

**DARI PELABUHAN MARTAPURA KE PELABUHAN TRISAKTI:  
PELAYARAN PERAHU RAKYAT DI ANTARA DERAP MODERNISASI,  
1965-1995**

Oleh: Endang Susilowati

Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro

Email: endangsusilowati\_aruben@yahoo.com

**ABSTRACT**

*The main purpose of this article is to analyze the impact of modernization in Banjarmasin port to the existence of the people shipping and how they face the challenge of modernization. The development of Trisakti port has caused a setback to the people shipping because they have to deal with the modern technology that is not likely owned by the fleet. In that case, the rational choice that they can take is adaptation and relocation.*

**Keywords:** *people shipping, traditional and modern technology, adaptation, relocation*

**I. PENDAHULUAN**

Bangsa Indonesia sudah mengenal pelayaran perahu sejak ratusan tahun yang lalu. Sepanjang sejarahnya, pelayaran perahu yang juga dikenal dengan pelayaran rakyat, memiliki peranan penting bagi transportasi laut di Indonesia. Salah satu pusat pelayaran rakyat yang terpenting di Indonesia adalah Banjarmasin. Pada abad ke-19 hingga pertengahan abad ke-20 armada pelayaran rakyat telah menjadi penghubung terpenting bagi pelabuhan Banjarmasin dan pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa dan Madura, serta Sulawesi Selatan, khususnya dalam kaitan dengan perdagangan. Sayangnya tuntutan modernisasi, khususnya sejak dekade 1980-an membuat pelayaran rakyat tidak lagi menjadi salah satu alat transportasi penting seperti sediakala, karena mulai ada banyak pilihan bagi para pemilik barang untuk mengapalkan barang-barang mereka, antara lain dengan menggunakan kontainer. Tulisan ini akan menganalisis dampak dari modernisasi yang terjadi di pelabuhan Banjarmasin terhadap eksistensi

pelayaran rakyat, dan bagaimana pelayaran rakyat menghadapi tantangan modernisasi tersebut.

Armada pelayaran rakyat terdiri dari perahu-perahu kayu dengan ukuran di bawah 500 m<sup>3</sup>, yang biasanya melayani pelayaran antar pulau jarak pendek (*feeder line*). Sejak tahun 1970-an ada dua jenis perahu layar, yaitu perahu layar tanpa mesin dan perahu layar dengan mesin.<sup>1</sup> Sebagai alat transportasi tradisional, armada pelayaran rakyat 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,<sup>2</sup> pada masa penjajahan Belanda armada pelayaran rakyat sempat menjadi saingan yang tidak ringan bagi kapal-kapal milik *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM) yang tergolong sebagai alat transportasi modern, dalam pelayaran antar pulau. Berbagai upaya dilakukan oleh KPM untuk mengeliminasi gerak armada perahu layar yang sering dijuluki “armada semut” tersebut, seperti misalnya dengan menurunkan tarif dan mereduksi ongkos

pengangkutan barang-barang tertentu, serta mengeluarkan berbagai kebijakan agar perkembangan armada perahu layar dapat dihambat.<sup>3</sup> Pada dekade-dekade berikutnya pun pelayaran perahu tetap menjadi primadona dalam pelayaran antar pulau, karena para pengguna jasa masih tetap membutuhkannya. Kejayaan armada perahu baru mulai tampak memudar ketika transportasi laut semakin berkembang sesuai dengan tuntutan jaman.

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 modern dengan fasilitas lebih lengkap bila dibandingkan pelabuhan lama yang sudah tidak memadai lagi untuk aktivitas pelayaran dan perdagangan. Sejak saat itu pelabuhan lama yang hanya digunakan untuk aktivitas pelayaran rakyat dan pelayaran lokal kurang diperhatikan pemeliharannya, sehingga kondisinya memprihatinkan. 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 rakyat. Awal kemunduran pelayaran rakyat mulai tampak sejak tahun 1980-an karena munculnya persaingan dengan kapal-kapal pelayaran lokal yang lebih “modern” bila dibandingkan dengan armada perahu. Kemunduran lebih lanjut terjadi ketika pelabuhan Banjarmasin mulai menggunakan teknologi peti kemas/kontainer dalam pengangkutan barang antar pulau 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 modern, sehingga kemungkinan kecelakaan di perjalanan sangat kecil. Dua hal ini yang belum dapat dipenuhi oleh armada perahu layar. Oleh karena itu banyak pedagang yang semula menggunakan armada perahu layar untuk mengirim atau mendatangkan barang kemudian beralih kepada kontainer. Akibatnya aktivitas armada pelayaran rakyat di Banjarmasin menjadi semakin menurun.

Untuk mengungkapkan dampak modernisasi terhadap pelayaran rakyat di pelabuhan Banjarmasin, akan digunakan konsep yang dipakai oleh à Campo mengenai kemungkinan apa saja yang pada umumnya dihadapi oleh sektor tradisional bila berhadapan dengan sektor modern. Menurut à Campo, ada 4 (empat) opsi yang dapat dilakukan oleh sektor tradisional ketika berhadapan dengan sektor modern, yaitu adopsi, adaptasi, relokasi, dan menarik diri.<sup>4</sup> Adopsi terjadi bila sektor tradisional berusaha memperoleh peralatan dan keahlian yang dibutuhkan dalam pengoperasian teknologi baru yang tampaknya menguntungkan. Sementara itu adaptasi terjadi ketika sektor tradisional tetap mempertahankan teknologi tradisionalnya, tetapi dapat mengambil keuntungan dari produktivitas dan kesempatan yang seringkali muncul setelah terjadinya inovasi teknologi. Adapun yang dimaksud dengan relokasi adalah bila sektor tradisional terpaksa harus memindahkan aktivitasnya (misal pelayaran dan perdagangan) ke daerah sekitar karena sektor modern tidak segera memunculkan kesempatan-

kesempatan bagi sektor tradisional. Kemungkinan terakhir adalah menarik diri, yaitu bila sektor tradisional memilih untuk menarik diri dari usaha yang telah ditekuninya karena dengan adanya sektor modern tidak ada kemungkinan lagi untuk melanjutkan usaha tersebut. Memang tidak semua opsi tersebut dapat diterapkan pada armada pelayaran rakyat 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 rakyat di Banjarmasin pada waktu itu, yaitu adaptasi dan relokasi.

## **II. METODE**

Penelitian ini merupakan penelitian sejarah sehingga digunakan metode sejarah yang meliputi empat tahap, yaitu heuristik atau pengumpulan sumber, kritik sumber, sintesis, dan historiografi atau penulisan sejarah. Heuristik dilakukan melalui studi pustaka dan studi dokumen, serta metode sejarah lisan. Studi pustaka dilakukan untuk memperoleh berbagai sumber sekunder yang relevan dengan tema penelitian. Studi pustaka antara lain dilakukan di perpustakaan P.T. Pelindo III Banjarmasin, Perpustakaan Museum Lambung Mangkurat di Banjar Baru, serta Perpustakaan Nasioanal di Jakarta. Studi dokumen dilakukan dengan meneliti berbagai laporan tahunan dari Perum Pelabuhan Banjarmasin, P.T. Pelindo III Banjarmasin, dan berbagai surat keputusan yang dikeluarkan oleh pemerintah terkait kebijakan mengenai pelabuhan dan angkutan laut. Sementara itu metode sejarah lisan dilakukan dengan mewawancarai orang-orang yang terlibat langsung dengan aktivitas angkutan laut dan pelaksana kebijakan di pelabuhan Martapura dan pelabuhan Trisakti.

Setelah semua sumber terkumpul selanjutnya dilakukan kritik terhadap sumber tersebut, baik kritik ektern untuk memperoleh sumber yang otentik maupun kritik intern untuk memperoleh sumber yang kredibel. Kritik intern dilakukan dengan mengadakan koraborasi, yaitu mengkomparasi sumber dengan sumber-sumber lain yang bersifat independen. Langkah selanjutnya adalah sintesis atau mencari saling hubungan antara berbagai fakta yang ditemukan dengan cara melakukan imajinasi, interpretasi, dan analisis terhadap fakta-fakta tersebut agar ditemukan suatu kebulatan yang mengandung makna. Akhirnya dilakukan tahap terakhir yaitu historiografi yang merupakan kegiatan merekonstruksi peristiwa masa lampau yang diteliti, untuk disajikan dalam bentuk kisah sejarah secara tertulis.

## **III. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **3.1 Eksistensi Armada Pelayaran Rakyat sejak Pengoperasian Pelabuhan Trisakti**

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. Adapun kedalaman air di dermaga adalah sekitar 4 meter.<sup>5</sup> Sebagai pintu gerbang bagi Kalimantan Selatan dan bahkan juga Kalimantan Tengah, pelabuhan Martapura memiliki beberapa kelemahan. Untuk mencapai pelabuhan, kapal-kapal terlebih dahulu harus melayari sungai Barito selama 2 jam. Ketika mulai memasuki sungai Martapura 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 dengan berbagai aktivitasnya. Sementara itu fasilitas di pelabuhan sendiri juga masih sangat kurang. Dermaga hanya mampu menampung 5 sampai 6 kapal 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.<sup>6</sup> 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 airnya sekitar 8-10 meter.<sup>7</sup> Berbeda dengan pelabuhan Martapura, pelabuhan Trisakti dilengkapi dengan peralatan bongkar muat yang tergolong modern 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 DWT ke atas dipindahkan ke pelabuhan baru tersebut. Sementara itu pelabuhan Martapura hanya diperuntukkan bagi aktivitas armada pelayaran rakyat dan kapal-kapal pelayaran lokal. Lokasi pelabuhan Martapura yang berada di tengah kota Banjarmasin memang memberi

kemudahan bagi para pengguna jasa armada pelayaran rakyat yang sebagian besar adalah para pedagang dan pengusaha kecil. Untuk membongkar barang-barang yang pada umumnya mereka datangkan dari Jawa tidak membutuhkan banyak waktu dan biaya. Hal itu dikarenakan dekatnya jarak pasar atau kompleks pertokoan dengan pelabuhan Martapura.<sup>8</sup> Biasanya setelah perahu berlabuh, para pemilik barang segera mengirim para pekerja mereka (buruh toko) untuk membongkar muatan yang mereka pesan dan langsung mengangkutnya ke toko pada hari itu juga, tanpa harus menyimpan barang-barang tersebut di gudang pelabuhan.<sup>9</sup> Cara seperti ini tentu efektif dan efisien baik bagi pemilik barang maupun bagi pemilik perahu.

Sesuai dengan kelasnya, yaitu pelabuhan kecil yang diusahakan, ditambah dengan kondisi pelabuhan seperti tersebut di atas, maka pada umumnya aktivitas ekspor-impor tidak dapat langsung dilaksanakan oleh pelabuhan Banjarmasin. Aktivitas ekspor-impor sebagian terbesar dilakukan dari pelabuhan Surabaya. Untuk mengangkut barang-barang ekspor ke Surabaya dan mendistribusikan barang-barang impor ke Banjarmasin dan sekitarnya dilakukan oleh kapal-kapal pelayaran nusantara (Regular Liner Service/ RLS), kapal-kapal pelayaran lokal, dan terutama oleh armada pelayaran rakyat. Dalam hal ini armada perahu memegang peranan penting karena selain tidak terikat oleh trayek dan jadwal tertentu, juga dengan mudah dapat mencapai pelabuhan-pelabuhan kecil di pedalaman wilayah Kalimantan Selatan dan sekitarnya.

Pada waktu itu pada umumnya para pemilik perahu juga adalah nakhoda dan seringkali juga pedagang. Perahu dari Makasar misalnya berlayar ke Surabaya dan Banjarmasin dengan muatan barang dagangan mereka sendiri

seperti beras dan tepung. Sementara itu dari Jawa mereka antara lain mengangkut barang kebutuhan sehari-hari untuk didistribusikan ke Banjarmasin dan sekitarnya.<sup>10</sup> Barang-barang yang biasanya diangkut oleh armada pelayaran rakyat 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, kulit reptil, dan lain-lain. 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 ton 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.<sup>11</sup> Dalam fungsinya sebagai pelayaran *feeder*, armada pelayaran rakyat sangat berperan dalam mengangkut komoditas ekspor dari Banjarmasin ke pelabuhan pengekspor, yaitu Surabaya. Kecuali itu untuk perdagangan antar pulau armada pelayaran rakyat juga mengambil peranan yang tidak kecil.

Andil perahu layar dalam pengangkutan barang antar pulau pada pertengahan tahun 1960an dibandingkan dengan andil kapal nusantara dan lokal dapat dilihat berikut ini. 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 rakyat ke luar dari 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 rakyat, 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.<sup>12</sup>

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

Dalam tabel 1 terlihat bahwa jumlah perahu layar yang melakukan bongkar muat di pelabuhan Banjarmasin dari tahun ke tahun menunjukkan adanya 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 dengan tiang-tiang layar yang menjulang tinggi. Sementara itu di Dermaga Martapura setiap hari terlihat antrian kapal dan sejumlah besar perahu yang menunggu giliran untuk melakukan bongkar muat.<sup>13</sup>

Tabel 1. Kedatangan kapal di Pelabuhan Banjarmasin dalam pelayaran antar pulau, 1966-1970

Thn.	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, Banjarmasin and Palembang. April-July 1968.*

Tabel 2. Kedatangan kapal di pelabuhan Banjarmasin dalam pelayaran antar pulau, 1973-1985

Thn	Armada Perahu		Armada Nusantara		Armada Lokal	
	Jumlah perahu	Jumlah kargo (ton/m <sup>3</sup> )	Jumlah kapal	Jumlah kargo (ton/m <sup>3</sup> )	Jumlah kapal	Jumlah kargo (ton/m <sup>3</sup> )
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. Tahun 1973, 1974-1975, 1981, 1983.*

Dalam tabel 2 terlihat bahwa perahu layar mengangkut kargo 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 antar pulau. 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 antar pulau yang diangkut oleh semua jenis pelayaran pada tahun berikutnya mulai menurun. Pada tahun 1980 jumlah ekspor log tercatat sebanyak 1.121.906 m<sup>3</sup> sedangkan tahun 1981 turun menjadi 528.936 m<sup>3</sup> atau turun sekitar 53 %.<sup>14</sup> Kekosongan kargo dari log ini tampaknya belum dapat sepenuhnya terisi oleh komoditas lainnya, seperti papan dan plywood yang pada saat itu asil 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 antar pulau 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.

Table 3. Pengangkutan Kayu oleh Perahu Dibandingkan dengan Alat Transportasi Lainnya

Jenis alat Transportasi	1978			1979			1980		
	Call	DWT	T/M <sup>3</sup>	Call	DWT	T/M <sup>3</sup>	Call	DWT	T/M <sup>3</sup>
Perahu	1.924	181.818	91.992	2.024	187.017	105.162	2.487	226.683	247.774
Kapal lokal	492	46.936	20.720	548	61.191	25.547	722	80.358	19.395
Kpl. Nusantara	23	33.350	9.018	29	50.025	10.895	45	52.717	7.630
Kapal khusus	27	54.155	25.736	46	85.430	40.440	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.

Tampak dalam tabel 3 bahwa armada pelayaran rakyat mendominasi pengangkutan kayu antar pulau dari Banjarmasin. Pada tahun 1978 perahu mengambil bagian sebesar 62,38 % dari 147.466 ton/m<sup>3</sup> kayu yang dikapalkan ke Jawa/Bali. Selanjutnya pada tahun 1979 dan 1980 andil perahu masing-masing adalah 57,77 % dari 182.044 ton/m<sup>3</sup> dan 78,93 % dari 313.914 ton/m<sup>3</sup>. 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, juga tidak terikat pada tenaga bongkar muat yang terorganisir karena bongkar muat biasanya dilakukan oleh ABK 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 rakyat memang memiliki beberapa kelemahan, terutama tidak dapat menjamin kecepatan dan keselamatan barang sampai di tempat tujuan karena perahu layar rawan kecelakaan.<sup>15</sup> 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. Lebih parah lagi ada kemungkinan barang 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.<sup>16</sup>

Dengan berbagai keterbatasannya, terutama yang berkaitan dengan teknologi, pengangkutan dengan perahu layar tampaknya tetap menjadi pilihan bagi sebagian besar pedagang dan pengusaha kecil. Hal itu antara lain dapat dilihat dari semakin banyaknya jumlah kunjungan kapal dan kargo yang diangkut, sebagaimana tampak dalam tabel 2 di atas. Pada periode 1970-an hingga pertengahan 1980-an tersebut pelayaran rakyat 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 rakyat 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. Andil perahu layar dalam pengangkutan barang antar pulau secara umum adalah seperti ditunjukkan pada Tabel 4.

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.

Sementara itu pelayaran lokal sejak tahun 1970 secara perlahan namun pasti 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 dengan pelayaran rakyat, karena kedua jenis pelayaran tersebut sama-sama melayani *feeder lines*. Kemungkinan kedua ini didasarkan pada meningkatnya jumlah kunjungan kapal 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 rakyat.

Armada pelayaran rakyat 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 rakyat 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 rakyat yang ditinggal di dermaga lama yang sederhana tetap dapat menunjukkan eksistensinya sebagai salah satu alat transportasi penting. Hal itu terbukti dengan semakin banyaknya kargo yang diangkut oleh armada pelayaran rakyat, walaupun jumlah kapal modern yang dapat masuk ke pelabuhan Banjarmasin dan kargo yang diangkutnya juga semakin meningkat.

Menurut pendapat saya, bila dihubungkan dengan adanya 4 opsi yang dapat dipilih oleh sektor tradisional dalam berhadapan dengan sektor modern, kenyataan ini menunjukkan bahwa dalam menghadapi modernisasi pelayaran rakyat mengambil sikap adaptasi. Pelayaran rakyat tetap tradisional tetapi dapat memanfaatkan kesempatan dan produktivitas yang diciptakan oleh inovasi teknologi, yaitu berkembangnya dermaga Trisakti dengan berbagai perlengkapan dan peralatan moderen sehingga memungkinkan semakin banyak kapal besar dapat bersandar dan melakukan bongkar muat di sana.

### **3.2. Armada Pelayaran Rakyat versus Kontainer**

Sampai dengan pertengahan tahun 1980-an data menunjukkan bahwa armada pelayaran rakyat masih tetap merupakan salah satu alat transportasi laut

terpenting bagi pengangkutan barang antar pulau. Perkembangan pelayaran rakyat 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 perahu maupun kargo yang diangkut. Demikian pula pada waktu terjadi *booming period* dalam perdagangan kayu antar pulau, armada pelayaran rakyat banyak menikmati keuntungan dari perdagangan kayu tersebut. Dalam hal ini armada pelayaran rakyat 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.<sup>17</sup> 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/kedalam 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 rakyat yang memang tidak mudah untuk dimodernisir, baik dari segi manajemen dan administrasi (pada umumnya manajemen perusahaan pelayaran rakyat bersifat kekeluargaan) maupun dari segi armadanya, harus berhadapan dengan modernisasi yang sesungguhnya sejak pertengahan dekade 1980-an. Tepatnya sejak tahun 1986, ketika pelabuhan Banjarmasin mulai menginovasi kontainer dalam pengangkutan barang, armada pelayaran rakyat 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 ongkos 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 diperkenalkannya kontainer, 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.<sup>18</sup> Melihat efektifitas dan efisiensi pengangkutan dengan kontainer

maka dapat dipastikan bahwa sebagian pedagang yang semula mendatangkan atau mengirim barang dagangan mereka melalui armada pelayaran rakyat akan berpindah pada kontainer. Hal itu dapat dibuktikan dari berkurangnya jumlah barang yang diatarpulaukan melalui armada pelayaran rakyat.

Pada tahun 1985 jumlah cargo yang diangkut oleh armada pelayaran rakyat 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 kapalnya masing-masing adalah 1.903 buah, 1.417 buah, dan 1.102 buah. Penurunan jumlah barang yang diangkut dengan armada pelayaran rakyat memang tidak semata-mata disebabkan oleh penggunaan kontainer, tetapi juga karena berpindahnya 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.<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup> Untuk mendapatkan muatan

seringkali perahu harus berlayar ke pedalaman dan singgah di pelabuhan-pelabuhan kecil di sekitar Banjarmasin, bahkan sampai ke pelabuhan Sampit di Kalimantan Tengah.<sup>21</sup>

Data di atas mengindikasikan bahwa masa kejayaan pelayaran rakyat tampaknya mulai memudar. Sebagai sektor tradisional pelayaran rakyat 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 rakyat di Banjarmasin sejak pertengahan dekade 1990-an. Berdasarkan hasil wawancara dengan para informan, dapat disimpulkan bahwa jalan keluar yang menjadi pilihan para pemilik perahu, nakhoda, dan ABK dalam menghadapi kenyataan tersebut adalah merelokasi aktivitas pelayaran dan perdagangan mereka ke pelabuhan-pelabuhan yang masih memberi kemungkinan hidup bagi armada pelayaran rakyat, 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”.<sup>22</sup> Jadi, relokasi merupakan pilihan yang rasional karena Banjarmasin dan sekitarnya merupakan wilayah perairan yang tentunya sangat memerlukan alat transportasi semacam armada pelayaran rakyat. Mengenai nasib sebagian besar armada pelayaran rakyat yang semakin terpinggir tentu memerlukan suatu penelitian lebih lanjut

#### IV. SIMPULAN

Modernisasi yang terjadi di pelabuhan Banjarmasin sebagai salah satu pusat pelayaran perahu telah membawa banyak perubahan bagi eksistensi armada pelayaran rakyat tersebut. Memang modernisasi tidak selalu membawa akibat buruk bagi armada pelayaran rakyat. 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 (1965-1985). Namun kemudian sejak pertengahan tahun 1980-an armada pelayaran rakyat sebagai sektor tradisional mulai menjadi “korban” modernisasi dan harus menyisih ke pinggir.

Dalam menghadapi arus modernisasi dan dampaknya, mula-mula armada pelayaran rakyat mengambil sikap adaptasi dan kemudian relokasi. Ketika pelayaran rakyat masih mendapat kesempatan untuk tetap eksis maka adaptasi menjadi pilihan yang tepat. Namun ketika kesempatan tidak lagi jatuh kepada armada pelayaran rakyat 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 rakyat.

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 maritim Indonesia karena ‘*old shipping fleets never die, they just fade away*’.

#### CATATAN

---

<sup>1</sup>Japan 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. XXsII, No. 2, Agustus 1986, hlm. 103.

<sup>2</sup>H.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.

<sup>3</sup>Basoman Nur, D.M., “Mengenal Potensi Rakjat di Bidang Angkutan Laut” dalam *Dunia Maritim*, XIX, No.6, Agustus 1969, hlm. 14-15.

<sup>4</sup>J.N.F.M. à Campo, *op.cit.*, hlm. 34.

<sup>5</sup>The 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.

<sup>6</sup>Anonim, “Pelabuhan Banjarmasin Selajang Pandang” dalam *Dunia Maritim*, XVI, No. 3/4, Maret/April 1966, hlm. 12.

<sup>7</sup>Badan Pengusahaan Pelabuhan Banjarmasin, *Laporan Tahunan 1973*, hlm. 52.

<sup>8</sup>Wawancara dengan Haji Tasmunir (61), mantan Kepala Divisi Umum PT Pelindo III Cabang Banjarmasin. Banjarmasin, 7 September 2000.

<sup>9</sup>Wawancara dengan Syamsudin Noor (45), Kepala Sub Dinas Pangkalan II Martapura Lama. Banjarmasin, 10 Oktober 1998.

<sup>10</sup>Wawancara dengan Haji Bacu Bone (70), mantan saudagar dan pemilik perahu, serta mantan Ketua DPD dan DPC Pelra 1964 – 1985. Banjarmasin, 11 September 2000.

<sup>11</sup>The Port Survey Team of The United Nations Economic Commission for Asia and The Far East, *op.cit.*, hlm. 34.

<sup>12</sup>Wawancara dengan Haji Ali Sjahbana (60), mantan Kepala Humas PN. Pelabuhan Banjarmasin tahun 1960-1970. Banjarmasin, 13 September 2000.

<sup>13</sup>Wawancara dengan Haji Mansyur (68), mantan pegawai EMKL pada tahun 1970-1983. Banjarmasin, 21 Oktober 1998.

<sup>14</sup>Administrator Pelabuhan Banjarmasin, *Laporan Tahunan*. 1981.

<sup>15</sup>Wawancara dengan Djoko Susilo (50), Kepala Seksi Kesyahbandaran Adpel Banjarmasin. Banjarmasin, 30 Agustus 2000.

---

<sup>16</sup>Wawancara dengan Muhajir (42), nakhoda perahu Bugis. Banjarmasin, 9 September 2000.

<sup>17</sup>Lihat H.W. Dick, "Perahu Shipping in Eastern Indonesia Part I, *op.cit.*, hlm. 88-89.

<sup>18</sup>Wawancara dengan Haji Tasmunir (61), mantan Kepala Divisi Umum PT Pelindo III Cabang Banjarmasin. Banjarmasin, 7 September 2000.

<sup>19</sup>Wawancara dengan Haji Hamdani (55), wakil pimpinan perusahaan Pelayaran Rakyat/EMKL "Marrudani", Banjarmasin, 7 September 2000.

<sup>20</sup>Wawancara dengan Hamrun (60), ABK perahu Bugis sejak tahun 1976. Banjarmasin, 9 September 2000.

<sup>21</sup>Wawancara dengan Haji Bacubone, 11 September 2000.

<sup>22</sup>Wawancara dengan Haji Hamdani, 7 September 2000.

