ini yang menjadikan hubungan antara pemerintah Indonesia dengan Belanda menjadi sangat buruk dan kemudian berdampak pada keinginan menasionalisasi perusahaan Belanda bertambah kuat dan dilakukan secara besar-besaran.

Salah satu perusahaan Belanda yang dinasionalisasi demi perbaikan dan pengembangan ekonomi nasional adalah KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*), perusahaan pelayaran milik Belanda. KPM sendiri merupakan salah satu perusahaan milik Belanda yang terbilang sukses menjalankan perekonomian perusahaan di Indonesia, hal ini dikarenakan KPM memiliki jumlah dan bobot kapal yang besar, jaringan pelayaran yang luas, serta mempunyai reputasi yang baik dalam menjalankan pelayaran kapal-kapal mereka. Pemeliharaan dan perawatan kapal-kapal mereka merupakan suatu kebanggaan

---

<sup>15</sup> Kanumoyoso, *Op.cit*, hal. 25.

bagi KPM, jadwal pelayaran pun diterbitkan dalam sebuah buku yang dikeluarkan pada awal tahun, klaim yang diselesaikan dengan cepat, serta pelayanan yang terbaik atas segala penanganan muatan menjadikan KPM sebagai pelayaran pilihan bagi penumpang maupun para pedagang yang memakai jasa kapal KPM untuk usaha perniagaan.<sup>16</sup>

Dalam perjalanan kegiatan pelayaran di Indonesia, KPM terkesan melakukan monopoli di Indonesia, bahkan setelah Indonesia merdeka dan memperoleh kedaulatan pada tahun 1949. Hal ini tentu saja sangat timpang karena melihat satu-satunya sarana penghubung antar pulau di Indonesia pada waktu itu harus dikuasai oleh asing. Melihat ketimpangan tersebut, dan juga semangat untuk menciptakan perekonomian nasional, pemerintah mengambil sikap dengan meminta KPM masuk menjadi perusahaan Indonesia dengan kepemilikan saham 51 persen untuk KPM, dan sisa 49 persen milik pemerintah Indonesia.<sup>17</sup> Sebelum ada usul dari pemerintah tersebut, KPM menawarkan usul lain yaitu mengadakan kerja sama dengan pemerintah Indonesia dan KPM siap untuk menerima perjanjian-perjanjian yang diberikan oleh pemerintah Indonesia. KPM juga menawarkan agar dua orang dari Indonesia menempati posisi sebagai anggota dewan, dan satu orang untuk duduk dalam jajaran manajemen KPM, sebagai ganti dari hal itu, KPM akan tetap menjadi milik Belanda dan mendapat hak yang sama dalam pelayaran antar pulau.<sup>18</sup> Kedua usulan tersebut memang susah diterima oleh kedua belah pihak yang masing-masing punya kepentingan terhadap pelayaran di Indonesia, ditambah lagi dengan kondisi hubungan Indonesia – Belanda yang sedang memanas akibat masalah Irian Barat, perundingan-perundingan yang dilaksanakan antara KPM dengan pemerintah Indonesia juga tidak bisa berjalan lancar serta selalu diikuti oleh emosi yang tinggi di kedua belah pihak.

Perundingan antara KPM dan Pemerintah Indonesia menemui jalan buntu, dimana kedua belah pihak tidak dapat menerima usulan dari masing-masing pihak. Pada tanggal 6 September 1950, pemerintah Indonesia mendirikan Pepuska

---

<sup>16</sup> Dick, *Op.cit*, hal. 24.

<sup>17</sup> *Ibid.*, hal. 28.

<sup>18</sup> *Ibid.*

(Pemilikan Pusat Kapal-Kapal) dengan tujuan utama yaitu untuk mengembangkan usaha pelayaran dengan cara membangun dan menyediakan satuan-satuan armada kapal bagi keperluan pelayaran antar pulau dan internasional.<sup>19</sup> Pepuska sendiri didirikan setelah mengambil alih peran *Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit* (SGS)<sup>20</sup> yang terlebih dahulu dibentuk oleh Belanda pada Maret 1947. Berbeda dengan SGS, Pepuska mempunyai kapal-kapal yang cukup besar, sehingga diharapkan mampu bersaing dengan KPM dalam pelayaran antar pulau. Pepuska juga mendapatkan dua perusahaan pelayaran lain yaitu PT. Perpelin dan PT. Kalimantan<sup>21</sup>. Pepuska juga mulai mengadakan perundingan dengan galangan kapal luar negeri untuk membuat suatu armada kapal yang tepat guna memenuhi kebutuhan kapal bagi pelayaran antar pulau. Kontrak pun ditandatangani dengan galangan kapal milik orang Eropa pada bulan Januari 1952.<sup>22</sup>

Pepuska sendiri bagi pemerintah hanya sebagai “pelengkap” bagi pelayaran di Indonesia. Pemerintah masih mengharapkan keberhasilan perundingan dengan KPM mengenai angkutan perairan Indonesia yang utama. Berlayar dengan status tidak diperbolehkan Pepuska mengoperasikan kapal atas nama sendiri ini, menyebabkan Pepuska harus menderita kerugian yang cukup parah, sehingga seluruh aset-aset Pepuska akan dialihkan kepada perusahaan yang baru. Menghadapi perundingan pemerintah dengan KPM yang tidak kunjung menemukan kesepakatan diantara kedua belah pihak, dan juga kerugian yang dihadapi Pepuska, pada tanggal 28 April 1952, tiga minggu setelah Kabinet Wilopo dilantik, perusahaan negara Pelayaran Nasional Indonesia, atau Pelni (nama ini hampir serupa dengan usul pemerintah Indonesia kepada KPM) didirikan dengan modal minimal 200 juta rupiah untuk mengambil-alih harta dan kewajiban Pepuska.<sup>23</sup> Pemimpin Pelni ditunjuk yaitu mantan manajer kepala Pepuska, yaitu R. Soenar Soerapoetra, dibantu dengan Moh. Ma'moen

<sup>19</sup> M.S Wibowo, *Peranan Armada Niaga dan Pelaut Indonesia*, (Jakarta, 1992) hal. 62.

<sup>20</sup> *Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit* atau Otorita Pemilik Kapal Bersama, didirikan oleh Pemerintah Belanda di Jakarta guna mempercepat pembangunan perkapalan di Indonesia melalui pengaturan kapal, keuangan dan bantuan teknik.

<sup>21</sup> PT. Perpelin didirikan di Surabaya untuk melayani rute Jawa Timur, Madura, dan Nusa Tenggara. Sedangkan PT. Kalimantan didirikan di Banjarmasin untuk membuka pelayaran ke Pulau Jawa. Lihat Howard W. Dick, *Industri Pelayaran Indonesia: Kompetisi dan Regulasi* (Jakarta, 1990) hal. 31.

<sup>22</sup> Dick, *Op. cit.*, hal. 31.

<sup>23</sup> *Ibid.*, hal. 32.

Soemadipradja.<sup>24</sup> Pelni kemudian diberi hak dan wewenang untuk berlayar dan mengoperasikan kapal atas nama sendiri, hal ini tentu berbeda dengan Pepuska yang tidak diizinkan mengatasnamakan sendiri kapal-kapal mereka, untuk bersaing langsung dengan KPM dalam pelayaran di perairan Indonesia. Pendirian Pelni ini diharapkan oleh pemerintah agar tercipta pelayaran nasional yang sesuai dengan keinginan pemerintah, yaitu menciptakan perekonomian nasional tanpa ada pihak asing yang ikut campur, apalagi pelayaran ini merupakan sarana penghubung antar pulau di Indonesia yang paling diandalkan untuk menghubungkan pulau-pulau di Indonesia dan juga menjaga keutuhan nasional pada masa tersebut.

Setelah Pelni didirikan untuk menghadapi persaingan dengan KPM, pemerintah mulai mengambil ancang-ancang untuk segera melakukan nasionalisasi dalam segala urusan yang berhubungan dengan pelayaran nasional, termasuk mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 61 tahun 1954. Isi dari PP tersebut adalah mengharuskan gudang pelabuhan, bongkar muat barang dan pengangkutan tongkang harus dialihkan ke perusahaan Indonesia. Padahal sebelum PP tersebut dikeluarkan, segala urusan pelabuhan tersebut hampir semua dipegang oleh Belanda dan perusahaan asing lain. Pemerintah sendiri tidak mengalami kesulitan dalam melakukan nasionalisasi terhadap pelabuhan dan terminal operasional ini, hal ini dikarenakan tidak diperlukan banyak investasi modal tetap dalam menjalankan terminal operasional ini, sebab gudang dan segala peralatannya disewa dari otorita pelabuhan.<sup>25</sup>

Walaupun Pelni sudah didirikan dan terminal operasional pelabuhan sudah dikuasai oleh nasional, tetap saja Pelni kesulitan untuk menghadapi persaingan dengan KPM. Hal ini terlihat dari jumlah penumpang yang diangkut oleh KPM sebanyak 94% dari lalu lintas penumpang di Indonesia pada tahun 1956.<sup>26</sup> Penyebab dari kurang berhasil pelayaran Pelni dalam menarik penumpang ini adalah KPM selalu memegang kualitas pelayaran mereka dibanding Pelni. Seperti yang sudah dijelaskan diatas, KPM memiliki reputasi yang baik dimata para

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, hal. 33.

<sup>25</sup> *Ibid.*, hal. 35.

<sup>26</sup> *Ibid.*, hal. 37.

pengguna jasa angkutan perairan, bobot kapal yang besar, jaringan pelayaran yang luas, serta pemeliharaan kapal yang baik menjadikan KPM tetap pilihan bagi penumpang angkutan perairan. Pelni sendiri berhasil menaikkan jumlah penumpang dua kali lipat pada tahun 1957 setelah mendapatkan enam kapal baru.<sup>27</sup> Kesulitan yang dialami KPM terasa ketika Pelni mengadakan pemotongan tarif sedangkan KPM dipaksa untuk berpegang pada tarif resmi yang dikeluarkan oleh pemerintah.<sup>28</sup>

KPM sendiri masih terus memperjuangkan keberadaan mereka di Indonesia, meskipun mereka hanya bisa menguasai pangsa pasar pelayaran di angkutan penumpang, namun setelah permasalahan Irian Barat semakin memanas sampai ketingkat internasional, posisi KPM semakin terjepit karena muncul semangat anti Belanda karena terkait masalah Irian Barat berujung pada semangat untuk menasionalisasi bangsa segala sesuatu yang berhubungan dengan Belanda. Puncak dari semangat tersebut, pada tanggal 2 Desember 1957 terjadi pemogokan umum yang dilakukan oleh pegawai berbangsa Indonesia yang bekerja di perusahaan Belanda, sehingga terjadi kelumpuhan terhadap perusahaan-perusahaan Belanda tersebut.<sup>29</sup> Esok hari, pada tanggal 3 Desember, terjadi pengambilalihan terhadap kantor pusat KPM di Jl. Merdeka Timur Jakarta.<sup>30</sup> Para buruh yang tergabung dalam Serikat Buruh KPM atau disingkat S.B.K.P.M., mendatangi ruangan Presiden Direktur KPM dan menyatakan secara terang-terangan akan mengambil alih KPM. Seluruh Direksi KPM kemudian dikumpulkan dan kemudian para serikat buruh ini membacakan isi dari pokok-pokok pengambilalihan KPM oleh serikat buruh. Pokok-pokok dari pengambilalihan tersebut ditandatangani oleh Mamesah dan Tomaso sebagai wakil dari Serikat Buruh KPM seluruh Indonesia.<sup>31</sup> Pasca pengambilalihan tersebut, kemudian dibentuk Sidang Dewan Menteri pada tanggal 4 Desember dan memutuskan bahwa KPM untuk sementara waktu diambil alih oleh negara dan

---

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> *Ibid.*, hal. 40.

<sup>30</sup> *Harian Pedoman*, 4 Desember 1957 seperti yang dikutip oleh Kanumoyoso (2001: 62).

<sup>31</sup> Laporan Umum Menteri Pelayaran. "Keadaan Perkembangan Pelayaran Dalam Laporan Pemerintah Kepada DPR Tentang Rangka Aksi Pembebasan Irian Barat," *Suluh Nautika Tahun ke VIII No. 3* (Maret, 1958), hal. 66.



pengawasan serta penyelenggaraan perusahaan tersebut diberikan kepada sebuah panitia yang dibentuk, yaitu Panitia Penguasa KPM yang terdiri atas Mr. Koesen (Kepala Jawatan Pelayaran Ekonomi, Kementerian Pelayaran) selaku ketua panitia, dengan anggota Kosasih (Direktur Pelni), Wakil KMKBDR<sup>32</sup>, Wakil ALRI, Wakil Kementerian Keuangan, Wakil Kementerian Perdagangan, dan Wakil Kementerian Perburuhan, dan selanjutnya pelaksanaan dan pengawasan tersebut akan ditetapkan oleh Menteri Pelayaran atas nama Penguasa Militer/Menteri Pertahanan.<sup>33</sup>

Pengambilalihan ini dilakukan tanpa ada kekerasan dari serikat buruh KPM, dan juga tidak ada suatu tindakan dari pemerintah dan pihak militer terhadap aksi ini. Sikap diam yang dilakukan pemerintah dan militer terhadap aksi pengambilalihan KPM ini, terkesan bahwa pemerintah Indonesia secara diam-diam turut mendukung aksi tersebut dan dugaan ini semakin kuat karena pada tanggal 6 Desember 1957 melalui surat No. 1509/PMT/1957, Menteri Perhubungan mengemukakan persetujuannya atas pengambilalihan KPM.<sup>34</sup>

Nasionalisasi ini ternyata memberikan dampak negatif bagi pemerintah Indonesia, Pelni kemudian harus menampung 10.000 karyawan KPM yang berbangsa Indonesia tapi tidak mendapatkan satu pun kapal KPM.<sup>35</sup> KPM sendiri telah mengasuransikan kapal mereka kepada Llyods of London,<sup>36</sup> yang jika suatu saat terjadi hal-hal yang merugikan, maka akan dilakukan pembayaran apabila kapal masih ditahan selama empat bulan kemudian. Pihak ketiga ini kemudian mengusahakan dengan membujuk pemerintah Indonesia agar melepaskan kapal-kapal yang ditahan melalui keputusan Perdana Menteri tanggal 28 Maret 1958.<sup>37</sup> Selain KPM sudah mengasuransikan kapal-kapal mereka, pada waktu terjadi pengambilalihan tersebut, kapal-kapal besar KPM sedang berada di laut bebas dan

---

<sup>32</sup> KMKBDR atau Komando Militer Kota Besar Jakarta Raya adalah Komando Militer yang dibentuk pada tanggal 10 Mei 1950 yang berfungsi sebagai pusat komando militer di Jakarta, sekarang Kodam Jaya.

<sup>33</sup> Laporan Umum. *Suluh Nautika Tahun ke VIII No.3*, hal.67.

<sup>34</sup> Kanumoyoso, *Op.cit.*, hal. 63.

<sup>35</sup> Departemen Pelayaran, *Laporan Tahunan 1958* (Jakarta, 1959), seperti yang dikutip oleh Dick (1989: 41).

<sup>36</sup> KPM menyadari akan terjadi kebuntuan perundingan dengan pemerintah Indonesia, oleh sebab itu, KPM merasa perlu untuk mengasuransikan kapalnya.

<sup>37</sup> Dick, *Op. Cit.*, hal. 40-41

di Singapura, sehingga dengan mudah kapal-kapal tersebut menjauh dari perairan Indonesia dan terhindar dari penyitaan oleh pemerintah Indonesia.<sup>38</sup>

Pengambilalihan KPM oleh pemerintah ini menandakan kegiatan KPM di Indonesia telah selesai, dengan kata lain, Pelni sebagai perusahaan pelayaran yang pada awal didirikan oleh Pemerintah untuk menghadapi persaingan dengan KPM, akan menggantikan KPM untuk menjalankan moda angkutan pelayaran nasional di Indonesia. Kapal-kapal KPM yang berlayar ke luar wilayah perairan Indonesia membuat Pelni harus berjalan dengan kekurangan kapal karena harus menutupi kekurangan pelayaran yang ditinggal oleh KPM, namun hal tersebut tentu tidak diinginkan oleh pemerintah karena pelayaran nasional mutlak dibutuhkan untuk tetap menjada persatuan dan kesatuan nasional.

## 2.2. Masa Awal Pelni

Pelni atau Pelayaran Nasional Indonesia merupakan perusahaan yang didirikan oleh pemerintah untuk menggalang ekonomi nasional pasca pengakuan kedaulatan Republik Indonesia oleh Belanda melalui pelayaran nasional. Pada awal pendirian, Pelni mempunyai tugas untuk menyaingi perusahaan pelayaran yang sudah berpengalaman puluhan tahun di Indonesia dan memiliki manajemen yang kuat, yaitu KPM. Pelni sendiri didirikan pada tanggal 28 April 1952 dengan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor M.2/1/2 tanggal 28 Februari 1952 dan No. A.2/1/2 tanggal 19 April 1952, serta Berita Negara Republik Indonesia No. 50 tanggal 20 Juni 1952, sebagai Presiden Direktur pertamanya diangkatlah R. Ma'moen Soemadipradja (1952-1955).<sup>39</sup> Modal awal Pelni dalam menjalankan moda pelayaran adalah 8 unit kapal milik Pepuska yang diserahkan kepada Pelni untuk memulai pelayaran nasional, namun dengan hanya berlayar menggunakan delapan kapal, tentu tidak akan mencukupi kebutuhan pelayaran nasional dan juga segala kegiatan ekonomi Indonesia. Untuk menutupi

<sup>38</sup> *Ibid.*, hal. 42.

<sup>39</sup> *Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia, Seperempat Abad Pelayaran Nasional di Indonesia (1945-1970)*. Jilid II. Jakarta: Yayasan Puspindo, 2001, hlm. 21-22 seperti yang dikutip oleh Magdalia Alfian., *et al.*, "Perkembangan Transportasi di Indonesia Dari Masa ke Masa" (Jakarta, 2009), hal. 41.

kekurangan kapal tersebut, Ir. Djuanda selaku Menteri Perhubungan pada waktu itu menambah kapal Pelni atas bantuan Bank Exim milik Amerika<sup>40</sup>. Melalui usaha bantuan dari Bank Exim tersebut, Pelni memiliki 45 kapal *coaster* dari Eropa Barat, Pelni juga mencharter kapal-kapal asing dari berbagai bendera yang digunakan untuk mengambil trayek-trayek yang ditinggalkan oleh KPM<sup>41</sup>

Pada tahun 1956, Pelni kemudian menguasai 25% angkutan barang, dan kemudian meningkat setahun kemudian menjadi 29%.<sup>42</sup> Pangsa pasar sebesar itu tentunya angka yang cukup besar bagi Pelni dimana Pelni harus bersaing dengan KPM yang sudah berpengalaman puluhan tahun serta memiliki jaringan yang luas. Untuk kategori angkutan penumpang, memang KPM menguasai 94% dari lalu lintas penumpang, namun dengan menggunakan enam kapal baru pada tahun 1956, Pelni mampu mengangkut dua kali lipat penumpang pada tahun 1957<sup>43</sup>. Penguatan angkutan barang oleh Pelni ini disebabkan oleh pengalokasian muatan pemerintah kepada Pelni, padahal sebelum itu, muatan pemerintah ini banyak diangkut oleh KPM, pada tahun 1952 sebanyak 646.000 ton muatan pemerintah diangkut oleh KPM, namun pada tahun 1954, setelah Pelni berjalan selama dua tahun, angka tersebut menurun drastis menjadi 359.000 ton.<sup>44</sup> Pelni juga mengadakan pemotongan tarif untuk meningkatkan jumlah angkutan penumpang dan barang mereka, sedangkan KPM harus menuruti tarif resmi pemerintah Indonesia. Hal ini tentu saja memberatkan KPM, yang mana mereka harus mengeluarkan biaya operasional yang lebih besar karena kapal-kapal yang dimiliki KPM tergolong kapal besar dan juga jadwal mereka yang tetap, sedangkan Pelni sendiri berlayar dengan kapal-kapal yang tidak terlalu besar dan tidak terikat dengan jadwal tertentu. Keadaan inilah yang membuat KPM tidak dapat bertahan dengan persaingan tarif pelayaran. Persaingan juga terjadi dalam

---

<sup>40</sup> Selain adanya bantuan kredit mudah dari US Eximbank, Kementerian Perhubungan, dalam hal ini Pemerintah Indonesia juga mendapatkan banyak keuntungan dari *War-boom* yang terjadi pada tahun 1950-an. Saat itu sedang terjadi perang di Vietnam dan Perang Saudara antara Korea Utara dan Korea Selatan, dengan adanya perang tersebut, pemerintah mendapat devisa yang besar dari ekspor karet, timah, dan bahan-bahan mentah lainnya yang ditujukan ke negara yang berperang tersebut. Sehingga pemerintah mampu meningkatkan sarana dan prasarana transportasi pada masa tersebut.

<sup>41</sup> Alfian, *et al.*, *Op. cit.*, hal. 42.

<sup>42</sup> Dick, *Op. cit.*, hal.36.

<sup>43</sup> KPM dan Departemen Pelayaran, dikutip juga oleh Dick, 1990, hal. 37.

<sup>44</sup> Dick, *Op. cit.*, hal. 37.

masalah pengangkutan barang-barang ekspor yang ditujukan ke Vietnam dan Korea seperti karet, timah, dan bahan mentah lain yang mengalami kenaikan harga, sehingga jumlah dan tarif angkutan barangnya juga mengalami peningkatan. Pelnis memiliki “akses” khusus dalam mengangkut barang-barang tersebut, yaitu mereka terhindar dari pembatasan ekspor sehingga memungkinkan untuk memberikan potongan harga khusus terhadap pengangkutan barang-barang tersebut, sedangkan KPM terlihat berhati-hati untuk melakukan usaha seperti itu.<sup>45</sup>

KPM tidak dapat bertahan lagi di Indonesia setelah kantor pusat mereka di Jakarta diduduki oleh kaum buruh pada tanggal 3 Desember 1957. Pada tanggal 6 Desember, Menteri Perhubungan kemudian menyetujui pengambilalihan KPM tersebut. Namun, ada masalah yang cukup pelik yang harus dihadapi Pelnis terkait pengusiran KPM tersebut, Pelnis tidak mendapatkan satu pun kapal warisan dari KPM karena pada waktu terjadi pendudukan kantor pusat KPM oleh para buruh, kapal-kapal KPM sedang berada di luar perairan Indonesia, sehingga dengan mudah kapal-kapal tersebut menjauhi wilayah Indonesia begitu mengetahui adanya pengambilalihan tersebut. Selain tidak ada kapal warisan tersebut, Pelnis juga harus menampung 10.000 karyawan KPM berbangsa Indonesia untuk menjadi karyawan Pelnis. Pasca KPM meninggalkan perairan Indonesia, maka pelayaran nasional Indonesia mengalami kekosongan 85 kapal yang biasa mengangkut kapasitas 146.000 gross ton.<sup>46</sup> Selain ada kekosongan tersebut, terjadi masalah lain yang cukup besar karena terkait masalah pelayaran terhadap penduduk Indonesia bagian Timur yang masih sangat bergantung pada kapal-kapal KPM.<sup>47</sup> Beberapa pelabuhan kecil di Nusa Tenggara dan Maluku terpaksa menggunakan perahu-perahu kecil untuk tetap berhubungan dengan wilayah lain.<sup>48</sup>

---

<sup>45</sup> *Ibid.*, hal. 39.

<sup>46</sup> *Ibid.*, hal. 42

<sup>47</sup> Pada masa sebelumnya, wilayah Indonesia Timur masih sangat tergantung dengan kapal-kapal KPM, mengingat Pelnis hanya mementingkan pelayaran di wilayah pusat dan Indonesia Barat berkaitan dengan peningkatan perdagangan ketika *War-boom* terjadi.

<sup>48</sup> Dick, *Op. cit.*, hal 43

Pasca KPM pergi dari perairan Indonesia, maka yang menjadi pokok masalah utama adalah bagaimana mencukupi kapal-kapal pelayaran niaga dibawah bendera Indonesia, atau dalam hal ini Pelni, untuk melayani pelayaran nasional yang dulu dilayanani oleh KPM. Pelni sebagai perusahaan pelayaran nasional diharapkan mampu untuk menggantikan KPM dalam melayani moda transportasi perairan bagi masyarakat Indonesia, karena selain untuk menjaga transportasi penumpang dan barang antar pulau di Indonesia, Pelni juga akan memainkan peran konsolidasi dalam negeri yang pada saat itu sedang dalam masa-masa revolusi. Sebagai contoh, bagi Amerika, peranan jalur kereta api sangat memainkan peranan penting bagi konsolidasi para penduduk Amerika, dan jika dibandingkan dengan Indonesia yang sebagian besar wilayah Indonesia adalah perairan, maka alat konsolidasi yang paling tepat adalah pelayaran, dan Pelni harus menjalankan itu dengan baik, mengingat Pelni yang didirikan untuk menggantikan KPM dalam melayani pelayaran nasional Indonesia.

Perbedaan antara Pelni dengan KPM adalah tujuan dari perusahaan tersebut, dimana KPM didirikan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk mencari untung sebanyak-banyaknya, sedangkan Pelni mempunyai tujuan atau tugas negara didalam memperlancar perekonomian nasional, atau dalam arti kata lain, lebih bersifat nasional dan sosialis, meskipun tidak terlepas dari pertimbangan komersiil layaknya sebuah perusahaan.

Data tahun 1957 menyebutkan, jumlah kapal yang dimiliki KPM adalah 96 kapal dengan jumlah muatan 190.000 DWT (*Dead Weight Tonnage*), sedangkan Pelni sendiri baru mempunyai 41 kapal dengan berat muatan 60.000 DWT.<sup>49</sup> Hal ini jelas menjadi satu ketimpangan yang besar mengingat perbedaan dalam jumlah kapal yang dimiliki Pelni dibandingkan dengan milik KPM. Perbandingan jumlah kapal yang dimiliki KPM dengan Pelni tersebut tentu akan membawa dampak yang kurang baik terhadap pelayaran nasional, karena akan menghambat pelayaran antar pulau di Indonesia dan hambatan pelayaran itu sendiri akan mengakibatkan perasaan kesenjangan dari tiap-tiap daerah di

---

<sup>49</sup> Dewan Prantjang Nasional Indonesia, "Kutipan Dari Rantjangan Dasar Undang-undang Pembangunan Nasional Semeste Berencana Delapan Tahun: 1961-1969". Lihat *Suluh Nautika Tahun ke X No. 9* (September, 1960), hal 248.

Indonesia. Pelayaran nasional merupakan suatu perwujudan cita-cita persatuan rakyat di Indonesia, apabila Pelni mampu mengadakan pelayaran dari satu daerah ke daerah lain, maka dapat dipastikan antar daerah tersebut akan tercipta rasa persaudaraan dan nasionalisasi yang kuat. Jika kekurangan kapal akibat ditinggal oleh KPM, maka akan sulit untuk membentuk pelayaran nasional yang bertujuan untuk perwujudan persatuan antar wilayah Indonesia.

### 2.3. Pelni Mengisi Ruang Pelayaran Nasional

Untuk menutupi kekurangan akibat ditinggal KPM, pemerintah Indonesia mulai mengambil kebijakan yang bertujuan untuk menutupi kekurangan pelayaran yang ditinggal oleh KPM. Pada tahun-tahun awal Pelni berjalan ini memang sangat berat untuk melayani seluruh pelayaran yang ditinggalkan oleh KPM, namun pemerintah Indonesia mulai mengambil tindakan dengan menambah tonase-tonase kapal-kapal yang digunakan Pelni untuk pelayaran nasional, dan ini memang terbukti dari pidato Menteri Muda Departemen Perhubungan Laut bahwa penambahan tonase kapal merupakan hal yang paling diutamakan saat itu:

“...kekurangan akan ruangan kapal oleh Menteri Pelajaran Komodore Moh. Nazir telah sebagian besar dapat diatasi dalam waktu yang singkat sehingga dengan perginja armada K.P.M. dari perairan kita tidak menimbulkan kekatjauan yang begitu besar sebagaimana diramalkan oleh lawan-lawan kita. Kita dapat “survive”. Dalam masa demikian dapat dimengerti, bahwa segala usaha dititik-beratkan pada penambahan tonnage”<sup>50</sup>

Penambahan tonase ini memang dirasa sangat perlu mengingat jumlah pelayaran yang harus dilayani Pelni jauh lebih besar. Dalam jangka waktu 3 bulan pasca KPM pergi, pemerintah juga mencanangkan pencarteran kapal-kapal asing sebagai penambah tonase bagi Pelni. Pencarteran pada tahun-tahun awal nasionalisasi KPM baru berjumlah 26 kapal dengan tonase 72.000 ton dan jangkauan pelayaran sepanjang 43.478 mil, adapun biaya yang harus dikeluarkan oleh pemerintah terkait pencarteran ini berjumlah Rp. 101.250.000,- untuk jangka

<sup>50</sup> Pidato tahun baru 1960 oleh Menteri Muda Departemen Perhubungan Laut Ir. Abdulmuttalip dengan tema pidato “Retooling Pelajaran Nasional Kita”.

waktu 6 bulan.<sup>51</sup> Kapal-kapal asing yang dicarter ini harus disesuaikan dengan keperluan yang dibutuhkan untuk pengangkutan dan mengikuti syarat-syarat yang diberlakukan oleh pemerintah. Pelni sendiri merupakan salah satu perusahaan yang berhak melakukan pencarteran tersebut karena dalam peraturan pemerintah tentang pencarteran tanggal 19 Januari 1959 No. PPE 441/3-1-2/59 terdapat pasal yang bertuliskan hanya perusahaan pelayaran nasional yang telah memperoleh izin untuk mencarter kapal-kapal asing tersebut.<sup>52</sup> Melalui peraturan ini, pemerintah Indonesia juga berhati-hati dalam melibatkan asing dalam peta pelayaran nasional.

Kebijakan pemerintah untuk membeli kapal dari luar negeri masuk dalam rencana pembelian sejumlah kapal yang didatangkan dari Eropa dan Jepang<sup>53</sup>. Pembelian kapal-kapal untuk Pelni ini tentu akan memberikan angin segar bagi Pelni, karena akan menutupi pelayaran yang sempat ditinggalkan oleh KPM, selain itu, pembelian kapal-kapal baru yang sesuai pesanan akan memudahkan Pelni dalam berlayar karena kapal-kapal ini akan menyesuaikan kondisi perairan Indonesia karena sesuai dengan apa yang diminta oleh pemerintah.

Negara-negara yang didekati oleh pemerintah Indonesia untuk mengisi kekosongan armada Pelni antara lain Jepang (*Tokyo Senpaku Kaisha*), Inggris (*Blue Funnel Line*), Amerika Serikat (*Isthmian*), Jerman Barat (*Hapag*), Yugoslavia, dan Polandia (*Polish Ocean Lines*).<sup>54</sup>



<sup>51</sup> Laporan Umum Menteri Pelayaran, *Loc. Cit.*, hal. 66.

<sup>52</sup> Mas Adi, "Mengisi Kekurangan Rancangan Kapal," *Suluh Nautika Tahun ke IX No. 1-2*, (Januari-Februari, 1959) hal. 8.

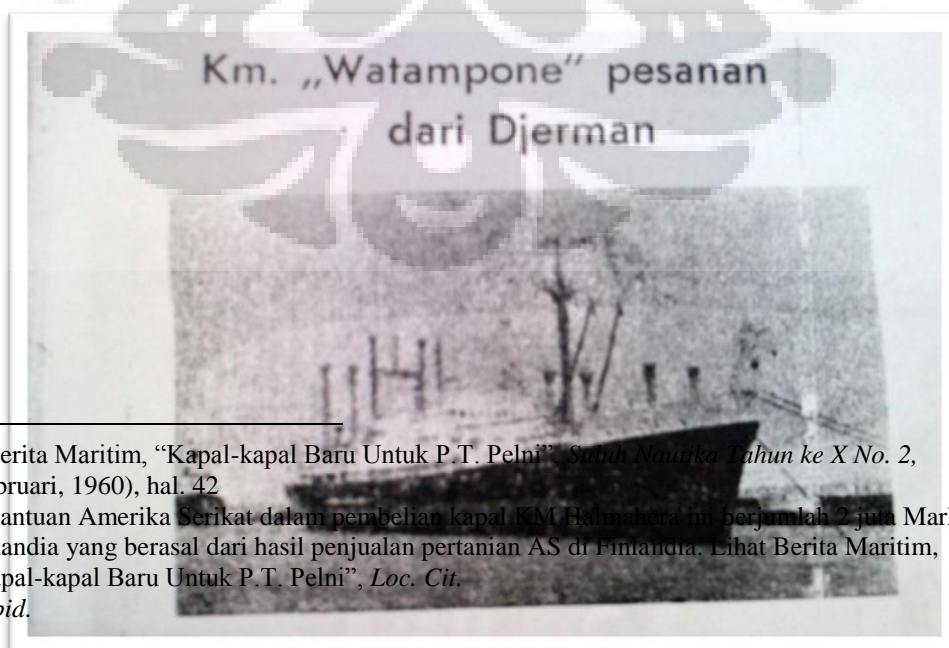
<sup>53</sup> Kapal-kapal yang dibeli dari Jepang berjumlah 10 kapal dengan perincian 5 kapal baru dan 5 kapal bekas. Rencananya pembelian kapal ini akan dibeli secara biasa oleh Pemerintah Indonesia, tapi kemudian pembelian kapal-kapal ini disalurkan melalui Pampasan Perang tahun ke I (lihat *Suluh Nautika* Mei 1960, hal. 112) Kapal-kapal dari Jepang tersebut dibuat digalangan kapal Hayashikane, Sanoyasu, Taiyo, Usuki, dan Shikoku

<sup>54</sup> Laporan Umum Menteri Pelayaran, *Loc. Cit.*, hal. 66

### KM Halmahera<sup>55</sup>

**Gambar 1** : KM Halmahera dibuat di galangan kapal Finlandia, *Valmet Oy*, dengan berat muatan 2200 DWT. Kapal ini dirancang oleh Pelni sebagai kapal muatan niaga tapi bisa juga untuk menampung 500 penumpang di dek kapal. Kecepatan maksimum kapal adalah 11 knots.

Pada tahun 1960, Pelni juga mendapatkan kapal-kapal baru dari Finlandia dan Jerman Barat. Kapal dari Finlandia, yaitu KM. Halmahera, adalah kapal muatan yang baru dibuat di galangan kapal Finlandia atas bantuan dari Amerika Serikat.<sup>56</sup> Kapal KM Halmahera ini memiliki berat 2200 DWT dan laju kecepatan maksimum 11 knots. KM Halmahera yang tergolong besar ini diharapkan pemerintah agar dapat melayani pelayaran pulau-pulau besar Indonesia dan mendistribusikan sandang pangan serta menunjang perdagangan dan industri yang sedang berkembang di Indonesia. Selain KM Halmahera, kapal pesanan pemerintah Indonesia kepada pemerintah Jerman Barat pada tahun 1957 sudah sampai di Indonesia, kemudian diberi nama KM Watampone.<sup>57</sup> KM Watampone tidak sebesar KM Halmahera sehingga Pelni menjadikan KM Watampone sebagai kapal pengangkut penumpang saja.



<sup>55</sup> Berita Maritim, "Kapal-kapal Baru Untuk P.T. Pelni", *Sabuh Nautika Tahun ke X No. 2*, (Februari, 1960), hal. 42

<sup>56</sup> Bantuan Amerika Serikat dalam pembelian kapal KM Halmahera ini berjumlah 2 juta Mark Finlandia yang berasal dari hasil penjualan pertanian AS di Finlandia. Lihat Berita Maritim, "Kapal-kapal Baru Untuk P.T. Pelni", *Loc. Cit.*

<sup>57</sup> *Ibid.*



### KM Watampone<sup>58</sup>

**Gambar 2 :** Setelah KM Halmahera dari Finlandia datang, KM Watampone datang dari Djerman Barat yang akan digunakan oleh Pelni untuk angkutan penumpang. KM Watampone memiliki daya muatan sebesar 2344 DWT.

Kebijakan lain yang diambil pemerintah yaitu, pada tahun 1958 pemerintah memberikan darurat izin usaha kepada kapal berbendera asing untuk sementara. Kapal-kapal asing ini melakukan pelayaran antar pulau dengan kapasitas bobot mati 61.000 ton.<sup>59</sup>

Selain melakukan tiga pokok usaha untuk memenuhi kebutuhan pelayaran nasional, yaitu pembelian kapal dari luar negeri, pembuatan kapal di dalam negeri, dan pencarteran kapal asing, Pelni juga mempunyai program kerja bersama Yugoslavia, yaitu pelaut-pelaut Yugoslavia yang berjumlah sepuluh orang yang terdiri dari opsir mesin dan geladak akan ditempatkan di kapal-kapal Pelni. Selain itu, Badan Pusat Serikat Sekerja Pelaut Yugoslavia telah diminta oleh Pelni untuk mengirimkan 157 orang pelaut Yugoslavia, yang akan bekerja terutama pada posisi, nahkoda, opsir pertama, dan opsir mesin.<sup>60</sup> Program kerja sama antara Pelni dengan pelaut Yugoslavia ini terkait dengan kerja sama pemerintah Indonesia dengan Yugoslavia yang terjalin dalam gerakan non-blok yang dilakukan kedua negara.

Sebagai perusahaan negara tentu Pelni harus mempunyai hakekat dan tujuan yang berdasarkan rencana pemerintah untuk membentuk pelayaran nasional yang baik dan menjamin secara tepat dan merata transportasi penumpang dan barang di seluruh pulau di Tanah Air. Pelni diharapkan mampu menjadi standar perusahaan pelayaran, karena selain status Pelni sebagai perusahaan

<sup>58</sup> *Ibid.*

<sup>59</sup> Alfian *et al.*, *Op. cit.*, hal. 44.

<sup>60</sup> Berita Maritim, "Pelaut-pelaut Yugoslavia Akan Bekerja Pada Kapal-kapal Pelni", *Suluh Nautika Tahun ke IX No. 1-2*, (Januari-Februari, 1959) hal. 32.

negara, Pelni adalah perusahaan yang diharapkan oleh masyarakat Indonesia agar kapal-kapal yang dimiliki Pelni selalu datang dan teratur mengunjungi daerah-daerah yang mereka tempati. Pemerintah juga berharap Pelni akan menjadi perusahaan pelayaran yang sesuai dengan tujuan dan cita-cita pemerintah yaitu membentuk ekonomi nasional yang merakyat. Usaha-usaha untuk mengisi kekosongan pelayaran pasca ditinggalkan oleh KPM menunjukkan peranan pemerintah dan Pelni dalam menciptakan suatu pelayaran nasional yang berhakekat demi tercipta suatu integrasi bangsa melalui pelayaran nasional. Pelni sendiri tetap menjalankan amanat pemerintah dalam memberikan pelayaran kepada seluruh masyarakat Indonesia meskipun kondisi pelayaran yang pada saat ditinggal oleh KPM mengalami kekurangan kapal yang cukup besar.

### **BAB 3**

#### **Pelni Dalam Visi Maritim Nasional dan Alat Revolusi Negara**

##### **3.1. Deklarasi Juanda dan Visi Maritim Indonesia**

Tahun 1957 merupakan tahun saat Indonesia telah memiliki sebuah konsepsi bahwa wilayah perairan yang menghubungkan pulau-pulau Indonesia adalah satu bagian dari Indonesia. Deklarasi Djuanda adalah deklarasi yang dicetuskan oleh Perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja pada tanggal 13 Desember

1957, yang mana dalam deklarasi itu Djuanda mengatakan bahwa Indonesia adalah sebuah negara kepulauan atau *Archipelagic State*<sup>61</sup>, semua perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian dari wilayah daratan Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian dari perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak Indonesia. Lalu-lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekadar tidak bertentangan dengan dan/ atau mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. Batas laut teritorial Indonesia yang sebelumnya 3 mil diperlebar menjadi 12 mil diukur dari garis yang menghubungkan titik-titik ujung terluar pada pulau-pulau dari wilayah negara Indonesia pada saat air laut surut.<sup>62</sup>

Sebelum tercetus Deklarasi Djuanda, pada tahun 1956 pemerintah Indonesia telah mengupayakan untuk membentuk konsepsi bahwa wilayah perairan merupakan satu kesatuan dari Indonesia. Pembentukan konsepsi tentang wilayah perairan nasional ini berawal dari *Teritoriale Zeeën en MaritiemeKringen Ordonantie 1939*<sup>63</sup> buatan pemerintah kolonial Belanda yang sangat merugikan keamanan negara. Pada tahun 1956 Departemen Pertahanan Indonesia, bersama dengan departemen lain seperti Departemen Dalam Negeri, Departemen Pertanian, Departemen Pelayaran, Departemen Keuangan, Departemen Luar Negeri, dan Kepolisian Negara mendesak pemerintah untuk

<sup>61</sup> Istilah Negara kepulauan adalah terjemahan dari konsep *archipelagic state* yang berintikan kata archipelago yang kata padanannya dalam Bahasa Indonesia adalah kepulauan. Akan tetapi, apabila kita menyimak secara harfiah arti kata archipelago ini, maka istilah *archipelagic state* seharusnya diartikan sebagai Negara laut atau Negara bahari. Kata Inggris archipelago atau dalam Bahasa Belanda dan Perancis archipel berasal dari bahasa Yunani yang mengandung dua unsur yakni 1. arch yang berarti utama atau besar seperti dalam hal *archbishop* (uskup utama), *arch-enemy* (musuh utama), *archduke* (pangeran besar), dan *archtype* (tipe utama), dan 2. pelagos yang berarti laut. Dengan demikian archipelago sebenarnya harus diartikan sebagai laut utama dan memang kamus bahasa Inggris masih menjelaskan konsep archipelago sebagai *sea with many islands*. Lihat Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia, Seperempat Abad Pelayaran Nasional di Indonesia (1945-1970). Jilid II. Jakarta: Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga di Indonesia (Puspindo) 2001, hal. 140-141. Seperti yang dikutip Alfian, *et al.*, *Op. cit.*, hal. 45.

<sup>62</sup> A. Hamzah, *Laut, Teritorial dan Perairan Indonesia: Himpunan Ordonansi, Undang-undang dan Peraturan Lainnya* (Jakarta: Akademika Pressindo, 1984), hal. 128.

<sup>63</sup> *Teritoriale Zeeën en MaritiemeKringen Ordonantie 1939* adalah sebuah Ordonansi yang diciptakan oleh Pemerintah Kolonial Belanda dahulu tentang wilayah lautan yang ada di pulau-pulau Nusantara hanya memiliki 3 mil wilayah laut di sekitarnya, sehingga selebihnya adalah wilayah laut bebas dan kapal-kapal asing dapat melewatinya dengan bebas.

segera merombak ulang sistem hukum laut zaman Belanda tersebut, dan pada tanggal 17 Oktober 1956, Perdana Menteri Ali Sastroamidjojo memutuskan membentuk suatu panitia interdepartemental yang ditugaskan untuk merancang RUU (Rencana Undang-Undang) Wilayah Perairan Indonesia dan Lingkungan Maritim berdasarkan Keputusan Perdana Menteri RI No. 400/P.M./1956, panitia ini di bawah pimpinan Kolonel Laut R.M.S. Pirngadi.<sup>64</sup> RUU ini terlihat masih mengikuti konsep Ordansi 1939, hanya saja Ali memutuskan bahwa wilayah laut teritorial tidak hanya 3 mil melainkan 12 mil. Sebelum RUU ini disahkan, kabinet pimpinan Ali bubar digantikan dengan Kabinet Djuanda. Kabinet pimpinan Djuanda ini kemudian menitikberatkan perjuangan untuk menentukan sebuah sarana demi memperkuat posisi Indonesia dalam melawan Ordonasi 1939 yang merugikan negara tersebut. Djuanda kemudian mengangkat Mr. Mochtar Kusumaatmadja untuk mencari dasar hukum guna mengamankan keutuhan wilayah RI. Apa yang dilakukan oleh Kusumaatmadja inilah yang kemudian ditetapkan “Asas Archipelago” yang diambil dari ketetapan Mahkamah Internasional tahun 1951.<sup>65</sup> Upaya ini kemudian berlanjut dengan apa yang dinamakan Deklarasi Djuanda dan sejak deklarasi tersebut maka keutuhan wilayah Indonesia mencakup semua pulau serta perairan yang terletak diantara pulau-pulau menjadi suatu kesatuan yang bulat.

Deklarasi Djuanda telah menjadi salah satu bentuk kedaulatan Indonesia atas wilayah-wilayah perairan di sekitar pulau-pulau dan juga segala kekayaan alam yang ada di dalam laut kedaulatan tersebut adalah milik negara dan rakyat dapat menggali kekayaan perairan tersebut untuk kesejahteraan rakyat. Pembentukan konsep akan wilayah kesatuan ini sendiri tentu harus didorong dengan rasa kesatuan dari tiap-tiap rakyat Indonesia, hubungan antara masyarakat satu pulau dengan pulau lain bukan dipisah oleh perairan, melainkan dihubungkan oleh perairan tersebut. Pemerintah kolonial Belanda yang menetapkan bahwa wilayah perairan dari pulau-pulau Nusantara hanya 3 mil dan lebih dari itu adalah perairan bebas/perairan internasional, telah memberikan kesan bahwa pulau-pulau

---

<sup>64</sup> Munadjat Danusaputro, *Wawasan Nusantara (dalam Ilmu, Politik dan Hukum)* (Bandung: Alumni, 1979), hlm. 85. Seperti yang dikutip oleh Singgih Tri Sulitoyono dalam “Konsep Batas Wilayah Negara di Nusantara : Kajian Historis”. hal. 8.

<sup>65</sup> Sulitoyono, *Ibid.* hal. 8.

tersebut dipisahkan oleh perairan dan otomatis ada pemisahan antara masyarakat disatu pulau dengan pulau lain. Hal ini tentu saja bertentangan dengan apa yang dinamakan negara kesatuan jika pemisahan itu tetap terjadi. Pemikiran terhadap pemisahan tersebut tentu harus segera dibuang jauh-jauh dengan membuat sebuah pernyataan bahwa perairan bukan sebagai pemisah, melainkan sebagai penghubung karena perairan tersebut adalah bagian dari Indonesia. Untuk menghubungkan pulau-pulau tersebut tentu dibutuhkan sebuah sarana yang mampu memberikan pelayanan dan juga pendukung pernyataan perairan sebagai penghubung tersebut. Sarana inilah yang menjadikan konsepsi perairan adalah bagian dari seluruh wilayah Indonesia yang dideklarasikan oleh Perdana Menteri Djuanda dapat berjalan dengan nyata tanpa ada keraguan dari perairan sebagai penghubung tersebut. Pelayaran merupakan salah satu sarana yang dibutuhkan demi menjawab pemikiran-pemikiran akan konsepsi yang diberikan dalam Deklarasi Djuanda yaitu perairan sebagai penghubung pulau-pulau yang ada di Indonesia. Deklarasi Djuanda juga telah memberikan pemahaman kepada apa yang dimaksud dengan suatu pelayaran yang mencakupi seluruh wilayah perairan Indonesia dan mengunjungi tiap-tiap pelabuhan di seluruh pulau-pulau dengan apa yang dinamakan pelayaran nasional.

Menteri Perhubungan Laut, Ir Abdulmuttalip, memberikan gambaran tentang pelayaran nasional dalam memaknai apa yang disebut sebagai wilayah Indonesia tidak hanya pulau-pulau saja, melainkan juga seluruh perairan yang menghubungkan pulau-pulau tersebut. Beliau mengatakan bahwa :<sup>66</sup>

1. Negara Kesatuan Republik Indonesia terdiri dari kurang lebih 13.000 pulau dan 3000 pulau di antaranya dihuni oleh masyarakat Indonesia dari berbagai suku bangsa yang terikat oleh rasa kebangsaan yang sama sesuai dengan lambang Bhinneka Tunggal Ika.
2. Lautan Indonesia bukanlah merupakan pagar pemisah pulau dengan pulau, warga dengan warga Indonesia lainnya, melainkan sebagai pengikat serta hubungan rasa sebagai bangsa Indonesia.

---

<sup>66</sup> “Lahirnja Hari Maritim” *Suluh Nautika Tahun ke XI No 8-9* (Agustus-September, 1961), hal. 189

3. Air laut Indonesia merupakan darah, sumber penghidupan bagi negara dan bangsa Indonesia.
4. Perhubungan laut Indonesia merupakan urat nadi dalam tubuh negara dan bangsa Indonesia.
5. Bidang maritim adalah bidang kejiwaan yang dimiliki oleh Indonesia karena memiliki unsur kesatuan dalam politik, pengembangan kepribadian bangsa, kebudayaan nasional Indonesia, kewibawaan pemerintah, administrasi negara, ekonomi, serta pertahanan nasional Indonesia.

Seperti apa yang dikatakan Ir. Abdulmuttalip tentang pelayaran adalah suatu hal yang penting dalam diri bangsa Indonesia serta memberikan jawaban terhadap sarana yang dibutuhkan demi mewujudkan apa yang tercantum dalam Deklarasi Djuanda, pemenuhan kebutuhan pelayaran jelas penting diperlukan sebagai transportasi penghubung antar pulau-pulau yang ada melalui kapal-kapal yang melewati perairan tersebut. Jawaban akan pelayaran nasional yang dibutuhkan untuk perwujudan Deklarasi Djuanda adalah Pelni yang mana merupakan sebagai perusahaan pelayaran yang sudah didirikan pemerintah untuk menjalankan peran sebagai penyedia transportasi perairan di Indonesia. Pemenuhan kebutuhan transportasi perairan jelas sebagai perwujudan dari konsepsi perairan nasional, dengan demikian Pelni memiliki peran sebagai jembatan bagi pulau-pulau yang ada di Indonesia.

Sebagai suatu bagian dari transportasi, pelayaran yang dijalankan Pelni merupakan bagian dimana hubungan antara daerah dengan daerah lain dengan jalan perairan. Pelni sendiri merupakan suatu bentuk yang menjadi bagian dalam suatu penghidupan ekonomi bagi masyarakat, Pelni memainkan peranan dalam memperlancar proses produksi dan juga proses kehidupan ekonomi masyarakat. Melihat fungsi Pelni yang mempengaruhi bidang ekonomi, pengaruh-pengaruh pun akan timbul pada bidang sosial dan politik masyarakat serta negara. Jika Pelni tidak menjalankan peran sebagai pemenuhan kebutuhan transportasi perairan nasional, maka kelancaran ekonomi akan mengalami kemacetan dan mungkin akan timbul perasaan iri dari satu daerah terhadap daerah lain yang berujung kepada gerakan separatisme yang pasti akan mengganggu kestabilan nasional.

Melihat kondisi geografis Indonesia yang hampir dua pertiga wilayah adalah perairan, tidak dapat dipungkiri bahwa pelayaran adalah transportasi utama bagi kelancaran perkembangan ekonomi dan juga pembentukan sosial politik bangsa Indonesia. Seperti yang diungkapkan oleh Sekjen Menteri Pelayaran tahun 1958 Mr. Masrin :

“...Tidaklah dapat disangkal bahwa masalah pelajaran dengan segala segi<sup>2</sup>-nja dewasa ini merupakan soal yang aktueel dalam rangka masaalah pembangunan negara kita. Dalam fikiran dan kesadaran ini pulalah, maka adanja suatu Kementerian Pelajaran jang khusus mengarahkan perhatian dan tenaganja kepada masaalah pelajaran merupakan suatu hal jang sewadjarnya diterima masjarakat. Sektor pengangkutan laut merupakan urat nadi dari pada perekonomian rakjat dalam rangka dan tugas negara untuk memberikan kemakmuran kepada mereka...”<sup>67</sup>

Pernyataan dari Sekretaris Jendral Menteri Pelayaran tersebut merupakan sebuah alasan yang tepat untuk membangun sektor pelayaran nasional sebagai tiang pembangunan ekonomi nasional dan juga alat sosial dan politik bagi negara serta kesatuan wilayah Indonesia. Sehingga tidak salah bila pengutamaan pembangunan sektor pelayaran sebagai sektor yang paling vital dari seluruh transportasi yang ada di Indonesia.

Dalam bidang ekonomi, pembangunan pelayaran sangat erat dengan masalah perekonomian nasional. Hal ini disebabkan karena kelancaran roda perekonomian akan sangat bergantung dengan masalah pengangkutan, dengan demikian pelayaran yang dijalankan oleh Pelni akan memainkan peran penting dalam sektor distribusi barang-barang hasil produksi masing-masing daerah di Indonesia. Produksi tanpa distribusi tentunya adalah suatu hal yang tidak diharapkan bagi sistem perekonomian nasional. Terciptanya pelayaran ini maka distribusi bagi barang-barang produksi suatu daerah dapat dikirim ke wilayah lain, begitupun sebaliknya, dan produksi sumber/barang berlebih dari satu wilayah akan disalurkan kepada wilayah yang kekurangan sumber/barang tersebut

<sup>67</sup> Sambutan Sekjen Kementerian Pelayaran selaku wakil dari Menteri Pelayaran pada Konferensi Dinas Jawatan Pelayaran Ekonomi ke-II tanggal 16-19 Desember 1958 di Tugu, Puncak.

sehingga setiap wilayah di Indonesia dapat merasakan barang-barang hasil produksi yang berguna bagi kehidupan mereka.

Segi sosial dalam masyarakat Indonesia juga akan meningkat bila pelayaran dapat berjalan dengan lancar. Setiap interaksi yang dialami masyarakat Indonesia di setiap jengkal wilayah Indonesia ini tentu akan menambah khasanah bagi masyarakat itu sendiri. Perkenalan adat, bahasa, dan pengetahuan merupakan suatu hal yang perlu dirasakan bagi setiap individu di negara ini agar pengenalan tentang budaya dan sosial Indonesia tercipta dengan baik dan juga mendorong pengetahuan yang merata di seluruh daerah.

Selain bidang ekonomi dan sosial yang berjalan dengan baik karena adanya pelayaran dan perhubungan laut, sendi-sendi politik dan ketahanan nasional akan terbentuk jika pemerintah memperhatikan sektor pelayaran ini. Jika satu wilayah tidak pernah atau jarang dikunjungi oleh pusat maupun daerah lain, hal ini tentu akan menimbulkan suatu rasa iri dari wilayah tersebut dan kemudian perasaan iri tersebut bukan tidak mungkin akan berkembang kearah yang lebih buruk, yaitu gerakan separatisme. Untuk menghindari hal tersebut tentunya pemerintah sebagai pusat dari semua wilayah di Indonesia harus memberlakukan adil setiap wilayah-wilayah yang ada dalam Indonesia, dan selalu mengadakan kontak-kontak yang bertujuan untuk memajukan ekonomi pembangunan wilayah-wilayah Indonesia secara adil dan merata. Dengan adanya perhubungan yang baik, terutama pelayaran, maka kontak-kontak dari pusat ke daerah atau daerah dengan daerah lainnya akan terjalin dengan baik, dan rasa iri yang tercipta akibat tidak ada atau jarang pemerintah memperhatikan suatu daerah akan hilang, berganti dengan perasaan dan ketahanan nasional yang kuat.

Untuk memperkuat aspek, ekonomi, sosial, dan politik tersebut tentu diperlukan pelayaran yang baik, dan untuk membentuk pelayaran yang baik tentu diperlukan visi dan misi yang baik pula mengingat betapa penting pelayaran nasional ini. Bagi pelayaran, visi maritim adalah teori bahwa suatu sumber/dasar pembentukan kekuatan suatu negara guna mencapai negara yang makmur, jaya dan sentosa, dititikberatkan pada pembangunan dan penyusunan kekuatan di



perairan.<sup>68</sup> Untuk mendukung visi maritim tersebut maka haruslah dibentuk armada-armada pelayaran yang mendukung terbentuknya pelayaran nasional yang kuat itu. Komodor Moh Nazir, selaku Menteri Pelayaran Indonesia menjelaskan bahwa pokok-pokok unsur penyelenggaraan pelayaran adalah pembangunan armada pelayaran niaga, pembangunan armada pelayaran sipil, pembangunan armada perikanan, dan terakhir adalah pembangunan armada angkatan laut.<sup>69</sup> Pernyataan ini kemudian menjadi empat unsur maritim yang harus dikembangkan untuk menciptakan pelayaran dan perhubungan laut yang kuat dalam membangun Indonesia.

Pelayaran niaga adalah usaha pengangkutan barang, khususnya barang dagangan, melalui laut, baik yang dilakukan di antara tempat-tempat (pelabuhan-pelabuhan) di dalam wilayah sebuah negara maupun antar negara.<sup>70</sup> Barang-barang hasil produksi tentunya akan diperdagangkan dengan luas di pasaran dan tentunya akan memperlancar sistem ekonomi negara. Untuk mengadakan perdagangan ini tentunya dibutuhkan alat pengangkut yang siap mendistribusikan barang-barang hasil produksi ke wilayah-wilayah yang membutuhkan barang tersebut. Hal ini tentu saja membutuhkan alat transportasi yang mengangkut hasil produksi tersebut, dan selama manusia terus melakukan proses produksi dan perniagaan ini, alat transportasi selalu dibutuhkan untuk menunjang hal tersebut. Pelayaran niaga juga sangat dibutuhkan untuk mensukseskan program pemerintah, yaitu sandang pangan bagi seluruh rakyat Indonesia, dimana dalam program ini pemerintah menjamin tersebarnya sandang pangan bagi seluruh rakyat Indonesia. Dengan adanya pelayaran niaga yang mendistribusikan segala sandang dan pangan maka program pemerintah dapat terlaksana dengan baik. Oleh karena itu, pelayaran niaga sebagai salah satu bentuk transportasi mutlak dibutuhkan untuk proses perniagaan, dan hal inilah yang menjadikan pelayaran niaga sebagai unsur penting dalam kehidupan maritim sebuah negara.

---

<sup>68</sup> Spectator, "Kuasailah Laut Indonesia", *Suluh Nautika Tahun ke X No. 10* (Oktober, 1960), hal. 279

<sup>69</sup> Pidato Menteri Pelayaran Komodor Moh. Nazir dalam rangka hari ulang tahun ke 2 Kementerian Pelayaran. Lihat *Suluh Nautika Tahun ke IX No. 4* (April, 1959), hal. 74

<sup>70</sup> Drs. FDC Sudjatmiko, *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*, (Jakarta, 1995), hal. 1

Pelayaran sipil hampir memiliki prinsip yang sama dengan pelayaran niaga, hanya saja armada pelayaran ini mengadakan jasa pengangkutan bagi masyarakat umum ke suatu wilayah lain dengan menggunakan kapal-kapal yang sudah didesain untuk mengangkut penumpang. Namun sejalan dengan perkembangan pelayaran, arti pelayaran sipil ternyata lebih mengarah kepada masalah penyediaan fasilitas bagi pelayaran niaga di darat, seperti pembangunan pelabuhan dan galangan kapal.<sup>71</sup> Dengan semakin tersedia fasilitas di darat bagi kapal-kapal niaga, maka perkembangan pelayaran niaga akan semakin tinggi dan kelancaran distribusi barang akan semakin cepat terlaksana. Hasil laut Indonesia merupakan suatu yang sangat berharga mengingat hampir semua macam kekayaan laut, mulai dari ikan, karang, rumput laut, dan hasil laut lainnya ada di wilayah perairan Indonesia. Tidaklah salah bila memasukan armada perikanan sebagai satu unsur maritim nasional. Angkatan laut, sektor dari visi maritim nasional yang terakhir, adalah suatu angkatan perang yang disiapkan untuk menjaga kondisi pelayaran nasional dalam keadaan aman. Perjalanan kapal niaga, sipil dan juga armada perikanan nasional tentu harus dijaga agar tidak terjadi hal-hal yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan dari tiap-tiap armada. Oleh karena itu, angkatan laut mutlak dibutuhkan dalam unsur maritim Indonesia. Keempat unsur diatas merupakan unsur-unsur yang menjadi tulang punggung bagi kehidupan maritim nasional. Kerja sama yang baik diantara keempat unsur tersebut akan menjadi jaminan bagi perkembangan kehidupan pelayaran dan perhubungan laut nasional.

### **3.2. Pelni Sebagai Alat Revolusi Negara**

Sebagai salah satu unsur dalam visi maritim nasional, pelayaran niaga merupakan salah satu bagian yang harus mendapat perhatian serius dari pemerintah demi menunjang kehidupan sosial, politik, dan ekonomi negara, dengan pelayaran niaga yang terstruktur dengan baik, selain menjalankan visi maritim tersebut, maka hal-hal yang berhubungan dengan kehidupan berbangsa

---

<sup>71</sup> M.S. Ashar, "Menudju ke Pelajaran Nasional jang Sempurna" *Suluh Natika Tahun ke X No. 11* (November, 1960) hal. 318

dan bernegara serta kehidupan umum masyarakat akan berjalan sesuai dengan apa yang diharapkan oleh pemerintah dan masyarakat Indonesia.

Perubahan status Pelni menjadi sebuah Perusahaan Negara tentu membawa pandangan bahwa sektor pelayaran nasional merupakan sektor yang vital bagi negara. Perusahaan negara memang didirikan dengan azas bahwa tidak perlu ada keuntungan dari perusahaan tersebut, perusahaan tersebut hanya diwajibkan menjalankan *tugas khusus* tanpa memperhatikan keuntungan. Sejalan dengan azas tersebut, maka pemerintah punya kepentingan didalam Pelni. Kepentingan pemerintah tersebut dirasa sangat wajar karena memang saat itu pelayaran merupakan sektor yang mampu menjalankan roda kehidupan negara, roda kehidupan tersebut dapat dilihat dari segi ekonomi, politik, maupun sosial.

Dalam undang-undang pemerintah No. 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, dijelaskan bahwa sebuah perusahaan negara adalah kesatuan alat produksi yang bersifat memberikan jasa, menyelenggarakan kemanfaatan umum, dan memupuk pendapatan. Perusahaan negara juga dituntut untuk memberikan peran serta yang aktif dalam pembangunan ekonomi nasional yang sesuai dengan kebutuhan rakyat. Undang-undang ini juga menjelaskan tentang pengusahaan dan pembinaan dari perusahaan negara sepenuhnya dilakukan oleh pemerintah sebagai dasar dari apa yang dituliskan dalam UUD 1945 pasal 33, karena sejatinya sebuah perusahaan negara berdiri dengan mengemban Amanat Penderitaan Rakyat dan Undang-Undang Dasar 1945.<sup>72</sup>

Pelni sebagai perusahaan negara bidang pelayaran niaga interinsuler<sup>73</sup> tentu memiliki tujuan yang sama dengan perusahaan negara lain, yaitu menjalankan amanat Presiden dalam menjamin sandang dan pangan bagi rakyat Indonesia. Hal lain tentang tujuan perusahaan negara dalam diri Pelni juga tercermin dari visi misi Pelni tentang sifat perusahaan yang menitik beratkan pada azas-azas pelayanan terhadap publik serta menjadikan Pelni sebagai perusahaan yang menyelenggarakan kemanfaatan umum (*public utility*) baik bagi kepentingan perkembangan masyarakat maupun perkembangan negara, dengan cara

---

<sup>72</sup> Husein Kartasasmita, "Fungsi Perusahaan Negara", *Dunia Maritim Tahun ke XVI No. 9-12* (September-Desember, 1966), hal. 5

<sup>73</sup> Interinsuler adalah pelayaran nasional yang mencakup seluruh wilayah perairan nasional.

memberikan jasa (*service*) yakni angkutan pelayaran interinsuler dari Sabang sampai Merauke.<sup>74</sup>

Apa yang menjadi visi misi dari Pelni ini sama halnya dengan kebijakan pemerintah pada tahun 1957, yaitu Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 1957 tentang perizinan pelayaran. Dalam peraturan ini pemerintah berusaha mengupayakan sebuah pelayaran nasional yang terkendali dengan membuat sebuah aturan tentang perizinan kapal-kapal yang diperbolehkan untuk melakukan pelayaran niaga di wilayah Indonesia. Pemerintah memandang fungsi pelayaran ini adalah sesuatu yang vital dalam membangun sebuah ekonomi dan sosial negara yang kuat sehingga perlu dijamin adanya pengangkutan untuk semua wilayah Indonesia. Untuk menyelenggarakan sebuah pelayaran yang sesuai dengan kemanfaatan umum dan juga usaha pengangkutan yang teratur secara ekonomis dan efisien, pemerintah mengeluarkan peraturan ini dengan tujuan agar perusahaan pelayaran nasional yang dipercayai pemerintah mampu menjalankan apa yang diamanatkan pemerintah dalam menjamin ketersediaan alat pengangkutan bagi seluruh wilayah Indonesia. Perizinan-perizinan yang diberikan oleh pemerintah meliputi pokok-pokok yang harus ditaati oleh perusahaan pelayaran, terutama Pelni, pokok-pokok tersebut antara lain :<sup>75</sup>

1. Pengangkutan laut dengan kapal-kapal niaga hanya diperbolehkan setelah diberikan izin oleh atau atas nama Menteri Pelayaran.
2. Izin tersebut hanya dapat diberikan kepada perusahaan-perusahaan Indonesia yang berbadan hukum.
3. Untuk mencapai koordinasi dan ketertiban setinggi-tingginya maka tiap-tiap izin hanya diberikan setelah permohonan yang bersangkutan dipertimbangkan oleh suatu panitia yang dibentuk khusus untuk maksud itu.
4. Dalam izin tersebut harus ditetapkan antara lain trayek, peraturan perjalanan kapal, dan tarif pengangkutan.

<sup>74</sup> Drs. R. Moehardi, "Visi Misi Pelni Dalam Kekeluargaan Sistem Ekonomi Terpimpin", *Bahtera Ampera IV-VII-1963* (April, 1963), hal. 8.

<sup>75</sup> Penjelasan Atas Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 1957. Lihat Lembaran Negara No. 1454 tahun 1957.

5. Pelaksanaan perizinan tersebut harus diawasi sebaik-baiknya dan tiap-tiap pelanggaran yang bersangkutan harus dihukum.

Pembentukan sistem ini berarti pemerintah menginginkan sistem pelayaran nasional yang terpadu karena pada prinsip dari izin yang dikeluarkan oleh pemerintah ini, tiap-tiap perusahaan telah diberikan “jatah” pelayaran yang sesuai dengan kebutuhan pelayaran nasional. Selain trayek, pemerintah juga mengatur tentang tarif-tarif yang harus dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran agar tercapai suatu keadilan bagi tiap-tiap masyarakat Indonesia yang menggunakan transportasi laut dari perusahaan-perusahaan pelayaran ini. Peraturan pemerintah ini juga kemudian menjamin izin pelayaran kepada Pelni yang bertugas untuk menyelenggarakan dan memelihara pengangkutan serta perhubungan laut yang sesuai dengan pokok-pokok yang telah diberikan oleh Menteri Pelayaran.<sup>76</sup>

Dalam hubungan ekonomi dan politik, peranan pelayaran harus dipererat mengingat faktor ini sangat penting, karena dengan pelayaran nasional maka hubungan antara pusat dengan daerah dan daerah dengan daerah lain terjalin dengan baik, dan dari sisi itulah perhubungan dan transportasi angkutan penumpang, hewan, dan barang-barang penunjang ekonomi dapat terlaksana dengan baik. Lebih dari itu, sebuah pertahanan nasional dengan mantap akan terbentuk dan kuat jika sektor-sektor yang diperlukan tiap-tiap daerah dapat terpenuhi dan tidak kesenjangan antar daerah.

Kebijakan pemerintah Indonesia terhadap pelayaran nasional Indonesia umumnya, dan terhadap Pelni sendiri khususnya, tidak terlepas dari situasi dan kondisi yang sedang dialami oleh negara pada saat itu. Azas-azas revolusi yang berkembang pada awal tahun 1960-an mewarnai segala bentuk kebijakan pemerintah terhadap pelayaran nasional dan Pelni. Politik pelayaran Indonesia

---

<sup>76</sup> *Ibid.* Jaminan ini merupakan hak utama yang lazim dalam perizinan pengangkutan pada umumnya dimana disamping pengangkutan yang dilakukan oleh perusahaan swasta, terdapat pula pengangkutan umum oleh perusahaan negara atau dalam hal ini Pelni yang memang sudah diberikan kepercayaan menjalankan sebuah perusahaan yang ditugaskan untuk melayani garis perhubungan laut yang pokok meskipun statusnya belum menjadi perusahaan negara pada tahun 1957.

yang dimaksud dari azas revolusi yaitu untuk melaksanakan cita-cita nasional yang diharapkan oleh pemimpin bangsa.

Jika melihat kondisi dan situasi politik yang berkembang pada masa 1960-an, bukan tidak mungkin akan sedikit banyak mempengaruhi pelayaran nasional, bahkan sampai ke sendi-sendi dasar dari prinsip pelayaran nasional tersebut. Azas yang paling berpengaruh terhadap sektor pelayaran nasional adalah pelayaran nasional tersebut sebagai alat revolusi. Konsepsi politik dan strategi perhubungan laut harus benar-benar berlandaskan tugas dan fungsi perjuangan sebagai alat revolusi. Amanat Menteri Perhubungan Mayjen K.K.O Ali Sadikin mengatakan bahwa tugas pokok angkutan laut dalam bidang politik antara lain :<sup>77</sup>

1. Bersandar pada kekuatan sendiri dan segera melepaskan diri dari ikatan-ikatan internasional yang menghambat dan mengekang perkembangan dan kebebasan Pelayaran Nasional Samudra.
2. Memotong garis hidup imperialisme dan menjadikannya sebagai garis kematian imperiliasme dengan mensukseskan dan mempertajam konfrontasi terhadap semua bentuk usaha dan lembaga/institut Nekolim bidang angkutan laut.
3. Memegang obor perjuangan dan inisiatif untuk menggalang dan mengkonsolidasikan solidaritas serta memperkokoh hubungan kerja sama dibidang pelayaran, perindustrian perkapalan dan pengetahuan atas dasar bantu membantu dengan persamaan derajat dan saling menguntungkan *the New Emerging Forces*.<sup>78</sup>

Sebagai sebuah alat revolusi, Pelni selalu dikendalikan oleh pemerintah dan setiap kerja yang dilakukan oleh Pelni harus disesuaikan dengan kehidupan politik negara. Faktor penting dari sebuah alat revolusi adalah menciptakan sesuatu perusahaan yang bersifat nasional yang anti terhadap imperialisme dan feodalisme.<sup>79</sup> Sebagai negara yang sedang memperjuangkan hak-hak menjadi

<sup>77</sup> Mayjen Ali Sadikin (KKO-AL) "Beberapa Masalah Pokok Perhubungan Laut", *Dunia Maritim Tahun XV No. 1* (Januari, 1965) hal. 2.

<sup>78</sup> Mayjen K.K.O Ali Sadikin, "Berdiri Diatas Kaki Sendiri : Dalam Perhubungan Laut" *Dunia Maritim Tahun ke XIII No. 11* (November, 1965), hal. 3.

<sup>79</sup> Mayjen K.K.O Ali Sadikin, "Pokok-pokok Perhubungan Laut", *Dunia Maritim Tahun ke XIII No. 1* (Januari, 1965), hal. 4

negara yang berdaulat penuh atas seluruh wilayah, pemerintah Indonesia memandang penting tentang perusahaan pelayaran nasional yang dimiliki oleh pemerintah adalah perusahaan yang bebas dari campur tangan asing sehingga mampu mengemban amanat nasional mempersatukan seluruh wilayah Indonesia yang sedang dalam cengkraman pihak asing atau imperialis. Sementara itu, tugas-tugas yang harus diemban oleh Pelni sebagai perusahaan yang mendukung revolusi pemerintah haruslah sesuai dengan kerangka tujuan dari revolusi nasional Indonesia.<sup>80</sup> Tugas-tugas yang harus diemban oleh Pelni yaitu sebagai alat pemersatu bangsa dan negara, baik itu dibidang politik, ekonomi, dan sosial, sehingga sesuai dengan kerangka pertama dan kedua dari tujuan Revolusi, kemudian untuk mencapai kerangka ketiga tujuan revolusi, perusahaan negara lainnya, yaitu Djakarta Llyod, yang mengemban tugas untuk melengkapi pelaksanaan politik luar negeri Indonesia dan hubungan-hubungan ekonomi maupun sosial dengan negara-negara lain yang juga mendukung anti imperialisme dan kolonialisme. Dengan melihat tugas-tugas yang diemban oleh Pelni ini, maka peranan Pelni dalam revolusi sangat vital dalam menjalankan revolusi sebab Pelni memiliki fungsi sebagai alat pemersatu bangsa dan negara Indonesia, dengan pelayaran yang menghubungkan pulau-pulau Indonesia, serta sebagai alat distribusi kegiatan ekonomi yang merata di seluruh wilayah Indonesia dengan pelayaran niaga membawa barang-barang ataupun segala sesuatu yang bertujuan untuk meningkatkan ekonomi secara nasional.

Peranan Pelni terhadap perjuangan revolusi nasional Indonesia telah membawa Pelni kepada hakikat bahwa Pelni adalah alat politik negara yang bertujuan untuk memelihara persatuan dan kesatuan bangsa serta memelihara adanya hubungan yang efisien antara satu daerah dengan daerah lainnya. Peranan Pelni yang nyata terhadap kehidupan negara akan jelas terlihat saat negara sedang dalam kondisi sedang berusaha untuk melakukan konsolidasi di dalam negeri ataupun disaat negara sedang berkonfrontasi dengan negara lain.

---

<sup>80</sup> Kerangka tujuan Revolusi yaitu, *pertama*, mencapai suatu negara Republik Indonesia yang berbentuk Negara Kesatuan dan Negara Kebangsaan yang demokratis dari Sabang samapai Merauke. *Kedua*, pembentukan suatu masyarakat yang adil dan makmur secara material dan spiritual. *Ketiga*, pembentukan suatu persahabatan yang baik dengan semua negara didunia atas dasar kerjasama membentuk suatu Dunia Baru yang bersih dari imperialisme dan kolonialisme.



## **BAB 4**

### **Peranan Pelni Dalam Tri Komando Rakyat**

#### **4.1. Konfrontasi Indonesia-Belanda Terkait Masalah Irian Barat**

Permasalahan Irian Barat merupakan masalah yang mana menurut persetujuan awal akan diselesaikan oleh Indonesia dan Belanda satu tahun setelah persetujuan KMB di Den Haag, dalam persetujuan tersebut disepakati bahwa Belanda akan membahas kembali masalah Irian Barat satu tahun setelah pengakuan kedaulatan Indonesia pada tanggal 2 November 1949. Namun, setelah lebih dari satu tahun, Belanda tidak menepati isi persetujuan tersebut dan tidak pernah mengakui secara *de jure* wilayah Irian Barat adalah wilayah Indonesia. Hal ini tentu membuat pemimpin negara geram dan segera mengambil langkah untuk



mengusahakan agar Belanda mau membahas masalah ini dan kemudian mengakui bahwa Irian Barat adalah wilayah Indonesia.

Beragam diplomasi sudah dilakukan oleh pemerintah Indonesia untuk merebut Irian Barat dari cengkerman Belanda. Pada tanggal 4 November 1950, dalam konferensi Uni Indonesia Belanda, pihak Indonesia mengajukan kepada Belanda untuk mengakui secara *de jure* wilayah Irian Barat sebagai wilayah Indonesia, namun usulan tersebut ditolak mentah-mentah oleh pihak Belanda karena mereka beranggapan secara wilayah dan penduduk, Irian Barat serta masyarakat yang tinggal di Irian Barat bukanlah bagian dari Indonesia, selain wilayah yang sangat jauh di timur, masyarakat Irian Barat juga sangat berbeda dengan masyarakat Indonesia pada umumnya. Pernyataan ini juga yang digunakan oleh pihak Belanda pada KMB tahun 1949, untuk tidak menyerahkan wilayah Irian Barat kepada Indonesia. Belanda juga mendapatkan dukungan dari masyarakat Belanda, terutama golongan Indo-Eropa, karena ada perasaan ketika kehilangan daerah jajahan lama, dan ingin membentuk misi moral yang baru di Irian Barat.<sup>81</sup>

Selain itu, pemerintah Indonesia juga telah memperjuangkan masalah Irian Barat melalui diplomasi tingkat internasional, seperti yang dilakukan oleh Presiden Sukarno pada sidang Majelis Umum PBB tahun 1954. Presiden mengajak para negara-negara anggota sidang untuk mendesak Belanda agar mengakui wilayah Irian Barat sebagai bagian dari wilayah Indonesia. Namun, usaha pemerintah ditingkat PBB juga mengalami kegagalan, Indonesia tidak bisa membuat 2/3 anggota sidang untuk mendesak Belanda dalam masalah Irian Barat. Indonesia secara berturut turut mengajukan lagi sengketa Irian Barat dalam Majelis Umum X tahun 1955, Majelis Umum XI tahun 1956, dan Majelis Umum XII tahun 1957, tetapi hasil pemungutan suara yang diperoleh tidak sampai 2/3 suara yang diperlukan untuk mengajukan masalah Irian Barat dalam sidang PBB, sehingga PBB menolak permohonan Indonesia tersebut.<sup>82</sup> Selain lewat sidang

<sup>81</sup> A. Lipjhart, *The Trauma of Decolonization : The Dutch and West Nieuw Guinea*, (Yale, 1966) Bab 6, 7, dan 8. Seperti yang dikutip oleh Ross Garnaut, Chris Maning, *Perubahan Sosial-Ekonomi di Irian Jaya*, terj. M. Saleh Arief, Peter Hagul, (Jakarta, 1979), hal. 18

<sup>82</sup> *Ibid.*, hal. 18.

Majelis Umum PBB, usaha-usaha diplomasi Indonesia untuk memperjuangkan Irian Barat juga dilakukan di tingkat regional, yaitu melalui Konferensi Asia Afrika pada tahun 1955 dengan dihadiri oleh 29 negara-negara di kawasan Asia Afrika. Negara-negara yang ikut konferensi ini sepakat untuk mendukung penuh atas usaha-usaha Indonesia memperjuangkan wilayah Irian Barat dari tangan Belanda, namun pada tingkat internasional di PBB, negara-negara ini juga tidak membantu banyak Indonesia dalam mendapatkan 2/3 suara anggota Majelis Umum PBB.

Diplomasi-diplomasi yang dilakukan oleh Indonesia ternyata tidak mampu membuat Belanda mengakui wilayah Irian Barat sebagai wilayah Indonesia, oleh karena itu pemerintah Indonesia pada tanggal 13 Februari 1956 memutuskan untuk tidak lagi mengakui Uni Belanda yang terbentuk pada saat perjanjian KMB.<sup>83</sup> Pembatalan sepihak Uni Belanda oleh pemerintah Indonesia, berarti pembatalan juga terhadap persetujuan KMB. Pemerintah Indonesia juga telah mulai melancarkan aksi-aksi tegas yaitu dengan melancarkan konfrontasi bidang ekonomi dengan pihak Belanda. Nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda yang bercokol di Indonesia adalah aksi yang dilakukan oleh pemerintah beserta buruh-buruh yang berkerja pada perusahaan Belanda. Pada tahun 1951, pemerintah Indonesia menasionalisasi *de Javasche Bank* menjadi Bank Indonesia, kemudian *Nederlandsche Handel Maatschappij N.V.* yang kemudian dikenal dengan Bank Dagang Negara. Nasionalisasi perusahaan Belanda ini juga menimpa perusahaan pelayaran terbesar Belanda, KPM yang kemudian oleh pemerintah Indonesia mendirikan Pelni untuk menggantikan peran KPM sebagai penyedia transportasi laut di Indonesia. Maskapai penerbangan Belanda, KLM (*Koninklijke Luchtvaart Maatschappij*), juga tidak luput dari aksi-aksi konfrontasi pemerintah, hanya saja bentuk konfrontasi ekonomi yang dilakukan berbeda dengan perusahaan lain, yang mana dengan pihak KLM diadakan bentuk kerja sama dalam proses alih teknologi ke Garuda Indonesia Airways.<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> Sartono Kartodirdjo, Marwati Djoened Poesponegoro, dan Nugroho Notokusanto, *Sejarah Nasional Indonesia Jil. VI*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI (Jakarta: 1975), hal. 95.

<sup>84</sup> Kanumoyoso, *Op. Cit.*, hal. 35.

Kondisi hubungan antara Indonesia dengan Belanda terasa semakin panas setelah Indonesia terus melakukan aksi-aksi konfrontasi dibidang ekonomi maupun politik, dan pihak Belanda juga tidak pernah menyinggung masalah Irian Barat ini dengan pihak Indonesia. Tindakan konfrontasi politik dan ekonomi yang dilancarkan oleh Indonesia ternyata belum mampu memaksa Belanda untuk menyerahkan Irian Barat. Pada bulan April 1961 Belanda membentuk Dewan Papua, bahkan dalam Sidang umum PBB September 1961, Belanda mengumumkan berdirinya Negara Papua.<sup>85</sup> Untuk mempertegas keberadaan Negara Papua, Belanda mendatangkan kapal induk "Karel Doorman" ke Irian Barat.



**Kapal Induk Belanda "Karel Doorman"<sup>86</sup>**

---

<sup>85</sup> Kartodirdjo, *Op. Cit.*, hal. 112.

<sup>86</sup> [www.collectie.legermuseum.nl/strategion/strategion/i002015.html](http://www.collectie.legermuseum.nl/strategion/strategion/i002015.html) diakses pada tanggal 4 Juni 2012 02.30 .



**Gambar 3:** Kapal induk Belanda “Karel Doorman” diambil dari nama Laksamana Belanda pada saat Peran Dunia II yaitu Karel Willem Frederik Marie Doorman (23 April 1889 – 28 Februari 1942). Kapal induk ini ketika datang ke wilayah perairan Indonesia sudah dilengkapi dengan 35 pesawat tempur Belanda dan 1.509 Anak Buah Kapal (ABK), serta 12 pucuk meriam anti pesawat udara. Kapal ini memiliki berat muatan penuh hingga 19.896 DWT dengan maksimal kecepatan 24,25 knots.

Puncaknya, tanggal 17 Agustus 1960, pemerintah Indonesia memutuskan hubungan diplomatik dengan pemerintah Belanda. Pemutusan hubungan diplomatik ini berarti membawa kedua belah pihak secara tidak langsung menuju konfrontasi fisik. Pada tanggal 19 Desember 1961, Presiden Sukarno membacakan apa yang dirumuskan oleh Dewan Pertahanan Nasional, yaitu Tri Komando Rakyat atau Trikora di Jogjakarta. Isi dari pelaksanaan Trikora tersebut adalah:<sup>87</sup>

1. Gagalakanlah pembentukan “Negara Boneka Papua” buatan Belanda kolonial.

---

<sup>87</sup> Kartodirdjo, *Op. Cit.*, hal. 113

2. Kibarkanlah Sang Merah Putih di Irian Barat Tanah Air Indonesia.
3. Bersiaplah untuk mobilisasi umum guna mempertahankan kemerdekaan dan kesatuan Tanah Air dan Bangsa.

Sebagai tindak lanjut dari Trikora, pemerintah mengambil langkah-langkah berikut:

1. Membentuk Provinsi Irian Barat gaya baru dengan ibukota Kota Baru.
2. Membentuk Komando Mandala Pembebasan Irian Barat pada tanggal 13 Januari 1962. Sebagai Panglima Komando Mandala ditunjuk Mayjen Soeharto. Markasnya berada di Makasar. Berikut ini tugas Komando Mandala Pembebasan Irian Barat:
  - a) Merencanakan, mempersiapkan, dan menyelenggarakan operasi-operasi militer.
  - b) Menciptakan daerah bebas secara *de facto* atau mendudukkan unsur kekuasaan RI di Irian Barat.

Komando Mandala yang dikomandani oleh Mayjen Soeharto ini menyusun beberapa strategi untuk segera merebut wilayah Irian Barat dari cengkaman Belanda. Penerapan infiltrasi adalah strategi pertama yang diterapkan oleh Komando Mandala, dengan menyusupkan 10 kompi dari awal sampai akhir tahun 1962. Setelah infiltrasi, militer Indonesia siap untuk melancarkan eksploitasi dengan jalan menduduki pos-pos militer serta induk militer Belanda dengan jalan peran terbuka. Strategi terakhir Komando Mandala adalah konsolidasi yaitu dengan mendudukkan kekuasaan-kekuasaan Indonesia di Irian Barat.

Untuk melaksanakan Trikora dan juga strategi operasi Komando Mandala tersebut, tentunya pemerintah mengharapkan semua warga Indonesia mendukung dan memberikan bantuan demi terlaksananya pembebasan Irian Barat. Sebagai sebuah perusahaan negara, Pelni tentunya sangat diharapkan mampu mewujudkan Trikora dan membantu pihak militer dalam menerapkan strategi-strategi agar wilayah Irian Barat dapat menjadi wilayah Indonesia.

#### **4.2. Pelni dan Kebijakan Pelayaran Pemerintah Pada Masa Trikora**

Selama masa upaya pembebasan Irian Barat, pelayaran nasional tidak luput dari segala kebijakan pemerintah yang dikeluarkan demi memperbaiki pelayaran Indonesia. Kebijakan-kebijakan pemerintah pada masa ini meliputi kebijakan tentang penetapan izin pelayaran, penyediaan kapal-kapal untuk mengisi ruang-ruang pelayaran di seluruh wilayah perairan Indonesia dan *retooling* perusahaan-perusahaan pelayaran yang ada di Indonesia. Selain tiga pokok kebijakan tersebut, pemerintah juga mengeluarkan kebijakan pelayaran yang bertujuan untuk menjaga hubungan ekonomi dan politik antar daerah terjalin dengan baik. Untuk menciptakan iklim pelayaran yang mampu menjaga perhubungan antar daerah tersebut, pemerintah mengharapkan pelayaran niaga memiliki kemampuan untuk :<sup>88</sup>

- a) Memenuhi kebutuhan perhubungan dan transportasi baik dalam garis hubungan yang tetap maupun tidak tetap dari penumpang, hewan, dan barang di dalam negeri.
- b) Mengangkut barang-barang penting dari perdagangan luar negeri.
- c) Memberikan kekuatan bantuan bagi Angkatan Laut Republik Indonesia demi ketahanan nasional.

Untuk menciptakan pelayaran niaga tersebut, pemerintah kemudian membuat ketentuan-ketentuan, tentang jenis-jenis pelayaran niaga yang dibagi menjadi:<sup>89</sup>

- a) Pelayaran samudera, yang menjalankan keperluan perdagangan di luar negeri.
- b) Pelayaran pantai, yang menjalani kebutuhan transportasi perairan didalam negeri sesuai dengan izin yang berlaku. Pelayaran pantai juga dibagi menjadi
  - a. Pelayaran antar nusa yang melayani pelayaran di seluruh wilayah Indonesia dan yang ditunjuk untuk menjalankan pelayaran ini adalah Pelni.<sup>90</sup>

<sup>88</sup> “Politik Pelajaran Nasional”, *Suluh Nautika Tahun ke VII No 1* (Januari, 1958), hal. 19.

<sup>89</sup> *Ibid.*

<sup>90</sup> Pengusahaan Pemerintah terhadap Pelni yaitu menugaskan Pelni untuk melayani transportasi perairan si seluruh wilayah Indonesia dan sistem pembiayaan Pelni tidak ditentukan oleh administrasi pemerintah atau kementerian, melainkan setiap tahun, Pelni mendapatkan alokasi

- b. Pelayaran daerah yang melayani transportasi di wilayah perairan daerah-daerah. (Pelayaran pantai hanya bisa dijalankan oleh warga negara Indonesia, dengan modal nasional, dan kapal yang digunakan berbendera Indonesia.)
- c) Pelayaran khusus yaitu pelayaran yang melayani usaha-usaha pertambangan dan perindustrian.
- d) Perwakilan usaha pelayaran atau *shipping agencies* yang hanya diperuntukan bagi usaha nasional.
- e) Pelayaran perairan pedalaman yaitu usaha pelayaran di wilayah perairan pedalaman Indonesia dibawah pengawasan pemerintah daerah setempat.
- f) Pelayaran perahu yaitu pelayaran kecil dengan menggunakan perahu dan kapal-kapal kecil.

Selama masa-masa awal konfrontasi, pemerintah mengadakan usaha penambahan kapal-kapal demi mengisi kekosongan pelayaran yang ditinggalkan oleh KPM. Ruang-ruang pelayaran yang diisi oleh KPM menjadi berlubang setelah insiden pengusiran KPM dari perairan Indonesia. Perusahaan pelayaran nasional yang didirikan untuk menggantikan KPM, Pelni, belum mampu secara langsung mengisi ruang yang kosong tersebut karena armada kapal yang dimiliki oleh Pelni belum memadai.

Pemerintah mengambil beberapa kebijakan untuk mulai mengisi kekurangan pelayaran pasca ditinggal oleh KPM dengan jalan membeli kapal dari luar negeri, membuat kapal sendiri di dalam negeri, dan mencarter kapal-kapal asing.<sup>91</sup> Selain tiga kebijakan tersebut, pada bab awal juga dijelaskan tentang penambahan tonase kapal agar memuat lebih banyak penumpang atau barang di kapal tersebut. Pembelian kapal dan pembuatan kapal dilakukan sendiri oleh pemerintah bersama dengan usaha swasta nasional, sedangkan untuk pencarteran kapal, pemerintah menyerahkan urusan ini kepada perusahaan-perusahaan

---

dana berupa investasi negara atau *state investment*, yang harus dipertanggung jawabkan oleh Direksi Pelni.

<sup>91</sup> Mas Adi, "Mengisi Kekurangan Ruang Kapal", *Suluh Nautika Tahun ke IX No. 1-2*, (Januari-Februari, 1959) hal. 8

pelayaran yang telah diakui oleh pemerintah.<sup>92</sup> Pada tahun 1957, sebelum KPM benar-benar meninggalkan wilayah perairan Indonesia jumlah kapal nasional masih kalah dengan jumlah kapal yang dimiliki oleh KPM, saat itu kapal KPM berjumlah 96 kapal, sedangkan kapal nasional baru 41 kapal. Pengusiran KPM pada tahun 1957 menyebabkan sebagian besar kapal KPM meninggalkan wilayah perairan Indonesia, namun catatan tahun 1958, mencatat ada 181 kapal nasional, termasuk yang dicarter, mengisi transportasi perairan Indonesia.<sup>93</sup> Penambahan jumlah kapal yang cukup signifikan ini mengartikan bahwa, pemerintah sangat serius memperhatikan masalah pelayaran nasional yang kelihatan akan merosot pasca ditinggal oleh KPM. Untuk menutupi kekurangan pelayaran tersebut, pemerintah mulai memberlakukan kebijakan dengan memberlakukan pembagian usaha pelayaran agar tiap-tiap daerah di wilayah Indonesia dapat dihubungi kapal-kapal perusahaan pelayaran nasional termasuk Peln.

Pembagian usaha-usaha pelayaran ini dibentuk oleh peraturan tentang perizinan pelayaran yang tertuang dalam PP No. 47/1957. Peraturan ini merupakan peraturan perundang-undangan pertama di Indonesia yang ditujukan untuk mengatur penyelenggaraan pelayaran dalam fungsinya bagi perkembangan ekonomi sosialis.<sup>94</sup> Isi dari PP ini lebih kepada penekanan jaminan perhubungan laut di seluruh wilayah Indonesia, yang dijalankan sesuai dengan izin pelayaran dari pemerintah. Peraturan ini hampir sama dengan peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1936<sup>95</sup>. Didalam undang-undang tahun 1957 yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia menegaskan tentang izin pelayaran untuk melakukan pelayaran niaga. Pada peraturan tahun 1957 hanya perusahaan pelayaran yang sudah berbadan hukum dan memiliki surat izin dari menteri pelayaran saja yang boleh melakukan pengangkutan dengan kapal-kapal niaga. Izin tersebut juga diikuti oleh penetapan trayek, peraturan perjalanan kapal,

---

<sup>92</sup> *Ibid.* Dalam catatan sampai dengan tahun 1959, pemerintah mencatat ada 46 perusahaan pelayaran pantai dan 42 perusahaan pelayaran samudera.

<sup>93</sup> Catatan Djatawan Pelajaran Ekonomi bulan November 1958, lihat *Suluh Nautika Tahun ke VIII No 11-12* (November-Desember, 1958), hal. 248.

<sup>94</sup> M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim Dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia* (Jil. 1; Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001), hal. 176.

<sup>95</sup> Undang-undang pelayaran tahun 1936 lebih dikenal dengan *Indische Scheepvaartwet* yaitu kebijakan pada masa pemerintahan Belanda mengenai masalah-masalah pelayaran dan kepelabuhan di Indonesia.



dan tarif pengangkutan serta sanksi-sanksi apabila melanggar ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam undang-undang ini.

Melihat isi pokok yang ada didalam PP No. 47/1957 ini, jelaslah bahwa peraturan tersebut menitikberatkan pelayaran yang kuat di dalam negeri, yaitu pelayaran pantai, yang mana pelayaran pantai ini mengutamakan pelayaran dengan sistem trayek yang meliputi seluruh wilayah Indonesia. Peraturan ini juga dimaksudkan untuk mengembangkan perusahaan-perusahaan pelayaran nasional yang baru tumbuh pada tahun lima puluhan.<sup>96</sup>

Keberadaan Pelni didalam pengembangan pelayaran nasional memerlukan suatu konsep tentang pemahaman akan pelayaran nasional sebagai alat negara yang selalu mendapat pengawasan dari pemerintah karena sesuai dengan tugas sebagai perusahaan negara adalah menjalankan amanat-amanat yang diberikan oleh pemerintah. Pelayaran nasional yang dipandang penting oleh pemerintah tentu harus mendapat perhatian yang cermat dari pemerintah itu sendiri, langkah-langkah untuk selalu mendikte Pelni dalam menjalankan tugas sebagai perusahaan pelayaran nasional haruslah diberikan secara terstruktur serta ada pengawasan terhadap kerja Pelni tersebut.

Untuk penyempurnaan kinerja perusahaan pelayaran, terutama Pelni, pada tahun 1961 pemerintah melalui Departemen Perhubungan Laut membentuk suatu Dewan Perusahaan Pusat yang bertujuan untuk membantu pimpinan perusahaan-perusahaan negara demi menambah kuantitas dan kualitas produksi serta mengawasi dan mengamankan kekayaan negara.<sup>97</sup> Pembentukan Dewan Perusahaan Pusat ini adalah bentuk dari pelaksanaan Undang-undang No. 19/PRP/Th. 1960 yang mempunyai tujuan *retooling* dalam pimpinan perusahaan dan dalam sektor pegawai itu sendiri. Tujuan dari pembentukan Dewan Perusahaan Pusat ini memang lebih kepada pengawasan terhadap perusahaan negara agar tetap dalam jalan sebagai alat pemerintah yang bekerja sesuai dengan amanat negara, seperti yang dikatakan Menteri Perhubungan Laut Ir.

---

<sup>96</sup> Umar, *Op. Cit.*, hal. 177.

<sup>97</sup> "Wedjangan Menteri Perhubungan Laut Pada Upatjara Pelantikan Anggota Dewan Perusahaan Pusat Departemen Perhubungan Laut" *Suluh Nautika Tahun ke XII No. 6* (Juli, 1962) hal. 430

Abdulmuttalip dalam upacara pelantikan Dewan Perusahaan Pusat Departemen Laut,

“...ditegaskan lebih lanjut, bahwa yang harus dituju ialah adanya pengelolaan perusahaan yang tepat-guna dan keahlian untuk menjabai sasaran produksi, adanya kejujuran dan kesetiaan terhadap tujuan negara dan keajaannya serta adanya harmoni diantara petugas<sup>2</sup> produksi. Dalam menjabai bentuk pelaksanaan tugas yang diberikan kepada Dewan ini harus sesuai dengan sistem keperibadian bangsa Indonesia sendiri dan berlandaskan ketentuan, bahwa Perusahaan Negara adalah alat revolusi”<sup>98</sup>

Pembentukan Dewan Perusahaan Pusat ini jelas mendorong Pelni untuk senantiasa berada dalam jalur kepentingan negara dan bekerja untuk mencapai tujuan negara yaitu sebagai perusahaan pelayaran yang bekerja dengan tujuan menghubungkan wilayah-wilayah di Indonesia dan memperlancar distribusi barang-barang kebutuhan ke pelosok-pelosok daerah. Seperti yang dijelaskan oleh Menteri Perhubungan Laut, bahwa Dewan Perusahaan Pusat ini dibentuk untuk mengawasi dan mengamankan negara, maka bagi pemerintah kekayaan negara yang harus dijaga oleh Pelni adalah tetap terjalin perhubungan antar daerah di Indonesia dengan pelayaran yang dijalankan oleh Pelni. Berikut Dewan Perusahaan untuk Pelni adalah Kosasih, Budiman, D. Paath dan A.F. Langkay.<sup>99</sup>

Politik konfrontasi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia tidak serta merta meninggalkan pelayaran nasional secara keseluruhan. Pelayaran nasional untuk masalah perhubungan penumpang/barang tetap menjadi perhatian serius dari pemerintah karena merupakan misi awal dari pemerintah untuk menjamin hubungan antar tiap-tiap daerah di Indonesia. Sebagai perusahaan negara dan sesuai dengan sifat ketiga dari perusahaan negara yaitu memupuk pendapatan, Pelni mengadakan pelayaran niaga tentu harus memberlakukan tarif kepada penumpang dan tarif distribusi barang agar Pelni dapat menciptakan keuntungan demi kelancaran perusahaan itu sendiri, meskipun pada kenyataan Pelni belum mampu untuk menciptakan keuntungan karena selalu mendapat perintah dari pemerintah yang tidak mendukung Pelni dalam mencari keuntungan, seperti

<sup>98</sup> *Ibid.*

<sup>99</sup> *Ibid.*, hal. 431

pelaksanaan Trikora, namun dengan penentuan tarif ini, ada suatu keinginan dari pemerintah untuk memperhatikan Pelni dalam mencari keuntungan.

Terkait permasalahan tarif pelayaran nasional, pada tahun 1959 pemerintah mengeluarkan peraturan tentang pengaturan tarif bagi Pelni, yaitu melalui Surat Keputusan Menteri Muda Perdagangan No. 7050/M tanggal 9 November tentang persetujuan Departemen Perdagangan dengan Departemen Hubungan Laut terkait kenaikan tarif angkutan laut interinsuler se-Indonesia sebesar 100% dari tarif sebelumnya.<sup>100</sup> Peraturan kenaikan tarif ini menjadikan Pelni terbebas dari peraturan terdahulu, yaitu No. 776 yang menetapkan tarif angkutan laut interinsuler harus didasarkan pada tarif yang diperuntukkan Pelni pada tahun 1957.<sup>101</sup> Alasan pemerintah untuk menaikkan tarif ini adalah untuk mencegah kebangkrutan Pelni karena sampai tahun 1959, Pelni selalu dieksploitasi oleh pemerintah dan kemudian pemerintah berusaha untuk menutupi biaya eksploitasi tersebut. Selain alasan tersebut, kenaikan tarif ini juga dipicu oleh perusahaan pelayaran lain yang sudah lebih dulu menaikkan tarif mereka lebih dari yang telah ditetapkan pada peraturan tahun 1957.

Pada tahun 1962, pemerintah juga melakukan perubahan tarif terhadap Pelni untuk kedua kali, pada perubahan tarif Pelni sendiri yang diperkenankan untuk menaikkan tarif sesuai dengan keperluan perusahaan. Kebijakan yang tertera pada surat keputusan bersama antara Menteri Perdagangan dengan Menteri Perhubungan Laut, memutuskan bahwa Pelni berhak untuk menentukan tarif diatas tarif yang berlaku, dengan rincian tarif untuk barang-barang niaga<sup>102</sup> dapat

<sup>100</sup> Berita Maritim, "Tarif Angkutan Laut Dinaikan Setjara Diam-diam", *Suluh Nautika Tahun ke X No. 3* (Maret, 1960), hal.69

<sup>101</sup> *Ibid.*

<sup>102</sup> Barang-barang niaga menurut Surat Keputusan Menteri Muda Perdagangan tanggal 31 Desember 1959 No. 8200/M meliputi (a) Barang dagangan yaitu jenis barang-barang dagangan khusus dan dalam trayek tertentu, serta barang tersebut dinilai juga dari ruangan tempat menempatkan barang tersebut di kapal, nilai muatan barang, persaingan, dan segi-segi lainnya yang membuat barang dagangan tersebut diangkut secara teratur dan dengan banyak cara. (b) Barang muatan umum, yaitu jenis barang yang tidak dikenakan seperti tarif barang khusus, biasanya barang jenis ini adalah barang muatan yang tidak diangkut dengan cara lain selain dengan kapal. (c) Barang-barang Pos, yaitu barang-barang dari pelayanan pos yang harus dikirimkan menggunakan kapal, biasanya terdiri dari beberapa kelas, yang paling tinggi adalah kelas satu dengan tarif pengangkutan yang lebih tinggi dari tarif lainnya.

dinaikkan sampai dengan 100%, tarif untuk barang-barang lainnya<sup>103</sup> dapat dinaikkan sampai dengan 50%, dan tarif untuk penumpang dapat dinaikkan sampai dengan 50%.<sup>104</sup> Tertera dalam peraturan ini juga dijelaskan bahwa Pelni harus mengirimkan laporan berupa kalkulasi kenaikan harga kepada Djawatan Pelajaran Ekonomi, karena jika kenaikan yang ditetapkan oleh Pelni lebih tinggi dari yang ditetapkan, maka selisih laba dan kenaikan tersebut akan disetorkan ke kas negara. Kenaikan tarif oleh pemerintah ini juga didasari oleh peningkatan hasil-hasil yang diperoleh Departemen Perhubungan Laut. Peningkatan hasil-hasil ini didasari oleh pelayaran pantai yang dijalankan oleh Pelni semakin meningkat sejak tahun 1959. Catatan peningkatan dapat dilihat dari tahun 1959 :

	1959		1960		1961	
	Kapal	DWT	Kapal	DWT	Kapal	DWT
Pelni	58	80.800	60	93.372	65	108.805
Swasta	54	58.000	169	71.149	208	125.687
Jumlah	112	138.800	229	164.251	273	234.408

Sumber : Laporan Tahunan Departemen Perhubungan Laut<sup>105</sup>

Kebijakan pemerintah terhadap pelayaran nasional secara umum, dan kepada Pelni secara khusus ketika terjadi konfrontasi dengan Belanda secara garis besar bertujuan untuk meningkatkan kinerja pelayaran niaga. Peningkatan pelayaran niaga akan memberikan dampak yang besar terhadap perjuangan pembebasan Irian Barat, karena seperti yang sudah dijelaskan, bahwa pelayaran

<sup>103</sup> Barang-barang lain diluar barang niaga adalah (a) Barang arbitrer, yaitu apabila barang tersebut telah sampai ke pelabuhan tujuan dan dari pelabuhan tersebut harus diangkut lagi dengan kapal-kapal lain karena kapal utama tidak dapat menjangkau wilayah pengantaran tersebut. (b) Barang Ad Volorem, barang-barang ini adalah barang yang bernilai tinggi, ringan, dan padat. (c) Barang yang didinginkan, yaitu barang yang disimpan dengan cara berbeda dengan barang dagang biasa yaitu ditempat khusus yang sudah disesuaikan suhunya. (d) Barang geladak/dek, yaitu barang-barang yang tidak dapat dimuat didalam palkah kapal, melainkan harus dimuat di atas dek, seperti bahan bakar, bahan peledak, dan bahan berbahaya lainnya. (e) Barang yang dibungkus, yaitu barang dalam bungkusan kecil yang dikirim atas penjagaan dari pegawai kapal.

<sup>104</sup> Peraturan dan Perundang-undangan, "Surat Keputusan Bersama Menteri Perdagangan dan Menteri Perhubungan Laut", *Suluh Nautika Tahun ke XII No. I* (Januari, 1962), hal. 299

<sup>105</sup> Alfian, *et al.*, *Op. cit.*, hal. 80.

niaga, termasuk Pelni, diharapkan mampu untuk membantu Angkatan Laut dalam upaya militer, terutama dalam upaya pembebasan Irian Barat.

### 4.3. Peranan Pelni Pada Masa Perjuangan Trikora

Dalam upaya mendukung Trikora, setiap warga negara Indonesia diharapkan untuk turut menyumbangkan segala dharma bakti bagi upaya pembebasan Irian Barat yang tertuang dalam Tri Komando Rakyat 19 Desember 1961. Sumbangan terhadap pembebasan Irian Barat memang sudah merupakan suatu kewajiban jika seluruh lapisan masyarakat menyambut Tri Komando Rakyat tersebut dengan tulus dan ikhlas serta siap menjalankan segala amanat yang diberikan oleh negara terkait upaya pembebasan Irian Barat dari tangan Belanda.

Seperti yang diungkap Presiden Soekarno dalam pidato beliau pada tahun 1961 tentang pembebasan Irian Barat merupakan perjuangan seluruh masyarakat Indonesia :

“...Bangsa Indonesia bukan main2 dalam tekad untuk membebaskan Irian Barat itu. Bangsa Indonesia menganggap pembebasan Irian Barat itu sebagai satu kewadajiban jang keramat, bahkan sebagai satu panggilan-djiwa jang keramat. Bukan untuk main2, atau sekadar untuk memberi pakaian jang bagus kepada Proklamasi (...) Pendirian kita dalam memerdekakan Irian Barat ialah bahwa kedaulatan kita sudah meliputi Irian Barat itu, ~., dari Sabang sampai Merauke. Saja tidak pernah berkata: “mari memasukkan Irian Barat kedalam wilayah Republik,” saja selalu berkata : “mari memasukkan Irian Barat kedalam wilayah kekuasaan Republik”<sup>106</sup>.

Pernyataan Presiden Soekarno tentang semangat pembebasan Irian Barat merupakan suatu kewajiban yang harus dilakukan oleh setiap masyarakat Indonesia, mengingat wilayah Irian Barat adalah wilayah Indonesia. Peranan masyarakat Indonesia, tanpa terkecuali pelayaran nasional, adalah mutlak dibutuhkan untuk menggapai cita-cita untuk merebut Irian Barat dari kekuasaan Belanda.

Memang, sumbangan yang dilakukan oleh masyarakat sipil Indonesia tidak turun langsung bersama pihak militer dalam perang-perang dan infiltrasi ke

---

106

wilayah Irian Barat,<sup>107</sup> tetapi seperti yang diungkapkan Menteri Perhubungan Laut Ir. Abdulmuttalip yaitu:

“Sektor home-front tetap mendapat perhatian jang penuh dari saja. Dalam pelbagai kesempatan telah saja tandaskan bahwa faktor home-front tidak boleh diabaikan, ja faktor ini bahkan dapat memperlemah front depan djika tidak kuat.”<sup>108</sup>

Hal ini tentu saja memberikan kenyataan bahwa setiap upaya untuk mempertahankan dan mengembalikan suatu kedaulatan wilayah, termasuk upaya pembebasan Irian Barat, harus dilakukan oleh setiap pihak-pihak yang ada agar dapat terlaksana dengan baik. Jika setiap warga negara Indonesia dapat turut andil dalam upaya pembebasan Irian Barat, maka semua front yang ada dalam upaya tersebut akan kuat dan dengan mudah Irian Barat berada dalam wilayah Indonesia.

Perhubungan laut merupakan aspek yang sangat penting dalam melaksanakan upaya pembebasan Irian Barat ini, karena sebagai negara kepulauan dan juga dilihat dari posisi wilayah Irian Barat yang jauh dari pusat pemerintahan dan militer, fungsi perhubungan laut sangat vital dalam angkutan laut ke wilayah konfrontasi. Pidato Menteri Perhubungan Laut dalam rangka Hari Maritim tahun 1961, menyebutkan bahwa jiwa maritim bagi pelayaran dan perhubungan laut nasional haruslah memiliki unsur-unsur mutlak yaitu persatuan, keinsyafan, irama yang sama, pengorbanan, dan karya yang nyata.<sup>109</sup> Dengan adanya jiwa maritim tersebut, maka diharapkan seluruh aspek yang tergabung dalam pelayaran nasional mampu menjalankan politik konfrontasi antara Indonesia dengan Belanda, atau dalam arti lain, pelayaran nasional dapat mengerahkan kapal-kapal mereka beserta anak buah kapal untuk dimiliterisasi guna memenuhi kebutuhan operasi militer pembebasan Irian Barat.

<sup>107</sup> Ada masyarakat sipil yang juga turut membantu pihak militer di garis depan upaya pembebasan Irian Barat, mereka adalah sukarelawan-sukarelawan dari golongan kepartaian, mahasiswa, dan juga perusahaan swasta, dan juga individu-individu dari berbagai penjuru Indonesia.

<sup>108</sup> Amanat Menteri Perhubungan Laut Ir. Abdulmuttalip dalam memperingati Hari Maritim tanggal 21 Agustus 1962. Lihat *Suluh Nautika Tahun ke XII N. 8* hal. 474

<sup>109</sup> Amanat Menteri Perhubungan Laut, Ir. Abdulmuttalip dalam rangka perayaan Hari Maritim tanggal 21 Agustus 1961.

Didalam aspek kelautan, terutama perhubungan laut, pemerintah memberikan suatu amanat kepada semua aspek yang ada dalam lingkungan Departemen Perhubungan Laut, yaitu dengan mempergunakan perusahaan pelayaran niaga, termasuk juga Pelni, dalam menunjang upaya pemerintah membebaskan Irian Barat dari cengkeraman Belanda. Amanat Presiden Sukarno dalam Trikora 19 Desember 1961, harus dilakukan oleh segenap warga Indonesia, mengingat wilayah Irian Barat juga termasuk wilayah Indonesia yang harus diperjuangkan. Sebagai sebuah negara yang sedang dilanda “keadaan perang”, tentunya segenap barisan masyarakat, termasuk Pelni, ikut andil dalam membantu pihak militer nasional dalam upaya menjaga dan mengembalikan kedaulatan wilayah Indonesia. Jika Pelni ikut andil dalam upaya pembebasan Irian Barat, maka usaha-usaha yang dilakukan oleh Pelni akan sangat membantu militer nasional dalam memobilisasi apa-apa saja yang sangat dibutuhkan dalam upaya pembebasan Irian Barat.

Pada pertengahan tahun 1962, konfrontasi RI dengan Belanda terkait masalah Irian Barat semakin memanas, ketika pada bulan Januari lalu, Komodor Yos Sudarso gugur dalam pertempuran laut Aru. Pasca Komodor Yos Sudarso gugur dalam pertempuran tersebut, pemerintah RI semakin menaikkan tensi terhadap konfrontasi ini. Untuk membantu pihak militer Indonesia, maka perlu diadakan suatu integrasi dan koordinasi terkait penggunaan kapal-kapal niaga bagi kebutuhan perjuangan pihak militer Indonesia sehingga dapat memaksimalkan daya guna angkatan laut yang maksimal. Menteri Perhubungan Laut, Ir. Abdulmuttalip mengeluarkan suatu instruksi kepada Djawatan Pelajaran Ekonomi agar integrasi dan koordinasi tersebut dapat berjalan dengan baik. Menteri Perhubungan Laut mengatakan bahwa, *Pertama*, agar Djawatan Pelajaran Ekonomi dalam pengaturan kapal-kapal niaga guna keperluan seluruh aparaturnya pemerintah baik militer maupun sipil harus mengadakan koordinasi secara integral dengan Komando Angkatan Laut Militer. *Kedua*, dalam penggunaan kapal-kapal niaga, baik perusahaan pelayaran nasional maupun swasta harus lebih mengikuti ketentuan-ketentuan teknis yang ditetapkan oleh Djawatan Pelajaran Ekonomi. *Ketiga*, setiap penggunaan/serah pakai kapal-kapal niaga di Indonesia, baik asing maupun nasional, atau oleh siapapun, harus seizin Djawatan Pelajaran

Ekonomi dan jika dalam hal tersebut berkenaan dengan aparaturnya baik militer ataupun sipil, harus dikoordinasikan dengan Komando Angkatan Laut Militer. *Keempat*, Djawatan Pelajaran Ekonomi agar menentukan sanksi terhadap perusahaan pelayaran nasional yang mengabaikan ketentuan-ketentuan tersebut diatas, sesuai dengan wewenangnya.<sup>110</sup>

Dengan instruksi tersebut, maka Pelni dan juga perusahaan pelayaran lain diwajibkan untuk memberikan sumbangsih berupa kapal-kapal niaga mereka untuk dipergunakan dalam operasi militer pembebasan Irian Barat, selain itu, penggunaan kapal-kapal tersebut harus dioptimalisasi dengan melakukan koordinasi dan integrasi dengan pihak yang berwenang, yaitu Staf Komando Angkatan Laut. Koordinasi dan integrasi ini tentunya akan sangat diperlukan dalam situasi yang sedang bergejolak ini, jika tidak ada koordinasi dan integrasi akan terjadi kekacauan didalam penggunaan kapal-kapal niaga, hal ini tentu saja tidak diinginkan oleh pemerintah karena akan sangat merugikan negara secara materi dan juga pelaksanaan operasi militer itu sendiri.

Sebagai perusahaan milik negara, Pelni tidak hanya berperan sebagai “sumbangan” untuk mendukung pemerintah dalam upaya pembebasan tersebut. Pelni juga memiliki kewajiban sebagai alat negara, dan juga sebagai perusahaan pelayaran niaga yang siap membantu pihak militer dalam upaya pembebasan Irian Barat. Pelni berkewajiban untuk menjadikan *home front* yang kuat dan juga memberikan bantuan logistik kepada pihak militer secara rapi dan efektif. Tiap-tiap pegawai yang ada dalam tubuh Pelni adalah pegawai negara, yang juga alat negara, yang harus selalu siap sedia melaksanakan segala amanat yang diberikan pemerintah. Bagi Pelni, mereka tidak perlu lagi didaftarkan dalam upaya pembebasan ini, karena mereka sudah diikut sertakan langsung dalam semua upaya pemerintah melakukan usaha-usaha pembebasan Irian Barat.

Perhubungan laut sendiri mempunyai fungsi yang sangat vital dalam suatu negara, tidak hanya pada saat kondisi negara yang damai, tetapi juga pada saat perang/operasi militer. Hal ini tertuang dalam ketetapan MPRS No. II/1960

<sup>110</sup> Berita Maritim, ”Instruksi Menteri Perhubungan Laut Dalam Rangka Integrasi dan Koordinasi Penggunaan Kapal-kapal”, *Suluh Nautika Tahun ke XII No. 3-4* (Maret-April, 1962), hal. 370 (Nomor Instruksi No: Th. 2/26/23)



lampiran C, dimana dinyatakan dalam ketetapan tersebut bahwa fungsi dari perhubungan laut antara lain adalah menjamin garis logistik yang sangat vital bagi negara kita. Sesuatu yang vital tersebut akan jelas terlihat pada waktu pergolakan sedang terjadi, dan perhubungan laut akan memainkan peranan dalam menjamin kelancaran logistik dan juga operasi militer tersebut. Dari ketetapan tersebut terlihat bahwa ada keamatan hubungan antara aspek perhubungan laut, Pelni dan perusahaan pelayaran niaga lain, dengan semua kegiatan yang bersangkutan dengan upaya pembebasan Irian Barat. Selain ketetapan tersebut, perhubungan laut juga telah mempunyai program yang sudah diamanatkan oleh Presiden Sukarno yang tertuang dalam pembentukan Kabinet Kerja bulan Juli 1959<sup>111</sup>, dimana Presiden menetapkan tri-program bagi Departemen Perhubungan Laut yang menaungi Pelni, tri-program tersebut ditetapkan pada pembangunan maritim dan pemenuhan transportasi laut Indonesia. Tri-program Presiden adalah pertama sandang pangan, kedua keamanan, dan ketiga adalah Irian Barat. Dari tri-program tersebut dapat dilihat bahwa alat-alat transportasi laut sangat berguna bagi persebaran kebutuhan pokok seluruh masyarakat Indonesia dan juga upaya dalam pembebasan Irian Barat.

Penggunaan kapal niaga dalam upaya pembebasan Irian Barat yang dilakukan oleh Pelni terbilang cukup signifikan, hal ini terbukti dari data yang menjelaskan bahwa kapal-kapal niaga yang digunakan untuk operasi pembebasan Irian Barat hampir seluruhnya adalah kapal Pelni. Untuk memiliterisasi kapal-kapal niaga, Pelni mengirimkan 28 kapal dari 33 kapal yang disepakati untuk dimiliterisasi.<sup>112</sup> Didalam militerisasi kapal-kapal Pelni tersebut bahkan Pelni mengirimkan 2 kapal dengan bobot muatan 10.000 DWT yaitu KM. Tjokroaminoto dan KM. Thamrin,<sup>113</sup> hal ini menunjukkan bahwa Pelni serius dalam menggalang kapal-kapal yang bermuatan besar agar dapat menampung alat-alat militer yang akan dibawa ke wilayah konfrontasi.

---

<sup>111</sup> Amanat Presiden, "Penetapan Kabinet Kerja Departemen Perhubungan Laut", *Suluh Nautika Tahun ke IX No. 7* (Juli, 1959), hal. 145

<sup>112</sup> Departemen Perhubungan Laut, *Laporan Tahunan Departemen Perhubungan Laut Masa 1963* (Jakarta: 1963), hal. 210-211. Seperti yang dikutip oleh Singgih Tri Sulistiyono, "In the Shadow of Nationalism: Pelni During The Period of Indonesianisasi" (Makalah yang disampaikan dalam *Workshop on the Economics Side of Decolonization* bersama LIPI, NIOD, PSSAT-UGM dan Program Studi Sejarah Pasca Sarjana UGM di Jogjakarta 18-19 Agustus, 2004)

<sup>113</sup> *Ibid.*

Pelni juga mendapatkan tugas untuk mengkoordinasikan kapal-kapal niaga yang akan diperbantukan dalam melancarkan politik konfrontasi ini. Operasi-operasi kapal niaga serta segala muatan isi kapal diatur oleh Pelni demi meningkatkan potensi pelayaran yang ada. Pengaturan tentang kapal-kapal dan isi muatan kapal diatur oleh peraturan pemerintah yang mana ada beberapa jenis barang yang mendapat prioritas pada saat upaya pembebasan Irian Barat. Pelni sendiri menetapkan bahwa barang-barang yang diangkut memiliki prioritas yaitu pertama kebutuhan militer, kedua barang-barang pokok seperti sandang pangan, ketiga, barang-barang dagangan umum.<sup>114</sup> Pembentukan prioritas tersebut, menjadikan kebutuhan militer menjadi barang utama yang harus diangkut oleh Pelni demi melancarkan upaya pemerintah membebaskan Irian Barat.

Untuk memaksimalkan aspek-aspek yang ada dalam tubuh perhubungan laut, Departemen Perhubungan Laut juga membentuk Staf Komando Angkutan Laut<sup>115</sup>. Staf komando ini didirikan agar kapal-kapal niaga, baik milik negara yaitu Pelni dan swasta, untuk selalu siap siaga dalam hal penggunaan kapal-kapal mereka dalam upaya perjuangan pembebasan Irian Barat. Penetapan isi dari staf komando tersebut, dipilihlah Ir. Abdulmuttalip selaku Menteri Perhubungan Laut sebagai Komandan, dan kepala staf yaitu Pembantu Utama Menteri, Kol. (P) Srijono. Staf komando tersebut juga membagi kapal-kapal niaga menjadi beberapa bagian organisasi yaitu antara lain:<sup>116</sup>

1. Penghubung : (a) Penghubung Perusahaan dan (b) Penghubung Militer
2. Logistik dan perencana
3. Rencana Latihan dan Operasi
4. Personalia/Administrasi
5. Pemeliharaan, Perbaikan, dan Peralatan
6. Suplai
7. Keuangan

<sup>114</sup> Moh. Nazir, Menteri Pelayaran RI, "Keadaan Perkembangan Pelajaran Dalam Laporan Pemerintah Kepada D.P.R. Tentang Rangka Aksi Pembebasan Irian Barat", *Suluh Nautika Tahun ke VIII No 3* (Maret, 1958), hal. 67.

<sup>115</sup> Pembentukan Staf Komando Angkutan Laut dapat dilihat pada Lembara Negara, 1962 dengan surat ketetapan tertanggal 9 Januari 1962 No : Th : 2/1/7, dan berlaku sejak 19 Desember 1961.

<sup>116</sup> Berita Departemen Perhubungan Laut, "Staf Komando Angkutan Laut Departemen Perhubungan Laut Terbentuk", *Suluh Nautika Tahun ke XII No. 1* (Januari, 1962), hal. 293.

Sementara itu, tugas-tugas yang harus dijalankan oleh Staf Komando Angkatan Laut adalah mengadakan koordinasi kapal-kapal yang akan digunakan untuk keperluan angkatan dan militer, serta menunjuk kapal-kapal niaga yang terlebih dahulu sudah dalam tahap siap siaga untuk langsung turun dalam operasi militer pembebasan Irian Barat.

Kapal-kapal niaga yang digunakan dalam operasi militer tentunya akan berdampak kepada awak-awak kapal niaga tersebut. Para perwira lulusan Akademia Ilmu Pelayaran (AIP) yang bekerja dalam perusahaan pelayaran niaga dipanggil oleh “TriKora” untuk menunaikan tugas sebagai seorang pegawai negara dalam rangka operasi militer pembebasan Irian Barat. Seperti yang tertera dalam instruksi Djawatan Pelajaran Departemen Perhubungan Laut tanggal 27 Juli 1962, yang menerangkan bahwa dalam rangka realisasi Tri Komando Rakyat, Djawatan Pelajaran Departemen Perhubungan Laut memanggil segenap perwira-perwira yang bekerja pada perusahaan pelayaran niaga untuk mendaftarkan diri dalam waktu yang sesingkat-singkatnya ke Djawatan Pelajaran Departemen Perhubungan Laut menurut ketentuan sebagai berikut:<sup>117</sup>

1. Nama Lengkap
2. Ijazah yang dimiliki
3. Tempat tinggal, dan
4. Panggilan tersebut terutama ditujukan kepada para perwira pelayaran niaga yang memiliki ijazah:<sup>118</sup>

A. M.P.B	I
B. M.P.B	II
C. M.P.B	III

<sup>117</sup> Instruksi Departemen Perhubungan Laut, “TriKora Memanggil Perwira-perwira Pelayaran Niaga”, *Suluh Nautika Tahun ke XII No. 7* (Juli, 1962), hal. 466.

<sup>118</sup> M.P.B adalah Mualim Pelayaran Besar dengan tingkatan M.P.B. I dapat menjabat sebagai Nakhoda kapal dengan tak terbatas berat kapal dan alur pelayaran tak terbatas. M.P.B. II dapat menjabat sebagai Nakhoda dengan kapal maksimal 5000 DWT dan alur pelayaran tak terbatas atau dengan kapal maksimal 7500 DWT dengan alur pelayaran pantai. M.P.B. III adalah Mualim dengan kapal maksimal 3000 DWT. Sementara itu A.M.K. adalah Ahli Mesin Kapal dengan tingkatan A.M.K. C dapat menjabat sebagai Kepala Kamar Mesin/*Chief Engineer* dengan tenaga mesin kapal tak terbatas. A.M.K B dapat menjabat sebagai Masinis I/*Second Engineer* dengan tenaga mesin tak terbatas, atau Kepala Kamar Mesin dengan tenaga mesin kapal maksimal 3000 KW(KiloWatt). A.M.K A dapat menjabat sebagai Perwira Jaga atau Masinis I/*Second Engineer* dengan tenaga mesin kurang dari 3000 KW.

- D. A.M.K            C
- E. A.M.K            B
- F. A.M.K            A dan/atau
- G. Mereka yang memiliki ijazah sementara

Para pegawai Pelni juga diwajibkan untuk selalu siap sedia dalam menghadapi konfrontasi dengan Belanda ini. Mereka yang tergabung dalam Persatuan Seluruh Nakhoda Kapal Niaga mendapat perintah kesiapan dari Pembantu Utama Menteri Perhubungan Laut Kol. (P) Sriyono Prodjosukanto, perintah kesiapan tersebut ditujukan kepada seluruh nakhoda kapal niaga, termasuk nakhoda kapal Pelni, yang sedang berada di perairan Indonesia maupun yang sedang berada diluar perairan Indonesia. Perintah kesiapan tersebut adalah :<sup>119</sup>

1. Sesuai Tri Komando Presiden/Panglima Tertinggi/Panglima Besar yang dikeluarkan pada tanggal 19 Desember 1961 di Jogja, terhitung mulai saat dikeluarkan perintah ini semua kapal niaga berada dalam tingkatan Siap Satu (*First degree of readiness*).
2. Kapal-kapal niaga yang telah ditunjuk untuk mengikuti Operasi Pembebasan Irian Barat supaya terus menerus mengadakan hubungan radio dengan Biro Operasi Departemen Perhubungan Laut untuk menerima petunjuk-petunjuk atau perintah-perintah setiap saat.
3. Kami percaya bahwa sesuai dengan tradisi pelaut Indonesia kita insya Allah akan dapat menunaikan kewajiban kita dengan sebaik-baiknya dalam rangka pembebasan Irian Barat seperti apa yang telah kita laksanakan pada waktu lain.

Para nakhoda dan karyawan Pelni ini juga telah diberikan pelatihan-pelatihan untuk menghadapi bahaya, termasuk dalam suatu operasi militer. Pelatihan tersebut meliputi sebuah *tactical problem* di bidang navigasi, konvoi pelayaran, dan keseragaman gerakan jika terjadi serangan terhadap mereka.<sup>120</sup> Kol. (P)

<sup>119</sup> Soeharjo, "Karyawan Maritim Siap Siaga Melaksanakan Tri-Komando", *Suluh Nautika Tahun ke XII No. 2* (Februari, 1962), hal. 316. Perintah Kesiapan ini tercantum dalam Arsip Departemen Perhubungan Laut tertanggal 21 Desember 1961 dengan No: Th. 2/15/1.

<sup>120</sup> Berita Departemen Perhubungan Luat, "Armada Niaga Siap Menghadapi Segala Kemungkinan Konfrontasi Irian Barat" *Suluh Nautika Tahun ke XI No. 10/11/12* (Oktober-Desember, 1961), hal. 255.

Srijono juga mengatakan kepada para nakhoda Pelni, bahwa dalam menjalankan tugas pembebasan ini para nakhoda dan karyawan Pelni akan menjalankan tugas yang berat dan bahaya, baik secara moril maupun materiil, serta mereka akan berhadapan dengan musuh yang secara kelengkapan militer lebih sempurna dibanding militer Indonesia, selain itu, Srijono juga selalu mengingatkan kepada seluruh nakhoda, bahwa nakhoda-nakhoda Pelni adalah alat-alat pelaksana pemerintah, sehingga tidak ada pandangan mana sipil mana militer, dengan demikian semua yang ikut dalam upaya pembebasan Irian Barat adalah sama, yaitu sedang menjalankan tugas negara.<sup>121</sup> Melalui pelatihan menghadapi situasi militer ini, para nakhoda-nakhoda Pelni dapat memberikan andil terhadap upaya pembebasan Irian Barat dari Belanda dan juga para nakhoda Pelni dapat membuktikan bahwa mereka mampu menambah keahlian mereka sehingga dunia pelayaran akan menilai nakhoda Pelni dapat membawa kapal-kapal besar dengan aman bahkan dalam situasi bahaya sekalipun.



**Karyawan Pelni Dalam Pelatihan Militer<sup>122</sup>**

<sup>121</sup> Sambutan Pembantu Utama Menteri Pehubungan Laut Kol. (P) Srijono Prodjosukanto dalam *Coaching Tactical Problem* Persatuan Seluruh Nahkoda Kapal Niaga bertempat di Wisma Samudra Pura Tanjung Priok tanggal 15 Desember 1961. Lihat *Suluh Nautika Tahun ke XI No. 10/11/12* (Oktober-Desember, 1961), hal. 255

<sup>122</sup> "Life Line Indonesia Adalah Kebaharian" *Dunia Maritim Tahun ke XVI No 3-4* (Maret-April, 1966) hal. 6.

**Gambar 4:** Karyawan Pelni lengkap dengan baju seragam angkatan laut sukarela dan senjata sedang dalam kegiatan pelatihan militer. Tampak dalam foto adalah karyawan Pelni yang sedang memberikan contoh memegang senjata kepada karyawan lainnya.

Selain mendapatkan pelatihan tentang *tactical problem* tersebut, para nakhoda dan karyawan Pelni juga diperlakukan sebagai anggota militer. Hal ini tercermin dalam surat keputusan Menteri/Kepala Staf Angkatan Laut Tanggal 20 Maret 1962 No. 3060.2, yang mana didalam pasal 5 surat keputusan ini menyebutkan bahwa para nakhoda Pelni, dan juga para pegawai perusahaan pelayaran lain yang ikut dalam operasi militer pembebasan Irian Barat, selama dalam masa militerisasi mereka mempunyai hak, kewajiban, dan kedudukan yang sama seperti yang ditetapkan bagi anggota angkatan laut dan selama militerisasi ini juga diberlakukan peraturan-peraturan hukum pidana tentara/disiplin tentara dan peraturan peradilan tentara bagi nakhoda Pelni.<sup>123</sup> Dalam surat keputusan tersebut, para nakhoda dan karyawan Pelni juga mendapatkan gaji dan tunjangan sesuai dengan pangkat militer yang mereka dapatkan<sup>124</sup>, mereka juga mendapatkan seragam beserta pangkat militer seperti yang dipakai oleh anggota angkatan laut sukarela. Selain itu, para nakhoda dan karyawan Pelni ini juga mendapatkan asuransi perawatan dan penguburan bila nanti gugur dalam operasi militer. Melihat surat keputusan tentang masalah persamaan hak dan kewajiban dalam operasi militer ini, pemerintah Indonesia sangat memperhatikan para perangkat Pelni yang diturunkan untuk melaksanakan operasi militer pembebasan Irian Barat, dan para mereka juga dapat menjalankan tugas dengan baik tanpa harus memikirkan segala kerugian baik kerugian moril maupun kerugian materiil yang didapat apabila harus ikut dalam operasi militer.

Setelah persetujuan penyerahan Irian Barat dari Belanda kepada pemerintah Indonesia melalui perjanjian-perjanjian antara kedua belah pihak, wilayah Irian Barat masuk menjadi wilayah Indonesia. Hal ini tentu saja

<sup>123</sup> Surat Keputusan yang dikeluarkan Departemen Angkatan Laut Jakarta, 20 Maret 1962 dengan nomor Kep. M/KSAL 3060.2. Lihat Arsip ALRI tahun 1962

<sup>124</sup> Ukuran gaji atau uang jasa terhadap pegawai-pegawai pelayaran niaga yang ikut dalam operasi militer pembebasan Irian Barat, yaitu Rp. 750,- untuk Komandan, Kepala Staf, Wakil Kepala Staf, Rp. 650,- untuk pegawai setingkat Kepala Biro, Sekretaris, dan Wakil Sekretaris, Rp. 600,- untuk pegawai setara Kepala seksi, dan Rp. 500,- kepada pembantu-pembantu lain yang ikut dalam operasi militer ini. Pembayaran gaji atau uang jasa ini dibayarkan setiap bulan.

menggembirakan bagi seluruh masyarakat Indonesia, tanpa terkecuali Pelni. Pasca Irian Barat masuk ke dalam wilayah Indonesia, pemerintah Indonesia harus menyiapkan segala sesuatu untuk mulai mengadakan pembangunan di Irian Barat. Dalam bidang perhubungan laut yang dibawah oleh Departemen Perhubungan Laut juga telah menyatakan kesiapan mereka untuk membantu pemerintah sebagai aparatur negara yang menyediakan segala sesuatu dibidang perhubungan laut, termasuk segala fasilitas yang dibutuhkan.<sup>125</sup> Pemerintah Indonesia melalui Departemen Perhubungan laut telah mengirimkan tenaga-tenaga yang terlatih dengan baik di bidang perhubungan laut, seperti tenaga-tenaga di bidang pelabuhan, pelayaran, kesyahbandaran, dan bidang keamanan lalu lintas perairan.

Pelni sebagai perusahaan pelayaran milik negara telah siap untuk mengadakan suatu perjalanan perhubungan dengan pelabuhan-pelabuhan di Irian Barat, setelah kondisi pelayaran di wilayah Irian Barat bebas dan aman, dengan segera juga Pelni mengkoordinasikan kapal-kapal mereka untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Kotabaru, Merauke, Sorong, Fak-Fak, Kaimana, dan tempat-tempat lain yang dipandang penting bagi keperluan masyarakat Irian Barat. Gerak cepat kapal-kapal Pelni dalam menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Irian Barat ini adalah bentuk dari penutupan kekosongan pelayaran di wilayah Irian Barat yang pada masa kolonial Belanda dilayani oleh KPM, setelah Irian Barat menjadi milik Indonesia, kapal-kapal KPM segera pergi meninggalkan wilayah perairan Irian Barat. Pelni kemudian mengirimkan utusan mereka untuk berbicara dengan pihak UNTEA<sup>126</sup> terkait masalah penyerahan kekuasaan pelayaran dari KPM ke tangan Pelni. Syahrudin dari Pelni dan Sudharmo Mustafa Kepala Djawatan Pelajaran Ekonomi datang ke Kotabaru<sup>127</sup> untuk merundingkan masalah pengambilalihan pelayaran di wilayah Irian Barat ini.<sup>128</sup>

<sup>125</sup> Berita Maritim, "Kapal-kapal Pelni Siap Menghubungi Pelabuhan-pelabuhan di Irian Barat", *Suluh Nautika Tahun ke XII No. 8* (Agustus, 1962), hal. 507

<sup>126</sup> United Nations Temporary Executive Authority, adalah badan yang didirikan PBB untuk menjalankan pemerintahan sementara selama satu tahun pasca penyerahan Irian Barat dari Belanda ke Indonesia.

<sup>127</sup> Nama Kotabaru diambil dari sejak kepergian tentara sekutu dari wilayah Irian Barat dan kehadiran pertama rombongan brigade Pembangunan yang terdiri dari orang-orang sipil dan TNI. Lihat Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, *Sejarah Sosial Daerah Irian Jaya : Dari Hollandia ke Kotabaru (1910-1963)*, (Jakarta, 1984), hal. 136.

<sup>128</sup> Berita Departemen Perhubungan Laut, "Pelni Buka Cabang di Kotabaru", *Dunia Maritim Tahun ke XIII No.1-2* (Januari-Februari, 1963), hal. 37

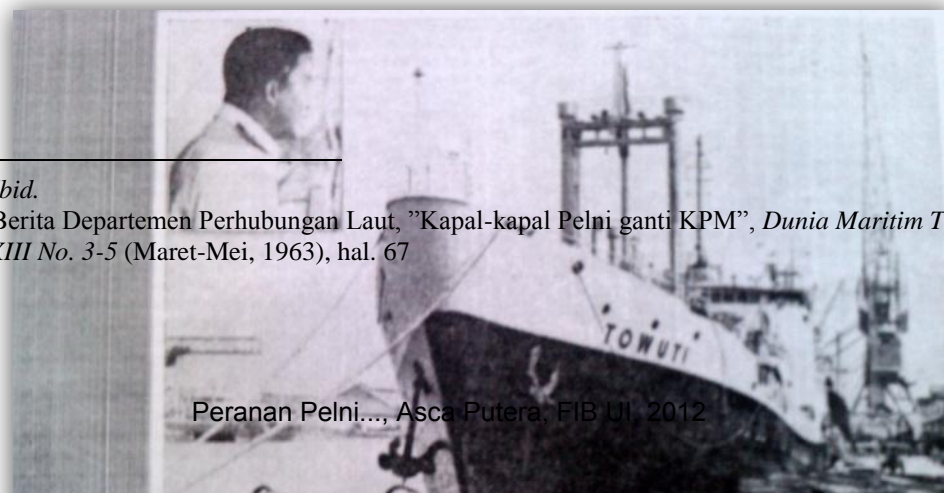
Pengambilalihan ini juga dilanjutkan dengan pembukaan kantor cabang Pelni di Kotabaru, dan Pelni juga telah menyiapkan 3 buah kapal yang masing-masing berukuran 2.300 DWT untuk melayani pelayaran dan perhubungan dari Kotabaru ke wilayah lain di Indonesia.<sup>129</sup> Kapal-kapal Pelni tersebut antara lain :<sup>130</sup>

1. KM Towuti, kapal Pelni pertama dengan rute Jakarta-Kotabaru-Jakarta
2. KM Lairan, sebagai kapal *General Cargo* menggantikan KM Sungai Panai milik KPM, dan
3. KM Selat Sunda, sebagai *Oil Packed Carrier* menggantikan KM Letong yang juga milik KPM.
4. KM Togaran, sebagai kapal penumpang kedua yang diberangkatkan ke Irian Barat, pelabuhan Sorong.

Bersamaan dengan pelayaran kapal-kapal Pelni dari dan ke wilayah Irian Barat, maka perhubungan wilayah Irian Barat dengan pusat dan juga dengan wilayah lain akan terjalin sehingga pemerintah dapat melaksanakan pembangunan-pembangunan sesuai dengan apa yang sudah dirancang pemerintah Indonesia terhadap Irian Barat.

<sup>129</sup> *Ibid.*

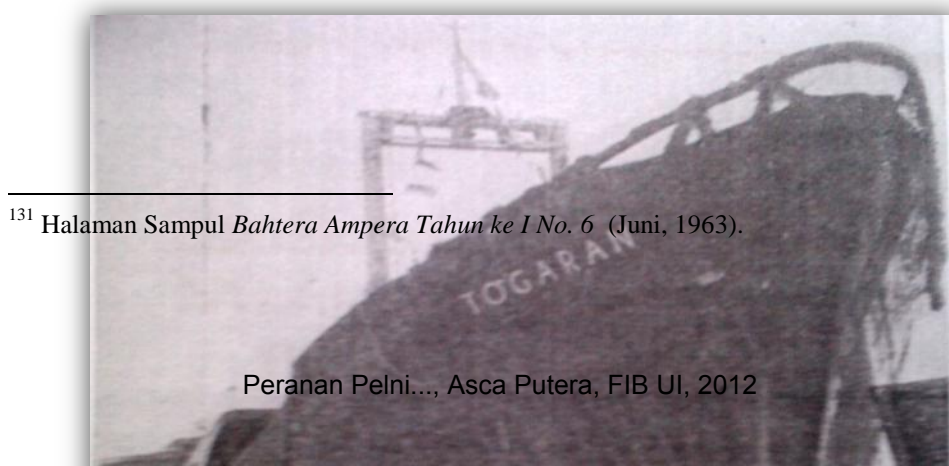
<sup>130</sup> Berita Departemen Perhubungan Laut, "Kapal-kapal Pelni ganti KPM", *Dunia Maritim Tahun ke XIII No. 3-5* (Maret-Mei, 1963), hal. 67





### KM Towuti<sup>131</sup>

**Gambar 5:** Kapal Motor Towuti adalah kapal Pelni yang pertama melaksanakan pelayaran tetap antara Jakarta dengan Kotabaru Irian Barat. KM Towuti memiliki bobot 2300 DWT sehingga mampu menampung perjalanan penumpang dari dan ke Kotabaru.



<sup>131</sup> Halaman Sampul *Bahtera Ampera Tahun ke I No. 6* (Juni, 1963).



**KM Togaran**<sup>132</sup>

**Gambar 6:** KM Togaran memiliki bobot muatan 2300 DWT dibuat di galangan kapal Polandia, *Stzecein*. KM Togaran memulai pelayaran ke Irian Barat setelah KM Towuti berangkat pertama kali. KM Togara dikapteni oleh Kapten Haroen Rasidi dengan membawa 1800 ton sandang pangan dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju Pelabuhan Sorong.

## BAB 5

### Peranan Pelni Dalam Dwi Komando Rakyat

---

<sup>132</sup> *Bahtera Ampera Tahun ke I No. 1* (Januari, 1963) hal. 14.

### 5.1. Konfrontasi Indonesia – Malaysia

Setelah wilayah Irian Barat masuk menjadi wilayah Indonesia pada tahun 1963, perjuangan bangsa Indonesia belum selesai. Tantangan justru datang dari negara yang dekat dengan bagian barat wilayah Indonesia yaitu Malaysia yang ingin mendirikan Federasi Malaysia termasuk Sabah dan Sarawak (Kalimantan Utara). Sebagai bagian dalam upaya revolusi, dijelaskan bahwa musuh-musuh revolusi adalah mereka-mereka yang mendukung imperialisme dan kolonialisme.<sup>133</sup> Presiden Soekarno melihat pendirian Federasi Malaysia yang diprakarsai oleh Inggris sebagai upaya dari sebuah negara imperialis yaitu Inggris untuk mendirikan kembali tonggak-tonggak imperialisme dan kolonialisme di Malaysia.

Pada 31 Agustus 1957, negara Malaysia merdeka dengan Perdana Menteriya Tunku Abdul Rahman. Tetapi dalam perjalanannya Tunku Abdul Rahman dan Inggris berencana untuk membentuk Federasi Malaysia yaitu Malaya, Singapura, Brunei, Sabah dan Sarawak. Tujuan utama Inggris membentuk negara Federasi Malaysia tidak lain adalah untuk melindungi kepentingan Inggris di Asia Tenggara. Langkah pertama ialah memerdekakan Malaysia dengan bekerja sama dengan UMNO ( United Malays Nation Organisation ).

Hal itu tentu akan memudahkan Inggris dalam bernegosiasi dengan negara-negara lain di Asia Tenggara. Tetapi tujuan yang sebenarnya melainkan adalah untuk membendung kekuatan Komunisme di Asia Tenggara yang menjadi lawan utama dari Blok barat. Itu disebabkan karena setelah selesai Perang Dunia II, di dunia terbagi menjadi dua kekuatan yaitu Blok Barat/Sekutu ( Amerika, Inggris, Perancis ) dan Blok Timur ( Uni Soviet ) yang selalu bertentangan.

Pada tanggal 1 Agustus 1962 di London Harold MacMillan dan Tunku Abdul Rahman menandatangani pembentukan Federasi Malaysia. Tetapi terjadi reaksi terhadap pembentukan itu yaitu dari Indonesia dan Filipina. Setelah

---

<sup>133</sup> Pidato dari Menteri Penerangan, Dr. H. Ruslan Abdulgani dengan tema “Pendjelasan-pendjelasan Manipol Usdek”. Lihat *Bahtera Ampera Tahun ke I No. XII* (Desember, 1963), hal. 12.

terbentuknya Federasi Malaysia terjadi pertemuan-pertemuan di meja perundingan antara Malaysia, Indonesia dan Filipina. Pertemuan wakil-wakil menteri luar negeri di Manila tanggal 9–17 April 1963.<sup>134</sup> Mereka yang memprakarsai pertemuan tersebut adalah Menteri Luar Negeri Filipina, Emmanuel Palaez untuk mempertemukan ketiga negara yang bersangkutan. Perlu diketahui keterlibatan Filipina melainkan karena kepentingan negara itu sendiri yaitu Filipina mengklaim bahwa wilayah Kalimantan Utara atau Sabah merupakan wilayah Filipina. Secara historis wilayah Sabah adalah bagian dari wilayah Kesultanan Sulu.

Pada tanggal 8 Desember 1962, terjadi insiden pemberontakan di Kalimantan Utara yang dipimpin Azahari Mahmud.<sup>135</sup> Serangkaian pemberontakan terjadi di daerah Kalimantan Utara tetapi tentara Inggris dan tentara Gurkha berusaha membasmi pemberontakan tersebut. Menurut Tunku Abdul Rahman, pemberontakan itu sendiri didukung oleh Indonesia yang tidak menginginkan Federasi Malaysia terbentuk.

Pemerintah Indonesia melihat tidak ada niat baik dari pihak Federasi Malaysia dalam mematuhi kesepakatan yang dibuat di Manila. Akhirnya Presiden Soekarno melalui pidato-pidato beliau, memulai konfrontasi dengan meneriakkan “Ganyang Malaysia” yang di sambut positif oleh seluruh rakyat Indonesia.<sup>136</sup> Slogan “Ganyang Malaysia”, membuat hubungan Indonesia dan Malaysia tambah merenggang berujung kepada pemutusan hubungan diplomatik antara kedua negara.

Politik konfrontasi yang dilakukan oleh presiden Soekarno terhadap Malaysia, hampir sama dengan politik yang konfrontasi yang dilakukan terhadap Belanda. Soekarno mengambil jalan konfrontasi dibidang ekonomi, politik, dan juga konfrontasi fisik. Konfrontasi ekonomi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dengan memutus hubungan ekonomi dengan Malaysia. Dr. Subandrio menyatakan “pemutusan hubungan ekonomi dengan Malaysia berarti kita

---

<sup>134</sup> Kartodirjo, *Op. Cit.*, Hal 116

<sup>135</sup> Syed Othman Syed Omar, *Tentera Malaysia Dalam Era Konfrontasi*, (Bangi: University Kebangsaan Malaysia, 1999) hlm 25.

<sup>136</sup> MC.Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern*, (Jogjakarta,1991), hal. 567

sungguh-sungguh mengadakan susunan atau *ordering* baru dalam penyelenggaraan ekonomi kita dengan tidak lagi diganggu oleh Singapura<sup>137</sup>. Menteri Pertahanan Inggris Peter Thorncroft menyatakan terang-terangan bahwa Inggris tidak akan ragu-ragu melaksanakan kewajiban berdasarkan perjanjian pertahanan Inggris Malaysia, maka menimbulkan reaksi yang keras di dalam negeri. Selain demonstrasi yang terjadi di Kedubes Inggris, terjadi pula perebutan perusahaan-perusahaan Inggris oleh kaum buruh Indonesia yakni “ Unilever” di Jakarta dan “ P & T Lands” di Subang. Bukan itu saja perusahaan minyak PT Shell Indonesia dan pabrik rokok British American Tobacco juga diambil oleh kaum buruh. Seluruh perusahaan-perusahaan milik Inggris yang berada di Indonesia diambil alih oleh menteri menurut departemen mereka dan masing-masing mengikut pengawasan Dr.J Leimena selaku kepala staf KOTOE (Komando Tertinggi Operasi Ekonomi).

Konfrontasi politik yang terjadi antara Indonesia dengan Inggris bersama dengan Malaysia terjadi dengan memuncaknya demonstrasi-demonstrasi anti Inggris dan Malaysia. Pada hari Rabu 18 September 1963 terjadi demonstrasi pemuda, pelajar, dan massa rakyat terhadap Kedutaan Besar Inggris dan Malaya di Jakarta.<sup>138</sup> Ketika para demonstran tiba di Kedutaan Besar Inggris di Jl.Thamrin untuk menyampaikan protes, ternyata Duta Besar Inggris, Andrew Gilchrist tidak menemui mereka. Para demonstran semakin marah ketika seorang penjaga berjalan di pekarangan dan memainkan seruling Skotlandia. Akhirnya terjadilah sebuah kerusuhan yang berakibat di turunkannya bendera Inggris, Kedutaan dibakar namun tidak sampai habis, dan sebuah mobil dibakar massa. Tetapi kemudian pemerintah mengeluarkan pernyataan tidak dapat membenarkan aksi demonstrasi pengrusakan dan pembakaran tersebut. Pernyataan tersebut di keluarkan Presiden Soekarno tetapi dibacakan oleh Dr. J Leimena. Pemerintah juga telah melakukan konfrontasi politik dengan jalan yang lebih mengejutkan lagi, Pemimpi Besar Revolusi atau Presiden Soekarno menegaskan kepada seluruh dunia bahwa Indonesia akan keluar dari keanggotaan PBB jika negara boneka

---

<sup>137</sup>H. Rosihan Anwar, *Soekarno, Tentara dan PKI, Segitiga Kekuasaan Sebelum Prahara Politik 1961-1965*,(Jakarta:Yayasan Obor Indonesia,2006)hlm.256

<sup>138</sup> Ricklefs, *Op. Cit.*, hal. 566.

Malaysia dijadikan Dewan Keamanan PBB. Puncaknya tanggal 7 Januari 1965, Indonesia resmi keluar dari PBB.

Sama halnya dengan upaya pembebasan Irian Barat beberapa tahun yang lalu, konfrontasi antara Indonesia dengan Malaysia juga mulai bergerak ke arah konfrontasi fisik. Di Kalimantan Utara para gerilyawan dari Gerakan Kemerdekaan Kalimantan Utara mendapatkan dukungan moral dan materiil dari pihak Indonesia. Azahari muncul dimuka publik di Pontianak ketika Dr. Subandrio berkunjung kesana dan dengan begitu Indonesia memberi restu kepada Azahari yang memimpin gerakan kemerdekaan di Kalimantan Utara. Para sukarelawan Indonesia banyak yang melintasi perbatasan dan membantu gerilyawan di Sabah dan Serawak untuk melawan tentara Inggris dan tentara Gurkha.

Lalu tanggal 3 Mei 1964, Presiden Soekarno mengumumkan Dwikora atau Dwi Komando Rakyat yang ditujukan kepada 21 juta sukarelawan dan rakyat seluruhnya. Adapun isi dari Dwikora tersebut adalah :<sup>139</sup>

Pertama : Perhebat ketahanan Revolusi Indonesia

Kedua : Bantu perjuangan Revolusioner rakyat Malaya, Singapura, Sabah, Serawak, Brunai untuk membubarkan negara Malaysia.

Dwikora atau Dwi Komando Rakyat yang diucapkan oleh Presiden Soekarno, telah membawa Indonesia kembali ke arah politik konfrontasi yang baru. Usaha-usaha untuk mendukung Dwikora pun mulai bergerak, tanpa terkecuali bidang perhubungan laut yang terdapat Pelni didalamnya. Peranan-peranan yang dilakukan oleh Pelni terkait Dwikora ini, selain menjalankan amanat yang diberikan oleh pemerintah, Pelni juga tetap menjalankan aspek utamanya yaitu menjaga agar persatuan dan kesatuan terjaga dengan adanya suatu perhubungan laut, terutama di wilayah-wilayah yang dekat dengan pusat konflik atau konfrontasi.

---

<sup>139</sup> Kartodirdjo, *Op. Cit.*, hal. 115.

## 5.2. Pelni dan Kebijakan Pelayaran Pemerintah Pada Masa Dwikora

Selama masa konfrontasi dengan Malaysia, pemerintah Indonesia mulai menerapkan lebih dalam lagi prinsip-prinsip revolusi dalam segala kebijakan tentang pelayaran nasional. Peningkatan prinsip revolusi ini didasari oleh perasaan akan imperialisme gaya baru yang mulai masuk kedalam wilayah regional Indonesia. Politik konfrontasi yang dijalankan oleh Presiden Soekarno dan juga semakin besar arus revolusi didalam negara, kebijakan-kebijakan pemerintah terkait pelayaran nasional semakin mempertegas posisi Pelni sebagai alat revolusi negara, alat revolusi yang selalu siap untuk menjalankan amanat dari pemerintah.

Terkait dengan sistem ekonomi negara yang cenderung terpusat pada masa-masa konfrontasi ini, pemerintah melalui Menteri Perhubungan Laut, Mayjen Ali Sadikin, mengeluarkan peraturan tentang masalah informasi dan komunikasi didalam Pelni. Peraturan yang dikeluarkan pada tanggal 4 Desember 1963 ini ditujukan kepada setiap perusahaan negara terkait pemberitaan masalah yang ada didalam perusahaan negara kepada media.<sup>140</sup> Pemerintahan terpusat ala presiden Soekarno menghimbau kepada Pelni agar membentuk divisi yang khusus menangani masalah penerangan dan hubungan masyarakat. Pembentukan divisi ini bertujuan untuk membatasi setiap *press realese* yang akan dilakukan oleh perusahaan negara terkait permasalahan yang sedang terjadi didalam tubuh perusahaan tersebut. *Press realese* yang akan dilakukan oleh Pelni juga dibatasi oleh peraturan ini, yang mana dalam mengadakan *press realese* ke media, pihak Pelni hanya diperbolehkan memberikan informasi terkait permasalahan teknis saja, sedangkan masalah kebijakan keuangan, pembelian dan percarteran kapal, Pelni dilarang untuk memberikan informasi tersebut. Sebelum informasi tersebut keluar, segala sesuatu yang bersangkutan dengan apa yang ingin diberitakan kepada media, harus memberitahu terlebih dahulu kepada divisi penerangan dan hubungan masyarakat yang sudah ditugasi oleh pemerintah untuk membatasi informasi-informasi terkait Pelni.

Pada masa konfrontasi ini juga pemerintah mengeluarkan peraturan penting terkait masalah penyelenggaraan pelayaran dan pengusaha angkutan

<sup>140</sup> Untuk lebih jelas, lihat Instruksi Menteri Perhubungan Laut No. PN. 1/10/16.

peairan. Pada tahun 1964, pemerintah mengeluarkan PP No. 5/1964 tentang penyelenggaraan dan perusahaan angkutan perairan yang ditujukan untuk melakukan penataan kembali terhadap usaha penyelenggaraan dan perusahaan angkutan laut secara menyeluruh.<sup>141</sup> Pada dasarnya, peraturan pemerintah ini dikeluarkan untuk menggantikan PP No. 4/1957 yang dalam perjalanan pelayaran sampai tahun 1964 telah menciptakan industri pelayaran yang tumbuh dengan pesat. Oleh karena itu pemerintah merasa perlu untuk menata ulang masalah penyelenggaraan dan perusahaan angkutan laut demi keselamatan dan pertumbuhan pelayaran yang sesuai dengan amanat pemerintah, serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara. Jika pada peraturan PP No. 4/1957 tidak menjelaskan secara rinci tentang jenis-jenis pelayaran, didalam PP No. 5/1964 ini secara eksplisit dibedakan antara pelayaran pantai (pelayaran dalam negeri) dan pelayaran samudera (pelayaran dari dan ke luar negeri). Dari jenis-jenis pelayaran, didalam peraturan ini terbagi 5 penggolongan bidang usaha pelayaran, yaitu :<sup>142</sup>

1. Pelayaran samudera
2. Pelayaran pantai
3. Pelayaran lokal/rakyat
4. Pelayaran ekspedisi
5. Jual-beli atau persewaan kapal

Dalam pelayaran pantai, pemerintah memberikan syarat kepada perusahaan pelayaran yang akan menjalani usaha ini yaitu perusahaan pelayaran harus mempunyai dua buah kapal layak jalan dengan jumlah bobot tonase 1.200 ton isi kotor, sedangkan untuk pelayaran samudera, perusahaan tersebut harus mempunyai minimal dua buah kapal dengan jumlah bobot tonase 10.000 ton isi kotor.<sup>143</sup> Selain jumlah dan berat muatan kapal, pemerintah juga menerapkan syarat-syarat seperti modal yang harus dimiliki perusahaan, tenaga-tenaga ahli pelayaran, saham-saham, dan lain hal yang mengisyaratkan perusahaan tersebut

---

<sup>141</sup> Umar, *Op. cit.*, hal. 182.

<sup>142</sup> "Amanat J.M. Menteri Pehubungan Laut Mengenai Pokok-pokok Kebijakan P.P. No. 5 th. 1964 Tentang Angkutan Laut", *Dunia Maritim Tahun ke XIV No 1/2/3* (Januari-Maret, 1964), hal. 17.

<sup>143</sup> Umar, *Op. Cit.*, hal. 187.



mampu untuk melakukan pelayaran antar pulau. Bagi perusahaan yang tidak memiliki syarat-syarat yang telah ditetapkan oleh pemerintah, maka diwajibkan untuk menjual semua kapal-kapal yang memiliki bobot kapal lebih dari 500 gross ton kepada perusahaan pelayaran lain yang sudah memiliki izin, sehingga status perusahaan yang tidak memiliki sejumlah persyaratan tersebut akan diturunkan menjadi perusahaan pelayaran lokal/rakyat yang tidak terdapat regulasi dari pemerintah.<sup>144</sup>

Pelni sendiri saat ini menjalani usaha pelayaran pantai dengan jumlah kapal mencapai 87 buah dengan jumlah DWT sebesar 149.181 DWT.<sup>145</sup> Dengan adanya peraturan yang mengedepankan sisi integrasi perusahaan-perusahaan pelayaran, pemerintah membagi porsi pelayaran pantai menjadi 60 : 40, Pelni 60 dan swasta 40. Hal ini tentu saja memberikan dampak yang besar bagi pelayaran pantai, khususnya swasta, karena dengan peraturan ini, swasta bisa mengembangkan usaha pelayaran mereka berdampingan dengan Pelni. Walaupun begitu, tetap dalam semangat revolusi nasional pemimpin bangsa, Pelni tetap memegang *commanding and leading position* usaha pelayaran pantai. Pemerintah sendiri tetap memberikan porsi yang besar kepada Pelni, karena perusahaan pelayaran yang menjalankan usaha dibidang pelayaran pantai harus juga menjalankan fungsi pelayaran sebagai penggerak ekonomi nasional secara menyeluruh dan pengembangan daerah-daerah.<sup>146</sup> Selain membagi proporsi pelayaran pantai antara Pelni dengan perusahaan swasta yang bertugas untuk mendampingi Pelni, pemerintah juga telah mengklasifikasikan kapal-kapal yang digunakan untuk pelayaran kapal, yaitu dengan perincian sebagai berikut :<sup>147</sup>

- Tipe kapal 175 BRT sampai 500 BRT digunakan untuk pelayaran pantai jarak pendek dengan maksimal berjalan 1.000 mil. Tugas utama dari tipe kapal ini adalah untuk menunjang perkembangan dan perhubungan taraf regional.

<sup>144</sup> Dick, *Op. Cit.*, hal. 50.

<sup>145</sup> Departemen Perhubungan Laut, *Laporan Tahunan*, Tahun 1964

<sup>146</sup> Peraturan dan Perundang-undangan "Amanat Menteri Perhubungan Laut" *Dunia Maritim Tahun ke XIII No.1-3* (Januari-Maret, 1963), hal. 17.

<sup>147</sup> *Ibid.*

- Tipe kapal 500 BRT sampai 3.500 BRT digunakan untuk melayani pelayaran secara lebih luas, yaitu mengunjungi seluruh wilayah Indonesia dari Sabang sampai Merauke. Dengan mengunjungi seluruh wilayah Indonesia, maka tujuan dari kapal ini adalah untuk menunjang perkembangan dan perhubungan secara nasional
- Untuk kapal diatas 3.500 BRT keatas, digunakan untuk pelayaran samudera, atau pelayaran internasional yang mempunyai tujuan untuk membuka dan menjalin hubungan taraf internasional. Pelayaran Samudera terbesar yang melayani tipe ini adalah P.N Djakarta Llyod<sup>148</sup>.

Didalam peraturan ini, pemerintah kemudian menitikberatkan penyusunan dari usaha-usaha pelayaran melalui tiga pokok utama, yaitu rasionalisasi, integrasi, dan terakhir konsolidasi. Rasionalisasi yang pemerintah lakukan terhadap armada angkutan laut adalah lebih kepada perusahaan pelayaran yang hanya memiliki kapal tipe dibawah 175 BRT, kapal-kapal dengan BRT dibawah 175 tentunya sangat berguna dalam membantu kapal-kapal yang lebih besar dalam mendistribusikan barang-barang ke wilayah yang tidak dapat dijangkau oleh kapal-kapal dengan BRT yang besar seperti lautan dangkal atau sungai besar. Perusahaan pelayaran pemilik kapal dibawah 175 BRT ini akan berada dalam pengawasan pemerintah daerah, dan tentu hal ini akan menguntungkan pemerintah daerah karena akan terjalin kerjasama antara pemerintah daerah dengan perusahaan pelayaran ini. Oleh karena itu, perusahaan-perusahaan pelayaran yang hanya memiliki kapal dibawah 175 BRT akan tergabung dengan perusahaan-perusahaan pelayaran pantai yang lebih besar, seperti Pelni, dan kemudian status mereka diturunkan menjadi perusahaan pelayaran lokal atau rakyat.

Setelah rasionalisasi perusahaan pelayaran pantai tersebut, langkah yang dilakukan untuk penyempurnaan armada angkutan laut adalah melakukan integrasi pelayaran pantai dengan perusahaan muatan kapal dan agen-agen

---

<sup>148</sup> Djakarta Llyod adalah perusahaan pelayaran negara yang ditugasi untuk melayani pelayaran samudera atau pelayaran internasional.

pelayaran yang tercantum dalam PP No. 12/1962.<sup>149</sup> Usaha-usaha yang kemudian diatur oleh peraturan PP No. 5/1964 ini adalah usaha ekspedisi muatan kapal laut, yaitu semua jenis pekerjaan yang menyangkut penerimaan/penyerahan muatan yang diangkut melalui laut untuk diserahkan ke dan/atau diterima dari perusahaan pelayaran untuk kepentingan pemilik barang dari atau ke gudang yang ada dalam pengawasan bea cukai.<sup>150</sup> Dengan adanya integrasi ini, maka Pelni kemudian memiliki kesempatan untuk menjalankan usaha bongkar muat kapal yang dijalankan oleh perusahaan muatan kapal dan agen pelayaran.<sup>151</sup> Pengintegrasian ini dilakukan dengan tujuan agar tercipta penataan armada angkutan laut seperti yang ditulis dalam PP No. 5/1964 dan juga untuk tetap menjaga agar usaha-usaha armada angkutan laut tetap pada fungsi pelayaran yang diharapkan oleh pemerintah yaitu terlaksana dasar-dasar ekonomi Indonesia atas dasar kepentingan nasional. Setelah integrasi ini dilakukan, segala hak dan kewajiban, perlengkapan, kekayaan, serta pegawai-pegawai dari perusahaan muatan kapal dan agen pelayaran akan beralih ke Pelni dan kemudian Pelni menjalankan usaha-usaha tersebut demi kepentingan nasional, seperti yang diamanatkan oleh pemerintah.

Pokok terakhir yang dilakukan pemerintah dalam pembangunan lebih lanjut armada angkutan laut nasional adalah konsolidasi. Maksud dari pemerintah untuk melakukan konsolidasi ini adalah mengatur persyaratan dalam membentuk armada angkutan laut, sehingga dengan aturan dan pengawasan dari pemerintah tentang modal kerja dan investasi dalam menjalankan perusahaan pelayaran ini, maka hal-hal yang berkaitan dengan kemunduran bahkan kebangkrutan perusahaan pelayaran dapat diminimalisasi, karena berdiri atau jatuh sebuah perusahaan akan memberikan pengaruh kepada kegiatan-kegiatan ekonomi

---

<sup>149</sup> PP No. 12/1962 adalah peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk menata ulang kegiatan usaha muatan kapal laut dengan tujuan meningkatkan kelancaran kegiatan bongkar muat kapal, penyimpanan dan pengangkutan barang di pelabuhan. Perusahaan muatan kapal dan agen pelayaran yang dimaksudkan adalah perusahaan negara yang tergabung dalam lingkup Departemen Perhubungan Laut.

<sup>150</sup> Umar, *Op. Cit.*, hal 185

<sup>151</sup> Sesuai dengan surat keputusan Menteri Perhubungan Laut No : Kab. 4/10/18 Pelni kemudian diintegrasikan dengan perusahaan muatan kapal dan agen pelayaran seperti Ekadaja Surabaya, Pados Tjilatjap, I.P.P.A. Tjirebon, Sawunggaling Probolinggo, dan Purnama Medan. Integrasi ini dilakukan tanpa merugikan pegawai dari perusahaan muatan kapal dan agen pelayaran dengan memberikan gaji dan tunjangan sosial yang sesuai.

masyarakat.<sup>152</sup> Oleh karena ini pemerintah memberikan anjuran jika ingin membuka perusahaan pelayaran pantai, agar perusahaan-perusahaan tersebut dapat bekerja sama dengan perusahaan lain, termasuk dengan Pelni, sehingga dengan alokasi modal yang cukup, tingkat kebangkrutan dapat diminimalisasi dan kehidupan ekonomi nasional dapat berjalan dengan baik. Pemerintah sendiri telah mencanangkan bahwa modal usaha minimum yang harus dimiliki oleh sebuah perusahaan pelayaran adalah 72 juta rupiah.<sup>153</sup>

Pembangunan armada pelayaran nasional yang tertulis dalam peraturan tahun 1964 ini menandakan bahwa pemerintah ingin sistem pelayaran nasional yang ada, berada dalam satu arahan, yang mana Pelni sebagai perusahaan negara menjadi *commanding position* bagi perusahaan-perusahaan pelayaran lainnya. Pemusatan armada ini menandakan bahwa pemerintah ingin konsolidasi yang kuat didalam pelayaran nasional demi tercipta revolusi negara yang sedang gencar dilaksanakan oleh pemerintah Soekarno.

### **5.3. Peranan Pelni Pada Masa Perjuangan Dwikora**

Politik konfrontasi yang dilakukan oleh Presiden Soekarno, kembali membawa perusahaan pelayaran nasional, Pelni, untuk ikut mengambil bagian dalam upaya pemerintah melancarkan politik konfrontasi terutama dengan apa yang disebut dengan Dwi Komando Rakyat. Tahun-tahun sebelum Dwi Komando Rakyat, yaitu antara tahun 1959 sampai 1963, Pelni telah mengambil peran aktif dalam upaya mendukung pemerintah terhadap politik konfrontasi dengan Belanda, sehingga berlanjut kepada program Tri Komando Rakyat dalam upaya membebaskan Irian Barat dari Belanda. Pada masa Trikora, peran serta Pelni terlihat dengan jelas karena situasi negara sedang dalam kondisi siap perang serta ada upaya untuk membebaskan wilayah Indonesia yang masih dikuasai oleh pihak-pihak penjajah, perjuangan demi perjuangan terlihat secara nyata dari setiap kalangan yang ada di Indonesia, yang mendukung pembebasan Irian Barat dari Belanda segera dilakukan. Pelni sendiri memainkan peranan langsung dalam

---

<sup>152</sup> Amanat Menteri Perhubungan Laut, *Loc. Cit.*, hal. 18

<sup>153</sup> Dick, *Op. Cit.*, hal. 50.

upaya pembebasan ini dengan mengirimkan kapal-kapal niaga untuk dipergunakan demi kelancaran operasi pembebasan Irian Barat. Berbeda dengan yang dilakukan pemerintah terkait upaya pembentukan Federasi Malaysia, pemerintah Indonesia tidak senang dengan pembentukan Malaysia karena sarat dengan unsur-unsur imperialisme dan kolonialisme. Sebagai perusahaan pelayaran yang mendukung penuh politik pemerintah, atau dalam arti kata lain sebagai alat negara, Pelni harus berperan aktif mendukung segala upaya yang dilakukan oleh pemerintah. Pada masa konfrontasi dengan Malaysia, yang mana terdapat perbedaan jika konfrontasi dengan Belanda jelas ada usaha untuk merebut wilayah Indonesia yang dikuasai oleh Belanda sedangkan dengan Malaysia adalah wilayah yang tidak ada hubungannya dengan wilayah Indonesia secara keseluruhan, maka peran Pelni dalam Dwikora ini adalah menyiapkan segala armada kapal niaga yang dimiliki untuk menguatkan jaringan-jaringan pelayaran ke wilayah-wilayah Indonesia yang dekat dengan wilayah konflik/konfrontasi.

Sebagai perusahaan negara, Pelni dijadikan oleh pemerintah sebagai alat revolusi negara demi mencapai perwujudan dari revolusi yang bagi Soekarno adalah mengusir jauh-jauh sifat imperliasmе dan kolonialisme. Pembentukan negara Malaysia atas prakarsa Inggris yang dipandang adalah negara imperialis membuat gebrakan yang dilakukan pemerintah untuk melawan pembentukan negara tersebut. Hal ini yang kemudian mempertegas bahwa revolusi bukan hanya sekedar mempertahankan kemerdekaan tapi juga mewujudkan diri untuk menjadi revolusioner penolak imperialisme dan kolonialisme. Mayjen Ali Sadikin selaku Menteri Perhubungan Laut memberikan suatu amanat tentang keberadaan alat negara yang harus diemban oleh Pelni :

“Saudara-saudara sekalian, kita semua menamakan diri kita sebagai Alat Revolusi baik sebagai perorangan maupun sebagai organisasi Negara. Keadaan objektif mengharuskan, bahkan Revolusi menuntut pada diri kita untuk mendjadi sungguh<sup>2</sup> alatnja – ialah Alat Revolusi. Kita sebagai alat revolusi sesuai dengan hukum Revolusi harus mengetahui siapa lawan dan siapa kawan, harus ditarik garis pemisah jang terang dan harus diambil sikap jang tepat terhadap kawan dan terhadap lawan.”<sup>154</sup>

<sup>154</sup> “Berdiri Diatas Kaki Sendiri Dalam Perhubungan Laut: Amanat J.M. Menteri Perhubungan Laut Mengenai Penegasan Politik dan Pelaksanaanja” *Dunia Maritim Tahun ke XV No. 5* (Mei, 1965), hal. 6.



**Mayjen KKO Ali Sadikin**

**Gambar 7:** Ali Sadikin, Menteri Perhubungan Laut Indonesia pada masa konfrontasi dengan Malaysia, pada saat menjabat pangkat beliau Major Djenderal KKO. Beliau diangkat menjadi Menteri Perhubungan Laut pada tanggal 13 November 1963. Kebijakan Ali Sadikin dalam membentuk Pelni adalah mempertegas alat revolusi negara yang harus ditanamkan kedalam Pelni.

Amanat yang diberikan oleh Menteri Perhubungan Laut terkait dengan alat revolusi negara tentu harus dijalankan dengan benar oleh Pelni yang memang sudah dibentuk oleh pemerintah untuk menjadi sebuah alat negara. Penerapan revolusi bagi Pelni tentu harus mengikuti setiap kebijakan dan seruan dari pemerintah, walaupun yang dihadapi bukan merupakan satu rasa nasional seperti pada tahun sebelum ketika Pelni ikut dalam operasi Trikora, melainkan sebuah bentuk imperialisme baru yang akan dibentuk di Malaysia. Pihak Pelni sendiri tetap menjalankan segala bentuk amanat yang diberikan oleh pemerintah.

Seperti yang dikatakan Presiden Direktur Pelni, Kolonel (P) A.F. Langkay, pada tahun 1963 kepada karyawan-karyawan Pelni, bahwa revolusi yang dilakukan oleh pemerintah belum selesai mengingat masih ada yang menghantui tujuan revolusi Indonesia dengan segala gerak gerak dalam menciptakan kembali perpecahan serta praktik imperialisme gaya baru.

“...dahulukan kepentingan negara daripada kepentingan dari atau golongan sendiri. Bekerjalah dengan keichlasan hati sebagai persembahan dharma bakti saudara<sup>2</sup> untuk kepentingan perusahaan pada chususnja, negara dan rakjat pada umumnja.(...) Ingat, bahwa revolusi Indonesia, revolusi kita belum selesai. Kemerdekaan jang telah kita tjapai dengan penuh pengorbanan, harta benda dan djiwa raga, tanpa pengisian tidak akan sedjahtera. Kita berdosa dan dituntut sebagai penghianat djika kita berpendirian “masa

bodoh” atau tinggal diam sebagai penonton belaka, seolah-olah lepas dari tanggung jawab terhadap tanah air kita. Maka dari itu, marilah kita sebagai karyawan Pelni yang juga mempunyai tanggung jawab yang besar terhadap negara kita, dengan penuh keinsyafan dan kesadaran menunaikan tugas kewadajiban kita masing<sup>2</sup> dengan sesempurnanja, baik dan teratur, rapi disegala bidang.”<sup>155</sup>

Apa yang dikatakan oleh A.F. Langkay terhadap karyawan Pelni ini memberikan arti bahwa sebagai karyawan Pelni dan juga sebagai rakyat Indonesia harus ikut serta dalam segala upaya pemerintah mengisi dan memperjuangkan kemerdekaan yang telah diraih. Segala upaya yang dilakukan pemerintah dalam menjalankan revolusi harus diilhami oleh Pelni sebagai upaya dari penolakan sikap “masa bodoh” terhadap kebijakan-kebijakan yang dilakukan pemerintah dalam revolusi nasional. Sebagai satu rangkaian dari revolusi yang dicanangkan oleh Presiden Soekarno, Dwikora adalah satu hal yang juga harus dibantu dan dilaksanakan oleh segenap karyawan Pelni karena dengan pelaksanaan ini maka Pelni berserta perangkat yang ada ditubuh Pelni, telah menjalankan fungsi dan peranan mereka dalam revolusi nasional. Peran serta dari Pelni dan seluruh karyawan Pelni juga merupakan bukti nyata dari kekuatan sosial<sup>156</sup> yang ada didalam Manifesto Politik, karena apa yang diucapkan oleh A.F. Langkay mengisyaratkan tentang upaya perjuangan kearah mencapai tujuan dari tiga kerangka tujuan revolusi.

Pelni sebagai kekuatan sosial dalam revolusi nasional telah banyak melalui tingkatan-tingkatan revolusi yaitu periode *physical revolution*, periode *survival*, dan periode *investment* dari apa yang dinamakan revolusi Indonesia.<sup>157</sup> Kekuatan dari Pelni ini harus dibangun agar tujuan dari revolusi sendiri dapat tercapai dengan baik, dan kegiatan-kegiatan pendukung revolusi seperti Dwikora dapat dimaksimalkan oleh Pelni. Sebagai karyawan yang bekerja pada Pelni juga harus mengintegrasikan diri mereka masing-masing kedalam amanat pemerintah baik

<sup>155</sup> Seruan Presiden Direktur Pelni pada tanggal 5 Februari 1963 kepada karyawan-karyawan Pelni. Lihat *Bahtera Ampera Tahun ke I No. II* (Februari, 1963), hal. 15.

<sup>156</sup> Dalam Manifesto Politik, kekuatan sosial adalah kekuatan dari seluruh rakyat Indonesia yang menentang segala bentuk imperialisme dan kolonialisme tanpa membandingkan kelas-kelas dan golongan-golongan sosial, baik secara kualitas maupun kuantitas, sehingga semua itu menjadi kekuatan pokok dalam revolusi dan menjadi soko-guru masyarakat adil dan makmur di Indonesia.

<sup>157</sup> Redaksi Dunia Maritim, “Musjawarah Nasional Maritim I”, *Dunia Maritim Tahun ke XIII No. 8-9* (Agustus-September, 1963), hal. 149.

dalam bidang politik, ekonomi, dan sosial, bukan hanya bekerja sesuai dengan keahlian sendiri-sendiri. Melalui pengintegrasian ini, maka karyawan Pelni dapat memberikan sumbangsih terhadap kegiatan-kegiatan revolusi nasional pemerintah dan menjalankan Amanat Penderitaan Rakyat, karena pada inti dari kekuatan lautan bukan hanya terletak pada karyawan Pelni yang menguasai lautan saja, melainkan harus ada jiwa-jiwa revolusi yang melekat pada setiap karyawan Pelni.

Upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah terhadap masalah dengan Malaysia semakin dipertajam dengan menggabungkan semua aspek negara, termasuk pelayaran nasional yang dikomandoi oleh Pelni. Pada tanggal 5 Mei 1965, bertempat di Cipayung, Departemen Perhubungan Laut mengadakan sebuah rapat kerja yang menghasilkan keputusan bahwa setiap insan perhubungan laut haruslah menegakkan sikap sebagai berikut :<sup>158</sup>

- 1) Mengutuk sekeras-kerasnya kebiadaban imperialisme pihak Nekolim yang didalangi oleh Amerika dan Inggris.
- 2) Meningkatkan terus konfrontasi mengganyang proyek Inggris yang disebut Malaysia disegala bidang demi suksesnya pelaksanaan Dwikora.
- 3) Mendukung disertai rasa simpati dan setiakawan terhadap perjuangan rakyat dan negara-negara NEFOS.
- 4) Mempertinggi ketahanan Revolusi dan mempertajam kewaspadaan nasional revolusioner dalam menghadapi segala rongrongan yang datang baik dari luar maupun dari dalam.

Sikap pertama dan kedua dari hasil rapat kerja tersebut menunjukkan tentang dasar-dasar dari tiap-tiap instansi agar menolak secara tegas gerakan imperialisme dan kolonialisme yang dilakukan oleh Inggris di Malaysia serta memberikan peran serta dalam upaya peningkatan konfrontasi dengan Malaysia dengan cara konfrontasi politik, ekonomi, dan fisik. Pelni sendiri telah mengalokasikan kapal-kapal mereka demi peningkatan konfrontasi sebesar 25% dari kapal-kapal mereka untuk dijadikan kapal-kapal yang menunjang kemiliteran.<sup>159</sup> Kapal-kapal Pelni seperti KM. Brantas dan KM. Bengawan

<sup>158</sup> Resolusi, "Rapat Kerdja DEPERLA ke-III di Tjipayung Tentang Peningkatan Dwikora dan Penganjangan Nekolim", *Dunia Maritim Tahun ke XV No. 6* (Juni, 1965), hal. 26.

<sup>159</sup> Singgih Tri Sulistiyono, *The Java Sea Network : Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s*, (Leiden, 2003), hal. 203. Seperti yang dikutip oleh Singgih Tri Sulistiyono dalam artikel "In The Shadow of Nationalism: Pelni During The Period of Indonesianisasi" (Yogyakarta, 2004), hal. 16.



membawa masing-masing 1 Batalyon pasukan Korps Komando Operasi (KKO). Sedangkan sikap ketiga adalah tugas dari PN Djakarta Llyod sebagai perusahaan pelayaran samudera yang melayani pelayaran internasional dan menciptakan hubungan dengan negara-negara anti imperialisasi atau *New Emerging Forces* (Nefos).

Sikap keempat hasil rapat kerja Departemen Perhubungan Laut ini yang mengharuskan Pelni sebagai perusahaan pelayaran nasional dan juga alat dari revolusi negara, untuk menjaga revolusi yang sedang dijalankan oleh negara serta menciptakan persatuan dan kesatuan nasional dengan apa yang dimiliki oleh Pelni, yaitu pelayaran antar pulau-pulau di Indonesia, terutama pulau atau wilayah yang dekat dengan wilayah konfrontasi.

Wilayah kepulauan Riau, dulu adalah bagian dari Provinsi Riau yang beribukota di Pekanbaru, adalah wilayah yang paling dekat dengan front depan dari konfrontasi Indonesia – Malaysia. Sebelum masa-masa konfrontasi terjadi, hubungan antara wilayah di kepulauan Riau dengan Malaysia (dulu Malaya) dan Singapura sudah terjalin dengan baik karena selain ketiga daerah ini berdekatan secara letak geografis, penduduk di tiga kawasan ini juga saling membutuhkan, Malaysia dan Singapura membutuhkan hasil pertanian dan perikanan dari penduduk Riau, sementara penduduk Riau membutuhkan barang-barang kebutuhan sehari-hari yang diproduksi di Malaysia dan Singapura.<sup>160</sup> Dengan pola ekonomi yang saling membutuhkan ini, tidak heran jika ketiga wilayah ini menggunakan mata uang yang sama meskipun terdapat perbedaan secara politik dari ketiga wilayah ini, mata uang yang digunakan dalam perdagangan sehari-hari mereka adalah dollar (dollar Singapura dan dollar Malaysia).<sup>161</sup> Hal ini tentu saja menimbulkan suatu penyatuan secara ekonomi dari ketiga wilayah tersebut meskipun ketiga negara ini berada dalam naungan negara yang berbeda.

<sup>160</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, *Kepulauan Riau Pada Masa Dollar*, (Jakarta, 1999), hal. 63.

<sup>161</sup> *Ibid.*, hal. 64.



### Riau, Malaysia, dan Singapura

**Gambar 8:** Posisi kepulauan Riau yang begitu dekat dengan wilayah Malaysia dan Singapura menjadikan wilayah Riau menjalani kegiatan ekonomi yang cukup tinggi, sehingga tidak mengherankan bila penggunaan mata uang dollar berkembang di Riau.

Penggunaan mata uang dollar Malaysia/Singapura ini sangat tidak diinginkan oleh pemerintah yang sedang melancarkan politik konfrontasi dengan Malaysia karena secara terang-terangan wilayah kepulauan Riau menggunakan mata uang dari Malaysia, negara yang sedang dikonfrontir oleh Indonesia. Pada tanggal 15 Agustus 1963, pemerintah Indonesia mulai memberlakukan mata uang Rupiah sebagai alat pembayaran dan mengeluarkan peraturan pelarangan penggunaan mata uang dollar Malaysia/Singapura di wilayah kepulauan Riau, sesuai dengan Keputusan Presiden No. 230 tahun 1963.<sup>162</sup>

Selain menggunakan mata uang dollar, hubungan antara ekonomi Riau dengan Malaysia maupun Singapura terbentuk melalui jalur perdagangan laut yang dikuasai oleh Singapura yang didirikan sebagai pelabuhan bebas oleh Raffles pada masa 1820-an.<sup>163</sup> Konfrontasi yang terjadi menyebabkan kapal-kapal milik Singapura dan Malaysia tidak boleh berlayar dip perairan Indonesia. Pelarangan tersebut otomatis menjadi celah bagi Pelnis untuk mengambil pelayaran-pelayaran yang dipegang oleh Singapura semenjak persaingan kapal-

---

<sup>162</sup> *Ibid.*, hal. 67.

<sup>163</sup> John Bastin, *Singapura Tempo Doeloe*, (Jakarta, 2011), hal. 23.

kapal Singapura dengan KPM.<sup>164</sup> Untuk menutupi kekurangan akibat dilarang kapal-kapal dari Singapura dan Malaysia ini, selain dalam rangka konfrontasi ekonomi, pemerintah Indonesia kemudian membuka pelabuhan bebas di Sabang mendampingi pelabuhan di Belawan, Dumai, Palembang, Jakarta, Surabaya, dan Makassar.<sup>165</sup> Dengan adanya pelabuhan bebas ini, maka kapal-kapal Pelni dapat masuk 24 jam dalam sehari dan memperlancar distribusi barang di wilayah *front* depan konfrontasi, terutama kepulauan Riau. Demi memperlancar pasokan sandang dan pangan di wilayah kepulauan Riau, pemerintah memerintahkan Pelni untuk menyalurkan pangan ke wilayah kepulauan Riau berupa 500 ton beras ke pelabuhan Belawan untuk kemudian disalurkan oleh kapal-kapal kecil ke wilayah kepulauan Riau.<sup>166</sup> Kapal-kapal Pelni yang menyinggahi Riau ini diharapkan mampu mencegah lebih dalam ketergantungan wilayah Riau terhadap Malaysia dan Singapura.

Peranan Pelni dalam membantu pihak militer dan juga menjadi alat pelayaran yang digunakan di daerah *front* depan konfrontasi semakin ditingkatkan oleh pemerintah melalui pembangunan Kekuatan Laut Nasional pada tahun 1965.<sup>167</sup> Upaya pembangunan Pelni dititikberatkan oleh pemerintah untuk memperkuat hasil dan daya guna dari pelayaran niaga, baik itu pelayaran pantai atau pelayaran samudera dan merehabilitasi dan menambah armada kapal-kapal perusahaan milik negara.<sup>168</sup>

Konfrontasi antara Indonesia dan Malaysia mulai mereda setelah Singapura menyatakan keluar dari Federasi Malaysia karena Lee Kwan Yew menganggap kebijakan yang ditetapkan oleh federasi sangat rasionalis dan monarki. Selain itu, kondisi perpolitikan di Jakarta juga memanas pasca terjadinya percobaan kudeta yang kacau sekali perencanaannya pada tanggal 30 September

<sup>164</sup> Untuk melihat lebih jelas persaingan antara KPM dengan Singapura, lihat Dick, 1989, hal. 38-39.

<sup>165</sup> 9 Pelabuhan Transip Ditetapkan dalam *Antara*, 10 Oktober 1963, hal. -

<sup>166</sup> Varia Maritim, "Supply Dari Belawan Untuk Bengkalis", *Dunia Maritim Tahun ke XIII No. 10/11* (Oktober-November, 1963), hal. 191.

<sup>167</sup> Laksamana Muda Laut K. Djaelani, "Pengantar Ke Pembentukan Kekuatan Laut Indonesia", *Dunia Maritim Tahun ke XIV No. 7-8*, (Juli-Agustus, 1966), hal. 39.

<sup>168</sup> Pemerintah membangun industri perkapalan nasional dengan perincian 600-800 ton kapal-kapal dibaut didalam negeri dan diatas 800-1000 ton dengan cara assembling. Djaelani, *Ibid.*, hal. 40.

1965.<sup>169</sup> Dengan meredanya politik konfrontasi yang beberapa kali dilancarkan oleh Soekarno, maka konsepsi “alat revolusi” yang ada pada diri Pelnis juga ikut mereda seiring dengan munculnya pemerintah baru dibawah pimpinan Soeharto.



## **BAB 6**

### **Simpulan**

---

<sup>169</sup> Ricklefs, *Op. Cit.*, hal.426.

Masalah pelayaran merupakan unsur yang sangat menentukan didalam kehidupan suatu negara, apalagi bila negara tersebut adalah negara maritim yang terdiri dari berbagai pulau dengan laut lepas sebagai penghubung pulau-pulau tersebut. Sebagai negara yang terdiri dari berbagai pulau-pulau dan juga letak geografis yang strategis, antara dua benua dan dua samudera, Indonesia adalah negara yang mutlak membutuhkan pelayaran dalam menjalankan segi-segi kehidupan bernegara, yaitu politik, ekonomi, sosial dan budaya.

Pelni sebagai perusahaan pelayaran negara yang didirikan pemerintah Indonesia untuk menggantikan KPM terbukti, walaupun tidak secara akurat, mampu menggantikan peran KPM ketika terjadi pengusiran KPM dari wilayah perairan Indonesia pasca menegangnya hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Belanda. Penambahan jumlah kapal yang signifikan setelah kepergian KPM, menandakan bahwa Pelni mampu memberikan sebuah perhubungan laut dalam melayani masyarakat Indonesia.

Sebagai bagian dari upaya memperkuat pelayaran dan perhubungan laut di negara maritim ini, pemerintah Indonesia juga telah mengeluarkan berbagai peraturan-peraturan/kebijakan-kebijakan yang bersifat untuk mendorong pelayaran nasional yang terorganisir dan rapi. Faktor-faktor keadaan politik dan ekonomi negara juga mengharuskan pemerintah untuk mengeluarkan kebijakan yang bertujuan untuk membentuk Pelni menjadi perusahaan negara yang khusus melayani pelayaran nasional dari Sabang sampai Merauke. Kebijakan ini terkait dengan betapa pentingnya perhubungan antara pusat dengan daerah serta daerah dengan daerah lainnya agar tercipta iklim politik nasional yang stabil karena tidak ada komunikasi/perhubungan yang terputus. Dengan alasan tersebut kemudian Pelni memainkan peran menjalani kebijakan pemerintah sebagai perusahaan negara yang mempunyai misi memberikan jasa dan menyelenggarakan pelayaran sesuai dengan kemanfaatan umum. Selain kebijakan perusahaan negara, kebijakan pemerintah terhadap pelayaran nasional juga banyak yang bersangkutan dengan Pelni, perhatian pemerintah kepada Pelni memang sangat besar karena fungsi perusahaan negara tersebut, seperti upaya pemberian izin kepada perusahaan

pelayaran namun pemerintah sudah menentukan trayek-trayeknya dan menjadikan Pelni sebagai *commanding position* bagi pelayaran nasional.

Tidak dapat disangkal lagi jika pelayaran merupakan tulang punggung dari perekonomian Indonesia. Terhenti atau terbatasnya kapal-kapal dalam melaksanakan pelayaran antar pulau, maka akan timbul dampak-dampak yang berbahaya bagi negara, seperti ketidakmerataan distribusi barang-barang ekonomi, kesenjangan antar daerah yang dapat berujung pada gerakan separatisme dan disintegrasi bangsa. Dalam negara maritim, kelancaran ekonomi tersebut akan terlaksana apabila terjamin oleh kapal-kapal yang cukup yang melayani pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu daerah ke daerah lainnya. Adanya kelancaran ekonomi tersebut, daerah-daerah yang kekurangan sumber ekonomi dapat ditutupi dengan datangnya sumber-sumber ekonomi yang berlebih dari daerah lain dengan cara diangkut oleh pelayaran ini, dengan demikian, aspek-aspek politik negara dapat berjalan dengan baik karena tiap-tiap daerah akan terpenuhi kebutuhannya masing-masing. Selain memperlancar ekonomi dan juga pembentukan politik negara yang kuat, pelayaran dan perhubungan laut juga memainkan peranan penting dalam keadaan darurat/perang, dengan adanya kapal-kapal niaga, usaha-usaha untuk merebut dan mempertahankan kedaulatan negara akan mudah terlaksana dengan adanya kapal-kapal niaga yang membantu pihak militer dalam menjalankan tugasnya.

Kebijakan-kebijakan yang diambil oleh pemerintah untuk Pelni juga terkait dengan situasi dan kondisi negara pada tahun 1960-an, dimana negara sedang berada dalam masa revolusi besar seperti yang dicanangkan oleh Presiden Soekarno. Pemerintah kemudian menjadikan Pelni sebagai alat revolusi negara yang bertujuan untuk mencapai tujuan dari kerangka revolusi nasional. Sebagai alat negara tentunya Pelni harus menjalankan program-program revolusi pemerintah, dan program pemerintah yang terbilang besar pada tahun-tahun tersebut adalah politik konfrontasi yang dilancarkan oleh Soekarno kepada Belanda dan Malaysia. Aplikasi dari kebijakan serta peranan Pelni sebagai perusahaan negara ada pada diri Pelni ketika ikut serta dalam dua politik konfrontasi ini. Ketika Trikora dikumandangkan, Pelni hadir dengan kapal-kapal

niaga miliknya yang digunakan untuk keperluan militer, sama halnya dengan Dwikora, kapal-kapal Pelni dijadikan kapal-kapal penunjang militer serta Pelni berperan dalam membentuk pelayaran yang kuat disekitar semanjung Malaya demi memperkuat integrasi dari wilayah-wilayah tersebut.

Peranan Pelni dalam dua politik konfrontasi tersebut dirasa cukup signifikan karena kapal-kapal milik Pelni yang digunakan tidak sedikit jumlahnya, selain kapal-kapal Pelni, para perangkat Pelni juga ikut andil dalam dua politik konfrontasi ini. Sebagai alat negara tentunya para perangkat Pelni diwajibkan untuk ikut dalam politik konfrontasi pemerintah karena mau tidak mau mereka adalah sebuah alat yang siap digunakan oleh pemerintah sesuai dengan amanat-amanat yang diberikan oleh pemerintah.



### **Daftar Pustaka**

### Artikel Majalah

- Abdulmuttalip, Ir. "Retooling Pelajaran Nasional Kita," *Suluh Nautika*, Januari 1960: 3.
- Adi, Mas. "Mengisi Kekurangan Ruang Kapal," *Suluh Nautika*, Januari-Februari 1959: 5-6.
- Ashar, M.S. "Menudju ke Pelajaran Nasional jang Sempurna," *Suluh Nautika*, November 1960: 318.
- Berita Departemen Perhubungan Laut. "Armada Niaga Siap Menghadapi Kemungkinan Konfrontasi Irian Barat," *Suluh Nautika*, Oktober-Desember 1961: 255
- ". "Commanding Position Tetap Pada Pelni dan Djakarta Lloyd," *Dunia Maritim*, Juni-Juli 1963: 112.
- ". "Instruksi Menteri Perhubungan Laut Dalam Rangka Integrasi Dan Koordinasi Penggunaan Kapal-kapal," *Suluh Nautika* ,Maret-April 1962: 370
- ". "Kapal-kapal Baru Untuk P.T. Pelni," *Suluh Nautika*, Februari 1960: 42.
- ". "Kapal-kapal Pelni Siap Menghubungi Pelabuhan-pelabuhan di Irian Barat," *Suluh Nautika*, Agustus 1962: 507.
- ". "Pelaksanaan Trikomando," *Suluh Nautika*, Januari 1962: 293.
- ". "Pelni Buka Tjabang di Kotabaru," *Dunia Maritim*, Januari-Februari 1963: 37.
- ". "Penggunaan Fasilitas-fasilitas Instansi Maritim Dalam Rangka Tri Komando Rakjat," *Suluh Nautika*, Mei-Juni 1962: 420.
- Djaelani, K. "Pengantar Ke Pembentukan Kekuatan Laut Indonesia," *Dunia Maritim*, Juli-Agustus 1966: 16-17.
- Ertiga. "Peranan Angkutan Laut Bagi Indonesia," *Dunia Maritim*, September-Desember 1965: 38-41.
- Ismojo. "Pelajaran di Indonesia," *Suluh Nautika*, November-Desember 1958: 275-279.
- Kartasmita, Husein. "Fungsi Perusahaan Negara," *Dunia Maritim*, September-Desember 1965: 5-7.



- Moerhadi, Drs. "P.N. Pelajaran Nasional Indonesia Dalam Tahun 1963," *Dunia Maritim*, Juli-September 1964: 15-17.
- . "P.N. Peln Dalam Lingkungan Kekeluargaan Sistim Ekonomi Terpimpin," *Bahtera Ampera*, April 1963: 7-9.
- . "Peranan Sektor Pengangkutan Dalam Masa Pembangunan," *Dunia Maritim*, Januari-Februari 1963: 5.
- N.A., Wasono. "Tambahan Armada Indonesia Selama Tahun 1959," *Suluh Nautika*, April-Mei 1960: 112.
- Pandji, E.S. "Wilayah Laut Indonesia Setelah Masa Kemerdekaan," *Dunia Maritim*, Januari 1965: 35-36.
- Rasidi, Haroen. "Menindjau Dunia Pelayaran Niaga Ditahun 1962," *Dunia Maritim*, Januari-Februari 1963: 8.
- . "Togaran dan Irian Barat," *Bahtera Ampera*, April 1963: 19-21.
- Sadikin, Ali. "Beberapa Masalah Pokok Perhubungan Laut," *Dunia Maritim*, Januari 1965: 2-5, 32-33.
- Soeharjo. "Karyawan Maritim Siap Siaga Melaksanakan Tri-Komando," *Suluh Nautika*, Februari 1962: 315-316.
- . "Tindjauan Perkembangan Indonesia Sebagai Negara Maritim," *Suluh Nautika*, November 1960: 319.
- Soejadji, R. "Peranan Pelajaran Dalam Pembangunan Bidang Maritiem," *Suluh Nautika*, Agustus 1962: 488-489.
- Soelaeman. "Armada Pelajaran di Indonesia," *Suluh Nautika*, Maret 1959: 40-42.
- Soemantri. R., "Djawatan Pelajaran Ekonomi ke-II," *Suluh Nautika*, November-Desember 1958: 280-283.
- Soetopo. "Laut Merupakan Sumber Kemakmuran," *Dunia Maritim*, Agustus-September 1963: 128-129.
- Spectator. "Kuasailah Lautan Indonesia," *Suluh Nautika*, Oktober 1960: 279-280.

### **Artikel Majalah Tanpa Pengarang**

- "Amanat J.M. Menteri Perhubungan Laut Mengenai Pokok-pokok Kebidjaksanaan P.P. No. 5 th. 1964 Tentang Angkutan Laut," *Dunia Maritim*, Januari-Maret 1964: 17-18.
- "Berdiri Diatas Kaki Sendiri Dalam Perhubungan Laut: Amanat J.M. Menteri Perhubungan Laut," *Dunia Maritim*, Mei 1965: 6-8.
- "Instruksi-instruksi Presiden," *Suluh Nautika*, Agustus 1962: 482
- "Keadaan Perkembangan Pelajaran Dalam Laporan Pemerintah Kepada D.P.R. Tentang Rangka Aksi Pembebasan Irian Barat," *Suluh Nautika*, Maret 1958: 66-67
- "Kesimpulan Seminar Perusahaan Negara," *Bahtera Ampera*, Maret 1963: 17.
- "Lahirnja Hari Maritim," *Suluh Nautika*, Agustus-September 1961: 187-189.
- "Life Line Indonesia Adalah Kebaharian," *Dunia Maritim*, Januari-Februari 1966: 4-6.
- "Musjawarah Nasional Maritim I," *Dunia Maritim*, Agustus - September 1963: 138-146
- "Peraturan-peraturan dan Undang-Undang Pelajaran," *Dunia Maritim*, Juli-September 1964: 32-34.
- "Peraturan-peraturan dan Undang-undang Pelajaran," *Suluh Nautika*, Agustus 1962: 500-504
- "Peraturan-peraturan dan Undang-undang Pelajaran," *Suluh Nautika*, Januari 1962: 299-300.
- "Pidato J.M. Menteri Pelajaran," *Suluh Nautika*, April 1959: 74-77.
- "Pidato Menteri Perhubungan Laut," *Dunia Maritim*, Agustus - September 1963: 125
- "Resolusi: Rapat Kerdja DEPERLA ke-III di Tjipayung Tentang Peningkatan Dwikora & Pengganjangan Nekolim," *Dunia Maritim*, Juni 1965: 26-33
- "Salinan Surat Keputusan Menteri/Kepala Staf Angkutan Laut Tanggal 20 Maret 1962 No. 3060.2," *Suluh Nautika*, Maret-April 1962: 364-365.
- "Seruan Dari Presiden Direktur Pelni," *Bahtera Ampera*, Februari 1963: 14-15.
- "Tarif Pengangkutan Laut dan Matjam Djenisnya," *Suluh Nautika*, Maret 1959: 46-47.

"Wedjangan JM Menteri Perhubungan Laut Pada Upatjara Pelantikan Anggota Dewan Perusahaan Pusat Departemen Perhubungan Laut," *Suluh Nautika*, Juli 1962: 430-431.

### Buku

Anwar, Chairul. *Perusahaan-perusahaan Negara di Indonesia*. Djakarta: Bappit Pusat Permata, 1960.

Danusaputro, Munadjat. *Tata Lautan Nusantara: Dalam Hukum dan Sejarah*. Bandung: Binacipta, 1980.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI. *Kepulauan Riau Pada Masa Dollar*. Jakarta: CV Ilham Bangun Karya, 1999.

-----, *Sejarah Sosial Daerah Irian Jaya Dari Hollandia ke Kotabaru (1910-1963)*. Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, 1984.

-----, *Sejarah Daerah Riau*. Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, 1982.

Dick, Howard W. *Industri Pelayaran Indonesia: Kompetisi dan Regulasi*, terj. Burhanuddin A. & Maman H., Jakarta: LP3ES, 1989.

Djamin, Awaloedin, Prof. Dr. Ir. H. Djuanda Negarawan, *Administrator, Teknokrat Utama*. Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2001.

Garnaut, Ross, and Chris Manning. *Perubahan Sosial-Ekonomi Di Irian Jaya*, terj. M. Saleh Arief & Peter Hagul. Jakarta: Gramedia, 1979.

Hamzah, A. *Laut, Teritorial dan Perairan Indonesia: Himpunan Ordonansi, Undang-undang dan Peraturan Lainnya*, Jakarta: Akademika Pressindo, 1984.

Kanumoyoso, Bondan, *Menguatnya Peran Ekonomi Negara: Nasionalisasi Perusahaan Belanda di Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001.

Kartodirdjo, Sartono, and Marwati Djoened Poesponegoro, Nugroho Notosusanto. *Sejarah Nasional Indonesia*. VI Vols. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI. 1975.

Lubis, Nazaruddin. *Irian Barat*. Djakarta: Jajasan Gotong Rojong, 1962.

Mahmud, Nik Anuar Nik. *Konfrontasi Malaysia Indonesia*. Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 2000.

- Muhaimin, Yahya A. *Bisnis dan Politik: Kebijakan Ekonomi Indonesia 1950-1980*. Jakarta: LP3ES. 1990.
- Mukmin, Hidayat. *TNI Dalam Politik Luar Negeri: Studi Kasus Penyelesaian Konfrontasi Indonesia-Malaysia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1991
- Omar, Syed Othman Syed. *Tentera Malaysia Dalam era Konfrontasi*. Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia, 1999.
- Purwaka, Tommy H. *Pelayaran Antar Pulau Indonesia: Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah Dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran*. Jakarta: Bumi Aksara, 1993.
- Ricklefs, M.C. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*, terj. Tim Penerjemah Serambi. Jakarta: Serambi Ilmu Semesta. 2008
- Sudjatmiko, FDC. *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Toko Gunung Agung, 1995.
- Umar, Husseyn M. *Hukum Maritim Dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001.
- Widra, El. *Pelayaran Dahulu dan Sekarang*. Jakarta: CV Jasaguna, 1984.

### **Karya Tidak Diterbitkan**

- Alfian, Magdalia., *et al.* "Perkembangan Transportasi di Indonesia Dari Masa ke Masa" Laporan, Jakarta: 2008.
- Sulistiyono, Singgih Tri. "In The Shadow of Nationalism: Pelni During The Period of Indonesianisasi." Makalah dalam *Workshop on the Economic Side of Decolonization* bersama dengan LIPI, NIOD, PSSAT UGM & Program Studi Sejarah Pasca Sarjana UGM, Yogyakarta, 2004.
- "Konsep Batas Wilayah Negara di Nusantara: Kajian Historis." Laporan Penelitian Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Diponegoro, Semarang, 2009.

### **Website**

[www.pelni.co.id](http://www.pelni.co.id)

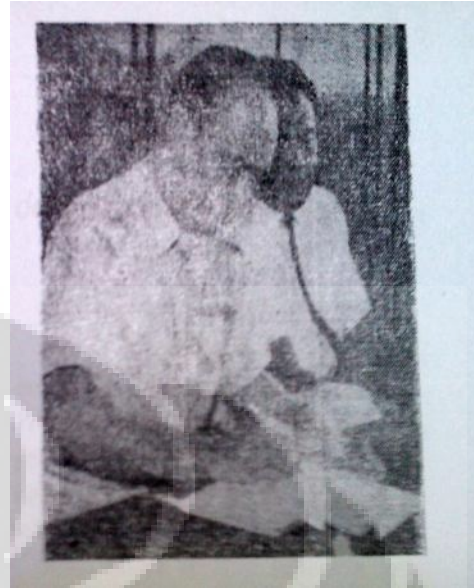
[www.collectie.legermuseum.nl](http://www.collectie.legermuseum.nl)

### **Lampiran**

### Lampiran 1 : Direktur Pelni Selama Masa Trikora dan Dwikora



Gambar 1



Gambar 2

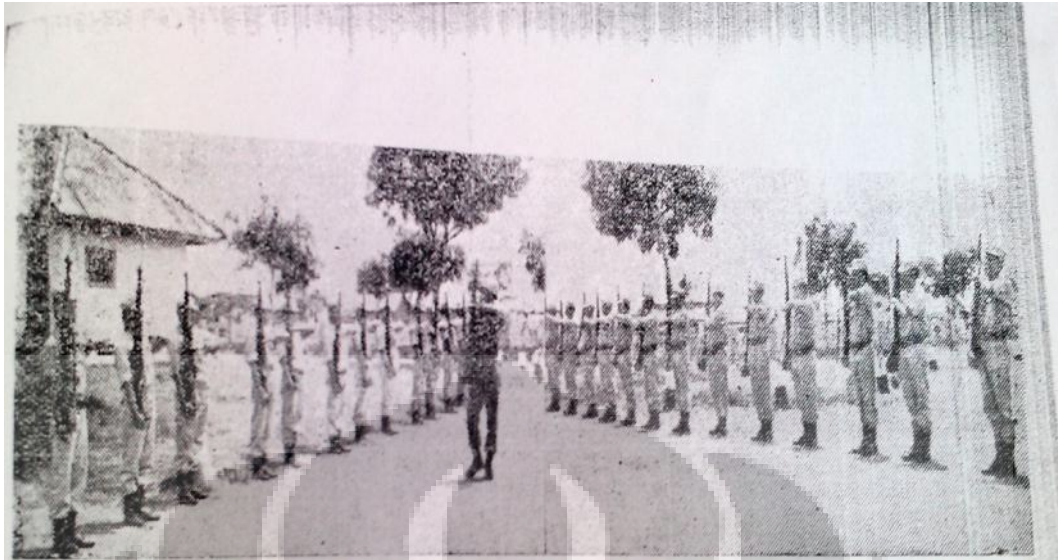


Gambar 3

Keterangan : 1. A. Kosasih (1959-1962); 2. A.F. Langkay (1962-1964); 3. Handoko Suratmin (1964-1966).

Sumber :  
 1. Suluh Nautika, Maret – Mei 1960.  
 2. Bahtera Ampera, Maret 1963.  
 3. Bahtera Ampera, Desember 1963.

### Lampiran 2 : Pelatihan Karyawan Pelni Masa Trikora



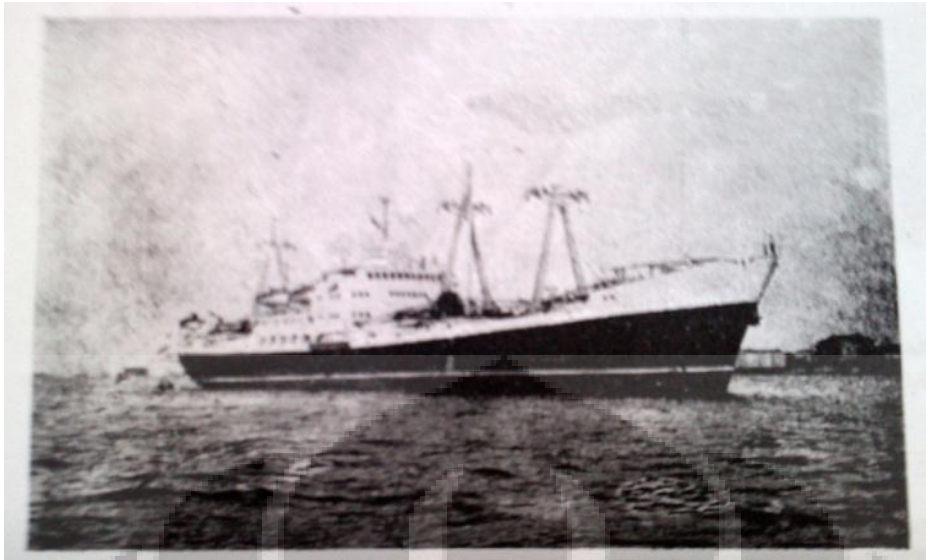
**Gambar 1 :** Karyawan Pelni dalam masa pelatihan sedang mengadakan latihan memegang senjata pada siang hari.



**Gambar 2 :** Latihan baris-berbaris para karyawan Pelni.

Sumber : Dunia Maritim, Maret-April 1966.

### **Lampiran 3 : Kapal-kapal pesanan Pelni**



**Gambar 1** : KM Salajar pesanan dari Polandia tiba di Indonesia pada tahun 1961 memiliki ukuran 4.200 DWT.

Sumber : Suluh Nautika, Maret 1961



**Gambar 2** : KM Latakia, kapal pesanan Pelnitri yang dibuat di Gdansk, Polandia. Latakia memiliki bobot kapal 5.000 DWT

Sumber : Suluh Nautika, Agustus 1958

#### Lampiran 4 : Militerisasi Kapal Niaga Dalam Rangka Trikora

No.	Name of ship	DWT	Sign number	Owner
1.	Km. Selat Bangka	588.94	AL 3 b	PN PELNI
2.	Km. Selat Bali	590.60	AL 4 b	PN PELNI
3.	Km. Tolado	2.230.00	AL 5 b	PN PELNI
4.	Km. Tomako	2.230.00	AL 6 b	PN PELNI
5.	Km. Karang Raya	3.587.44	AL 7 b	PN PELNI
6.	Km. Selajar	4.200.00	AL 8 b	PN PELNI
7.	Km. Wandebori	2.344.60	AL 9 b	PN PELNI
8.	Km. Gunung Tambora	5.000.00	AL 10 b	PN PELNI
9.	Km. Sawu	4.200.00	AL 11 b	PN PELNI
10.	Km. Tembatu	2.230.00	AL 12 c	PN PELNI
11.	Km. Togaran	2.230.00	AL 13 c	PN PELNI
12.	Km. Watampone	2.344.60	AL 14 c	PN PELNI
13.	Km. Karata	2.395.42	AL 15 c	PN PELNI
14.	Km. Kangean	2.252.00	AL16 c	PN PELNI
15.	Km. Selat Madura	584.01	AL 17 c	PN PELNI
16.	Km. Karimata	1.462.59	AL 18 c	PN PELNI
17.	Km. Berau	1.630.00	AL 19 c	PN PELNI
18.	Km. Bengawan	1.630.00	AL 20 c	PN PELNI
19.	Km. Batanghari	1.630.00	AL 21 c	PN PELNI
20.	Km. Tampomas	4.950.00	AL 22 c	PN PELNI
21.	Km. Brantas	1.630.00	AL 23 c	PN PELNI
22.	Km. Tjokroaminoto	10.000.00	AL 26 d	PN PELNI
23.	Km. Thamrin	10.000.00	AL 27 d	PN PELNI
24.	Km. Ketapang	2.466.34	AL 28 d	PN PELNI
25.	Km. Sang Serawai	1.500.00	AL 29 d	PT Sang Saka
26.	Km. Rambang	3.340.00	AL 30 d	PT Sriwijaya
27.	Km. Pasaman	2.000.00	AL 31 d	PT Pelumin
28.	Km. Lucky Fortune	6.685.00	AL 32 d	PT Indonesia
29.	Km. Sangihe	4.200.00	AL 33 d	PN PELNI
30.	Km. Tanjung Batu	3.100.00	-	PN PELNI
31.	Km. Tanjung Sele	3.100.00	-	PN PELNI
32.	Km. Tanjung Sepi	3.100.00	-	PN PELNI
33.	Km. Gunung Guntur	5.000.00	-	Djakarta Llyod
Total		103.230.00		

Sumber : Departemen Perhubungan Laut, *Laporan Tahunan Departemen Perhubungan Laut Masa 1963* (Jakarta: 1963), 210-211.