

PELABUHAN LEPPE'E (1990-2001) ***THE PORT OF LEPPE'E (1990-2001)***

Rismawidiawati

Balai Pelestarian Nilai Budaya Sulawesi Selatan
Jalan Sultan Alauddin / Tala Salapang Km. 7 Makassar, 90221
Telepon (0411) 885119, 883748, Faksimile (0411) 865166
Pos-el: rismawidiawati@gmail.com
Handphone 081343797300
Diterima: 2 Maret; Direvisi: 6 April; Disetujui: 31 Mei 2018

ABSTRACT

The Port of Leppe'E Bulukumba is improved and modernized as an effort to support the mobility of goods and ships, and become a gateway for Bulukumba Regency. The present of this port is very important in supporting economic growth, social mobility, and trade. It also supports the vision of the President of Indonesia, Joko Widodo, as the World Maritime Axis. Based on this research background, this study aims to reveal the development of Leppe'E Bulukumba Port as one of the two ports in Bulukumba. To obtain the required data, the researcher uses field research method by carrying out oral history techniques. The data is collected by observation to the location of the study, interview with residents around the port or the figures who know the history of Leppe'E Port. Library research is also conducted to support the field data obtained. The results show that Economic Crisis in 1988 triggered the beginning of the decline in Leppe'E Port activity, where people were shocked by soaring prices and decreasing the purchasing power. The geographical location of Leppe'E Port was very strategic as a transit site, and then became a weak point as an alternative route that was abandoned. Tanjung Bira Port as more advanced port, both physically and functionally, took over the lines of ships that often leaned at Leppe'E Port since 2001. The other factors were the high cost of boat maintenance which caused the enthusiasm of entrepreneurs to invest in inter-island loading and unloading trade decreased and also the present of illegal trade practices which smuggle merchandise through the crossing of cars filled with gas and materials fuel oil. These factors mentioned automatically make the Leppe'E Port activity more decrease.

Keywords: *Leppe'E Port, Bulukumba, Tanjung Bira Port.*

ABSTRAK

Pelabuhan Leppe'E Bulukumba terus dibenahi dan dimodernisasi dalam upaya mendukung kelancaran arus barang dan kapal, serta menjadi pintu gerbang bagi Kabupaten Bulukumba. Keberadaan pelabuhan ini sangat penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, mobilitas sosial, dan perdagangan. Pelabuhan ini mendukung pula visi Presiden RI, Joko Widodo, sebagai Poros Maritim Dunia. Berkenaan dengan hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengurai perkembangan Pelabuhan Leppe'E Bulukumba sebagai satu di antara dua pelabuhan yang ada di Bulukumba. Untuk memperoleh data, peneliti menggunakan metode penelitian lapangan (*Field Research*) dengan teknik sejarah lisan (*Oral History*). Data dikumpul dengan cara observasi ke lokasi penelitian, wawancara kepada penduduk sekitar pelabuhan atau tokoh-tokoh masyarakat yang mengetahui sejarah pelabuhan Leppe'E. Studi pustaka (*Library Research*) juga dilakukan untuk mendukung data lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Krisis Ekonomi 1998 menjadi penyebab menurunnya aktivitas di Pelabuhan Leppe'E ketika masyarakat dikejutkan dengan melambungnya harga-harga dan menurunnya daya beli. Letak geografis Pelabuhan Leppe'E awalnya sangat strategis sebagai tempat transit, lalu beralih menjadi titik lemah sebagai jalur alternatif yang ditinggalkan. Adanya Pelabuhan Tanjung Bira yang lebih maju, baik fisik maupun fungsi, menjadi salah satu faktor beralihnya jalur-jalur kapal yang sering singgah di Pelabuhan Leppe'E sejak tahun 2001. Faktor lain adalah mahalnya biaya perawatan kapal mengakibatkan daya investasi pengusaha dalam perdagangan bongkar muat antarpulau menurun dan adanya praktik perdagangan ilegal yang menyelundupkan barang dagangan melalui penyeberangan mobil-mobil yang diisi penuh dengan gas dan bahan bakar minyak. Faktor-faktor tersebut secara otomatis membuat aktifitas Pelabuhan Leppe'E semakin berkurang.

Kata Kunci: Pelabuhan Leppe'E, Bulukumba, Pelabuhan Tanjung Bira

PENDAHULUAN

Siapa yang tahu julukan Indonesia? Sebuah pertanyaan sederhana, namun reflektif dan kritis yang diajukan oleh Deede dalam artikelnya di sebuah media online (Dee Dee, diunduh 12 Maret 2017). Pertanyaan ini menginspirasi saya dalam memulai artikel ini dengan mencoba melihat Pelabuhan Leppe'E sebagai pelabuhan rakyat, penggerak urat nadi ekonomi masyarakat Bulukumba. Aktivitas pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Leppe'E, diharapkan dapat menjadi salah satu bukti dan menjawab; julukan apa seharusnya untuk menyebut bangsa dan negara Indonesia, apakah negara agraris, kepulauan ataupun maritim? Indonesia sebagai negara agraris, adalah suatu hal yang tidak bisa dibantah jika merujuk pada periode sejarah tertentu, ketika bangsa Indonesia mencapai swasembada beras bertahun-tahun dengan hasil pertanian dan perkebunan yang melimpah ruah. Namun, sejak beberapa dekade terakhir, beras pun harus diimpor dari negara lain untuk memenuhi kebutuhan pangan nasional, begitupun dengan komunitas lainnya. "Indonesia sebagai negara agraris masih perlu dipertanyakan".

Kemudian Indonesia sebagai negara kepulauan. Konteks ini berangkat dari kondisi geografis Indonesia yang duapertiga wilayahnya adalah perairan. Bahkan Indonesia diklaim sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri atas 13.466 pulau (www.liputan6.com diunduh tanggal 15 April 2018). Namun, sekali lagi sungguh ironis bila Indonesia yang dua pertiga wilayahnya adalah perairan pun harus mengimpor garam dari luar dan eksplorasi hasil laut masih jauh kalah dari Thailand, Filipina dan Malaysia. Pada 2008, Indonesia kalah dalam sengketa dengan Malaysia dalam klaim pulau Ambalat. Dan pada tahun 2014, publik dihebohkan dengan adanya situs yang menawarkan pulau di Indonesia untuk dijual. Bukan tidak mungkin jika pemerintah tidak memberikan perhatian serius, tidak memproteksi wilayah kedaulatan dengan baik, maka kelak Indonesia sebagai negara kepulauan hanya

menjadi catatan sejarah (feed.merdeka.com diunduh 12 Maret 2017).

Kemudian bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim juga telah melekat dan menjadi jatidiri bangsa. Sebuah lagu yang mungkin telah akrab di telinga kita yang mencerminkan bangsa Indonesia sebagai pelaut:

Nenek Moyangku Seorang Pelaut Cipt. Ibu Sud

*nenek moyangku orang pelaut,
gemar mengarung luas samudra,
menerjang ombak tiada takut,
menempuh badai sudah biasa,
angin bertiup layar terkembang,
ombak berdebur di tepi pantai,
pemuda b'rani bangkit sekarang,
ke laut kita beramai-ramai*

Kutipan dari lirik lagu di atas menggambarkan bahwa Indonesia adalah negara maritim, melihat dari kondisi sejarah sebelumnya bahwa para pendahulu kita memang seorang pelaut. Para pendahulu kita memanfaatkan dengan baik kondisi geografis Indonesia yang 70% wilayahnya adalah perairan ditambah dengan letaknya yang strategis yaitu berada di daerah equator, antara dua benua Asia dan Australia, antara dua samudra Pasifik dan Hindia, serta negara-negara Asia Tenggara membuat Indonesia berada di persilangan rute perdagangan dunia. Hal ini dibuktikan dari perjalanan sejarah kerajaan-kerajaan di Nusantara yang mengandalkan potensi laut sebagai basis kekuatannya, baik secara politik maupun perdagangan. Sebut saja dua Kerajaan Besar, yakni Sriwijaya dan Majapahit yang merupakan kerajaan terbesar di wilayah Nusantara mampu menguasai jalur perdagangan maritim secara global.

Kondisi geografis yang strategis dimiliki Indonesia menjadi agenda penting dalam visi pembangunan nasional, terutama pada pemerintahan presiden Jokowi Widodo dengan gagasan strategis "poros maritim dunia" yang artinya Indonesia menjadi pusat dari kegiatan

maritim di dunia¹. Untuk menjadi “poros maritim dunia” beberapa aspek yang harus mendapat perhatian, antara lain; teknologi maritim, ketahanan maritim, dan ekonomi maritim. Dan untuk mencapai hal ini, maka cara pandang terhadap laut adalah sebagai infrastruktur yang menghubungkan dari satu pulau ke pulau yang lain, dan pelabuhan merupakan terminalnya. Oleh karena itu, pembangunan pelabuhan merupakan keharusan dalam mencapai tujuan pembangunan kemaritiman. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antarpulau maupun antarnegara. Begitu pun dengan pelabuhan Leppe'E Bulukumba yang menjadi fokus penelitian ini.

Berbanding terbalik dengan visi pembangunan kemaritiman, Pelabuhan Leppe'E justru mengalami kemunduran seiring dengan perkembangan sektor lain. Pada tahun 1970-90an merupakan puncak perkembangan Pelabuhan Leppe'E terutama pelayaran jarak pendek, menjangkau wilayah kepulauan Selayar, Kabaena, Buton, dan aktif dalam pelayaran dan perdagangan di perairan teluk Bone. Akan tetapi, sejak tahun 2001, Pelabuhan Leppe'E mengalami kemunduran drastis. Penelitian ini bermaksud melihat sejarah Pelabuhan Leppe'E dari kemajuan hingga kemundurannya (wawancara H. Muh. Amri Jamadi, 22 Maret 2017).

Pelabuhan Leppe'E dipilih sebagai lokus karena Bulukumba mempunyai motto yaitu Bulukumba berlayar merupakan suatu kawasan pesisir di ujung selatan Pulau Sulawesi yang terkenal akan budaya kebahariannya. Dari kawasan ini phinisi tercipta yang kini telah terdaftar sebagai warisan budaya tak benda (WBTB) nasional dan dunia. Bahkan Bulukumba juga dikenal sebagai *butta panrita lopi* (bumi pembuat perahu). Jika perahu phinisi yang terkenal itu diciptakan disini maka tentu saja kita bisa menebak bahwa Bulukumba masa

lalu merupakan suatu wilayah yang diisi oleh pelaut-pelaut ulung.

Sejak September 1994 pemerintah Bulukumba gencar mensosialisasikan slogan Bulukumba Berlayar dan sejak 1996 slogan ini resmi digunakan oleh pemerintah Bulukumba. Kabupaten Bulukumba dengan slogan pembangunannya “Bulukumba Berlayar” menunjukkan bahwa Bulukumba memandang “berlayar” dalam arti sesungguhnya merupakan aktivitas utama mereka, walaupun sebetulnya berlayar di sini merupakan singkatan dari **“Bersih Lingkungan Alam Yang Ramah”**. Pemilihan konsepsi **“Berlayar”** sebagai moral pembangunan mengandung filosofi yang cukup dalam serta memiliki kaitan kesejarahan dimana Bulukumba secara geografis sejak dulu sudah bergerak di bidang maritim.

Fakta lain bahwa dari 10 kecamatan yang ada di Kabupaten Bulukumba, tujuh di antaranya merupakan daerah pesisir sebagai sentra pengembangan pariwisata dan perikanan yaitu Kecamatan Gantarang, Kecamatan Ujungbulu, Kecamatan Ujung Loe, Kecamatan Bontobahari, Kecamatan Bontotiro, Kecamatan Kajang dan Kecamatan Herlang. Sedang, tiga kecamatan lainnya tergolong sentra pengembangan pertanian dan perkebunan, yaitu Kecamatan Kindang, Kecamatan Rilau Ale dan Kecamatan Bulukumpa. Kondisi geografis ini tentu saja membuat sebagian besar penduduk Bulukumba mengandalkan sektor maritim sebagai ladang usaha. Keadaan geografis yang dimiliki oleh Bulukumba ini membuat masyarakatnya bergiat dalam sektor maritim.

Kerajaan Gowa dan Tallo yang bersatu membentuk Kerajaan Gowa dan Tallo (1528), di bawah pemerintahan Tumaparisi Kallonna melakukan usaha perluasan wilayah dengan cara menaklukkan kerajaan-kerajaan yang bergiat dalam usaha niaga. Hal ini dilakukan untuk tampil memegang hegemoni kekuasaan di wilayah Sulawesi. Bulukumba yang berada di pesisir selatan juga tak luput dari incaran Kerajaan Gowa dan Tallo ketika itu bersama dengan kerajaan-kerajaan lain yaitu: Siang, Bacokiki,

¹Presiden RI, Jokowi menyampaikan gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia ini di KTT Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar. 13/11/2015.

Suppa, Sidenreng, Garassi, Ketingang, Perigi, Lembangang, dan Selayar (Rismawidiawati, 2012). Ini membuktikan bahwa Bulukumba pada abad XVI telah bergiat dalam bidang maritim.

Pada dasarnya bahwa semua kota pelabuhan di Sulawesi termasuk pelabuhan di Bulukumba lebih banyak berkedudukan sebagai pelabuhan singgah dalam pelayaran pedagang-pedagang ke Maluku. Namun, ketika Gowa dan Tallo bersatu dan mulai menaklukkan satu demi satu kerajaan-kerajaan yang memiliki pelabuhan maka lambat laun pelabuhan-pelabuhan lain sirna dan tergantikan oleh Pelabuhan Somba Opu dan Tallo. Kedua pelabuhan ini kemudian tampil sebagai pelabuhan singgah dan pusat perniagaan di Sulawesi (Paeni, 1995: 43 – 44).

Bulukumba di masa lalu terutama sebelum perang Makassar, pernah mengalami masa kejayaannya. Anthony Reid pernah menyatakan bahwa Kemajuan Makassar pada paruh abad ke-17 sebagai “kisah kemajuan dan keberhasilan yang luar biasa dalam sejarah Indonesia”. Kemajuan dan keberhasilan itu kemudian sirna setelah Makassar berhasil direbut oleh VOC pada tahun 1669. Sejak itu perdagangan hanya berkembang pada kota-kota pelabuhan kecil sedang Bulukumba dan beberapa daerah lain yang disirnakkan oleh Kerajaan Makassar tidak dapat mengembangkan kedudukannya karena wilayah ini termasuk wilayah yang diduduki oleh VOC berdasarkan perjanjian Bungaya pada tahun 1667 (Paeni, dkk, 1995 :44)

Fakta-fakta di atas hanyalah segelintir fakta demi menunjukkan bahwa pelabuhan Leppe'E Bulukumba merupakan salah satu pelabuhan yang patut dikaji lebih jauh. Selain itu, isu sebagai poros maritim dunia ini menyebabkan penulisan tentang sejarah maritim sangat penting dilakukan untuk penemuan kembali jati diri bangsa Indonesia. Hal inipun ditegaskan kembali oleh Direktur Jenderal Kebudayaan, Bapak Hilmar Farid ketika bertandang di Balai Pelestarian Nilai Budaya Sulawesi Selatan beberapa waktu yang lalu. Sebagai peneliti sejarah yang bekerja di Unit Pelaksana Teknis Kebudayaan maka penelitian ini menjadi bertambah penting untuk

dilakukan demi mendukung kebijakan yang kelak akan lahir mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Alfred Thayer Mahan seorang ilmuwan berkebangsaan Belanda pernah mengatakan “para sejarawan pada umumnya tidak mengenal keadaan laut, karena mereka tidak menaruh perhatian khusus terhadapnya. Selain itu mereka juga tidak mempunyai pengetahuan khusus tentang laut, dan mereka tidak mengindahkan pengaruh kekuatan ini yang sangat menentukan jalannya peristiwa besar dunia”. Pernyataan tersebut, dapat dimaknai sebagai wujud keperihatinan sekaligus tantangan bagi para sejarawan untuk menjadikan laut sebagai salah satu kajian yang penting untuk dilakukan. Bahkan seolah ia hendak mengajak kita untuk memberi porsi yang pantas bagi laut dalam kajian sejarah, dengan merujuk pada asumsi bahwa sederet peristiwa besar dunia tidak luput dari peran vital dunia maritim (laut) (Ahmadin, 2010).

Berdasarkan latar penelitian tersebut, dirumuskan masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana keadaan Pelabuhan Leppe 1990?
- b. Faktor-faktor apa yang mendorong kemunduran Pelabuhan Leppe Bulukumba 1990 - 2001?

Jika dipetakan, terdapat tiga tema besar dalam studi kemaritiman di Indonesia. *Pertama* tema yang melihat laut sebagai infrastruktur yang menghubungkan dari satu daerah ke daerah lain. Tema ini banyak didominasi oleh sejarawan yang melihat jaringan pelayaran dan perdagangan yang menjadikan laut sebagai suatu sistem yang dinalisis. Laut tidak lagi dilihat sebagai pemisah akan tetapi sebagai penghubung dari satu pulau ke pulau lain. *Kedua*, tema tentang kota-kota pelabuhan dengan beragam perspektif melihat pembentukan kota-kota pelabuhan, pertukaran barang, ide, gagasan dan nilai-nilai dalam masyarakat kota-kota pelabuhan. *Ketiga*, studi-studi yang melihat masyarakat maritim atau masyarakat yang menggantungkan hidupnya di laut, seperti organisasi nelayan, budaya maritim masyarakat pesisir dan lain sebagainya.

Studi Adrian B. Lopian tentang *Orang Laut, Bajak laut, Raja Laut*, yang membahas tentang keadaan laut di Sulawesi pada abad ke XIX, menceritakan pola masyarakat yang ada di laut yang kemudian membaginya menjadi orang laut, bajak laut dan raja laut. Studi Adrian B. Lopian membagi tiga kehidupan di laut, yaitu orang laut, bajak laut dan raja laut. Selain orang laut yang mencari kehidupan di laut, juga terdapat sekelompok masyarakat yang disebut sebagai bajak laut, mereka hidup dengan cara merampas barang dari kapal-kapal yang berhasil mereka bajak. Mengenai bajak laut yang terkenal di Asia Tenggara khususnya di perairan Sulawesi adalah bajak laut Sulu, Mangindanao, Balangingi. Kemudian, Kelompok yang terakhir yang dibahas dalam studi ini adalah raja laut, yang merupakan kelompok yang terorganisir. Mereka dipimpin oleh seorang pangeran atau yang biasa disebut sebagai Kapitan laut. Mereka adalah golongan kelas bangsawan yang bertugas di laut untuk melakukan pembajakan kapal yang telah masuk ke dalam daerah teritorial mereka tanpa ijin. Dalam studi ini menyebut perjalanan pelaut yang singgah di Kabaena (pulau Buton) sebelum menyeberang ke Sulawesi dan menyusuri pantai sampai Bengkulu (Lopian, 2009: 135). Studi ini membantu penulis dalam memahami aktivitas orang laut.

Kemudian hasil studi A. Rasyid Asba yang menekankan pada perdagangan kopra di Indonesia Timur dengan cakupan pembahasan dari periode kolonial sampai 1950an (Asba, 2007). Studi ini memberi pemahaman kontekstual tentang tahun 1950an beserta segala dinamikanya. Persoalan-persoalan politik dan keamanan regional nampaknya memberi pengaruh terhadap aktivitas perdagangan kopra di wilayah perairan Sulawesi. Studi ini memberi sumbangan penting dalam memahami konteks Indonesia Timur pada 1950an. Studi lain, seperti Susanto Zuhdi yang mengfokuskan pada pelayaran masyarakat Buton (Susanto, 2010). Demikian pula studi Abd. Rahman Hamid yang menekankan pada proses kehidupan pelaut Buton dalam menghadapi berbagai hambatan (Hamid, 2010).

Kemudian karya La Ode Rabani tentang kota-kota pantai di Sulawesi Tenggara menguraikan berbagai aspek tentang masyarakat pantai di Sulawesi Tenggara. Mulai dari identitas, perdagangan, infrastruktur sampai pada episode dinamis dari kota-kota pantai (Rabani, 2010). Kendatipun tulisan ini merepresensikan kota Pantai di Sulawesi Tenggara melalui tiga kota pantai, yaitu Buton, Kendari, dan Muna, akan tetapi memberi gambaran awal kepada penulis tentang kota-kota pantai, yang pada akhirnya dapat membantu menajamkan perspektif dalam melihat aktivitas pelayaran di Pelabuhan Leppe'E.

Kemudian, studi La Malihu tentang pelayaran tradisional di Buton, khususnya Kecamatan Pasar Wajo. Daerah ini terutama Dongkala-Kondowa memperlihatkan kegiatan pelayaran yang ekspansif. Menurutnya, kebijakan motorisasi perahu layar telah mematikan pelayaran tradisional di Pasar Wajo. Sebaliknya, modernisasi justru makin memicu perkembangan pelayaran dan perdagangan maritim di Kepulauan Wakatobi. Dilihat dari ruang umum spasial studinya yakni Buton termasuk pula di dalamnya ruang komunitas maritim di Kepulauan Wakatobi, namun tidak mendapat perhatian penuh dalam pembahasannya. Padahal bila ditelusuri keterangan sejarah dari para pelaku pelayaran tradisional dalam kurun waktu tersebut sebagian berasal dari Pulau Binongko. Dengan demikian, kebesaran namanya sebagai komunitas maritim di daerah ini tidak luput dari kontribusi penting orang Binongko (Malihu, 1998). Studi La Malihu ini dapat membantu penulis dalam menemukan dinamika pialang pantai dalam membentuk jaringannya.

Tulisan tentang dunia maritim di Bulukumba dapat dilihat pada karya Darmawan Salman yang melihat dialektika modernitas dan artikulasi kapitalisme pada Komunitas Konjo Pesisir Sulawesi Selatan. Buku ini menggambarkan bagaimana masyarakat tradisional maritim Makassar sedang bertransformasi menuju masyarakat maritim industrial. Dengan cermat buku ini juga memperlihatkan penyebab,

motivasi serta hasil dari transformasi yang sedang berlangsung itu. Secara spesifik Jagad Maritim menggambarkan proses perubahan sosial (modernisasi) yang terjadi pada etnis konjo pesisir yaitu salah satu sub etnis Makassar di Bulukumba dalam tiga komunitas maritim yang berbeda. Pertama adalah komunitas pembuat perahu di Tanah Lemo (Bontobahari), yang kedua adalah komunitas wisata pantai di Bira (Bontobahari) dan terakhir adalah komunitas penangkapan ikan di Tanah Jaya (Kajang).

METODE

Menelusuri Bulukumba (Pelabuhan Leppe'E) dari Pelabuhan Bira hingga pelabuhan kelas III Bulukumba, saya tak menemukan satu pun data tertulis kecuali dua tahun terakhir (2016 dan 2017). Tapi itu tidak menyurutkan langkah saya dalam menulis kemudian. Sejarah pelabuhan dapat ditulis walaupun dengan bekal data tertulis yang minim asal kita dapat menerapkan metode yang tepat dalam menggali data.

Berbekal hasil wawancara penduduk sekitar yang mendiami sekitar Pelabuhan Leppe'E, saya pun memutuskan meneliti perkembangan hingga kemunduran Pelabuhan Leppe'E periode 1990 – 2001. Tidak dapat saya sangkal bahwa pemilihan periode ini terkait erat dengan ketersediaan data di tahun tersebut, selain itu batas akhir penelitian 2001 ditentukan berdasar informasi warga bahwa Pelabuhan Bira pada 2001 mulai meningkat aktivitasnya akibat perbaikan yang dilakukan. Dan ini mengakibatkan Pelabuhan Leppe'E kehilangan muatannya.

Untuk memperoleh data-data yang dibutuhkan maka peneliti menggunakan metode penelitian lapangan (*Field Research*) dengan melakukan teknik sejarah lisan (*Oral History*). Data-data dikumpulkan dengan cara observasi ke lokasi penelitian, wawancara kepada penduduk sekitar pelabuhan atau tokoh-tokoh masyarakat yang mengetahui mengenai sejarah pelabuhan Leppe. Selain itu, studi pustaka (*Library Research*) juga dilakukan untuk mendukung data lapangan yang diperoleh.

PEMBAHASAN

Sejarah Singkat Pelabuhan Leppe'E (Pelabuhan Kelas III Bulukumba)

Secara Geografis, Unit Pelabuhan Kelas III Bulukumba (Pelabuhan Leppe'E) Bulukumba terletak di Kalumeme masuk ke dalam wilayah Kecamatan Ujung Bulu Kabupaten Bulukumba. Pelabuhan Leppe'E terbentuk sejak tahun 1974 namun hanya berfungsi sesuai musim, dimana ketika musim Timur maka kapal akan sandar dan merapat di Pelabuhan Korong, dan jika musim Barat maka kapal akan sandar di Pelabuhan Leppe'E. Pada awalnya Pelabuhan Leppe'E hanya merupakan suatu tepian dimana kapal-kapal dan perahu-perahu kecil dapat merapat dan membuang jangkar untuk melakukan bongkar muat barang, menaikkan dan menurunkan penumpang serta kegiatan lainnya.

Aktivitas kapal-kapal dan perahu-perahu kecil tersebut kemudian menjadi pembuka jalan masuknya kapal ferry di Leppe'E, seperti kapal Perintis Mitra Papua dan Sabuk Nusantara (PELNI) yang memuat penumpang dari rute Pulau Flores, Kajuadi, Jampea, Selayar, Bantaeng, Makassar dan Bulukumba. Demikian juga dengan kapal Mitra Papua hanya memuat penumpang dan barang milik penumpang. Selain itu ada juga kapal dari Kabaena ke Bulukumba yang biasanya bersandar untuk satu malam di Pelabuhan Leppe'E.

Kehadiran kapal-kapal penumpang di Pelabuhan Leppe'E cukup menggairahkan aktivitas keseharian warga sekitar, sehingga terjadi *multipayer effect* dengan adanya keramaian tersebut, warga kemudian ada yang membuka penginapan di rumah-rumah mereka, dengan menyewakan kamar tamu sebagaimana dibutuhkan oleh penumpang yang sedang menunggu kapal, atau mereka yang baru turun dari kapal dan menunggu transport menuju ke tujuan berikutnya. Ada juga warga yang membuka warung-warung makan, tempat minum kopi, makanan ringan, pisang goreng atau kue tradisional Bulukumba.

Menurut warga sekitar bahwa pada 1990an ketika ada kapal ingin menurunkan

penumpang atau ingin melakukan bongkar muat barang, maka akan ada *tongkang* atau “ojeg” berupa perahu kecil yang mendekati kapal untuk mengambil barang atau membantu penumpang mencapai tepian/daratan. Hal itu dikarenakan perairan sekitar pelabuhan dangkal sehingga kapal-kapal PELNI tidak dapat merapat lebih dekat. Ketika itu, pelabuhan belum memiliki dermaga seperti saat ini. Meskipun menjadi berkah bagi penduduk sekitar dengan adanya mereka dapat memperoleh penghasilan menjadi ojek perahu. Namun hal ini tentu memberatkan bagi penumpang dan mungkin di kemudian hari menjadi penyebab jatuhnya jumlah penumpang.

Faktor tidak adanya dermaga juga menyebabkan tidak adanya kapal kargo yang masuk di pelabuhan ini. Padahal kondisi keramaian lalu lintas kapal penumpang sudah cukup menunjang untuk diikuti dengan masuknya kapal kargo, sebagai pendukung aktivitas penumpang yang membutuhkan layanan pengiriman barang. Kapal kargo semakin sulit untuk hadir dengan tidak adanya dukungan kantor Syahbandar di dekat Pelabuhan, di mana kantor Syahbandar ketika itu masih bertempat di tengah Kota Bulukumba.

Kapal barang yang muncul adalah hanya melalui satu jalur yaitu dari Pelabuhan Leppe'E ke Selayar dan sebaliknya. Kapal ini memuat tabung gas (LPG) dan minyak bensin atau solar. Aktivitas bongkar muat kapal di Selayar kemudian berganti setelah menurunkan muatan gas dan minyak, awak kapal kembali disibukkan dengan mengangkut barang dagangan hasil bumi, berupa beras, kelapa dan sayur mayur. Adanya aktivitas pengiriman barang berupa gas dan minyak dari Bulukumba ke Selayar, kemudian melahirkan istilah bahwa Leppe'E adalah dapurnya masyarakat Selayar (wawancara Amin Daeng Kila, 18 Maret 2017)

Sejalan dengan berkembangnya kehidupan sosial, ekonomi dan teknologi,

Pelabuhan Leppe'E pun terus berbenah diri, dan secara teknis dikelola oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Bulukumba, yaitu salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang mempunyai tugas pokok dan fungsi yang ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 62 tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang sebagaimana terakhir diubah menjadi Peraturan Menteri Nomor PM. 130 Tahun 2015 yaitu melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan ke pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum diusahakan secara komersial.

Kemunduran Pelabuhan Leppe'E

Kemunduran Pelabuhan Leppe'E dalam konteks ini dapat dilihat dari dua sudut. *Pertama*, kemunduran dari sudut fisik, *kedua*, kemunduran dari segi fungsional. Secara fisik Pelabuhan Leppe'E mengalami kemajuan. Sarana dan prasarana semakin diperbaiki dari tahun ke tahun. Walaupun demikian, perbaikan sarana dan prasarana tersebut belum maksimal. Selain itu, dangkalnya perairan sekitar dermaga juga tidak memungkinkan kapal besar untuk berlabuh. Sehingga secara fungsional, yakni terjadinya proses kemunduran, seperti fungsi sebagai pusat perdagangan dan pelayaran, tempat pendistribusian hasil-hasil bumi, pusat perputaran ekonomi. Masyarakat kemudian beralih ke jenis pekerjaan lain.

Untuk melihat kemunduran fungsi di pelabuhan dapat dilihat pada tabel arus bongkar muat antara 1990 dengan 2001 di bawah ini:

Tabel Arus Bongkar Muat/Barang di Pelabuhan Leppe'E Tahun 1989 - 1992

Bulan	Muat		Bongkar	
	Barang	Bahan Bakar	Barang	Bahan Bakar
Januari	372.650	389.850	487.300	-
Februari	617.450	334.175	542.340	-
Maret	585.662	351.150	446.870	-
April	496.140	366.935	466.580	-
Mei	662.750	350.725	664.440	-
Juni	617.260	322.275	572.690	-
Juli	646.175	324.545	641.250	-
Agustus	550.200	367.225	652.840	-
September	508.126	387.250	591.430	-
Oktober	616.595	371.505	596.920	-
November	667.630	366.125	598.420	-
Desember	531.600	353.000	475.860	-
1992	6.872.238	4.284.760	6.736.940	-
1991	5.415.215	4.104.285	7.773.955	-
1990	6.296.237	3.409.745	3.077.541	-
1989	5.209.864	4.036.231	5.486.963	-

Sumber: Bulukumba dalam Angka, 1992

Tabel di atas menunjukkan bahwa keadaan bongkar muat di Pelabuhan Leppe'E yang juga mengalami pasang surut dari tahun ke tahun. Meskipun secara statisitik bulanan pada tahun 1992, kondisi bongkar muat tampak lebih stabil sepanjang tahun, dengan kecenderungan adanya peningkatan pada pertengahan tahun (Mei, Juni dan Juli), kemudian menurun pada bulan Agustus dan September, dan tampak mengalami kenaikan di dua bulan berikutnya.

Statistik kestabilan bongkar muat di Pelabuhan Leppe'E Bulukumba, dipengaruhi oleh stabilitas jalur perdagangan ke Selayar, sebagai satu-satunya jalur yang tidak pernah ditinggalkan. Hal ini sangat berbeda dengan kondisi jumlah penumpang yang pada tahun 1992 jumlah penumpang yang turun hanya 36 orang, dan hanya 77 orang yang naik. Sedangkan pada tahun yang sama bongkar muat barang cenderung stabil di atas rata-rata 400 barang pada akhir tahun.

Tabel Arus Bongkar Muat/Barang di Pelabuhan Leppe'E Tahun 2001

Bulan	Muat		Bongkar	
	Barang	Bahan Bakar	Barang	Bahan Bakar
Januari	728	735	546	-
Februari	912	540	483	-
Maret	990	705	105	-
April	1.618	750	580	-
Mei	964	740	438	-
Juni	1.050	716	300	-
Juli	1.286	735	465	-
Agustus	1.024	695	406	-
September	1.230	665	583	-
Oktober	1.977	835	780	-

November	1.575	710	884	-
Desember	972	640	335	-
Jumlah	14.326	8.466	5.905	-

Sumber: Bulukumba dalam Angka, 2001

Jika dibandingkan dengan arus bongkar muat/barang 2001 dengan 1990 maka didapati penurunan yang signifikan. Hal ini jelas menunjukkan kemunduran Pelabuhan Leppe'E. Faktor-faktor yang menyebabkan kemunduran Pelabuhan Leppe'E dapat dipetakan, antara lain; krisis ekonomi pada 1998 yang mengakibatkan turunnya daya beli masyarakat sehingga mempengaruhi distribusi barang antara pulau, kondisi perairan di sekitar Pelabuhan Leppe'E yang semakin dangkal sehingga tidak memungkinkan kapal-kapal dengan muatan besar berlabuh, dan berkembangnya Pelabuhan Bira yang lebih besar dan fasilitas lebih lengkap. Faktor-faktor ini kemudian bertali temali mengakibatkan Pelabuhan Leppe'E mengalami kemunduran.

Keramaian jalur perdagangan antar Bulukumba-Selayar melalui Pelabuhan Leppe'E yang semakin meningkat sejak 1990, ketika kantor Syahbandar telah bertempat dalam wilayah pelabuhan, hal ini juga didukung adanya pembangunan dermaga tempat bersandarnya kapal-kapal dan memperlancar aktivitas bongkar muat. Sayangnya pada saat yang sama, sekitar 2001 pelabuhan Tanjung Bira juga telah mengalami perbaikan dan peningkatan layanan. Sehingga kapal-kapal penumpang PELNI yang tadinya aktif di Pelabuhan Leppe'E, pada saat itu beralih ke Pelabuhan Bira. Sehingga praktis yang tersisa dari aktivitas Pelabuhan Leppe'E hanyalah jalur perdagangan gas dan minyak ke Selayar.

Kehadiran dermaga seolah menjadi hukuman bagi masyarakat sekitar Pelabuhan Leppe'E, perbaikan fasilitas tersebut bukannya membuat aktivitas masyarakat menjadi semakin sibuk, akan tetapi tiba-tiba berubah menjadi sangat sepi. Tak ada lagi kapal-kapal penumpang yang bersandar, yang berarti tak ada lagi penyewaan kamar sebagai tempat menginap

bagi para penumpang yang membutuhkannya. Tak ada lagi pengunjung warung-warung makan, warung kopi yang tadinya ramai dan menjadi sumber penghasilan masyarakat.

Masyarakat sekitar Pelabuhan Leppe'E saat itu pun harus berfikir untuk melanjutkan kehidupan mereka. Perahu-perahu ojek yang tadinya digunakan untuk mengantar penumpang kapal PELNI ke daratan, beralih menjadi kapal nelayan pencari ikan, terjun lebih dalam mengarungi luasnya lautan mencari penghasilan untuk menghidupi rumah tangga mereka. Kemudahan hidup yang tadinya menghampiri terbuang jauh, berganti dengan dinginnya cuaca dini hari, bertarung dalam gelapnya penghujung malam, dan menggali kembali kearifan lokal mereka sebagai putra-putra pelaut yang hidupnya bergantung dari keramahan laut bersama kekejamannya.

Menjadi pelaut di tepi pelabuhan dengan dermaga yang anggun menjorok ke tengah lautan, tidak selalu membuahkan hasil yang dapat diandalkan, tak jarang ikan-ikan seperti bersembunyi dalam kedalaman laut, atau secara kompak berlari jauh saat pelaut datang menghampiri mereka. Penghasilan nelayan pun anjlok dan masyarakat kembali harus berfikir kreatif mencari pekerjaan lain. Usaha rumput laut salah satu jawaban dan solusi yang kemudian menjadi keseharian masyarakat. Penanaman rumput laut yang relatif lebih stabil menjadikan profesi ramai-ramai digeluti dan bertahan hingga kini 2017.

Dari hasil penelitian maka diperoleh fakta bahwa faktor-faktor penyebab kemunduran dapat diklasifikasikan ke dalam beberapa hal, yaitu:

1) Krisis Ekonomi 1998

Krisis ekonomi bukan hal baru dalam sejarah umat manusia. Krisis ekonomi dalam sejarah dunia dari berbagai periode memperlihatkan gejala yang sama dengan pola-

pola yang berbeda. Setiap peristiwa hari ini, selalu memiliki kemiripan dengan peristiwa di masa lampau. Pada titik yang lebih ekstrim, peristiwa itu hanyalah repetisi dari masa lalu. Karena itu, kejadian-kejadian di muka bumi ini sering membentuk pola yang setiap kali berulang dengan berbagai variasi dan modifikasinya. Namun, setiap kejadian pada dasarnya juga selalu mengandung keunikan. Jadi, peristiwa-peristiwa dalam sejarah umat manusia selalu muncul dari universalitas yang juga selalu mengandung partikularitas.

Begitu pula gejolak dan krisis ekonomi yang terjadi dalam rentetan sejarah, selalu berada pada tegangan tersebut. Gejolak finansial dan krisis ekonomi yang muncul silih berganti turun dari ketegangan antara universalitas dan partikularitas. Mereka adalah anak-anak sejarah yang lahir dalam bentuk dan formatnya yang unik dan berbeda-beda. Oleh karena itu menyusun sebuah pola dari gejolak finansial dan krisis ekonomi beserta dampaknya dalam kehidupan sosial menjadi perlu, meskipun tetap harus memperhatikan keunikan setiap kejadian pada konteks jamannya sendiri-sendiri.

Krisis ekonomi pada tahun 1998 membawa dampak pada keseluruhan aspek kegiatan manusia, termasuk aktivitas di Pelabuhan Leppe'E. Aktivitas di Pelabuhan Leppe'E mengalami kemunduran drastis yang diakibatkan oleh lemahnya daya beli masyarakat sehingga aktivitas perdagangan antar pulau mengalami kemunduran.

2) Faktor Geografis

Perkembangan satu pelabuhan sangat ditentukan oleh letak strategis pelabuhan itu. Banyak pelabuhan yang muncul secara alamiah karena didukung oleh letaknya yang baik. Demikian pula pada Pelabuhan Leppe'E yang pada awalnya muncul karena letaknya yang strategi. Sebelum menjadi pelabuhan modern seperti sekarang ini, pelabuhan ini muncul secara perlahan karena kondisi yang ada ketika itu. Didukung oleh wilayah-wilayah tetangganya yang menghasilkan produk, seperti beras

dan barang dagangan lainnya, pelabuhan ini digunakan sebagai sarana untuk menghimpun barang-barang dagangan untuk kemudian diangkut oleh para pedagang lainnya. Jalur perdagangan yang secara alami muncul karena sistem teknologi yang belum memadai ketika itu.

Pada abad XIX, ada usaha yang dilakukan oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk lebih menguasai perekonomian di wilayah yang terletak di luar Pulau Jawa dan Sumatera. Armada kapal pun dipersiapkan untuk memperlancar upaya itu. Meskipun demikian, upaya itu tentu mengalami banyak hambatan, utamanya wilayah-wilayah yang sulit dijangkau. Para pedagang yang melakukan perdagangan berusaha untuk mencari tempat strategis untuk menghimpun barang dagangannya itu. Pelabuhan Leppe'E, dengan kedalaman laut yang cukup memadai, menjadi alternatif bagi para pedagang untuk menjadikan pelabuhan ini sebagai pelabuhan alternatif untuk melakukan transaksi dagang.

Persoalan utama yang dihadapi bagi pelabuhan yang mengandalkan barang dagangan dari wilayah penyanggah adalah kepastian barang dagangan harus selalu tersedia. Di sinilah letak kesulitan yang dialami oleh Pelabuhan Leppe'E. Oleh karena itu, tidak lah mengherankan apabila perkembangan pelabuhan ini selalu mengalami pasang surut.

Peran pemerintah dengan melakukan pemoderenan pelabuhan ini merupakan langkah yang tepat. Fasilitas yang memadai, dapat menjadi daya tarik para pedagang untuk tetap membuang jangkar kapalnya di pelabuhan ini.

3) Berkembangnya Pelabuhan Bira

Ketika penulis berupaya menelusuri faktor-faktor penyebab kemunduran Pelabuhan Leppe'E, semua informan yang penulis jumpai mengklaim kemajuan Pelabuhan Tanjung Bira sebagai faktor utama kemunduran arus bongkar/muat barang di Pelabuhan Leppe'E.

Pada 2001, Pelabuhan Tanjung Bira mengalami kemajuan baik dilihat dari segi pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan,

maupun peningkatan penggunaan teknologi. Sejak itu, kapal-kapal besar mulai berlabuh sehingga mendorong berkembangnya aktifitas pelayaran dan perdagangan di Pelabuhan Bira. Keadaan ini membawa dampak signifikan terhadap kemunduran aktivitas perdagangan dan pelayaran di Pelabuhan Leppe'E. kapal-kapal yang bersandar di Pelabuhan Leppe'E sebagian besar hanya mengangkut bahan bakar.

Hal ini disebabkan adanya regulasi yang melarang pengangkutan bahan bakar bersama dengan penumpang, namun tak dapat dielakkan bahwa bongkar/muat barang selain bahan bakar lebih memilih Pelabuhan Bira karena biaya dan daya tampung kapal di Pelabuhan Bira lebih baik di banding Pelabuhan Leppe'E.

Fungsi Pelabuhan Leppe'E semakin diperparah dengan ulah para pengusaha dan agen yang menyelundupkan bahan bakar melalui Pelabuhan Bira. Praktek-praktek ini dilakukan dengan modus penyeberangan mobil dengan mengangkut bahan bakar LPG yang sebenarnya dilarang. Praktek-praktek seperti ini semakin melemahkan aktivitas pengangkutan di Pelabuhan Leppe'E.

4) Biaya Pemeliharaan Kapal

Mahalnya biaya pemeliharaan kapal juga menjadi salah satu penyebab mundurnya aktivitas Pelabuhan Leppe'E. Pengusaha kapal yang melakukan investasi pengiriman barang satu per satu mundur, dan memilih mengembangkan usaha lain yang dianggap beresiko lebih rendah. Sebab pemeliharaan kapal pengangkut barang adalah sesuatu yang niscaya dilakukan, dan tidak dapat ditunda dalam keadaan untung maupun rugi. Sebab jika pemeliharaan tidak dilakukan ancaman kerugian dengan tenggelamnya kapal akan semakin besar.

Pengusaha kapal yang bertahan sampai kini tahun 2017 pun, telah berencana mundur dan mulai merintis usaha lain. Ini merupakan ancaman kehilangan pekerjaan bagi para awak kapal dan juragan. Namun pengusaha tidak dapat bertaruh dan bertahan lebih lama, mengingat kondisi kapal yang sudah tua akan membutuhkan

perawatan yang lebih mahal. Sedangkan harga barang tidak mungkin ditingkatkan lebih tinggi, dengan hadirnya aksi penyelundupan bahan gas dan bahan bakar melalui pengangkutan mobil dari pelabuhan lain, dengan tujuan yang sama yaitu Pulau Selayar.

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian di atas disimpulkan bahwa kemunduran Pelabuhan Leppe'E disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu: Krisis Ekonomi 1998 menjadi pemicu awal menurunnya aktivitas Pelabuhan Leppe'E, di mana masyarakat dikejutkan dengan melambungnya harga-harga dan menurunnya daya beli mereka. Letak Geografis Pelabuhan Leppe'E yang tadinya strategis sebagai tempat transit, beralih menjadi titik lemah sebagai jalur alternative yang ditinggalkan seiring perkembangan Pelabuhan Tanjung Bira, yang lebih maju baik fisik maupun fungsi, sehingga banyak mengambil alih jalur-jalur kapal yang sering mampir Pelabuhan Leppe'E sejak tahun 2001. Selain itu, mahalnya biaya perawatan kapal turut serta mendorong semakin tidak bergairahnya pengusaha untuk berinvestasi melakukan perdagangan bongkar muat antar pulau, ditambah dengan adanya praktik perdagangan illegal, yang menyelundupkan barang dagangan melalui penyeberangan mobil-mobil yang diisi penuh dengan gas maupun bahan bakar. Sehingga faktor tersebut di atas, otomatis membuat aktifitas Pelabuhan Leppe'E menjadi semakin berkurang.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmadin, 2010. *Pentingnya Sejarah Maritim Dalam Historiografi Indonesia*. Bahan Mata kuliah sejarah maritim.
- Alfred Thayer Mahan. 1965. *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1873*. London: Methuen University Paperbacks.
- Paeni, Mukhlis dkk. 1995. *Sejarah Kebudayaan Sulawesi*. Jakarta: CV. Dwi Jaya Karya.

- Rismawidiawati, 2012. *Perluasan Pengaruh Kekuasaan Kerajaan Gowa dan Tallo Abad XVI (1510-1590)*. Tesis. Makassar: Program Pascasarjana Unhas.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bulukumba, 2001. *Bulukumba dalam Angka 2001*.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bulukumba, 1992. *Bulukumba dalam Angka 1992*.
- Asba, A. Rasyid, 2007 *Kopra Makassar, Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional di Indonesia*, Jakarta, Buku Obor.
- Hamid, Abd. Rahman, 2010 *Spirit Bahari Orang Buton*, Jogyakarta, Ombak.
- Lapian, Adrian B, 2009 *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, Jakarta, Komunitas Bambu.
- Malihu, La. 1998. "Buton Timur dan Tradisi Maritim: Kajian Sejarah Tentang Pelayaran Tradisional di Buton Timur (1957-1995)". *Tesis Magister* belum diterbitkan. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Rabani, Laode. 2010 *Kota-Kota Pantai di Sulawesi Selatan*, Yogyakarta, Ombak
- Zuhdi, Susanto. 2010. *Sejarah Buton yang terabaikan: labu rope labu wana*, Jakarta, Rajawali Press, 2010.

Internet

- Dee Dee. 2015. *Indonesia (Bukan Lagi) Negara Maritim, Kepulauan, Agraris, Macan Asia, Lumbang Padi Dunia dan Paru-paru Dunia*. www.kompasiana.com diunduh tanggal 12 Maret 2017.
- <https://www.liputan6.com/news/read/376622/indonesia-hanya-miliki-13466-pulau> diunduh tanggal 12 Maret 2017.
- <https://feed.merdeka.com/trend/5-pulau-di-indonesia-yang-sempat-dikabarkan-dijual-150107f.html> diunduh 12 Maret 2017.