

BAB I

PENDAHULUAN

A. Dasar Pemikiran

Memasuki dekade 1950-an sektor pelayaran niaga Indonesia masih didominasi perusahaan-perusahaan pelayaran milik Belanda. Perusahaan-perusahaan pelayaran Belanda tersebut telah beroperasi sejak masa pemerintahan kolonial Hindia-Belanda masih berkuasa di Indonesia. Dalam perkembangan pemerintahan selanjutnya, muncul fenomena paling menonjol dalam pemerintahan Demokrasi Parleментар yang dikembangkan di Indonesia antara tahun 1950-1959, menyangkut tidak adanya kestabilan politik karena pemerintahan yang jatuh bangun.

Dalam periode tersebut terdapat tujuh pemerintahan dan tidak ada satu pun yang dapat bertahan lebih dari dua tahun.¹ Dari ketiga kabinet pertama sejak kabinet Natsir, kebijakan pelayaran Indonesia bertumpu kepada kelompok moderat atau orang-orang yang lebih mengutamakan pendekatan pragmatis terhadap masalah pelayaran. Di pihak lain terdapat kelompok radikal yang terdiri dari para pemimpin Partai Komunis Indonesia dan para pemimpin nasionalis kiri yang pandangannya bertentangan dengan kelompok pragmatis terutama dalam kaitannya dengan keberadaan perusahaan-perusahaan pelayaran asing.² Kelompok moderat dapat menyetujui berbagai kegiatan perusahaan-perusahaan pelayaran

¹ Mochtar Mas'oeid. *Ekonomi Dan Struktur Politik Orde Baru: 1966-1971* (Jakarta: LP3ES, 1989) hal. 30.

² Yahya A Muhaimin. *Bisnis dan Politik: Kebijaksanaan Ekonomi Indonesia* (Jakarta:LP3S, 1991) hal. 22-23.

asing tersebut dengan pertimbangan-pertimbangan pragmatis dan moderat, sementara kelompok kedua lebih menghendaki perubahan struktural yang mendasar dalam pelayaran. Aspirasi yang menghendaki perubahan struktural yang mendasar kemudian memperoleh kesempatan untuk lebih terartikulasi ketika tercipta momentum akibat ketegangan hubungan Indonesia Belanda dalam masalah Irian Barat. Masalah Irian Barat menjadi ganjalan utama dalam hubungan antara Indonesia dengan Belanda. Konferensi Meja Bundar (KMB) tidak menyertakan Irian Barat dalam kesepakatan wilayah kedaulatan yang diserahkan oleh Belanda. Penyelesaian masalah tersebut menjadi berlarut-larut karena penolakan Belanda untuk merundingkan penyerahan Irian Barat kepada Indonesia. Selain itu, menurut perjanjian KMB, bahwa dermaga-dermaga dan gudang-gudang milik perusahaan pelayaran Belanda tetap dikuasai mereka sesudah penyerahan kedaulatan.

Permasalahan maritim tersebut, menjadi beban berat pemerintahan Indonesia untuk memulihkan ekonomi. Untuk menangani permasalahan tersebut, diperlukan orang yang memiliki kemampuan khusus di bidang maritim. Akhirnya, pada tahun 1957, presiden Soekarno menunjuk Mochammad Nazir sebagai menteri pelayaran.

Sejak saat itulah ia bekerja untuk membangun dan memajukan pelayaran nasional. Tugas berat telah menanti Mochammad Nazir karena ia harus dapat membentuk suatu sistem pelayaran nasional yang mampu bersaing dengan pelayaran asing. Ditambah akan adanya aspirasi rakyat Indonesia untuk menasionalisasi perusahaan pelayaran Belanda.

Berbagai persoalan terus muncul pada saat pengambilalihan K.P.M yang mana perlu perhatian serius agar upaya pencapaian sistem pelayaran nasional terwujud. Untuk itulah diperlukan seorang yang mampu untuk membentuk sistem pelayaran nasional yang dalam hal ini adalah Kementerian Pelayaran. Dan disinilah tugas berat Mochammad Nazir yang telah diberi kepercayaan oleh pemerintah untuk membangun politik maritim dan sistem pelayaran nasional yang lebih maju. Sampai saat ini, penulisan tentang biografi menteri pelayaran tahun 1957-1959 belum banyak dilakukan. Penulisan biografi Laksamana Mochammad Nazir karya Rika Umar terbitan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan hanya membahas masa kecil, dan karir militer Laksamana Mochammad Nazir di Angkatan Laut Republik Indonesia saja. Sedangkan karirnya didunia politik, dan di Kabinet Karya/Djuanda belum ada.

B. Pembatasan dan Perumusan Masalah

Secara temporal penelitian ini dimulai tahun 1957 karena pada tahun itulah awal karier Mochammad Nazir sebagai Menteri Pelayaran Republik Indonesia. Sedangkan batasan akhirnya adalah tahun 1959, yang mana pada tahun itu jabatan Mochammad Nazir sebagai Menteri Pelayaran, berakhir.

Oleh karena tulisan ini berupa biografi, maka peneliti membatasi tema penelitian pada peran Mochammad Nazir dalam memajukan pelayaran di Indonesia. Berdasarkan pada pembatasan masalah tersebut, maka perumusan masalah yang hendak dikaji adalah:

1. Bagaimana latar belakang kehidupan Mochammad Nazir?

2. Bagaimana peran Mochammad Nazir dalam memajukan pelayaran di Indonesia tahun 1957-1959 ?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Berdasarkan pada rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah menguraikan kehidupan Mochammad Nazir dan perannya dalam memajukan pelayaran di Indonesia. Secara akademis dan praktis, manfaat hendak dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Akademis

Secara akademik atau teoritis penelitian sejarah akan memberikan kontribusi yang sangat besar pada perkembangan dunia pendidikan. Diharapkan dengan penyusunan laporan penelitian ini pembaca akan lebih memahami sejarah kehidupan Mochammad Nazir dan perannya dalam memajukan pelayaran di Indonesia.

2. Manfaat Praktis

Memberikan wawasan kepada masyarakat agar lebih mengetahui tentang sejarah kehidupan Mochammad Nazir dan perannya dalam memajukan pelayaran di Indonesia.

D. Metode dan Sumber Bahan Penelitian

1. Metode Penelitian

Penelitian ini, menggunakan metode sejarah. Metode sejarah adalah proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan sejarah masa

lampau.³ Dengan adanya penelitian berdasarkan metode tersebut diharapkan dapat menghasilkan penulisan ilmiah dengan suatu kegiatan yang obyektif, sistimatis dan logis. Adapun langkah-langkah dalam metode sejarah meliputi, heuristik, kritik sumber, interprestasi, dan historiografi.

a. Heuristik.

Heuristik yaitu menghimpun jejak-jejak masa lampau atau kegiatan untuk mencari sumber. Peneliti pertama melakukan pencarian sumber sekunder berupa surat kabar harian yang terbit pada tahun 1957 hingga 1959, yaitu : Sin Po, Merdeka, Suluh Indonesia, Bintang Timur, Harian Rakyat, Indonesia Raya, Dan Terompet Rakyat. Selain itu peneliti juga melakukan pencarian sumber berupa majalah mingguan yang terbit pada tahun 1957, dan 1978, yaitu : Mimbar Indonesia Tahun 1957, Merdeka tahun 1957, dan Tempo tahun 1978. Hal ini dilakukan untuk mencari petunjuk untuk mendapatkan sumber primer.

Setelah mendapatkan petunjuk akhirnya peneliti mendapatkan sumber primer yang memiliki kedekatan dengan subyek yang diteliti, yaitu : melakukan wawancara lisan terhadap Laksamana Muda (purn) R.M.Sunardi, yang merupakan mantan dosennya di Akademi Angkatan Laut sewaktu beliau menjadi kadet Angkatan Laut. Sumber sejarah lisan lainnya didapat dari Arsip Nasional Republik Indonesia, yaitu rekaman wawancara Laksamana (purn) R.Soebiyakto, beliau merupakan rekan Laksamana Mochammad Nazir sesama menteri ex-officio

³ Louis Gottschalk. *Mengerti Sejarah*. Terjemahan: Nugroho Notosusanto. (Jakarta: Penerbit UI, 1975) hal. 32

dalam Kabinet Karya/Djuanda. Sumber sejarah lisan lainnya dari Arsip Nasional Republik Indonesia, yaitu rekaman wawancara Laksamana Muda (purn) John Lie, beliau merupakan mantan anak buah Laksamana Mochammad Nazir sewaktu Laksamana Mochammad Nazir menjabat Komandan Daerah Maritim Surabaya.

Sumber primer tertulis dari dokumen arsip kabinet presiden (1956-1960) dengan fokus arsip dokumen kabinet karya, dan memo Wakil Ketua Dewan Nasional Roeslan Abdoelgani. Selain itu untuk mengetahui keadaan sosial, dan ekonomi yang sebenarnya pada masa itu peneliti melakukan penelitian arsip Persatuan Pengusaha Pelabuhan, Persatuan Pengusaha Pelayaran, dan Serikat Buruh Pelayaran.

b. Kritik Sumber.

Kritik sumber adalah penilaian atau tahap pengujian terhadap sumber-sumber sejarah yang telah dikumpulkan dan dilihat dari sudut pandang nilai kebenaran. Pada tahap ini yang dilakukan adalah dengan melihat kembali apakah sumber itu sesuai atau tidak, sumber asli atau turunan. Kritik sumber terbagi menjadi dua yaitu :

1. Kritik ekstern

Kritik ekstern dilakukan terutama untuk menentukan apakah sumber tersebut merupakan sumber asli yang dibutuhkan atau tidak, apakah sumber tersebut sesuai dengan aslinya (bukan turunan), apakah sumber tersebut utuh atau telah diubah-ubah.⁴ Kritik ekstren dalam penelitian ini sudah tidak

⁴ I Gde Widja. *Pengantar Ilmu Sejarah, Sejarah Dalam Perspektif Pendidikan* (Semarang : Satya Wacana, 1988) hal. 22.

dilakukan karena sumber sejarah primer, dan sekunder didapat dari Arsip Nasional Republik Indonesia, dan Perpustakaan Nasional Republik Indonesia yang merupakan instansi pemerintah yang mengelola arsip-arsip dokumen sejarah.

2. Kritik intern

Kritik intern yaitu kritik yang menilai apakah sumber, dilihat dari isinya apakah relevan dengan permasalahan yang ada dan dapatkah dipercaya kebenarannya.⁵

c. Interpretasi

Pada tahap ini data atau fakta-fakta yang telah diperoleh perlu dihubungkan dan dikait-kaitkan satu sama lain sehingga antara fakta yang satu dengan yang lain kelihatan sebagai satu rangkaian yang masuk akal dalam arti mewujudkan kesesuaian.⁶

d. Historiografi.

Historiografi merupakan tahap penulisan sejarah. Historiografi tidak terlepas dari data – data yang mendukung guna penulisan sejarah. Historiografi merupakan usaha pendataan sumber – sumber yang telah tersedia terhadap kajian – kajian kritis yang ada. Metode – metode dan pendekatan – pendekatan yang di dapat atau telah terbukti di manfaatkan untuk mempelajari bahan – bahan dan terhadap

⁵ Basri MS. *Metodologi Penelitian Sejarah; Pendekatan, Teori dan Praktek* (Jakarta: Restu Agung, 2006) hal. 73

⁶ Dudung Abdurrahman. *Metodologi Penelitian Sejarah* (Yogyakarta: Ar-Ruz Media, 2007) hal. 73

masalah teoritis yang berkaitan dengan penulisan sejarah. Pada tahap ini fakta-fakta sejarah yang didapatkan dinarasikan secara deskriptif naratif.

2. Sumber Bahan Penelitian

Penelitian ini menggunakan berbagai sumber, baik sumber data primer maupun sumber data yang bersifat sekunder.

a. Data Primer

Yaitu berupa wawancara langsung dengan Laksamana Muda (Purn) R.M Soenardi.

b. Data Sekunder

Sumber data penelitian yang bersifat sekunder yakni berupa:

1) Sumber sejarah wawancara lisan

a) Sumber sejarah wawancara lisan dengan Laksamana Muda (Purn) John Lie

b) Sumber sejarah wawancara lisan dengan KSAL Laksamana (Purn) Raden Soebiyakto.

2) Sumber sejarah berupa Naskah/dokumen

Sumber sejarah berupa dokumen yang digunakan dalam penelitian ini, berupa :

a) Dokumen seminar buruh pelayaran berupa prae- advies politik perburuhan serikat buruh jawatan pelayaran

b) Memo wakil ketua Dewan Nasional, Roeslan Abdoelgani kepada Mochammad Nazir

- c) Naskah sambutan-sambutan dalam resepsi kongres serikat buruh jawatan pelayaran
- d) Surat pengurus besar serikat buruh jawatan pelayaran
- e) Koran harian dan majalah (*Harian Sinpo, Harian Merdeka, Harian Bintang Timur, Harian Indonesia Raya*, majalah *Merdeka* dan majalah *Tempo*).

Berbagai sumber sejarah sebagaimana diuraikan di atas, didapat dari berbagai perpustakaan, yaitu :

- a. Perpustakaan Utama Universitas Negeri Jakarta
- b. Perpustakaan Umum Pemerintah Daerah DKI Jakarta
- c. Perpustakaan Nasional Republik Indonesia
- d. Arsip Nasional
- e. Perpustakaan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

BAB II

LATAR BELAKANG KEHIDUPAN MOCHAMMAD NAZIR

Provinsi Sumatera Barat adalah daerah kelahiran banyak tokoh nasional, diantaranya yaitu; Muhammad Natsir Mantan Perdana Menteri, Rangkyo Rasuna Said politikus wanita, Buya Hamka Ulama Besar dan Laksamana Mochammad Nazir mantan KASAL pertama, dan Menteri Pelayaran. Laksamana Mochammad Nazir nama lengkapnya adalah Mochammad Nazir Isa Dato Basa Nan Balimo. Laksamana Mochammad, dilahirkan tanggal 10 Juli 1910 didaerah Maninjau, Sumatera Barat.⁷ Mochammad Nazir sebagai putera yang terlahir dari suku bangsa Minangkabau, lahir dalam suku Melayu di Maninjau. Dari perkawinan ibunya Siti Khadijah dengan ayahnya Mochammad Isa gelar Sultan Bandaro. Suku adalah unit utama dari struktur masyarakat Minangkabau. Mereka yang termasuk ke dalam suatu suku merupakan sekelompok orang dari keturunan yang bertalian darah, dari garis ibu.

Sesuai dengan pewarisan adat Minangkabau yang diturunkan secara matrilineal, Mochammad Nazir mempusakai gelar mamaknya yang tertua yaitu Datuk Basa Nan Balimo.⁸ Gelar ini resmi disandanginya mulai tahun 1948 sesudah diadakan upacara adat pengangkatan penghulu. Semenjak itu, Mochammad Nazir diberi gelar yang secara lengkap dipanggil Mochammad Nazir datuk Basa Nan Balimo. Orang tuanya mempunyai tujuh anak yang terdiri dari dua perempuan dan

⁷ "Majalah Merdeka Memperkenalkan; The Right Man on the Right Place", dalam *Merdeka*, Th. IX No. 3, 18 Januari 1958, hal. 10.

⁸ Rika Umar. *Mochamad Nazir; Karya dan Pengabdiannya* (Jakarta: Depdikbud, 1985) hal. 6

lima orang laki-laki. Yang tertua bernama Munir. Berikutnya Siti Nurjanah, Mohammad Nazir, A Nawir, A Basir, Baharuddin dan yang bungsu, Siti Nurhadi.

A. Masa Kecil, Remaja, dan Dewasa Tahun 1910-1935

Pada masa kecil, Mochammad Nazir sering direbutkan oleh mamaknya. Ia mempunyai beberapa orang mamak. Mamak adalah istilah kekerabatan untuk memanggil atau menyebut saudara laki-laki dari ibu. Mamaknya yang tertua, Adam Datuk Basa Nan Balimo waktu itu merantau ke Medan. Merantau ialah meninggalkan rumah orang tua pergi ke daerah lain, untuk menambah pelbagai ilmu pengetahuan, mencari pengalaman hidup untuk meningkatkan kesejahteraan diri sendiri dan keluarga. Mamaknya yang kedua ialah Ramali bergelar Sutan Marajo merantau ke Aceh, sedangkan Abdul Samad dan Abdul Rahman merantau ke Jakarta.⁹

Fungsi mamak terhadap kemenakan (anak-anak dari saudara perempuan) merupakan kerabat keluarga yang menjadi panutan sepanjang adat. Mamak adalah pembimbing kemenakan dalam kehidupan masyarakat matrilineal. Kemenakan menurut adat adalah pelanjut tradisi keluarga dalam masyarakat Minangkabau. Kemenakan laki-laki menjadi tumpuan harapan sebagai pewaris gelar pusaka, sedangkan kemenakan perempuan sebagai pewaris harta pusaka.

Dengan demikian, di Minangkabau seorang anak mempunyai dua orang pelindung, yaitu: ayah dan mamak. Seorang mamak yang mempunyai hak mewarisi dan mewariskan terhadap kemenakan secara adat, berusaha mendidik kemenakan menurut kemampuan yang apa adanya. Demikian pula ayahnya

⁹ Ibid., hal. 7

sebagai penanggungjawab terhadap anaknya menurut hukum agama berusaha pula untuk memberikan pendidikan kepada anaknya sebaik-baiknya. Itulah sebabnya adat mengumpamakan mamak itu sebagai payung yang akan dipakai di kala hari hujan dan ayahnya sebagai payung yang akan dipakai di kala hari panas.

Pada tahun 1914 Ramali Sutan Marajo membawa Mochammad Nazir. Yang pada waktu itu berumur empat tahun tinggal bersama beliau di Aceh. Keluarga Ramali Sutan Marajo ini bertempat tinggal tak jauh dari laut, sehingga Mochammad Nazir leluasa bermain-main di tepi pantai.¹⁰ Dua tahun kemudian yaitu pada tahun 1916, ketika Mochammad Nazir berumur 6 tahun, Mochammad Nazir diambil oleh mamaknya yang tertua Adam gelar Datuk Basa Nan Balimo. Adam Datuk Basa Nan Balimo pada waktu itu menjabat *School Opzienner* di Tanjung Pura. Kedudukannya ini memungkinkan Mochammad Nazir dapat dengan mudah masuk sekolah rendah Belanda *Europeesche Lagere School* (ELS) di kota Medan.¹¹ Adam Datuk Basa Nan Balimo ini mengajar Mochammad Nazir untuk mengetahui seluk-beluk adat istiadat Minangkabau.

Dalam adat Minangkabau, ajaran budi pekerti yang luhur mendapat tempat yang utama. Petuah-petuah adat Minangkabau yang berisikan ajaran budi pekerti yang luhur, biasanya ditanamkan kepada anak-anak atau kemenakan-kemenakan sedini mungkin. Petuah-petuah ini diajarkan oleh ninik kepada mamak, dan oleh mamak kepada kemenakan secara beruntun, turun-temurun.

Pada tahun 1922 pada waktu itu Mochammad Nazir duduk di kelas enam *Europeesche Lagere School* di Medan, datang pula mamaknya yang lain

¹⁰ Basir Isa, dalam Rika Umar . Ibid.

¹¹ "Majalah Merdeka Memperkenalkan; The Right Man on the Right Place", dalam *Merdeka*, Th. IX No. 3, 18 Januari 1958, hal. 11.

memintanya, sehingga Mochammad Nazir harus pula pindah ke Jakarta mengikuti mamaknya ini yaitu Abdul Samad. Pada waktu itu Abdul Samad menjadi *Hoofd-Opzichter* di Jakarta. Pada tahun 1923 Mochammad Nazir dimasukkannya sekolah dasar *de Bijbel School* di Jakarta, dan lulus tahun 1925. Setelah Mochammad Nazir menamatkan sekolah ini, ia melanjutkan ke sekolah menengah umum *Christelijke Meer Uitgebreid Lagere Onderwijs* (MULO) pada tahun 1925 di Jakarta.¹²

Sewaktu belajar di sekolah MULO tersebut, Mochammad Nazir termasuk murid terpandai sehingga ia mendapat perhatian guru-gurunya. Salah seorang yang sangat memperhatikan Mochammad Nazir ialah *Mevrouw Poyt van Dreuten* guru dalam mata pelajaran bahasa Jerman. Mohammad Nazir fasih dalam beberapa bahasa asing dengan aksen yang bagus. Maka pada tahun 1928 Mochammad Nazir diberi kesempatan oleh *Mevrouw Poyt van Dreuten* untuk pergi ke negeri Belanda.

Mevrouw Poyt van Dreuten inilah yang memberikan rekomendasi kepada suaminya di negeri Belanda untuk menerima Mochammad Nazir bekerja di kapal. Berkat rekomendasi *Mevrouw Poyt van Dreuten* itulah Mochammad Nazir dapat diterima di kapal. Setelah empat tahun bekerja di kapal terkumpul uang yang cukup banyak. Maka dengan penuh keyakinan Mochammad Nazir memasuki sekolah pelayaran Tinggi *Michel Andrianzoon de Ruuyter School* di Vlissingen di negeri Belanda pada tahun 1932. Mochammad Nazir adalah orang Indonesia pertama memasuki sekolah pelayaran itu.

¹² Ibid.

Mochammad Nazir memiliki kepribadian yang menarik, berwajah tampan, berhidung mancung, berbadan tinggi sempurna. Keseluruhan penampilannya gagah dan simpatik. Suaranya bagus dan enak didengar. Dalam pergaulannya ia banyak disukai orang.¹³ Setelah menyelesaikan Sekolah Pelayaran Tinggi *De Ruuyter School*, dalam tahun 1935 Mochammad Nazir kembali ke Indonesia dengan mendapat ijazah *de Gootevaart*. Mochammad Nazir adalah orang Indonesia pertama yang memiliki ijazah tersebut.

B. Saat Bekerja di Perusahaan Kapal Belanda Tahun 1935-1942

Mochammad Nazir melamar bekerja pada perusahaan pelayaran Belanda *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) sebagai kapten kapal, setibanya di Indonesia pada Tahun 1935. Pada saat yang sama ada tiga orang pelamar, yaitu dua orang Belanda dan seorang Indonesia. Walaupun nilai Mochammad Nazir yang terbaik dari ketiganya, tetapi karena ia orang Indonesia tidak diterima pada perusahaan pelayaran Belanda K.P.M tersebut.¹⁴

Pada tahun awal 1935 Mochammad Nazir kemudian bekerja sebagai Kapten di Kapal *Doggersbank*, perusahaan pelayaran swasta yang menjadi saingan dari perusahaan pelayaran K.P.M. Dan pertengahan tahun 1935 ia berpindah pekerjaan di *N.V Nederlndsch Indie Kustvaart* di Jakarta. Beberapa waktu kemudian, yaitu pada Februari 1942, Mochammad Nazir bekerja pada Kapal *Dep. Van Sepvaart* sebagai *Gezagvoerder*.¹⁵

¹³ "Cincin untuk Jejaka Pelayaran," dalam *Sinpo*, 13 Agustus 1957, hal. 1

¹⁴ A Nawir, dalam Rika Umar . Op.Cit., hal.10.

¹⁵ Dinas Sejarah TNI AL. *TNI Angkatan Laut dalam Gambar 1945-1950* (Jakarta:Dinas Sejarah, 1980) hal. 761

C. Saat Menjadi Kepala Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Tahun 1943-1945

Pada masa ini merupakan masa pendudukan Jepang di Indonesia. Pada zaman Pendudukan Jepang ini bangsa Indonesia diberi kesempatan mengikuti pendidikan kelautan, karena Pemerintah Pendudukan Jepang membutuhkan pelaut-pelaut untuk pelayaran interinsuler. Sesuai dengan kepentingan tersebut pada akhir tahun 1942 dibuka Sekolah Pelayaran Tinggi (SPT) di Jakarta kemudian menyusul di Semarang, Cilacap, Tegal, Makasar dan Pasuruan S.P.T mendidik calon perwira sedangkan untuk kelasi dididik pada Sekolah Pelayaran Rendah (SPR) yang diadakan di Jakarta, Tegal, Semarang, Sumenep, Pasuruan, Probolinggo, Denpasar, Makasar, Banjarmasin, Padang dan Tanjung Balai/Asahan.

Berdasarkan pengalaman dan pendidikannya maka Mochammad Nazir diangkat oleh Pemerintah Pendudukan Jepang sebagai Direktur Sekolah Pelayaran Tinggi (SPT) di Semarang, tepatnya pada April 1943. Oleh karena kekurangan tenaga guru maka Mochammad Nazir merangkap pula sebagai guru dalam beberapa pelajaran. Sekolah Pelayaran Tinggi itu dibagi-bagi atas jurusan Dek (*Kokaika*) dan jurusan Mesin (*Kikanka*). Syarat-syarat untuk memasuki Sekolah Pelayaran Tinggi mulanya adalah berijazah *Christelijke Meer Uitgebreid Lagere Onderwijs (MULO)* dengan lama pendidikan satu tahun. Kemudian untuk menarik lebih banyak pemuda, maka syarat untuk masuk Sekolah Pelayaran Tinggi diperlunak yaitu ijazah setingkat *Europeesche Lagere School (E.L.S)*.¹⁶

Sekolah Pelayaran Tinggi ini secara organik berada di bawah Jawatan Pelayaran Pemerintah (*Gunseikanbu Kaiji Sokyoku*), tetapi di dalam penempatan

¹⁶ Yusuf Sudono. *Sejarah Perkembangan Angkatan Laut* (Dephan:Pusat Sejarah ABRI, 1971)

para lulusan Sekolah Pelayaran Tinggi tidak semua diperuntukan untuk kebutuhan kapal-kapal Jawatan Pelayaran Pemerintah. Mereka dapat juga ditempatkan di kapal-kapal perusahaan pelayaran *Jawa Bunko Kaisya*, kapal angkutan militer Jepang *Akatsuki Butai* atau ditugaskan sebagai guru Sekolah Pelayaran Tinggi atau guru Sekolah Pelayaran Rendah.

Mochammad Nazir sebagai tenaga ahli dalam bidang pelayaran tenaganya amat dibutuhkan Jepang. Akan tetapi oleh karena ia tamatan Sekolah Pelayaran Tinggi Belanda, Jepang agak sedikit curiga kepadanya. Polisi rahasia Jepang senantiasa mengawasi gerak gerik Mochammad Nazir. Pada tahun 1945 Mochammad Nazir dijebloskan masuk penjara dengan tuduhan menghasut guru-guru Sekolah Pelayaran Tinggi, oleh karena Mochammad Nazir suka mengejek-ejek Jepang dalam bahasa Belanda.

D. Saat Berkarier di Militer Tahun 1945 - 1957

Setelah mendengar berita proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia, pada malam hari tanggal 19 Agustus 1945 para pelaut dari Semarang yang terdiri dari guru-guru, murid dan bekas murid Sekolah Pelayaran Tinggi, pegawai Jawa *Bunko Kaisya*, pegawai pelabuhan, mengadakan rapat pada salah satu ruangan Markas Pelayaran *Jawa Bunko Kaisya*. Pokok pembicaraan dalam rapat tersebut ialah untuk merencanakan peebutan kekuasaan Pelabuhan Semarang dari tangan Jepang. Berkat kekompakan dan semangat berjuang dari para pelaut Semarang, Pelabuhan Semarang dapat direbut dari kekuasaan Jepang dan langsung dapat dikuasai oleh para pelaut Semarang. Kemudian mereka membuat organisasi

Pelabuhan Semarang yang baru, dengan Soemarno sebagai komandan. Mochammad Nazir dan Djokoasmo duduk dalam pimpinan pusat.¹⁷

Setelah mendengar pidato radio Soekarno tanggal 23 Agustus 1945 tersebut, maka pelaut Semarang yang tergabung dalam Organisasi Pelabuhan Semarang, mengadakan rapat berkali-kali untuk mendirikan Badan Keamanan Rakyat (BKR)-Laut, dengan menyempurnakan susunan organisasi yang telah ada.

Demikianlah pada tanggal 23 September 1945 para pelaut Semarang yang tergabung dalam Organisasi Pelabuhan Semarang, meresmikan terbentuknya B.K.R-Laut Semarang. Mochammad Nazir memegang jabatan wakil ketua BKR-Laut Semarang.¹⁸

Markas B.K.R-Laut Semarang menempati sebuah gedung bekas Asrama Perwira-Perwira Jawa Bunko Kaisya yang terletak di jalan Purwodinatan di belakang Gereja Blenduk, Kota Semarang Jawa Tengah. B.K.R-Laut Semarang yang baru lahir itu mulai berhadapan dengan tugas-tugas berat yang menuntut kematangan rencana. Mochammad Nazir beserta rekan lain melakukan pembenahan diri dengan memperkuat persenjataan. Mereka mengumpulkan senjata dari sana-sini. Belum sampai B.K.R-Laut Semarang dapat tersusun dengan baik, timbullah keributan di kota Semarang. Jepang yang telah kalah melawan sekutu tidak mau menyerahkan kekuasaannya kepada Bangsa Indonesia, menyebabkan para pemuda tergabung dalam 'angkatan muda' Semarang melakukan perlawanan, sehingga terjadilah pertempuran yang berlangsung selama lima hari.

¹⁷ Dinas Sejarah TNI AL. Op. Cit., hal. 87

¹⁸ Ibid., hal. 110

Dengan adanya berita bahwa tentara sekutu akan mendarat di Semarang, maka B.K.R-Laut segera mengadakan konsolidasi kembali dan anggota-anggotanya ditambah dengan bekas *kaigun* dan *heiho*. Sedangkan kekuatan persenjataan pada waktu itu baru terdiri dari; 1 Jujikanyu, 1 Tekidanto, 10 Karabin Australia, 17 Karabin Jepang dan beberapa bilah pedang samurai.¹⁹ Kegiatan aksi-aksi di pelabuhan mulai dilancarkan untuk mrngambil alih alat-alat kekuasaan Jepang di pelabuhan Semarang. Dalam kegiatan ini B.K.R-Laut Semarang berhasil menguasai gedung-gedung milik Jawatan Pelabuhan serta merampas empat buah kapal kayu buatan galangan kapal Jepang, yang terdapat di pelabuhan.

Untuk menghadapi pendaratan tentara sekutu, B.K.R-Laut Semarang ditugaskan untuk mempertahankan Pelabuhan Semarang. Sekalipun B.K.R-Laut Semarang telah memberikan perlawanan gigih, tetapi mengingat kekuatan persenjataan yang tidak seimbang dengan pihak lawan, maka B.K.R-Laut Semarang terpaksa mengundurkan diri. Walaupun demikian B.K.R-Laut Semarang tetap berusaha memperoleh tambahan senjata dari pihak musuh. Dengan bantuan nelayan, beberapa anggota B.K.R-Laut berhasil disusupkan ke pelabuhan Semarang dengan menyamar sebagai kuli bongkar muat di pelabuhan tersebut untuk mendapatkan senjata.

Dengan berbagai-bagai cara akhirnya B.K.R-Laut Semarang berhasil memperoleh sejumlah senjata antara lain; 23 pucuk Stegun, 10 pucuk Bregun, sejumlah Watermantel, serta beberapa peti amunisi. Akibat pertempuran terus menerus dan tekanan yang berat dari pihak tentara sekutu, maka gubernur Jawa

¹⁹ Loc Cit.

Tengah, Mr. Wongso Negoro dan pimpinan B.K.R-Laut Semarang, Laksamana Mochammad Nazir memerintahkan agar anggota B.K.R-Laut Semarang mengundurkan diri ke luar kota yaitu ke daerah barat. Pasukan B.K.R-Laut Semarang yang mengundurkan diri itu dipimpin oleh Achmad Dipo, Agoes Soebekti, dan O.B Syaff. Rombongan B.K.R-Laut Semarang yang dipimpin oleh Achmad Dipo menuju ke Pekalongan, sedangkan rombongan Agoes Soebekti dan O.B Syaff menuju ke Tegal, dan di tempat pengunduran diri itu, masing-masing pasukan menggabungkan diri dengan B.K.R-Laut setempat.

Selain mengundurkan diri ke Tegal dan Pekalongan, sebagian dari anggota B.K.R-Laut Semarang ada yang masih tetap tinggal di sekitar kota Semarang untuk meneruskan perlawanan terhadap Sekutu. Mochammad Nazir beserta sepasukan B.K.R-Laut Semarang mendampingi Gubernur Jawa Tengah Mr. Wongsonegoro dan tetap berada di dalam kota Semarang.²⁰ Pertempuran-pertempuran terus berlangsung di sekeliling kota Semarang. Keadaan kian menjadi genting, lebih-lebih ketika pihak sekutu menawan Gubernur Jawa Tengah Mr. Wongsonegoro, Laksamana Mochammad Nazir dan beberapa pimpinan lainnya. Pasukan B.K.R-Laut bersama pasukan pemuda lainnya segera bergerak masuk kota dan berhasil membebaskan pemimpin-pemimpin Republik Indonesia dari tawanan musuh. Karena situasi tidak memungkinkan lagi untuk bertahan di kota Semarang, maka semua pasukan R.I mengosongkan kota Semarang.

Pada akhirnya bulan Oktober 1945, setelah Kota Semarang di kosongkan oleh unsur unsur bersenjata maka pasukan B.K.R-Laut Semarang mengundurkan diri

²⁰ Yusuf Sudono. *Sejarah Perkembangan Angkatan Laut* (Jakarta: Dephan, 1970)

ke Demak. Setelah kurang lebih dua minggu berada di Demak, pasukan itu dipencar-pencar karena adanya instruksi dari Pimpinan Markas tertinggi B.K.R - Laut Panglima B.K.R-Laut Laksamana M.Pardi di Yogyakarta tentang pembentukan Resimen-Resimen Badan Keamanan Rakyat (BKR)-Laut. Sesuai dengan maklumat presiden tentang pembentukan Tentara Keamanan Rakyat (TKR), maka B.K.R-Laut diubah namanya menjadi T.K.R-Laut. Staf T.K.R-Laut Semarang dibawah pimpinan Kepala Staf Laksamana Mochammad Nazir menuju ke Yogyakarta yang kemudian oleh Pimpinan Markas Tertinggi T.K.R-Laut Panglima T.K.R-Laut Laksamana M.Pardi ditugaskan untuk membentuk dua staf divisi T.K.R-Laut Jawa Tengah di Purworejo, dan Cilacap.

Sehubungan dengan dibentuknya T.K.R dan ditetapkannya Urip Soemohardjo sebagai staf umum T.K.R, maka berubah pada fungsi dan misi T.K.R Laut, sehingga perlu disusun struktur organisasi yang berpola militer. Belum sempat organisasi T.K.R-Laut ini berhasil mengadakan perubahan baik di bidang staf maupun unsur tempur, sementara itu telah tersusul pola secara sinkron dengan situasi di Jakarta sendiri.

Mendaratnya tentara sekutu pada tanggal 29 september 1945 membawa berbagai pengaruh dan maka akibat terhadap keadaan perjuangan bangsa, maka sesuai dengan kebijakan Pemerintah Republik Indonesia yaitu politik damai dalam menghadapi tentara sekutu maka untuk menghindari bentrok fisik, kedudukan markas umum T.K.R-Laut dipindah ke Yogyakarta pada 10 Nopember 1945.

Untuk mendapat keseragaman dalam struktur organisasi T.K.R-Laut, maka diadakan perundingan di Yogyakarta di antara tokoh-tokoh T.K.R-Laut yaitu Laksamana M.Pardi, Laksamana Mochammad Nazir, Adam, R. Sumarmo, R.E.Martadinataa, R. Suradi dengan kepala staf umum T.K.R Urip Sumohardjo. Dalam perundingan tersebut ditetapkan bahwa struktur T.K.R termasuk T.K.R-Laut terdiri dari markas besar tertinggi sebagai eselon pertama dan eselon di bawahnya terdiri dari pasukan tempur dengan unsur divisi serta unit unit di bawahnya, resimen, batalion, kompi, seksi dan regu.

Berdasarkan ketentuan tersebut, maka pada tanggal 1 Desember 1945 dibentuklah markas tertinggi T.K.R-Laut dan sebagai kepala staf umum ditetapkan M.Pardi dengan pangkat Laksamana Tiga, dibantu oleh beberapa anggota staf diantaranya Kolonel R. Sumarno, Mayor R.E. Martadinata. Dalam realisasi pembentukan divisi-divisi dalam organisasi T.K.R-Laut, maka ditetapkan tiga divisi di pulau Jawa yaitu;

1. Divisi 1, meliputi daerah Jawa Barat dibawah pimpinan Laksamana Muda Adam, berkedudukan di Cirebon dan terdiri dari resimen-resimen T.K.R-Laut yang berpangkalan di Serang, Kerawang dan Cirebon.
2. Divisi 2, meliputi daerah Jawa Tengah dibawah pimpinan Laksamana Muda Mochammad Nazir, berkedudukan di Purworejo terdiri dari resimen-resimen T.K.R-Laut yang berpangkalan di Tegal, Pekalongan dan Cilacap.
3. Divisi 3, meliputi daerah Jawa Timur dibawah pimpinan Laksamana Muda A.R Aris berkedudukan di Surabaya, terdiri dari resimen-resimen T.K.R-

Laut yang berpangkalan di Surabaya, Pasuruan, Probingo, dan Banyuwangi.²¹

Pembentukan tiga divisi T.K.R-Laut Jawa Timur tersebut tidak dapat di realisasikan sebagaimana direncanakan, karena perkembangan B.K.R-Laut dan pasukan bersenjata, khususnya di Surabaya tidak sesuai dengan ketentuan yang digariskan oleh markas tertinggi T.K.R-Laut Yogyakarta. Di Surabaya tanggal 18 Oktober 1945 dibentuk Marine Keamanan Rakyat (MKR) yang sekarang menjadi Marinir TNI-AL, yang dalam perkembangan selanjutnya telah berhasil mempengaruhi organisasi yang beraspek kelautan di Surabaya dan mempunyai pula markas tertinggi dibawah pimpinan Laksamana Muda Atmadji.

Pada November 1945, setelah seluruh pimpinan T.K.R-Laut pusat berada di Yogyakarta, mereka mulai berusaha untuk memperbaiki dan menyempurnakan susunan organisasi yang sesuai dengan perkembangan situasi waktu itu. Di samping markas tertinggi T.K.R-Laut Yogyakarta, di Jawa Timur terdapat pula markas tertinggi M.K.R yang berpusat di Lawang di bawah pimpinan Laksamana Muda Atmadji. Akhirnya pimpinan T.K.R-Laut Yogyakarta Laksamana Tiga Mas Pardi dan pimpinan T.K.R-Laut markas Lawang, Semarang Laksamana Muda Mochammad Nazir berusaha untuk menyempurnakan susunan markas tertinggi T.K.R-Laut.

Untuk bertujuan tersebut dibentuk suatu komisi penyelenggara susunan organisasi baru tertinggi T.K.R-Laut. Anggotanya ditujuk dari unsur-unsur

²¹ Dinas Sejarah TNI AL. Op. Cit., hal. 158

pimpinan Yogyakarta, Lawang Semarang dan Kementrian Pertahanan. Susunan komisinya:

1. Ketua : Laksamana R. S. Ahmad Sumadi
2. Anggota : - Laksamana Muda Adam
- Laksamana Muda Mochammad Nazir
- Laksamana Katamhadi
- Laksamana Moch Affandi²²

Keanggotaan ini telah disyahkan dalam suatu rapat yang diadakan pada tanggal 24 Januari 1946 oleh menteri pertahanan Amir Syarifuddin bersama pimpinan pelaut antara lain Jawatan Urusan Laut, Perkapalan dan Pelayaran. Pengesahan ini disaksikan oleh Wakil Presiden Mochammad Hatta, Jaksa Agung Mr. Kasman Singodimejo, Panglima Tertinggi T.K.R-Darat Soedirman, Kepala Staff T.K.R-Darat Urip Sumohardjo.²³ Setelah komisi Penyelenggara Susunan Baru Markas Tertinggi T.K.R-Laut disahkan, maka diadakan sidang pertama tanggal 25 dan 26 Januari 1946 di Yogyakarta. Sidang tersebut mengambil beberapa keputusan, antara lain : Mengangkat Atmadji sebagai Pimpinan Umum T.K.R-Laut dan ditempatkan pada Kementerian Pertahanan; Mengangkat Laksamana Mochammad Nazir sebagai Kepala Staf Umum T.K.R-Laut, dengan dibantu oleh Laksamana M.Pardi dan Laksamana Gunadi.²⁴ Kepada ketiga pimpinan tersebut diwajibkan untuk menyusun Staf T.K.R-Laut dengan sebaik-baiknya.

Pelaksanaan hasil-hasil keputusan komisi tersebut ternyata tidak dapat berjalan dengan lancar sebagaimana yang diharapkan. Perbedaan pendapat antara

²² Ibid., hal. 103

²³ Ibid., hal. 104

²⁴ Ibid.

pemimpin di Yogyakarta dan Lawang belum dikompromikan, terutama mengenai susunan baru markas tertinggi T.K.R-Laut. Untuk memecahkan masalah yang menyangkut organisasi Angkatan Laut Republik Indonesia, maka pada tanggal 19 Juli 1946 diadakan Konferensi Angkatan Laut Republik Indonesia bertempat di Lawang, Semarang. Konferensi tersebut dihadiri oleh Presiden Soekarno, Wakil Presiden Mochammad Hatta, Menteri Pertahanan Mochammad Hatta dan unsur pimpinan dari Lawang dan Yogyakarta serta Panglima –Panglima A.L.R.I di Jawa. Dalam konferensi tersebut telah ditetapkan bahwa markas tertinggi A.L.R.I berkedudukan di Lawang, Semarang dan submarkas tertinggi berkedudukan di Yogyakarta. Disamping itu nama Angkatan Laut Republik Indonesia dan M.K.R tidak berlaku lagi.

Dalam kekisruhan organisasi A.L.R.I, pasukan dan sekutu dan *Nederlandsche Indie Civil Administratie (N.I.C.A)* bertambah agresif sehingga pasukan angkatan perang R.I termasuk A.L.R.I ditahan oleh Belanda di Front Surabaya, Semarang, Karawang, Bekasi, Sungai Musi, Padang dan Medan. Untuk menghadapi situasi tersebut kekompakan dari pimpinan A.L.R.I adalah mutlak perlu. Terdorong oleh hal-hal tersebut di atas, maka diadakan reorganisasi pada kuartal terakhir tahun 1946. Markas tertinggi A.L.R.I Lawang dan markas subtertinggi Yogyakarta dirubah menjadi Markas Besar Umum Angkatan Laut Republik Indonesia (M.B.U A.L.R.I), dan Kementerian Pertahanan A.L.R.I.

Markas Umum A.L.R.I berkedudukan di Yogyakarta dan bertugas mengurus bidang operatif, strategis dan teknis serta bertanggungjawab pada Menteri Pertahanan. Susunan organisasi Markas Besar Umum-Angkatan Laut

Republik Indonesia (M.B.U A.L.R.I) Yogyakarta mengalami beberapa perubahan, antara lain mengangkat Laksamana Mochammad Nazir menjadi panglima A.L.R.I yang bertugas sebagai pemegang Komando Tertinggi Angkatan Laut Republik Indonesia. Markas Besar Umum Angkatan Laut Republik Indonesia Yogyakarta bertambah personalia yang dimutasikan dari markas tertinggi Lawang, Yaitu: Laksamana Muda Gunadi, dan Letkol Sunandar. Penambahan personil tersebut telah membawa susunan baru dan kerjasama yang baik di lingkungan Markas Besar Umum Angkatan Laut Republik Indonesia di Yogyakarta.

Susunan Staf Markas Besar Umum Angkatan Laut Republik Indonesia Yogyakarta setelah penyempurnaan adalah sebagai berikut:

1. Panglima : Laksamana Muda Mochammad Nazir
2. Kepala Staff Umum : Laksamana Muda M.Pardi
3. Wakil Kepala Staf Umum : Laksamana Muda Gunadi
4. Sekretaris/Tata Usaha : Letnan Kolonel Sunandar
5. Kepala Bagian Securiti : Kolonel Pringadi
6. Kepala Bagian Organisasi/pendidikan : Kolonel Soemarno
7. Kepala Bagian Operasi : Kolonel Soetomo
8. Kepala Bagian Teknik : Kolonel Soemardjo
9. Kepala Bagian Perlengkapan : Kapten Koesmardjo
10. Kepala Bagian Penerbangan : Kolonel Tjokrohandoko
11. Kepala Bagian Keamanan : Kolonel Hadinoto

12. Kepala Bagian Umum : Mayor Soedjak
13. Kepala Bagian Kesehatan : Kolonel Dr. Ramelan
14. Kepala Bagian Perlengkapan : Letnan Kolonel Murtamadji²⁵

Kementerian Pertahanan A.L.R.I berkedudukan di Lawang dipimpin oleh seorang Direktur Jenderal, yaitu Laksamana Muda Atmadji. Kementerian Pertahanan A.L.R.I bertugas dalam bidang administrasi dan organisasi yang meliputi personalia, keuangan, perlengkapan, penerangan, dinas teknik, material dan lain-lain. Direktur Jenderal bertanggung jawab langsung kepada Menteri Pertahanan Mochammad Hatta.

Pada masa kepemimpinan Panglima A.L.R.I Laksamana Mochammad Nazir pada Bulan Desember 1946 mendirikan Sekolah Angkatan Laut di Tegal kemudian ketika Agresi Militer II Belanda pada tahun 1948 Sekolah Angkatan Laut dipindahkan dari Tegal ke Juwana Kabupaten Pati, Jawa Tengah. Selain itu pada masa kepemimpinan Laksamana Mochammad Nazir beliau masih sempat mengadakan latihan tempur, dan latihan opsir di Kalibakung, Semarang, dan Latihan *Special Operation* (latihan perang pasukan khusus A.L.R.I) di Sarangan Karang Anyar, Jawa Tengah.²⁶

Pada tanggal 21 Januari 1947 dibentuk pula Dewan Angkatan Laut dengan anggota terdiri dari Markas Besar Umum Yogyakarta, Kementerian Pertahanan A.L.R.I Lawang dan Kementerian Pertahanan. Dewan Angkatan Laut disamping mengawasi kelancaran tugas Markas Besar Umum Yogyakarta dan Kementerian

²⁵ Ibid. hal. 174-175

²⁶ Sugiharjo, Slamet, 50 Tahun ABRI, Pusat Sejarah dan Tradisi ABRI, PT. Cipta Dumadi Catra, 1995, Jakarta, hal 15.

Pertahanan A.L.R.I bertugas pula untuk menyusun suatu rencana reorganisasi yang menyeluruh dan dapat memenuhi aspirasi yang di kalangan A.L.R.I.

Dewan Angkatan Laut mengadakan perubahan organisasi dan konsolidasi khususnya di pulau Jawa yaitu mengurangi pangkalan yang semula berjumlah dua belas menjadi tiga belas. Usaha itu dimaksudkan untuk memusatkan unsur tempur A.L.R.I pada front yang dianggap berbahaya bagi pertahanan Negara Republik Indonesia. Dengan dilancarkan agresi militer Belanda yang pertama, tanggal 21 juli 1947, hampir semua pangkalan telah diduduki oleh Belanda, hanya pangkalan Surabaya dan Pacitan yang masih tetap dikuasai A.L.R.I. Dalam keadaan demikian maka kedudukan pangkalan berada di pedalaman tepatnya di Tegal, sedangkan pasukan berada di stasiun-stasiun dan membentuk kelompok gerilya. Staf Kementerian Pertahanan dipindahkan ke Blitar dan kemudian ke Madiun.²⁷

Sementara itu sesuai dengan surat keputusan Presiden No. 97-a-47 tanggal 28 Juli atas usulan Dewan Angkatan Laut telah dibentuk pucuk pimpinan A.L.R.I yang bertanggung jawab penuh, baik dalam bidang taktis operatif maupun dalam bidang organisasi dan administrasi personalia. Jadi pucuk pimpinan A.L.R.I adalah gabungan dari Markas Besar Umum A.L.R.I Yogyakarta dan Kementerian Pertahanan A.L.R.I Lawang. Susunan Pucuk Pimpinan A.L.R.I adalah sebagai berikut:

1. Kepala PP A.L.R.I : Laksamana Muda Atmadji
- Anggota 1 : Panglima Angkatan Laut Laksamana Muda

²⁷ Ibid., hal. 176

Mochammad Nazir

- Anggota 2 : Kepala Staf Umum Laksamana Muda Mas Pardi

- Anggota 3 : Mayor Jenderal (Kko-AL) Katamhadi

- Anggota 4 : Kolonel Gunadi dibantukan pada Kepala Staf

Umum

- Anggota 5 : Kolonel Soebardjo dibantukan kepada P.P A.L.R.I

- Anggota 6 : Kolonel S. Abdurachman di Panglima Tentara

Laut

2. Sekretaris Umum : Kolonel R. Soermarno

3. Sekretaris : Letnan Kolonel R. Gondosapoetro²⁸

Dalam melaksanakan tugasnya pucuk pimpinan A.L.R.I pertama langsung bertanggung jawab kepada Kementerian Pertahanan. dengan terbentuknya pucuk pimpinan A.L.R.I tersebut maka berakhirlah dualisme dalam pimpinan tertinggi A.L.R.I karena sesuai dengan keppres tersebut staf markas besar umum A.L.R.I Yogyakarta dan Kementerian Pertahanan A.L.R.I Lawang, Semarang di gabung dan dipersatukan.

Akhirnya karena ada perang gerilya pada masa perang kemerdekaan pertama, maka hampir seluruh kekuatan A.L.R.I dikerahkan dalam tugas tempur di darat. Hal ini membawa pengaruh negatif yaitu unsur armada hampir lenyap. Untuk mempertahankan dan mengembangkan ciri khas A.L.R.I, maka pucuk pimpinan A.L.R.I menghidupkan kembali jiwa pelaut dengan membentuk Korps Armada [Ca] pada awal tahun 1948 sekarang menjadi Korps Pelaut.

²⁸ Ibid.

Dalam situasi perang kemerdekaan pertama keadaan A.L.R.I terutama yang mengangkut bidang perlengkapan dan supply pakaian tidak mencukupi. Blokade Belanda yang ketat dan dengan didudukinya beberapa pelabuhan di Pulau Jawa, Palembang dan Sumatera Timur mengakibatkan usaha hubungan ke luar negeri menjadi bertambah sulit. Walaupun demikian para komandan tidak berputus asa, mereka umumnya memiliki mental yang baik dan dengan semangat juangnya yang tinggi. Komandan pasukan memimpin gerilya di daerah kantong, sedangkan pimpinan A.L.R.I di pusat selalu mencari jalan untuk menyelesaikan masalah konsolidasi.

Sesuai dengan ketetapan Presiden No 1 tanggal 2 Januari 1948 tentang rekonstruksi dan rasionalisasi dalam tubuh A.L.R.I, Menteri Pertahanan Mochammad Hatta membentuk Komisi Reorganisasi ALRI [KR-ALRI] pada tanggal 17 Maret 1948, dan mengangkat Kolonel R. Soebijakto sebagai Ketua Komisi Reorganisasi-A.L.R.I. Dalam melaksanakan tugas tersebut maka Komisi Reorganisasi A.L.R.I dalam waktu yang sesingkat-singkatnya harus dapat menyelesaikan rencana rasionalisasi dan reorganisasi dalam tubuh A.L.R.I sesuai dengan yang telah ditetapkan oleh menteri pertahanan, sebagai berikut:

1. Di Kementerian Pertahanan diadakan sebuah staf umum dan staf khusus Angkatan Laut Republik Indonesia.
2. Pimpinan adalah seorang kepala staf Angkatan Laut Republik Indonesia.
3. Wakil Pimpinan adalah seorang wakil kepala staf Angkatan Laut Republik Indonesia.

4. Di luar kementerian hanya diadakan pangkalan dan atau pusat pendidikan (*training centre*).
5. Di Angkatan Laut Republik Indonesia, sementara tidak diadakan tentara laut (*mariners*).
6. Tentara Laut yang sekarang Marinir TNI Angkatan Laut di tempat masing-masing dilebur dalam TNI Angkatan Darat. Anggota yang ingin tetap dalam Angkatan Laut dalam waktu satu bulan harus membuat surat permohonan kepada menteri pertahanan melalui panglima besar angkatan perang.
7. Polisi Tentara Angkatan Laut yang berdekatan dengan pangkalan dimasukkan dalam Angkatan Laut dan menjadi Korps Polisi Militer Angkatan Laut Republik Indonesia.
8. Selama kepala staf Angkatan Laut Republik Indonesia dan wakilnya belum diangkat maka dalam masa peralihan ketua/wakil ketua komisi memimpin Angkatan Laut Republik Indonesia atas nama Menteri Pertahanan Mochammad Hatta.
9. Supaya organisasi Angkatan Laut Republik Indonesia segera terlaksana, semua perintah yang dikeluarkan oleh ketua/wakil ketua komisi memimpin Angkatan Laut Republik Indonesia atas nama Menteri Pertahanan Mochammad Hatta harus dijalankan dengan segera dan tertib.

10. Semua anggota Angkatan Laut Republik Indonesia yang tidak menjalankan perintah tersebut akan dipecat dari jabatannya dan dituntut dimuka hakim militer.²⁹

Akibat keputusan tersebut maka Laksamana Muda Mochammad Nazir, Laksamana Muda Adam dan beberapa perwira dipindahkan ke Sumatera untuk menjabat sebagai kepala staf umum A.L.R.I Komando Sumatera. Sedangkan Laksamana Muda Atmadji dan Laksamana Muda M.Pardi diperbantukan pada Kementerian Pertahanan. Setelah Laksamana Muda Mochammad Nazir berada di Sumatera mulai di adakan penyempurnaan atas perwakilan A.L.R.I pada Komando Sumatera yaitu dengan dibentuknya staf umum A.L.R.I. Pembentukan staf umum A.L.R.I tersebut erat hubungannya dengan hasil-hasil yang telah dicapai oleh A.L.R.I dalam melaksanakan reorganisasi dan rasionalisasi.susunan personalia staf umum A.L.R.I Komando Sumatera, sebagai berikut:

1. Kepala staf umum A.L.R.I : Laksamana Muda Mohammad Nazir
2. Wakil kepala staf umum A.L.R.I : Laksamana Muda Adam
3. Perwira staf bagian materil : Kolonel Soemardjo.
4. Perwira staf diperbentukan : Letnan Kolonel H.P. Simandjuntak,
Kapten A.F.Langkay, Lettu Harjono
Nimpuno, Letnan Satu Suyono Suparto

²⁹ Ibid. hal. 178-179

5. Sekretaris : Mayor E.Hazam, kemudian digantikan oleh Letnan Satu Oesman Rahman dari Pangkalan Pariaman
6. Anggota Sekretaris : Letda Ramelan, Letda Mas Gazali, Sersan adjis, Kopral Marpaung, Sersan Mayor Mixon dan Sersan Mayor Rosmali³⁰

Setelah terbentuk staf umum A.L.R.I tersebut, maka terjadilah beberapa perkembangan khususnya di bidang organisasi dan administrasi serta pendidikan. Dalam bidang organisasi dan administrasi selama ini pangkalan-pangkalan A.L.R.I Sumatera mengadakan koordinasi dengan divisi Tentara Nasional Indonesia Angkatan Darat. Semenjak terbentuknya staf umum A.L.R.I telah berhasil mendirikan lembaga pendidikan yang mendidik calon perwira yaitu *training camp* di Pariaman dan *training camp* Orion di Sibolga. Sedangkan di bidang strategi, taktik operasi, tiap-tiap pangkalan A.L.R.I di Sumatera tetap dibawah divisi Angkatan Darat.

Pembukaan dan peresmian *training camp* di Pariaman dilaksanakan bulan September 1948 oleh Laksamana Muda Mochammad Nazir. Menurut rencana pelajaran *training camp* lamanya satu tahunan mendidik calon-calon perwira. Sebagai calon kadet *training camp* ialah anggota A.L.R.I yang telah berpangkat Sersan Mayor. Sebagian besar dari mereka adalah bekas siswa sekolah pelayaran

³⁰ Ibid. hal. 182-183

Pariaman di samping itu terdapat pula anggota-anggota dari pangkalan Jambi Tanjung Balai, Palembang, dan Lampung.

Jumlah kadet *training camp* Pariaman sebanyak 35 orang. Mata pelajaran yang diberikan antara lain ialah ilmu yang berhubungan dengan pelayaran, bahasa Inggris, pengetahuan umum, dan lain lain. Susunan staf pelajaran *training camp* Pariaman, terdiri dari Laksamana Muda Mochammad Nazir , sebagai direktur, kemudian para gurunya adalah Laksamana Muda Adam, Mayor Soelaiman, Kapten.D.Maris, Kapten Anwar Maradewa, Letnan Ismail Hasan, Letnan Rahman, Letnan Bachtiar Biran dan Letnan Amin.³¹ Ketika pendidikan baru berjalan selama tiga bulan, pada Bulan Januari 1949 Kota Pariaman diduduki oleh Belanda. Untuk menghadapi situasi tempur, maka Laksamana Mochammad Nazir memerintahkan para kadet kembali ke induk pasukan masing-masing atau bergabung dengan pasukan setempat. Para pengajar menyesuaikan diri dengan situasi perjuangan yaitu bertugas di front pertempuran.

Sebagian halnya dengan Pangkalan Pariaman, demikian pula di Pangkalan Besar Sibolga dibuka Lembaga Pendidikan A.L.R.I untuk calon perwira yaitu *training camp orion*. Pembukaan dilaksanakan pada bulan September 1948 oleh Laksamana Muda Mochammad Nazir, Kepala Staf Umum Komando Sumatra. *Training camp orion* bertujuan untuk mendidik anggota A.L.R.I yang berpangkat Sersan Mayor menjadi perwira. Para siswa berasal dari anggota A.L.R.I pangkalan Sibolga dan Tanjung Balai. Sebagai Direktur diangkat Letnan H. P Simanjuntak, dan tenaga pengajar adalah Kapten Soekirno, Kapten

³¹ Ibid., hal. 404

Sjukur, Letnan Legowo, Letnan Sujono, Letnan Sjahban Panggabean, Letnan Zulkarnain, Letnan Sunito dan Letnan Muda P. Pandjaitan.

Pada tanggal 19 Desember 1948 saat Kepala Staf Angkatan Laut Laksamana Muda Mochammad Nazir, dan Kolonel Hidayat sedang memimpin Comandemen TNI Pemerintahan Darurat Republik Indonesia (PDRI) beliau beserta seluruh jajaran pimpinan P.D.R.I di Bukit Tinggi diserang oleh pesawat tempur Belanda. Maka setelah Ibukota P.D.R.I diserang oleh Belanda dua kali pada hari itu Laksamana Muda Mochammad Nazir bersama-sama dengan Kolonel Hidayat, dan Letnan Kolonel Dahlan Ibrahim mengeluarkan perintah agar semua pimpinan Angkatan Perang P.D.R.I mundur ke daerah Halaban yang berjarak 16 km dari Bukit Tinggi.³² Kemudian pada tanggal 18 Desember 1948 pimpinan P.D.R.I, dan Kepala Staf Angkatan Perang P.D.R.I beribukota di Halaban. Kemudian pada tanggal 22 Desember 1948 para rombongan pimpinan P.D.R.I meninggalkan Halaban.

Oleh karena mereka harus berpindah-pindah karena takut diketahui Belanda jika tetap menetap, dan melanjutkan perjalanan ke Muara Mahat. Pada tanggal 23 Desember 1948 dari Muara Mahat mereka meneruskan perjalanan lagi ke Bangkinang, dan tiba disana pada jam 17.00. Dalam pengungsian P.D.R.I ini turut serta Syafrudin Prawiranegara, Mr.T.Hasan, Mr.Lukman Hakim, saya sendiri (Laksamana Mochammad Nazir), dan Laksamana Adam. Selama delapan hari P.D.R.I beribukota di Bangkinang hingga pada tanggal 26 Desember 1948 ketika Syafrudin Prawiranegara, Laksamana Mochammad Nazir, dan Lukman

³² Suryomihardjo, Abdurrachman, Pemerintahan Darurat Republik Indonesia Di Kaji Ulang, Masyarakat Sejarawan Indonesia, Jakarta, 1990, hal 142.

Hakim sedang membicarakan tentang permasalahan keuangan P.D.R.I dilapangan tiba-tiba kami ditembaki, dan dibom dari udara oleh pesawat-pesawat tempur Belanda.

Maka pada tanggal 30 Desember 1948 jam 20.00 malam kami mendengarkan siaran radio, dan Bangkinang harus ditinggalkan karena Belanda telah dekat yang berarti Pekan Baru telah jatuh. Kami terus langsung berangkat ke Teratak Buluh, dan semua kendaraan sudah harus ditinggalkan Tengku Hasan terpaksa meninggalkan mobilnya oleh karena melalui jalan terjal, dan kemudian ia naik jeep. Kemudian di Panti Ragi Jeep Syafrudin Prawiranegara terbalik, dan kemudian beliau menggunakan kendaraan lain.

Pada tanggal 1 Januari 1949 kami sampai di Lipat Kain, dan pada jam 21.00 malam pimpinan P.D.R.I mengadakan rapat untuk membicarakan situasi di Sungai Pagu. Di Lipat Kain rombongan kami perkecil supaya jangan memberatkan rakyat yang menerima kami. Pada tanggal 4 Januari 1949 kami tiba di Teluk Kuantan, dan menginap dirumah Dr.Ilyas rupanya jejak kami telah diketahui Belanda, dan Kota Teluk Kuantan terus dibombardir dari udara oleh Belanda. Maka akibat Teluk Kuantan dibombardir oleh Belanda kami pada tanggal 5 Januari 1949 kami tiba di Batang Karing, dan menginap di rumah Wali Nagari Batang Karing dan kemudian kami melanjutkan ke Kiliran Jaro, dan tiba di Sungai Dareh pada tanggal 9 Januari 1949 kami melanjutkan perjalanan melalui dengan perahu menyusuri sungai menuju Kiliran Jaro.

Pada tanggal 15 Januari 1949 kami tiba di Dusun Abe Muara Labuh disini pimpinan P.D.R.I menetap selama satu bulan lamanya, dan K.S.A.L

Laksamana Mochammad Nazir sakit selama 17 hari lamanya. Pada tanggal 16 Februari 1949 kami meninggalkan Muara Labuh menuju Alahan Panjang dilanjutkan melalui Sungai Penuh, dan kami dijemput oleh Bupati Aminuddin dengan truk. Pada tanggal 17 Februari 1949 para petinggi pimpinan P.D.R.I tiba di Sungai Penuh, dan Pemerintahan Darurat Republik Indonesia beribukota di Sungai Penuh, Kerinci hingga tanggal 24 April 1949, dan kami kembali berpindah ke Sungai Dareh lalu ke Sumpur dekat Danau Singkarak.³³

Maka pada tanggal 4 Mei 1949 Laksamana Mochammad Nazir beserta para petinggi P.D.R.I merencanakan diadakannya Konferensi Besar Pemerintah Darurat Republik Indonesia di Sumpur Danau Singkarak sebagai tempat berkumpul seluruh staf pemerintah, anggota Dewan Perwakilan Rakyat Pemerintahan Darurat Republik Indonesia yang saat itu terpisah-pisah oleh penyerangan Belanda. Maka pada tanggal 14 Mei 1949 diadakan Rapat Konferensi Besar P.D.R.I di Rumah Wali Nagari Silantai yang dipimpin langsung oleh Mr.Syafuddin Prawiranegara. Turut hadir dalam pertemuan itu Dr.A.K.Gani, Panglima Tentara Teritorium Sumatera Kolonel Hidayat, Gubernur Militer Sumatera Tengah Mr.Sutan Mochammad Rasyid, mantan Gubernur Sumatera Tengah Mr.Nasrun, Anggota P.D.R.I Ir. Indra Tjahja, Petinggi Partai Sosialis Indonesia Djuhir Mochammad, Jawatan Koperasi P.D.R.I Rusli Rahim, Petinggi Partai Komunis Indonesia Bachtaruddin, Mochammad Natsir, Dr. Leimena, Dr. Halim, dan Kepala Staf Umum A.L.R.I P.D.R.I Laksamana Mochammad Nazir.

³³ Ibid, hal 143.

Dalam awal rapat Ketua P.D.R.I Syafruddin Prawiranegara membacakan kawat-kawat telegram dari Panglima Besar Sudirman, K.S.A.P II Kolonel Simatupang, Panglima Teritorial Jawa Kolonel Nasution, Kepala Perwakilan R.I di New Delhi, India Mr. Maramis yang menyatakan berdiri dibelakang keputusan P.D.R.I. Dalam rapat ini dibicarakan mengenai keadaan situasi negara, baik politis, ekonomis maupun strategis.³⁴ Dalam Rapat Konferensi Besar P.D.R.I Di Sumpur Danau Singkarak yang diadakan dari tanggal 14 Mei hingga 16 Desember 1949 yang isi keputusan rapat tersebut intinya menolak Perjanjian Roem-Royen dimana semua peserta rapat lebih baik meneruskan perlawanan daripada menerima Perjanjian Roem-Royen.

Ketika rapat P.D.R.I sedang berjalan alot tentang Roem-Royen K.S.A.L Laksamana Mochammad Nazir mengajukan tiga pertanyaan pada Ketua P.D.R.I Syafruddin Prawiranegara, yaitu :

1. Apakah Pemerintah P.D.R.I ini sah, kalau sah, kapan sahnya ?
2. Kalau P.D.R.I ini sah, bagaimana bentuknya dan siapa Presidennya, dan bagaimana corak kabinetnya dan Pemerintahnya ?
3. Kalau P.D.R.I ini sah, apakah P.D.R.I menerima saja penunjukkan Rum oleh “Pemerintah Bangka” untuk berunding dengan Belanda ?

Karena tidak ada lagi yang ingin bicara, Ketua P.D.R.I Mr.Syafruddin, bahwa Pemerintah P.D.R.I ini adalah sah, dan disahkan oleh Pemerintah di Yogya pada tanggal 19 Desember 1948, sebelum Belanda menduduki kota itu. Mengenai bentuk P.D.R.I ini, biarkan saja dulu untuk sementara waktu seperti bentuk dan

³⁴ Ibid, hal 144.

susunan sekarang, dan mengenai pertanyaan ketiga, Syafruddin menjawab : “Saya sepaham dengan visi Saudara dan begitu pula sepaham dengan apa-apa yang saudara-saudara yang lainnya.

Menurut Laksamana Mochammad Nazir “Tetapi jangan lupa, bahwa dunia luar mengetahui siapa Soekarno-Mochammad Hatta, bahwa *balance* Republik Indonesia lebih berat kepada beliau berdua. Maka menurut Laksamana Mochammad Nazir dapat menyebabkan pecahnya dua golongan yaitu, Golongan Soekarno-Mochammad Hatta, dan Golongan P.D.R.I, dan ini tidak menguntungkan perjuangan. Maka Syafruddin Prawiranegara menjawab pertanyaan dari Laksamana Mochammad Nazir yaitu, “Untuk mencegah perpecahan dan menjaga serta memelihara persatuan, maka saya akan serahkan mandat saya kembali.³⁵ Inilah jawaban singkat saudara Syafruddin Prawiranegara sebagai Ketua P.D.R.I dengan mukanya yang merah padam, ia kelihatan kesal dan mendongkol. Kita semua mengerti dan maklum, karena Syafruddin sebagai Ketua P.D.R.I merasa dirinya dikesampingkan begitu saja oleh “Pemerintah Bangka”, dan walaupun Konferensi Besar P.D.R.I tidak setuju dengan kebijakan Bangka.³⁶

Dalam bulan Januari 1950 Laksamana Mochammad Nazir dan anggota staf umum A.L.R.I masuk Kota Bukit Tinggi dan selanjutnya bergabung dengan anggota M.B.A.L Yogyakarta. Dalam struktur organisasi A.L.R.I tahun 1950 maka Laksamana Mochammad Nazir ditetapkan sebagai Komandan Daerah Maritim Surabaya dengan pangkat Kolonel. Pangkat kolonel adalah pangkat tertinggi dalam A.L.R.I setelah reorganisasi dan reasionalisasi dalam tubuh

³⁵ Ibid, hal 145.

³⁶ Ibid, hal 146.

A.L.R.I. Sesuai dengan surat keputusan Menteri Pertahanan R.I.S Nomor 34/MP/50 tanggal 4 Februari 1950 untuk pertama kali ditetapkan pembentukan Komando Daerah Maritim Surabaya (KDMS), Komando Daerah Maritim Belawan (KDMB) dan Kedinasan Kota Angkatan Laut Jakarta (KAL). Kemudian ditetapkan pula pembentukan Distrik Pengawasan Laut dan Pantai (D.P.L.P) Tanjung Uban dan Pontianak serta Station Angkatan Laut Sabang. Pada tahun 1950 sesuai dengan SK Menteri Pertahanan Nomor 64/MP/6/50 K.K.A.L Jakarta ditingkatkan menjadi Komando Daerah Maritim Jakarta. Tugas komando daerah maritim adalah:

1. Bertanggung jawab atas pertahanan di perairan yang termasuk daerahnya.
2. Bertanggung jawab atas ketertiban dan keamanan serta kedaulatan negara di perairan yang termasuk daerahnya.
3. Mengatur operasi-operasi kapal yang ditempatkan dibawah paerintahnya.
4. Menyelenggarakan pemeliharaan kecil untuk kapal yang berada di bawah perintahnya, apabila hal ini dapat dilakukan.³⁷

Demikianlah Laksamana Mochammad Nazir pada Bulan Desember 1949 dari Bukit Tinggi langsung menuju Surabaya untuk memangku jabatan baru sebagai Komando Daerah Maritim Surabaya. Disamping itu Laksamana Mochammad Nazir bersama dengan Dr. Oetomo ditujuk untuk memimpin suatu team yang berfungsi untuk menerima penyerahan *Koninlijke Marine* di Surabaya. Penyerahan kembali Pangkalan Angkatan Laut Republik Indonesia dari *Koninlijke*

³⁷ Sudono Yusuf. Op. Cit., hal 95-96

Marine (A.L Belanda) kepada Angkatan Laut Republik Indonesia pada 27 Desember 1949 yang dipimpin langsung oleh Laksamana Mochammad Nazir.

Ketika Belanda seakan-akan menyangsikan, apakah Negara Republik Indonesia Serikat yang mengambil alih kedaulatan di seluruh wilayah Nusantara akan mampu mengelola Kompleks Angkatan Laut Surabaya, maka perutusan militer R.I di Konferensi Meja Bundar (KMB) pada bulan November 1949 tanpa ragu-ragu menandakan itu bukan persoalan. Kolonel Laut Mochammad Nazir ditugaskan menjadi Komandan Pangkalan.³⁸ Lancarnya serah terima dan kerapihan serta disiplin di pangkalan itu dapat dikatakan adalah pencerminan dari pribadi komandannya.

Dalam perkembangan kehidupannya, bahwa pada tahun 1957, Laksamana Mochammad Nazir ditunjuk oleh Presiden Ir. Soekarno untuk duduk dalam Kabinet Karya/Djuanda. Kabinet Karya ini diresmikan dengan Surat Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 1957. Anggota kabinet dipilih berdasarkan keahlian dalam bidangnya. Kolonel Mochammad Nazir ditunjuk duduk dalam kabinet tersebut untuk memimpin Kementerian Pelayaran.³⁹ Awal kepemimpinannya Laksamana Mochammad Nazir menerima penyerahan kembali Lapangan Terbang A.L di Moro Krembangan, Surabaya dari *Koninlijke Marine Nederlands* (AL Belanda) kepada Angkatan Laut Republik Indonesia Serikat (ALRIS) pada tanggal 27 Desember 1949 yang nantinya menjadi Bandar Udara Djuanda, Surabaya.⁴⁰

³⁸ *Harian Sinar Harapan* 31 Agustus 1982, Almarhum Laksamana Nazir.

³⁹ Susunan Kabinet secara lengkap dapat dilihat di "Kabinet Terdiri Dari 24 Portepel", dalam *Merdeka*, Selasa, 9 April 1957, hal. 1

⁴⁰ *Ibid*, hal 146.

Kemudian pada tanggal 28 Desember 1949 Laksamana Mochammad Nazir menerima penyerahan dua kapal korvet bekas pakai A.L Belanda, dan oleh A.L.R.I.S diberi nama Kapal R.I Hang Tuah, dan Kapal R.I Pati Unus. Selanjutnya pada tanggal 6 April 1950, A.L.R.I.S menerima tambahan dua kapal korvet lagi yang diberi nama K.R.I Banteng dan K.R.I Rajawali berikut dua kapal peronda pantai dari A.L Belanda kepada A.L.R.I.S.⁴¹ Pada saat Laksamana Mochammad Nazir menjadi Komandan Pangkalan Angkatan Laut Republik Indonesia Serikat Surabaya pada tanggal 5 Mei 1950 beliau mendirikan Sekolah Angkatan Laut di Pasiran, Surabaya sebagai pendidikan ulang perwira, dan bintara. Selain itu dibuka pula Kursus Ulang dan Tambahan Tingkat Perwira (K.U.T.P), dan Institut Angkatan Laut yang nantinya menjadi Akademi Angkatan Laut pada tanggal 10 Oktober 1951.⁴²

Tambahan kapal-kapal perang bekas pakai A.L Belanda datang lagi di tahun 1950 hingga 1952 yaitu, satu kapal perusak yang diberi nama K.R.I Gajah Mada, tiga kapal pendarat tank yang diberi nama K.R.I Namlea, K.R.I Piru, dan K.R.I Baruna, delapan unit kapal motor kapal serang cepat, dan 4 unit kapal angkut dukungan logistik.⁴³ Pada umumnya masyarakat pelayaran menyambut baik dengan dibentuknya Kementerian Pelayaran dalam Kabinet Djuanda ketika itu. Suatu hal yang wajar sebagaimana halnya bahwa Indonesia sebagai negara maritim terbesar di Asia Tenggara memiliki Kementerian Pelayaran di samping kementerian lainnya.

⁴¹ Purwoadi, Santoso, *Warships Jelajah Kapal Perang Dunia*, Angkasa, Gramedia, Jakarta, 2004, hal 78.

⁴² Ibid, hal 132

⁴³ Ibid, hal 78.

Beberapa pekerjaan besar menanti kementerian ini untuk diselesaikan. Diantaranya mencakup permasalahan galangan kapal, politik Menurutnya, adalah ganjil sekali untuk Kementerian Pelayaran yang hanya disediakan. Pembelian kapal-kapal, impor pokok industri perkapalan, dan proteksi pemerintah terhadap industri kapal di dalam negeri. Kemudian setelah menjadi Menteri Pelayaran, Laksamana Mochammad Nazir diperbantukan kepada Menteri Pertahanan menjadi Staf Ahli Bidang Pertahanan Maritim. Setelah itu Mochammad Nazir diangkat oleh Presiden Soekarno untuk menjadi Anggota Dewan Pertimbangan Agung dimana beliau menjadi penasihat presiden dalam bidang maritim. Pada Bulan Mei Tahun 1961 hingga Bulan Juli 1965 Mochammad Nazir diangkat oleh Presiden Soekarno untuk menjadi Duta Besar R.I dan berkuasa penuh untuk negara Switzerland dan merangkap Vatikan.⁴⁴

Switzerland merupakan pusat politik di seluruh dunia dan Vatikan, adalah pusat agama Katolik, Istana Paus. Seiring ditingkatkan statusnya menjadi Kedutaan Besar RI dengan tetap merangkap Perwakilan P.B.B (Persatuan Bangsa Bangsa) di Jenewa. Perwakilan G.A.T.T (Group Agreement Trade Treaty) di Jenewa, Perwakilan Vatikan, dan Perwakilan Spanyol. Dengan meningkatnya kepentingan Indonesia di negara akreditasi pada pertengahan tahun 1957 Kedutaan R.I di Bern, Swiss, Kepala Perwakilan R.I di Bern dijabat seorang Duta Besar Luar Biasa dan Berkuasa Penuh Mr. Ahmad Subardjo Djojoadisurjo (September 1957-Mei 1961).

⁴⁴ "Pokok Tokoh (M. Nazir)," dalam *TEMPO*, Tahun XI, 21 Maret 1981, hal 22

Pada masa Duta Besar Mochammad Nazir (Mei 1961-Mei 1965) pada masa kepemimpinan Mochammad Nazir K.B.R.I Bern sudah tidak merangkap Konsulat Jenderal Spanyol. Kemudian pada tahun 1963 K.B.R.I Bern Perwakilan R.I di G.A.T.T mulai dipisahkan secara operasional dari K.B.R.I Bern tetapi masalah keuangan masih dikelola oleh K.B.R.I Bern. Pada masa kepemimpinan Mochammad Nazir menjadi Duta Besar Swiss, dan Vatikan beliau sangat dekat dengan Paus Paul VI dari tahun 1963 hingga 1965 mereka sering bertukar pikiran tentang masalah-masalah keagamaan.⁴⁵ Sewaktu audiensi dengan Paus di Vatikan, Paus sangat terkesan akan luas pengetahuan agama Kristen yang dimilikinya, pada hal ia adalah orang Islam yang taat. Oleh karena itu Mochammad Nazir dianugerahi bintang tertinggi dari Vatikan karena Vatikan sangat menghargai Mochammad Nazir.

Oleh sebab itulah Mochammad Nazir ditunjuk lagi untuk periode kedua kalinya tahun 1965-1967 menjadi Duta Besar R.I di Vatikan.⁴⁶ Maka pada tahun 1965 Paus Paul VI meminta pada Pemerintah Indonesia agar Mochammad Nazir dijadikan Duta Besar R.I untuk Vatikan dari tahun 1965-1967 dimana Mochammad Nazir sering dimintai sarannya tentang bagaimana menjalin hubungan antara Agama Katolik dengan Agama Islam. Selama menjadi Duta Besar R.I untuk Vatikan ia dapat menjalin hubungan yang akrab antar kedua negara dan disenangi oleh Vatikan karena pandai menempatkan diri. Tahun

⁴⁵ www.deplu.go.id//KBRI Vatikan.

⁴⁶ Ibid.

1967,⁴⁷ Mochammad Nazir mengakhiri jabatannya sebagai Duta Besar R.I di Vatikan dengan pendapat hak pensiun.

Sekembalinya dari Vatikan pada Tahun 1968, Mochammad Nazir bertempat tinggal di rumah kakak perempuan yang tertua, Rangkayo Siti Nurjanah. Rangkayo Siti Nurjanah sebagai kakak perempuan tertua dari Mochammad Nazir, berkewajiban mengurus saudara laki-lakinya yang belum berkeluarga, karena saudara laki laki tersebut adalah mamak dari anak-anaknya. Lagi pula Mochammad Nazir adalah Penghulu kaumnya yang bergelar Datuk Basa Nan Balimo, harus ditinggalkan seranting dan didalahkan selangkah. Sebagai kenangan terhadap kecintaan kepada laut, maka Mochammad Nazir membantu tempat tinggalnya di pekarangan belakang rumah kakak perempuan, bertingkat dengan dekorasi seperti di kapal. Mochammad Nazir menamakan rumahnya dengan surau, sesuai dengan adat tradisional di Minangkabau, orang yang belum berkeluarga harus tinggal di surau atau langgar.

Pada tanggal 30 Juni 1978 Laksamana Mochammad Nazir, Mochammad Hatta, Jenderal (purn) A.H.Nasution, I.J.Kasimo, Aziz Saleh, Letjen (purn) Ali Sadikin, Mochtar Lubis, Jenderal (purn) Polisi Hugeng Iman Santoso, Nuddin Lubis (PPP), Iman Sofwan (PPP), M.Radjab Ranggasoli (PPP), Sanusi Hardjadinata (PDI), Sabam Sirait (PDI), D.Walandouw (PDI), Nazir Karim Loebis (pengusaha), Wahyu Kusumanegara (PDI), Yudilherry Justam, dan

⁴⁷ Ibid.

Marsilam Simanjuntak (mantan tahanan Malari), Chris Singer Keytimu, dan R.A.F.Mully (Tokoh Mahasiswa Katolik).⁴⁸

Kemudian pada tahun 1978 Laksamana Mochammad Nazir menjadi salah satu pendiri Yayasan Lembaga Pengembangan Pengertian dan Kesadaran Berkonstitusi, sesuai UUD 45.⁴⁹ Saya turut menandatangani karena saya cinta dunia pendidikan, dan saya merasa terpanggil karenanya. organisasi Landasan Berkonstitusi dimana beliau berusaha mempertemukan Sultan Hamengku Buwono IX dengan Drs.Mochammad Hatta tetapi gagal. Kehadiran lembaga ini tidak dimaksudkan untuk mengkritik pemerintah,” kata Mochammad Nazir (68 tahun), mantan K.S.A.L pertama dan mantan Menteri Pelayaran.

Tujuan lembaga ini adalah untuk mendidik masyarakat dalam bernegara, berkonstitusi dan tidak menyimpang dari garis-garis yang benar. ”Kalau orang sehat, jujur dan mempunyai cita-cita yang murni, mustinya girang dengan adanya lembaga ini,” katanya.⁵⁰ Mochammad Nazir masih aktif dalam pertemuan para mantan pejabat Departemen Luar Negeri pada tanggal 23 Agustus 1982 Mochammad Nazir hadir dalam acara pertemuan halal bihalal para pensiunan pejabat Departemen Luar Negeri di Caraka Hall. Pada hari Jumat 27 Agustus 1982 Mohammad Nazir masuk Rumah Sakit T.N.I-ALRI Mintohardjo karena menderita penyakit jantung, dan pendarahan otak karena komplikasi.

⁴⁸ Majalah Tempo, No. 19 Tahun Ke-VIII, 8 Juli 1978, Yayasan Berpolitik, hal 5.

⁴⁹ Majalah Tempo, No. 20 Th.VIII, 15 Juli 1978, Pokok dan Tokoh LAKSAMANA (Purnawirawan) Muhammad Nazir, hal 14.

⁵⁰ Majalah Tempo, No. 19 Tahun Ke-VIII, 8 Juli 1978, hal 6

Pada akhirnya pada hari senin 30 Agustus 1982 Mochammad Nazir wafat di Rumah Sakit T.N.I-AL Mintohardjo akibat gagal jantung, dan komplikasi.⁵¹ Maka pada tanggal 31 Agustus 1982 beliau dimakamkan di Pemakaman Umum Tanah Kusir, Jakarta dengan Inspektur Upacara Laksamana T.N.I Waloeyo Soegito serta turut hadir Mantan K.S.A.L Laksamana (purn) R.Soebiyakto, Kapolri Jenderal (pol) Dr. Awaloedin Djamin MPH, Panglima Daerah Tiga Laksamana Muda Kunto Wibisono, dan pejabat TNI-AL lainnya.⁵²

⁵¹ Harian Merdeka, 31 Agustus 1982, M.Nazir KSAL Pertama Telah Tiada.

⁵² Harian Angkatan Bersenjata, 1 September 1982.

BAB III
PERAN MOHAMMAD NAZIR DALAM MEMAJUKAN PELAYARAN
DI INDONESIA

A. Sistem Pelayaran Indonesia Tahun 1950 – 1960

Dunia Pelayaran di Indonesia pada tahun 1950 hingga 1960 mayoritas dikuasai oleh pelayaran asing swasta yaitu, *K.P.M (Koninklijke Paketvaart Maatschappij)*, dan *Rotterdamsche Lloyd*. Hal ini sesuai dengan peraturan Perjanjian Konferensi Meja Bundar bahwa perusahaan-perusahaan Belanda masih berhak beroperasi di Indonesia, dan sahamnya 50% milik Pemerintah Belanda, dan 50% milik Pemerintah Indonesia tetapi pembagian hasil oleh pihak Pemerintah Belanda tidak pernah masuk ke kas negara. Menurut Peraturan Pemerintah No.47 Tahun 1957 Pasal 2 Ayat 1 setiap perusahaan pelayaran yang beroperasi di wilayah Republik Indonesia harus mempunyai surat izin pelayaran dari menteri pelayaran.⁵³ Peraturan Pemerintah No.47 Tahun 1957 juga berlaku bagi perusahaan pelayaran asing yang beroperasi di wilayah Republik Indonesia.

Mengenai perizinan pelayaran bagi perusahaan pelayaran asing sesuai dengan Peraturan Pemerintah No.47 Tahun 1957 Pasal 2 pemberian izin pada perusahaan pelayaran asing harus mempunyai S.K.B (Surat Keputusan Bersama) yang dikeluarkan oleh Menteri Keuangan Mr. Sutikno Slamet, dan Menteri Pelayaran Mochammad Nazir. Kementrian Pelayaran juga bertugas sebagai pengawas trayek-trayek jalur pelayaran yang selama ini dilayari oleh perusahaan

⁵³ Sekretariat Kabinet, Peraturan Pemerintah No.345, Keputusan Pemerintah No.47 Tahun 1957, dapat dilihat di Lampiran

pelayaran negara (PT.PELNI), perusahaan-perusahaan pelayaran nasional swasta, dan perusahaan-perusahaan pelayaran asing. Kewenangan Kementerian Pelayaran ini diperkuat oleh Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 1957 Pasal 4 Ayat 2 perusahaan pelayaran diberikan ijin trayek pelayaran yang telah disetujui oleh Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Pelayaran. Kementerian Pelayaran melalui Keputusan Presiden No. 128 Tahun 1957 Pasal 2 tugasnya meliputi : pengelola pelabuhan, pengawas keselamatan pelayaran, pengawas perusahaan-perusahaan pelayaran pemerintah, swasta, dan asing.⁵⁴

Standar kompetensi tenaga kerja operator dunia pelayaran juga menjadi wewenang Kementerian Pelayaran melalui Peraturan Pemerintah No.9 Tahun 1958. Dalam Peraturan Pemerintah No. 9 Tahun 1958 Kementerian Pelayaran sebagai institusi yang berwenang memberikan surat ijin berlayar, dan rincian upah minimum bagi pelaut (mualim pelayaran), markonis pelayaran (navigasi pelayaran), dan ahli mesin kapal.⁵⁵ Kementerian Pelayaran melalui Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 1958 Pasal 1 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1954 mengatur tentang pengaturan muatan kapal dalam setiap perusahaan pelayaran yang beroperasi di Indonesia.⁵⁶

Pada tanggal 15 April 1958 Kementerian Pelayaran melakukan peninjauan kembali terhadap Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1954 yang bertujuan melakukan pengawasan yang ketat terhadap perusahaan-perusahaan pelayaran negeri, dan swasta nasional, dan daerah terutama angkutan penumpang lewat

⁵⁴ Sekretariat Kabinet No.1503, Keputusan Presiden No. 128 Tahun 1957.

⁵⁵ Sekretariat Kabinet No. 373, Keputusan Pemerintah No.9 Tahun 1958.

⁵⁶ Sekretariat Kabinet No. 379, Keputusan Pemerintah No.15 Tahun 1958 Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 1954

laut.⁵⁷ Jawatan Pelayaran Ekonomi, Kementerian Pelayaran akan mensubsidi tarif kapal laut yang melalui jalur-jalur pelayaran yang kurang menguntungkan bagi perusahaan-perusahaan nasional, dan daerah. Disamping itu Jawatan Pelayaran Ekonomi, Kementerian Pelayaran akan mengatur agar rute pelayaran perintis diutamakan perusahaan pelayaran daerah sehingga tidak tergantung dengan pusat.

Selain itu P.P No.61 Tahun 1954 kapal laut yang berbobot mati 100 ton keatas diharuskan mempunyai badan usaha pelayaran, dan memiliki surat ijin pelayaran, dan kapal laut yang berbobot dibawah 100 ton dikategorikan pelayaran rakyat atau kapal nelayan. Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1954 ini juga direvisi karena pada tahun 1950 hingga 1959 pelayaran nasional diberikan kebebasan seluas-luasnya kepada para investor swasta, dan asing untuk beroperasi di Indonesia.

Menurut Ketua Seksi Perhubungan Darat/Laut Dewan Perdagangan, dan Perusahaan C.D.Ponto dimana 20% maskapai kapal adalah pihak perusahaan-perusahaan asing Hongkong, dan Singapura sehingga mereka mengambil keuntungan sebesar-besarnya dari tarif angkutan penumpang, dan barang.⁵⁸ C.D.Ponto yakin nantinya masyarakat umum akan memprotes pengangkutan penumpang, dan barang lewat laut jangan dikuasai swasta. Akhirnya seluruh tugas pembangunan pelayaran di Indonesia akan dibawah penguasaan, dan pengawasan negara. Melalui Keputusan Peraturan Pemerintah No.15 Tahun 1958 revisi P.P No.61 Tahun 1954 maka Jawatan Pelayaran melalui, Kementerian Pelayaran mempunyai wewenang mengawasi perusahaan-perusahaan pelayaran,

⁵⁷ Tarif Angkutan Laut Akan Ditinjau, *Sin Po* 15 April 1958, hal 2.

⁵⁸ 20% Maskapai kapal adalah makelar, *Sin Po* 17 Juni 1958, hal 2.

mengawasi jalur pelayaran interinsuler, pemberian ijin berlayar bagi pelaut, muatan kapal, dan mengelola pelabuhan. P.P No. 15 Tahun 1958 ini pelaksanaan teknisnya ditindaklanjuti oleh Keputusan Menteri Pelayaran No. Plj 1/1/14

Peraturan Perizinan Pelayaran yang isinya, yaitu perusahaan pelayaran harus berbadan hukum, susunan pimpinan perusahaan harus mengikuti standar manajemen perusahaan menurut Kementerian Pelayaran, direktur, dan komisaris harus berada di Indonesia, dan berkewarganegaraan Indonesia, modal perusahaan minimal Rp. 800.000,-, dan daftar tarif, dan daftar rute pelayaran yang telah dilayari, dan disetujui oleh Kementerian Pelayaran.⁵⁹ Penerapan teknis di lapangan kemudian dilakukan oleh Jawatan pelayaran, Kementerian Pelayaran antara tahun 1957 hingga 1958 telah menerbitkan 30 surat ijin pelayaran kepada perusahaan-perusahaan pelayaran swasta, yaitu 24 perusahaan pelayaran yang telah mempunyai kapal laut baik itu membeli atau mencarter dari dalam dan luar negeri. Sedangkan 6 perusahaan pelayaran telah diberi surat ijin pelayaran tetapi belum memiliki kapal. Selain itu 49 perusahaan pelayaran swasta baru sedang dalam proses pemberian surat ijin pelayaran oleh Jawatan Pelayaran Ekonomi, Kementerian Pelayaran.⁶⁰ Pengawasan terhadap operator swasta akibat P.P No. 61

Tahun 1954 sebelum terjadinya nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda di Indonesia Kementerian Pelayaran yang dahulu bernama Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dibawah Kementerian Perhubungan telah membagi tiga lapangan pekerjaan dalam lalu lintas pelayaran, yaitu perusahaan muatan kapal, perusahaan pelayaran, dan perusahaan galangan kapal.

⁵⁹ Pelaksanaan Izin Pelayaran, *Sin Po*, 18 Maret 1958, hal 2.

⁶⁰ 30 perusahaan pelayaran partikelir Nasional telah betjalan, *Merdeka*, 2 Agustus 1958, hal 2

Pertama, perusahaan pelayaran Belanda, yaitu *K.P.M (Koninklijke Paketvaart Maatschappij)* yang menguasai jalur angkutan penumpang melalui laut dari tahun 1950 hingga akhir tahun 1957. Kedua, perusahaan pelayaran muatan kapal Belanda, yaitu *S.M.N (Stoomvaart Maatschappij Nederland)*, *K.R.L (Koninklijke Rotterdamsche Lloyd)*, *K.J.C.P.L (Koninklijke Java China Paketvaart Lijn)*, dan *N.I.S.H.M (Nederland Indische Steenkolen Handels Maatschappij)*. Ketiga, perusahaan galangan kapal Belanda, yaitu *V.P.V (Verenigde Prauwen Veer)*, *Drogdok Maatschappij Surabaya*, dan *Industrieel Maatschappij Palembang*.⁶¹

Kementrian Pelayaran pada tahun 1959 menskor sementara 2 perusahaan pelayaran sesuai dengan P.P No. 15 Tahun 1958 revisi dari P.P No. 61 Tahun 1954, yaitu perusahaan pelayaran PT. Samudra Shipping, dan PT. Indolines. Penskoran PT.Samudera Shipping oleh Sekretaris Jenderal Kementrian Pelayaran Mr.Masrin karena telah melanggar pencarteran kapal, dan mengangkut secara ilegal 2.000 ton kopra yang seharusnya dari Bitung-Makassar-Surabaya tetapi merubah jalurnya menjadi Bitung-Makassar-Jakarta. Sedangkan PT.Indolines diskor oleh Kementrian Pelayaran karena tidak membayarkan uang carter kapal, yaitu kapal Armonia sebesar US\$ 900.000,- kepada pemilik kapal sehingga pengangkutan beras dari Ranggon, Myanmar tertahan di Singapura, Federasi Malaya oleh pemilik kapal sehingga pengangkutan beras dari Ranggon, Myanmar ke Jakarta, Indonesia menjadi terhambat. Sedangkan Pemerintah Indonesia melalui Kementrian Negara Urusan Stabilisasi Ekonomi telah dibayarkan pada

⁶¹ Menteri Pelayaran Nazir mengenai Perusahaan Perkapalan Belanda, *Merdeka*, 11 September 1958, hal 1.

Perusahaan Pelayaran Muatan Kapal PT.Indolines yang berakibat terhadap penggelapan devisen.⁶²

Selain itu dunia pelayaran saat itu belum mandiri sebagai dampak P.P No. 61 Tahun 1954, yaitu dikuasainya lapangan pekerjaan oleh orang asing sehingga membuat orang Indonesia harus bersaing dengan orang asing yang tingkat pendidikan pelayarannya lebih baik dari orang Indonesia. Sehingga lapangan pekerjaan dibidang pelayaran dikuasai orang asing dimana operator perusahaan pelayaran sangat berbahaya ada ditangan orang asing.

Menindak lanjuti keadaan tersebut Direktur PT.PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia) Achmad Kosasih pada tahun 1957 hingga 1958 mengganti 50 tenaga ahli orang Belanda di PT.PELNI yang terdiri dari Nakhoda, mualim, dan ahli mesin yang bekerja di 45 kapal-kapal PT.PELNI. tindakan ini diambil untuk menjamin kelancaran perhubungan laut kapal-kapal PT.PELNI, terutama mengingat kekosongan yang ditimbulkan karena ditariknya kapal-kapal *K.P.M (Koninklijke Paketvaart Maatschappij)* dari rute pelayaran *interinsuler* di Indonesia.⁶³ Rencana pergantian nakhoda, mualim, dan ahli mesin kapal orang Belanda digantikan oleh orang Indonesia dengan menggantikan dengan sebagian kaum akademisi dari A.P.N (Akademi Pelayaran Niaga) yang telah meluluskan 33 orang siswa pada tahun 1958, dan sebelumnya tahun 1956 meluluskan 15 orang siswa. Menurut Direktur A.P.N (Akademi Pelayaran Niaga) Budiharjo lulusan tahun 1956, dan 1958 sebanyak 48 orang siswa disiapkan sebagai pejabat-pejabat pada Kementrian Pelayaran, Jawatan Pelayaran, dan operator di PT.PELNI.

⁶² Samudra dan Indoline dengan resmi diskor, *Merdeka*, 25 Juni 1959, hal 1.

⁶³ PELNI ganti tenaga-tenaga Belanda dengan ahli-ahli Indonesia, *Sin Po* 27 Desember 1957, hal 2.

Sedangkan Direktur Akademi Pelayaran Niaga Budiharjo menyiapkan 40 orang siswa angkatan tahun 1958 untuk dididik sebagai operator diperusahaan-perusahaan pelayaran dengan kurikulum pendidikan *London Maritime College*.⁶⁴

Selain itu untuk mengisi kekosongan akibat digantikannya orang Belanda oleh orang Indonesia di daerah Kepala Sekolah Pelayaran Negara Makassar Makagian telah meluluskan 100 orang siswa yang nantinya akan mengisi kekosongan tenaga ahli pelayaran dibagian dek, dan mesin. Selanjutnya S.P.N Makassar telah menerima 17 orang siswa yang mengikuti ujian tes masuk yang nantinya S.P.N Makassar akan mendidik siswa-siswa baru ini dengan materi baru pendidikan mualim pelayaran. Mualim pelayaran S.P.N Makassar ini nantinya akan dipersiapkan menjadi kelasi-kelasi kapal dibagian dek, navigasi, dan markonis.⁶⁵

Sedangkan untuk mendukung pelayaran perlu disiapkan sarana, dan prasarana pelayaran, yaitu pelabuhan sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 1958 dibidang sarana pelayaran, yaitu pelabuhan oleh Jawatan Pelabuhan, Kementrian Pelayaran dengan membuka 10 pelabuhan internasional, yaitu Langsa, Uleleh, dan Meulaboh di Aceh, Sibolga di Sumatera Utara, Kotabaru di Kalimantan Selatan, Poso di Sulawesi Tengah, Buleleng di Bali, dan Kupang di Nusa Tenggara Timur.⁶⁶ Peningkatan 10 pelabuhan dari pelabuhan domestik menjadi pelabuhan internasional dari 111 pelabuhan yang ada di Indonesia. Hal ini untuk menanggulangi macet distribusi barang, dan perdagangan maritim yang sempat terhenti akibat nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda terutama

⁶⁴ Kader-Kader baru Kementrian Pelayaran, *Sin Po*, 17 Januari 1958, hal 1.

⁶⁵ Sekolah Pelayaran menghasilkan 100 orang, *Sin Po*, 24 Februari 1958, hal 2.

⁶⁶ 10 Pelabuhan terbuka bagi perkapalan asing, *Sin Po*, 3 September 1958, hal 2.

K.P.M (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) yang selama ini menguasai pelayaran di Indonesia akibat Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 1954 yang memberikan kebebasan pada perusahaan pelayaran swasta asing.

Pembukaan 10 pelabuhan domestik menjadi pelabuhan internasional merupakan tugas dari Jawatan Pelabuhan, Kementerian Pelayaran sesuai dengan Keputusan Presiden No. 130 Tahun 1957, Pasal 7 Ayat 2, yaitu mengadakan dan melaksanakan peraturan-peraturan untuk wilayah pelabuhan terbatas, mengawasi pembangunan yang diselenggarakan oleh swasta disekitar kompleks pelabuhan, dan mengadakan koordinasi dengan seluruh pelabuhan di Indonesia.⁶⁷

B. Ruang Lingkup Tugas Kementerian Pelayaran.

Pemerintahan Kabinet Karya menerbitkan Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 128 Tahun 1957 dalam pasal 1, yaitu Kementerian Perhubungan dipecah dua menjadi Kementerian Perhubungan yang dipimpin Menteri Mr.Sukardan, dan Kementerian Pelayaran dipimpin Menteri Mohammad Nazir. Namun dalam pelaksanaan tugas selanjutnya, Mr. Sukardan jatuh sakit. Sementara tugas-tugasnya digantikan oleh Mochammad Nazir, sesuai dengan Keputusan Presiden RI No. 208 Tahun 1957.⁶⁸ Kemudian dalam pada tanggal 4 Juni 1957 Presiden Ir.Soekarno mengeluarkan Keppres RI No. 128 Tahun 1957 Kementerian Pelayaran membawahi, yaitu Mahkamah Pelayaran, Direktorat Jenderal

⁶⁷ Sekretariat Kabinet, No. 1505, Keputusan Presiden No. 130 Tahun 1957.

⁶⁸ Keputusan Presiden RI No. 208 Tahun 1957, dapat dilihat di lampiran

Perhubungan Laut, Jawatan Pelabuhan, Jawatan Pengawasan Keselamatan Pelayaran, Jawatan Pelayaran Ekonomi, dan PT.PELNI.⁶⁹

Setelah membagi peran, dan tugas Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Pelayaran, Presiden Ir.Soekarno mengeluarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 130 Tahun 1957 yang berisi lapangan kerja, tugas, dan susunan pimpinan Kementerian Pelayaran. Menurut Keppres RI No. 130 Tahun 1957, yaitu :

- Mengurus masalah-masalah umum dilapangan pelayaran, perindustrian, perkapalan, dan kepelabuhan.
- Menyelenggarakan penerangan tentang pelayaran, perkapalan, dan kepelabuhan.
- Mengadakan atau membantu menyelenggarakan pendidikan dilapangan pelayaran.
- Mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran.
- Menetapkan politik pelayaran.
- Membimbing, dan mengusahakan perkembangan pelayaran nasional.
- Membangun, menyelenggarakan, dan memelihara pelabuhan.
- Merencanakan dan melaksanakan peraturan tentang pelayaran, perkapalan, dan pelabuhan.
- Memusatkan pembelian dan pembangunan kapal untuk keperluan pemerintah beserta pengawasannya dan pembelian mesin kapal, ketel

⁶⁹ Sekretariat Kabinet No. 1503, Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 128 Tahun 1957.

kapal, motor kapal, dan alat-alat perlengkapan untuk keperluan kapal-kapal pemerintah, kapal untuk swasta yang dibiayai atau mendapat kredit dari pemerintah.

- Pemberian kelonggaran syarat bendera kapal.
- Mahkamah pelayaran.
- Dewan angkutan laut.

Sesuai dengan tugasnya maka Kementerian Pelayaran berkewajiban menetapkan politik pelayaran, yaitu politik kekuatan maritim dalam pembangunan sarana, dan pra-sarana perhubungan laut di Indonesia. Presiden Ir. Soekarno juga menetapkan susunan pimpinan kementerian pelayaran, yaitu :

- Sekretariat Jenderal membawahi, yaitu bagian tata hukum, bagian politik, bagian hubungan luar negeri, bagian pendidikan, bagian perburuhan, bagian penerangan, dokumentasi, dan statistik, dan bagian teknik, dan perkapalan.
- Mahkamah Pelayaran.
- Dewan Angkutan Laut.
- Urusan Tata Usaha membawahi, yaitu bagian kepegawaian, bagian keuangan, bagian rumah tangga, dan bagian arsip, dan ekspedisi.
- Jawatan Pelayaran Ekonomi.
- Jawatan Pelabuhan.
- Jawatan Pelayaran.
- Jawatan Perindustrian Perkapalan.

- Perusahaan-Perusahaan Pelabuhan Negara PT.Pelindo (Pelabuhan Nasional Indonesia).
- Perusahaan pelayaran negara PT. PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia).⁷⁰

Sesuai dengan Keppres RI No. 130 Tahun 1957 maka Kementerian Pelayaran bertugas mengawasi perusahaan-perusahaan pelayaran, menerbitkan surat ijin pelayaran, membangun pertahanan ekonomi maritim, mengawasi, dan mengelola pelabuhan, dan membangun industri maritim.

Kondisi dan situasi darurat perang turut mewarnai perannya dalam menjalankan tugas kementerian pelayaran, sebagaimana diuraikan pada sub bab berikut ini.

C. Peran Mochammad Nazir dalam Memajukan Pelayaran Indonesia (1957 – 1959)

1. Membangun Rancangan Politik Maritim

Melihat pada letak geografis Kepulauan Indonesia, juga atas pertimbangan ekonomis, sejarah, dan bahasa yang merupakan suatu kesatuan, Indonesia memiliki argumen yang kuat untuk memberikan pengertian baru untuk dicantumkan dalam pasal-pasal hukum internasional tentang "Lautan Bebas dan Batas Perairan Teritorial", dalam Sidang Konferensi Jenewa Tahun 1957. Pada saat Kementerian Pelayaran dipimpin oleh Mohammad Nazir, hukum laut internasional belum menyebutkan status perairan Indonesia. Letak dan bentuk geografis Kepulauan Indonesia menjadi sumber kehidupan Bangsa Indonesia, bahwa perekonomian antara pulau-pulau dilakukan melalui laut.

⁷⁰ Sekretariat Kabinet No. 1505, Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 130 Tahun 1957.

Kondisi demikian menuntut kerja keras pada pemerintahan Kabinet Juanda yang berkuasa untuk mencari jalan keluar. Logis bila laut-laut, selat-selat, dan perairan diantara pulau-pulau dalam negara Indonesia yang memiliki kekayaan sumber alam untuk kehidupan rakyat menjadi hak milik bangsa Indonesia sendiri. Bagi dunia internasional juga penting, bahwa kapal-kapal internasional dengan status perairan baru Indonesia tetap diizinkan melalui perairan Indonesia dengan bebas di waktu damai. Namun jika dalam kondisi perang, Indonesia berhak membuat inisiatif sendiri untuk membuat peraturan guna menjamin keamanan lalu lintas laut.⁷¹ Pemerintah Indonesia memutuskan untuk memperluas perairan teritorial sampai 12 mil dari pantai. Keputusan ini menuai reaksi keras dari Amerika Serikat melalui nota yang disampaikan pada Kementerian Luar Negeri Indonesia.⁷²

Pada tanggal 24 Februari 1958, dilaksanakan Konferensi Genewa tentang hukum laut internasional. Pada kesempatan itu, dibicarakan berbagai hal dari masalah militer, penangkapan ikan, hingga pada konsesi-konsesi minyak di daerah pantai, dengan fokus pada bahasan tentang jarak perairan negara dari pantai, apakah 3 mil, 12 mil atau 200 mil.⁷³ Indonesia bersama dengan Chili dan Peru

⁷¹ Indonesia beralasan bahwa andai timbul peperangan di laut Jawa, perekonomian Indonesia akan terganggu. Lebih lanjut baca, "Mengapa Indonesia Lebarkan Perairan Sepanjang 12 Mil Dari Pantai", dalam *Sinpo*, Jum'at, 21 Februari 1958, hal. 1

⁷² Lihat pada "Juga Amerika (Atas Desakan Seato) Anti Perluasan Teritorial Kita! & Belanda Tolak Klaim Perairan Indonesia", dalam *Sinpo*, Selasa 14 Januari 1958, hal. 1. Amerika dan Sekutunya beranggapan bahwa tindakan Indonesia dapat menutup jalur pelayaran di laut antara Australia dan Selandia Baru

⁷³ Masalah pokok lain justru mendapat perhatian istimewa dalam pembahasan, yakni tentang penggunaan radar dan alat elektronik serta atom dalam penangkapan ikan yang marak dilakukan berbagai Negara. Lihat, "Konferensi Hukum Laut Di Genewa," dalam *Sinpo*, Selasa, 25 Februari 1958, hal. 2

pada awalnya meminta 200 mil laut, sedangkan yang meminta 12 mil adalah Negara-Negara Perikanan seperti Uni Soviet, Norwegia dan lainnya.

Pada tanggal 12 Maret 1958 ketua delegasi Uni Soviet dalam Konferensi Hukum Laut Internasional di Genewa melakukan protes keras terhadap negara-negara pendukung batas laut 3 mil.⁷⁴ Protes Keras Uni Soviet itu memperoleh dukungan lebih dari 50 negara.⁷⁵

Sebagaimana kita ketahui bahwa kedudukan Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan mengharuskan suatu politik kekuatan maritim. Satu era sebelum kepemimpinan Kementerian Pelayaran yang dipimpin oleh Mochammad Nazir, adalah Jawatan Pelayaran yang berada di bawah Kementerian Perhubungan, yang dipimpin oleh Laksamana M. Pardi. Beliau selaku Kepala Jawatan Pelayaran memiliki rancang bangun politik maritim.⁷⁶

Menteri Pelayaran Mochammad Nazir, pada awal kepemimpinannya, membangun desain politik maritim Indonesia, yang mengutamakan pembangunan armada perkapalan dagang, perikanan laut, dan Angkatan Laut Republik Indonesia sebagai unsur-unsur dalam Kekuatan Politik Maritim Di Indonesia.⁷⁷ Desain politik maritim disini ialah berdasarkan Deklarasi Djuanda yang disusun oleh Prof.Dr Mochtar Kusumaatmadja dalam Undang-Undang Laut Teritorial, dan Lingkungan Maritim bahwa segala perairan disekeliling dan diantara pulau-pulau

⁷⁴ "Perluasan Batas Air Teritorial Perlu Untuk Negara-Negara Yang Sedang berkembang," dalam *Sinpo*, Kamis, 13 Maret 1958, hal.1

⁷⁵ Dari 50 negara tersebut adalah 25 negara Asia dan Afrika, 20 negara Amerika Latin dan 3 negara Blok Soviet. Baca "Usul 12 Mil Laut Teritorial Disokong Lebih Dari 50 Negara," dalam *Sinpo*, Senin, 14 April 1958, hal.1

⁷⁶ Rancang bangun politik maritimnya, beliau ungkapkan ketika mengadiri Kongres Serikat Buruh Jawatan Pelayaran, tahun 1952. Lebih lanjut, baca pada "Sambutan-Sambutan dalam Resepsi Kongres Serikat Buruh Jawatan Pelayaran" pada 21 Januari 1952.

⁷⁷ "Undang2 Pelajaran akan Ditinjau Semua", dalam *Sinpo*, Selasa, 16 Mei 1957, hal.1

di Indonesia merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari daratan, dan berada dibawah kedaulatan Indonesia.⁷⁸ Berdasarkan Undang-Undang Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim ini untuk menjaga kedaulatan wilayah laut Negara Indonesia peran Angkatan Laut Republik Indonesia sangat penting untuk menjaga wilayah perairan dalam Indonesia.

Program Kementerian Pelayaran melalui kekuatan politik maritimnya dalam politik kekuasaan maritim terdapat empat unsur, yaitu : pertama, pertahanan maritim, kedua, perekonomian maritim, ketiga, perhubungan maritim, dan keempat, kebudayaan maritim.

Pertama, sebagai unsur pertahanan maritim tugas Angkatan Laut Republik Indonesia adalah menjaga wilayah laut Indonesia dari ancaman angkatan laut negara lain. Selain tugas operasi militer A.L.R.I juga bertugas operasi nir-militer (operasi selain perang), yaitu : mengamankan, dan menjaga wilayah laut, dan garis perbatasan laut kita agar kapal-kapal penangkap ikan asing tidak mencuri kekayaan laut Negara Indonesia, dan mengamankan kapal-kapal Indonesia, dan kapal-kapal sipil negara asing dari ancaman bajak laut.

Kedua, sebagai unsur perekonomian maritim tugas PT.PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia), PT.P.G.S.N (Perusahaan Garam Soda Negara), PT.Pelayaran Veteran, PT.Djakarta Lloyd, dan perusahaan-perusahaan pelayaran swasta nasional, dan daerah adalah bertugas dalam menjalankan distribusi barang-barang konsumsi, bahan mentah, dan bahan industri baik dari Pulau Jawa ke pulau-pulau diluar Jawa ataupun sebaliknya. Disinilah peran perusahaan pelayaran Pemerintah

⁷⁸ Djamin Awaloedin. 2001. *Ir.H.Djuanda Negarawan, Administrator, dan Tekhnokrat Utama*, Jakarta: Kompas Media Nusantara, hal 338-339.

Indonesia seperti : PT. PELNI, PT. P.G.S.N, PT. Pelayaran Veteran, dan PT. Djakarta Lloyd, dan perusahaan pelayaran pribumi swasta PT. Carya, dan perusahaan-perusahaan swasta lainnya sebagai perantara hubungan antara pengusaha-pengusaha pusat, dan pengusaha-pengusaha daerah.

Ketiga, sebagai unsur perhubungan maritim tugas Kementerian Pelayaran adalah mengatur jalur lalu lintas laut diseluruh Indonesia, bertanggung jawab dalam memelihara, dan mengelola pelabuhan-pelabuhan, dan pemberian surat ijin pelayaran bagi perusahaan-perusahaan pelayaran swasta, dan perusahaan pelayaran asing. Salah satu tugas` Kementerian Pelayaran adalah mengatur jalur lalu lintas perhubungan laut nasional, daerah, dan perintis. Jalur perhubungan laut nasional, yaitu jalur pelayaran dari Pulau Jawa menuju Pulau Sumatera, Pulau Kalimantan, dan Pulau Sulawesi. Selanjutnya jalur pelayaran daerah, yaitu menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Flores, Pulau Nias, Pulau Batam, Pulau Bangka dan Belitung, Pulau Ambon, Pulau Buton, Pulau Halmahera, dan lainnya. Sedangkan jalur pelayaran perintis adalah jalur pelayaran pantai atau penyeberangan, yaitu Merak-Bakaheuni, Surabaya-Madura, Ketapang-Gilimanuk, Karang Asem-Padang Bai, Mataram, dan lainnya.

Keempat, sebagai unsur budaya maritim tugas nelayan, cendekiawan, masyarakat pantai, para olahragawan pantai, dan pengelola akomodasi wisata alam pantai. Peran nelayan disini adalah bagaimana mempertahankan pencarian ikan secara tradisional dengan tidak merusak alam, dan terumbu karang dengan cara menangkap ikan dengan bom agar terumbu karang menjadi lestari agar dapat dimanfaatkan sebagai olahraga laut, dan wisata snorkeling. Cendekiawan berperan

dalam menggiatkan penelitian ilmiah yang mengambil wilayah penelitian disekitar pantai, dan laut agar kaum muda intelektual juga tertanam jiwa baharinya.

Masyarakat pantai bertugas dalam menjaga kebersihan pantai, dan laut dari sampah-sampah agar ekosistem pantai, dan laut tidak tercemar sehingga wisatawan domestik maupun luar negeri tertarik berwisata di pantai, dan laut dimana masyarakat sekitar bisa berdagang diareal pantai tersebut. Olahragawan pantai berperan dalam memasyarakatkan olah raga pantai atau laut agar bisa menarik minat masyarakat agar tertarik untuk berwisata ke pantai, dan laut. Peran pengusaha akomodasi wisata adalah mengadakan paket-paket wisata pantai yang menarik dari pihak *tour and travel*, harga paket kamar yang menarik dari pihak hotel-hotel atau pondok wisata yang dikelola masyarakat sekitar.

Berdasarkan wawancara terhadap narasumber, yang merupakan juniornya Mochammad Nazir, yakni Laksamana Muda R M Sunardi, menyatakan bahwa:

”Saat Nazir menjadi menteri Pelayaran beliau hanya berkonsentrasi pada ideologinya yaitu, Politik Kekuatan Maritim. Karena Politik Kekuatan Maritim berbeda dengan Pelayaran sebabnya Maritim itu artinya kekuatan sedangkan Pelayaran arti perhubungan atau pembangunan sarana, dan prasarana.”⁷⁹

Melalui ideologinya, beliau melakukan peninjauan kembali terhadap semua undang-undang yang mengatur tentang pelayaran yang berlaku ketika itu, termasuk soal pergudangan dan kade-kade. Perusahaan Pelayaran Nasional PT. PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia) akan tetap merupakan alat pokok dalam pelayaran intersuler.⁸⁰ Pelayaran-pelayaran antar daerah-daerah yang terpencil

⁷⁹ Hasil wawancara antara Peneliti dengan Laksamana Muda R M Sunardi

⁸⁰ ”Pembangunan Pelayaran Nasional,” dalam *Merdeka*, Jum’at, 14 Maret 1958, hal. 2. Lebih lanjut baca “Menteri Pelayaran Bawa Politik Baru di Pelni,” dalam *Merdeka*, Selasa, 23 Juli 1957, hal.1

dilakukan dengan sistem trayek hingga daerah yang bersangkutan memiliki jaringan pelayaran tetap sendiri dan lebih jauh pemerintah akan melakukan sentralisasi pembelian dan percarteran kapal.

Menurut Mochammad Nazir bahwa kekuatan politik maritim dapat mencegah retaknya kesatuan.⁸¹ Oleh karena itu, Mohammad Nazir dengan tegas menyatakan bahwa lalu lintas laut harus segera dikuasai.⁸² Kementerian Pelayaran pada Kabinet Djuanda sangat sesuai dengan keadaan negara Indonesia sebagai negara kepulauan. Oleh karena itu, Laksamana Mochammad Nazir menyetujui permintaan KSAL Laksamana R. Soebiyakto terkait dengan memiliterisasi dinas pelayaran negara dari Jawatan Pelayaran.⁸³ Terkait dengan sistem pelayaran, Menteri Pelayaran Mochammad Nazir membangun desain peraturan yang disetujui Presiden Republik Indonesia Ir. Soekarno melalui Peraturan Pemerintah tentang perizinan pelayaran. Peraturan ini mengatur tentang hak dan kewajiban perusahaan pelayaran.⁸⁴

2. Pengambil-alihan K.P.M

Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM), sebuah perusahaan perkapalan kerajaan Belanda yang sangat terkenal. Perusahaan K.P.M ini didirikan pada tahun 1888 dan tiga tahun kemudian (1891) memulai usahanya dengan 13 buah kapal uap, dan pada periode selanjutnya terus berkembang. Pada 1908, K.P.M

⁸¹ "Maritiem Power Cegah retaknya kesatuan", dalam *Merdeka*, Senin, 15 April 1957, hal.1

⁸² " Menteri Nazir; Lalu Lintas laut Harus Segera Kita Kuasai", dalam *Terompet Rakyat*, Kamis, 10 April 1957, hal. 1

⁸³ "Dinas Pelayaran Negara Dimiliterisir," dalam Sabtu, *Sinpo*, 28 Juni 1958, hal. 2, dan "Dinas Pelayaran dari Jawatan Pelayaran dimiliterisir," dalam *Merdeka*, Sabtu, 28 Juni 1958, hal. 2.

⁸⁴ "PP Izin Pelayaran," *Sinpo*, Rabu, 20 November 1957, hal. 2 dan Lihat juga "Pelaksanaan Izin Pelayaran," dalam *Sinpo*, Selasa, 18 Maret 1958, hal. 2

membuka pelayaran ekspres Surabaya-Semarang-Batavia, sebagai bagian pelayaran Jawa-Australia. Pada 1915, K.P.M membuka lini pelayaran Belawan Deli-Selat Cina.⁸⁵ K.P.M sejak beroperasi (1891) armada kapalnya secara rutin berlabuh di 30 pelabuhan Hindia Belanda, termasuk pelabuhan-pelabuhan kecil. Ketika itu, Indonesia tidak memiliki masalah dalam pelayaran, karena kapal-kapal K.P.M menyinggahinya. Saat itu, K.P.M memiliki armada sebanyak 136 buah kapal dengan jumlah 260 ribu ton.

Pada mulanya, pengambilalihan K.P.M menuai pro dan kontra, sebagian tidak mendukung dan bagian lainnya mendukung secara penuh pengambilalihan tersebut. Tindakan tegas oleh pemerintah terkait dengan pengambilalihan K.P.M oleh para buruh dan para pekerjanya, dipandang sebagai ”cahaya” yang memancar ditengah kabut gelap masalah pelayaran ketika itu. Bahwa pada masa itu, maskapai pelayaran Belanda, yakni K.P.M masih mendapatkan hak istimewa dan merupakan urat nadi pelayaran antarpulau bagi Republik Indonesia yang telah 12 tahun merdeka tepatnya dari tahun 1945 hingga 1957.

Dalam kondisi pro dan kontra tentang pengambil-alihan K.P.M, Kementerian Pelayaran tetap berkomitmen dan melangkah maju dengan mengambil tindakan tegas dan tidak melakukan pembiaran terhadap K.P.M yang selama ini mendapatkan hak istimewa. Sebagaimana diketahui bahwa praktek K.P.M telah mengeruk keuntungan dan memang sungguh mengecewakan. K.P.M tidak saja berbuat semaunya dalam hal penetapan tarif, tetapi dalam hal pelayanannya pun menunjukkan rasa ketidakpuasan. Pelayanannya tidak dapat membedakan apakah

⁸⁵ Alwi Sihab, ”Kantor pusat KPM di Noorddwijk”, dalam *Republika*, 12 April 2008

mereka sedang melayani manusia atau binatang ternak, bahkan dalam hal pengiriman barang saja, hampir tidak ada jaminan atas keamanan barang tersebut hingga sampai pada tujuan.

Menurut Menteri Pelayaran Mochammad Nazir sebenarnya pengambil-alihan K.P.M hanya tinggal mempercepat rencana yang telah disiapkan.⁸⁶ Terkait dengan desain perencanaan yang ditetapkan Menteri Pelayaran Mochammad Nazir mengatakan bahwa:

” Sejak Kementerian Pelayaran dibentuk, telah mulai disusun suatu rencana untuk menggantikan KPM. Menurut rencana itu dalam jangka waktu 6 atau 7 tahun KPM sudah digantikan. Jika Kementerian Pelayaran diberi kapal niaga dalam setahunnya paling sedikit 20.000 ton, maka dalam jangka waktu 5 tahun dikatakan KPM sudah dapat digantikan. Dan lebih tegas lagi kalau setahun diberi tonage 30.000, maka tonnage yang dipunyai KPM sudah dapat diganti pada waktu yang direncanakan itu.”⁸⁷

Mengkaji pada pernyataan Menteri Pelayaran Mochammad Nazir di atas, maka perlu ditelusuri data tentang jumlah tonage kapal yang dimiliki KPM. Hasil penelusuran data menunjukkan bahwa pada saat itu KPM memiliki 270.000 ton, namun yang aktif hanya 150.000 ton saja.

Pada 29 Oktober 1957, Mochammad Nazir melakukan perundingan dengan Wakil-Wakil Dewan Nasional SOBSI yang terdiri dari Runtunambi dan Tuk Subiyanto.⁸⁸ Dalam pertemuan itu, Menteri Pelayaran Laksamana Mochammad Nazir menyatakan bahwa kaum buruh dibawah naungan SOBSI turut aktif berusaha bersama pemerintah dan kementerian pelayaran untuk mengatasi

⁸⁶ Dewan Nasional dan Mohammad Nazir, selaku Menteri Pelayaran, telah membahas tentang rencana pengambilalihan KPM, Lihat pada Memo Wakil Ketua Dewan Nasional, Ruslan Abdulgani kepada Mohammad Nazir.

⁸⁷ “Kegiatan² Sebelum dan Sesudah Ambil-alih KPM”, dalam *Merdeka*, Th.XI No. 3, 18 Januari 1958, hal. 7

⁸⁸ ”Perbesar Armada Antar Nusa”, dalam *Harian Rakyat*, Rabu 30 Oktober 1957, hal. 7

kesulitan-kesulitan pelayaran antarpulau. Pada pertemuan itu pula SOBSI mengusulkan untuk meluaskan trayek antarpulau disamping memperbesar armada kapal. SOBSI juga mendukung kebijakan Menteri Pelayaran Laksamana Mochammad Nazir untuk mengatasi kekuasaan modal besar asing di bidang transportasi laut dan pelabuhan.

Pada 29 November 1957, Indonesia sekali lagi gagal memperoleh mayoritas suara dua pertiga yang diperlukan dalam Majelis Umum (*General Assembly*) PBB atas usulannya agar kedua pihak yang bertikai dalam masalah tentang Irian Barat (Indonesia dengan Belanda) dapat melakukan negosiasi kembali. Maka peristiwa tersebut menambah sentimen anti-Belanda di Indonesia yang mengakibatkan Tindakan Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Belanda Di Indonesia. Dalam menyikapi kegagalan resolusi Indonesia di PBB, pada tanggal 1 Desember 1957, pemerintah mengumumkan adanya aksi mogok selama dua puluh empat jam kepada seluruh buruh yang bekerja disemua Perusahaan-Perusahaan Belanda.⁸⁹ Menteri Penerangan Sudibjo selaku Ketua Panitia Aksi Pembebasan Irian Barat, dengan pengesahan kabinet, telah memberikan instruksi tersebut melalui Radio Republik Indonesia (RRI).⁹⁰ Akibat aksi mogok selama dua puluh empat jam tersebut, diperkirakan Perusahaan-Perusahaan Belanda mengalami kerugian kurang lebih Rp 100.000.000,- atau kalau sekarang nilai belinya setara dengan Rp 5.000.000.000,-.⁹¹

⁸⁹ Bartlett, *Ibid.*, hal. 100

⁹⁰”Mogok total Perusahaan-perusahaan Belanda, dan Belanda diam-diam pindahkan bagian-bagian perusahaannya,” dalam *Merdeka*, Senin, 2 Desember 1957, hal.1

⁹¹”Kerugian seratus juta rupiah ini berdasarkan nilai rupiah pada tahun 1957,” dalam *Suluh Indonesia*, Selasa, 3 Desember 1957, hal. 3

Sebagai kelanjutan dari aksi mogok tersebut, Rapat Dewan Menteri Kabinet Djuanda pada tanggal 5 Desember memutuskan bahwa seluruh transfer keuntungan Perusahaan-Perusahaan Belanda dibekukan. Perusahaan-perusahaan Belanda yang telah diambil alih oleh buruh perusahaan itu dikuasai pemerintah dan pimpinannya diserahkan kepada suatu badan pengawas.⁹² Bersama dengan itu, Menteri Kehakiman Maengkom menyatakan pelarangan pengambilalihan Perusahaan-Perusahaan Belanda oleh para buruhnya. Pengambilalihan dilakukan oleh penguasa militer untuk kepentingan keamanan.⁹³ Pengambilalihan dilarang kalau maksudnya sekedar merampas harta milik Belanda. Dipicu oleh aksi mogok total para buruh, aksi pengambilalihan terhadap perusahaan-perusahaan Belanda, termasuk pengambilalihan *The Big Five*, telah terlanjur menggelinding bagaikan bola salju. Dalam aksi-aksi pengambilalihan, serikat-serikat buruh yang berafiliasi dengan SOBSI memainkan peranan penting. Hal ini dapat dipahami karena SOBSI merupakan federasi serikat buruh yang sebelumnya paling gencar menuntut pengambilalihan perusahaan-perusahaan Belanda. Tetapi inisiatif pertama untuk melakukan aksi pengambilalihan justru bukan dilakukan oleh SOBSI.

Pada bulan Desember 1957 terjadi berbagai peristiwa penting bagi sejarah Indonesia. Pada pagi hari tanggal 3 Desember, terjadi pengambilalihan terhadap kantor pusat KPM di Jl. Medan Merdeka Timur, Jakarta.⁹⁴ Terkait dengan tindakan pengambilalihan kantor KPM tersebut, dilakukan oleh serikat buruh

⁹² "Perusahaan Belanda Dioper Buruh," dalam *Indonesia Raya*, Jum'at, 6 Desember 1957, hal. 1

⁹³ "KPM Dioper Oleh Alat Negara," dalam *Pedoman*, Jum'at, 6 Desember 1957, hal. 2

⁹⁴ "KPM disita dan dijadikan milik RI," dalam *Merdeka*, Rabu, 4 Desember 1957, hal. 2

pelabuhan yang berafiliasi dengan PNI⁹⁵, "... pagi tanggal 3 Desember 1957 sekelompok pimpinan serikat buruh KBKI memaksa masuk ke dalam ruangan manajer di Kantor Pusat KPM di Jakarta, dan memproklamkan pengambilalihan KPM oleh oknum-oknum buruh. Pengoperan kekuasaan telah terjadi pada jam 10 pagi dengan tidak menimbulkan suatu insiden sama sekali. Hanya pada waktu Presiden Direktur KPM, De Geus diminta untuk menandatangani surat-surat penyerahan, ia menolak.

Menghadapi situasi demikian, pihak manajemen mengemukakan bahwa mereka harus membicarakannya terlebih dahulu dengan pemerintah, dan dijawab oleh pimpinan mereka, "kami dan kaum buruh adalah pemerintah!"⁹⁶ Pengambilalihan Kantor Pusat KPM dilakukan secara damai tanpa kekerasan.⁹⁷ Mengingat pemerintah dan penguasa militer tidak melakukan suatu tindakan apa pun terhadap aksi kaum buruh, maka dapat diduga bahwa pemerintah Indonesia secara diam-diam turut mendukung berbagai aksi tersebut.

Pada 5 Desember 1957, Dewan Menteri Kabinet Djuanda bersidang dan memutuskan bahwa Perusahaan-Perusahaan Belanda yang dioper oleh buruhnya selanjutnya akan dikuasai oleh pemerintah dan pimpinannya diserahkan pada suatu badan pengurus.⁹⁸ Dalam hal ini terkait dengan KPM, untuk menjamin keamanan lalulintas dan pengangkutan dalam keadaan darurat perang ketika itu,

⁹⁵ Bartlett, Anderson G. Bartlett, et. al. *Pertamina, Perusahaan Minyak Nasional* (Jakarta: Inti Idayu Press, 1986) hal. 100

⁹⁶ "KPM, Jakarta ke Amsterdam, tanggal 3 Desember 1957" seperti yang dikutip oleh HW Dick. *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi dan Regulasi* (Jakarta: LP3ES, 1990) hal. 40-41

⁹⁷ "Kantor KPM Dioper Buruh-Buruh Indonesia," dalam *Suluh Indonesia*, Rabu, 4 Desember 1957, hal. 1

⁹⁸ "Seluruh Transfer Laba Sosial/Sosial Perusahaan-Perusahaan Belanda Dibekukan; Perusahaan-Perusahaan yang Dioper oleh Buruhnya Dikuasai oleh Pemerintah," dalam *Indonesia Raya*, Jum'at, 6 Desember 1957, hal. 2

maka melalui keputusan penguasa militer, yakni Jenderal Abdul Haris Nasution, bahwa KPM dioper oleh pemerintah dan dipercayakan pada suatu panitia penguasaan KPM.⁹⁹

Pada tanggal 6 Desember 1957 Menteri Pelayaran Laksamana Mochammad Nazir menerima tamu, diantaranya adalah Direktur KPM, De Geus. Dalam pertemuan itu, Mochammad Nazir mengemukakan restu dan persetujuannya atas pengambil-alihan KPM.¹⁰⁰ Dalam proses pengambilalihan kapal-kapal KPM oleh para buruhnya, terdapat berbagai berbagai peristiwa.

Diantaranya, lebih dari dua puluh kapal KPM melarikan diri,¹⁰¹ ketika itu para nakhoda kapal dengan sengaja merubah haluan.¹⁰² Diantara negara-negara tujuan untuk melarikan kapal tersebut adalah Singapura.¹⁰³ Hasil telusuran sumber wawancara lisan, menemukan data, bahwa Laksamana Muda (pur) Jhon Lie turut menangkap salah satu diantara kapal-kapal KPM yang melarikan diri ke Singapura, sebagaimana dalam kutipan di bawah ini.

”..... saya punya kapal tidak bisa ikut konvoi kapal-kapal K.P.M ke Singapura, ya kami 9 mil berubah haluan, dan 1 mil saya bilang engkau punya kapal (nakhoda orang Belanda) punya kapal itu putar, zig-zagkan, ya tapi tetap 1 mil dikoordinir/dipimpin saya,”¹⁰⁴

⁹⁹”Team Pengawas Ditempatkan di Kapal-kapal KPM dan Seksi Perhubungan DPR Setuju Pemerintah Kuasai KPM,” dalam *Merdeka*, Sabtu, 7 Desember 1957, hal. 1

¹⁰⁰ Pemerintah Indonesia tampaknya menghindari pengumuman adanya tindakan nasionalisasi secara resmi. Karena tindakan demikian menuntut azas legalitas dan memiliki konsekuensi hukum yang dapat menyulitkan pemerintah sendiri. Karena itu perusahaan-perusahaan yang telah diambil alih hanya dinyatakan sebagai berada di bawah pengawasan pemerintah. Lihat pula HW Dick. *Ibid.*, hal. 41.

¹⁰¹ ” Dua Kapal KPM Melarikan Diri,” dalam *Merdeka*, 16 Desember 1957, hal.2

¹⁰² ”Para Nakhoda Kapal Sengaja Yang Sengaja Merubah Haluan,” dalam *Merdeka*, 10 Desember 1957, hal. 2

¹⁰³ ”Kapten-Kapten KPM Berusaha Larikan Kapal-kapal ke Singapura,” dalam *Merdeka*, Sabtu, 6 Desember 1957, hal. 2

¹⁰⁴ Hasil Wawancara dengan Laksamana Muda (purn) John Lie, Sejarah Lisan No.2, No. 70, Arsip Nasional Republik Indonesia.

Dengan larinya kapal KPM ke Singapura, dan bahkan di sana sudah terdapat banyak perkantoran Perusahaan-Perusahaan Belanda yang berpindah kantor di Singapura. Hal ini mengakibatkan memanasnya hubungan diplomatik antara Indonesia dan Singapura. Hubungan dagang antara Singapura - Indonesia pun sempat terhenti, penanda yang jelas adalah terjadinya banyak pembatalan kontrak dagang.¹⁰⁵ Namun dalam perkembangan selanjutnya, hubungan dagang kedua negara berakhir membaik. Kementerian Perdagangan pun siap untuk melanjutkan kontrak dagang.¹⁰⁶

Untuk mengamankan jalannya proses pengambil-alihan, Pemerintah Republik Indonesia membentuk tim pengawas. Hal ini didasarkan pada suatu upaya agar tidak terjadi kekacauan dalam pengambilalihan dikarenakan oleh para buruh yang masif.

Kembali pada pembahasan mengenai jalannya proses pengambilalihan KPM, bahwa setelah diambilalih, terjadi kemacetan Jalur Pelayaran di Indonesia. Namun kemudian, pemerintah dapat mengatasi permasalahan tersebut.¹⁰⁷ Manajemen KPM kemudian diatur oleh tim pengawas dan tetap diizinkan menangani pelayaran nusantara dengan jalur pelayaran yang dibatasi. Pembatasan ini lebih disebabkan atas dasar pembagian jalur pelayaran dengan PT. PELNI dan pelayaran swasta diseluruh wilayah perairan di Indonesia yang menghubungkan pulau-pulau yang ada di Nusantara. Menurut Persatuan Pengusaha Pelabuhan

¹⁰⁵”Dagang Singapura-Indonesia Terhenti, Terjadi Banyak Pembatalan Kontrak,” dalam *Sinpo*, 17 Desember 1957, hal. 1

¹⁰⁶”Kementerian Perdagangan Siap dan Kapal KPM yang Ada di Singapura 20 Buah,” dalam *Merdeka*, 10 Desember 1957, hal. 1

¹⁰⁷”Pemerintah Dapat Jalan Keluar untuk Atasi Stagnasi akibat KPM,” dalam *Merdeka*, 11 Desember 1957, hal. 1

dalam Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 1955 bahwa pembagian hasil saham *K.P.M*, yaitu 60% Pemerintah Indonesia, dan 40% *K.P.M*. Namun dalam pelaksanaannya *K.P.M* tidak melakukan bagi hasil sesuai dengan P.P No. 61 Tahun 1955 hingga peristiwa pengambilalihan perusahaan-perusahaan Belanda di Indonesia pada 3 Desember 1957.

Menanggapi kemacetan lalu lintas laut akibat penyitaan kapal-kapal *K.P.M* oleh Penguasa Militer TNI-AD diberbagai tempat maka Menteri Pelayaran Mochammad Nazir mengadakan koordinasi dengan Perdana Menteri Kabinet Karya Ir.Djuanda mengenai apa tindakan selanjutnya, dan sikapnya terhadap beberapa negara, yaitu India, Jepang, Yugoslavia, dan Polandia yang ingin menggantikan *K.P.M*.¹⁰⁸ Langkah nyata yang dilakukan Menteri Pelayaran Mochammad Nazir dengan mencarter 5 unit kapal dari Hamburg, Jerman Barat yang akan datang pada awal tahun 1958.¹⁰⁹ Kemudian untuk memperlancar perhubungan laut maka Kementrian Pelayaran melalui Jawatan Pelabuhan memindahkan sebanyak 14 kapal-kapal *K.P.M* dari Dermaga I Tanjung Priuk ke Dek *K.P.M* di Kalimati, Tanjung Priuk. Pemindahan kapal-kapal *K.P.M* ini agar kapal-kapal PT.PELNI, dan kapal-kapal PGSN (Perusahaan Garam Soda Negara) agar dapat berlabuh mengangkut penumpang, dan barang.¹¹⁰

Proses pengambilalihan *K.P.M* menemui masalah karena kapal-kapal *K.P.M* telah diasuransikan kepada perusahaan asuransi Lloyd milik Inggris, dan Amerika Serikat, dan berarti kapal-kapal *K.P.M* sekarang milik perusahaan asuransi *Lloyd*. Pemerintah Indonesia tidak ingin pengambilalihan kapal-kapal *K.P.M* ini

¹⁰⁸ “ Sedia Ganti *K.P.M*,” dalam *Suluh Indonesia*, 12 Desember 1957, hal. 1

¹⁰⁹ “5 Kapal dari Hamburg akan datang,” dalam *Suluh Indonesia*, 14 Januari 1958, hal 3.

¹¹⁰ “ Priok Mulai Ramai,” dalam *Suluh Indonesia*, 22 Januari 1958, hal 2.

mengakibatkan Indonesia bersengketa dengan Inggris, dan Amerika Serikat. Pemerintah Indonesia ingin menciptakan *good will* atau simpati kepada Inggris, dan Amerika Serikat agar nantinya dapat mendukung Indonesia dalam perjuangan merebut Irian Barat dari Belanda. Berdasarkan pertimbangan Wakil Ketua Dewan Nasional Ruslan Abdul Gani, Perdana Menteri Ir.Juanda, dan wakil dari Angkatan Laut Republik Indonesia Kolonel Pringadi setuju atas sikap P.M Ir.Juanda atas pengembalian kapal-kapal K.P.M.¹¹¹

Selanjutnya untuk mengatasi pengembalian kapal-kapal K.P.M yang disita Pemerintah Indonesia kepada Pemerintah Belanda maka Menteri Mochammad Nazir melakukan pembelian 33 unit kapal dengan rincian, yaitu 10 unit kapal dari Uni Sovyet (Rusia), 9 unit kapal dari Jepang, 6 unit kapal dari Belanda, 2 unit kapal dari Jerman Barat, dan 6 unit dari Indonesia.¹¹² Menurut Menteri Pelayaran Mohammad Nazir dalam sidang temu pendapat dengan Ketua Seksi Perhubungan DPR B.J Rambitan dari Partai Nasional Indonesia pembelian kapal dari berbagai negara untuk menggantikan 53 unit kapal K.P.M dianggap tepat. Menurut Menteri Mochammad Nazir Pemerintah akan menambah 69 unit kapal untuk menggantikan 53 unit kapal K.P.M yang telah dikembalikan dengan rincian, yaitu 26 unit kapal untuk PT.PELNI, 13 unit kapal untuk P.G.S.N, dan 30 unit untuk perusahaan-perusahaan pelayaran swasta dalam negeri.¹¹³

Permasalahan baru seputar K.P.M akhirnya muncul, yaitu dimana sebanyak 5.600 buruh ex-K.P.M belum ditampung bekerja kembali. Menurut Menteri Mochammad Nazir, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Rp. 8.000.000,-/bulan

¹¹¹ “ Denas setuju pengembalian kapal-kapal K.P.M,” dalam Suluh Indonesia, 1 April 1958, hal 1.

¹¹² “ 9 Kapal lagi telah dibeli dari Jepang,” dalam Suluh Indonesia, 10 Mei 1958, hal 2.

¹¹³ “ Kapal yang dibutuhkan,” dalam Suluh Indonesia 30 Agustus 1958, hal 1.

untuk menggaji buruh-buruh ex-K.P.M tersebut, dan buruh-buruh pelaut ex-K.P.M ini nantinya akan ditempatkan di kapal-kapal yang dipesan dari Jepang, Finlandia, Jerman Barat, dan Polandia. Sedangkan buruh-buruh selain pelaut Pemerintah Indonesia akan menempatkan mereka dalam proyek-proyek baru yang ada sangkut pautnya dengan pelayaran.¹¹⁴

Pembelian, dan pencarteran kapal-kapal PT.PELNI yang didatangkan dari berbagai negara berhasil menampung sebanyak 4.700 orang buruh ex-K.P.M dari 8.800 orang buruh ex-K.P.M tetapi masih ada 4.000 buruh ex-K.P.M belum tertampung, dan belum jelas.¹¹⁵ Hal ini karena tidak adanya kapal-kapal PT.PELNI yang dapat diawaki oleh buruh-buruh ex-K.P.M yang disebabkan belum datangnya kapal-kapal pesanan PT.PELNI yang dipesan dari Jepang, Uni Sovyet, Polandia, dan negara-negara lainnya.

Selanjutnya dalam sidang temu pendapat dengan Ketua Seksi Indonesia, menindaklanjuti permasalahan dalam pengambilalihan K.P.M Pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 1958 Penempatan Semua Perusahaan Belanda Dibawah Penguasaan Pemerintah Republik Indonesia. Melalui Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 1958 Pemerintahan Kabinet Djuanda/Karya mengambilalih seluruh perusahaan-perusahaan Belanda yang dikenakan nasionalisasi dimana salah satu perusahaan Belanda yang dinasionalisasi, yaitu K.P.M.¹¹⁶

Berdasarkan P.P No. 23 Tahun 1958 ini Pemerintahan Kabinet Djuanda/Karya Perdana Menteri Ir. Djuanda yang diwakili Menteri Pelayaran Mochammad Nazir

¹¹⁴ “ 5.600 Ex-buruh K.P.M masih belum ditampung,” 22 November 1958, hal 1.

¹¹⁵ “ Belum Tertampung 4.000 buruh ex-K.P.M,” 15 April 1959, hal 1.

¹¹⁶ Sekretariat Kabinet No. 387, Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 1958.

mengambilalih seluruh aset-aset perusahaan K.P.M, yaitu Kantor Pusat K.P.M di Jalan Medan Merdeka Selatan, Gudang-Gudang K.P.M di Tanjung Priok, mobil-mobil, furniture, dan aset-aset kantor lainnya. Namun langkah nasionalisasi perusahaan pelayaran Belanda K.P.M baru secara resmi diumumkan dengan Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 1960 pada tanggal 24 September 1960 oleh Presiden Ir.Soekarno, dan Anggota Kabinet Kerja II Menteri Sekertaris Negara Mr.Tamzil. Selanjutnya isi Peraturan Pemerintah No.34 Tahun 1960 ini bahwa milik perusahaan K.P.M diwilayah Indonesia disita oleh Pemerintah Indonesia meliputi kantor pusat, kantor cabang-cabang. Sedangkan pelaksanaan tekhnis likwidasi perusahaan menurut P.P No. 34 Tahun 1960 Pasal 2 diserahkan kepada Menteri Perhubungan Laut Ir.Abdul Muthalib Danuningrat, P.P No.34 Tahun 1960 ini menguatkan Undang-Undang No.86 Tahun 1958, dan P.P No. 34 Tahun 1960 berlaku juga pada proses pengambilalihan yang terjadi pada tanggal 3 Desember 1957.¹¹⁷

3. Pembangunan Armada Niaga

Pada awal Mochammad Nazir menjadi menteri pelayaran, pemerintahan Republik Indonesia telah memiliki perusahaan pelayaran yaitu PT.PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia). Pengangkutan-pengangkutan di laut yang mengenai antar pulau sejak tahun 1950-an sudah menunjukkan angka yang menurun juga. Terutama sejak bulan Desember 1957 pasca pengambil-alihan K.P.M. Dalam usaha-usaha untuk mengisi sebagian vacuum yang disebabkan ambil alih K.P.M telah diisi baik oleh PT. PELNI. PT. PELNI merupakan suatu

¹¹⁷ Sekretariat Kabinet No. 467, Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 1960.

perusahaan milik pemerintah, yang masuk dalam koordinasi Kementerian Pelayaran. Pelni berdiri pada tahun 1953 sebagai kelanjutan dari Yayasan PEPUSKA (Persatuan Perusahaan Kapal-Kapal).¹¹⁸

a. Pencarteran dan Pembelian Kapal

Mengenai langkah-langkah yang diambil Menteri Pelayaran Mochammad Nazir, seiring penggantian KPM, melakukan pencarteran dan pembelian kapal-kapal baru dalam mengembangkan usaha pelayaran niaga. Jumlah tonase pencarteran dan pembelian didasarkan pada upaya agar PT. PELNI dan perusahaan-perusahaan pelayaran nasional lainnya (regional) lebih efektif bekerja (*full employment*). Untuk menyaingi Perusahaan Pelayaran Belanda K.P.M, maka diusahakan untuk menambah kapal-kapal baru. Dalam melakukan pencarteran dan pembelian kapal, Menteri Pelayaran Mochammad Nazir telah menghabiskan waktu sebanyak dua bulan tepatnya dari Bulan Desember Tahun 1957 hingga Bulan Februari Tahun 1958. Pembelian kapal di luar negeri dilakukan Menteri Pelayaran Mochammad Nazir melalui perjanjian dan inspeksi langsung kelapangan.

Hal ini sebagaimana diteguhkan oleh Laksamana (purn) Raden Soebiyakto, sebagaimana dalam kutipan wawancara berikut ini.

”..... kalau pesan kapal baru baik itu kapal perang atau sipil kita memberikan persyaratan-persyaratan. Jaman saya waktu saya bersama staf, dan Pak Nazir (Laksamana Muhammad Nazir), jadi kita inginkan kapal perang atau sipil biasa yang begini-gini, anak buahnya segini, persenjataannya harus ini, mesinnya harus

¹¹⁸ “Pelni Butuhkan Rp 20 Juta untuk Setiap Tahunnya,” dalam *Indonesia Raya*, 22 Agustus 1957, hal. 1

begini, kecepatannya harus segini. Lantas mereka bikin desain dari beberapa galangan-galangan kapal kita pilih desain mana yang cocok kapalnya, ini untuk kapal perang, ini untuk kapal sipil, lalu kita tahu harganya berapa”¹¹⁹

Selanjutnya, ia menambahkan bahwa jika akan membeli kapal, maka setidaknya galangan kapal kita juga pernah membuatnya. Karena jika tidak demikian, maka ada sistem kapal yang tidak kita ketahui ilmunya, sebagaimana pada kutipan di bawah ini.

” Kalau membeli sebuah kapal selalu harus, ada galangan-galangan kapal yang sudah membikin kapal semacam itu kalau tidak ini merupakan suatu yang baru untuk mereka. Maka kita bisa tahu dari majalah-majalah dari kapal-kapal baik itu dari kapal perang atau sipil. Kapal-kapal perang atau sipil itu bikin galangan mana, setiap kapal ada registernya setiap dibuat.”¹²⁰

Selain inspeksi ke lapangan untuk mempelajari jenis kapal dan proses kerjanya, pembuatan kapalnya pun memakan waktu yang cukup lama. Laksamana (purn) Raden Subiyakto menyatakan bahwa:

” Untuk memesan, dan mereka membuat sebuah kapal ya lama, saya tidak ingat kalau tentang jumlah, dan angka-angkanya. Sekitar satu setengah tahun sebuah kapal perang atau sipil bisa selesai, dan kapal yang saya pesan sudah selesai.”¹²¹

Menteri Mochammad Nazir juga telah mengunjungi Jepang, Finlandia, Jerman, Italia, Yugoslavia, dan Uni Soviet. Jepang diberikan prioritas untuk mengisi sebagian kekosongan di lapangan pelayaran akibat ambil alih K.P.M, terutama karena Jepang adalah anggota A-A (Asia-Afrika).¹²² Selain itu Jepang

¹¹⁹ Hasil Wawancara dengan Laksamana (purn) Raden Subiyakto, lebih lanjut lihat pada, Sejarah Lisan No.2, No. 104, Arsip Nasional Republik Indonesia.

¹²⁰ Lihat pada, Sejarah Lisan No.2, No. 104, Arsip Nasional Republik Indonesia.

¹²¹ *Ibid.*

¹²² ”Jepang Ingin Mencukupi Kebutuhan Kapal di Indonesia,” dalam *Sinpo*, 26 Desember 1957, hal. 1

merupakan negara yang terdekat dan yang pertama sekali menawarkan kapal-kapalnya kepada Indonesia sejumlah 120 buah kapal dengan jumlah tonase 180.000.¹²³ Pembelian kapal-kapal oleh pemerintah Indonesia terhadap Jepang dinilai Menteri Pelayaran Mochammad Nazir lebih murah dibandingkan dengan harga pasaran internasional, bila melalui prosedur pembelian biasa.¹²⁴

Tugas pembelian kapal oleh Menteri Mohammad Nazir berdasarkan pada Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 193 Tahun 1958 dimana memerintahkan Menteri Pelayaran Mochammad Nazir untuk berangkat ke Bangkok, Thailand untuk bergabung dengan rombongan Presiden Ir. Soekarno.¹²⁵ Kunjungan Presiden Ir. Soekarno ke Jepang ini salah satunya untuk membantu Menteri Pelayaran Mochammad Nazir dalam mengatasi macetnya pembelian, dan pencarteran kapal di Jepang. Sebelumnya pada tanggal 14 Januari 1958 Kementerian Pelayaran menemui kesulitan dalam mencarter 29 unit kapal dari Jepang dimana hanya 3 unit kapal saja yang dapat memenuhi permintaan Pemerintah Indonesia selebihnya tidak menurut Ketua Panitia Pembelian, dan Pencarteran Kapal PT. PELNI S.E. Haznam.¹²⁶

Kunjungan Presiden Ir. Soekarno ke Jepang adalah untuk membicarakan hubungan bilateral kedua negara, pembicaraan mengenai rampasan perang, dan mengatasi kemacetan pencarteran, dan pembelian kapal-kapal dari Jepang. Selanjutnya Presiden Ir. Soekarno membicarakan permasalahan kemacetan pencarteran kapal sebanyak 29 unit kapal atau 75.000 ton tersebut kepada Perdana

¹²³”Persetujuan Charter Ditandatangani,” dalam *Indonesia Raya*, Senin, 30 Desember 1957, hal. 1

¹²⁴”Pemilik Kapal Jepang Sanggup Pinjamkan 200.000 ton Kapal,” dalam *Merdeka*, 19 Desember 1957, hal. 1

¹²⁵ Sekretariat Kabinet No. 1754, Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 193 Tahun 1958.

¹²⁶”Jepang Jual Mahal,” dalam *Suluh Indonesia*, 16 Januari 1958, hal 1

Menteri Jepang Nobusuke Kishi.¹²⁷ Setiap kapal yang dibeli di Jepang seharga rata-rata US\$ 300 tiap ton, sedangkan menurut pasaran internasional harganya berkisar US\$ 400 hingga US\$ 500 tiap ton bagi kapal-kapal yang sudah terpakai. Bagi kesepuluh kapal yang telah dibeli dengan pembayaran kontan melalui pampasan perang Indonesia – Jepang. Kesemuanya terdiri dari lima kapal yang sudah terpakai selama 3 tahun dan empat kapal baru, "*Kinoshita Ltd*" dan sebuah lagi kapal baru dari galangan kapal *Nichimen*.

Kesembilan kapal yang dibeli dari *Kinoshita Ltd* itu seharga US\$ 6, 9 juta, setelah mengalami perubahan harga dari US\$ 5,7. Sedangkan yang sebuah lagi dari *Nichimen* berharga US\$ 760.000. Dengan demikian, jika diperhitungkan berdasarkan kurs rupiah saat itu, maka kesepuluh kapal tersebut bernilai seluruhnya Rp. 219.541.943 atau kalau sekarang setara dengan Rp 1 Trilyun. Oleh karena pembayarannya dilakukan secara tunai,¹²⁸ maka didapat potongan harga sebesar 11%. Uang pembayaran tersebut dilakukan dengan menggunakan sebagian dari realisasi rampasan perang Jepang kepada Indonesia, sejumlah US\$ 20 Juta. Kapal yang dipesan di Jepang itu merupakan kapal pengangkut dan penumpang dari *twindeck* (dua dek) dimana dek lantai satu untuk barang, dan lantai 2 untuk penumpang.

Belajar dari permasalahan pencarteran, dan pembelian kapal yang terdahulu dari Jepang maka Menteri Pelayaran Mohammad Nazir melakukan pembelian kapal ke negara Finlandia, Polandia, Yugoslavia, Jerman Barat, dan Italia. Menteri Mohammad Nazir melakukan perjalanan pada tanggal 5 Juni 1958

¹²⁷ "Kontrak carter kapal," dalam Suluh Indonesia, 1 Februari 1958, hal 1

¹²⁸ "Indonesia Bayar Kontan Pencarteran Kapal-Kapal Jepang," dalam *Merdeka*, 23 Desember 1957, hal. 1

hingga 17 Agustus 1958 ke Jepang, Finlandia, Polandia, Yugoslavia, Jerman Barat, dan Italia. Kepergian Menteri Mohammad Nazir yang selama itu menghasilkan pembelian 10 unit kapal dari Jepang, 24 unit dari Polandia, 3 unit dari Finlandia, 2 unit dari Jerman Barat, 2 unit dari Yugoslavia, dan 4 unit dari Italia.¹²⁹ Pembelian kapal-kapal ke Jepang, dan Negara-Negara Eropa ini adalah perintah Presiden Ir. Soekarno berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 108 Tahun 1958 yang memerintahkan Menteri Mohammad Nazir untuk menangani langsung pembelian kapal-kapal tersebut.¹³⁰

Sedangkan untuk mengatasi kekosongan jabatan Menteri Pelayaran berhubung beliau pergi ke Jepang, dan Negara-Negara Eropa maka Presiden Ir. Soekarno melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 116 Tahun 1958 menetapkan Menteri Perhubungan Mr. Soekardjan sebagai Menteri Pelayaran *Ad-Interim* menggantikan sementara jabatan Menteri Pelayaran Mochammad Nazir yang absen dari tanggal 5 Juni 1958 hingga 17 Agustus 1958.¹³¹ Di Finlandia, Menteri Pelayaran Mochammad Nazir menyaksikan pembuatan kapal yang telah dipesannya dengan menggunakan kredit sejumlah US\$ 1.700.463. Angsuran pertama dari kredit itu dilakukan sesudah 4 tahun penandatanganan kontrak dengan ketentuan bunga 4% dan kredit tersebut sudah harus lunas selama 16 tahun sesudah pembayaran angsuran pertama.

Tentang kunjungan di Jerman Barat, bahwa bank gabungan Jerman Barat telah menawarkan kredit sebesar US\$ 40 Juta dengan bunga 5%. Kredit itu dimaksudkan untuk pembangunan pelayaran dan perkapalan di Indonesia. Kapal

¹²⁹ "Menteri Pelayaran Nazir ke Jepang dan Eropa," dalam Merdeka 6 Juni 1958, hal 1.

¹³⁰ Sekretariat Kabinet No. 1677, Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 108 Tahun 1958.

¹³¹ Sekretariat Kabinet No. 1685, Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 116 Tahun 1958.

yang dipesan di negara ini sejumlah dua kapal seberat 2.300 DWT, khusus untuk mengangkut hewan dan selesai tahun 1961 yang diterima pada masa kepemimpinan Menteri Perhubungan Laut Periode 1959-1963 Ir. Abdul Mutholib Danuningrat. Harga kedua kapal tersebut adalah US\$ 1, 7 Juta.¹³²

Selain membeli kapal penumpang dan kapal hewan, pemerintah Indonesia juga membeli kapal perang, sebagaimana dinyatakan Laksamana (pur) R. Subiyakto dalam kutipan di bawah ini.

”..... di Jerman Barat *Motor Torpedo Boat (Speed Boat)* KRI Macan Tutul, KRI Jaguar yang saya pesan. Kapal MTB KRI Jaguar itu sudah dipakai oleh AL Jerman Barat, lebih baik kita membeli kapal yang sudah dipakai oleh suatu Angkatan Laut maupun armada dagang dari suatu negara, artinya Angkatan Laut atau perusahaan tersebut sudah memeriksa, dan memakainya sesuai dengan mereka, sehingga kita aman,”¹³³

Di Italia, Mochammad Nazir juga telah memesan empat kapal pengangkut, masing-masing beratnya 950 DWT seharga US\$ 480.000 perkapal. Pembelian kapal itu juga dilakukan secara kredit.¹³⁴ Selanjutnya, para pengusaha pelayaran Italia juga menawarkan kapal-kapal bekas. Semua kapal-kapal yang dipesan dan dibeli dalam lawatannya ke luar negeri telah mencapai 65 buah, dengan berat keseluruhan mencapai 138.590 ton.

Pada pencarteran kapal yang dilakukan hanya 75.000 ton, disamping memberikan dispensasi kepada negara-negara seperti Polandia di dalam pelayaran pantai. Sementara itu, telah dicapai juga persetujuan mengenai kesediaan Polandia untuk memberikan 30 perwira pelaut. Pada awalnya, melalui misi Nazir ini,

¹³² ”Jerman Barat dan Italia Tawarkan Kredit, Kontrak Jual Kapal-Kapal,” dalam *Sinpo*, Kamis, 18 Agustus 1958, hal. 1

¹³³ Hasil Wawancara dengan Laksamana (purn) Raden Subiyakto, lebih lanjut lihat pada, *Sejarah Lisan* No.2, No. 104, Arsip Nasional Republik Indonesia.

¹³⁴ ”Italia Mau Tukar Kapal-Kapal dengan Produksi Pertanian RI, & PELNI Sekarang Utamakan Pengangkutan Barang-Barang,” dalam *Sinpo*, 11 Januari 1958, hal. 1

PT.PELNI mengharapkan agar Polandia dapat menyediakan 81 perwira pelautnya. Namun yang disanggupi Polandia hanya sejumlah 30 perwira pelaut. Selain hal tersebut, telah dicapai pula persetujuan bahwa Pemerintah Polandia menyanggupi untuk mengirimkan tenaga ahlinya ke Indonesia untuk mendidik ahli-ahli maritim, para perwira, ahli mesin dan teknik. Pemerintah Polandia juga menyetujui untuk memberikan beasiswa untuk 20 orang kepada pemuda-pemuda Indonesia untuk belajar di Sekolah Tinggi Ekonomi Pelayaran di negaranya.

Menteri Pekerjaan Berat Polandia Lech Walesa juga menawarkan untuk membuat galangan dan dokumentasi teknik kapal bagi Indonesia, lengkap dengan bantuan peralatan dan tenaga ahlinya. Kapal-kapal yang dibeli di Polandia sebanyak 24 buah dengan berat seluruhnya 64.550 ton, seharga 39.130.000. pembelian berdasarkan kredit dari pemerintah Polandia dalam jangka waktu 13 tahun lamanya. Diantara kapal-kapal yang telah dibeli adalah 11 kapal pelayaran pantai (950 ton), 7 kapal penumpang, barang, minyak, dan hewan yang masing-masing memiliki berat 2300 DWT, 4 buah kapal kargo yang digunakan untuk mengangkut gula sekaligus membawa penumpang sebanyak 500 penumpang di geladak depan. Keempat kapal tersebut masing-masing memiliki berat 4200-4350 DWT. Selebihnya, ada 2 kapal lagi seberat 10.300 DWT yang digunakan untuk pelayaran samudra, misalnya untuk mengangkut para jemaah haji.

Uni Soviet juga menawarkan kerjasama pembelian kapal dengan Indonesia. Dari sejumlah 10 kapal yang dibeli, baru 2 kapal yang ditandatangani perjanjian kontraknya dengan Uni Soviet. Dari 10 kapal yang dibeli, terdiri atas 6 kapal seberat 3.100 ton dan 4 kapal seberat 1.050 ton, hingga seluruhnya

berjumlah 23.000 ton.¹³⁵ Semua kapal-kapal tersebut diserahkan pada PT.PELNI. Sudah tentu setibanya di Indonesia tak mungkin langsung dipergunakan, sebab perlu pula lebih dulu diselesaikan aturan-aturan trayek dan lain-lainnya juga dibutuhkan untuk pelayaran antar pulau.

b. Pelayaran Sipil

Pelayaran sipil merupakan pelayaran yang diselenggarakan oleh rakyat Indonesia di pelosok Nusantara. Bicara mengenai soal-soal pelayaran, tak kurang pula pentingnya arti daripada perahu-perahu layar baik yang dipergunakan oleh kaum nelayan maupun sebagai alat pengangkutan antar pulau yang kecil-kecil. Masa depan daripada perahu-perahu layar yang ribuan jumlahnya itu, bahwa perahu-perahu itupun tak kurang penting peranannya.

Tabel 1. Perusahaan-Perusahaan Pelayaran Sipil 1957-1959

No	Nama Perusahaan	Tempat
1	PT Gabungan Pelayaran Sulawesi Utara	Jakarta
2	PT Gabungan Pelayaran Sulawesi Utara	Gorontalo
3	NV. Pelayaran Nasional Gangga	Jakarta
4	PT Iskandar Muda Llyod	Medan
5	Indonesia Llyod	Jakarta
6	PT. Pelayaran Veteran Indonesia	Jakarta
7	Perusahaan Pelayaran Kalimantan	Jakarta
8	PT. M P Nasional Karimata	Pontianak
9	PT. Kidang Mas	Jambi
10	PT. Mahakam Shipping Co Ltd	Samarinda
11	Maskapai Pelayaran Nusantara	Jakarta
12	PT Naga Berlian	Jakarta
13	PT. Pelayaran Jawa Kalimantan	Jakarta
14	PT. Pelayaran Bangka	Palembang
15	PT. Pelayaran Maluku	Ambon
16	PT Pelayaran Pantai Nasional	Medan

¹³⁵ "10 Kapal Soviet untuk Indonesia," dalam *Harian Rakyat*, Rabu, 19 Maret 1958, hal. 1

17	PT. Pelayaran Rakyat Indonesia	Menado
18	PT. Perhubungan Pelayaran Indonesia	Surabaya
19	Perusahaan Pelayaran Sulawesi Selatan	Makassar
20	PT. Pelayaran Persatuan Nasional	Jakarta
21	PT. Pelayaran Rakyat Indonesia	Jakarta
22	NV. Haji Jamaludin	Palembang
23	Ria Archipelago Shipping Coy	Tanjung Pinang
24	Sabang Merauke Lines	Surabaya
25	Sang Saka	Palembang
26	Sumatra Pasific Lines	Medan
27	NV. Tanjung Bungan	Ende
28	PT United Shipping Organization	Manado
29	PT. Indonesia Shipping Banjarmasin	Banjarmasin
30	PT. Pelayaran Kongsi Nasional	Jakarta
31	PT. Pelayaran Jawa Sumatera	Jakarta
32	PT. Sri Bahagia	Jakarta
33	PT. Sampit Dayak	Jakarta
34	PT. Carya	Jakarta
35	PT. Imanu	Kupang
36	PT. Pelayaran Cipanas	Denpasar
37	PT. Pelayaran Halim	Pontianak
38	PT Slamet Shipping Co Ltd	Surabaya

Sumber: *Merdeka*, September 1958 ¹³⁶

Tabel di atas menunjukkan bahwa terdapat 38 perusahaan pelayaran yang mendapatkan perlakuan keamanan dalam situasi darurat.

c. Pembangunan Pelabuhan dan Galangan

Pelabuhan dan galangan kapal merupakan infrastruktur pendukung utama pelayaran nasional. Pembangunan galangan kapal juga merupakan konsentrasi tugas kementerian pelayaran. Mochammad Nazir juga melakukan pembangunan pelabuhan, perluasan dermaga dan gudang-gudang di Tanjung Priok, Jakarta.

¹³⁶ ”37 Perusahaan-Perusahaan Pelayaran Dinyatakan sebagai Perusahaan Vital,” dalam *Merdeka*, Selasa, 16 September 1958, hal. 1

Pada tahun 1959 ini Kementrian Pelayaran melakukan perbaikan dan pembaharuan terhadap pelabuhan di perairan Indonesia dikerjakan secara berangsur-angsur. Namun, perbaikan pelabuhan-pelabuhan tersebut dikerjakan secara tidak serentak dalam waktu yang bersamaan. Hal itu terjadi berhubung terbentur pada kesukaran keuangan. Pembangunan pada Pelabuhan Balikpapan dimulai sejak tahun 1958, yang memakan biaya pembangunan seluruhnya kira-kira Rp 15.000.000,- (rupiah dari devisa) tanpa dikenakan nilai B.E. Dengan selesainya Pelabuhan Balikpapan, Kementrian Pelayaran dalam tahun 1959 selanjutnya memulai pembangunan pelabuhan Belawan di Sumatera Utara. Beberapa pelabuhan lain yang dibangun adalah pelabuhan baru di Makassar, Palembang, Bitung, Kupang, dan Ternate.

Terkait dengan pembangunan di bidang galangan kapal, pada 7 September 1958, diadakan kongres kedua yang dibuka oleh Mochammad Nazir. Dalam *opening ceremony*, Menteri Pelayaran Mochammad Nazir menyampaikan beberapa gagasan, diantaranya; memperkokoh organisasi perusahaan dok dan galangan kapal; tukar menukar teknisi ahli Indonesia dengan para teknisi ahli dari perusahaan luar negeri; mengadakan kongres dengan dunia pelayaran; dan bantuan kepada pemerintah, khususnya Menteri Pelayaran Mochammad Nazir dalam usaha mendirikan industri pemanasan baja. Dengan tercapainya usaha memperkokoh organisasi perusahaan dok dan galangan kapal, maka untuk membangun kapal-kapal di dalam negeri akan dapat terlaksana. Perusahaan-perusahaan pelayaran nasional tidak bisa terus menerus membeli atau mencarter kapal dari luar negeri. Mereka dipandang perlu untuk memesan kapal-kapal

kepada perusahaan galangan nasional. Pada masa Mochammad Nazir menjabat sebagai Menteri Pelayaran, terdapat sejumlah galangan kapal yang tersebar di penjuru nusantara, pada saat terjadi aksi mogok perusahaan-perusahaan galangan tersebut dilindung oleh Pemerintah Indonesia guna kelancaran transportasi laut.

Berdasarkan telusuran pustaka, diperoleh data bahwa perusahaan-perusahaan galangan kapal tersebut adalah sebagaimana tersaji pada tabel ini.

Tabel 2. Perusahaan-Perusahaan Galangan Kapal 1957-1959

No	Nama Perusahaan	Tempat
1	Carya Ltd	Jakarta
2	NV. Nusantara	Jakarta
3	NV. Susula	Jakarta
4	PT. Tirtajaya	Jakarta
5	PT. Galsia	Jakarta
6	Fa. UH Said	Jakarta
7	Fa. M Djusdi	Tegal
8	NV. Menara	Tegal
9	Koperasi PP Perikanan	Juana
10	BRN Perkapalan Gadon	Tuban
11	NV. Jawimex	Surabaya
12	PT. Pasuruan	Pasuruan
13	Dok Perkapalan Tanah Timbun	Padang
14	Droogdog Mij Tanjung Priok	Tanjung Priok, Jakarta
15	NV. VPV	Pasar Ikan, Jakarta
16	NV. IMP	Palembang
17	NV. Droogdog Mij Surabaya	Surabaya
18	Sumber Balta	Surabaya
19	Djantra	Tanjung Priok, Jakarta

Sumber: *Bintang Timur*, Januari 1959¹³⁷

Tabel di atas menunjukkan bahwa terdapat 19 perusahaan galangan kapal yang juga mendapatkan perlakuan keamanan dalam situasi darurat. Berdasarkan

¹³⁷ "Beberapa Perusahaan Galangan dan Dok Dinyatakan Vital", dalam *Bintang Timur*, Jum'at, 2 Januari 1959, hal. 2

pada telusuran data menemukan bahwa beberapa diantara perusahaan-perusahaan di atas (NV Jamimex, Carya, Susula, Djantra, Nusantara) merupakan anggota dari KAPENI (Kerjasama Dok-Industri Kapal Nasional Indonesia) yang berkantor pusat di Jakarta.¹³⁸ Dalam Surat Kapeni tersebut terjadi pertentangan antara pihak pengusaha kapal dengan pihak pelabuhan.

d. Perikanan Laut

Di bidang maritim, pelayaran insuler merupakan salah satu hal yang penting bagi bangsa Indonesia. Namun satu hal lagi yang tak kalah penting adalah perikanan laut, bahwa salah satu sumber kekayaan alam Indonesia adalah laut, yang didalamnya terdapat banyak ikan. Salah satunya adalah ikan tongkol. Beberapa tempat di lautan Indonesia merupakan pusat penangkapan ikan tongkol yang kemudian dapat diawetkan untuk diekspor.

Jika perikanan laut diupayakan dengan sungguh-sungguh, keuntungan yang besar akan diperoleh bagi perkembangan ekonomi Indonesia. Lautan Indonesia memiliki kekayaan ikan Tongkol yang tidak sedikit jumlahnya disamping jenis ikan lainnya. Lautan dekat Morotai, Maluku Bagian Selatan dan Sumatera Barat merupakan sarang ikan Tongkol. Sebagaimana diketahui bahwa ikan Tongkol Jepang tidak disukai di Amerika Serikat, karena dianggap mengandung bahan radioaktif. Dengan demikian bahwa tidaklah mustahil bagi ikan tongkol Indonesia menjadi saingan utama ikan Tongkol dari Jepang. Melihat kondisi demikian, Pemerintah Republik Indonesia melalui Menteri Pelayaran Mohammad Nazir, mendukung pengembangan perikanan laut dan merupakan

¹³⁸ Lihat pada Surat No. 210/A/5-57 Kapeni

salah satu program yang dilakukan ketika itu. Pemerintah Indonesia membantu nelayan dalam hal memberi bantuan pengadaan alat-alat penangkapan ikan yaitu, jala ikan.¹³⁹ Diharapkan dari program ini dapat menyerap tenaga kerja yang banyak sehingga dapat mengurangi angka pengangguran.

Dalam pengembangan penangkapan ikan Tongkol, Menteri Pelayaran Mochammad Nazir mengemukakan bahwa hal ini tidak akan mengganggu para nelayan. Mengingat Lautan Indonesia yang luas dibanding dengan jumlah nelayan yang ada, maka tidak akan sebanding. Oleh karena itu, penyerapan tenaga kerja untuk penangkapan ikan merupakan solusi atas pengangguran yang meningkat pada tahun 1950-an atau tepatnya pada tahun 1957 hingga 1959.

¹³⁹ "Perikanan Laut Kita," dalam *Terompet Rakyat*, 17 April 1957

BAB IV

KESIMPULAN

Mochammad Nazir lahir pada tanggal 10 Juli 1910 di Maninjau, Sumatera Barat. Beliau merupakan putra ketiga dari ibu Siti Khadijah dengan Muhammad Isa gelar Sutan Bandaro. Beliau tidak menikah selama hidupnya. Pendidikan yang beliau tempuh meliputi; *Europeesche Lagere School* di Medan dan *De de Bijbel School* di Jakarta. Kemudian beliau melanjutkan ke *Christelijke Meer Uitgebreid Lager Onderwijs* [MULO] di Jakarta. Setelah itu, beliau sekolah di Sekolah Pelayaran Tinggi *De Ruuyter School*, di Vissingen, Belanda. Pada tahun 1935, beliau bekerja di *NV Nederlands Indie Kustvaart* di Jakarta. Dalam Bulan Februari 1942 bekerja di kapal *Dep van Scheepvaart* sebagai *Gezagvoeder*. Bulan April 1943 diangkat menjadi Direktur Sekolah Pelayaran Tinggi [SPT] di Semarang.

Kemudian beliau berkarier di Militer. Pada September 1945 beliau diangkat menjadi Wakil Kepala BKR Laut Semarang. Oktober 1945 hingga Januari 1946 diangkat menjadi Komando Devisi II Angkatan Laut Jawa Tengah. Pada Januari 1946 hingga Juni 1946 menjabat Kepala Staf Umum Angkatan Laut [KSAL]. Pada Juni 1946 hingga Mei 1948 menjabat sebagai Panglima Angkatan Laut [PANGAL]. Selanjutnya, pada Februari 1948 hingga Desember 1949 menjabat sebagai Kepala Staf Umum Angkatan Laut Sumatera. Dalam Desember 1948 juga, beliau bergabung dalam Pemerintahan Darurat Republik Indonesia [PDRI] sebagai Kepala Staf Angkatan Laut. Pada awal tahun Januari 1950, beliau

di angkat menjadi Komandan Komando daerah Maritim Surabaya. Pada April 1957 Juli 1959 menjabat sebagai Menteri Pelayaran dalam Kabinet Juanda. Pada Agustus 1959, beliau diperbantukan kepada Menteri Pertahanan. Dalam tahun 1959 diangkat sebagai anggota Dewan Pertimbangan Agung. Dalam 1960 diangkat menjadi Duta Besar RI di negara Switserland dan Vatikan. Pada tahun 1964, beliau diangkat untuk kedua kalinya menjadi Duta Besar RI untuk Vatikan. Beliau memasuki masa pensiun pada Juli 1967.

Sistem pelayaran Indonesia pada tahun 1957 hingga 1959 sudah mengalami kemajuan. Adapun peran dan tugas Mohammad Nazir tertuang dalam ruang lingkup tugas menteri pelayaran berdasarkan keputusan presiden. Beberapa peranan atau kebijakan diambil oleh Mohammad Nazir, selaku Menteri Pelayaran untuk menstabilkan pelayaran nasional, yakni:

- a. Membangun rancangan politik maritim, bahwa kekuatan maritim dapat mencegah retaknya kesatuan. Dalam hal ini, Muhammad Nazir mendukung upaya pemerintah RI dalam memperluas perairan teritorial sampai 12 mil dari pantai. Desain politik maritim diaplikasikan dalam pembangunan armada perkapalan dagang, perikanan laut, dan Angkatan Laut. Mohammad Nazir juga melakukan peninjauan kembali terhadap semua undang-undang yang mengatur tentang pelayaran yang berlaku. Mohammad Nazir menyetujui permintaan KSAL Subyakto terkait dengan memiliterisasi dinas pelayaran negara dari jawatan pelayaran dan membuat aturan tentang perizinan pelayaran. Peraturan ini mengatur tentang hak dan kewajiban perusahaan pelayaran.

- b. Pengambilalihan KPM, bahwa mulanya, pengambilalihan KPM menuai pro dan kontra. Dalam kondisi pro dan kontra tentang pengambil-alihan KPM, kementerian Pelayaran tetap berkomitmen dan melangkah maju dengan mengambil tindakan tegas dan tidak melakukan pembiaran terhadap KPM yang selama ini mendapatkan hak istimewa. Sebagaimana diketahui bahwa praktek KPM telah mengeruk keuntungan dan memang sungguh mengecewakan. KPM tidak saja berbuat semaunya dalam hal penetapan tarif, tetapi dalam hal pelayanannya pun menunjukkan rasa ketidakpuasan. Dalam aksi-aksi pengambilalihan, serikat-serikat buruh yang berafiliasi dengan SOBSI memainkan peranan penting. Hal ini dapat dipahami karena SOBSI merupakan federasi serikat buruh yang sebelumnya paling gencar menuntut pengambilalihan perusahaan-perusahaan Belanda. Tetapi inisiatif pertama untuk melakukan aksi pengambilalihan justru bukan dilakukan oleh SOBSI sendiri, melainkan mereka berafiliasi dengan PNI. Mengingat pemerintah dan penguasa militer tidak melakukan suatu tindakan apa pun terhadap aksi kaum buruh, maka dapat diduga bahwa pemerintah Indonesia secara diam-diam turut mendukung berbagai aksi tersebut.
- c. Pembangunan armada niaga, bahwa untuk mengatasi permasalahan pelayaran sebagai akibat dari pengambilalihan KPM, Mohammad Nazir melakukan berbagai kunjungan ke luar negeri untuk mencarter dan membeli kapal. Semua kapal-kapal yang dipesan dan dibeli dalam lawatannya ke luar negeri telah mencapai 65 buah, dengan berat

keseluruhan mencapai 138.590 ton. Semua kapal-kapal tersebut diserahkan pada Pelni. Pencarteran didasarkan agar Pelni dan perusahaan-perusahaan pelayaran nasional lainnya (regional) lebih efektif bekerja (*full employment*). Selain itu, Mohammad Nazir juga melakukan pembangunan pelayaran sipil, pembangunan galangan kapal dan pelabuhan-pelabuhan serta pembangunan perikanan laut.

Beliau wafat pada hari Senin pukul 08.55 WIB, 30 Agustus 1982 di rumah sakit Angkatan Laut, Mintohardjo, Jakarta dalam usia 72 tahun.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku:

- Abdurrahman, Dudung. *Metodologi Penelitian Sejarah*. (Yogyakarta: Ar-Ruz Media, 2007)
- Asnan, Gusti. *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*. (Yogyakarta: Ombak, 2007)
- Awaloedin, Djamin. *Ir.H.Djuanda Negarawan, Administrator, dan Tekhnokrat Utama*, (Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2001)
- Bartlett, Anderson G., et. al. *Pertamina, Perusahaan Minyak Nasional*, (Jakarta: Inti Idayu Press, 1986)
- Basri, MS. *Metodologi Penelitian Sejarah; Pendekatan, Teori dan Praktek*. (Jakarta: Restu Agung, 2006)
- Dick, HW. *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi dan Regulasi*. (Jakarta: LP3ES, 1990)
- Dinas Sejarah TNI AL. *TNI Angkatan Laut dalam Gambar 1945-1950*. (Jakarta:Dinas Sejarah, 1980)
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. *Merajut Semangat dan Membulatkan Tekad Membangun Perhubungan Laut Indonesia dari Masa ke Masa*, (Jakarta: Direkorat Jenderal Perhubungan laut, 2004)
- Fischer, Louis. *The Story of Indonesia*. (New York: Harper & Brothers, 1959)
- Fukuyama, Francis. *The End of History and the Last Man*, (New York: Avon Books, 1992)
- Gardner, Paul F. *Lima Puluh Tahun Hubungan Amerika Serikat Indonesia*. (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1999)
- Kahin, Audrey R dan George Mc T. Kahin. *Subversi Sebagai Politik Luar Negeri, Menyingkap Keterlibatan CIA di Indonesia*. (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1997)
- Mas'oed, Mochtar. *Ekonomi Dan Struktur Politik Orde Baru: 1966-1971*, (Jakarta: LP3ES, 1989)
- Muhaimin, Yahya A. *Bisnis dan Politik: Kebijakan Ekonomi Indonesia*. (Jakarta:LP3S, 1991)

Nursam, M. *Memenuhi Panggilan Ibu Pertiwi; Biografi Laksamana Muda John Lie*. (Yogyakarta: Ombak, 2008)

Ricklefs, M.C. *Sejarah Indonesia Modern*. (Jakarta: Ikrar Mandiri Abadi, 2001)

Santoso, Purwoadi, *Warships Jelajah Kapal Perang Dunia*, (Angkasa Gramedia: Jakarta, 2004)

Sekretariat Kabinet No.1503, Keputusan Presiden No. 128 Tahun 1957.

Sekretariat Kabinet No. 373, Keputusan Pemerintah No.9 Tahun 1958.

Sekretariat Kabinet No. 379, Keputusan Pemerintah No.15 Tahun 1958
Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 1954

Sekretariat Kabinet No.345, Keputusan Pemerintah No.47 Tahun 1957

Sekretariat Kabinet No. 1505, Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 130
Tahun 1957

Sudono, Yusuf. *Sejarah Perkembangan Angkatan Laut*. (Jakarta: Dephan, 1970)

Sugiharjo Slamet. *50 Tahun ABRI, Pusat Sejarah dan Tradisi ABRI* (PT. Cipta Dumadi Catra : Jakarta, 1995)

Umar Rika. *Mochamad Nazir; Karya dan Pengabdianannya*. (Jakarta: Depdikbud, 1985)

Undang-undang No.86 tahun 1958, tentang Nasionalisasi Perusahaan-perusahaan milik Belanda dalam Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 1958, No.162.

Widja, I Gde. *Pengantar Ilmu Sejarah, Sejarah Dalam Perspektif Pendidikan*. (Semarang : Satya Wacana, 1988)

Majalah - Majalah

Republika, "Kantor pusat KPM di Noorddwijk", 12 April 2008

Tempo, "Pokok Tokoh (M. Nazir), Tahun XI, 21 Maret 1988.

Merdeka, "Majalah Merdeka Memperkenalkan; The Right Man on the Right Place", Th. IX No. 3, 18 Januari 1958

Merdeka-”M.M Memperkenalkan the Right on the Right Place”. Tahun XI No. 3, 18 Januari 1958

Merdeka “Kegiatan² Sebelum dan Sesudah Ambil-alih KPM”, Th.XI No. 3, 18 Januari 1958

Koran - Koran Harian

Bintang Timur,”Beberapa Perusahaan Galangan dan Dok Dinyatakan Vital”, 2 Januari 1959

Harian Rakyat, ”10 Kapal Soviet untuk Indonesia,” 19 Maret 1958

Indonesia Raya, ”Perusahaan Belanda Dioper Buruh,” 6 Desember 1957

Indonesia Raya”Seluruh Transfer Laba Sosial/Sosial Perusahaan-Perusahaan Belanda Dibekukan; Perusahaan-Perusahaan yang Dioper oleh Buruhnya Dikuasai oleh Pemerintah,” 6 Desember 1957

Indonesia Raya “Pelni Butuhkan Rp 20 Juta untuk Setiap Tahunnya,” 22 Agustus 1957

Indonesia Raya”Persetujuan Charter Ditandatangani,” 30 Desember 1957

Merdeka, ”Kabinet Terdiri Dari 24 Portepel”, 9 April 1957.

Merdeka,”Pembangunan Pelayaran Nasional,” 14 Maret 1958.

Merdeka,”Maritiem Power Cegah retaknya kesatuan”, 15 April 1957

Merdeka, “Menteri Pelayaran Bawa Politik Baru di Pelni,” 23 Juli 1957.

Merdeka,”Mogok total Perusahaan-perusahaan Belanda, dan Belanda diam-diam pindahkan bagian-bagian perusahaannya,”2 Desember 1957

Merdeka,”KPM disita dan dijadikan milik RI,” 4 Desember 1957

Merdeka,”Kapten-Kapten KPM Berusaha Larikan Kapal-kapal ke Singapura, 6 Desember 1957

Merdeka,”Team Pengawas Ditempatkan di Kapal-kapal KPM dan Seksi Perhubungan DPR Setuju Pemerintah Kuasai KPM,” 7 Desember 1957

Merdeka,”Para Nakhoda Kapal Sengaja Yang Sengaja Merubah Haluan,” 10 Desember 1957

- Merdeka*, "Kementerian Perdagangan Siap dan Kapal KPM yang Ada di Singapura 20 Buah," 10 Desember 1957
- Merdeka*, "Pemerintah Dapat Jalan Keluar untuk Atasi Stagnasi akibat KPM," 11 Desember 1957
- Merdeka*, "Dua Kapal KPM Melarikan Diri," 16 Desember 1957
- Merdeka*, "Pemilik Kapal Jepang Sanggup Pinjamkan 200.000 ton Kapal," 19 Desember 1957
- Merdeka*, "Indonesia Bayar Kontan Pencarteran Kapal-Kapal Jepang," 23 Desember 1957
- Merdeka*, "Dinas Pelayaran dari Jawatan Pelayaran dimiliterisir," 28 Juni 1958.
- Merdeka*, "Menteri Pelayaran Nazir mengenai Perusahaan Perkapalan Belanda," 11 September 1958
- Merdeka*, "37 Perusahaan-Perusahaan Pelayaran Dinyatakan sebagai Perusahaan Vital," 16 September 1958
- Merdeka*, "Samudra dan Indoline dengan resmi diskor," 25 Juni 1959
- Pedoman*, "KPM Dioper Oleh Alat Negara," 6 Desember 1957
- Sinpo*, "Undang2 Pelajaran akan Ditinjau Semua", 16 Mei 1957.
- Sinpo*, "PP Izin Pelayaran," 20 November 1957
- Sinpo*, "Jepang Ingin Mencukupi Kebutuhan Kapal di Indonesia," 26 Desember 1957
- Sinpo*, "Dagang Singapura-Indonesia Terhenti, Terjadi Banyak Pembatalan Kontrak," 17 Desember 1957
- Sinpo*, "PELNI ganti tenaga-tenaga Belanda dengan ahli-ahli Indonesia," 27 Desember 1957
- Sinpo*, "Juga Amerika (Atas Desakan Seato) Anti Perluasan Teritorial Kita! & Belanda Tolak Klaim Perairan Indonesia", 14 Januari 1958.
- Sinpo*, "Italia Mau Tukar Kapal-Kapal dengan Produksi Pertanian RI, & PELNI Sekarang Utamakan Pengangkutan Barang-Barang," 11 Januari 1958
- Sinpo*, "Kader-Kader baru Kementrian Pelayaran", 17 Januari 1958.

Sinpo, "Mengapa Indonesia Lebarkan Perairan Sepanjang 12 Mil Dari Pantai", 21 Februari 1958.

Sinpo, "Sekolah Pelayaran menghasilkan 100 orang", 24 Februari 1958

Sinpo, "Konferensi Hukum Laut Di Genewa," 25 Februari 1958.

Sinpo, "Perluasan Batas Air Teritorial Perlu Untuk Negara-Negara Yang Sedang berkembang," 3 Maret 1958.

Sinpo, "Pelaksanaan Izin Pelayaran," 18 Maret 1958.

Sinpo, "Usul 12 Mil Laut Teritorial Disokong Lebih Dari 50 Negara," 14 April 1958.

Sinpo, "Dinas Pelayaran Negara Dimiliterisir," 28 Juni 1958

Sinpo, "Jerman Barat dan Italia Tawarkan Kredit, Kontrak Jual Kapal-Kapal," 18 Agustus 1958

Sinpo, "10 Pelabuhan terbuka bagi perkapalan asing", 3 September 1958

Suluh Indonesia, "Kantor KPM Dioper Buruh-Buruh Indonesia," 4 Desember 1957

Suluh Indonesia, "Kerugian seratus juta rupiah ini berdasarkan nilai rupiah pada tahun 1957," 3 Desember 1957

Suluh Indonesia, "Jepang Jual Mahal," 16 Januari 1958

Suluh Indonesia, "Usaha Pelayaran Nasional Maju," dalam *Suluh Indonesia*, 21 Mei 1958

Terompet Rakyat, " Menteri Nazir; Lalu Lintas laut Harus Segera Kita Kuasai", 10 April 1957

Terompet Rakyat, "Perikanan Laut Kita," 17 April 1957

Wawancara

Wawancara antara peneliti dengan Laksamana Muda (purn) R M Sunardi, hari Minggu tanggal 15 Agustus 2010 pada Jam 15:30 hingga 16:30

Sumber Sejarah Lisan

No.2, No. 104, Arsip Nasional Republik Indonesia.

No.2, No. 70, Arsip Nasional Republik Indonesia.

Surat-Surat / Memo

Prae- Advies Politik Perburuhan Serikat Buruh Jawatan Pelayaran

Memo Wakil Ketua Dewan Nasional, Ruslan Abdulgani kepada Mohammad Nazir.

Sambutan-Sambutan dalam Resepsi Kongres Serikat Buruh Jawatan Pelayaran” pada 21 Januari 1952

Surat No. 210/A/5-57 Kapeni

Surat Pengurus Besar Serikat Buruh Jawatan Pelayaran No. 11

Internet

www.deplu.go.id//KBRI Vatikan.

Lampiran 1

1. Memo Wakil Ketua Dewan Nasional, Ruslan Abdulgani kepada Mochammad Nazir.


REPUBLIC INDONESIA

DEWAN NASIONAL
TILPON O. G. 1762

M E M O

KEPADA : Jth. Saudara Menteri Pelajaran, Komodor
DARI : Nazir.

1. Ma'af saja menulis setjara begini, sebab agak terburu2, dan akan ke Djawa-Tengah bersama2 Pd. Presiden.

2. Terlampir sebuah "pertanjaan" disekitar kapal2 KPM, jang akan kita harapkan djawaban dari Sdr. pada rapat DENAS j.a.d. tg. 25 dan 26 Mei j.a.d.

3. Soal ini sudah saja bitjarakan dengan Wk. P.M. Dr. Leimena, jang acc. Tanggal definitif (25 atau 26) Sdr. akan dengar landjut.

Terima kasih,

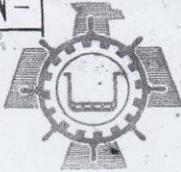
ttd.

(ROESLAN ABDULGANI)
Wk. Ketua Dewan Nasional .-

Dinormalisir. (100 blok á 100 lb. A5). 3247-58

Lampiran 2

Surat No. 210/A/5-57 Kapeni



-TEMBUSAN-
di Sekr. Kab. Sa.

KAPENI ☆

KERDJA SAMA DOK - INDUSTRI KAPAL NASIONAL INDONESIA
COOPERATION OF INDONESIAN NATIONAL DOCK & SHIPBUILDING INDUSTRIES

ANGGOTA2 :
MEMBERS :

DJAKARTA, tgl 16 Oktober 1957.

NO HAL : 210/A/5-57. LAMPIRAN : 1 (satu) helai.
Penggangkatan Acting Sekdjien "KAPENI".

K e p a d a
Jth. J.M. Menteri Pelajafan
Djl.Hajam Wuruk
di- D j a k a r t a .

Dengan hormat,

Bersama ini dikirim sehelai salinan kutipan dari daftar surat-keputusan Ketus "KAPENI" tanggal 25/9-1957 No.161/A/5-57 tentang pengangkatan Sdr. Mr.HAFIL ST. HIDAJAT selaku "Acting Sekretaris-Djenderal KAPENI", agar J.M. Menteri Pelajaran maklum hendaknja.

Selanjutnja untuk perhatian Jang Mulia, bersama ini kami utjapkan banjak terima kasih.-

Hormat kami,
KETUA " K A P E N I "
U.b.
DIREKTORAAT PUSAT "KAPENI"
[Signature]
Ing. T. STEENBERGEN.
Acting Kepala

KABINET PRESIDEN
AGENDA No: *25.10.57*
TGL. TERIMA : *18-10-57*
BUNDEL :

Tembusan :

- Jth. Semua Menteri,
- " Semua Instansi Pemerintah,
- " Sekretariat D.P.R.,
- " " Dewan Nasional,
- " " Kabinet Presiden,
- " Wali Kota Jakarta-Raja,
- " Komandan K.M.K.B. Jakarta-Raja,
- " Kepala Polisi Jakarta-Raja,
- " Ketua Dewan Perniagaan & Perusahaan,
- " " Ekonomi Indonesia Pusat,
- " Sdr. Mr.Hafil St.Hidajat,
- Menteng Raja 24 (Kebon Sirih) Jakarta,

. A r s i p . -

SIMPAN

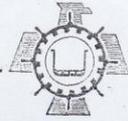
TGL: *16-9-58*
BUNDEL: *VII/1-57*
TILPON
PHONE
GAMBIR - 2055
ALAMAT KAWAT
CABLE ADDRESS
KAPENI DJAKARTA
CODES
ALL CODES USED
BANK
BANKERS
BANK INDONESIA
DJAKARTA

KAPENI ★

KERJA SAMA DOK - INDUSTRI KAPAL NASIONAL INDONESIA
CO-OPERATION OF INDONESIAN NATIONAL DOCKS & SHIPBUILDING INDUSTRIES

SALINAN
.....

No.



KUTIPAN dari daftar
Surat-Keputusan Ketua "KAPENI".
.....

No.161/A/5-57.

Djakarta, tgl 25 September 1957.

KRUA "KAPENI" :

- I. MEMBATJA : deb.nja
- II. MEMERASU : deb.nja
- III. MENGINGAT : deb.nja
- IV. MEMPERHATIKAN : deb.nja
- V. MENYATAKAN :

Menentukan :

Terhitung mulai tanggal 1 September 1957 mengangkat :

1. ---

2. Sdr. Mr. HAPIL ST. HIDAJAT dalam jabatan "Menting Sekretaris-
Jenderal "KAPENI"

dengan ketentuan, bahwa surat keputusan ini dapat dirobah bilamana terdapat kesalahan dikemudian hari.

Kutipan kepada jang bersangkutan untuk diaktui dan dilaksanak-
kan sebagaimana mestinya.-

KRUA "KAPENI"

Tertanda

P. SIRIH.

Sesuai dengan daftar tersebut :
Bagian 2. (Tata Usaha),

Tertanda

(H.J. KARDI).
Pegawai

Kepada

Jth. Sdr. Mr. HAPIL ST. HIDAJAT
d/a Menteng Raya 24 (Kebon Sirih)
di- Djakarta.

Lampiran 3

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 1954

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PEMERINTAH No. 61 TAHUN 1954
TENTANG
PENETAPAN PERATURAN MENGENAI PERUSAHAAN MUATAN KAPAL LAUT.

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Menimbang : bahwa berhubung dengan perkembangan keadaan perusahaan-perusahaan yang mengurus barang-barang muatan kapal laut, dan begitu pula untuk kepentingan tata-tertib di daerah-daerah pelabuhan, dianggap perlu untuk menetapkan peraturan baru tentang mengusahakan perusahaan-perusahaan termaksud;

Mengingat : a. "Bedrijfsreglementeringsordonnantie 1934" (Staatsblad 1938 No.86);
b. "Bedrijfsreglementeringsverordening Veembedrijven 1935 II" (Staatsblad 1935 No.313 sebagai telah diubah dan ditambah, terachir dengan Lembaran Negara tahun 1951 No.73);

Mendengar : Dewan Menteri dalam rapatnja yang ke-78 tanggal 14 Oktober 1954;

M E M U T U S K A N :

I. Dengan memperhatikan waktu yang ditetapkan dalam pasal 14 Peraturan yang tersebut dibawah ini, membatalkan "Bedrijfsreglementeringsverordening Veembedrijven 1935 II" (Staatsblad 1935 No.313 sebagai telah ditambah dan diubah, terachir dengan Lembaran Negara tahun 1951 No.73).

II. Menetapkan :

PERATURAN MENGENAI PERUSAHAAN MUATAN KAPAL LAUT.

Pasal 1.

(1) Dalam menjelenggarakan Peraturan ini serta peraturan-peraturan pelaksanaannja, maka yang dimaksudkan dengan:

a. "Perusahaan":
perusahaan yang mengurus barang muatan kapal laut dalam lingkungan pelabuhan, baik perusahaan stuwador, maupun perusahaan pengangkutan pelabuhan dan perusahaan pergudangan, satu dan lain menurut pertimbangan Menteri Perekonomian;

b. "Perusahaan stuwador":
tiap perusahaan yang memuat barang kedalam dan/atau membongkar barang keluar kapal laut;

"Perusahaan pengangkutan pelabuhan":
tiap perusahaan yang mengangkut barang muatan kapal laut dari satu kelain tempat dalam batas-batas lingkungan pelabuhan, tidak termasuk pengangkutan barang dari sebuah alat pengangkutan kedalam suatu gudang atau sebaliknya;



- d. "Perusahaan pergudangan":
tiap perusahaan jang -- dalam lingkungan pelabuhan -- melakukan terhadap barang muatan kapal laut salah satu pekerjaan jang menurut pertimbangan Menteri termasuk golongan-pekerjaan jang berikut:
- golongan A : menjimpan dan mengurus barang-barang didalam tempat penimbunan, termasuk djuga pengangkutan barang itu dari sebuah alat pengangkut kedalam tempat penimbunan atau sebaliknya, serta mengurus dokumen-dokumen jang bersangkutan;
 - golongan B : mengurus dokumen-dokumen jang diperlukan untuk memasukkan atau mengeluarkan barang muatan kapal laut;
 - golongan C. : menimbang, menghitung, mengukur, mengambil tjontoh, mengudji, menandai dan atau mengganti perbungkusan barang muatan kapal laut, termasuk semua pekerjaan jang bersangkutan.
- e. "Lingkungan pelabuhan":
daerah Kota Pradja dalam batas-batasnja pelabuhan jang bersangkutan terletak, atau -- djika tidak terletak dalam batas-batas suatu Kota Pradja -- daerah jang menurut Peraturan Pemerintah atau djika tiada menurut kebiasaan setempat dianggap sebagai daerah pelabuhan;
- f. "Kapal laut":
kapal jang dipergunakan buat pelajaran dilaut atau jang diperuntukkan buat maksud itu;
- g. "T o n":
seribu kilogram barang jang berat djenisnja lebih dari pada 1, atau satu meter kubik barang jang berat djenisnja kurang dari 1;
- h. "Surat izin":
baik "licentie" maupun "vergunning" jang dimaksudkan dalam pasal 3 dan 4 dari "Bedrijfsreglementeringsordonnantie 1934";
- i. "Menteri":
Menteri Perekonomian.

- (2) Dalam menjelenggarakan Peraturan ini serta peraturan-peraturan pelaksanaannja, maka dengan "mendirikan perusahaan" dianggap sama:
- a. mendjalankan kembali perusahaan jang telah dihentikan lebih lama dari satu tahun;
 - b. mengadakan perubahan-perubahan dengan tjara apapun pada suatu perusahaan sehingga dengan demikian perusahaan itu mengenai besarnja dan/atau sifatnja tidak dapat dianggap lagi sebagai perusahaan jang termaksud dalam surat izin jang diberikan kepadanya;
 - c. meneruskan pekerjaan perusahaan jang telah ada pada waktu Peraturan ini mulai berlaku dengan tidak mempunjai surat izin diperlukan menurut Peraturan ini.

Pasal 2.

Ketentuan-ketentuan Titel I dari "Bedrijfsreglementeringsordonnantie 1934" berlaku terhadap perusahaan-perusahaan termaksud dalam pasal 1 terletak diseluruh wilayah Indonesia.



- 3 -

Pasal 3.

Segala kekuasaan yang dengan Titel I dari "Bedrijfsreglementerings-
ordonnantie 1934" diberikan kepada "Directeur" (ialah: "Menteri") disera-
hkan kepada suatu Panitia Ahli Pusat.

Pasal 4.

- (1) Panitia Ahli Pusat termaksud dalam pasal 3 terdiri dari wakil-wakil Kementerian-kementerian Perekonomian, Perhubungan, Keuangan dan lain-lain ahli yang ditunjuk oleh Menteri Perekonomian bersama Menteri Perhubungan.
- (2) Demikian pula pada tiap-tiap lingkungan pelabuhan dibentuk Panitia Ahli Daerah yang memberi pertimbangan kepada Panitia Ahli Pusat mengenai pelaksanaan Peraturan Pemerintah ini, yang terdiri dari wakil-wakil Kementerian-kementerian Perekonomian, Perhubungan dan Keuangan dan lain-lain ahli yang ditunjuk oleh Menteri Perekonomian bersama Menteri Perhubungan.
- (3) Keputusan-keputusan Panitia Ahli Pusat dan Daerah termaksud dalam ayat 1 dan ayat 2 pasal ini diambil berdasarkan suara terbanyak.

Pasal 5.

Untuk kepentingan penjelenggaraan Peraturan Pemerintah ini, maka Menteri berkuasa mengadakan aturan-aturan tambahan yang dianggap perlu olehnya.

Pasal 6.

Dalam melaksanakan pasal 3 ayat 2 dari "Bedrijfsreglementerings-
ordonnantie 1934" maka permintaan izin untuk perusahaan-perusahaan yang telah ada pada waktu berlakunya Peraturan ini tidak dianggap dimajukan dengan itikat baik (te goeder trouw), jika keadaan perusahaan yang bersangkutan belum disesuaikan dengan keadaan yang diperlukan menurut ketentuan-ketentuan Peraturan ini, dan karena itu dapat ditolak.

Pasal 7.

- 
- Permintaan izin dapat ditolak karena bertentangan dengan kepentingan ekonomi Negara antara lain jika pemberian izin yang diminta itu:
- a. akan bertentangan dengan kepentingan keadaan ekonomi dan/atau sosial daripada Negara atau daerah yang dalamnya perusahaan itu terletak atau didirikan;
 - b. akan bertentangan dengan perkembangan golongan menengah yang seimbang.
- (2) Terhadap tiap penolakan permohonan izin maupun terhadap pentjabutan izin, dapat diminta bandingan kepada Menteri Perekonomian dalam waktu tiga bulan terhitung dari tanggal surat pemberian tahu tentang penolakan atau pentjabutan izin itu.

Pasal 8.

Menteri berkuasa untuk memberikan izin-sementara kepada perusahaan yang bersangkutan untuk waktu penjesuaian yang tertentu dan yang lajak menurut keadaan.

Pasal 9.

- 4 -

Pasal 9.

Dengan tidak mengurangi sjarat-sjarat lain jang disebut dalam surat-izin, maka pemberian izin dianggap diberikan atas sjarat-sjarat sebagai tersebut dibawah ini, sehingga surat-izin tidak berlaku lagi pada waktu satu atau lebih dari satu sjarat-sjarat tersebut dibawah ini tidak dipenuhi lagi:

- a. pengusaha harus berwarga-negara Indonesia;
- b. djika pengusaha ialah suatu badan hukum, maka badan itu harus mempunyai pengesahan jang diberikan menurut perundang-undangan Indonesia, sedang pemegang saham harus berwarga-negara Indonesia;
- c. modal perusahaan harus terdiri dari milik warga-negara Indonesia dan tidak diperbolehkan dikuasai oleh orang jang berwarga-negara lain daripada warga-negara Indonesia;
- d. semua hak mengenai perusahaan, baik penuh maupun sebagian dan baik langsung maupun tidak langsung, tidak dapat terletak ditangan orang jang berwarga-negara lain daripada warga-negara Indonesia.

Pasal 10.

Djika dianggap perlu karena berubahnja keadaan sesudahnja izin diberikan, maka pada izin itu dapat ditambahkan sjarat-sjarat baru, dan/atau sjarat-sjarat jang telah ditetapkan itu dapat diubah/dan/atau ditjabut.

Pasal 11.

- (1) Penutupan perusahaan menurut pasal 10 dari "Bedrijfsreglementeringsordonnantie 1934" diperintahkan dengan surat-keputusan jang djuga menjabut alasan-alasan penutupan itu beserta tjara penutupanja;
- (2) Pemerintah Daerah Propinsi atau daerah sederadjat dengan Propinsi jang dalamnja perusahaan bersangkutan terletak, memperhatikan pelaksanaan surat-keputusan termaksud dalam ajat (1) pasal ini.

Pasal 12.

- (1) Untuk mengganti ongkos jang bersangkutan dengan pelaksanaan Peraturan ini dan peraturan-peraturan pelaksanaannja, maka perusahaan-perusahaan diwadjabkan membajar tiap-tiap tahun dengan pembajaran dimuka Rp.150,-- apabila kapasitas jang diberikan untuk segolongan pekerdjaan veem dari perusahaan termaksud berdjumlah 1.000 ton atau kurang sebulan, Rp.500,-- apabila kapasitas jang diberikan berdjumlah lebih dari 1.000 ton sebulan;

Pembajaran termaksud dalam ajat (1) pasal ini dianggap sebagai sjarat izin.

Pasal 13.

Selainnja orang-orang jang umumnja bertugas mengusut pelanggaran-pelanggaran jang diantjam dengan hukuman, maka jang djuga bertugas mengusut pelanggaran-pelanggaran jang diantjam dengan hukuman menurut pasal 14 dari "Bedrijfsreglementeringsordonnantie 1934" terhadap perusahaan-perusahaan mengurus barang muatan barang kapal laut, ialah para Kepala Dinas dan Tjabang-tjabangnja Dinas Perindustrian, Djawatan Per-ekonomian Umum, Pelabuhan dan Bea Tjukai setempat.

Pasal 14.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

Pasal 14.

- (1) Peraturan ini dapat disebut: "PERATURAN MENGENAI PERUSAHAAN MUATAN KAPAL LAUT";
- (2) Peraturan ini mulai berlaku:
 - a. terhadap perusahaan-perusahaan yang telah ada dan yang bekerja dengan izin menurut "Bedrijfsreglementeringsovereenkomst 1934" dan/atau peraturan-peraturan pelaksanaannya yang telah berlaku sebelumnya peraturan ini ditetapkan: duabelas bulan sesudah hari diundangkannya;
 - b. terhadap perusahaan-perusahaan yang telah ada, akan tetapi menurut peraturan-peraturan termaksud pada sub a di atas ini tidak memerlukan izin untuk bekerja, disebabkan hanya mengerjakan barang-barang sendiri: duabelas bulan sesudah hari diundangkannya;
 - c. terhadap perusahaan-perusahaan yang telah ada, akan tetapi menurut peraturan-peraturan termaksud sub a di atas ini tidak memerlukan izin untuk bekerja, disebabkan mereka mengerjakan barang tidak melebihi 50 kg. ton sebulan: enam bulan sesudah hari diundangkannya;
 - d. terhadap perusahaan-perusahaan baru: pada hari diundangkannya.

Agar supaya setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.



Ditetapkan di Djakarta
pada tanggal 23 Nopember 1954.

R. PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Sukarno

SUKARNO,
MENTERI PEREKONOMIAN,

Rooseno

ROOSSENO,
MENTERI PERHUBUNGAN,

A.K. Gani
A.K. GANI.

Diundangkan
pada tanggal 15 Desember 1954.
MENTERI KEHAKIMAN,

Djody Gondokusumo
DJODY GONDOKUSUMO.

Lampiran 4

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 47 Tahun 1957

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA
PERATURAN PEMERINTAH NO. 47 TAHUN 1957.
TENTANG
PERIZINAN PELAJARAN.

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

- Menimbang** : bahwa untuk perkembangan ekonomi-sosial, perlu didjamin pengangkutan dilaut untuk semua bagian wilayah Indonesia; bahwa berhubung dengan itu perlu diadakan koordinasi dan ketertiban pengangkutan laut dengan menetapkan perizinan terhadap pelajaran;
- Mengingat** : pasal 98, 99 dan 142 Undang-undang Dasar Sementara Republik Indonesia; pasal 3 "Undang-undang Pelajaran Indonesia 1936" (Indische Scheepvaartwet 1936, Staatsblad 1936 No.700);
- Mendengar** : Dewan Menteri dalam rapatnja jang ke 30 pada tanggal 2 Agustus 1957;

MEMUTUSKAN

Menetapkan :

PERATURAN PEMERINTAH TENTANG PERIZINAN PELAJARAN.

Pendjelasan Istilah.

Pasal 1.

Dalam ketentuan-ketentuan jang ditetapkan dengan atau berdasarkan Peraturan Pemerintah ini dimaksudkan dengan:

- a. pelajaran : pengangkutan dengan kapal niaga.
- b. perusahaan pelajaran : suatu perusahaan jang menjelenggarakan pelajaran.
- c. kapal laut : setiap alat pengangkutan jang digunakan atau jang dimaksudkan untuk pengangkutan dilaut.
- d. kapal niaga : setiap kapal laut jang digerakkan setjara mekanis dan jang digunakan untuk mengangkut barang dan/ atau penumpang untuk umum dengan pemungutan biaya.
- e. pelajaran pantai : pelajaran dari suatu pelabuhan laut atau pelabuhan pantai di Indonesia ke pelabuhan laut atau pelabuhan pantai lain di Indonesia, dimana barang-barang dan penumpang diturunkan atau dinaikkan dengan tidak memandang trajek jang ditempuh.
- f. pelabuhan laut : setiap pelabuhan di Indonesia jang dapat dikundjungi oleh kapal laut dan jang ditundjuk selaku itu dengan Peraturan Pemerintah.
- g. pelabuhan pantai : setiap pelabuhan lain di Indonesia jang dapat dikundjungi oleh kapal laut.
- h. nachode : jang memegang pimpinan tertinggi diatas kapal atau penggantinja.
- i. barang : semua djenis barang termasuk hewan.



Surat

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

Surat izin pelajaran.

Pasal 2.

- (1) Setiap perusahaan pelajaran yang menjelenggarakan pelajaran pantai dengan kapal-kapal yang berlajar dengan bendera Republik Indonesia dan yang berukuran 100 BRT keatas harus mempunyai suatu izin pelajaran yang dikeluarkan oleh Menteri Pelajaran.
- (2) Kapal-kapal niaga yang berlajar dengan bendera asing yang menjelenggarakan pelajaran pantai dapat diberikan dispensasi oleh Menteri Pelajaran setelah mendengar pendapat Menteri Keuangan dengan ketentuan-ketentuan sebagai termaksud dalam pasal 3 ayat (3) "Undang-undang Pelajaran Indonesia" "Indische Scheepvaartwet 1936", Staatsblad 1936 No.700).
- (3) Surat izin yang termaksud dalam ayat (1) dan dispensasi sebagai termaksud dalam ayat (2) ditetapkan dengan memperhatikan pertimbangan Panitia Perizinan Pelajaran.
- (4) Ketentuan-ketentuan lebih lanjut tentang susunan, tjara pembentukan, tugas dan pedoman kerja Panitia Perizinan Pelajaran ditetapkan oleh Menteri Pelajaran.

Pasal 3.

- (1) Surat izin sebagai termaksud dalam pasal 2 ayat (1) hanya diberikan kepada perusahaan pelajaran yang berbentuk badan hukum Indonesia dan yang berkedudukan di Indonesia atas permohonannya.
- (2) Ketentuan-ketentuan lebih lanjut tentang syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh badan hukum sebagai termaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh Menteri Pelajaran.

Pasal 4.

- (1) Surat-surat izin pelajaran terdiri atas :
 - a. surat izin biasa untuk trajek atau trajek-trajek tertentu yang ditetapkan oleh Menteri Pelajaran selama suatu waktu;
 - b. surat izin luar biasa untuk pelajaran yang tidak termaksud dalam ketentuan sub a.
- (2) Kepada perusahaan pelajaran yang ditugaskan untuk menjelenggarakan pengangkutan pokok diseluruh perairan Indonesia diberikan izin untuk menjelenggarakan trajek-trajek sesuai dengan tugasnya.
- (3) Surat izin pelajaran sebagai termaksud dalam ayat (1) diberikan dengan alasan-alasan dan menjejbutkan :
 - a. Nama dan tempat kedudukan perusahaan pelajaran yang bersangkutan;
 - b. Tanggal permulaan dan bila perlu lamanya izin pelajaran;
 - c. Trajek yang dilajari dengan memperhatikan ketentuan dalam pasal 5 ayat (1);
 - d. Djumlah kapal dan daya muat kapal-kapal seluruhnya;
 - e. Peraturan Perdjalanannya kapal;
 - f. Tarif pengangkutan barang dan/atau penumpang;
 - g. Kewajiban mengangkut sebagai termaksud dalam pasal 5 dan pasal 6;



(4).

- (4) Ketentuan-ketentuan lebih lanjut tentang bentuk dan isi, tjara dan batas waktu menetapkan serta tjara mengumumkan surat izin sebagai termaksud dalam ajat (1) ditentukan oleh Menteri Pelajaran.

Kewajiban pengangkutan.

Pasal 5.

- (1) Untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan laut bagi semua bagian wilayah Indonesia maka suatu perusahaan pelajaran dapat diwajibkan melajari pula suatu trajek lain yang membutuhkan pelajaran disamping trajek pelajaran yang dimohonkan.
- (2) Dalam hal sebagai termaksud dalam ajat (1) maka dalam batas-batas kemungkinan anggaran belandja Negara, Pemerintah dapat memberikan subsidi kepada perusahaan yang bersangkutan bilamana dengan pelajaran trajek tambahan tidak dimungkinkan laba yang lajak.

Pasal 6.

- (1) Setiap perusahaan pelajaran yang telah diberikan izin pelajaran berkewajiban :
- a. memerintahkan nachoda kapal dari perusahaan yang bersangkutan untuk setiap waktu dapat memperlihatkan salinan resmi dari surat izin tersebut;
 - b. mengumumkan kepada umum peraturan perdjalanannya kapal dan tarip pengangkutan sebagai termaksud dalam pasal 4 ajat (3) sub c dan sub f;
 - c. melaksanakan sebaik-baiknya izin pelajaran yang telah diberikan kepadanya;
 - d. selambat-lambatnja dalam 6 bulan sesudah penutupan tahun buku menjam-paikan laporan tahunan resmi dari tahun pembukuan yang terakhir kepada Menteri Pelajaran.
- (2) Selama ketentuan-ketentuan tentang muatan yang ditetapkan, baik dalam atau berdasarkan peraturan ini maupun dalam peraturan-peraturan lain tidak dilanggar, - ketjuali dalam hal-hal yang termaksud dalam ajat (3), - maka tiap-tiap pemilik dan pemegang izin pelajaran diharuskan mengangkut barang, termasuk pos, dan penumpang yang minta diangkut dengan kapalnja dengan pembayaran biaja yang telah ditetapkan.
- (3) Kewajiban yang termaksud dalam ajat (2) tidak berlaku bagi:
- a. barang-barang yang bungkusannya tidak sempurna;
 - b. barang-barang yang dapat merusakkan barang-barang lain;
 - c. barang-barang yang dapat membahayakan kesehatan orang;
 - d. barang-barang yang pemuatan atau pengangkutannya dilarang menurut aturan-aturan yang berlaku.
- (4) Ketentuan-ketentuan lebih lanjut tentang kewajiban pemilik dan pemegang surat izin pelajaran serta pegawai-nya dan tentang pengangkutan orang dan barang ditetapkan oleh Menteri Pelajaran.

Permohonan dan sanggahan.

Pasal 7.

- (1) Permohonan untuk memperoleh, memperbaharui, mengubah, dan/atau menambah surat izin disampaikan setjara tertulis kepada Menteri Pelajaran selambat-lambatnja dalam waktu 90 hari sedjak tanggal mulai berlakunya peraturan ini.-



- (2) Ketentuan-ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk dan tjara mengajukan serta mengumumkan permohonan dan tjara mengajukan sanggahan ditentukan oleh Menteri Pelajaran.

Penolakan permohonan surat izin pelajaran.

Pasal 8.

Permohonan sebagai jang termaksud dalam pasal 7 ayat (1) dapat ditolak bilamana :

- a. terhadap permohonan itu diadakan sanggahan jang berhubungan dengan ekonomi daerah;
- b. pemohon dianggap tidak dapat memenuhi ketentuan-ketentuan dan sjarat-sjarat sebagai jang termaksud dalam pasal 4 ayat (3);
- c. pemohon pernah dihukum karena kedjahatan-kedjahatan pelajaran sebagai termaksud dalam Bab XXIX, Buku ke-II, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana atau karena kedjahatan jang diantjam hukuman dalam perundang-undangan, khusus mengenai pelajaran;
- d. pemohon tidak bersedia melaksanakan ketentuan sebagai termaksud dalam pasal 5;
- e. trajek pelajaran jang dimohon telah tjukup dilajari oleh perusahaan-perusahaan pelajaran lain;
- f. kepada pemohon pernah diberikan suatu surat izin pelajaran jang kemudian ditjabut karena hal-hal sebagai jang termaksud dalam pasal 9 ayat (1);.

Pentjabutan surat izin pelajaran.

Pasal 9.

- (1) Surat izin pelajaran sebagai termaksud dalam pasal 4 ayat (1) dapat ditjabut oleh Menteri Pelajaran :

- a. kalau perusahaan pelajaran jang bersangkutan tidak dimulai pada tanggal permulaan sebagai termaksud dalam pasal 4 ayat (3) sub b dan kepada pemegang surat izin pelajaran itu telah diberikan kesempatan lagi untuk memulai perusahaan tersebut dalam waktu tiga bulan sesudah tanggal permulaan itu;
- b. bilamana pemilik atau pemegang surat izin pelajaran dihukum karena suatu kedjahatan sebagai termaksud dalam Bab XXIX, Buku ke-II, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana atau karena kedjahatan jang diantjam hukuman dalam perundang-undangan, khusus mengenai pelajaran;
- c. djikalau perusahaan pelajaran jang bersangkutan diselenggarakan tidak menurut ketentuan-ketentuan dan sjarat-sjarat izin sebagai termaksud dalam pasal 4 ayat (3), walaupun ia telah diperingatkan untuk memenuhi ketentuan-ketentuan dan sjarat-sjarat itu;
- d. djika perusahaan pelajaran jang bersangkutan berada dalam keadaan jang tidak lagi dapat dipertanggung djawabkan karena tidak mentjukupi lagi permodalan dan atau perlengkapan perusahaan;
- e. bilamana surat izin pelajaran tersebut diperoleh dengan paksaan, kekerasan, kesesatan, penipuan atau penjuapan;
- f. atas permintaan pemegang surat izin pelajaran sendiri.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

- (2) Ketentuan-ketentuan lebih lanjut tentang bentuk, tjara pengiriman, tjara pengumuman dan hal-hal lain mengenai surat keputusan jang menetapkan pentjabutan suatu surat izin pelajaran ditetapkan oleh Menteri Pelajaran.

Bea meterai.

pasal 10.

Semua surat jang dibuat menurut atau berdasarkan Peraturan Pemerintah ini, dibebaskan dari bea meterai.

Ketentuan peralihan.

Pasal 11.

- (1) Tiap perusahaan pelajaran jang telah menjelenggarakan pengangkutan dilaut pada waktu Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, diperbolehkan menjalankan terus usaha pelajarannya sampai ada keputusan atas permohonan surat izin pelajaran.
- (2) Ketentuan ini berlaku bagi semua perusahaan pelajaran, baik jang sudah menjalankan usahanya atas surat izin pengakuan sementara dari Kantor Pelajaran Niaga Kementerian Pelajaran maupun jang belum memiliki surat izin pengakuan sementara tersebut.

Penutup.

Pasal 12.

Ketentuan-ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan atau pengawasan Peraturan Pemerintah ini ditetapkan oleh Menteri Pelajaran.

Pasal 13.

Peraturan Pemerintah ini jang dapat disebut "Peraturan Perizinan Pelajaran" mulai berlaku pada hari ketiga puluh sesudah hari pengundangannya.

Agar supaja setiap orang mengetahuinja, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Djakarta
pada tanggal 16 Oktober 1957.
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Diundangkan

pada tanggal 2 Nopember 1957.

MENTERI KEHAKIMAN,

G.A. MAENGGOM.

SUKARNO.
MENTERI PELAJARAN,

MOH. NAZIR.
Kol. ALRI.



LEMBARAN NEGARA No.104 TAHUN 1957.

Lampiran 5

Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 108 Tahun 1958

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
No. 108 TAHUN 1958.

KAMI, PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Membatja : surat undangan dari negara-negara Polandia, Jugoslavia, Finlandia;

Menimbang : a. akan kebutuhan kapal-kapal bagi Indonesia terutama dewasa ini dan dihari-hari jang akan datang;

b. menganggap perlu kundjungan Menteri Pelajaran Moh. Nazir ke Djepang, Finlandia, Polandia, Jugoslavia, Djerman Barat, dan Italia, guna menjelesaikan kontrak-kontrak pembelian kapal-kapal serta kemungkinan-kemungkinan untuk mengadakan pemesanan/pembangunan kapal-kapal dinegara-negara tersebut selama kurang lebih satu setengah bulan;

c. bahwa kundjungan ke Djepang memakan waktu selama lebih 14 hari guna penjelesaian kontrak pembelian kapal dengan Kinoshita & Co., Ltd. di Tokyo;

d. bahwa segala ongkos-ongkos pulang pergi kenegara-negara tersebut dan segala ongkos-ongkos penghidupan selama diluar negeri mendjadi tanggungan Pemerintah Republik Indonesia;

Mengingat : 1. Peraturan Pemerintah No.18 tahun 1955 (Lembaran Negara tahun 1955 No.39);

2. Surat keputusan Menteri Keuangan tanggal 11 Agustus 1955 No.155273/BSD jo. tanggal 7 Mei 1956 No.91619/BSD dan tanggal 30 Djuli 1957 No.127890/BSD;

3. Surat Perdana Menteri tanggal 31 Mei 1957 No.14131/57 (s.e. No.6/RI/1957);

Dengan persetudjuan: Perdana Menteri, Menteri Luar Negeri, Menteri Keuangan, dan Pimpinan Lembaga Alat-alat Pembajaran Luar Negeri;

M E M U T U S K A N :

Menetapkan :

PERTAMA : Memerintahkan kepada Sdr. MOH. NAZIR, Komodor A.I.R.I., Menteri Pelajaran Republik Indonesia, termasuk golongan I untuk berangkat ke Djepang, Finlandia, Jugoslavia, Polandia, Djerman Barat, serta Italia guna keperluan penjelesaian pembelian/perubahan jang dipesan oleh Pemerintah Republik Indonesia i.c. Kementerian Pelajaran di Djepang serta kemungkinan untuk pembangunan kapal dinegara-negara Eropa tersebut;

KEDUA :



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

- KEDUA : bahwa untuk melaksanakan tugas tersebut ia akan berangkat pada awal bulan Djuni 1958 ke Djepang, dan kemudian Finlandia, Polandia, Jugoslavia, Djerman Barat, dan Italia dengan mempergunakan pesawat terbang dengan ketentuan bahwa jarak antara Djakarta - Bangkok atau Djakarta - Manila mempergunakan pesawat G.I.A.;
- KETIGA : bahwa untuk melakukan tugas tersebut akan memakan waktu lebih kurang satu setengah bulan dengan tjatatan bahwa waktu tinggal di Djepang akan memakan waktu selama lebih kurang 14 hari
- KEEMPAT : segera setelah tiba dinegara-negara tersebut diatas harus segera berhubungan dengan Perwakilan-Perwakilan Republik Indonesia yang ada dinegara-negara tersebut, guna mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan tugas tersebut;
- KELIMA : selama diluar negeri ia akan menerima dari Pemerintah Republik Indonesia :
- a. uang harian, sebesar menurut peraturan yang berlaku untuk negara-negara tersebut diatas;
 - b. tundjangan perlengkapan, sebanyak yang sebenarnya dikeluarkan guna membeli pakaian, tetapi tidak lebih daripada U.S.\$ 110.- (seratus sepuluh U.S. dollars) karena baru pertama kali keluar Negeri;
- KEENAM : djika dikehendaki untuk keperluan pribadi diberikan izin kepadanya untuk membawa uang sendiri keluar Negeri berupa traveller's cheque's sebesar U.S.\$ 60.- (enam puluh U.S. dollars);
- KETUDUJUH : setelah satu bulan kembali dari luar Negeri, ia harus mengajukan pertanggungjangan djawab kepada Djawatan Perdjalanannya di Djakarta mengenai pengeluaran uang yang dilakukan atas tanggungan Negara djika tidak, djumlah pengeluaran itu akan dianggap sebagai persekot dan akan diperhitungkan dengan gadjinja;
- KEDELAPAN : setelah satu bulan kembali dari perdjalanannya ia harus mengajukan laporan tertulis kepada Presiden, Perdana Menteri mengenai pelaksanaan tugas yang diterimanya;
- KESEMBILAN : selama berada diluar Negeri gadji aktipnja dibajarkan kepada yang dikuasakan;
- KESEPULUH : bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperhitungkan sebagaimana mestinja djika dikemudian hari ternjata terdapat kekeliruan dalam penetapan ini.

SALINAN surat keputusan ini dikirimkan untuk diketahui kepada :

1. Kabinet Perdana Menteri di Djakarta 3x,
2. Kementerian Keuangan di Djakarta 3x,
3. Kementerian Luar Negeri di Djakarta 3x,
4. Perwakilan Republik Indonesia di Tokyo, Helsinki, Belgrado, Warsawa, Bonn, Roma 3x,



5.

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

5. Djawatan Perdjalan di Djakarta, 3x,
6. Dewan Pengawas Keuangan di Bogor,
7. Kementerian Keuangan (Bag. Perbendaharaan) di Djakarta,
8. Kantor Pusat Kementerian Pelajaran (Bag. Kepegawaian) di Djakarta 10x,
9. Kantor Pusat Kementerian Pelajaran (Bag. Keuangan/Seksi Inspeksi dan Daftar Gadji), dan

kepada jang berkepentingan untuk diketahui dan diindahkan.

Ditetapkan di Djakarta
pada tanggal 5 Djuni 1958.
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Sukarno

SUKARNO.

PRDANA MENTERI,

Djuanda

DJUANDA.



Lampiran 6

Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 208 Tahun 1957

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

KEPUTUSAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
No. 208 TAHUN 1957.

KAMI, PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

- Menimbang : a. bahwa berhubung Mr. S U K A R D A N Menteri Perhubungan dalam keadaan sakit dan tidak dapat menjalankan kewajibannya, perlu menunduk seorang Menteri lain untuk disamping djabatannya bertindak sebagai Menteri Perhubungan a.i.;
- b. bahwa berhubung dengan tersebut diatas perlu menunduk Komodor MOCHAMAD NAZIR Menteri Pelajaran disamping dari djabatannya bertindak sebagai Menteri Perhubungan a.i. selama Menteri Perhubungan Mr. S U K A R D A N belum dapat menjalankan kewajibannya;
- Mengingat : pasal 51 ayat 5 Undang-undang Dasar Sementara Republik Indonesia dan Keputusan kami tanggal 9 April 1957 No.108;
- Mendengar : Dewan Menteri dalam rapatnya yang ke-53 pada tanggal 5 Nopember 1957.

M E M U T U S K A N :

Menetapkan :

Terhitung mulai tanggal 5 Nopember 1957 menunduk

MENTERI PELAJARAN - KOMODOR MOCHAMAD NAZIR

sebagai

MENTERI PERHUBUNGAN a.i.

selama Menteri Perhubungan Mr. S U K A R D A N belum dapat menjalankan kewajibannya, disamping dari djabatannya sebagai Menteri Pelajaran.

Ditetapkan di Djakarta
pada tanggal 13 Nopember 1957.
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Sukarno

SUKARNO.

Perdana Menteri
PERDANA MENTERI,

Djuanda

DJUANDA.



Lampiran 7

Undang-Undang No. 86 Tahun 1958

UNDANG-UNDANG No. 86 TAHUN 1958

TENTANG

NASIONALISASI PERUSAHAAN-PERUSAHAAN MILIK BELANDA

DI INDONESIA.

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Memimbang :
- a. bahwa tindakan yang telah diambil oleh Pemerintah terhadap perusahaan milik Belanda yang berada didalam wilayah Republik Indonesia dalam rangka perdjjoangan pembebasan Irian Barat adalah sesuai dengan kebijaksanaan pembatalan K.M.B.;
 - b. bahwa dalam taraf perdjjoangan pada masa ini diharapkan pembatalan K.M.B. dan perdjjoangan pembebasan Irian Barat tersebut diatas sudah tiba waktunya untuk mengeluarkan ketegasan terhadap perusahaan-perusahaan milik Belanda yang berada didalam wilayah Republik Indonesia berupa nasionalisasi dari perusahaan-perusahaan milik Belanda untuk dijadikan milik Negara;
 - c. bahwa dengan nasionalisasi perusahaan-perusahaan milik Belanda tersebut dimaksudkan untuk memberi kemanfaatan sebesar-besarnya pada masyarakat Indonesia dan pula untuk memperkokoh keamanan dan pertahanan Negara;

Mengingat : pasal-pasal 27 jo 38, 89 dan 98 Undang-undang Dasar Sementara Republik Indonesia;

Dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat;

M E M U T U S K A N :

Menetapkan:

UNDANG-UNDANG TENTANG NASIONALISASI PERUSAHAAN-PERUSAHAAN MILIK BELANDA YANG BERADA DIDALAM WILAJAH REPUBLIK INDONESIA.

Pasal 1.

Perusahaan-perusahaan milik Belanda yang berada diwilayah Republik Indonesia yang akan ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah dikenakan nasionalisasi dan dinjatakan menjadi milik yang penuh dan tetap Negara Republik Indonesia.

Pasal 2.

(1) Kepada pemilik-pemilik perusahaan-perusahaan tersebut dalam pasal 1 diatas diberi ganti-kerugian yang besarnya ditetapkan oleh sebuah Panitia yang anggota-anggotanya ditunjuk oleh Pemerintah.

(2) Atas keputusan Panitia tersebut pada ayat 1 diatas maka baik pemilik perusahaan maupun Pemerintah dapat meminta pemeriksaan banding kepada Mahkamah Agung yang akan memberi keputusan terakhir menurut atjara pemeriksaan banding dihadapannya antara pemilik perusahaan dan Negara Republik Indonesia sebagai pihak yang bersengketa.

(3) Pembayaran ganti-kerugian seperti termaksud diatas selanjutnya akan diatur dalam Undang-undang tersendiri.

Pasal 3.

(1) Ketentuan-ketentuan tersebut dalam "Onteigeningsordonnantie (Stbl. 1920 no.574)" untuk nasionalisasi ini tidak berlaku.

(2) Ketentuan-ketentuan pokok

(2) Ketentuan-ketentuan pokok tentang pelaksanaan serta akibat-akibat lebih lanjut daripada pernyataan seperti termaksud dalam pasal 1 diatas, akan diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 4.

(1) Peraturan Pemerintah seperti termaksud dalam pasal 3 ayat (2) diatas, dapat mengantjarkan hukuman pendjara selama-lamanja empat tahun dan/atau hukuman denda setinggi-tingginja satu djuta rupiah atas pelanggaran aturan-aturannja.

(2) Segala tindak pidana seperti termaksud dalam ayat (1) pasal ini adalah kedjahatan.

(3) Mereka jang disangka atau didakwa melakukan kedjahatan seperti termaksud dalam ayat (1) diatas, dapat ditahan menurut tjara jang dilakukan terhadap tersangka-tersangka atau terdakwa-terdakwa jang melakukan kedjahatan jang diantjan dengan hukuman pendjara selama-lamanja lima tahun atau lebih.

(4) Semua peraturan tentang hukum atjara pidana mengenai penahanan sementara dilakukan terhadap mereka jang dimaksudkan dalam ayat (3) diatas.

Pasal 5.

Setiap perdjandjian atau perbuatan-perbuatan jang bertentangan dengan ketentuan dalam Peraturan Pemerintah seperti termaksud dalam pasal 3 ayat (2) diatas adalah batal karena hukum.

Pasal 6.

Undang-undang ini dapat disebut "Undang-undang Nasionalisasi Perusahaan Belanda".

Pasal 7.

Undang-undang ini mulai berlaku pada hari diundangkan dan mempunyai daja surut sampai tgl. 3 Desember 1957.

Agar supaja setiap orang dapat mengetahuinja, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatan dalam Lebaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Djakarta
pada tanggal 27 Desember 1958
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Diundangkan
pada tanggal 31 Desember 1958
MENTERI KEHAKIMAN,

ttt.
G.A. MAENKOM.

ttt.
SOEKARNO.
PERDANA-MENTERI,
ttt.
DJUANDA.
MENTERI KEHAKIMAN,
ttt.
G.A. MAENKOM.

LEMBARAN NEGARA No. 162 TAHUN 1958.

Sesuai dengan salinan.

Lampiran 8

Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 1960.

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PEMERINTAH No. 34 TAHUN 1960

TENTANG

NASIONALISASI PERUSAHAAN N.V. K.P.M. DI INDONESIA.

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

- Membatja : surat Menteri Perhubungan Laut tanggal 18 Djuni 1960 No.Th.3/1/1A;
- Menimbang : a. bahwa dalam rangka pelaksanaan nasionalisasi perusahaan-perusahaan milik Belanda yang ada dalam wilayah Republik Indonesia, dengan Peraturan Pemerintah No.45 tahun 1959 beberapa perusahaan-perusahaan maritim milik Belanda telah dikenakan nasionalisasi;
- b. bahwa untuk menjelesaikan segala sesuatu yang bertalian dengan perusahaan N.V. K.P.M. (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) di Indonesia, dipandang perlu milik perusahaan tersebut dikenakan nasionalisasi;
- Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar;
2. Undang-Undang No.86 tahun 1958 (Lembaran Negara tahun 1958 No.162) tentang nasionalisasi perusahaan Belanda;
3. Peraturan Pemerintah No.2 tahun 1959 (Lembaran Negara tahun 1959 No.5) tentang pokok-pokok pelaksanaan Undang-Undang Nasionalisasi perusahaan Belanda;
4. Peraturan Pemerintah No.3 tahun 1959 (Lembaran Negara tahun 1959 No.6) tentang Pembentukan Badan Nasionalisasi perusahaan Belanda;
5. Keputusan Perdana Menteri No.12/P.M./1958 tanggal 4 Maret 1958;
- Mendengar : Wakil Menteri Pertama/Menteri Distribusi;

M E M U T U S K A N :

Menetapkan :

PERATURAN PEMERINTAH TENTANG NASIONALISASI MILIK PERUSAHAAN N.V. K.P.M. (KONINKLIJKE PAKETVAART MAATCHAPPIJ) YANG BERADA DI WILAJAH REPUBLIK INDONESIA.

Pasal 1.

Milik perusahaan N.V. K.P.M. (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) yang berada diwilayah Republik Indonesia dikenakan nasionalisasi;

Pasal 2.

- (1) Nasionalisasi termaksud dalam peraturan ini meliputi Kantor Pusat beserta seluruh Bagian-Bagian dan Tjabang dari perusahaan yang bersangkutan di Indonesia.
- (2) Dengan pengundangan Peraturan Pemerintah ini Panitia Penguasa N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij yang dibentuk dengan surat Keputusan Perdana Menteri Republik Indonesia No.12/PM/KB/1958 tertanggal 4 Maret 1958 dinjatakan bubar dan segala sesuatu yang bertalian dengan pekerjaan Panitia tersebut dan pelaksanaan peraturan ini kearah likwidasi perusahaan termaksud diserahkan kepada Menteri Perhubungan Laut.

Pasal 3.



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

Pasal 3.

Peraturan Pemerintah ini dapat disebut "Peraturan Pemerintah Nasionalisasi K.P.M."

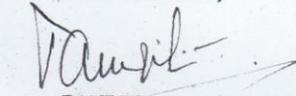
Pasal 4.

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada hari diundangkan dan berlaku surut sampai tanggal 3 Desember 1957.

Agar supaya setiap orang dapat mengetahui, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

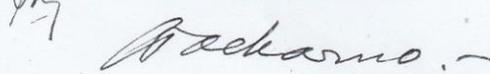
Diundangkan di Djakarta
pada tanggal 24 September 1960.

SEKRETARIS NEGARA,


TAMZIL.

Ditetapkan di Djakarta
pada tanggal 24 September 1960.

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,


SUKARNO.

LEMBARAN NEGARA No.106 TAHUN 1960.