

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Adanya pelayaran antar pulau di Indonesia merupakan salah satu transportasi yang diandalkan untuk mewujudkan pembangunan nasional yang berwawasan Nusantara. Perkembangan suatu kota tidak terlepas dari sarana dan prasarana yang ada. Hal ini disebabkan karena adanya hubungan yang saling mempengaruhi antara keduanya. Unsur pokok yang terdapat dalam transportasi meliputi jalan, stasiun, terminal, dan pelabuhan yang dapat meningkatkan perekonomian kota.¹ Pelayaran yang menitikberatkan pada segala bentuk pengangkutan yang melalui jalur air memiliki peranan yang sangat penting di Indonesia. Hal tersebut dapat membantu perkembangan industri lokal diberbagai daerah agar dapat memasuki pasar.

Masalah transportasi laut bagi suatu negara yang memiliki wilayah pantai merupakan hal yang sangat penting, apalagi bagi suatu negara kepulauan seperti Indonesia. Fungsi laut sebagai media perhubungan atau infrastruktur juga nampak semakin menonjol baik untuk kegiatan pelayaran nasional maupun internasional.² Sesuai dengan GBHN TAP NO. II/MPR/1983 yang menjelaskan bahwa pembangunan perhubungan diarahkan untuk memperlancar arus gerak barang dan jasa serta meningkatkan mobilitas manusia ke seluruh wilayah tanah air, terutama daerah pedesaan, daerah perbatasan, daerah terpencil, serta dalam kota.

¹ Sakti Adji Sasmita, *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011), hlm. 2.

² Gulyati Pasambe, *Sejarah Perkembangan Pelabuhan Parepare 1950-1992* (Ujung Pandang: Universitas Hasanuddin, Skripsi, 1994), hlm. 2.

Perhubungan laut perlu peningkatan pelayanan angkutan laut yang lebih luas, tertib, aman, lancar, murah dan efisien sehingga dapat mendorong pertumbuhan perdagangan antar pulau dan antar negara.³

Nusantara merupakan pusat pelayaran dan perniagaan di dunia yang menjadikannya sebagai tempat masuk keluarnya kapal-kapal asing di berbagai pelabuhan yang ada di nusantara dengan tujuan berdagang. Salah satu tempat tujuan kapal-kapal tersebut yaitu Pelabuhan Donggala yang merupakan pelabuhan pertama yang beroperasi sebelum adanya pelabuhan Pantolan yang digunakan hingga saat ini yang berada dipesisir barat pulau Sulawesi dan juga berada diselat Makassar yang menghubungkan antara laut jawa di selatan dan laut Sulawesi di utara. Jalur di selat Makassar adalah jalur yang sibuk tempat aktivitas perdagangan komoditi hasil bumi dan ternak, juga sebagai tempat yang menghubungkan banyak kota-kota di pesisir barat Sulawesi dan pesisir timur Kalimantan yang berada di jalur itu sebelum akhirnya menuju laut lepas yang lebih luas yang menghubungkan Nusantara dengan kota-kota yang lebih jauh melalui samudera pasifik.

Pelabuhan merupakan sebuah fasilitas yang digunakan untuk menerima dan memuat seperti kargo dan penumpang ke dalamnya yang biasanya berada di tepi samudera, sungai ataupun laut. Pelabuhan memiliki fasilitas yang digunakan untuk memuat atau membongkar muatan kapal yang sedang berlabuh. Terdapat banyak fasilitas yang telah disediakan oleh pihak pelabuhan guna menunjang segala kegiatan yang ada di pelabuhan.

³ GBHN Ketetapan MPR No. II/MPR/1983, hlm. 78-79.

Kota Donggala dikenal sebagai kota tua yang kaya akan sejarah, tidak heran bila di kota ini tersisa banyak bangunan tua dan bersejarah, satu di antaranya adalah Pelabuhan Donggala. Kota Donggala di awal abad ke-19 merupakan pusat pemerintahan kolonial Belanda setelah Belanda menguasai Sulawesi Tengah pada Tahun 1905 yang dilakukan oleh Gubernur Jenderal W. Rooseboom di Batavia, dan oleh pemerintah Kolonial Belanda Pelabuhan ini dijadikan sebagai pelabuhan niaga dan penumpang.

Namun demikian, sejak Pelabuhan Donggala dipindahkan ke Pantoloan, kejayaan Kota Donggala perlahan memudar, kota yang dahulunya disebut-sebut sebagai kota pelajar, kota niaga perlahan-lahan semakin hilang dari perbincangan dan peta politik nasional bahkan lokal.

Menurut catatan tertua⁴ mengenai Donggala yang ditemukan sumber-sumber Cina sebelum abad ke-15 yang di tulis oleh J.V. Mills bahwa Donggala yang berada dibawah naungan Kerajaan Banawa sejak tahun 1430 Donggala sudah dikenal sebagai pelabuhan yang memperdagangkan hasil bumi kopra, damar, kemiri dan juga ternak sapi. Jarak antara Donggala dengan kota-kota dagang lainnya yang berada di sekitar jalur selat Makassar menjadikan Donggala yang berada di tengah di antara kota-kota dagang tersebut menjadi posisi yang strategis sebagai wilayah penghubung Makassar dan Manado yang mana dua wilayah tersebut oleh Belanda ditetapkan sebagai *Celebes residensi –oost*

⁴ Lamarauna, Andi Mas Ulun La Parenrengi, *Sejarah Singkat Pembentukan Kabupaten Donggala* (Palu: Yayasan Pudjananti, 2006). Dalam buku Mohammad Isnaeni dan Zulkifly Pagessa, *Donggala dulu kini dan nanti*, (Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Donggala, 2013), hlm. 2.

(selatan) dan *midden* (tengah) pada tahun 1903-1918. Belanda menjadikan Donggala sebagai titik tengah untuk mengamankan jalur perdagangan diselat Makassar yang menghubungkan antara Makassar dan Manado.

Aktivitas yang ramai di jalur selat Makassar itu, maka sebuah pulau yang ditetapkan oleh Belanda sebagai penjaga gawang atau tempat masuknya kapal-kapal dagang asing yang ingin memasuki jalur selat Makassar, pulau itu bernama Toguan, Pangalasiang, Sojol. Pada tanggal 23 Juni 1904⁵, raja dari Kerajaan Banawa menyerahkan sebuah pulau kepada Belanda untuk dibangun sebuah mercusuar guna mengontrol arus pelayaran dan arus masuknya kapal-kapal yang melalui jalur selat Makassar yang bernama Pulau Tingowa yang terletak di pesisir barat Sulawesi. Selain itu, ada sebuah menara suar setinggi 25 meter yang menjadi saksi bisu sejarah Donggala dalam sistem navigasi kemaritiman di jalur selat Makassar yang berada di atas bukit Bone Oge yang masih dapat kita jumpai.

Setahun sejak 1 April 1907 sampai dengan 1908 kebijakan tol pelayaran diberlakukan oleh Belanda sebagai tata niaga perdagangan laut dan pengaturan arus lalu-lintas perkapalan yang menghubungkan Donggala dengan wilayah lainnya di perairan Selat Makassar.⁶ Semua interaksi perdagangan itu berdinamika

⁵ Junarti, *Elit dan Konflik Politik di Kerajaan Banawa Sulawesi Tengah 1888-1942*, Yogyakarta, Universitas Gadjah Mada (tesis), 2001.

⁶ *Ibid.*, Besluit 7 Januari 1909, dalam Junarti, Hukum perkapalan dan pelayaran kolonial diberlakukan dengan tujuan untuk mencegah kerugian atas perkapalan pemerintah dan swasta sebagai akibat dari perompakan maupun benturan dengan para penguasa pribumi, sekaligus untuk menjamin kelangsungan aktifitas ekonomi maritim pemerintah dan swasta Eropa. Syahbandar tunduk pada kepala pelabuhan yang diangkat oleh residen Manado di Donggala. Komoditi yang memberi keuntungan melalui perdagangan ekspor-impor internasional juga diambil alih oleh pemerintah kolonial dari kewenangan sebelumnya yang dimiliki oleh Raja Donggala.

sedemikian rupa dengan suku-suku pendatang sebagai pedagang perantara hasil komoditi yang diperjualbelikan dan kebijakan lokal kerajaan.

Perdagangan menjadikan Donggala sebagai ruang interaksi beragam suku bangsa. Terdapat beberapa suku bangsa yang secara geografis berdekatan dengan Donggala yaitu suku-suku bangsa tersebut dapat mempengaruhi pola interaksi itu hingga sekarang. Terdapat motif utama dari semua pola interaksi tersebut yaitu perdagangan. Kopra menjadi komoditi utama yang diperdagangkan dan juga menjadi pembahasan utama para peneliti-peneliti sebelumnya, dalam catatan Tania Murray Li, komoditi kopi yang pernah jadi primadona setelah kebijakan tanam paksa Belanda itu dimulai di Minahasa pada tahun 1822 dan lalu hidup di daerah-daerah pedalaman dan di ketinggian di Sulawesi Tengah sebagai *hinterland* Donggala, menjadikan pelabuhan Donggala pada tahun 1856 menjadi pintu keluar bagi ekspor komoditi tersebut.⁷ Kolonialisme Belanda menjadikan Donggala yang berada di tengah jalur selat Makassar sebagai posisi yang strategis untuk menguasai wilayah tersebut juga sekaligus menunjang kebijakan perdagangan.

Pada edisi 6 Desember 1975, *Tempo* mengupas rencana pemerintah membuat pelabuhan di timur teluk Palu itu, persisnya Pantoloan.⁸ Wilayah ini berseberangan dengan Pelabuhan Donggala, yakni terletak disisi barat teluk Palu. Sebelum proyek itu dibangun, kapal-kapal dari berbagai wilayah bersandar di pelabuhan ini untuk keperluan niaga ataupun mobilitas penduduk. Meski

⁷Mohammad Isnaeni dan Zulkifly Pagessa, *Donggala Dulu Kini dan Nanti* (Donggala: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Donggala, 2013), hlm. 8.

⁸diakses dari www.majalah.tempo.co pada tanggal 20 Mei 2019, pada pukul 13:36.

pelabuhan itu tak terlalu besar, orang Sulawesi Tengah banyak mengandalkannya sebagai prasarana transportasi laut. Gagasan pemerintah memindahkan pelabuhan ke Pantoloan tercetus karena Pelabuhan Donggala dianggap sudah tidak layak. Ada kendala akibat wilayah laut di sekitar Pelabuhan Donggala yang tergolong dangkal yang mengakibatkan kapal-kapal tidak bisa merapat langsung di dermaga. Setiap penumpang dan barang bawaan yang akan menjangkau bibir pantai harus dipindahkan ke getek bertenaga motor.

Seiring dengan berjalannya waktu, Pelabuhan Donggala perlahan menjadi sepi dengan adanya pelabuhan baru di Sulawesi Tengah yaitu pelabuhan Pantoloan yang dioperasikan untuk menggantikan tugas Pelabuhan Donggala terdahulu untuk melayani kapal-kapal barang dan penumpang. Inisiasi pembangunan pelabuhan Pantoloan yang letaknya berseberangan dengan Pelabuhan Donggala dilakukan pada tahun 1975 dan setelah tiga tahun kemudian pada tahun 1978 diresmikannya pelabuhan Pantoloan. Pada tahun 1985 diserahterimakan operasionalnya dan Pelabuhan Donggala diserahkan untuk melayani kegiatan pelayaran rakyat di bawah pengawasan Pelabuhan Pantoloan. Sulawesi tengah masuk dalam wilayah kerja PT. Pelindo IV yang berpusat di Makassar.

Pertimbangan geografis dan keterbatasan lahan untuk sarana dan prasarana yang memadai untuk kelancaran arus kapal, penumpang, barang, dan hewan ternak menjadi pertimbangan utama berpindahnya pelabuhan. Pertimbangan sebagai solusi alternatif itu akhirnya mengangkat satu hal: pelabuhan utama

adalah Pantoloan dan Pelabuhan Donggala adalah pelabuhan kawasan yang diarahkan untuk melayani pelayaran rakyat.

Pelabuhan Pantoloan dibangun sejak tahun 1975. Namun sebelumnya, pada tahun 1971, studi kelayakan pembangunannya telah dimulai oleh PT. Asa Engineering Jakarta melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan.⁹ Tepat pada tanggal 2 Mei 1978 pembangunan Pelabuhan Pantoloan selesai dilaksanakan dan diresmikan oleh Menteri Perhubungan.

Perubahan drastis yang terjadi pada Kota Donggala dapat dilihat pada hari peresmian Pelabuhan Pantoloan yang mana keadaan di kota tersebut berangsur sepi. Adapun kapal yang masih beroperasi di Pelabuhan Donggala baik kapal penumpang maupun kapal barang hanya sampai sekitar awal tahun 1980. Sepinya perekonomian di Kota Donggala di tandai dengan banyaknya pasar dan toko-toko yang tutup daerah pelabuhan Donggala. Sebagian besar para pemuda yang dulunya bekerja dipelabuhan tersebut hijrah dan mulai mengadu nasib di kota-kota pelabuhan lainnya seperti Surabaya dan Makassar.

Di hari peresmian Pelabuhan Pantoloan, secara kasat mata dapat dilihat bahwa aktivitas di Pelabuhan Donggala berangsur sepi ditandai dengan banyaknya toko-toko yang sudah tidak beroperasi lagi di daerah Pelabuhan Donggala dengan kata lain tutup.

Apapun yang terjadi dengan Pelabuhan Donggala tidak terlepas dari perkembangan Kota Palu sendiri yang dulunya menjadi bagian dari Donggala

⁹ Diakses dari <http://education-vionet.blogspot.com/>^[1]_{SEP} pada tanggal 24 Maret 2019, pukul 23:56.

kemudian menjadi Kota Madya dan menjadi ibu kota Provinsi Sulawesi Tengah hingga sekarang.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana perkembangan dan aktivitas Pelabuhan Pantoloan tahun 1978-1998?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Setiap penulisan sejarah memiliki tujuan mencari suatu kebenaran atas peristiwa masa lampau berdasarkan bukti sumber yang terpercaya. Tujuan utama penulisan ini untuk menjelaskan bagaimana awal mula berdirinya Pelabuhan Pantoloan yang merupakan pelabuhan utama di Kota Palu.

Tujuan lain dari penulisan ini adalah menjelaskan aspek-aspek terkait dengan Pelabuhan Pantoloan sekaligus Kota Palu yang menjadi tempat dimana Pelabuhan Pantoloan ini berada. Aspek-aspek tersebut seperti aspek geografi, aspek administratif maupun aspek demografi sehingga dalam penulisan ini dapat menggambarkan bagaimana keadaan Pelabuhan Pantoloan dan juga Kota Palu.

Penulisan ini juga menggambarkan bagaimana aktivitas Pelabuhan Pantoloan seperti pengangkutan penumpang, barang dan lain sebagainya dalam kurun waktu 1978-1998.

Manfaat bagi akademisi adalah menambah wawasan dalam bidang kemaritiman yang ada di Indonesia dan memahami apa yang terjadi di Pelabuhan Pantoloan sejak 1978. Bagi masyarakat umum dapat menambah pengetahuan sejarah tentang Pelabuhan yang mana pelabuhan ini merupakan salah satu fasilitas angkutan umum baik untuk penumpang maupun barang.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Berdasarkan judul yang akan dibahas, penelitian dilakukan pada tahun 1978-1998. Alasan pemilihan rentang waktu 1978-1998 merupakan waktu yang tepat dikarenakan titik awal Pelabuhan Pantoloan diresmikan pada tahun 1978. Pengambilan temporal tersebut nantinya akan diketahui proses perkembangan Pelabuhan Pantoloan serta dampaknya terhadap perekonomian Kota Palu. Tahun 1998 merupakan tahun dimana terjadi bencana gempa bumi yang cukup dahsyat menurut catatan sejarah bencana yang terjadi di Sulawesi Tengah. Tepatnya pada 11 Oktober 1998 telah terjadi gempa bumi yang mengakibatkan banyaknya bangunan rusak parah.¹⁰ Pelabuhan Pantoloan sendiri terkena dampak dari bencana tersebut. Peristiwa tersebut menjadi acuan bagi peneliti yang ingin mengetahui perkembangan Pelabuhan pantoloan sejak diresmikannya pelabuhan Pantoloan hingga terjadinya bencana gempa bumi pada tahun 1998.

Lingkup spasialnya akan difokuskan pada Pelabuhan Pantoloan yang merupakan pelabuhan utama Kota Palu. Hal ini dilakukan dengan pertimbangan bahwa Pelabuhan Pantoloan merupakan pelabuhan utama bagi Kota Palu yang masih beroperasi hingga sekarang.

1.5 Kerangka Konseptual

Menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 pasal 1 ayat 1,¹¹ pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya

¹⁰ Diakses dari <https://nasional.tempo.co/read/1131335/gempa-donggala-dalam-catatan-sejarah-sesar-palu-koro/full&view=ok> pada tanggal 25 Maret 2019, pukul 01.34.

¹¹Diakses dari http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pp/2001/pp_no_69_tahun_2001.pdf pada tanggal 25 Maret 2019, pukul 01.55.

dengan batas-batas tertentu sebagai tempat bersandar kapal, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Triatmodjo (1992) pelabuhan (*Port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal atau kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*), serta tempat penyimpanan barang untuk waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan selanjutnya.¹² Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pemelancar hubungan daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga di kenal dengan daerah pengaruhnya. Daerah belakang ini merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, sosial, maupun kepentingan pertahanan yang dikenal dengan pangkalan militer angkatan laut.

Pelabuhan merupakan pintu gerbang kemakmuran bagi suatu bangsa dan negara, dalam arti sebagai pintu gerbang lalu lintas, perdagangan dan keluar-masuknya barang baik yang bersifat dagang maupun bahan untuk pembangunan yang sangat berguna dan mempengaruhi perekonomian dan kemakmuran

¹² Diakses dari <http://e-journal.uajy.ac.id/888/3/2TS12264.pdf> pada tanggal 25 Maret 2019, pukul 02.21.

masyarakat. Dibangunnya pelabuhan karena adanya aktivitas manusia yang menjadikan pelabuhan tersebut sebagai jembatan penghubung antara darat laut.

Kata pelabuhan sendiri mempunyai arti umum sebagai tempat kapal berlabuh atau membuang sauh. Pelabuhan juga dipakai untuk berlindung kapal jika terjadi topan karena adanya gili-gili yang menjorok jauh ke laut. Tiap pelabuhan dikepalai oleh Syahbandar, orang yang mengatur tata tertib dan keamanan pelabuhan, mengawasi pelabuhan, menyelenggarakan dan mengawasi pekerjaan mengeruk pelabuhan dan keadaan bangunan dan sebagainya.¹³

Peneliti berfokus pada pelabuhan penumpang yang mana pelabuhan penumpang ini seperti halnya pelabuhan barang, pelabuhan penumpang juga melayani bongkar muat barang, namun barang yang dibongkar cenderung lebih sedikit. Pelabuhan penumpang lebih melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang bepergian, oleh karena itu daerah belakang dermaga lebih difungsikan sebagai stasiun/terminal penumpang yang dilengkapi dengan kantor imigrasi, keamanan, direksi pelabuhan, maskapai pelayaran dan lain sebagainya.

1.6 Tinjauan Pustaka

Penelitian ini menggunakan beberapa sumber buku dan penelitian yang mengulas tentang Pelabuhan Pantoloan yang digunakan peneliti sebagai acuan penulisan dan juga literature bagi peneliti Sebagai berikut ;

Buku *Satu Kota Empat Zaman: Donggala Pada Masa Tradisional Hingga Terbentuknya Kabupaten* karya Lukman Nadjamuddin dkk menceritakan tentang

¹³ Hasan Shadily, *Ensiklopedi Indonesia, Jilid 5*, (Jakarta: Ichtiar Baru-van Hoeve, 1984), hlm. 2601.

usaha untuk mengungkap dan merekonstruksikan Donggala dari masa awalnya perkembangannya hingga terbentuknya kabupaten. Buku ini sebagai referensi peneliti untuk sedikit menceritakan tentang Pelabuhan Donggala sebelum peneliti bercerita tentang Pelabuhan Pantoloan.

Buku *Donggala Dulu, Kini dan Nanti* karya Mohammad Isnaeni dan Zulkifly Pagessa menceritakan tentang keadaan Pelabuhan Donggala dalam linimasa yang mana pada tahun 1430 Pelabuhan Donggala sudah dikenal sebagai pelabuhan yang memperdagangkan hasil bumi seperti kopra, damar dan kemiri. Hingga pada tahun 1978 tepatnya pada tanggal 2 Mei Pelabuhan Pantoloan telah di resmikan oleh menteri perhubungan. Sedangkan tulisan peneliti akan menjelaskan bagaimana perkembangan Pelabuhan Pantoloan sejak mulai di resmikannya pelabuhan tersebut.

Kedua buku tersebut membantu peneliti untuk menganalisis bagaimana perkembangan Pelabuhan yang ada di Sulawesi Tengah terutama Pelabuhan Pantoloan yang menjadi pelabuhan utama di Kota Palu.

Literature lain yang juga di gunakan penulis adalah Skripsi *Sejarah Perkembangan Pelabuhan Parepare 1950-1992* yang ditulis oleh Gulyati Pasambe. Skripsi tersebut menceritakan tentang perkembangan salah satu pelabuhan yang ada di Sulawesi Selatan yaitu Pelabuhan Parepare. Dengan demikian pemahaman tentang pentingnya kehadiran sebuah pelabuhan dalam dunia pelayaran dan perniagaan dapat terwujud. Skripsi ini berusaha menjelaskan dan mengungkapkan kegiatan-kegiatan yang dilakukan dalam kehadiran Pelabuhan Parepare sebagai salah satu tempat kapal dan perahu untuk melakukan

kegiatan bongkar muat. Selain itu, penulis juga menggunakan skripsi *Kuasa dan Laku Mistik: Kehidupan Sehari-hari Buruh Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya (1950-2000)* yang ditulis oleh Adnan Prayuwono yang menceritakan tentang bagaimana kehidupan sehari-hari buruh Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya mulai dari identitas dan juga gaya hidup para buruh seperti pakaian yang digunakan maupun cara mereka menikmati hiburan yang ada pada saat itu. Hiburan yang mereka nikmati seperti kesenian tradisional berupa ludruk, seiring perkembangan mulai adanya televisi sehingga kesenian ludruk mulai hilang. Adapun hiburan lainnya berupa judi hingga prostitusi. Literatur lainnya adalah *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis* karya Sasmita Sakti Adji yang menjelaskan mengenai teori transportasi dan manfaat dari adanya transportasi tersebut.

1.7 Metode Penelitian

Metode penelitian didasarkan pada tahap-tahap dalam penelitian sejarah, antara lain; pengumpulan sumber atau heuristik, verifikasi (kritik sejarah dan keabsahan sumber), interpretasi (analisis dan sintesis) dan penulisan sejarah atau historiografi.¹⁴ Tahapan-tahapan tersebut akan dijelaskan lebih lanjut sebagai berikut.

Tahap pertama adalah heuristik, yakni proses mencari dan mengumpulkan sumber yang diperlukan. Penelitian ini menggunakan sumber dari arsip, buku, jurnal, foto dan dokumentasi pendukung lainnya, baik yang terbit pada tahun terkait maupun yang terbit pada tahun sesudahnya. Penelusuran sumber tersebut dilakukan di kantor Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Kota Palu provinsi

¹⁴ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), hlm. 69.

Sulawesi Tengah, Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tengah, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kota Palu, Perpustakaan Pusat kampus B Universitas Airlangga Surabaya. Setelah semua hal itu dilakukan, peneliti melakukan pembagian kategori sumber, yakni memilih mana yang termasuk sumber primer dan mana yang termasuk sumber sekunder. Sumber primer berupa arsip, foto serta informasi yang terbit pada waktu terkait. Sumber sekunder sebagian besar berasal dari sumber buku. Adapun sumber primer yang penulis gunakan terhadap penelitian ini adalah Arsip Kota Palu. . Sumber tersebut didukung pula dengan buku-buku dan tulisan yang terkait dengan penelitian ini.

Tahap kedua adalah verifikasi atau kritik terhadap sumber yang telah didapatkan, yakni terdiri atas kritik internal dan kritik eksternal. Kritik internal adalah kritik atas isi sumber dengan memperhatikan kesesuaian isi yang tercantum pada sumber tersebut. Kritik eksternal adalah kritik atas keaslian dan keotentikan sumber dengan memperhatikan relevansi tahun pembuatan, bahan yang digunakan serta aspek lain yang berkenaan dengan fisik sumber tersebut. Tujuan kritik adalah untuk menyeleksi sumber-sumber agar penulis mendapatkan sumber yang paling terkait terhadap penelitian.

Tahap ketiga adalah interpretasi, yakni menganalisis sumber-sumber sejarah yang digunakan dalam penelitian secara luas dan jelas sehingga membentuk sintesis sebuah rangkaian kronologi yang terkait antara satu sumber dengan sumber yang lain, baik sumber primer, sumber sekunder, sumber informasi, wawancara, maupun dokumentasi pendukung lainnya.

Tahap terakhir adalah historiografi, yakni melakukan penulisan atas penelitian *Perkembangan Pelabuhan Donggala dan Pengaruhnya Bagi Kota Palu Pada Tahun 1978-1998* agar dapat digunakan sebagaimana tujuan dan manfaatnya. Pada tahap ini peneliti akan menulis dengan bahasa yang baik, benar, menarik dan mudah dipahami yang memenuhi kaidah-kaidah penulisan sejarah.

Penelitian ini juga akan melibatkan banyak bantuan dari beberapa disiplin ilmu lainnya, terutama bidang pemerintahan. Kontribusi ilmu-ilmu sosial lainnya akan dituangkan dalam empat kategori, yaitu: konsep, teori, permasalahan dan pendekatan.¹⁵ Pendekatan yang dilakukan dalam penulisan ini diharapkan dapat memberikan penjelasan tentang peristiwa yang terjadi sebagai sebuah narasi yang nyata.

1.8 Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian mengenai *Perkembangan Pelabuhan Pantoloan di Kota Palu pada tahun 1978-1998* di sajikan dalam 4 bab sebagai berikut.

Bab I adalah pendahuluan dari penulisan penelitian ini. Bab ini berisi mengenai pemaparan suatu pengantar metodologi untuk memahami keseluruhan isi dari penelitian. Susunan penulisan pada bab I antara lain; latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, tinjauan pustaka, ruang lingkup penelitian, kerangka konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II menjelaskan gambaran umum, aspek geografi, administratif dan Demografi Kota Palu dan juga Kecamatan Tawaeli yang berada di daerah Pelabuhan Pantoloan, serta sejarah pelabuhan di Kota Palu.

¹⁵ *Ibid.*, hlm. 87.

Bab III menjelaskan bagaimana proses perkembangan Pelabuhan Pantoloan setelah di resmikan pada tahun 1978. Sebagaimana dilaporkan majalah *Panji Masyarakat* (2000) sejak 1978 pemerintah Orde Baru mengalihkan fungsi dan status pelabuhan nasional dari Donggala ke Pantoloan.¹⁶ Tentunya kebijakan ini dilakukan atas dasar sejumlah pertimbangan tertentu. Namun, dampaknya teramat nyata bagi Donggala. Pembahasan akan difokuskan pada Pelabuhan Pantoloan yang menjadi pelabuhan utama di Kota Palu, Sulawesi Tengah.

Bab IV berisi kesimpulan yang merupakan bagian penutup dari penelitian ini. Bab ini merangkum jawaban dari rumusan permasalahan yang ditinjau dari pembahasan-pembahasan yang telah ditulis pada bab-bab sebelumnya.

¹⁶ Iswara N Aditya, *Pelabuhan Donggala Jaya: Sejak Zaman Kerajaan, lalu Dimatikan Orba*, 09 Oktober 2018.