

**PERUSAHAAN OTOBUS BAHAGIA  
1967-2008**

**SKRIPSI**

*Diajukan kepada Panitia Ujian Sarjana Fakultas Sastra  
Universitas Andalas sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Gelar  
Sarjana Ilmu Sejarah*

Oleh:

**FITRI MAIYANTI**  
03 181 022



**JURUSAN ILMU SEJARAH  
FAKULTAS SASTRA  
UNIVERSITAS ANDALAS  
PADANG  
2009**

## ABSTRAK

Skripsi ini berjudul "Perusahaan Otobus Bahagia 1967-2008". Penelitian ini termasuk pada kajian sejarah perusahaan dalam bidang transportasi. Sejarah perusahaan adalah mencakup semua aktifitas para pengusaha di masa lampau, terutama menyangkut hal-hal yang berupa catatan-catatan keputusan orang yang mencari keuntungan pribadi dari keuntungan dalam pelayanan barang dan jasa. Penulisan ini akan melihat PO Bahagia sebagai salah satu Perusahaan Otobus di Sumatera Barat yang dapat bertahan di tengah-tengah persaingan yang semakin banyak dan ketat. Perusahaan Otobus Bahagia awal berdirinya hanya melayani trayek peken-pekan (Mudiak-Payakumbuh). Kemudian pada tahun 1970 PO ini memperluas trayek Payakumbuh-Padang.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahap yaitu heuristik (pengumpulan sumber), kritik sumber, interpretasi dan historiografi (penulisan). Pengumpulan sumber dilakukan dengan studi pustaka dan studi sejarah lisan. Studi pustaka dilakukan untuk mencari sumber tertulis, diantaranya arsip-arsip, buku-buku dan tulisan-tulisan yang berhubungan dengan transportasi khususnya PO Bahagia. Sumber lisan diperoleh melalui wawancara dengan orang-orang yang terlibat langsung dengan PO Bahagia, di antaranya pemimpin PO Bahagia dan keluarganya, DLLAJ (Lima Puluh Kota, Payakumbuh, dan Padang), para penggabung, agen-agen, sopir-sopir, kenek, dan penumpang. Sumber dan informasi yang diperoleh dikritik lalu diinterpretasikan, baru kemudian dilakukan penulisan.

PO Bahagia dapat bertahan di tengah persaingan yang semakin ketat di antara perusahaan transportasi di Sumatera Barat. PO Bahagia merupakan perusahaan keluarga. Perusahaan ini didirikan oleh Johan Is pada tahun 1967, dan pada tahun 1984 perusahaan ini berganti pemimpin karena Johan Is meninggal dunia. Ia digantikan oleh putra keduanya yang bernama Israr Johan. Penggantian pemimpin disepakati atas rapat atau keputusan keluarga Johan Is.

Pada tahun 1985 PO Bahagia membuka sistem gabung. Maksudnya PO Bahagia membuka diri untuk membolehkan angkutan mobil untuk bergabung dengan PO Bahagia. Sehingga, jumlah bus PO Bahagia bertambah banyak di samping Israr Johan membeli beberapa unit bus baru. Akibatnya PO Bahagia dapat melayani trayek yang lebih banyak.

Tahun 2000an PO Bahagia mengalami sedikit kemunduran, ini disebabkan karena pada tahun ini telah banyak PO baru yang muncul dengan tampilan baru seperti menggunakan mini bus dengan fasilitas yang bagus. Sementara PO Bahagia masih menggunakan bus besar kapasitas lebih kurang 30 tempat duduk. Tetapi walaupun begitu PO Bahagia mulai bangkit sedikit demi sedikit ini dibuktikan dengan penungkatan jumlah bus pada tahun 2005.

Melihat persaingan semakin ketat maka untuk meningkatkan daya saing setelah mengalami kemunduran, pada tahun 2008 Israr Johan mengganti armadanya dengan mini bus dengan kapasitas lebih kurang 14 tempat duduk. Di samping itu ia juga memperbaiki penampilan bus dengan warna cat hitam yang berbeda dengan PO-PO yang lain.

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan salah satu bentuk sarana perhubungan yang penting dalam kehidupan manusia, sehingga kebutuhan akan sarana transportasi yang memadai terus meningkat seiring dengan perkembangan zaman dan ragam kebutuhan itu sendiri. Selain itu transportasi merupakan hal terpenting dalam kehidupan/ kegiatan manusia dan juga merupakan unsur terpenting dalam mobilitas manusia dan barang sehari-hari. Transportasi yang baik haruslah merupakan suatu sistem yang dapat memberikan pelayanan yang cukup, baik kepada masyarakat secara umum maupun secara pribadi.<sup>1</sup> Tidak berlebihan kiranya bila kita mengatakan transportasi merupakan urat nadi perekonomian yang secara langsung juga turut membantu tercapainya pengalokasian sumber daya ekonomi yang optimal, sebagai penghubung antar wilayah, daerah dan negara. Transportasi merupakan salah satu urat nadi bagi perekonomian rakyat<sup>2</sup>, jika transportasi lancar maka perekonomian juga ikut lancar.

Kegiatan transportasi dapat dilakukan melalui tiga jalur yaitu melalui jalur darat, laut dan udara. Transportasi darat misalnya sebelum abad ke 20 di daerah Sumatera Barat telah beroperasi berupa bendi, gerobak, pedati dan lain-lain. Sedangkan prasarana dan sarana kereta api mulai beroperasi di daerah Sumatera

---

<sup>1</sup> Marigan Masry Simbolon, *Ekonomi Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), hal. 1.

<sup>2</sup> Kementerian Penerangan Republik Indonesia, *Provinsi Sumatera Tengah*, (Bukittinggi: Kementerian Penerangan RI, 1954), hal. 711.

Barat akhir abad ke 19. Pengadaan jaringan kereta api oleh pemerintah kolonial di Sumatera Barat, erat kaitannya dengan penemuan sumber daya alam batubara di Sawahlunto, yang ditemukan oleh W.H. de Greve pada tahun 1891. Penemuan potensi alam batubara ini kemudian dilanjutkan dengan upaya penggarapannya, dalam konteks inilah dibukanya usaha pertambangan di Ombilin Sawahlunto.<sup>3</sup> Jadi kereta api merupakan transportasi yang sangat penting pada waktu itu, karena adanya tambang batubara ini yang akan dibawa ke daerah lain. Selain untuk mengangkut batubara kereta api juga berfungsi untuk mengangkut orang dari Padang ke daerah pedalaman.

Pada tahun 1899 kereta api mulai masuk ke Payakumbuh, yang merupakan alat transportasi jarak jauh. Sehubungan dengan dibukanya tambang emas Manggani maka dibuka pula hubungan kereta api dari Payakumbuh melalui Simalanggang, Taeh, Guguk, Dangung-dangung sampai ke Limbanang. Adanya jalan kereta api Padang-Payakumbuh-Limbanang telah memperlancar mobilitas penduduk, jasa dan angkutan barang sehingga Payakumbuh semakin ramai dan berkembang.<sup>4</sup>

Perkereta apian di Sumatera Barat diusahakan oleh Sumatera Staat Spoorweg Maatschapy, yang disingkat dengan SSS. Sampai akhir pemerintahan Belanda, kereta api Payakumbuh masih memegang peran penting dalam sektor transportasi. Kecuali jurusan Limbanang sekitar tahun 1935 mulai tutup, terutama

---

<sup>3</sup> Gusti Asnan, dkk, "Sejarah Transportasi: Involusi Peranan Kereta Api di Sumatera Barat", *Laporan Penelitian*, (Padang: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Pusat Penelitian Universitas Andalas), hal. 2.

<sup>4</sup> Akmal, *25 Tahun Kotamadya Tingkat II Payakumbuh*, (Payakumbuh: Penda Payakumbuh, 1995), hal. 140.

## BAB IV

### KESIMPULAN

Johan Is merupakan pendiri PO Bahagia. Pemberian nama Bahagia pada Perusahaan Otobus ini dilatar belakangi oleh kecintaan Johan Is pada kudanya. Ia mempunyai kuda pacuan yang diberi nama Bahagia dan sering memenangkan berbagai perlombaan. Untuk mengenang kudanya itu Johan Is mengabadikan nama Bahagia untuk Perusahaan Otobus yang didirikannya.

Di awal pendiriannya pada tahun 1967 Johan Is membeli 3 unit mobil Chevrolet bekas yang masih layak jalan secara cash. Modal yang digunakan untuk membeli mobil tersebut berasal dari keuntungan yang diperolehnya dari berdagang ke pekan-pekan (berdagang pakaian, tenun Kubang/ sarung tenun) dan juga dari usaha tenunnya. Trayek yang ditempuh yakni pekan-pekan (Payakumbuh-Mudiak) saja, yang mana trayek tersebut yaitu: Payakumbuh-Koto Tinggi, Payakumbuh-Limbanang, dan Payakumbuh-Suliki. Tetapi pada tahun 1970 Johan Is memperluas trayek ke Padang (AKDP). Ini merupakan suatu kemajuan.

Tahun 1984 Johan Is meninggal dunia. Dan kepemimpinan PO digantikan oleh putra ke duanya yang bernama Israr Johan. Pemilihan Israr Johan sebagai pengganti Johan Is adalah kesepakatan keluarga yang dibikin dalam surat keterangan waris.

Pada tahun 1985 Israr Johan melakukan suatu perubahan yakni menawarkan sistem gabung pada POnya. Maksudnya adalah siapa yang ingin membuka usaha dibidang ini bergabung dengan PO Bahagia di mana namanya

## DAFTAR PUSTAKA

### Arsip:

- Surat Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Djalan Raya Propinsi Sumatera Barat, Tahun 1970, Tentang Izin Untuk Pengangkutan Orang Dengan Mobil Bis Umum.
- Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sumatera Barat, No.098 /PHB/GSB/1980 Tentang Izin Untuk Pengangkutan Orang Dengan Mobil Bis Umum.
- Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sumatera Barat, No.76 /PHB/GSB/1985, Tentang Izin Untuk Pengangkutan Orang Dengan Mobil Bis Umum.
- Surat Keputusan Gubernur KDH Tingkat I Sumatera Barat, No.71 /PHB/GSB/1989, Tentang Izin Untuk Pengangkutan Orang Dengan Mobil Bis Umum.
- Surat Keputusan Gubernur KDH Tingkat I Sumatera Barat, No.13 /PHB/GSB/1995, Tentang Izin Untuk Pengangkutan Orang Dengan Mobil Bis Umum.
- Surat Keputusan Gubernur KDH Tingkat I Sumatera Barat, No.09 /PHB/GSB/1999 Tentang Izin Trayek Angkutan Kota Dalam Propinsi.
- Surat Keputusan Gubernur Sumatera Barat, No.08/PHB/GSB/2005, Tentang Izin Trayek Antar Kota Dalam Propinsi.
- Arsip Tentang Surat Keputusan Waris.
- Arsip Tentang Surat Lamaran Sopir
- Arsip Tentang Surat Jalan, dan Karcis.

### Buku:

- A. Taff, Charles, *Manajemen Transportasi dan Distribusi Fisis*, Jakarta: Erlangga, 1996.
- Abas Salim, *Management Transportasi*, Jakarta: Rajawali Grafindo, 1995.
- Akmal, dkk, *25 Tahun Kotamadya Tingkat II Payakumbuh*, Payakumbuh: Pemda Payakumbuh, 1995.
- B.N. Marbun, *Kota Indonesia Masa Depan Masalah dan Prospek*, Jakarta: Erlangga, 1990.
- Emirizal dan Mestika Zed, *Wawasan Sejarah Sosial dan Ekonomi*, Padang: Laboratorium Jurusan Sejarah FPIPS IKIP padang, 1994.