

MEMBEDAH SEJARAH DAN BUDAYA MARITIM MERAJUT KEINDONESIAAN

**Persembahan untuk
Prof. Dr. A.M. Djuliati Suroyo**

**Editor:
Dhanang Respati Puguh
Mahendra P. Utama
Rabith Jihan Amaruli
Endang Susilowati**

**Diterbitkan atas kerja sama
Program Magister Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro
Masyarakat Sejarawan Indonesia Jawa Tengah
UPT Undip Press Semarang
2013**

**Membedah Sejarah dan Budaya Maritim, Merajut Keindonesiaan
Persembahkan untuk Prof. A.M. Djulianti Suroyo**

Editor:

Dhanang Respati Puguh
Mahendra P. Utama
Rabith Jihan Amaruli
Endang Susilowati

Cetakan I, Februari 2013

**Diterbitkan atas kerja sama:
Program Magister Ilmu Sejarah FIB Program Pascasarjana Undip,
Masyarakat Sejarawan Indonesia Jawa Tengah, dan
UPT UNDIP Press Semarang**

Desain sampul:

Muhammad Yahya Yogo Utomo
Noor Naelil Masrurroh

ISBN: 978-602-097-347-0

**Rujukan dari Maksud Pasal 72 UU No.19
Tahun 2002 tentang Hak Cipta:**

Barangsiapa dengan sengaja dan tanpa hak mengumumkan atau memperbanyak ciptaan pencipta atau memberikan ijin untuk itu, dapat dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/ atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/ atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah)

Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran hak cipta atau hak terkait, dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/ atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
BAGIAN I PENDAHULUAN	
Membedah Sejarah dan Budaya Maritim, Merajut Keindonesiaan <i>Singgih Tri Sulistiyono</i>	1
BAGIAN II “THE FOUNDING MOTHER”	
Pisungsiung: Prof. Dr. A.M. Djuliaty Suroyo (Riwayat Ringkes lan Paseksen Sinawung Sekar) <i>Dhanang Respati Puguh</i>	43
Memimpikan Masa Depan: Sejarah Maritim di Jurusan Sejarah Universitas Diponegoro <i>A.M. Djuliaty Suroyo</i>	51
BAGIAN III FORMASI NEGARA MARITIM INDONESIA DAN DINAMIKANYA	
Membangun Indonesia sebagai Negara Maritim <i>Singgih Tri Sulistiyono</i>	58
Lima Puluh Tahun Wilayah Republik Indonesia <i>Adrian B. Lopian</i>	73
Nilai-nilai Nasional dan Pengetahuan Lokal: Kontribusi bagi Tata Pemerintahan Bersih dan Baik <i>Suhartono W. Pranoto</i>	81

Johor dan Buton dalam Perspektif Dunia Melayu <i>Susanto Zuhdi</i>	90
Bajak Laut di Nusantara pada Zaman VOC <i>Agust. Supriyono</i>	108
Aksi “Kapten Hook” di Selat Malaka Perompakan di Selat Malaka dan Upaya Penanganannya: Perbandingan Abad ke-19 dan ke-21 <i>Rabith Jihan Amaruli</i>	124
Bajak Laut dalam Perspektif Etika Konfusian: Kisah Bajak Laut dalam Masyarakat Maritim Cina Selatan pada Masa Moderen Awal <i>Slamet Subekti</i>	144
BAGIAN IV PELABUHAN, JARINGAN PELAYARAN, DAN INTEGRASI BANGSA	
Dampak Modernisasi terhadap Pelayaran Perahu di Banjarmasin Kalimantan Selatan pada Pertengahan Kedua Abad ke-20 <i>Endang Susilowati</i>	153
Aktivitas Pelayaran di Tegal pada Abad ke-19 <i>Alamsyah</i>	171
Pelabuhan dan Masyarakat Surabaya, 1940-1975 <i>Indriyanto</i>	190
Buruh dan Ketidakadilan: Lahan Subur bagi Perluasan Marxisme, Suatu Kajian Historis tentang Buruh di Semarang pada Awal Abad ke-20 <i>Dewi Yuliati</i>	208
Sungai di Kalimantan Selatan dalam Perspektif Sejarah <i>Herry Porda Nugroho Putro</i>	239

Peran Sungai dalam Perdagangan pada Masa Kerajaan Mataram Kuna <i>Siti Maziyah</i>	251
Prakiraan Kondisi Lingkungan Geofisiografis Pusat Kerajaan Demak <i>Eko Punto Hendro</i>	265
BAGIAN V BUDAYA DAN SASTRA MARITIM	
Perempuan Pesisir dalam Novel <i>Gadis Pantai</i> dan <i>Jamangilak Tak Pernah Menangis</i> <i>Katrin Bandel</i>	296
Di Bawah Layar <i>D. Zamawi Imron</i>	306
Indonesia dengan Lautnya dalam Sastra Daerah dan Berita Lama <i>Achadiati Ikram</i>	311
Ekspresi Kemaritiman dalam Lagu <i>Titiek Suliyati dan Murni Ramli</i>	322
Ragam Hias Batik Pesisiran: Tinjauan Historis Ragam Hias Bernuansa Islam <i>Ngesti Lestari</i>	355
Bertahan di Tengah Badai: Seni Pertunjukan Tradisi Semarangan <i>Mahendra P. Utama dan Dhanang Respati Puguh</i>	370
Ziarah di Pantai Utara Jawa: Penelusuran Makna Ziarah di Tiga Makam <i>Sri Indrahti</i>	397

BAGIAN VI	KONTESTASI IDENTITAS: LOKAL, NASIONAL, INTERNASIONAL	
	Idulfitri Pertama setelah Proklamasi Kemerdekaan Indonesia <i>Bambang Purwanto</i>	412
	Kemlayan dalam Kenangan dan Perubahan: Melacak Sejarah Identitas Kampung Seniman di Surakarta <i>Heri Priyatmoko</i>	419
	Tinjauan Kakawin <i>Nagara Krtagama</i> atau <i>Desa Warnnana</i> dalam Perspektif Historiografi Indonesia <i>Djoko Suryo</i>	435
	Cultural Diversity and the Role of Heritage <i>Edi Sedyawati</i>	442
	Dari Agro Industri Kolonial Belanda Hingga Reformasi Indonesia <i>Wasino</i>	445
	Sisi Terang Kolonialisme Belanda di Banyumas <i>Purnawan Basundoro</i>	460
	Garam Rakyat dan ‘Keperkasaan’ Perempuan Aceh <i>Yety Rochwulaningsih</i>	488
	PARA PENULIS	505

**DAMPAK MODERNISASI TERHADAP
PELAYARAN PERAHU DI BANJARMASIN
KALIMANTAN SELATAN PADA PERTENGAHAN
KEDUA ABAD KE-20**

Endang Susilowati

A. Pendahuluan

Bangsa Indonesia sudah mengenal pelayaran perahu sejak ratusan tahun yang lalu. Hal ini mudah dipahami mengingat masyarakat Indonesia mendiami kawasan kepulauan yang dalam kehidupannya tidak bisa dipisahkan dari laut. Seperti diketahui bahwa kepulauan Indonesia terbentang menyilang di antara perairan tropis Samudera Hindia dan Pasifik, dan dari daratan Asia Tenggara hingga ke bagian utara benua Australia. Bentangan geografis yang demikian ini membuat kepulauan Indonesia merupakan kawasan kepulauan yang paling luas di dunia.¹ Berbagai bukti, baik yang berupa lukisan pada relief candi maupun berbagai tulisan, telah menggambarkan adanya aktivitas bahari yang dilakukan oleh bangsa Indonesia. Pada salah satu relief candi Borobudur terdapat pahatan perahu bercadik yang pada abad ke-9 biasa digunakan sebagai perahu niaga.² Sepanjang sejarahnya, pelayaran perahu memiliki

¹Pada saat ini negara Indonesia memiliki sekitar 17.508 pulau besar dan kecil. Termasuk dalam kawasan kepulauan ini adalah pulau-pulau besar seperti Sumatera, Jawa, sekitar tiga perempat Borneo, Sulawesi, kepulauan Maluku dan pulau-pulau kecil di sekitarnya, dan separoh bagian barat dari pulau Papua dan dihuni oleh ratusan suku bangsa. Pulau-pulau ini terbentang dari timur ke barat sejauh 6.400 km dan sekitar 2.500 km jarak antara utara dan selatan. Garis terluar yang mengelilingi wilayah Indonesia adalah sepanjang kurang lebih 81.000 km dan sekitar 80 persen dari kawasan ini adalah laut. Jarak dari barat ke timur lebih panjang daripada jarak antara London dan Siberia sebagaimana yang pernah digambarkan oleh Multatuli sebagai untaian jamrud katulistiwa. Kawasan kepulauan yang luas ini memiliki area daratan seluas 1,92 juta km², laut pedalaman dan laut teritorial seluas 3,1 juta km², dan laut Zone Ekonomi Eksklusif 2,7 juta km². Lihat: C. Drake, *National Integration in Indonesia: Patterns and Policies* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1989), hlm. 16; T.H. Purwaka, "Indonesian Inter Island Shipping: An Assessment of the Relationship of Government Policies and Quality of Shipping Services" (Disertasi pada University of Hawaii, 1989), hlm. 3-5; dan H. Blink, "De Pacific in haar economisch-geographische opkomst en tegenwoordige beteekenis", dalam *Tijdschrift voor Economische Geography* Vol. 13, 1922, hlm. 325-330.

²J.W. Christie, "Asian Sea Trade between the Tenth and Thirteenth Centuries and Its Impact on the States of Java and Bali", dalam H.P. Ray (ed.), *Archeology of Seafaring: The Indian Ocean in the Ancient Period* (Delhi: Pragati,

peranan penting bagi transportasi laut di Indonesia.

Salah satu pusat pelayaran perahu yang terpenting di Indonesia adalah Banjarmasin, Kalimantan Selatan. Pada abad ke-19 hingga abad ke-20 armada pelayaran perahu telah menjadi penghubung terpenting bagi pelabuhan Banjarmasin dan pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa dan Madura serta Sulawesi Selatan, khususnya dalam kaitan dengan aktivitas perdagangan. Namun tuntutan modernisasi, khususnya sejak dekade 1980-an, membuat pelayaran perahu tidak lagi menjadi salah satu alat transportasi penting seperti sediakala. Mulai ada banyak pilihan bagi para pemilik barang untuk mengapalkan barang-barang mereka, antara lain dengan menggunakan kontainer. Tulisan ini menguraikan dampak modernisasi yang terjadi di pelabuhan Banjarmasin terhadap eksistensi pelayaran perahu, dan bagaimana pelayaran perahu dan masyarakat pendukungnya menghadapi tantangan modernisasi tersebut.

Armada pelayaran perahu terdiri dari perahu-perahu kayu dengan ukuran di bawah 500 m³, yang biasanya melayani pelayaran antarpulau jarak pendek (*feeder line*). Sejak tahun 1970-an ada dua jenis perahu layar, yaitu perahu layar tanpa mesin dan perahu layar dengan mesin.³ Sebagai alat transportasi tradisional, armada perahu mempunyai pangsa pasar sendiri, yaitu para pedagang dan pengusaha kecil. Meskipun demikian, sebagaimana pernah ditulis oleh H.W. Dick dan à Campo dalam artikel mereka,⁴ pada masa penjajahan Belanda armada pelayaran perahu sempat menjadi saingan yang tidak ringan bagi kapal-kapal milik *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM), yang tergolong sebagai alat transportasi moderen, dalam pelayaran antarpulau. Berbagai upaya dilakukan oleh KPM untuk mengeliminasi gerak armada perahu layar yang mempunyai julukan “armada semut” tersebut, misalnya dengan menurunkan tarif dan mereduksi ongkos pengangkutan barang-barang tertentu serta mengeluarkan berbagai kebijakan agar perkembangan armada perahu layar dapat dihambat.⁵ Pada dekade-dekade berikutnya

1999), hlm. 222-224. Lihat juga J.O.M. Broek, *Economic Development of the Netherlands Indies* (New York: Institute of Pacific Relations, 1942), hlm. 3.

³Japan International Cooperation Agency (JICA), *The Study on Maintenance Dredging in the Access Channel of Banjarmasin Port in the Republic of Indonesia*. March 1991, hlm. 108. Lihat juga H.W. Dick, “Prahu Shipping in Eastern Indonesia Part I” dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies (BIES)*, Vol. XI, No. 2, Juli 1975, hlm. 70. David E. Hughes, “The Prahu and Unrecorded Inter-island Trade” dalam *BIES*, Vol. XXII, No. 2, Agustus 1986, hlm. 103.

⁴H.W. Dick, “Prahu Shipping in Eastern Indonesia in the Interwar Period” dalam *BIES*, Vol. 23, No. 1, April 1987, hlm. 104 – 121. J.N.F.M. à Campo, “Prahu Shipping in Indonesia 1870-1914” dalam *Review of Indonesian and Malaysian Affairs (RIMA)*, Volume 27, 1993, hlm. 33-60.

⁵Basoman Nur, D.M., “Mengenal Potensi Rakjat di Bidang Angkutan Laut” dalam *Dunia Maritim*, XIX, No.6, Agustus 1969, hlm. 14-15.

pun pelayaran perahu tetap menjadi andalan dalam pelayaran antarpulau, karena para pengguna jasa masih tetap membutuhkannya. Kejayaan armada perahu baru mulai tampak memudar ketika transportasi laut semakin berkembang sesuai dengan tuntutan zaman.

Di pelabuhan Banjarmasin, modernisasi dimulai ketika pelabuhan dipindahkan dari Sungai Martapura ke sungai Barito pada tahun 1965. Modernisasi yang dimaksudkan di sini adalah pembangunan pelabuhan yang lebih moderen dengan fasilitas lebih lengkap bila dibandingkan dengan pelabuhan lama yang sudah tidak memadai lagi untuk aktivitas pelayaran dan perdagangan. Meskipun demikian, pada dekade 1960-an hingga awal dekade 1980-an, armada perahu justru mengalami kejayaan. Hal itu antara lain dapat dilihat dari terus meningkatnya jumlah perahu dan jumlah barang yang diangkut oleh armada pelayaran perahu. Awal kemunduran pelayaran perahu mulai tampak sejak tahun 1980-an karena munculnya persaingan dengan kapal-kapal yang lebih moderen. Kemunduran lebih lanjut terjadi ketika pelabuhan Banjarmasin mulai menggunakan teknologi peti kemas/kontainer dalam pengangkutan barang antarpulau sejak tahun 1986. Pengiriman barang dengan peti kemas memang lebih menguntungkan bila dibandingkan dengan pengiriman barang dengan perahu. Setidaknya ada dua keuntungan yang diperoleh para pengguna kontainer. Keuntungan pertama, barang akan lebih cepat sampai di tempat tujuan sehingga kemungkinan barang rusak di perjalanan akan sangat sedikit. Keuntungan kedua, barang lebih terjamin keamanannya karena kontainer diangkut dengan kapal tongkang, sehingga kemungkinan kecelakaan di perjalanan sangat kecil. Dua hal ini yang belum dapat dipenuhi oleh armada perahu. Oleh karena itu, banyak pedagang yang semula menggunakan armada perahu untuk mengirim atau mendatangkan barang kemudian beralih kepada kontainer. Akibatnya aktivitas armada pelayaran perahu di Banjarmasin menjadi semakin menurun.

Untuk mengungkapkan dampak modernisasi terhadap pelayaran perahu di Banjarmasin, digunakan konsep yang dipakai oleh à Campo mengenai kemungkinan apa saja yang pada umumnya dihadapi oleh sektor tradisional bila berhadapan dengan sektor moderen. Menurut à Campo, ada empat opsi yang dapat dilakukan oleh sektor tradisional ketika berhadapan dengan sektor moderen, yaitu: adopsi, adaptasi, relokasi, dan menarik diri.⁶ Dalam hal ini yang dimaksud dengan adopsi adalah bila sektor tradisional berusaha memperoleh peralatan dan keahlian yang dibutuhkan dalam pengoperasian teknologi baru yang tampaknya menguntungkan. Adaptasi terjadi apabila sektor tradisional tetap mempertahankan teknologi tradisionalnya, tetapi dapat mengambil keuntungan dari produktivitas dan kesempatan-kesempatan yang sering kali muncul setelah terjadi inovasi teknologi. Sementara itu yang

6.J.N.F.M. à Campo, *ibid.*, hlm. 34.

dimaksud dengan relokasi adalah bila sektor tradisional terpaksa harus memindahkan aktivitasnya, misalnya pelayaran dan perdagangan, ke daerah sekitar karena sektor moderen tidak segera memunculkan kesempatan-kesempatan bagi sektor tradisional. Terakhir adalah menarik diri, yaitu bila sektor tradisional memilih untuk menarik diri dari usaha yang telah ditekuninya karena dengan adanya sektor moderen tidak ada kemungkinan lagi untuk melanjutkan usaha tersebut. Memang tidak semua opsi tersebut dapat diterapkan pada armada pelayaran perahu sebagai sektor tradisional ketika harus berhadapan dengan modernisasi di pelabuhan Banjarmasin dan berbagai efek yang ditimbulkannya. Namun berdasarkan data yang terkumpul, ada dua opsi yang relevan dengan kondisi pelayaran perahu di Banjarmasin dan masyarakat pendukungnya, yaitu adaptasi dan relokasi.

Tulisan ini dibagi menjadi tiga bagian dan diakhiri dengan sebuah simpulan. Pada bagian pertama diuraikan mengenai eksistensi armada perahu layar sejak tahun 1965 hingga 1985, sebelum kontainer digunakan dalam pengangkutan barang di pelabuhan Banjarmasin. Pada bagian kedua diuraikan tentang dampak penggunaan kontainer bagi kelangsungan hidup “armada semut”, sedangkan pada bagian ketiga diuraikan tentang kehidupan masyarakat pendukung pelayaran perahu setelah armada perahu mengalami masa surut akibat modernisasi di pelabuhan Banjarmasin.

B. Eksistensi Armada Pelayaran Perahu di Banjarmasin

Sejak tahun 1965 Banjarmasin memiliki dua pelabuhan, yaitu pelabuhan Martapura yang terletak di Sungai Martapura dan pelabuhan Trisakti yang terletak di Sungai Barito. Pelabuhan Martapura, yang merupakan pelabuhan lama, berlokasi di tepian kanan Sungai Martapura. Pelabuhan ini memiliki dermaga yang terbuat dari kayu ulin sepanjang 348 meter dengan lebar 10,5 meter. Kedalaman air di dermaga ini adalah sekitar 4 meter.⁷ Sebagai pintu gerbang bagi Kalimantan Selatan dan bahkan juga Kalimantan Tengah, pelabuhan Martapura memiliki beberapa kelemahan. Untuk mencapai pelabuhan, perahu dan kapal terlebih dahulu harus melayari sungai Barito selama dua jam. Ketika mulai memasuki sungai Martapura, perahu dan kapal harus mengurangi kecepatan karena sungai ini berkelok-kelok. Bila kapal mulai mendekati pelabuhan, kesulitan melayari sungai Martapura semakin bertambah karena kedua tepian sungai penuh dengan rumah-rumah penduduk dan berbagai aktivitas penghuninya. Sementara itu fasilitas di pelabuhan sendiri juga masih sangat kurang. Dermaga hanya mampu menampung 5 sampai 6 kapal

⁷The Port Survey Team of United Nations Economic Commission for Asia and the Far East, *The Port of Makassar, Banjarmasin and Palembang, Republic of Indonesia*. April-July 1968, hlm. 32. Lihat juga JICA, *op. cit.*, hlm. 22.

dengan panjang antara 35 sampai 85 meter. Alat-alat bongkar-muat yang tersedia juga sangat sederhana, yaitu hanya berupa *shift gear* dan tenaga manusia. Meskipun demikian, dengan segala keterbatasannya pelabuhan Martapura pada waktu itu menjadi pelabuhan terpenting di Kalimantan Selatan hingga beberapa dekade kemudian.

Pada tanggal 10 September 1965 pelabuhan Trisakti diresmikan.⁸ Pelabuhan baru ini terletak sekitar 26 kilometer dari muara Sungai Barito, dan 3,5 kilometer dari kota Banjarmasin. Pelabuhan Trisakti yang berlokasi di tepian kiri Sungai Barito tersebut memiliki dermaga beton sepanjang 200 meter dengan lebar 15 meter, dan kedalaman kolam pelabuhan sekitar 8-10 meter.⁹ Berbeda dari pelabuhan Martapura, pelabuhan Trisakti dilengkapi dengan peralatan bongkar-muat yang tergolong moderen untuk ukuran waktu itu, seperti *forklift* dan *mobile crane*. Kecuali itu juga terdapat perlengkapan lainnya seperti unit pemadam kebakaran, persediaan air bersih, persediaan bahan bakar, kapal pandu, kapal kepil, dan *speedboat*.

Sejak dioperasikannya pelabuhan Trisakti seluruh aktivitas pelayaran bagi kapal-kapal berukuran 500 *Deadweight tonnage* (DWT) ke atas dipindahkan ke pelabuhan baru tersebut. Sementara itu pelabuhan Martapura hanya diperuntukkan bagi aktivitas armada pelayaran perahu dan kapal-kapal berukuran kecil. Lokasi pelabuhan Martapura yang berada di tengah kota Banjarmasin memang memberi kemudahan bagi para pengguna jasa perahu yang sebagian besar adalah para pedagang dan pengusaha kecil. Untuk membongkar barang-barang yang pada umumnya didatangkan dari Jawa tidak membutuhkan banyak waktu dan biaya. Hal itu karena dekatnya jarak pasar atau kompleks pertokoan dengan pelabuhan Martapura.¹⁰ Biasanya setelah perahu berlabuh, para pemilik barang segera mengirim para pekerja mereka (buruh toko) untuk membongkar muatan dan langsung mengangkutnya ke toko pada hari itu juga, tanpa harus menyimpan barang-barang tersebut di gudang pelabuhan.¹¹ Cara seperti ini dipandang lebih efektif dan efisien baik bagi pemilik barang maupun bagi pemilik perahu.

Armada pelayaran perahu memegang peranan penting dalam pengangkutan barang. Hal itu disebabkan pelayaran perahu tidak terikat oleh trayek dan jadwal tertentu. Kecuali itu perahu dapat dengan mudah mencapai pelabuhan-pelabuhan kecil di pedalaman wilayah Kalimantan

⁸Anonim, "Pelabuhan Bandjarmasin Selajang Pandang" dalam *Dunia Maritim*, XVI, No. 3/4, Maret/April 1966, hlm. 12.

⁹Badan Pengusahaan Pelabuhan Banjarmasin, *Laporan Tahunan 1973*, hlm. 52.

¹⁰Wawancara dengan Haji Tasmunir (61 tahun), mantan Kepala Divisi Umum PT Pelindo III Cabang Banjarmasin. Banjarmasin, 7 September 2000.

¹¹Wawancara dengan Syamsudin Noor (45 tahun), Kepala Sub Dinas Pangkalan II Martapura Lama. Banjarmasin, 10 Oktober 1998.

Selatan dan sekitarnya.

Pada saat pelayaran perahu mengalami masa kejayaan, para pemilik perahu biasanya merangkap sebagai nakhoda dan sering kali juga pedagang. Perahu dari Makassar, misalnya, berlayar ke Surabaya dan Banjarmasin dengan muatan barang dagangan milik sendiri seperti beras dan tepung. Sementara itu dari Jawa mereka akan mengangkut barang kebutuhan sehari-hari untuk didistribusikan ke Banjarmasin dan sekitarnya.¹² Barang-barang yang biasanya diangkut oleh armada perahu ke Banjarmasin adalah beras, tepung, gula, obat-obatan, bahan bangunan, dan mesin-mesin ringan; sedangkan barang-barang yang diangkut keluar dari Banjarmasin antara lain adalah karet, rotan, tikar purun, getah jelutung, damar, kayu, dan kulit reptil.

Pengangkutan barang-barang ekspor ke Surabaya dan pendistribusian barang-barang impor ke Banjarmasin dan sekitarnya dilayani oleh tiga jenis armada pelayaran, yaitu armada pelayaran nusantara (Regular Liner Service/ RLS), armada pelayaran lokal, dan terutama oleh armada pelayaran perahu. Pada tahun 1960-an karet, rotan, dan kayu merupakan komoditas ekspor utama dari Banjarmasin. Pada tahun 1963 jumlah komoditas ekspor tersebut masing-masing adalah 404 metrik ton kayu, 4.633 metrik ton rotan, dan 52.603 metrik ton karet. Selanjutnya pada 1965 jumlah ekspor tersebut telah meningkat menjadi 3.907 metrik ton kayu, 16.000 metrik ton rotan, dan 26.000 metrik ton karet.¹³ Dalam fungsinya sebagai pelayaran *feeder*, armada pelayaran perahu sangat berperan dalam mengangkut komoditas ekspor dari Banjarmasin ke pelabuhan pengekspor, yaitu Surabaya. Armada pelayaran perahu juga mengambil peranan yang tidak kecil dalam perdagangan antarpulau.

Andil perahu layar dalam pengangkutan barang antarpulau pada pertengahan tahun 1960-an dibandingkan dengan andil kapal nusantara dan lokal adalah sebagai berikut. Pada tahun 1966 dari 82.344 ton barang yang dibongkar di pelabuhan Banjarmasin dalam pelayaran domestik 44,14% diangkut oleh armada perahu, sedangkan 55,86% diangkut oleh kapal nusantara dan lokal. Sementara itu dari 94.178 ton barang yang dimuat dari pelabuhan Banjarmasin 62,69% diangkut oleh armada perahu, sedangkan 37,31% diangkut oleh kapal nusantara dan lokal. Selanjutnya pada tahun 1970 jumlah itu masing-masing menjadi 44,33% dan 55,67% untuk barang masuk sejumlah 123.896 ton, serta 55,52% dan 44,48% untuk barang keluar sejumlah 157.382 ton. Besarnya jumlah kargo yang diangkut oleh armada pelayaran perahu ke luar dari

¹²Wawancara dengan Haji Bacu Bone (70 tahun), mantan saudagar dan pemilik perahu serta mantan Ketua DPD dan DPC Pelra 1964–1985. Banjarmasin, 11 September 2000.

¹³The Port Survey Team of The United Nations Economic Commission for Asia and The Far East, *op. cit.*, hlm. 34.

Banjarmasin antara lain karena pengangkutan karet, rotan, dan kayu ke pelabuhan-pelabuhan di Jawa/Bali sebagian besar dilakukan oleh armada perahu. Hal itu tidak terlepas dari berbagai kemudahan yang terdapat dalam pelayaran perahu, seperti tidak terikat oleh jadwal berlayar yang ketat dan perahu dapat mencapai pelabuhan-pelabuhan kecil di pedalaman sehingga produsen di pedalaman tidak perlu mengangkut barangnya ke pelabuhan besar tetapi perahu yang datang ke pelabuhan kecil.¹⁴

Untuk mengetahui eksistensi armada perahu pada dekade 1960-an hingga 1980-an antara lain dapat dilihat pada Tabel 1 dan Tabel 2.

Tabel 1. Kedatangan Perahu dan Kapal di Pelabuhan Banjarmasin dalam Pelayaran Antarpulau, 1966–1970

Tahun	Pelayaran Perahu			Pelayaran Lokal dan Nusantara		
	Jumlah Perahu	Bongkar (ton)	Muat (ton)	Jumlah Kapal	Bongkar (ton)	Muat (ton)
1966	2.039	36.343	59.039	402	46.001	35.139
1967	1.585	46.950	50.970	791	59.273	126.741
1969	1.999	32.888	61.351	814	49.024	78.853
1970	2.268	54.926	87.371	728	68.970	70.011

Sumber:

- Pemda Propinsi Kalimantan Selatan, *Kalimantan Selatan, 1963-1968*.
- Badan Pengusahaan Pelabuhan Banjarmasin, *Laporan Tahunan 1969-1970*.
- The Port Survey Team of The United Nations Economic Commission for Asia and The Far East, *The Port of Makassar, Bandjarmasin and Palembang*, April-July 1968.

Dalam Tabel 1 terlihat bahwa jumlah perahu (layar) yang melakukan bongkar-muat di pelabuhan Banjarmasin dari tahun ke tahun menunjukkan peningkatan. Hal itu sesuai dengan gambaran yang diberikan oleh seorang informan bahwa pada tahun 1960-an hingga 1970-an pemandangan di pusat kota Banjarmasin sangat khas karena semakin dipenuhi oleh tiang-tiang layar yang menjulang tinggi. Sementara itu di dermaga Martapura setiap hari terlihat antrean kapal dan sejumlah besar perahu yang menunggu giliran untuk melakukan bongkar-muat.¹⁵

¹⁴Wawancara dengan Haji Ali Sjahbana (60 tahun), mantan Kepala Humas PN. Pelabuhan Banjarmasin tahun 1960-1970. Banjarmasin, 13 September 2000.

¹⁵Wawancara dengan Haji Mansyur (68 tahun), mantan pegawai EMKL pada tahun 1970-1983. Banjarmasin, 21 Oktober 1998.

Tabel 2. Kedatangan Perahu dan Kapal di Pelabuhan Banjarmasin dalam Pelayaran Antarpulau, 1973-1985

Tahun	Armada Perahu		Armada Nusantara		Armada Lokal	
	Jumlah Perahu	Jumlah Kargo (ton/m ³)	Jumlah Kapal	Jumlah Kargo (ton/m ³)	Jumlah Kapal	Jumlah Kargo (ton/m ³)
1973	2.984	193.747	779	153.706	862	21.422
1974	2.369	228.909	423	114.622	634	109.612
1978	3.226	383.951	175	62.118	935	136.439
1980	3.626	415.754	304	163.999	875	141.128
1982	3.212	391.747	275	163.493	931	112.461
1983	2.766	539.798	388	180.516	1.012	145.889
1985	1.903	552.975	263	158.326	850	143.390

Sumber:

- Kantor Statistik Kalimantan Selatan, *Kalimantan Selatan dalam Angka Tahun 1973, 1978, 1981 s.d 1985*.
- Badan Pengusahaan Pelabuhan Banjarmasin, *Laporan Tahunan 1973, 1974-1975, 1981, dan 1983*.

Dalam Tabel 2 terlihat bahwa jumlah kargo yang diangkut oleh perahu layar lebih banyak bila dibandingkan dengan kargo yang diangkut oleh kapal nusantara, apalagi oleh kapal lokal. Sejak pertengahan tahun 1970-an data menunjukkan bahwa perahu layar mendominasi pengangkutan barang dalam pelayaran antarpulau. Ketika pada tahun 1980 pemerintah mengeluarkan peraturan pembatasan ekspor log (kayu bulat) melalui Surat Keputusan Bersama (SKB) Tiga Menteri tanggal 8 Mei 1980, jumlah kargo antarpulau yang diangkut oleh semua jenis pelayaran pada tahun berikutnya mulai menurun. Pada tahun 1980 jumlah ekspor log tercatat sebanyak 1.121.906 m³ sedangkan tahun 1981 turun menjadi 528.936 m³ atau turun sekitar 53 %.¹⁶ Kekosongan kargo dari log ini tampaknya belum dapat sepenuhnya terisi oleh komoditas lainnya, seperti papan dan *plywood* yang pada saat itu hasil produksinya belum banyak, sehingga menyebabkan turunnya jumlah barang yang diangkut dalam pelayaran antar pulau.

Sejak tahun 1970-an kayu menjadi komoditas ekspor utama dari pelabuhan Banjarmasin. Kecuali log, berbagai jenis kayu olahan seperti papan dan *plywood* juga mulai dikapalkan antar pulau dan diekspor ke berbagai negara lain. Dalam pengangkutan kayu antarpulau tersebut perahu layar menjadi salah satu alat transportasi penting. Andil perahu layar dalam pengangkutan kayu dari Banjarmasin ke berbagai pelabuhan di Jawa dan Bali sebelum diberlakukannya pembatasan ekspor log adalah sebagai berikut.

¹⁶Administrator Pelabuhan Banjarmasin, *Laporan Tahunan 1981*.

Table 3. Perbandingan pengangkutan kayu dengan perahu dan alat transportasi lainnya

Alat Transportasi	1978		
	Call	DWT	T/M ³
Perahu	1.924	181.818	91.992
Kapal lokal	492	46.936	20.720
Kapal Nusantara	23	33.350	9.018
Kapal khusus	27	54.155	25.736

Alat Transportasi	1979		
	Call	DWT	T/M ³
	2.024	187.017	105.162
Perahu	548	61.191	25.547
Kapal lokal	29	50.025	10.895
Kapal Nusantara	46	85.430	40.440

Alat Transportasi	1980		
	Call	DWT	T/M ³
Perahu	2.487	226.683	247.774
Kapal lokal	22	80.358	19.395
Kapal Nusantara	45	52.717	7.630
Kapal khusus	46	92.421	39.115

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kantor Wilayah V Banjarmasin, *Angkutan Laut Kayu Khusus Tujuan Jawa/Bali dan Pengembangan Pelabuhan Banjarmasin*. 1981.

Terlihat dalam Tabel 3 bahwa armada pelayaran perahu mendominasi pengangkutan kayu antar pulau dari Banjarmasin. Pada tahun 1978 perahu mengambil bagian sebesar 62,38 % dari 147.466 ton/m³ kayu yang dikapalkan ke Jawa/Bali. Selanjutnya pada tahun 1979 dan 1980 andil perahu masing-masing adalah 57,77 % dari 182.044 ton/m³ dan 78,93 % dari 313.914 ton/m³. Meningkatnya jumlah kayu yang dikapalkan antar pulau maupun ke luar negeri antara lain karena longgarnya prosedur pengiriman kayu pada waktu itu. Pelabuhan Banjarmasin sendiri sebenarnya tidak memungkinkan untuk melaksanakan pengangkutan log dan hasil industri kayu (papan dan

plywood) langsung dari dermaga Trisakti/Martapura. Oleh karena itu pengelola pelabuhan mengeluarkan kebijakan pemuatan kayu di *open sea* atau di dermaga milik perusahaan pengolahan kayu. Sebagian besar industri perkayuan yang berlokasi di sepanjang sungai Barito memiliki gudang penumpukan dan dermaga sendiri yang kedalaman airnya sangat dipengaruhi oleh pasang surut air laut, sehingga hanya dapat disandari oleh kapal kecil dan perahu. Sifat fleksibel dari armada perahu seperti telah disebut di atas, tidak terikat pada tenaga bongkar muat yang terorganisir karena bongkar muat biasanya dilakukan oleh ABK (Anak Buah Kapal) dan/atau buruh dari pemilik barang, serta tidak diperlukannya dokumen perjalanan yang rumit menyebabkan armada perahu pada waktu itu menjadi alat transportasi paling penting dalam pengangkutan kayu dan berbagai barang kebutuhan lainnya.

Meskipun demikian, sebagai alat transportasi tradisional, armada pelayaran perahu memang memiliki beberapa kelemahan, terutama tidak dapat menjamin kecepatan dan keselamatan barang sampai di tempat tujuan karena perahu layar rawan kecelakaan.¹⁷ Kadang-kadang perahu rusak di tengah perjalanan sehingga pengangkutan barang memerlukan waktu lebih lama lagi. Akibatnya barang sudah dalam keadaan rusak ketika sampai di tempat tujuan. Kadang barang kiriman tidak pernah sampai ke tempat tujuan karena perahu tenggelam di perjalanan bersama seluruh barang yang diangkut. Mengenai hal ini seorang nakhoda yang menjalankan perahu milik juragannya bercerita bahwa ketika terjadi kecelakaan dan sebagian barang yang diangkutnya tenggelam, maka dia dan seluruh anak buah kapal harus menanggung akibatnya, yaitu tidak mendapat upah sepeserpun.¹⁸

Dengan berbagai keterbatasannya, terutama yang berkaitan dengan teknologi, pengangkutan barang dengan perahu tampaknya tetap menjadi pilihan bagi sebagian besar pedagang dan pengusaha kecil. Hal itu antara lain dapat dilihat dari semakin banyaknya jumlah kunjungan perahu dan kargo yang diangkut, sebagaimana tampak dalam tabel 2 di atas. Pada periode 1970-an hingga pertengahan 1980-an tersebut pelayaran perahu di pelabuhan Banjarmasin tengah mengalami masa kejayaan.

Melihat angka-angka dalam tabel 1 dan tabel 2 jelas bahwa pada dekade 1960-an hingga pertengahan 1980-an armada pelayaran perahu masih sangat menguntungkan baik bagi para pedagang dan pengusaha kecil maupun bagi para pemilik, nakhoda, dan ABK. Pada waktu itu perahu tidak hanya mempunyai arti penting bagi pengangkutan kayu saja, tetapi juga bagi pengangkutan berbagai barang lainnya dan kargo umum.

¹⁷Wawancara dengan Djoko Susilo (50 tahun), Kepala Seksi Kesyahbandaran Adpel Banjarmasin. Banjarmasin, 30 Agustus 2000.

¹⁸Wawancara dengan Muhajir (42 tahun), nakhoda perahu Bugis. Banjarmasin, 9 September 2000.

Andil perahu dalam pengangkutan barang antar pulau secara umum adalah sebagai berikut:

Tabel 4. Andil Armada Perahu dalam Pengangkutan Barang Antar-pulau di Pelabuhan Banjarmasin (dalam %)

Tahun	Perahu	Lokal	Nusantara	Total
1970	66,86	2,09	31,05	100
1974	50,52	24,18	25,30	100
1978	65,91	23,42	10,67	100
1980	57,67	19,58	22,75	100
1983	62,32	16,84	20,84	100
1985	64,68	16,78	18,54	100

Sumber: Administrator Pelabuhan Banjarmasin.

Jenis barang yang diangkut oleh armada perahu ke pelabuhan Banjarmasin pada tahun 1970-an antara lain adalah beras, gula, tepung, garam, semen, kargo umum, dan *spare parts*. Sementara itu barang-barang yang diangkut dari Banjarmasin antara lain adalah berbagai jenis kayu, *plywood*, papan, tikar purun, dan kargo umum.

Pada waktu yang hampir bersamaan, secara perlahan namun pasti armada pelayaran lokal juga mulai berkembang. Sebagaimana tampak dalam tabel 2, jumlah armada pelayaran lokal dan kargo yang diangkutnya mengalami peningkatan dengan perkecualian pada tahun 1982, di mana terjadi penurunan karena adanya pembatasan ekspor log. Hal itu juga terjadi pada semua jenis pelayaran. Peningkatan jumlah kedatangan kapal dan kargo yang diangkut oleh kapal-kapal lokal bisa memiliki dua kemungkinan. Pertama, arus barang yang pesat menyebabkan berkembangnya pelayaran lokal. Kedua, tengah terjadi persaingan antara pelayaran lokal dan pelayaran perahu, karena kedua jenis pelayaran tersebut sama-sama melayani *feeder lines*. Kemungkinan kedua ini didasarkan pada meningkatnya jumlah kunjungan armada pelayaran lokal, seperti yang terjadi pada tahun 1983. Pada tahun itu jumlah kapal lokal yang mengunjungi Banjarmasin meningkat sekitar 8,70 % sedangkan jumlah perahu turun sebesar 13,89 %. Dalam angkutan khusus kayu juga terlihat peningkatan jumlah kedatangan armada pelayaran lokal yang cukup tinggi, meskipun jumlah kargo yang diangkut tidak meningkat secara tajam (lihat tabel 3) Namun “tekanan” dari armada pelayaran lokal tersebut tampaknya tidak berpengaruh pada jumlah kargo yang diangkut oleh armada pelayaran perahu.

Armada pelayaran perahu dan dermaga Martapura hampir tidak

pernah berubah sejak dermaga Trisakti dioperasikan pada tahun 1965. Modernisasi tampaknya tidak sempat menyentuh mereka. Walaupun terjadi upaya motorisasi pada awal tahun 1970-an dan perbaikan dermaga Martapura pada tahun 1980, namun pelayaran perahu tetap tradisional dan sederhana dalam berbagai hal. Meskipun arus modernisasi semakin deras masuk ke Banjarmasin, antara lain terlihat dengan semakin meningkatnya jumlah dan teknologi alat bongkar muat barang di dermaga Trisakti, semakin panjangnya dermaga beton yang semula belum selesai dibangun, dan semakin luasnya gudang dan lapangan penumpukan yang tersedia di dermaga baru, armada pelayaran perahu yang sederhana tetap dapat menunjukkan eksistensinya sebagai salah satu alat transportasi penting. Hal itu terbukti dengan semakin banyaknya kargo yang diangkut oleh armada pelayaran perahu, walaupun jumlah kapal modern yang masuk ke pelabuhan Banjarmasin dan kargo yang diangkutnya juga semakin meningkat.

Berkaitan dengan adanya 4 opsi yang dapat dipilih oleh sektor tradisional dalam berhadapan dengan sektor modern, kenyataan ini menunjukkan bahwa dalam menghadapi modernisasi pelayaran perahu mengambil sikap adaptasi. Pelayaran perahu tetap tradisional tetapi dapat memanfaatkan kesempatan dan produktivitas yang diciptakan oleh inovasi teknologi, dalam hal ini berkembangnya dermaga Trisakti dengan berbagai perlengkapan dan peralatan modern.

C. Armada Pelayaran Perahu *versus* Kontainer

Sampai dengan pertengahan tahun 1980-an data menunjukkan bahwa armada pelayaran perahu masih tetap merupakan salah satu alat transportasi laut terpenting bagi pengangkutan barang antar pulau. Perkembangan pelayaran perahu memang berkaitan erat dengan perkembangan perdagangan. Sebagai contoh ketika perdagangan beras, tepung, dan gula sangat menguntungkan, maka armada perahu Bugis, Makasar, Madura, dan Banjar menjadi alat pengangkut yang cukup penting bagi ketiga bahan kebutuhan pokok tersebut serta mengalami perkembangan pesat baik dalam jumlah kunjungan maupun kargo yang diangkut. Demikian pula pada waktu terjadi *booming period* dalam perdagangan kayu antar pulau, armada pelayaran perahu banyak menikmati keuntungan dari perdagangan kayu tersebut. Dalam hal ini armada pelayaran perahu hampir tak tertandingi oleh jenis transportasi laut lainnya.

Salah satu faktor yang menyebabkan pengangkutan dengan perahu banyak diminati adalah simpel dan cepatnya bongkar muat barang, walaupun hampir semua aktivitas bongkar muat dilakukan dengan tenaga manusia (*gang of labourers*). Biasanya barang yang datang segera dibongkar dan langsung dimuat ke dalam truk atau gerobak yang sudah siap di dekat perahu. Pengangkutan barang dengan perahu memberi tiga keuntungan baik bagi pemilik perahu dan awaknya, maupun bagi pemilik

barang.¹⁹ Keuntungan pertama, dengan cara bongkar muat seperti disebut di atas akan sangat mengurangi *port costs*. Keuntungan kedua, barang terhindar dari kerusakan pada saat bongkar muat karena barang dikeluarkan/ dimasukkan dari/ke dalam perahu satu persatu. Seandainya terjadi kerusakan pada barang maka akan cepat diketahui dan dapat segera ditanggulangi. Keuntungan ketiga adalah waktu transit di pelabuhan yang lebih cepat karena prosedur pabean (*customs procedure*) di pelabuhan perahu lebih bersifat informal dibandingkan dengan pelabuhan utama.

Namun, pelayaran perahu yang memang tidak mudah untuk dimodernisasi baik dari segi manajemen dan administrasi (pada umumnya manajemen perusahaan pelayaran perahu bersifat kekeluargaan) maupun dari segi armadanya, kembali harus berhadapan dengan perkembangan teknologi mulai pertengahan tahun 1980-an. Tepatnya sejak tahun 1986, ketika pelabuhan Banjarmasin mulai menginovasi kontainer dalam pengangkutan barang, armada pelayaran perahu secara perlahan namun pasti mulai terancam eksistensinya. Hal itu dikarenakan kontainer memberi kemudahan dan keuntungan kepada para pedagang yang menggunakannya untuk pengangkutan barang. Kecuali dapat menjamin keselamatan barang, penggunaan kontainer memungkinkan barang lebih cepat sampai di tempat tujuan. Selain itu apabila barang yang diangkut tidak dapat memenuhi kapasitas kontainer maka para pedagang dapat menggunakannya secara kolektif, sehingga ongkosnya menjadi lebih murah. Dalam kurun waktu beberapa tahun sejak diperkenalkan, penggunaan kontainer di pelabuhan Banjarmasin meningkat secara cukup mencolok. Hal itu dapat dilihat pada tabel 5.

Dalam waktu kurang dari sepuluh tahun sejak kontainer diperkenalkan, telah terjadi peningkatan yang sangat signifikan dalam jumlah boks dan kargo yang diangkut. Kondisi tersebut disebabkan karena berbagai macam barang dapat diangkut dengan kontainer. Tidak hanya barang-barang berat atau barang-barang yang memerlukan tempat luas saja yang diangkut dengan kontainer, tetapi juga barang kebutuhan sehari-hari dan barang-barang kelontong.²⁰ Melihat efektifitas dan efisiensi pengangkutan dengan kontainer maka dapat dipastikan bahwa sebagian pedagang yang semula mendatangkan atau mengirim barang dagangan mereka melalui armada pelayaran perahu akan berpindah pada kontainer. Hal itu dapat dibuktikan dari berkurangnya jumlah barang yang diangkut melalui armada pelayaran perahu.

¹⁹Lihat H.W. Dick, "Perahu Shipping in Eastern Indonesia Part I, *op. cit.*, hlm. 88-89.

²⁰Wawancara dengan Haji Tasmunir (61 tahun), mantan Kepala Divisi Umum PT Pelindo III Cabang Banjarmasin. Banjarmasin, 7 September 2000.

Tabel 5. Arus Barang yang Dikapalkan dengan Kontainer dalam Pelayaran Antarpulau di Pelabuhan Banjarmasin, 1988-1994

Tahun	Bongkar		Muat		Total	
	Boks	Ton	Boks	Ton	Boks	Ton
1988	657	2.967	702	5.482	1.359	8.449
1989	1.491	10.937	2.689	16.126	4.180	27.063
1990	1.389	15.850	1.366	15.527	2.755	31.374
1991	2.165	22.250	2.020	19.457	4.185	41.725
1992	4.638	59.666	4.582	38.540	9.220	98.206
1993	11.293	140.625	11.822	170.048	23.115	10.673
1994	17.535	293.201	16.980	271.059	34.415	64.260

Sumber: Administrator Pelabuhan Banjarmasin

Pada tahun 1985 jumlah kargo yang diangkut oleh armada pelayaran perahu adalah sebanyak 552.975 ton. Jumlah itu menurun menjadi 469.992 ton pada tahun 1990 dan 266.731 ton pada tahun 1994. Sementara itu jumlah kunjungan perahu masing-masing adalah 1.903 buah, 1.417 buah, dan 1.102 buah. Penurunan jumlah barang yang diangkut dengan armada pelayaran perahu memang tidak semata-mata disebabkan oleh penggunaan kontainer, tetapi juga karena berpindahannya sebagian kargo kepada armada pelayaran lokal karena keamanan dan keselamatan barang lebih terjamin. Pada tahun 1985 jumlah kargo yang diangkut oleh kapal lokal adalah 143.390 ton dengan jumlah kunjungan kapal sebanyak 850 buah. Pada tahun 1990 jumlah kargo yang diangkut meningkat lebih dari empat kali lipat menjadi 606.289 ton dengan jumlah kunjungan kapal sebanyak 1.121 buah. Mengenai kemerosotan peranan armada perahu tersebut, seorang pengurus perusahaan pelayaran rakyat mengatakan bahwa pada dekade 1970-an hingga pertengahan 1980-an jumlah perahu yang berkunjung ke pelabuhan Banjarmasin setiap bulan rata-rata sekitar 200 buah, tetapi pada akhir 1980-an hingga awal 1990-an tinggal sekitar 100 perahu.²¹ Sementara itu seorang ABK perahu Bugis yang sudah ikut berlayar sejak tahun 1976 juga mengatakan bahwa sejak akhir tahun 1980-an jumlah perahu yang masuk dermaga Martapura semakin berkurang karena muatan juga tidak sebanyak dulu lagi.²² Untuk mendapatkan muatan seringkali perahu harus berlayar ke pedalaman dan

²¹Wawancara dengan Haji Hamdani (55 tahun), wakil pimpinan perusahaan Pelayaran Rakyat/EMKL "Marrudani" Banjarmasin. Banjarmasin, 7 September 2000.

²²Wawancara dengan Hamrun (60 tahun), ABK perahu Bugis sejak tahun 1976. Banjarmasin, 9 September 2000.

singgah di pelabuhan-pelabuhan kecil di sekitar Banjarmasin, bahkan sampai ke pelabuhan Sampit di Kalimantan Tengah.²³

Data di atas mengindikasikan bahwa masa kejayaan pelayaran perahu tampaknya mulai memudar. Sebagai sektor tradisional pelayaran perahu tidak selalu dapat berjalan seiring dengan sektor modern. Ketika modernisasi merupakan suatu tuntutan jaman yang tidak dapat ditawar lagi maka sektor tradisional yang tidak dapat mengikuti arus modernisasi mau tidak mau harus “menjadi korban” modernisasi. Hal itulah yang terjadi pada pelayaran perahu di Banjarmasin sejak pertengahan dekade 1990-an.

D. Kehidupan Masyarakat Perahu setelah Pelayaran Perahu Mengalami Masa Surut

Dari hasil wawancara dengan para informan, diketahui bahwa jalan keluar yang menjadi pilihan para pemilik perahu, nakhoda, dan ABK dalam menghadapi masa surut pelayaran perahu adalah merelokasi aktivitas pelayaran dan perdagangan mereka ke pelabuhan-pelabuhan yang masih memberi kemungkinan hidup, yaitu pelabuhan-pelabuhan kecil di wilayah *hinterland* Kalimantan Selatan. Sebagian dari mereka memang ada yang memilih “*escape*” dari kenyataan tersebut dan berusaha mencari mata pencaharian lain (biasanya pulang kampung dan menjadi petani atau bekerja apa saja yang dapat mereka lakukan). Namun jumlah mereka sangat kecil bila dibandingkan dengan orang-orang yang masih “bertahan di laut”.²⁴ Jadi, relokasi merupakan pilihan yang rasional karena Banjarmasin dan sekitarnya merupakan wilayah perairan yang tentunya sangat memerlukan alat transportasi semacam armada perahu.

Banjarmasin masih tetap menjadi salah satu pelabuhan tujuan, karena berbagai barang muatan yang diangkut dari Surabaya, Makassar, dan pelabuhan-pelabuhan lain terutama adalah untuk kebutuhan Banjarmasin dan daerah-daerah di sekitarnya. Seorang nakhoda perahu menggambarkan sulitnya mencari muatan bagi perahunya, sebagai berikut:

Perahu kami masih tetap masuk ke Banjarmasin, walaupun tidak sesering seperti ketika muatan masih mudah diperoleh. Setelah membongkar muatan yang kami angkut dari Surabaya, kadang kami harus menunggu barang muatan yang akan kami bawa kembali ke Surabaya hingga satu-dua minggu lamanya. Kalau muatan di Banjarmasin tidak banyak dan ada muatan di pelabuhan lain sekitar Banjarmasin seperti Batulicin misalnya, kami akan berlayar ke sana. Kalau kayu tidak banyak, karena sedang musim kering, kami kadang langsung berlayar ke Lembar untuk

²³Wawancara dengan Haji Bacubone, *op. cit.*

²⁴Wawancara dengan Haji Hamdani, *op. cit.*

mengangkut batu apung.²⁵

Bagi armada perahu yang tidak mungkin melakukan pilihan relokasi sehubungan dengan situasi pelayaran perahu yang semakin menurun terpaksa harus mengambil pilihan yang terakhir yaitu meninggalkan aktivitas pelayaran dan perdagangan atau yang oleh á Campo disebut dengan istilah 'exit'. Hal itu pernah dialami oleh salah seorang pemilik perahu yang terpaksa "mematikan" perahu yang tinggal satu-satunya karena tidak mampu lagi memberi keuntungan.

Dulu saya memiliki dua buah perahu, tapi sebuah perahu telah tenggelam di perairan Laut Jawa karena terserang badai pada tahun 1978. Perahu yang sebuah lagi masih terus berlayar sampai tahun 1984 yang lalu. Namun karena pada waktu itu situasi pelayaran perahu sedang lesu sehubungan dengan semakin berkurangnya muatan kayu, maka saya memutuskan untuk "mematikan" perahu itu di pelabuhan Gresik. Pilihan itu terpaksa saya ambil karena selain perahu itu sudah terlalu tua, biaya operasionalnya juga mahal, padahal hasil yang diperoleh dari pengangkutan barang tidak begitu menguntungkan. Sekarang saya tidak punya perahu lagi, tapi saya tetap berkecimpung di bidang pelayaran perahu dengan menjadi agen bagi perahu-perahu yang datang ke Banjarmasin.²⁶

Haji Arsyad juga menceritakan bahwa sejak mendirikan perusahaan keagenan bagi armada pelayaran perahu pada tahun 1985 situasi pelayaran perahu di Banjarmasin tidak pernah lagi menunjukkan kebangkitan. Sebaliknya, yang terjadi justru penurunan jumlah perahu yang diageninya. Hal itu sebenarnya mengindikasikan adanya tindakan relokasi atau bahkan 'exit' dari armada pelayaran perahu yang tidak mampu lagi bertahan hidup dalam situasi persaingan dengan armada pelayaran lainnya, terutama dengan "kapal keruk" atau peti kemas.

E. Simpulan

Modernisasi yang terjadi di pelabuhan Banjarmasin sebagai salah satu pusat pelayaran perahu telah membawa banyak perubahan bagi eksistensi armada pelayaran tersebut. Memang modernisasi tidak selalu membawa akibat buruk bagi armada pelayaran perahu. Ada periode di mana armada perahu dapat berkompetisi dengan kapal-kapal modern. Hal itu sangat menguntungkan bagi para pemilik perahu, nakhoda, ABK, serta para pedagang yang menggunakannya, selama kurang lebih dua dekade (1965-

²⁵Wawancara dengan Mappalewa (77 tahun), nakhoda Perahu Layar Motor "Misnuh". Banjarmasin, 14 November 2002.

²⁶Wawancara dengan H. Arsyad (61 tahun), pimpinan Perusahaan Pelayaran Rakyat/Ekspedisi Muatan Kapal Laut PT Kembang Barito. Banjarmasin, 1 November 2002.

1985). Namun kemudian sejak pertengahan tahun 1980-an armada pelayaran perahu sebagai sektor tradisional mulai menjadi “korban” modernisasi dan harus menyisih ke pinggir.

Dalam menghadapi arus modernisasi dan dampaknya, mula-mula armada pelayaran perahu mengambil sikap adaptasi dan kemudian relokasi. Ketika pelayaran perahu masih mendapat kesempatan untuk tetap eksis maka adaptasi menjadi pilihan yang tepat. Namun ketika kesempatan tidak lagi jatuh kepada armada pelayaran perahu maka tidak ada pilihan lain kecuali memindahkan aktivitas ke pelabuhan yang masih dapat diandalkan untuk kelangsungan hidupnya. Alternatif terakhir adalah menarik diri dari dunia pelayaran dan perdagangan. Namun alternatif terburuk ini hanya terjadi pada sebagian kecil armada pelayaran perahu.

Orang boleh saja mengatakan bahwa perahu layar yang tradisional adalah kenangan masa lalu karena sekarang ini adalah jaman modern. Akan tetapi bagi sebuah negara kepulauan seperti Indonesia, armada perahu akan tetap dibutuhkan. Perairan Indonesia yang sangat luas tidak mungkin akan dapat dijangkau seluruhnya oleh kapal-kapal modern yang terbatas jumlahnya. Armada perahu layar akan tetap mempunyai tempat tersendiri dalam dunia bahari di Indonesia karena *‘old shipping fleets never die, they just fade away’*.

DAFTAR PUSTAKA

- Administrator Pelabuhan Banjarmasin, *Laporan Tahunan 1970, 1974, 1978, 1980, 1981, 1983, 1985*.
- Anonim, “Pelabuhan Banjarmasin Selayang Pandang”, *Dunia Maritim*, XVI, No. 3/4, Maret/April 1966.
- Badan Pengusahaan Pelabuhan Banjarmasin, *Laporan Tahunan 1973, 1969-1970, 1974-1975, 1981, 1983*.
- Bappeda Tingkat I Kalimantan Selatan & Perum Pelabuhan III Cabang Banjarmasin, *Pengembangan Pelabuhan Banjarmasin Dalam Kaitannya Dengan Kegiatan Perekonomian Kalimantan Selatan dan Tengah* (Banjarmasin, 1984).
- Basoman Nur, D.M., “Mengenal Potensi Rakyat di Bidang Angkutan Laut”, *Dunia Maritim*, XIX, No.6, Agustus 1969.
- Campo, J.N.F.M. à (1993). “Perashipping in Indonesia 1870-1914”, *Review of Indonesian and Malayan Affair*. Volume 27, hlm. 33-60.
- Departemen Perhubungan Laut, *Ulasan Sedjarah 20 Tahun 1945-1965 Bidang Pemerintahan Perhubungan Laut* (Djakarta, 1970).

- Dick, H.W., "Perahu Shipping in Eastern Indonesia in the Interwar Period", *Bulletin of Indonesiaan Economic Studies*. Vol. 23, 1, (1987), hlm. 104-121.
- Dick, H.W., "Perahu Shipping in Eastern Indonesia Part I", *Bulletin of Indonesiaan Economic Studies*. Vol. XI, 2 (1975), hlm. 69-107.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kantor Wilayah V Banjarmasin, *Angkutan Laut Kayu Khusus Tujuan Jawa/Bali dan Pengembangan Pelabuhan Banjarmasin* (Banjarmasin, 1981).
- Hughes, David, "The Prahau and Unrecorded Inter-island Trade", *Bulletin of Indonesiaan Economic Studies*. Vol. XXII, 2 (1986), hlm. 103-113.
- Japan International Cooperation Agency, *The Study on Maintenance Dredging in the Access Channel of Banjarmasin Port in the Republic of Indonesia* (1991).
- Kantor Statistik Kalimantan Selatan. *Kalimantan Selatan Dalam Angka 1973, 1978, 1981-1985*.
- Kantor Statistik Kodya Banjarmasin. *Kotamadya Banjarmasin Dalam Angka 1985, 1990*.
- Lips, M.E. Maria (1993). *Van Perahu naar Kapal. Technologische vernieuwing in de traditionele scheepsbouw in Indonesia* (Proefschrift. University of Twente, 1993).
- Pemda Propinsi Kalimantan Selatan. *Kalimantan Selatan 1963-1968*.
- Perum Pelabuhan III Cabang Banjarmasin. *Corporate Planning Pelabuhan Banjarmasin 1985-1989*.
- Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. *DRP.9/5/18 tanggal 10 Februari 1971*.
- Surat Keputusan Menteri Maritim No. *DP.12/19/12 tanggal 6 September 1967*.
- Surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut No. *Dpe./1/4/15 tanggal 31 Mei 1963*.
- The Port Survey Team of United Nations Economic Commission for Asia and The Far East, *Port of Makassar, Bandjarmasin and Palembang, Republic of Indonesia* (1968).