

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kebutuhan manusia untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya memaksa manusia untuk berpikir lebih cepat tiba di tempat tujuansehingga manusia memiliki kebutuhan yang sangat kuat dengan adanya transportasi. Selain digunakan untuk berpindah manusia menggunakan transportasi sebagai alat yang digunakan untuk kebutuhan ekonomi yang besar, karena daerah tempat asal manusia tidak menyediakan kebutuhan yang memadai atau lapangan pekerjaan yang diharapkan untuk keberlangsungan kehidupan.<sup>1</sup>

Geografi wilayah Indonesia yang terdiri wilayah kepulauan membuat pelayaran diminati oleh orang-orang di Indonesia, karena wilayah di Indonesia terdiri dari pulau-pulau. Transportasi laut memiliki kapasitas yang besar untuk mengangkut orang-orang yang hendak berpergian keluar pulau. Dunia transportasi di Indonesia terbagi menjadi tiga jenis yaitu: angkutan darat, angkutan udara, dan angkutan laut. Ketiganya mengangkut dengan kapasitasnya masing-masing. Namun karena geografi di Indonesia memiliki daerah kepulauan, membuat angkutan laut mempermudah bagi orang-orang untuk melakukan pelayaran dalam sekali tempuh. Transportasi laut menjadi penting karena merupakan sarana

---

<sup>1</sup> Gunardo. *Geografi Transportasi*. Yogyakarta: Ombak. 2014, hlm. 10.

pemenuhan kebutuhan hidup untuk daerah nusantara dan fungsinya menyatukan Indonesia dalam satu sistem perhubungan laut.<sup>2</sup>

Pelayaran di Pantai Barat Sumatera pasca kemerdekaan dimulai dengan kapal-kapal bekas rampasan yang didapat dari Jepang, kapal ini digunakan untuk mengangkut barang-barang komoditas dari Jakarta. Pada era kolonial pun tercatat beberapa kapal besar berlabuh dan pergi dari Teluk Bayur, seperti pelayaran kapal dari KPM yang meliputi Batavia, Pantai Barat Sumatera, Indrapura, Sabang, Aceh, Nias, Osaka, Nagoya, Kobe, dan Yokohama. Pada kurun waktu 1890-1915 juga ada perusahaan kapal kecil dari Jepang yang berlayar menuju, Batavia, Indramayu, Cirebon, Tegal, Pekalongan, Semarang, Surabaya, Pasuruan, Probolinggo, Kraksaan, Banyuwangi, dan Cilacap. Pada tahun 1932 didalam pelayaran kapal juga dikenal dengan rute "*Padangdienst*" rute ini dimulai dari Jepang ke Manado – Makassar – Surabaya – Semarang - Tanjungpriok-Padang dan kembali ke Tanjungpriok – Cilacap-Tanjungpriok – Cirebon – Tegal – Pekalongan – Semarang – Pasuruan – Probolinggo – Besuki – Panarukan – Banyuwangi – Surabaya – Makassar – Balikpapan dan kembali ke Jepang.<sup>3</sup> Namun di era akhir masa kolonial Belanda atau pada tahun 1939 pelabuhan Teluk Bayur mengalami kemerosotan yang cukup signifikan dengan keikutsertaan Belanda dalam perang dunia ke 2 yang menyita tenaga dan fokus Belanda dalam menjalani bisnis yang menguntungkan negaranya tersebut. Hingga pada tahun 1942 Belanda dan Jepang kalah dalam perang dunia ke-2 yang membuat Indonesia

---

<sup>2</sup>*Ibid.* Hlm. 177.

<sup>3</sup>*Ibid.* Hlm. 137.

merdeka, kemerdekaan Indonesia membuat pelayaran di Indonesia berdiri sendiri, sehingga pemerintah melakukan perbaikan dari sistim tatakelola dan lain-lainnya.<sup>4</sup>

PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) merupakan badan milik negara yang langsung bertanggung jawab menangani pelayaran di Indonesia, 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 Soemadipraja (1952-1955).<sup>5</sup>

PT. Pelni mempercayakan pembuatan kapal-kapal kepada salah satu pembuat kapal di Jerman, yaitu Jos L Meyer, sebuah galangan kapal yang terkemuka di Popenburg, Jerman. Perusahaan tersebut merupakan perusahaan milik keluarga yang di jalankan bersama, karena banyaknya permintaan kapal dari berbagai negara termasuk Indonesia, maka perusahaan mempekerjakan warga sekitar, namun karena banyaknya tenaga kerja yang dibutuhkan termasuk dari aspek kualifikasi keahlian sebagai karyawan juga terpaksa didatangkan dari luar, termasuk pekerja migran dari Turki dan lainnya.<sup>6</sup>

Pada tahun 1958 PT. Pelni memesan pembuatan kapal pertama yang di pesan merupakan kapal kargo yakni KM Watampone yang selesai pada tahun 1958. Setelah mendapatkan kepercayaan yang besar dari pemerintah Indonesia, galangan kapal Mayer di percaya lagi untuk membuat kapal kargo lainnya pada

<sup>4</sup>Refni Yuliana. "Emmahaven (Teluk Bayur) Pada Masa Koloonial Belanda 1892-1942". Padang: Tesis, Program Pascasarjana, Universitas Andalas, 2012, hlm. 106.

<sup>5</sup><https://www.pelni.co.id/profile/show/8>. Internet. unduh 27 Agustus 2016. (18:15).

<sup>6</sup><https://www.pelni.co.id/profile/show/8>. Internet. unduh 27 Agustus 2016.(18:15).

1960. Sebanyak tiga unit, KM Watudambo, KM Warisano, KM Wakolo, dan pada tahun 1961 membeli KM Wandebori.<sup>7</sup>

Pelni memanfaatkan beberapa kapal yang telah di beli dari galangan Joe L Mayer, dan beberapa kapal yang telah ada. Sehingga tidak melakukan aktifitas kerja sama hingga tahun 1982. Pada tahun 1983 pemerintah Indonesia memesan satu kapal penumpang dan kapal tanker, dengan kapasitas 1000-2000 penumpang dengan nama Kapal Motor Kerinci, merupakan kapal penumpang pertama yang di beli oleh pemerintah untuk menjalankan rute dari Padang (Sumatera Barat) – Jakarta (Jawa) - Bau-Bau (Sulawesi) – Makasar (Sulawesi) – Balikpapan (Kalimantan Timur) - pulang pergi.<sup>8</sup>

Kapal motor Kerinci merupakan kapal dengan kapasitas besar yang telah di buat oleh galangan kapal Jos L Mayer, untuk Indonesia pada tahun 1983, inilah yang membuat pemerintah semakin percaya untuk terus menjalin kerjasama antar perusahaan tersebut. Sehingga hampir setiap tahun pemerintah memesan kapal setidaknya satu setiap tahun dari tahun 1984 hingga 2002.<sup>9</sup> Pelayaran kapal pengangkut masal dari Padang menuju Jakarta, membuat dermaga yang tadinya diisi oleh kapal-kapal kecil dan kapal-kapal pengangkut barang menjadi berkembang. Pihak di pelabuhan mulai memperbaiki fasilitas pelabuhan, untuk meningkatkan kenyamanan dan mutu pelabuhan Teluk Bayur. Kapal yang berlayar

<sup>7</sup><https://technocean.wordpress.com/2008/05/31>. Internet. unduh 19 Oktober 2016 (12:07).

<sup>8</sup>Menteri Perhubungan. "Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 176/PR 302/Phb-85 Tentang Penetapan Tarif Penumpang Angkutan Laut Nusantara KM. Kerinci dan Kapal Sejenisnya Untuk Trayek Padang, Pantoloan-Toli-Toli, Pantoloan-Tarakan". Jakarta: *Arsip*, Departemen Perhubungan, 1985.

<sup>9</sup><https://www.pelni.co.id/profile/show/8>. Internet. unduh 27 Agustus 2016. (18:15).

dari pelabuhan Teluk Bayur di Padang, menuju Balikpapan, Kalimantan Timur,berlabuh dan kembali lagi ke Padang.Kapal kerinci sangat banyak menuai catatan karena kapal ini juga merupakan kapal yang digunakan untuk mengangkut penumpang dari Jawa dalam program pemerintah yaitu transmigrasi.<sup>10</sup>Kapal Kerinci juga digunakan untuk mengangkut penumpang dari pulau Jawa dalam program transmigrasi pada tahun 1984. Untuk menjalankan program pemerintah di daerah Jawa, pemerintah berkerjasama dengan PT. Pelni untuk mengangkut penumpang dengan jumlah penduduk yang banyak.Untuk menurunkan angka penduduk yang terdapat di pulau Jawa.

Pelayaran Pantai Barat Sumatera mulai menurun karena transportasi darat yang mulai melakukan banyak perbaikan pada awal tahun 2000, seperti jalan lintas sumatera yang mulai dibenahi di daerah Jambi dan Sumatera Selatan, serta banyaknya bus-bus swasta yang mulai berkembang. Transportasi udara mulai berkembang pada tahun 2000, karena adanya perusahaan-perusahaan penerbanganyang mulai menurunkan harga, karena banyaknya kebutuhan jasa transportasi bagi masyarakat Sumatera Barat untuk pergi ke daerah Jawa semakin meningkat.Hal inilah yang membuat kapal Kerinci tidak bisa bersaing karena banyaknya kendala dan usia kapal yang sudah beranjak tua, sehingga tidak dapat diperbaiki lagi. Biaya perawatan yang besar inilah yang membuat penghentian

---

<sup>10</sup>Republik Indonesia. "Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 1984 Tentang Koordinasi Penyelenggaraan Transmigrasi". Jakarta: *Arsip*, Keputusan Presiden, 1984.

pelayaran kapal Kerinci pada tahun 2012. Kapal kerinci resmi dilelang pada Jum'at 27 Desember 2013, bersama dengan kapal motor Caraka.<sup>11</sup>

## B. Pembatasan Masalah

Kapal Kerincimerupakan kapal yang ditujukan khusus untuk mengangkut penumpang. Penelitian ini akan membahas mengenai aktifitas pelayaran kapal Motor Kerinci di Teluk Bayur. Penelitian ini terdiri dari batasan spasial dan temporal. Batasan spasial adalah pelabuhan Teluk Bayur di kota Padang. Pelabuhan Teluk Bayur digunakan oleh Kapal Motor Kerinci sebagai pelabuhan utama (pertama) dalam melakukan pelayaran kebeberapa trayek di daerah Indonesia. Pemilihan pelabuhan Teluk Bayur juga tidak terlepas dari peran pelabuhan tersebut sebagai pelabuhan yang terbesar di kota Padang.

Batasan temporal yang diambil adalah tahun 1984-2003. Pemilihan tahun 1984 merupakan awal bagi PT pelayaran nasional Indonesia menjalankan trayek pelayaran Kapal Motor Kerinci menuju beberapa daerah di Indonesia. Penelitian ini dikhususkan pada aktifitas pelayaran Kapal Motor Kerinci di pelabuhan Teluk Bayur. Serta tahun 2003 merupakan batasan akhir dalam kajian ini, karena pelayaran Kapal Motor Kerinci sudah dihentikan untuk trayek Teluk Bayur (Padang) dan di jual oleh PT. Pelni. Permasalahan yang dibahas dalam kajian ini akan disusun dalam bentuk pertanyaan di bawah ini.

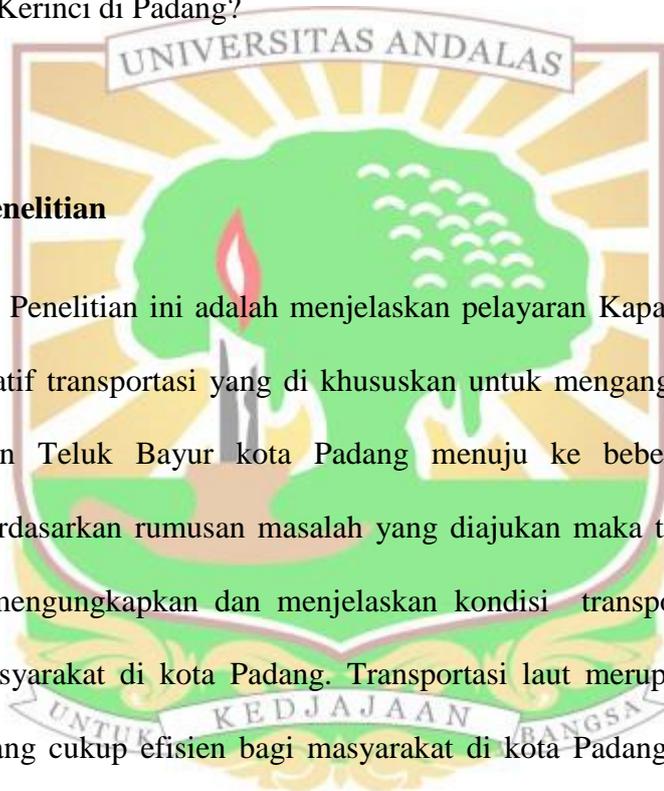
---

<sup>11</sup>PT. Pelayaran Nasional Indonesia. "Term Of Reference (TOR), Penjualan KM Caraka Jaya Niaga III, dan KM Kerinci Milik Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Pelayaran Nasional Indonesia dengan Cara Penawaran Terbat". Jakarta: *Arsip*, PT Pelni, 2013.

1. Bagaimana kondisi Perairan Pelabuhan Teluk Bayur yang terdapat kota Padang pada tahun 1984 hingga tahun 2012?
2. Apa saja kegiatan transportasi laut yang melakukan aktivitas di kawasan Pelabuhan Teluk Bayur?
3. Bagaimana perkembangan pelayaran Kapal Motor Kerinci menuju Padang?
4. Apakah faktor-faktor yang menyebabkan kemerosotan pelayaran Kapal Motor Kerinci di Padang?

### C. Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian ini adalah menjelaskan pelayaran Kapal Motor Kerinci sebagai alternatif transportasi yang di khususkan untuk mengangkut penumpang dari pelabuhan Teluk Bayur kota Padang menuju ke beberapa daerah di Nusantara. Berdasarkan rumusan masalah yang diajukan maka tujuan penelitian ialah Untuk mengungkapkan dan menjelaskan kondisi transportasi laut yang digunakan masyarakat di kota Padang. Transportasi laut merupakan salah satu transportasi yang cukup efisien bagi masyarakat di kota Padang pada masa itu. Hadirnya cabang Pelni di Teluk Bayur merupakan salah satu langkah untuk mengembangkan pelayaran kapal Pelni untuk menghubungkan daerah-daerah di Indonesia.



#### D. Kerangka Analisis

Kapal Motor Kerinci melakukan aktifitas pengangkutan penumpang, Kapal Motor Kerinci merupakan jenis kapal dengan kapasitas yang besar pada tahun 1984 yang bersandar di pelabuhan Teluk Bayur dan beberapa daerah di Indonesia seperti pelabuhan Tanjung Priok.

Transportasi ialah mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lain.<sup>12</sup> Selain itu transportasi merupakan salah satu komponen penting dari segenap usaha yang ditempuh manusia dalam memanfaatkan sumber daya alam. Kegiatann transportasi merupakan serangkaian proses yang ditujukaan untuk mendistribusikan atau memindahkan kelebihan produks pada suatu tempat ke tempat lain yang mengalami kekurangan atau tidak memiliki kekayaan sama sekali.<sup>13</sup>

Berbicara mengenai laut tentu tidak terlepas dari peran kapal dan pelabuhan, sebagai tempat pertama kapal bersandar atau berlabuh.<sup>14</sup> Pelabuhan terdapat di daerah perairan (laut, danau, sungai) yang tertutup (*enclosed*) dan terlindungi dari gelombang dan memberikan keamanan dan akomodasi yang nyaman bagi kapal-kapal dalam kegiatannya menurunkan dan memuat cargo/penumpang.<sup>15</sup> Pelabuhan merupakan aspek penting bagi transportasi laut, karena pelabuhan merupakan gerbang masuknya bagi kapal-kapal dari negara-

<sup>12</sup>Rustian Kamaluddin. *Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003, hlm. 20.

<sup>13</sup>*Ibid.* Hlm. 21.

<sup>14</sup>Aldian Syofianda. "Pelabuhan Perikanan Samudera Bungus (1985-2009)". Padang: *Skripsi*, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Andalas, 2013.

<sup>15</sup>Asiyanto. *Metode konstruksi bangunan pelabuhan*. Jakarta: UI-Press, 2008, hlm. 1.

negara lain. Banyaknya kapal-kapal dari luar maupun dalam, membuat pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sangat berkembang pesat.

Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia menurut data pada tahun 1991, jumlah pelabuhan tercatat sebanyak 1798 pelabuhan.<sup>16</sup> Pelabuhan tersebut tersebar di seluruh Indonesia. Pelabuhan juga memiliki berbagai macam-macamnya dengan ukuran kapal yang bersandar berbeda-beda, terdapat beberapa jenis kapal yang bersandar di pelabuhan termasuk di pelabuhan Teluk Bayur yang juga terbagi menjadi beberapa macam, yaitu; kapal yang berlabuh di Pantai Barat Sumatera juga dibedakan berdasarkan muatan yang dibawanya, yaitu kapal barang, kapal penumpang, kapal surat dan kapal tanker. Kapal pengangkut barang yang merupakan kapal yang membawa khusus barang seperti batubara, semen, peti kemas, kopi, kulit manis, dan komoditas perdagangan lainnya yang biasa disebut kapal cargo. Kapal penumpang yaitu kapal yang membawa khusus membawa penumpang baik antara satu pulau dengan pulau lainnya, bahkan antar pulau dan antar negara seperti misalnya kapal tujuan Padang-Batavia, dan kapal tujuan Padang-Nederland. Kapal pengangkut surat yaitu kapal yang khusus beroperasi sebagai pelayanan jasa pengiriman surat atau barang-barang titipan lainnya. Kapal jenis ini beroperasi dan mempunyai keagenannya tersendiri pada pelabuhan yang disinggahinya seperti yang ada di Teluk Bayur yaitu kapal *Rotterdamsche Llyord*.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup>*Ibid.* Hlm. 12.

<sup>17</sup>Refni Yuliana. *Op.Cit.* "Emmahaven (Teluk Bayur) Pada Masa Koloonial Belanda 1892-1942". Hlm. 106. *lihat juga.* [www.krlmuseum.nl/indo/indie.htm](http://www.krlmuseum.nl/indo/indie.htm). diunduh Tanggal 4 Desember 2011.

Penelitian ini termasuk pada kategori kajian Sejarah Transportasi Publik, serta perlunya Pendekatan maritim. Menurut sejarawan Prancis Fernand Braudel (1972) memandang laut pada dua sisi strategis yang berbeda, yakni sebagai peluang dan tantangan bagi sebuah negara. Laut memungkinkan terjadinya persatuan, pengangkutan, sarana, dan perhubungan. Sebaliknya, laut dapat menjadi unsur pemisah yang hebat, suatu halangan yang harus diatasi.<sup>18</sup> Namun menurut Lopian (2009) melihat sejarah dari darat saja membawa akibat pengetahuan dan pandangan tentang masa lampau, yang merupakan dasar untuk mengenal dan mengerti masa kini, selalu berat sebelah. Keduanya ditempatkan sesuai konteksnya, sehingga diperoleh sejarah nasional yang beraspirasi sejarah tanah air.<sup>19</sup>

Tingkat kebutuhan ekonomi yang tinggi membuat masyarakat yang berada di kota Padang banyak yang mencari kebutuhan lain di luar Sumatera Barat karena lapangan kerja yang kurang memadai. Kapal merupakan alat transportasi yang cukup efisien bagi orang-orang di Sumatera Barat pada tahun 1984. Pada masa Orde Lama hingga Orde Baru jalur perjalanan darat di Sumatera sangat tidak memadai untuk perjalanan menggunakan kendaraan mobil/bus umum. Sedangkan menggunakan pesawat terbang, hanya dilakukan oleh orang-orang elit pada masa itu.

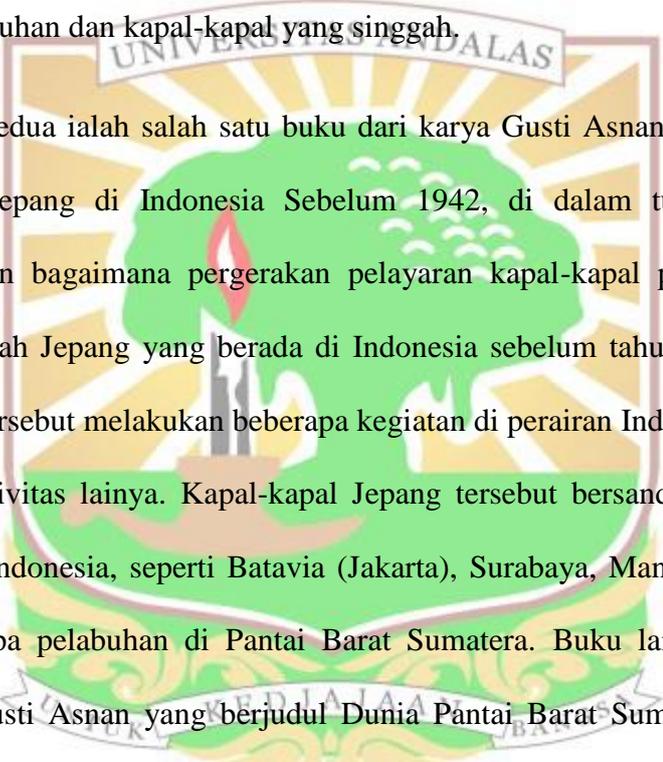
---

<sup>18</sup>Abd Rahmad Hamid. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak, 2013, hlm. 7.

<sup>19</sup>*Ibid.* Hlm. 8.

## E. Tinjauan Pustaka

Beberapa karya yang menyinggung pelabuhan Teluk Bayur dan kapal-kapal yang bersandar di pelabuhan adalah, buku yang pertama dalam mendorong penelitian ini ialah buku dari Freek Colombijn, yang berjudul Paco-Paco kota Padang, yang menjelaskan kehidupan sosial-ekonomi masyarakat di pesisir kota Padang dari masa era kolonial hingga perencanaan-perencanaan bagi pemerintah kota bagi pelabuhan dan kapal-kapal yang singgah.



Buku kedua ialah salah satu buku dari karya Gusti Asnan, yang berjudul Kapal-Kapal Jepang di Indonesia Sebelum 1942, di dalam tulisannya beliau mengungkapkan bagaimana pergerakan pelayaran kapal-kapal perang maupun kapal pemerintah Jepang yang berada di Indonesia sebelum tahun 1942. Kapal-kapal Jepang tersebut melakukan beberapa kegiatan di perairan Indonesia, maupun melakukan aktivitas lainnya. Kapal-kapal Jepang tersebut bersandar di beberapa Pelabuhan di Indonesia, seperti Batavia (Jakarta), Surabaya, Manado, Makassar, hingga beberapa pelabuhan di Pantai Barat Sumatera. Buku lainnya yang juga ditulis oleh Gusti Asnan yang berjudul Dunia Pantai Barat Sumatera, buku ini menjelaskan bagaimana kapal atau perahu yang digunakan oleh masyarakat di Sumatera Barat dalam melakukan pencarian ikan atau melakukan perdagangan menggunakan kapal sebagai moda transportasi utama.

Disertasi Muhammad Nur yang berjudul “Bandar Sibolga di Pantai Barat Sumatera pada abad ke -19 sampai awal abad ke-20”, merupakan tulisan yang membahas kapal-kapal yang berlayar di sekitar Pantai Barat Sumatera dan

singgah di Bandar Sibolga pada abad 19 hingga awal abad 20. Karya Muhammad Nur menggambarkan mengenai Bandar yang terletak di Teluk Perairan Nauli, yang mengalami pasang surut kesibukan guna menampung para pelayar dan pedagang yang lalu lalang di Sekitaran Pantai Barat Sumatera. Bandar Sibolga merupakan lokasi yang menguntungkan dari jalur laut di Pantai Barat Sumatera selain Teluk Bayur yang terletak di Kota Padang. Keadaan alam di daerah pedalaman Tanah Batak juga sangat banyak membantu bagi perkembangan bandar-bandar di daerah pesisir barat.<sup>20</sup>

Tesis karya milik Refni Yulia yang berjudul “Emmahaven (Teluk Bayur) Pada Masa Kolonial Belanda 1892-1942”, merupakan tulisan yang membahas mengenai pelabuhan teluk bayur pada masa kolonial Belanda. Pada masa kolonial pelabuhan Teluk bayur dinamakan Emmahaven yang berarti ratu surga. Dalam tulisan dijelaskan mengenai kapal-kapal yang singgah di pelabuhan Teluk Bayur dari Belanda dan Jepang, kapal-kapal tersebut tidak hanya mengangkut penumpang yang berpergian, namun juga mengangkut barang-barang dagang yang dijual di pasar internasional.

Skripsi yang membahas mengenai Pelabuhan Teluk Bayur dan membahas sedikit mengenai kapal-kapal yang bersandar di Sumatera Barat, merupakan karya dari Irwanto Rahmat, yang berjudul “Dinamika Perkembangan Pelabuhan Teluk Bayur 1969-1999”. Secara garis besar Irwanto mengungkapkan bagaimana dinamika pelabuhan Teluk Bayur dari segi perkembangan pelabuhan pada masa

---

<sup>20</sup>Muhammad Nur. “Bandar Sibolga Di Pantai Barat Sumatera Pada Abad ke-19 Sampai Awal Abad Ke-20”. Depok: *Disertasi*, Program Pascasarjana, Universitas Indonesia. Diterbitkan Oleh BNPB Sumatera Barat Pada Tahun. 2015.

orde baru, yang juga menjelaskan bagaimana kegiatan bongkar muat dan komoditif yang besar di Sumatera Barat, seperti batu bara, semen, kelapa sawit, karet, kopra, kayu lapis, kulit manis, damar, pala, kopi, dan lain-lain.<sup>21</sup>

## F. Metode Penelitian dan Sumber

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah yaitu melalui proses pengumpulan data kemudian dianalisa dan ditafsirkan. Tahap akhir dari metode ini adalah historiografi yang berarti penulisan sejarah. Penulisan didasarkan pada hasil interpretasi data sumber yang telah dikumpulkan sebelumnya. Secara sederhana, dari penjelasan sebelumnya dapat disimpulkan bahwa metode penelitian sejarah terdiri dari empat tahap yaitu: tahap heuristik tidak hanya melakukan pengumpulan data tetapi juga sekaligus mengklasifikasikan dan menyusun data yang diperoleh.<sup>22</sup>

Tahap pengumpulan bahan dan sumber dilakukan melalui dua cara yaitu penelitian perpustakaan dan penelitian lapangan. Penelitian perpustakaan dilakukan untuk mencari bahan-bahan yang berkaitan dengan penelitian diberbagai perpustakaan, penelitian perpustakaan ini untuk mengumpulkan teori-teori dan konsep-konsep dari kerangka penulisan serta mencari penulisan-penulisan yang terkait langsung maupun tidak langsung dengan pelayaran Kapal Kerinci ini.

<sup>21</sup>Irwanto. "Pelabuhan Teluk Bayur (Suatu Studi tentang Perkembangan Pelabuhan laut Dengan memakai Pendekatan Sejarah Sosial Ekonomi Maritim)". Padang:*Skripsi*, Fakultas Sastra, Universitas Andalas, 2002,hlm. 56.

<sup>22</sup>Helius Sjamsuddin. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak, 2012, hlm. 13.

Diantara perpustakaan tersebut adalah Perpustakaan Pusat Universitas Andalas, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, Kearsipan daerah Sumatera Barat, dan Perpustakaan Daerah. Berupa buku-buku sejarah yang berkaitan dengan pelayaran atau sejarah maritim dan skripsi, atau tesis yang berkaitan dengan transportasi di Pantai Barat Sumatera, sedangkan penelitian yang berkaitan arsip-arsip pelayaran Kapal banyak terdapat di Arsip Daerah, Arsip Nasional, dan juga instansi terkait yaitu PT. PELNI. Penelitian lapangan dilakukan dengan mengadakan wawancara dengan narasumber yang terkait langsung dengan topik maupun orang terdekat, Syaifullah mengenai nautika di PT. Pelni, Cahyana bagian diklat PT. Pelni, dan beberapa orang lainnya..

Tahap kedua adalah melakukan verifikasi atau kritik terhadap sumber yang telah didapatkan dengan tujuan untuk mengetahui atau menguji dengan benar kebenaran dari data-data yang sudah didapatkan, otentisitas adalah lebih dari pada pemberian suatu nama atau suatu periode kepada suatu sumber sejarah. Diperlukan informasi yang lengkap: tanggal, tempat, dan orisinalitas dari penulis.<sup>23</sup> Kritik dilakukan terhadap sumber-sumber yang didapatkan secara tertulis seperti arsip, buku, jurnal, foto-foto, maupun data yang didapatkan secara lisan seperti; wawancara yang dilakukan dengan sejumlah informan yang berkaitan langsung dengan konsep penulisan agar mendapatkan hasil yang objektif. Penentuan keaslian suatu sumber berkaitan dengan bahan yang digunakan dari sumber tersebut, tahap penyeleksiannya harus sistematis, yakni diawali dengan kritik eksternal dan kemudian kritik internal, jika tahap pertama

---

<sup>23</sup>Helius Sjamsuddin. *Op.Cit. Metodologi Sejarah*. Hlm. 106.

syarat suatu sumber sejarah tidak memenuhi syarat sumber sejarah (dari segi otentitasnya), tidak perlu dilanjutkan verifikasi tahap berikutnya.<sup>24</sup>

Tahap ketiga adalah interpretasi atau yang dikenal dengan menafsirkan, dengan menggunakan deskripsi, narasi dan analisis. Tahap ini merupakan menggabungkan sumber-sumber sejarah berdasarkan pada subjek kajian penulis yaitu pelayaran kapal Kerinci, pada tahap ini dituntut kecermatan dan sikap objektifitas penulis, terutama dalam hal interpretasi subjektif terhadap fakta sejarah.<sup>25</sup> Sejarawan yang berorientasi pada sumber-sumber sejarah saja, akan menggunakan porsi deskripsi dan narasi yang lebih banyak, sedangkan sejarawan yang berorientasi pada problema, selain menggunakan deskripsi dan narasi, akan lebih banyak mengutamakan analisis, namun semua itu akan bermuara pada sintesis.<sup>26</sup>

Selanjutnya tahap terakhir adalah penulisan yang menguraikan temuan hasil penelitian yang dikenal dengan istilah historiografi. Metode penulisan diarahkan kepada penulisan sejarah prosesusual yang menggambarkan sejarah sebagai proses, yang mencakup uraian naratif atau cerita.<sup>27</sup> Harus didukung oleh daya imajinasi yang kuat dari sejarawan, hal ini terkait dengan kemampuan merangkai dan memainkan kata-kata, sehingga terjalin hubungan antara fakta.<sup>28</sup>

<sup>24</sup>Abd Rahman Hamid dan Muhammad Saleh Madjid. *Pangantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Ombak, 2011, hlm. 47-48.

<sup>25</sup>*Ibid.* Hlm. 49-50.

<sup>26</sup>Helius Sjamsuddin. *Op.Cit. Metodologi Sejarah*. Hlm. 123.

<sup>27</sup>Sartono Kartodirdjo. *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 1993, hlm. 110.

<sup>28</sup>ABD Rahman Hamid dan Muhammad Saleh Madjid. *Op.Cit. Pengantar Ilmu Sejarah*. Hlm. 51-60.

## G. Sistematika Penulisan

Dalam mengorganisir penulisan maka disusun sistematika sebagai berikut:

Bab I merupakan bab awal dari sebuah karya ilmiah, bab tersebut berisi mengenai penelitian tersebut dibuat, mulai dari latar belakang masalah yang mendorong penulis meneliti pelayaran kapal Kerinci, tujuan penelitian, pembatasan masalah, kerangka analisis, daftar pustaka, dan sistematika penulisan.

Pada Bab II mengkaji mengenai keadaan Pelabuhan yang terdapat di Kota Padang Sumatera Barat, pada bab ini akan membahas mengenai hal-hal apa saja yang terdapat di pelabuhan Teluk Bayur, tentang letak geografi kota Padang, mengenai sosial masyarakat sekitar atau yang di kenal dengan masyarakat minangkabau dan masyarakat dari berbagai kultur, dan juga transportasi yang terdapat di Sumatera Barat untuk menyokong kebutuhan masyarakat dalam beraktivitas.

Pada Bab III menjelaskan bagaimana transportasi laut serta animo masyarakat di Sumatera Barat. didalam bab ini akan dijelaskan mengenai eksistensi serta animo masyarakat dalam menggunakan kapal kerinci pada tahun 1984 hingga 2012, mengenai daerah tujuan dari kapal kerinci, serta fasilitas apa saja yang ada di dalam kapal dalam melayani penumpang serta kesempatan bagi penumpang.

Pada Bab IV di dalam bab ini menjelaskan mengenai pelayaran kapal motor kerinci, dari mulai badan usaha yang menangani kapal kerinci, bentuk kapal atau jenis kapal, nakoda kapal, dan anak buah kapal. Penghentian kapal kerinci yang tidak digunakan lagi oleh PT PELNI dalam armada kelautannya.

Bab V membahas mengenai kemunduran pelayaran penumpang yang terjadi di pelabuhan teluk bayur. Pada tahun-tahun akhir pelayaran sebelum berhentinya pelayaran terdapat berbagai macam masalah yang menyebabkan Pelni mengalami kerugian yang cukup besar sehingga pelayaran dari dan menuju pelabuhan Teluk Bayur dihentikan.

.Bab VI menjelaskan mengenai kesimpulan mengenai hasil penelitian yang ditanyakan pada pembatasan masalah.

