

Taufik Ahmad • Syahrir Kila

AWAL KEBANGKITAN & KERUNTUHAN
**PELABUHAN
PALLIME
DI BONE**



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
BALAI PELESTARIAN NILAI BUDAYA MAKASSAR

Awal Kebangkitan dan Keruntuhan

Pelabuhan
Pallime
Di Bone

UU No. 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta
Ketentuan Pidana
Pasal 113

- (1) Setiap orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (4) Setiap orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).

Awal Kebangkitan dan Keruntuhan

Pelabuhan Pallime Di Bone



Taufik Ahmad ❖ Syahrir Kila

PUSTAKA
REFLEKSI

Katalog Dalam Terbitan (KDT)
Awal Kebangkitan dan Keruntuhan Pelabuhan Pallime di Bone
Makassar: 2016
xiv + 98 hal.; 14,8 x 21 cm

Hak Cipta © 2016 pada Penulis
Hak penerbitan pada Pustaka Refleksi. Bagi mereka yang ingin memperbanyak sebagian isi buku ini dalam bentuk atau cara apa pun harus mendapat izin tertulis dari penulis dan Penerbit Pustaka Refleksi.

Penulis : Taufik Ahmad dan Syahrir Kila
Editor : Anwar Nasyaruddin
Desain Grafis : djanoerkoening

Penerbit:

PUSTAKA
REFLEKSI

Jln. Tamangapa Raya III
Perum. Tritura A5 No. 10 Makassar 90235
Telp. 0411-494086 – 5057064
Fax. 0411-494086, Hp. 081343888172 – 081342183116
Email : refleksibooks@yahoo.co.id

Hak Cipta dilindungi oleh Undang-Undang
All Right Reserved

Anggota IKAPI (Ikatan Penerbit Indonesia) Daerah Sulawesi Selatan

Cetakan I, 2016
ISBN: 978-979-3570-90-7

Buku ini terbit atas kerjasama:
Balai Pelestarian Nilai Budaya Makassar
dengan Penerbit Pustaka Refleksi



PENGANTAR PENERBIT

BUKU ini menarik dibaca. Selain karena merupakan hasil riset dan penelitian penulisnya, juga mengupas tentang sejarah sebuah pelabuhan tradisional. Sangat jarang ada buku yang mengulas tentang perjalanan sejarah sebuah pelabuhan tradisional, apalagi kalau pelabuhan itu sudah tidak ada dan hanya menjadi kenangan manis.

Penerbit Pustaka Refleksi dipercaya untuk menerbitkan dalam bentuk buku. Karya hasil penelitian ini ditulis oleh dua orang masing-masing Taufik Ahmad dan Syahrir Kila. Menerbitkan karya-karya sejarah hasil penelitian patut dilakukan, karena bagian dari peninggalan peradaban bangsa, sehingga kalau itu tidak dilakukan peradaban itu akan lenyap ditelan zaman.

Sebagai penerbit yang konsisten menerbitkan karya-karya muatan lokal, sejarah Pelabuhan Pallime adalah termasuk karya muatan lokal yang tidak boleh dilepaskan begitu saja, melainkan harus diapungkan agar masyarakat bisa mengetahui kisah sebuah pelabuhan tradisional yang mempunyai masa keemasan

di zamannya. Bahkan bisa jadi sebagai cikal bakal terbangunnya karakter pebisnis nasional yang berasal dari daerah Kabupaten Bone.

Semoga kehadiran buku ini memberi kita pengetahuan kesejarahan tentang sebuah pelabuhan tradisional dan karakteristik pebisnis bugis di masa lalu.

Pustaka Refleksi



PENGANTAR EDITOR

MENDENGAR kata Pallime, bagi sebagian masyarakat Sulawesi Selatan akan mengingatkan mengenai kepiting. Soalnya kepiting asal Pallime disukai banyak orang karena dikenal gurih dan enak. Wilayah Pallime saat ini menjadi sentra budidaya kepiting. Namun bisa saja mentalitas bisnis kepiting ini adalah warisan leluhur mereka yang menjadi pebisnis di masa jayanya Pelabuhan Pallime.

Sayangnya, Pelabuhan Pallime saat ini tinggal menjadi kenangan. Olehnya dalam mengenang keberadaan Pelabuhan Pallime, buku ini hadir dalam bentuk kompilasi berisi perjalanan sejarah kehadiran Pelabuhan Pallime yang ditulis oleh Taufik Ahmad dan Syahrir Kila. Sisi – sisi yang diteliti dan ditulis oleh penulisnya adalah dari sisi bagaimana awal kebangkitan Pelabuhan Pallime dan bagaimana awal dari keruntuhan Pelabuhan Pallime.

Dalam penggambaran penulisnya, ada tiga masa yang melingkupi keberadaan Pelabuhan Pallime. Masa kerajaan, masa kolonial dan masa pendudukan Jepang. Masing-masing masa mempunyai karakteristik dalam pengelolaan pelabuhan. Misalnya di masa kerajaan, Pelabuhan Pallime menjadi pusat distribusi

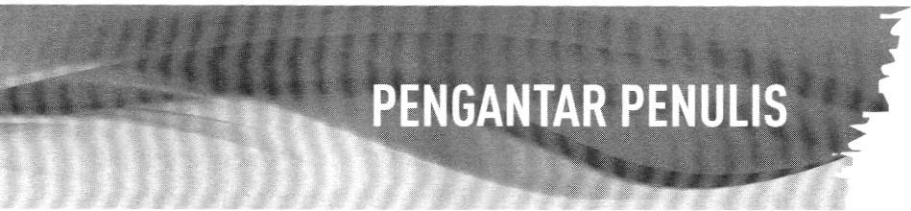
dan perdagangan hasil bumi masyarakat, karena pesatnya maka pengelolaannya diambil alih oleh pihak Kerajaan Bone. Kapal-kapal yang berlabuh dan melintasi Sungai Cenrana tempat pelabuhan berada harus membayar pajak. Pajak ini menjadi penghasilan kerajaan.

Sementara di masa penguasaan Kolonial Belanda, Pelabuhan Pallime justru semakin berkembang pesat, bahkan disebut-sebut mencapai puncaknya pada tahun 1905. Tentu saja bagi pihak pemerintah Kolonial Belanda, bea masuk pelabuhan menjadi penghasilan. Apalagi kapal-kapal yang datang berasal dari berbagai penjuru wilayah. Pelabuhan Pallime sudah menjadi pelabuhan transit, bahkan masyarakat sekitar taraf kehidupan mereka meningkat, karena perekonomian berjalan lancar. Hasil pertanian, perkebunan dan perikanan mereka mudah terjual karena banyak pedagang dari luar datang membeli selanjutnya menjual ke negeri lain.

Lain lagi di masa pendudukan Jepang, justru Pelabuhan Pallime semakin menurun aktifitasnya. Penurunan ini karena pemerintahan pendudukan Jepang mempunyai kebijakan lebih ketat. Tidak tertarik dengan perdagangan karena situasi perang, sebaliknya rakyat ditekan untuk menghasilkan produksi pertanian mereka terutama beras, sebagai kebutuhan makanan bala tentara Jepang. Pelabuhan Pallime yang semakin hari semakin menurun kegiatannya, akhirnya mencapai puncaknya di masa pendudukan Jepang.

Buku ini memang menarik, karena menjadi catatan sejarah sebuah pelabuhan tradisional yang pernah mencapai puncak keramaiannya. Sangat sedikit buku yang membicarakan tentang pelabuhan tradisional di masa lalu, olehnya kehadiran buku ini menjadi menarik, bisa menjadi bahan rujukan tentang perkembangan kepelabuhan dari masa ke masa di Indonesia, khususnya di wilayah Sulawesi Selatan.

Editor



PENGANTAR PENULIS

DI TENGAH-TENGAH menipisnya penghargaan masyarakat terhadap sejarah masa lalu, dan begitu cepatnya arus teknologi merambah dalam kehidupan masyarakat, mengakibatkan adanya kecenderungan masyarakat semakin melupakan akar sejarah dan budaya bangsanya sendiri. Banyak kenyataan yang menunjukkan bahwa generasi muda, bahkan generasi di atasnya, juga kurang memaknai dan memahami sejarah daerahnya sendiri. Ada dugaan hal itu terjadi karena kurangnya peristiwa-peristiwa sejarah yang pernah terjadi di daerahnya, diungkap dan ditulis oleh para sejarawan dan budayawan. Oleh sebab itu, terbitnya buku tentang Pelabuhan Pallime ini, adalah merupakan salah satu langkah yang positif dalam rangka menggali dan menyelamatkan serta melestarikan warisan masa lalu yang cenderung terlupakan.

Pelabuhan Pallime yang menjadi fokus kajian ini, adalah merupakan salah satu dari sekian banyak pelabuhan yang pernah eksis di Sulawesi Selatan yang mempunyai peran penting pada masanya. Bahkan dari sekian banyak itu, sampai sekarang masih

banyak yang dapat bertahan, bahkan mengalami perkembangan dan kemajuan yang sangat pesat sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Contohnya; Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Nusantara Parepare, termasuk Pelabuhan Cappa Ujung dan Lontangnge yang kini keberadaannya mengalami perkembangan yang luar biasa.

Berbeda halnya dengan Pelabuhan Pallime yang menjadi objek kajian ini, sampai sekarang sudah tidak berfungsi lagi sebagai suatu pelabuhan bongkar muat barang dan jasa. Tetapi, kini tinggal puing-puing yang menjadi saksi bisu tentang keberadaannya di masa lalu. Banyak orang tidak tahu bahwa Pelabuhan Pallime yang terletak di Sungai Cenrana, pernah eksis dan menjadi pelabuhan besar bagi Kerajaan Bone, selain Pelabuhan BajoE dan Pattiro dan menjadi rebutan oleh kerajaan-kerajaan yang ada di sekitarnya. Tidak hanya itu, Belanda pun pernah menguasainya sekitar 1905, dan pada saat itulah pelabuhan ini mencapai kemajuan yang luar biasa bagusnya. Untuk sekedar mengingatkan kita tentang keberadaan Pelabuhan Pallime yang pernah eksis pada masa kerajaan, penulis berdua mencoba mengangkatnya dalam bentuk bagian dari buku (kompilasi).

Buku ini merupakan tulisan dari Taufik Ahmad dan Syahrir Kila yang dihimpun menjadi satu dari tiga subtema, dua di antaranya adalah tulisan Taufik Ahmad dan satunya lagi adalah tulisan Syahrir Kila. Sebab ketiga tulisan itu terpisah satu sama lainnya, sehingga penulis harus berupaya membuatkan latar penelitian, tinjauan pustaka, teori dan metodologi sehingga tampak sebagai satu kesatuan yang utuh. Ide untuk menyatukan ketiga tulisan itu, muncul saat ketiga karya itu diedit untuk suatu keperluan penerbitan. Ide itu akhirnya direalisasikan untuk disatukan dalam bentuk bagian dari satu buku pada akhir Desember 2016. Kegiatan untuk menyatukan ketiga

tulisan itu, cukup menyita waktu, tenaga dan pikiran sebab pada bagian pendahuluan harus dibuat yang disesuaikan dengan subtema ketiga tulisan itu. Setelah itu, barulah penulis merencanakan judul yang tepat sesuai dengan isi dari ketiga tulisan. Melalui pertimbangan dan masukan dari teman-teman dan pihak lain, mengusulkan agar buku ini diberi judul *Awal Kebangkitan dan Keruntuhan Pelabuhan Pallime di Bone*. Judul ini dianggap tepat dan dapat mewakili dari tiga tulisan dengan subtema tersendiri.

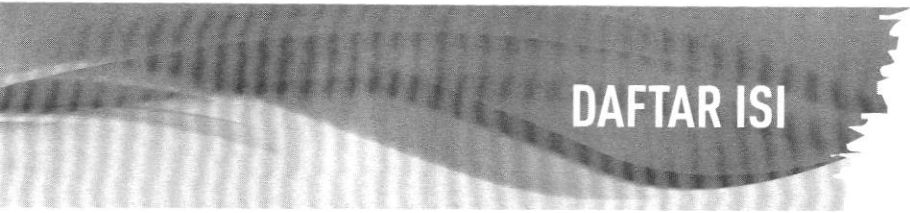
Sebagai suatu karya, tentu saja disadari masih banyak kelemahan-kelemahan yang ada di dalamnya. Tetapi upaya dari penulisan dan penerbitan tentang Pelabuhan Pallime di Bone, jauh lebih penting dari semuanya. Karena itulah, kelemahan apapun yang terdapat di dalamnya supaya dilihat sebagai bagian dari keinginan untuk menghidupkan kembali kreatifitas pembaca. Kita sepakat bahwa penerbitan buku ini adalah salah satu upaya untuk membangun kembali pemahaman tentang sejarah Pelabuhan Pallime di Bone yang kini telah tiada. Hal itu sangat dirasakan oleh penulis bahwa pemahaman tentang keberadaan Pelabuhan Pallime oleh masyarakat masih sangat kurang. Oleh karena itu, diharapkan bahwa pemahaman tentang Pelabuhan Pallime dapat dipahami secara singkat setelah membaca buku ini.

Penerbitan buku ini dapat terealisasi berkat bantuan dan fasilitasi dari Bapak Drs. Faisal, M.Si. selaku Kepala Balai Pelestarian Nilai Budaya Sulawesi Selatan. Oleh karena itu sepatutnyalah penulis berdua haturkan terima kasih yang tak terhingga. Tak ketinggalan ucapan yang sama juga penulis berdua sampaikan kepada semua pihak yang telah berkontribusi sehingga buku ini dapat direalisasikan penerbitannya. Selain itu, untuk mewujudkan buku ini, banyak suka duka yang dialami oleh kedua penulis. Namun karena dorongan dan masukan serta doa dari beberapa orang teman, maka pada akhirnya

dapat terwujud seperti apa adanya saat ini. Semoga buku ini dapat bermanfaat kepada kita semua, baik secara langsung maupun tidak langsung, amin.

Makassar, Akhir November 2015

Penulis



DAFTAR ISI

PENGANTAR PENERBIT — V

PENGANTAR EDITOR — VII

PENGANTAR PENULIS — IX

DAFTAR ISI — XIII

BAGIAN I PENDAHULUAN — 1

- A. Latar belakang — 2
- B. Penelitian Terdahulu — 9
- C. Teori Kepelabuhanan — 17

BAGIAN II AWAL KEMUNCULAN PELABUHAN PALLIME — 23

Oleh: Taufik Ahmad

- A. Pengantar — 24
- B. Geo-sosial ekonomi Pallime — 25
- C. Munculnya Pelabuhan Pallime — 30
- D. Pelabuhan Pallime pada Masa Kerajaan — 34
- E. Kesimpulan — 38

BAGIAN III PELABUHAN PALLIME DI BAWAH KUASA BELANDA
— 41

Oleh: Syahrir Kila

A. Pengantar — 42

B. Penaklukan Kerajaan Bone — 43

C. Pelabuhan Pallime di bawah kendali Belanda — 51

D. Kesimpulan — 64

BAGIAN IV PELABUHAN PALLIME PADA MASA JEPANG HINGGA
AWAL KEMERDEKAAN — 67

Oleh: Taufik Ahmad

A. Pengantar — 68

B. Periode Pendudukan Jepang — 68

C. Krisis Ekonomi Politik dan Keamanan Regional
1945-1960 — 78

D. Perkembangan Transportasi Darat dan Pendangkalan
Sungai — 81

E. Kesimpulan — 84

BAGIAN V PENUTUP — 89

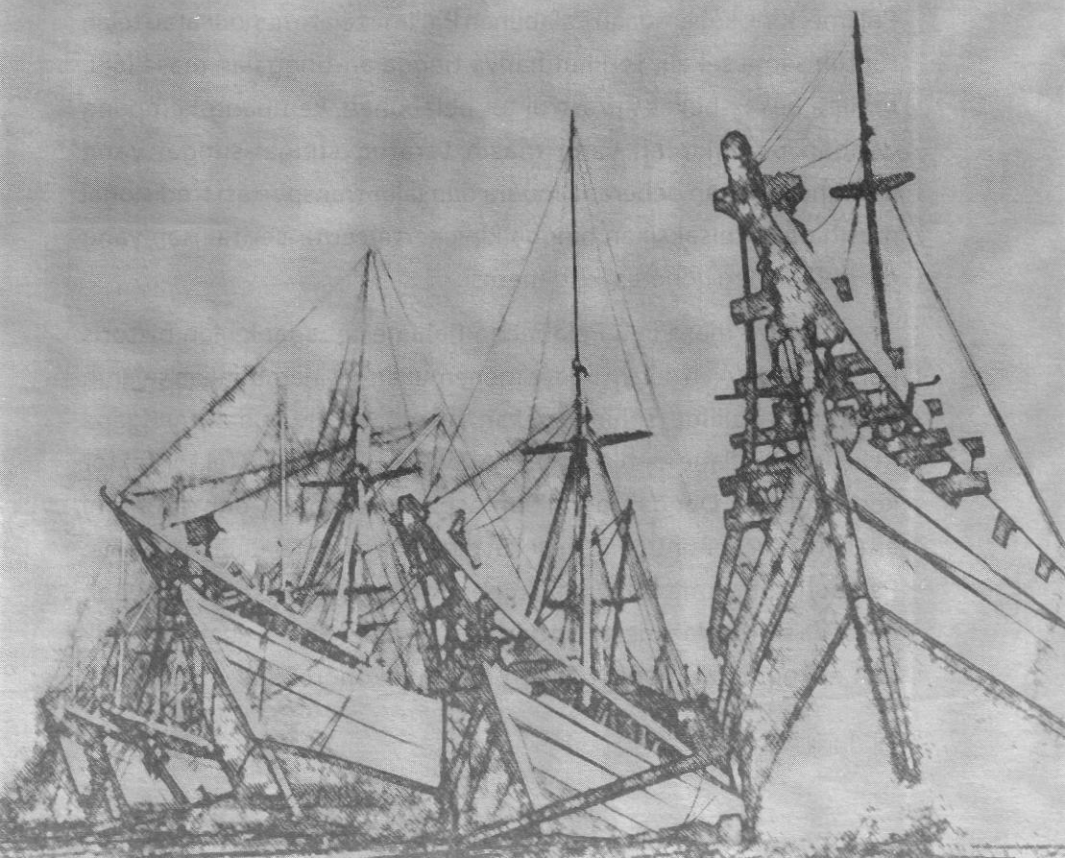
A. Kesimpulan — 90

B. Saran-saran — 92

INDEKS — 93

TENTANG PENULIS — 97

BAGIAN I PENDAHULUAN



A. LATAR BELAKANG

“Dulu-dulu Pantai Pallime, tempat berlabuh si kawan buruh, walau Belanda memakai atom, kami tak gentar”, itu adalah lagu yang populer sekitar 1950-an. Tujuannya, untuk mendorong semangat juang generasi muda ketika itu. Lagu ini juga menggambarkan aktivitas buruh yang ramai ketika kapal-kapal dagang berlabuh di Pallime. Kini, keberadaan Pelabuhan Pallime telah mundur atau telah runtuh sama sekali. Terlihat hanya tinggalan-tinggalan masa lalu, berupa bekas-bekas infrastruktur pelabuhan, kampung-kampung dengan pemukiman yang masih teratur, sungai-sungai yang menghubungkan beberapa muara dan jalur transportasi tradisional masih dapat disaksikan hingga kini, serta cerita-cerita lisan yang dituturkan dari generasi ke generasi.

Melihat masa lalu Pelabuhan Pallime sebagai kajian historis penting dilakukan dalam upaya menemukan kesinambungan sejarah Pelabuhan Pallime, sehingga akan menggambarkan dari/mengapa Pelabuhan Pallime menjadi penting pada masanya serta faktor-faktor kemunduran. Dengan demikian aspek geo-politik dan ekonomi adalah unsur penting yang melekat dalam sejarah Pelabuhan Pallime. Pelabuhan Pallime telah melampaui berbagai periode rezim yang berbeda serta telah melewati berbagai perubahan-perubahan politik dan ekonomi. Kompetisi dalam bidang ekonomi antara berbagai

sektor, kebijakan pemerintah serta situasi politik keamanan regional turut memberi warna dalam sejarah Pelabuhan Pallime. Oleh karena itu, penelitian akan melihat Pelabuhan Pallime di tengah bingkai periode sejarah berbeda, antara lain, periode kolonial, kekacauan politik dan keamanan regional (Pemberontakan DI/TII) dan periode pembangunan Orde Lama dan Orde Baru.

Pelabuhan Pallime yang menjadi objek penelitian ini merupakan salah satu pelabuhan penting di Sulawesi Selatan pada periode pemerintahan Belanda. Secara geografis pelabuhan ini terletak Sungai Cenrana, berhulu di Danau Tempe dan bermuara di Teluk Bone. Sungai Cenrana yang menghubungkan antara Bone, Wajo dan Soppeng menjadikannya sebagai sarana transportasi untuk mengangkut hasil-hasil bumi. Keadaan ini mendorong eksistensi Pelabuhan Pallime sangat dibutuhkan sebagai tempat angkut dan muat barang, baik mengangkut hasil-hasil bumi seperti jagung, beras ke pulau lain, maupun sebagai tempat bongkar muat barang dari luar, seperti garam, perabotan rumah tangga dan lain sebagainya.

Perdagangan laut Bugis setelah keruntuhan Makassar dikembangkan oleh orang Bone yang bermukim di Cenrana, Bajoe dan Kajuara, dan terutama oleh para pedagang-pedagang Wajo yang berlayar dari Danau Tempe. Setiap pelaut yang melewati Sungai Cenrana harus membayar pajak kepada penguasa Benteng Cenrana yang menjaga sepanjang perairan Sungai Cenrana. Pangkalan laut Pelabuhan Pallime kemudian terhubung dengan pangkalan laut Bugis lainnya di luar Sulawesi, seperti Flores, Sumbawa, Lombok, Bali dan wilayah Nusa Tenggara, Gresik di Jawa, dan Kalimantan.¹

¹ Orang-orang Bugis mulai melakukan perdagangan laut terutama setelah kejatuhan Makassar pada 1666-67. Perdagangan laut Bugis dikembangkan oleh orang Bone terutama yang bermukim di Cenrana, Bajoe dan Kajuara. Cenrana kemudian menjadi salah satu wilayah penting karena menghubungkan berbagai wilayah lain di Bugis, seperti Wajo, Soppeng, dan Sidenreng. Hasil bumi dari wilayah ini diangkut melalui Sungai Cenrana.

Sejak penguasaan Sulawesi Selatan oleh pemerintah Hindia Belanda pada 1905, Pelabuhan Pallime menjadi unsur penting dalam perkembangan perekonomian Belanda di Sulawesi Selatan. Pada periode ini, jaringan perdagangan dan pelayaran pelabuhan berkembang sampai ke Singapura dan Malaka. Barang-barang, seperti mobil dan kebutuhan pemerintah lainnya di daerah Bone dan sekitarnya diangkut melalui Pallime. Pemerintah Belanda mengambil alih Pelabuhan Pallime dan membangun infrastruktur pelabuhan yang lebih permanen.²

Pada dasawarsa 1920an, jagung sempat populer dan menempati urutan kedua setelah beras, sebagai komoditi paling penting. Jagung sebagai tanaman sekunder, di tanam di seluruh wilayah Danau Tempe pada musim kemarau, di tanah endapan setelah air danau surut. Demikian pula di wilayah Soppeng yang masih terhubung dengan Danau Tempe juga menghasilkan jagung cukup melimpah. Komoditi jagung dan beras dari kedua daerah ini diangkut melalui Sungai Cenrana menuju Pelabuhan Pallime di mana terdapat penambatan khusus dan dapat dimuat kapal-kapal motor Belanda. Demikian pula, kapal-kapal Phinisi dari luar dengan membawa barang-barang kebutuhan rumah tangga, kebutuhan pertenunan, pakaian juga didatangkan melalui pelabuhan ini. Sehingga Pallime menjadi daerah

Demikian pula barang-barang dagangan luar untuk kebutuhan rumah tangga dan hasil bumi didatangkan dan didistribusikan melalui pelabuhan Pallime. Sungai Cenrana menjadi penting sebagai infrastruktur yang menghubungkan wilayah-wilayah darat Bugis. Lihat Pelras, *Manusia Bugis*, Jakarta, Nalar, 2006, hlm. 303

² Pallime menjadi sasaran pertama serangan Belanda terhadap Kerajaan Bone pada tahun 1905. Wilayah ini penting untuk menguasai dan memotong sumber ekonomi Kerajaan Bone. Seluruh armada perang dan pasukan itu berangkat dengan tujuan pertama adalah ke Pelabuhan Bajoe dan Pallime (Kerajaan Bone). Armada perang yang dikirim itu telah berhasil berkumpul di perairan Kerajaan Bone pada tanggal 19 Juli 1905. Lihat Laporan ekspedisi pemerintah Belanda De Expeditie Naar Zuid-Celebes. Van een Correspondent bij de Expeditionnaire Troepenmacht. Watamponé, 16 Agustus dalam Bataviaasch nieuwsblad dalam 24-08-1905, Dag. Lihat, Beddungolo, "Perlawanan Bone terhadap Kolonialisme Belanda Tahun 1905" (Makassar: Tesis UNM, 2010), hlm. 75.

yang ramai dan menjadi persinggahan para pedagang.³

Pelabuhan Pallime kemudian mengalami kemunduran seiring dengan berkembang transportasi darat, pendangkalan Sungai Pallime dan berkembangannya Pelabuhan Bajoe sebagai sarana angkut barang dan jasa. Kemunduran Pelabuhan Pallime juga disebabkan oleh pendudukan DI/TII yang menjadikan Pallime sebagai salah satu pertahanan terakhir serta jalur penyeberangan menuju Sulawesi Tenggara.

Penelitian tentang aktivitas kelautan hingga sekarang belum banyak mendapat perhatian sejarawan Indonesia meskipun disadari bahwa unsur bahari sangat penting dalam sebuah Negara kepulauan. Sementara itu wilayah Indonesia terdiri dari gugusan pulau-pulau dengan luas wilayah perairan lebih dominan, kenyataan ini kemudian secara ideal menempatkan sektor kelautan begitu penting untuk dikelola secara optimal. Menyadari hal ini, maka studi tentang kelautan khususnya dari perspektif sejarah menjadi penting ditinjau dari berbagai aspeknya guna pemanfaatan dan pendaayagunaannya. Studi ini merupakan kajian aktivitas laut di Pelabuhan Pallime dengan batasan waktu dimulai 1905, saat pelabuhan ini diambil alih oleh pemerintah Kolonial Belanda dari pemerintah Kerajaan Bone, hingga 1950 setelah bangsa Indonesia merebut kemerdekaannya dan mengalami proses penataan ulang berbagai infrastrukturnya. Rentang periode ini cukup refresentatif untuk menelaah kompleksitas Pelabuhan Pallime.

Studi tentang sejarah maritim menjadi lebih penting lagi sesudah pemerintah Indonesia menerima secara resmi wawasan nusantara yang tidak lagi melihat Republik Indonesia sebagai kesatuan berdasarkan prinsip kepulauan, melainkan suatu Negara

³ Pelras, *Manusia Bugis*, 2006, hlm. 368

kepulauan yang memiliki kebulatan teritorial termasuk laut dan selat yang berada di garis perbatasan yang telah ditentukan. Dengan demikian perhatian terhadap aspek maritim tidak hanya merupakan suatu kajian akademis, melainkan suatu penelitian yang bermanfaat dalam upaya kita memahami permasalahan masa kini.

Dalam konteks ini, Pelabuhan Pallime merupakan salah satu *sea system* di perairan Teluk Bone yang dalam sejarahnya memiliki peranan penting secara politis maupun ekonomis bagi perkembangan Kerajaan Bone. Kenyataan ini dapat dilihat ketika Pelabuhan Pallime yang terletak di Cenrana dan menjadi Ibukota Kerajaan Bone pada masa pemerintahan Raja Bone ke 12 Lapatau Matanna Tikka. Pelabuhan Pallime menjadi tempat keluar dan masuknya barang.⁴ Pada periode ini, Pelabuhan Pallime termasuk salah satu sektor yang memberi kontribusi terhadap kas kerajaan.⁵ Secara politik, pelabuhan ini dengan jaringan sistem sungai menjadi basis pertahanan laut Kerajaan Bone, kemudian secara ekonomis merupakan sumber pendapatan kerajaan dan mendorong perkembangan ekonomi masyarakat.

Pada 1905 Pelabuhan Pallime diambil alih pengelolaannya oleh pemerintah Kolonial Belanda. Pelabuhan Pallime kemudian mengalami perkembangan yang cukup pesat. Struktur ekonomi yang dibangun pemerintah kolonial ternyata dapat memberi ruang bagi perkembangan pelabuhan Pallime. Daerah ini menjadi tempat pendistribusian barang dagangan setelah Pelabuhan Bajoe. Keadaan ini hanya mampu bertahan pada tahun-tahun awal kemerdekaan. Hal ini disebabkan terjadinya pendangkalan Sungai Cenrana yang melewati jalur Pelabuhan Pallime serta berbagai faktor lain yang

⁴ Purnawati, *Sejarah Perkembangan Pelabuhan Bajoe Tahun 1945 – 1986*. Skripsi, Ujung Pandang: Fakultas Sastra Universitas Hasanuddin, 1980

⁵ Riadi, *wawancara* tanggal 20 September 2014

sifatnya diskrepani situasional. Akibatnya, aktivitas masyarakat dalam bidang pelayaran praktis mengalami kemunduran dan kemudian berangsur beralih pada aktivitas nelayan dengan budidaya komoditas laut lainnya. Peralihan aktivitas masyarakat tersebut merupakan fenomena tersendiri yang cukup kompleks untuk ditelaah melalui riset akademis.

Refleksi dari kondisi di atas, Pelabuhan Pallime dengan kejayaan masa lalunya sebagai pusat perdagangan menjadi menarik untuk diangkat sebagai obyek penelitian sejarah. Karena dengan melalui telaah ilmiah, kompleksitas Pelabuhan Pallime dapat diukur berdasarkan ukuran-ukuran zamannya. Demikian pula dengan penelitian ini akan muncul sebuah pemahaman baru pada aspek sejarah kemaritiman, khususnya di daerah ini.

Urgensi penelitian ini, selain sebagai kepentingan pengembangan kajian sejarah maritim juga menjadi bahan komparasi dalam rangka pengembangan pengelolaan sumber-sumber laut dalam konteks kekinian. Pada aspek pengembangan sejarah maritim, mempunyai keberpihakan yang jelas. Karena penelitian ini mengambil fokus utama aktivitas pada pelayaran dan perdagangan. Aktivitas laut tersebut memiliki makna berdasarkan ukuran zamannya. Demikian pula kajian ini, bukan hanya berada pada penggambaran semata aktivitas pelayaran dan perdagangan di Pallime, tetapi memiliki aspek progressif untuk tatanan kehidupan ke depan. Dari penelitian dapat menjadi bahan pelajaran perbandingan untuk pengembangan pengelolaan laut yang lebih optimal.

Tiga pokok persoalan yang akan dijawab dalam penelitian ini, **pertama**, bagaimana latar belakang lahir dan berkembangnya Pelabuhan Pallime. Pertanyaan ini akan dijawab dengan meletakkan analisis pada perkembangan ekonomi masyarakat, kebijakan politik

ekonomi pemerintah kolonial Belanda. Dari analisis ini memberikan gambaran dari mengapa Pelabuhan Pallime dapat berkembang sebagai salah pelabuhan penting dalam perekonomian pemerintah kolonial Belanda. Bagian ini akan diberikan subtema "*Pelabuhan Pallime pada Awal Kemunculannya*", dikaji oleh Taufik Ahmad. **Kedua**, Mengapa Pelabuhan Pallime mengalami kemunduran? Untuk menjawab pertanyaan ini akan dianalisis perkembangan ekonomi menjelang kemunduran Pelabuhan Pallime, menganalisis faktor-faktor terkait dengan sektor ekonomi lain, serta memberi ruang pembahasan pada ekonomi makro yang turut mempengaruhi Pelabuhan Pallime, seperti kebijakan ekonomi kolonial, krisis ekonomi dunia. Disamping ekonomi makro, persoalan ekonomi berskala mikro juga menjadi penting sehingga memperlihatkan keterkaitan satu sama lain. Bagian ini akan ditempatkan pada subtema "*Kemajuan Pelabuhan Pallime di Bawah Kuasa Belanda*". **Ketiga**, bagaimana dampak kemunduran Pelabuhan Pallime? Pertanyaan ini akan menganalisis persoalan-persoalan yang muncul setelah Pelabuhan Pallime mengalami kemunduran, meliputi peralihan perekonomian ke sektor lain, pendangkalan pelabuhan karena arus angkut dan bongkar barang semakin rendah intensitasnya, serta mundurnya perekonomian masyarakat. Bagian terakhir ini akan ditempatkan pada subtema "*Kemunduran Pelabuhan Pallime pada Masa Pendudukan Jepang dan Awal Kemerdekaan*", Dikaji oleh Taufik Ahmad.

Berdasarkan pada pertanyaan penelitian ini, maka tujuannya adalah; *pertama*, menjelaskan latar belakang lahir dan berkembangnya Pelabuhan Pallime. Untuk menjelaskan aspek ini akan menganalisis perkembangan ekonomi masyarakat, kebijakan politik ekonomi pemerintah kolonial Belanda. Dari analisis ini memberikan gambaran dari mengapa Pelabuhan Pallime dapat berkembang

sebagai salah pelabuhan penting dalam perekonomian pemerintah kolonial Belanda. *Kedua*, menjelaskan faktor-faktor kemajuan Pelabuhan Pallime. Pada bagian ini akan dianalisis perkembangan ekonomi menjelang kemunduran Pelabuhan Pallime, menganalisis faktor-faktor terkait dengan sektor ekonomi lain, serta memberi ruang pembahasan pada ekonomi makro yang turut mempengaruhi Pelabuhan Pallime, seperti kebijakan ekonomi kolonial, krisis ekonomi dunia. Disamping ekonomi makro, persoalan ekonomi berskala mikro juga menjadi penting sehingga memperlihatkan keterkaitan satu sama lain. *Ketiga*, menjelaskan dampak kemunduran Pelabuhan Pallime. Bagian menganalisa persoalan-persoalan yang muncul setelah Pelabuhan Pallime mengalami kemunduran, meliputi peralihan perekonomian ke sektor lain, pendangkalan pelabuhan karena arus angkut dan bongkar barang semakin rendah intensitasnya, serta mundurnya perekonomian masyarakat.

B. PENELITIAN TERDAHULU

Indonesia dikenal sebagai bangsa maritim, dengan alasan dua hal: *pertama*, sejak jaman dahulu kala penduduk di kepulauan Nusantara ini dikenal sebagai pelaut dan menjadikan laut sebagai sarana infrastruktur yang menghubungkan dari pulau ke pulau yang lainnya, *kedua*, wilayah lautnya lebih luas dibandingkan wilayah daratannya. "Indonesia memiliki pantai terpanjang di dunia, dengan garis pantai lebih 81.000 Km". Dengan demikian sumber daya kelautan Indonesia sangat besar, bila dikelola dan dieksplorasi secara baik akan menghasilkan sumber penghidupan yang tiada habis-habisnya untuk kesejahteraan bersama.

Sementara itu, informasi yang komprehensif secara akademisi tentang segi-segi kemaritiman belum mendapat perhatian penuh,

dibandingkan dengan kajian yang berorientasi pada darat. Gejala marginalisasi perhatian akademis tersebut sebagai konsekuensi dari orientasi pembangunan pada masa Orde Baru yang tidak melihat ke laut, dan lebih berorientasi ke darat. Dengan demikian, masyarakat maritim pun beserta potensi integrasinya belum dilihat sebagai suatu yang produktif bagi pembangunan.

Kajian tentang Kerajaan Bone telah dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya, baik sebagai karya sejarah konvensional maupun karya ilmiah berupa tesis dan disertasi. Abd. Razak Daeng Patunru termasuk salah seorang penulis konvensional yang banyak menyajikan informasi berharga mengenai Kerajaan Bone dan kerajaan-kerajaan lainnya di Sulawesi Selatan. Bukunya tentang *Sejarah Bone*, yang diterbitkan oleh Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara (YKSST), merupakan kontribusi bagi informasi sejarah daerah ini pada tahap awal. Karena itulah, karyanya banyak digunakan oleh para peneliti sejarah Sulawesi Selatan.

Bukunya yang lain, juga memberikan informasi berharga bagi penelitian ini ialah tentang *Sejarah Wajo* (terbit tahun 1964). Karya kedua ini sangat membantu dalam merekonstruksi sejarah dan hubungan politik kekuasaan antara Kerajaan Gowa-Tallo dengan negeri-negeri Bugis khususnya Kerajaan Wajo. Kedua kerajaan tersebut mengalami situasi pasang dan surut di dalam hubungan politik. Kadang keduanya sebagai sekutu dan pada kesempatan lain merupakan kekuatan yang saling berseteru. Sebagai seteru, antara lain, ketika Wajo menjadi salah satu anggota persekutuan kerajaan-kerajaan Bugis yang menamakan dirinya dengan *Tellumpoccoe*. Namun demikian, Wajo juga merupakan sekutu Kerajaan Gowa-Tallo. Dalam Perang Makassar misalnya, Wajo berpihak kepada Gowa-Tallo, atau dengan kata lain menjadi lawan bagi dua sekutu Bugisnya yang sebelumnya yaitu Bone dan Soppeng. Itulah sebabnya,

pascaperang Makassar, Arung Palakka raja dari negeri Bugis menyatakan perang (yang belum selesai) terhadap Kerajaan Wajo, yang berbuah terjadinya penghancuran Tosora, ibukota Kerajaan Wajo pada abad ke-17.

Karya-karya tersebut memiliki kecenderungan yang sama dalam menyajikan cerita panjang mengenai sejarah Sulawesi Selatan, khususnya yang menjadi fokus perhatiannya, yakni Gowa-Tallo, Wajo, dan Bone. Meskipun demikian, ia merupakan karya informatif yang patut diapresiasi terutama informasi yang disajikannya. Selain tiga karya itu, Patunru juga mensosialisasikan pengetahuan sejarah Sulawesi Selatan lewat *Bingkisan Bunga Rampai Budaya Sulawesi Selatan* yang diterbitkan oleh YKSST. Enam tulisan terpilih yang pernah dimuat pada *Bingkisan* pada 1960-an sampai 1970 dihimpun dalam sebuah buku suntingan Pradadimara dan Latif (2004) yang dikemas dengan nama *Bingkisan Patunru*. Masih ada sejumlah karya Patunru, namun tidak sempat disebutkan semuanya di sini, yang telah membuka cakrawala berpikir para peneliti untuk melakukan kajian lebih lanjut dan mendalam tentang sejarah dan budaya Sulawesi Selatan.

Berkaitan dengan kemelut politik besar di Sulawesi Selatan pada abad ke-17, karya Andaya (2004) merupakan sebuah upaya pengayaan pengetahuan sejarah yang cukup penting terutama di dalam memahami warisan Arung Palakka, yang menjadi fokus kajiannya. Selain Andaya, peneliti asing yang banyak mencurahkan perhatiannya pada sejarah Sulawesi Selatan dan terutama Makassar ialah Reid melalui sejumlah tulisannya. Salah satu tulisannya yang menarik ialah *The Rise of Makassar* yang diterbitkan oleh RIMA (1983), juga diapresiasi oleh Poelinggomang (1991, 2002). Menurutny, kebangkitan Makassar dalam sejarah terutama ketika pusat pemerintahan, dari Tamalate, dipindahkan ke Somba Opu pada

1510 di masa pemerintahan Raja Gowa Tumapa'risi' Kallonna. Sejak itu, Kerajaan Makassar (Gowa-Tallo) banyak menuai keuntungan ekonomi dan politik dari hasil perdagangan maritim terutama rempah-rempah, yang sangat ramai pada abad ke-16 sampai abad ke-17.

Karya monumental Reid yang cukup memukau perhatian sejarawan yang mengkaji Asia Tenggara kepulauan ialah tentang Asia Tenggara pada masa kurun niaga (1450-1680). Dari uraiannya, yang juga telah dikemukakan pada artikel pertama, Makassar memiliki citra yang luar biasa dalam kemajuan niaga internasional yang tiada bandingnya yang pernah dihasilkan dalam sejarah Indonesia. Makassar, ketika itu, menjadi kota bandar niaga yang multikultur. Pada tulisannya yang lain, Reid (2006) memberi apresiasi yang lebih kepada dua tokoh Makassar yakni Karaeng Matoaya dan Karaeng Pattingalloang, yang disebutnya sebagai "keluarga agung Indonesia" yang berperan besar dalam pencitraan besar Makassar dalam panggung sejarah Indonesia. Karya Anthony Reid umumnya cenderung menempatkan aspek ekonomi (perdagangan maritim) sebagai satu kekuatan besar yang banyak mempengaruhi gerak perkembangan sejarah Asia Tenggara, khususnya Indonesia bagian timur pada kurun niaga.

Sarjana asing lainnya ialah Noorduyt yang menulis mengenai Islamisasi Makassar. Dalam uraiannya, ia berfokus usaha Kerajaan Makassar dalam menyebarkan syiar Islam di Sulawesi Selatan. Upaya besar itu dibingkai dalam satu program besar pengislaman yang bagi kerajaan-kerajaan Bugis disebut sebagai *Musu Selleng*, diterjemahkan oleh Noorduyt dan juga Pelras (2004) sebagai *Islamic War* (Perang Pengislaman). Interpretasi itu dikoreksi oleh Sewang (2005) dalam bukunya, *Islamisasi Kerajaan Gowa-Tallo*. Menurut Sewang, *Musu Selleng* tidak murni sebagai upaya pengislaman oleh Kerajaan

Gowa-Tallo terhadap negeri-negeri Bugis. Dalam upaya itu bersemayam kepentingan ekonomi politik Kerajaan Gowa-Tallo dalam memajukan perdagangan, yang saat itu, dikonsentrasikan di Somba Opu.

Masih dalam konteks Islamisasi, karya Mappangara dan Abbas (2003) juga menarik untuk diketengahkan. Dalam mengurai wajah Islam yang ditampilkan oleh masyarakat Sulawesi Selatan, terlebih dahulu disajikan mengenai kebudayaan dan kepercayaan pra Islam, dan selanjutnya mengenai kedatangan bangsa asing dan awal kedatangan agama Islam di daerah ini. Pada bagian keempat, penulisnya banyak menjelaskan mengenai penyebaran Islam oleh Kerajaan Gowa-Tallo ke berbagai daerah di Sulawesi Selatan misalnya Kerajaan-kerajaan Tellumpocce dan Lita Mandar. Pada akhirnya, ulasannya ditutup dengan corak Islam dalam berbagai kehidupan masyarakat Sulawesi Selatan. Menurutnyanya, Islam telah mempengaruhi perkembangan sistem sosial, tradisi (kebiasaan) masyarakat, model kepemimpinan, birokrasi pemerintahan, sastra dan bahasa serta ilmu pengetahuan. Orientasi yang sama juga telah diteliti oleh Ilham (2001) berkaitan dengan Islam dan perubahan sosial di Kerajaan Gowa-Tallo pada abad ke-17.

Tulisan Poelinggomang, dkk. (2004) tentang Sejarah Sulawesi Selatan juga memberikan banyak informasi penting bagi penelitian ini. Dari dua jilid yang ditulis, fokus pembahasan jilid pertama sangat dekat dengan tema dan temporal studi ini. Perkembangan politik perdagangan dan Islamisasi yang diuraikan pada bagian empat dan lima sangat membantu penulis dalam merekonstruksi kembali sejarah Bone dalam kaitannya dengan perluasan wilayah kekuasaannya dan pengembangan wilayah pesisir Cenrana. Karya ini juga menjelaskan tentang keruntuhan persekutuan di daerah ini terutama di abad ke-17 yang merupakan periode yang penuh dengan kemelut politik (peperangan) antara kerajaan-kerajaan yang

berupaya mencapai keunggulannya. Dalam proses itu, turut pula kekuatan asing yakni VOC dalam percaturan itu, sehingga semakin rumit situasi perkembangan politik daerah ini.

Buku yang mengurai mengenai dinamika ekonomi maritim Kerajaan Gowa-Tallo di tengah keterlibatan bangsa asing dalam jaringan perdagangan maritim telah banyak ditulis. Antara lain; konteks perdagangan maritim juga telah dilakukan oleh Darmayanti (2001). Ini lebih mengarah pada uraian mengenai perkembangan maritim Kerajaan Gowa-Tallo ketika terjadi pemindahan pusat kerajaan dari Tamalate ke Somba Opu di abad ke-16. Hasil dari usaha penataan tersebut telah mengangkat citra besar kerajaan ini sebagai salah satu kekuatan maritim besar di kawasan Indonesia Timur, bersama dengan Kesultanan Aceh di Sumatera dan Kesultanan Demak di Jawa (Ricklefs, 1998).

Karya terbaru mengenai Sulawesi Selatan yang relevan dengan penelitian ini adalah kumpulan artikel pilihan dari Jurnal BKI (*Bijdragen tot de Taal, Land en Volkenkunde van Nederlandsche Indie*) yang diedit oleh Tol dkk (2009). Dari sepuluh artikel yang ada, tulisan Anthony Reid tentang pluralisme Makassar sangat membantu terutama dalam memahami perkembangan kebijakan politik penguasa Makassar terhadap para saudagar, terutama bangsa asing yang melakukan perdagangan di Makassar.

Sulawesi Selatan merupakan daerah maritim, keadaan ini mengingat letak geografisnya dengan garis pantai yang panjang. Keadaan ini mendorong masyarakat Sulawesi Selatan memiliki jiwa maritim. Apabila dirunut ke belakang, menurut perdagangan maritim di Sulawesi Selatan telah berkembang menjadi zona perdagangan pada abad ke 14. Hal itu menunjukkan bahwa kegiatan perdagangan antar pulau sudah dimulai sejak beberapa abad sebelumnya. Kegiatan

perdagangan itu telah menciptakan arus pertukaran komoditi dari berbagai penjuru penghasil produksi andalan. Secara tradisional masyarakat Sulawesi Selatan sejak lama melibatkan diri dalam kegiatan itu dan mampu mengembangkan diri dan memajukan kegiatan perdagangan maritim.

Pelabuhan merupakan sarana penunjang kelancaran arus bongkar muat barang dan penumpang. Pada mulanya hanya merupakan tepian, tetapi karena kebutuhan manusia semakin meningkat, sehingga barang yang diperdagangkanpun meningkat pula. Kemudian secara alamiah muncullah pusat-pusat niaga yang memperdagangkan aneka kebutuhan manusia. Daerah tepian tersebut menjadi strategis dan berdirilah bandar-bandar dagang yang kemudian berkembang menjadi sebuah pelabuhan.

Karena perkembangan kehidupan manusia terus berlanjut seiring dengan perkembangan zaman, maka sarana pelabuhan tidak memungkinkan lagi tanpa harus mengikuti titik perkembangan manusia. Untuk menjawab lagi tanpa harus mengikuti titik perkembangan manusia. Untuk menjawab permasalahan tersebut, maka diadakanlah perusahaan pelabuhan.

Pada dasarnya manusia tidak puas dengan apa yang ada padanya, terlebih lagi karena bertambahnya keluarga mereka, menyebabkan mereka menyebar mencari penambah kebutuhan mereka atas dasar tukar-menukar barang atau lalu membelinya dengan perantaraan alat pembayaran yang diakui oleh masyarakat mereka. Terjadilah saling barter juga pembelian dan penjualan dari abad-keabad dengan berbagai perusahaan-perusahaan sifat dan bentuk kebudayaan. Timbun menimbun barang, butuh membutuhkan barang menyebabkan adanya suatu tempat tertentu yang tetap untuk melaksanakan pemenuhan kebutuhan mereka.

Maka menjelmahlah suatu negeri/kampung yang tadinya tidak berarti, sekarang merupakan negeri tempat menimbun barang yang akan diperjualbelikan dan sekaligus merupakan titik pertemuan antara dua pihak yang saling membutuhkan barang atautkah membutuhkan uang.⁶

Pernyataan diatas menunjukkan bahwa perkembangan kebutuhan manusia memunculkan mekanisme pasar sehingga muncul pula pusat-pusat keramaian. Dalam konteks ini, daerah tepian merupakan suatu daerah yang secara geografis memiliki peluang untuk menjadi pusat keramaian, dimana tempat manusia memperjualbelikan barang-barang kebutuhannya. Letak geografis tersebut kemudian mendorong berdirinya pelabuhan. Masalah pelabuhan adalah masalah yang menyangkut berbagai hal, antara lain; kapal, muatan dan jasa pelabuhan. Hubungan tersebut adalah kapal memerlukan tempat bersandar di dermaga dan memerlukan berbagai pelayanan untuk pelayaran selanjutnya. Muatan memerlukan jasa terminal di pelabuhan dalam rangka pendistribusian barang selanjutnya. Pelabuhan adalah suatu daerah atau lingkungan kerja di mana kapal-kapal dapat berlabuh dengan aman dan mudah terlindung dari bahaya-bahaya yang ditimbulkan oleh gelombang, angin topan untuk menyelenggarakan bongkar muat barang dan penumpang. Guna mempermudah dan memperlancar pembongkaran barang-barang ke kapal juga untuk mengambil bahan bakar, pembekalan-pembekalan, air dan sebagainya.⁷ Pelabuhan merupakan permulaan dari penghabisannya dari pada aktivitas kemakmuran suatu negara, merupakan pintu gerbang kemakmuran suatu bangsa, merupakan pintu gerbang lalu lintas

⁶ Herman A. Carel Lawalata. *Pelabuhan dan Niaga Pelayaran*. Jakarta, Aksara Baru, 1981, hlm 7

⁷ Whihono Soedjono, *Sarana-sarana Penunjang Pengangkutan Laut*. Jakarta, PT Bina Aksara, 1983, hlm 51.

perdagangan, keluar masuknya barang-barang, baik yang bersifat perdagangan maupun yang bersifat bahan untuk pembangunan yang sangat mempengaruhi perekonomian dan kemakmuran rakyat, kemacetan di bidang bongkar muat akan sangat mempengaruhi penyaluran barang-barang yang menimbulkan ketidaklancaran dan kebesarannya barang di daerah peredaran bebas.⁸

C. TEORI KEPELABUHANAN

Sebagai pusat aktivitas laut, maka pelabuhan juga turut mengatur arus lalu lintas perdagangan yang melalui laut. Sekaligus merupakan titik pertemuan antara manusia, suku, berbangsa dan bernegara. Karenanya, jelas di sekitar daerah pelabuhan akan timbul perkampungan kecil yang mungkin pada mulanya tidak begitu berarti dan pada akhirnya berkembang menjadi kota yang ramai.

Rangkaian tulisan tentang Pelabuhan Pallime sampai sekarang belum ada yang mengkajinya dalam bentuk penelitian ilmiah. Selain informasi dalam bentuk lisan saja dari masyarakat, juga terdapat tulisan-tulisan dalam bentuk makalah, artikel dan lain-lain. Pada intinya informasi tersebut tetap dipakai walau tidak melalui telaah penelitian akademis. Pelabuhan Pallime yang menjadi kajian utama dalam karya ini dapat dikategorikan sebagai pelabuhan rakyat. Karena pada mulanya Pallime hanya merupakan daerah tepian yang dilintasi oleh Sungai Cenrana dengan muara di Perairan Teluk Bone. Sebagai daerah tepian aktivitas masyarakatnya pun senantiasa mengarah pada laut. Oleh karena itu lambat laun aktivitas laut semakin berkembang, sehingga Pallime yang tadinya hanya sebagai daerah tepian, kini menjadi kota dagang.

Telaah yang dikembangkan penulis untuk memberi

⁸ Herman A. Carel Lawalata, *op cit*, hlm 51

gambaran yang sebenarnya tentang Pelabuhan Pallime, secara kronologis dimulai dari kemunculan, perkembangan, dan proses kemundurannya. Ketiga varian di atas, penulis mencoba menganalisisnya dengan menggunakan bahan pustaka dengan kajian beberapa pendapat tentang kepelabuhanan yang telah ditulis oleh ahli. Ini dimaksudkan agar tersusun kerangka berfikir yang lebih sistematis.

Kemunculan Pelabuhan Pallime dalam konteks ini dapat diartikan sebagai proses alamiah dari tidak ada menjadi ada. Telaahnya, bahwa kalau sebelumnya Pallime hanya sebagai daerah tepian kemudian melalui proses secara alamiah berkembang menjadi pelabuhan. Proses alamiah tersebut akan penulis analisis sesuai dengan prosedur penelitian sejarah.

Tradisi lisan masyarakat setempat menunjukkan bahwa Pelabuhan Pallime telah ada jauh sebelum datangnya bangsa Belanda di Pallime. Mengenai waktunya belum ditemukan sumber yang menunjukkan tahun berdirinya. Namun dapat dipastikan bahwa pada abad ke 18 Pelabuhan Pallime telah ada dan telah dikunjungi oleh para pedagang dari luar, termasuk pedagang Arab. Ini dibuktikan adanya kompleks kuburan orang Arab berasal dari masa yang sama.⁹ Bangsa Arab telah datang jauh sebelum datangnya bangsa Belanda. Bahkan mereka telah menetap di Pallime, mereka datang bukan hanya untuk berdagang, tetapi juga bertujuan menyiarkan ajaran Islam.

Oleh karena ketidakjelasan dan kurangnya sumber yang menunjukkan waktu berdirinya maka dalam pembahasan kemunculan Pelabuhan Pallime penulis tidak menyebut angka tahun berdirinya. Oleh karenanya, penulis akan menggunakan berbagai teori tentang

⁹ Ini juga diperkuat dengan informasi lisan dari H. Mannan.

latar belakang munculnya sebuah pelabuhan dari teori ini penulis akan menelaah dan menganalisis Pelabuhan Pallime dari segala aspek yang memiliki relevansi dari teori tersebut.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini, adalah teori yang dikemukakan oleh Mahan. Menurutny ada enam unsur yang menentukan dapat tidaknya suatu kerajaan menjadi suatu kekuatan maritim. Diantaranya; kedudukan geografis, bentuk tanah dan pantainya, luas wilayah, jumlah penduduk, karakter penduduk dan sifat pemerintahan. Keenam unsur tersebut, penulis analisis relevansi dengan Pelabuhan Pallime sehingga akan muncul faktor dominan.

Selain teori Mahan, penulis juga merujuk pada pendapat Djoko Surjo bahwa kelahiran kota-kota pantai pada dasarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor, faktor geografis ekologis, faktor ekonomis, faktor politik, faktor teknologi dan faktor sosial budaya. Dari pendapat ini penulis akan menganalisis Pelabuhan Pallime sehingga akan muncul jawaban mengenai kemunculan Pelabuhan Pallime.

Dengan menggunakan kedua teori tersebut dan berdasarkan observasi serta didukung oleh wawancara dengan tokoh-tokoh masyarakat yang terkait dengan permasalahan, penulis dapat menggambarkan tentang kemunculan Pelabuhan Pallime. Deskripsi kajian ini menegaskan bahwa Pelabuhan Pallime mengalami perkembangan sejak 1905, setelah pelabuhan ini dikuasai oleh Pemerintah kolonial Belanda. Pada masa itu pemerintah kolonial Belanda membangun sejumlah fasilitas pelabuhan. Kenyataan ini kemudian mendorong perkembangan Pelabuhan Pallime.

Perkembangan tersebut ditandai dengan dibangunnya fasilitas pelabuhan yang lebih maju, sehingga Pelabuhan Pallime menjadi daerah lalu lintas barang. Kenyataan dari perkembangan tersebut, menyebabkan daerah Pallime diramalkan oleh kedatangan

pedagang-pedagang dari luar maupun masyarakat setempat. Menggejalanya Perang Asia Timur Raya membawa pengaruh besar terhadap aktivitas di Pelabuhan Pallime. Kemudian sejak kekuasaan Jepang 1942, Pelabuhan Pallime drastis mengalami kemunduran. Sejak itu pula terjadi proses peralihan aktivitas masyarakat Pallime. Perubahan tersebut memiliki dampak yang cukup kompleks dan fenomenal khususnya bagi masyarakat Pallime itu sendiri.

Ada beberapa faktor yang mengakibatkan diantaranya : perkembangan transportasi darat sementara Pallime sulit dijangkau dengan angkutan darat, sehingga Pallime tidak lagi menjadi pusat perdagangan. Situasi keamanan yang tidak kondusif sebagai akibat dari gerakan DI/TII, serta terjadinya pendangkalan Sungai Cenrana. Untuk menganalisa kemunduran Pelabuhan Pallime, penulis juga menggunakan teori yang menyatakan pelayaran antara pulau di Indonesia kompetitif dan regulasi.¹⁰ Apabila dihubungkan dengan Pallime mempunyai relevansi dari teori tersebut. Letak Pallime yang berdekatan dengan Pelabuhan Bajoe, maka salah satunya akan berkembang dan satunya lagi akan mengalami kemunduran.

Meskipun belum ada studi mendalam tentang Pelabuhan Pallime, akan tetapi informasi tentang Pallime sering kali disebutkan sebagai salah satu pelabuhan cukup penting. Dalam menjalankan kajian ini, penulis menggunakan metode sejarah yang dimaksudkan sebagai upaya memasukkan konsep-konsep ilmu lain ke dalam metode sejarah. Dalam suatu peristiwa sejarah terdapat muatan kejadian yang sangat kompleks sehingga tidak dapat ditinjau dari sudut paradigm ilmu sejarah

Kajian ini mengkonstruksi kembali kejadian masa lalu melalui metode kerja yang sistematis dari ilmu sejarah. Seperangkat asas

¹⁰ Howard, Dick, *Pelayaran antar pulau di Indonesia Kompetisi Populasi*, Jakarta, LP3ES, 1987, hlm.39.

dan kaidah sistematis yang diubah untuk membantu secara efektif dalam mengumpulkan sumber-sumber sejarah, menilainya sangat kritis, dan menyajikan dalam bentuk narasi sejarah. Penelusuran awal data kajian ini menggunakan studi arsip dan kepustakaan (*library research*). Data yang dikumpulkan berupa arsip-arsip yang berhubungan dengan Pelabuhan Pallime, buku, hasil penelitian, jurnal dan artikel/makalah. Bahan sumber tersebut merupakan rekaman informasi masa lalu Pelabuhan Pallime.

Selain rekaman tertulis, jejak masa lalu Pelabuhan Pallime juga dapat diperoleh melalui metode sejarah lisan. Melalui wawancara mendalam terhadap masyarakat setempat, mantan pegawai pelabuhan, tokoh masyarakat, serta kepada mereka yang memiliki kapasitas untuk menjelaskan Pelabuhan Pallime. Metode sejarah lisan ini dilakukan baik melalui wawancara individu maupun dengan metode group diskusi.

DAFTAR PUSTAKA

- Beddungolo, Mahira. 2010. "Perlawanan Bone Terhadap kolonialisme Belanda tahun 1905". Makassar: Tesis Universitas Negeri Makassar.
- Lawalata, A.Carel. 1981. *Pelabuhan damn Niaga Pelayaran*. Jakarta: Aksara Baru.
- Dick, Howard. 1987. *Pelayaran Antar Pulau di Indonesia Kompetisi Populasi*. Jakarta: LP3S.
- Pelras, Cristian. 2006. *Manusian Bugis*. Jakarta: Nalar.
- Purnawati. 1980. "Sejarah Perkembangan Pelabuhan BajoE 1945-1986". Ujung Pandang: Skripsi Fakultas sastra, Universitas Hasanuddin.
- Soejono, Whihono. 1985. *Sarana-Sarana Penunjang Pengangkutan Laut*. Jakarta: Bina Aksara.

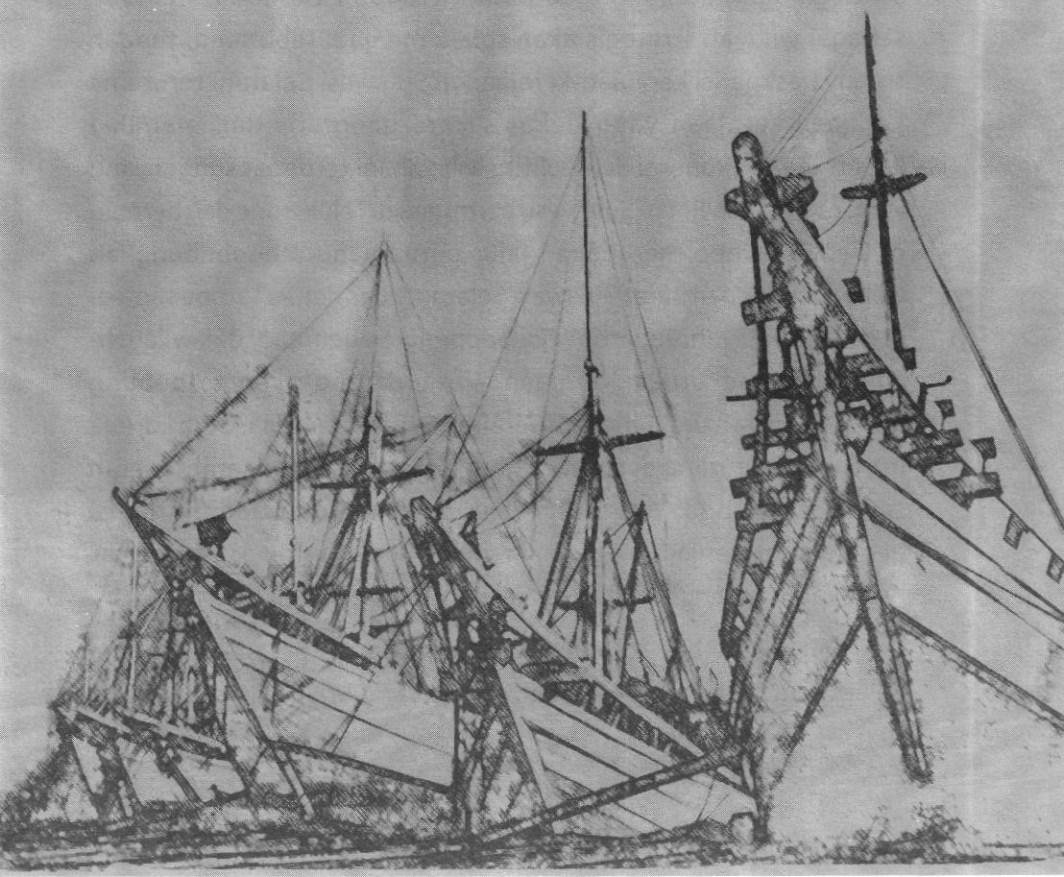
Daftar Informan

Nama : Asmad Riady Lamallongeng.
Alamat : Watampone.
Pekerjaan : Dosen STIKI Watampone/ Sejarahwan.
Umur : 67 tahun.

Nama : H. Mannang.
Alamat : Cenrana, Bone.
Pekerjaan : Wiraswasta/ tokoh masyarakat.
Umur : 72 tahun.

BAGIAN II AWAL KEMUNCULAN PELABUHAN PALLIME

Oleh : Taufik Ahmad



A. PENGANTAR

Mengapa wilayah perairan Cenrana selalu menjadi wilayah sengketa perbatasan antara Kerajaan Wajo, Bone dan Luwu? Pertanyaan ini secara otomatis menggiring kita pada upaya melihat sejarah wilayah perairan Sungai Cenrana sebagai suatu kawasan strategis baik dari segi geo-politik maupun ekonomi. Cenrana sebagai wilayah strategis akan selalu menjadi rebutan di tengah trennya eskpansi kerajaan-kerajaan di Sulawesi Selatan, terutama kerajaan-kerajaan yang dekat secara geografis dan memiliki kepentingan ekonomi dan politik. wilayah ini terdapat sungai yang yang membelah Pulau Sulawesi, bermuara di Teluk Bone dan berhulu di Danau Tempe merupakan jalur purba yang menghubungkan wilayah timur dan barat Sulawesi Selatan. Luas danau Tempe sampai beberapa wilayah, seperti Wajo, Soppeng, Sedenreng, dan wilayah-wilayah persekutuan Kerajaan Ajatappareng akan terhubung dengan wilayah timur melalui perairan Sungai Cenrana. Oleh karena itu, Sungai Cenrana dapat menghubungkan antara daerah-daerah sepanjang Sungai Welanae, Wajo, Soppeng dan Bone. Kondisi geografis ini menjadikan peran penting Sungai Cenrana dalam lintas pertukaran barang di Sulawesi Selatan.

Untuk melihat seberapa penting wilayah perairan Cenrana dalam konteks sejarah, pada bagian ini akan diuraikan posisi strategis

perairan Sungai Cenrana yang menjadi pendorong munculnya Pelabuhan Pallime. Pelabuhan Pallime sebagai objek dalam penelitian tidak dapat dilepaskan dari peran penting Sungai Cenrana sebagai jalur lalu lintas pertukaran barang di wilayah Bugis.

B. GEO-SOSIAL EKONOMI PALLIME

Pallime sebagai objek dalam kajian ini terletak di Kecamatan Cenrana, yaitu kecamatan paling Utara di Kabupaten Bone. Kecamatan ini secara administratif berbatasan dengan: Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Wajo, sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Tellusiattinge, sebelah Timur berbatasan dengan Teluk Bone, dan sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Tellusiattinge. Cenrana memiliki luas wilayah kurang lebih 141 km² dengan jumlah penduduk 24.245 jiwa yang terdiri dari 11.142 jiwa laki-laki dan 13.103 jiwa perempuan, yang terdiri dari 1 kelurahan dan 15 desa. Jarak ibukota Kecamatan Cenrana dengan ibukota kabupaten adalah ± 30 km dengan jarak tempuh ± 45 menit, sedangkan jarak dengan ibukota provinsi yaitu ± 230 km, dengan jarak tempuh ± 6 jam. Untuk menjangkau sebagian daerah Kecamatan Cenrana maka harus ditempuh dengan menggunakan transportasi air.

Untuk melihat posisi Pelabuhan Pallime, maka penting melihat sejarah geografi wilayah Cenrana. Cenrana dalam berbagai literatur sejarah geografi Sulawesi Selatan selalu dihubungkan dengan keberadaan Sungai Cenrana. Kemudian membicarakan Sungai Cenrana maka akan mengantar kita pada jalur transportasi yang menghubungkan dari satu wilayah ke wilayah lain. Pada abad ke 16 Masehi, Danau Tempe sebagai hulu Sungai Cenrana masih menyatu dengan Danau Sidenreng yang kemudian mendangkal. Pada 1548, seorang saksi mata Portugis, Manuel Pinto, menggambarkan dan



Foto 1: Sungai Cenrana sebagai jalur perdagangan yang membelah Sulawesi Selatan, berhulu di Danau Tempe dan bermuara di Teluk Bone. Sungai ini merupakan jalur tradisional yang menghubungkan daerah-daerah Bugis. (Sumber Foto KITLV)

menyebut *Tappareng Karaja* (danau besar) sebagai tempat yang banyak dilalui perahu layar.¹¹ Aliran Sungai Cenrana menjadi sangat penting pada masa itu sebagai jalur pelayaran dan perdagangan antarwilayah. Hasil-hasil bumi dari daerah-daerah sekitar Danau Tempe dan Sidenreng dapat diangkut melalui Sungai Cenrana. Pada akhir abad ke 18 atau awal abad ke 19 Masehi penguasa Sidenreng membuat rencana untuk menggali terusan baru sepanjang empat mil atau 22 km guna mengalihkan ke Selat Makassar perdagangan dari Danau Sidenreng yang ketika itu masih melalui Sungai Cenrana ke Teluk Bone.¹²

¹¹ Pelras, *Manusia Bugis*, 2006, hlm 74

¹² *Ibid.*

Informasi sejarah di atas memperlihatkan bahwa secara geografis daerah aliran Sungai Cenrana merupakan daerah strategis dari segi ekonomi karena merupakan jalur pelayaran dan perdagangan. Salah satu jalur muara Sungai Cenrana melewati Pallime, sehingga Pallime dalam konteks ini merupakan pintu masuk. Kapal-kapal berlabuh di Pelabuhan Pallime untuk mengangkut barang-barang hasil bumi dari daerah-daerah sekitar Danau Tempe dan wilayah-wilayah lainnya.

Sekarang ini Pallime telah menjadi bagian dari wilayah Kecamatan Cenrana, Kabupaten Bone yang secara geografis merupakan kecamatan yang terendah. Ketinggian rata-rata daratan di Kecamatan Cenrana antara 1-100 m di atas permukaan laut. Dari keseluruhan wilayah Kecamatan Cenrana maka wilayah pertanian perkebunan sekitar 53.473 ha, pertanain persawahan sekitar 345.570 ha, tambak sekitar 273.481 ha, selebihnya wilayah pemukiman dan perkampungan penduduk. Sedangkan panjang Sungai Walennae dan Cenrana yang melalui Kecamatan Cenrana sekitar 25 Km yang merupakan jalan menuju sebagian daerah Kecamatan Cenrana dengan transportasi air

Kecamatan Cenrana yang beriklim tropis dengan curah hujan rata-rata 2000 - 2260 mm setiap tahun. Pada November sampai April terjadi musim hujan, sedangkan pada Mei sampai Oktober terjadi musim kemarau. Keadaan iklim laut tropis yang bermusim hujan dan bermusim kemarau, dengan suhu udara antara 30° sampai 34° C. Kemudian, curah hujan di sepanjang tahun dan ada empat bulan hujan turun dengan lebat yaitu Desember hingga Maret.

Desa Pallime, Kecamatan Cenrana merupakan daerah yang secara geografis berada di pesisir Teluk Bone, dan merupakan daerah terendah di Kabupaten Bone. Oleh karena itu dapat dipastikan

bahwa mata pencaharian banyak menggantungkan hidup dari hasil perikanan dan pertanian baik pertanian perkebunan, persawahan, maupun pertanian perikanan. Cenrana sebagai salah satu kecamatan yang ada di Kabupaten Bone, banyak menyumbang devisa bagi Kabupaten Bone. Hal ini dapat dilihat dari tingginya produksi pertanian, baik pertanian persawahan maupun pertanian perikanan dalam hal ini budidaya tambak. Bahkan salah satu desa yang ada di Kecamatan Cenrana yaitu Desa Pallime, merupakan salah satu desa yang paling terkenal di Kabupaten Bone, bahkan Sulawesi Selatan. Desa Pallime terkenal karena merupakan salah satu desa penghasil kepiting terbesar di Kabupaten Bone. Produksi kepiting di Kecamatan Cenrana banyak diekspor keluar negeri, seperti Jepang, Taiwan maupun Singapura.

Selain sebagai penghasil kepiting, Kecamatan Cenrana juga banyak menghasilkan berbagai jenis ikan, baik ikan air tawar, maupun ikan air asin. Selain itu, Kecamatan Cenrana juga merupakan salah satu lumbung padi untuk Kabupaten Bone. Masyarakat Kecamatan Cenrana juga banyak menggeluti perkebunan kelapa untuk diproduksi sebagai minyak kelapa, maupun diproduksi menjadi kopra. Selain bidang pertanian, masyarakat Kecamatan Cenrana juga banyak yang menjadi pedagang, pengusaha baik pengusaha angkutan darat, maupun pengusaha angkutan air dalam hal ini *Ketinting*, untuk melayani penduduk Kecamatan Cenrana serta kapal motor untuk mengangkut beras ke berbagai pulau seperti Ambon, Sulawesi Tenggara, bahkan ke Papua.

Berdasarkan data yang tersedia di Kantor Kecamatan Cenrana, maka potensi ekonomi di Kecamatan Cenrana dapat dilihat pada tabel sebagai berikut;

Tabel 1
Potensi Ekonomi Kecamatan Cenrana

No	Potensi Ekonomi	Jumlah (Luas/Orang)
1.	Pertanian Persawahan	345.570 Ha
2.	Pertanian Perkebunan	53.743 Ha
3.	Tambak	273.481 Ha
4.	Pengusaha	785 Orang
5.	Pedagang	670 Orang
6.	Nelayan	587 Orang

Sumber Data: Kantor Kecamatan Cenrana, 2014

Sebagai wilayah pantai, Cenrana juga merupakan jalur penyebaran agama Islam di Kabupaten Bone. Keberadaan Pelabuhan Pallime dengan lima muara sungai merupakan pintu terbuka bagi para pedagang dari luar. Orang-orang Arab mulai berdatangan di wilayah ini ketika berkembangnya jalur pelayaran dan perdagangan orang-orang Bugis setelah kejatuhan Makassar.

Masyarakat Kecamatan Cenrana, secara turun temurun merupakan penganut ajaran agama Islam yang taat. Ini disebabkan daerah Kecamatan Cenrana sejak dulu dikenal sebagai basis pengembangan Agama Islam untuk wilayah Bone. Oleh karena itu penduduk di Kecamatan Cenrana hanya “menenal” satu agama yaitu Agama Islam dan tidak terdapat aliran kepercayaan di Kecamatan Cenrana, meskipun demikian di Kecamatan Cenrana terdapat satu *tarekat* yaitu *Tarekat Khalwatiah Samman* meskipun demikian baik penganut *Tarekat Khalwatiah Samman* maupun yang tidak termasuk penganut Tarekat tersebut tidak pernah terlibat

percekcokan. Hal tersebut disebabkan penganut *Tarekat Khalwatiah Samman* juga berada dalam organisasi Nahdatul Ulama yang diikuti oleh hampir seluruh penduduk Kecamatan Cenrana.

Kecamatan Cenrana sebagai lokasi penelitian ini memiliki karakteristik tersendiri dari sudut pandang geografis. Kondisi wilayah dapat dibagi atas dua bagian, yakni; wilayah dataran dan pesisir. Wilayah daratan meliputi daerah atau wilayah yang berada di sebelah selatan dan barat Kecamatan Cenrana. Aktivitas masyarakat di daerah ini sebagian besar adalah petani. Kemudian wilayah pesisir adalah wilayah yang berada sepanjang perairan Teluk Bone. Untuk mencapai wilayah ini ditempuh dengan transportasi air yang terdiri dari aliran Sungai Cenrana menuju muara. Aktivitas masyarakat di wilayah ini sebagian besar sebagai nelayan dan petani tambak.

Wilayah pesisir terdiri dari 9 desa dari 16 desa di Kecamatan Cenrana. Ke sembilan desa ini sebagian besar hanya dapat dijangkau melalui transportasi air. Kesembilan desa yang termasuk wilayah pesisir adalah 1) Pallime, 2) Panyiwi, 3) Laoni, 4) Latonro, 5) Pusunge, 6) Cenrana, 7) Watang Labotto, 8) Labotto, dan 9) Ajallasse. Sebagian besar penduduk di wilayah pesisir ini mempunyai pekerjaan sebagai nelayan dan petani tambak.

C. MUNCULNYA PELABUHAN PALLIME

Munculnya Pelabuhan Pallime dapat pula ditelusuri dengan menelaah sejarah berdirinya Pallime itu sendiri. Karena tidak dapat dipisahkan antara berdirinya Pallime dengan aktivitas laut masyarakatnya. Menurut tradisi lisan, bahwa pada mulanya daerah yang ada di sebelah utara Sungai CenranaE pada masa dahulu termasuk wilayah Kerajaan Wajo. Tetapi pemerintah di daerah ini berselisih paham dengan Arung Matowa Riwajo, sehingga ia

melepaskan kekuasaan Arung Matowa Riwajo dan menggabungkan diri kepada Kerajaan Bone. Daerah yang melepaskan diri dari Kerajaan Wajo inilah yang pada mulanya menjadi cika bakal Desa Pallime.

Menurut tradisi lisan terdapat dua versi tentang asal usul kata Pallime. Versi pertama, sebagaimana dituturkan oleh Muhammad Hamid bahwa : Sejak 1991, dimana beliau menerima informasi dari orang-orang tua sebelumnya, menyatakan bahwa asal-usul nama dari "Pallime" ini bersumber dari penamaan yang diberikan oleh Petta Dulunna Ajangale yang kisahnya sebagai berikut : pada suatu ketika di dalam daerah lingkungannya terdapat segelintir kaum penjahat yang mengadakan keonaran dan mengganggu ketertiban masyarakat. Maka sebagai ganjarannya orang-orang tersebut diusir. Kemudian kelompok pengacau tersebut meninggalkan daerah lingkungan kekuasaan Petta Dulunna Ajangale dan lari ke jurusan timur. Oleh karena Petta Dulunna Ajangale khawatir kalau-kalau masih ada pengacau bersembunyi di daerahnya, maka beliau menginstruksikan kepada sebagian pasukannya untuk mencari para pengacau tadi ke arah timur di mana mereka lari. Akhirnya pasukan tersebut tiba pada suatu daerah dimana diketemukan orang di sungai yang sedang menimba air dari perahunya kemudian ditumpahkan ke sungai. Dalam Bahasa Bugis disebut "Pallime". Pasukan tadi menanyakan kepada orang yang sedang menimba air dari perahunya tentang hal ihwal pengacau yang disusulnya dan dijawab oleh orang tersebut bahwa orang-orang yang mereka cari itu "Laoni" (artinya orang yang sudah pergi). Dan ia menunjuk kearah muara. Oleh Petta Dulunna Ajangale ditanyakan kepada penyusul tersebut dan memperoleh informasi tentang perginya para pengacau tersebut yang dijawab oleh para pasukan penyusul bahwa informasi tersebut diperoleh dari "To Pallime".¹³

¹³ Idrus Husein, *Selayang Pandang Pallime*. Kantor Kecamatan Cenrana, 1986, hlm. 13

Sementara itu, versi lain tentang sejarah berdirinya Pallime berdasarkan pada fungsi dan peranan Pallime di dalam kehidupan masyarakat. Versi ini berdasar pada letak strategis Pallime, baik ditinjau dari segi politik, ekonomi, sosial budaya, geografis memegang peranan penting. Pallime mempunyai lima muara sungai, antara lain : muara Sungai Ceppi TengngaE, muara AbanderangngE, muara Sungai CenranaE, muara Salo Kae, muara Sungai Langkero.

Kelima muara sungai tersebut memiliki arti politis dan ekonomis bagi masyarakat Pallime dan sekitarnya. Secara politik, Pallime telah menjadi basis pertahanan bagi Kerajaan Bone, terutama serangan dari luar. Kemudian secara ekonomis, muara sungai tersebut dijadikan sebagai lalu lintas untuk mngangkut hasil bumi, baik dari dalam negeri maupun dari luar negeri. Kenyataan ini mendorong munculnya kegiatan pelayaran dan perdagangan sehingga mendorong pula pertumbuhan dan perkembangan perekonomian masyarakat.

Dilihat dari fungsinya, Pallime merupakan pelabuhan transit yang dapat menampung barang-barang hasil bumi. Dari fungsi inilah kata Pallime disingkronkan dengan kata *Malimei* (artinya mengambil/menggali keuntungan). Kata ini pula sesingkron dengan julukan Pallime sebagai *Sumpang PalaE* : pintu keberhasilan atau sumber keuntungan.

Tradisi lisan tentang berdirinya Pallime tersebut di atas, baik versi pertama maupun versi kedua menunjukkan bahwa kata Pallime berkaitan erat dengan keberadaan aktivitas laut masyarakat. Bahkan dapat disimpulkan bahwa nama Pallime disingkronkan dengan intensitas pelabuhannya sebagai tempat sumber mata pencaharian.

Demikian pula untuk menelaah tentang munculnya Pelabuhan Pallime dapat dirujuk secara teoritis tentang teori munculnya

pelabuhan. Menurut Mahan sebagaimana dikutip oleh Van Luer dan Verhoven (1974: 5-6) bahwa ada enam unsur yang menentukan dapat tidaknya suatu kerajaan menjadi suatu kekuatan maritim : kedudukan geografis, bentuk tanah dan pantainya, luas wilayahnya, jumlah penduduknya, karakter penduduk, dan sifar pemerintahannya. Keenan unsur ini , letak geografislah yang dianggap sangat penting. Karena kondisi geografis dapat mendorong unsur-unsur lain. Apabila dihubungkan dengan Pelabuhan Pallime dapat dilihat bahwa letak geografis Pelabuhan Pallime sangat strategis pada konteks masanya, karena letaknya dilintasi lima muara sungai dan dekat dengan pusat pemerintah Kerajaan Bone.

Selain teori tersebut di atas ada pula pendapat dari Gideon Sjoberg dalam Purmawati (1990: 4) yang mengemukakan bahwa syarat mutlak untuk timbulnya kota seperti : basis ekologi yang memadai, teknologi maju dan adanya suatu kompleks sosial. Hal ini juga didukung oleh Djoko Suryo (1988: 5) bahwa kelahiran kota-kota pantai di Indonesia pada dasarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor; faktor geografis ekologis, faktor teknologi, faktor sosial budaya.

Dalam konteks daerah Pallime, terdapat ruang dari berbagai faktor yang mendorong munculnya sebuah pelabuhan. Dari segi geografis, daerah Pallime merupakan daerah tepian dengan sistem sungai yang memiliki prospek pengembangan kemaritiman. Di Pallime terdapat aliran sungai yang menghubungkan ke arah muara perairan Teluk Bone. Keberadaan sungai inilah yang mendorong terciptanya daerah Pallime sebagai daerah yang terbuka bagi masyarakat lain.

Sementara secara ekologis, masyarakat Pallime sejak keberadaannya telah melakukan interaksi dengan lingkungan laut dan laut menjadi sumber mata pencaharian utama mereka.

Sehingga dapat dikatakan budaya kemaritiman telah dimiliki oleh masyarakat Pallime. Berdasarkan uraian tersebut, dan hasil penelitian menunjukkan bahwa belum ada angka tahun yang ditemukan tentang berdirinya Pelabuhan Pallime. Tetapi dapat disimpulkan bahwa Pelabuhan Pallime telah berdiri jauh sebelum kedatangan Belanda, yakni pada abad ke 17 Masehi. Kemudian mengalami perkembangan sejak tahun 1905, saat Pelabuhan Pallime dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda.

D. PELABUHAN PALLIME PADA MASA KERAJAAN

Wilayah Indonesia terdiri dari ribuan pulau-pulau besar dan kecil yang tersebar di seluruh wilayah Nusantara. Negara Indonesia secara teritorial memiliki wilayah laut dominan dibanding dengan wilayah darat. Oleh karena itu, dalam konteks ini laut tidaklah merupakan pemisah dari satu daerah dengan daerah lain, tetapi penghubung yang menyatukan seluruh wilayah teritorial Indonesia. Seluruh wilayah perairan sebagai pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah itu. Dalam proses perkembangannya tingkat integrasi bisa berbeda-beda baik secara geografis maupun politis, ekonomis, sosial dan kultural.¹⁴ Dengan demikian berdasarkan konsep tersebut, maka Negara Indonesia lebih tepat dikatakan sebagai Negara kelautan.

Sebutan Negara Indonesia sebagai negara kelautan adalah wajar bila ditinjau dari berbagai aspeknya. Secara geografis, sebutan ini tepat mengingat letak Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau-pulau. Kemudian pada aspek historis dan kultural, bangsa Indonesia terkenal dengan pelaut-pelautnya yang telah mengarungi samudera

¹⁴ A.B.Lapian, 1992, *Sejarah Nusantara Sejarah Bahari*. Pidato pengukuhan diucapkan pada upacara penerimaan jabatan guru besar luar biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia.

dengan hanya menggunakan tehnik perkapalan yang sangat sederhana.

Sebagai negara laut, maka jelas masyarakat Indonesia pada umumnya memiliki naluri laut yang tinggi. Kenyataannya, sejak dahulu masyarakat Indonesia merupakan pelaut-pelaut yang ulung dan sudah mengadakan kontak dengan dunia luar. Seperti untuk jalur timur, pelaut-pelaut Sulawesi dalam hal ini Bugis-Makassar sampai Maluku, Papua dan Australia Utara. Bahkan perairan Nusantara ketika itu adalah jalur pelayaran dan perdagangan internasional.

Pada masa pemerintahan La Ulio BoteE, Kerajaan Bone memiliki seorang diplomat, namanya Kajao Laliddong.¹⁵ Kajao Laliddong telah memberi banyak nasehat kepada raja Bone bagaimana sebaiknya seorang raja dalam bersikap dan bertindak. Kehadiran Kajao Laliddong telah menambah luas pengaruh dan kekuasaan Kerajaan Bone. Peran Kajao Laliddong memberi peran terhadap perjanjian-perjanjian Kerajaan Bone dengan Kerajaan Luwu terutama dalam sengketa wilayah perbatasan di mana Cenrana menjadi bagian penting sebagai wilayah yang selalu diperebutkan.

Dalam sejarah Kerajaan Bone, Cenrana sering kali menjadi sumber perebutan dari tiga kerajaan besar, yaitu Kerajaan Wajo, Kerajaan Luwu dan Kerajaan Bone. Ketiga kerajaan ini memiliki kepentingan strategis atas wilayah Cenrana, baik secara ekonomi maupun politik. Pada masa pemerintahan La Ulio, Kerajaan Luwu sekali lagi melakukan intervensi atas wilayah Kerajaan Bone. Serangan yang dilakukan oleh Kerajaan Luwu masih berkaitan dengan wilayah Cenrana yang dikuasai oleh Kerajaan Bone. Terjadi perang antara keduanya dan Kerajaan Gowa yang terikat dengan perjanjian

¹⁵ Mengenai keunggulan Kajao Laliddong dalam berdiplomasi dapat dibaca dalam tulisan Mattulada, *Latoa, Antropologi Politik Oraang Bugis*, Yogyakarta: Ombak, 2015, hlm.94.

persahabatan dengan Kerajaan Bone turut melibatkan diri membantu Kerajaan Bone. Akhirnya Kerajaan Luwu dapat dikalahkan. Kerajaan Luwu terpaksa melepaskan dua wilayah kekuasaannya. Wilayah Lise jatuh kepada Kerajaan Gowa dan wilayah Lappa jatuh ke tangan Kerajaan Bone. Pada perkembangan berikutnya raja Kerajaan Luwu, Dewa Raja menyerang Bone karena ingin mempertahankan wilayah Cenrana yang kini di bawah kekuasaan Bone. Dalam perang ini jatuh korban jiwa di antara dua kerajaan itu. Perang itu dimenangkan oleh Bone, dan payung kebesaran Kerajaan Luwu jatuh ke tangan Kerajaan Bone. Akhirnya kedua belah pihak setuju untuk mengakhiri perang dengan satu perjanjian yang dikenal dengan *Ulu Ada' Polo MalelaE ri Unnyi*.¹⁶

Data sejarah di atas memperlihatkan bahwa Cenrana memiliki peran penting bagi Kerajaan Bone dan Luwu sehingga sering kali menjadi sengketa wilayah perbatasan. Secara geografis, wilayah perairan Cenrana penting sebagai basis pertahanan dan keamanan. Lima muara yang terdapat di perairan Cenrana merupakan pintu terbuka bagi masuknya para pedagang dari luar. Arus lalu lintas kapal dan sebagai alat transportasi yang menghubungkan dengan daerah lain sehingga Cenrana merupakan wilayah penting dari segi geopolitik. Kemudian dari segi ekonomi, keberadaan Cenrana dapat menghasilkan banyak keuntungan, terutama pungutan pajak kepada siapa saja yang melewati Sungai Cenrana.

Pallime adalah merupakan daerah pesisir yang dilintasi oleh lima muara sungai di perairan Teluk Bone. Karena letaknya di daerah pesisir, maka aktivitas masyarakatnya pun senantiasa mengarah pada bidang kemaritiman. Sementara itu, salah satu ciri khas daerah laut yang aktif atau untuk mengukur passif atau aktifnya suatu

¹⁶ *Lontarak Akkarungeng ri Bone*.

daerah laut (kawasan pantai) terletak pada aktivitas pelayaran dan perdagangan daerah tersebut. Daerah laut yang aktif adalah tempat keluar-masuknya para pedagang. Artinya, disamping sebagai pusat pelayaran perdagangan dengan masuknya pedagang-pedagang dari luar, juga didukung aktivitas pelayaran dan perdagangan penduduk setempat. Daerah laut yang passif hanya menjadi tempat persinggahan (transit) para pedagang, sementara masyarakat sekitarnya berkonsentrasi pada bidang lain, baik sebagai distributor pedagang dari luar maupun dibidang agraris.

Berdasarkan hal tersebut, maka Pallime sebagai suatu kawasan laut memiliki letak strategis bagi terbentuknya suatu sistem laut yang aktif. Pelabuhan Pallime kemudian bagian dari sistem laut yang menghubungkan dari satu daerah dengan daerah lain. Bahkan sebagai sarana pendistribusian hasil-hasil ekonomi atau tempat keluar masuknya hasil-hasil bumi.

Jatuhnya Malaka ke tangan Portugis 1511 mengakibatkan berubahnya jalur pelayaran dan perdagangan di Nusantara. Perubahan ini kemudian mendorong pula munculnya bandar-bandar dagang di Indonesia bagian timur. Seperti, berkembangnya Pelabuhan Makassar. Makassar kemudian menjadi salah satu pusat perdagangan dan pelayaran. Kedudukan Makassar pada masa itu sebagai bandar pelabuhan kerajaan, yang pada mulanya hanya merupakan suatu bandar kecil tempat bongkar muat muatan perahu, di samping difungsikan sebagai pangkalan armada kerajaan sebelum ditaklukkan oleh Belanda di abad ke-17. Dalam abad ke-16 dan ke-17, Makassar mengukir prestasi sangat gemilang sebagai bandar niaga internasional paling spektakuler yang pernah diukir dalam panggung sejarah Indonesia.¹⁷ Di samping karena letaknya yang strategis di

¹⁷ Anthony Reid. "Kebangkitan Makassar" dalam *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara* (Diterjemahkan oleh Sory Siregar dkk). Jakarta: LP3ES, 2004, hlm. 132-133.

jalur utama niaga laut, juga didukung oleh kebijakan penguasa politik lokal yang menganut konsep *mare liberium* (laut bebas), sehingga banyak menarik hati para saudagar lokal dan mancanegara untuk berniaga di sini.¹⁸

Akan tetapi setelah kejatuhan Makassar, orang-orang Bugis mulai melakukan perdagangan dan pelayaran dengan mengandalkan hasil-hasil bumi dari Bugis, seperti beras dan jagung. Di sinilah dimulai peranan Sungai Cenrana sebagai infrastruktur yang menghubungkan daerah-daerah di sekitar Wajo, Soppeng, dan Sidenreng. Pelabuhan Pallime sebagai pelabuhan rakyat menjelma menjadi pelabuhan Kerajaan Bone yang mendatangkan sumber penghasil utama kas kerajaan. Pada periode ini aktivitas perdagangan Teluk Bone diramaikan dengan munculnya Pelabuhan Bajoe, Pallime dan Pattiro (Pelabuhan Cappaujung). Akibat dari itu, perairan teluk Bone menjadi lalu lintas laut yang ramai dilalui oleh para pedagang baik dari luar maupun pedagang setempat. Secara khusus hal ini kemudian mendorong perkembangan Pelabuhan Pallime.

E. KESIMPULAN

Kemunculan Pelabuhan Pallime tidak dapat dilepaskan dari peran strategis Sungai Cenrana yang menghubungkan kerajaan-kerajaan Bugis, seperti Soppeng, Wajo, Sidenreng dan Lima Ajatappareng. Sebagai wilayah strategis, perairan Sungai Cenrana sering kali menjadi wilayah sengketa perbatasan antara Kerajaan Wajo, Bone dan Luwu. Melalui proses panjang, wilayah Cenrana kemudian menjadi wilayah Kerajaan Bone sehingga dimulailah pembangunan Pelabuhan Pallime sebagai pintu keluar masuk di Kerajaan Bone.

¹⁸ Uraian lebih lanjut dapat dibaca pada tulisan Edward L. Poelinggomang. *Makassar Abad XIX: Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2004, hlm.31.

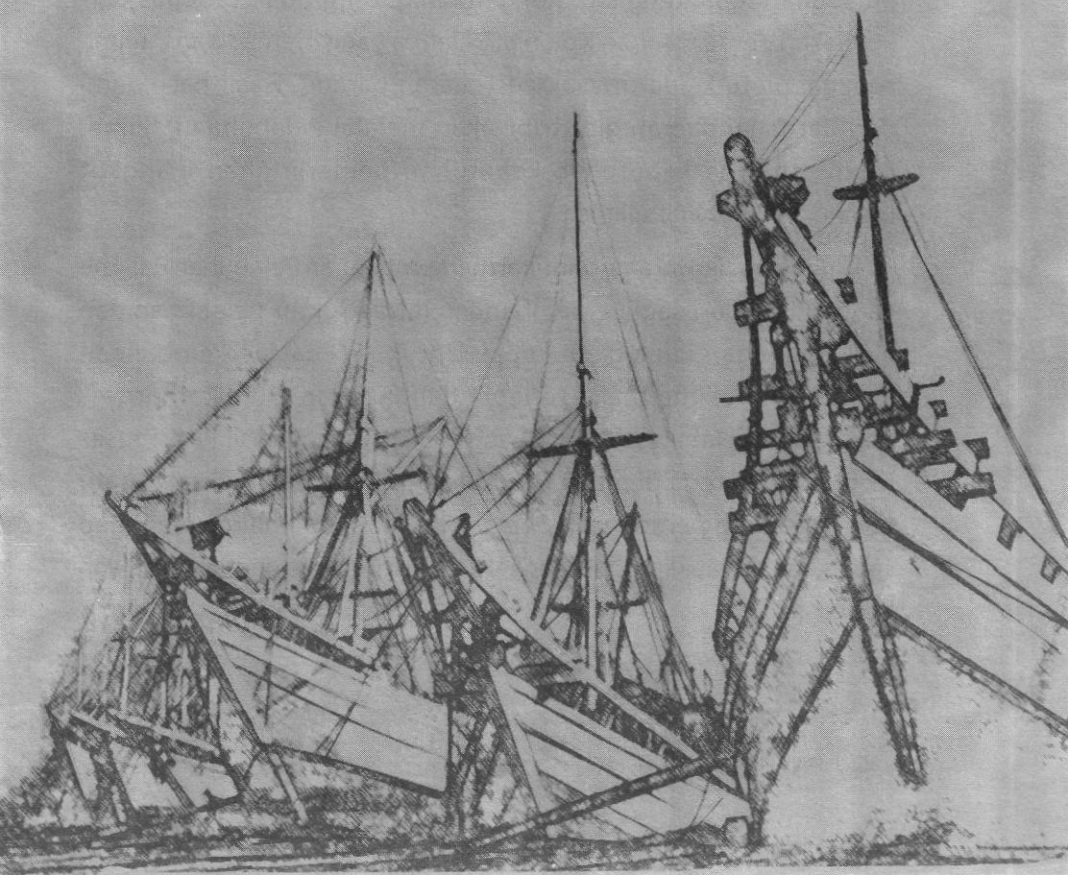
Meski demikian, kemunculan awal Pelabuhan Pallime tidak dapat ditentukan tahun berdirinya. Kondisi itu disebabkan kurangnya data yang tersedia pada periode itu. Pencarian sumber tertulis melalui Arsip hampir tidak ada yang ditemukan. Oleh sebab itu, data dan keterangan yang banyak dipergunakan dalam studi ini berasal dari keterangan atau sumber sekunder yang diketemukan pada berbagai perpustakaan yang ada di Kotamadya Makassar dan Kabupaten Bone. Berdasarkan keterangan itulah diketahui bahwa Pelabuhan Pallime diperkirakan mulai eksis pada awal abad ke-15. Pada periode itu, pelabuhan itu hanya berupa pelabuhan rakyat lalu berkembang menjadi pelabuhan besar ketika pengelolaannya diambil alih oleh pihak Kerajaan Bone.

DAFTAR PUSTAKA

- Anthoni, Reid. 2004. "Kebangkitan Makassar" dalam: *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara (terjemahan Sony Siregar, dkk.)*. Jakarta: LP3S.
- Husein, Idrus. 1986. "Selayang Pandang Pallime". Kantor Kecamatan Cenrana.
- Lontarak Akkarungeng Bone.
- Lapian, AB. 1992. *Sejarah Nusantara Sejarah Bahari*. Jakarta: Pidato Pengukuhan Guru Besar pada Universitas Indonesia.
- Mattulada. 2015 *Latoa; Suatu Lukisan Analitis Terhadap Antropologi Politik Orang Bugis*. Jogjakarta: Ombak.
- Pelras, Cristian. 2006. *Manusdia Bugis*. Jakarta: Nalar.
- Poelinggomang, Edwar, L. 2004. *Makassar Abad XIX: Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia (KPG).

BAGIAN III PELABUHAN PALLIME DI BAWAH KUASA BELANDA

Oleh : Syahrir Kila



A. PENGANTAR

Perubahan politik pemerintahan di Kabupaten Bone memberi pengaruh terhadap perkembangan Pelabuhan Pallime. Setelah pemerintah Belanda menguasai Pelabuhan Pallime terjadi perubahan mendasar terhadap pengelolaan pelabuhan. Demikian pula fasilitas pelabuhan lebih lengkap. Pengembangan ini tidak terlepas dari kebijakan pemerintahan Kolonial Belanda yang menjadikan Pallime sebagai pintu keluar masuk pertukaran barang. Hasil-hasil bumi dari berbagai daerah didistribusikan melalui Pelabuhan Pallime. Demikian pula kebutuhan-kebutuhan pemerintahan diangkut melalui Pelabuhan Pallime.

Pada bagian ini akan diuraikan perkembangan Pelabuhan Pallime yang dilihat dari segi perkembangan infrastruktur pelabuhan dan perkembangan kunjungan kapal. Untuk melihat perkembangan Pelabuhan Pallime maka terlebih dahulu akan diuraikan proses penaklukan Pelabuhan Pallime yang melalui perang pasifikasi. Proses ini penting karena di mana Pelabuhan Pallime menjadi salah satu target penting pemerintah Belanda. Pelabuhan Pallime dianggap sebagai salah satu sumber sengketa antara Belanda dengan Kerajaan Bone.

B. PENAKLUKAN KERAJAAN BONE

Ketika Van Heutsz menjadi Gubernur General (1904-1909) mencanangkan politik pasifikasi dengan langkah-langkah militer. Menurut Dirk Fock tindakan militer untuk menguasai secara langsung kerajaan-kerajaan di Sulawesi Selatan itu beralasan karena penguasa lokal (para raja-raja) tidak mentaati perjanjian dan bersikap tidak adil terhadap rakyatnya; Bahkan secara khusus dinyatakan bahwa Kerajaan Gowa telah menjadi tempat pelarian para pencuri dan menjadi pusat penadah barang curian.¹⁹ Sementara menurut Cramer, pemerintah Hindia Belanda berkewajiban melakukan tindakan militer karena bertanggungjawab atas kepulauannya.²⁰ Pernyataan-pernyataan itu seakan-akan membenarkan tindakan militer yang dicanangkan oleh Gubernur General Van Heutsz sebagai tugas suci untuk mengadakan, memajukan, dan memaslahatkan penduduk lokal, sama seperti rumusan Politik Etis Kabinet Abraham Kuiper pada tahun 1901.

Dalam surat Gubernur Jenderal yang ditujukan kepada Gubernur Sulawesi Selatan, Cornelis Alexander Kroesen (1903-1906) tertanggal 14 Juli 1905 diperintahkan dengan tegas untuk melakukan tindakan penaklukan dan penguasaan langsung seluruh wilayah Sulawesi Selatan dan memaksa semua penguasa lokal untuk mengakui kekuasaan pemerintah Hindia Belanda dengan menandatangani "pernyataan pendek" (*korte verklaring*) dalam waktu yang singkat,²¹ Isi pokok dari pernyataan pendek yang dipersiapkan untuk diterapkan itu adalah pihak penguasa kerajaan berjanji mengakui kedudukan

¹⁹ H. van Kol, *Nederlansch-Indie in de Staten Generaal 1897-1909* (s'Gravenhae: Martinus Nijhoff, 1911), hlm. 300-301.

²⁰ *Ibid*, hal. 301

²¹ Sumber Arsip: ANRI, C.A. Kroesen, "Memorie van Overgave". Baca juga: Edward L. Poelinggomang, *Perubahan Politik & Hubungan Kekuasaan Makassar 1905-1942*, Yogyakarta: Ombak, 2004, hlm. 46.

kekuasaan pemerintah Hindia Belanda atas wilayah kekuasaannya dan menunjukkan kesetiaan dan ketaatan atas segala peraturan dan kebijakan pemerintah serta memandang musuh pemerintah juga musuh mereka dan sahabat pemerintah juga menjadi sahabat mereka.²² Untuk mewujudkan keinginan itu, pihak pemerintah Hindia Belanda mempersiapkan dan melaksanakan pengiriman ekspedisi militer untuk menaklukkan kerajaan-kerajaan di Sulawesi Selatan. Ekspedisi militer itu dikenal dengan sebutan "Ekspedisi Militer Sulawesi Selatan 1905" (*Zuid Celebes Expeditie 1905*).

Penggunaan kekuatan militer untuk memaksa penguasa lokal menandatangani pernyataan pendek itu dipandang oleh pemerintah Hindia Belanda sebagai suatu tuntutan karena usaha diplomasi tidak pernah berhasil. Bahkan kerajaan pinjaman juga bertekad menolak keinginan pihak pemerintah untuk menguasai langsung kerajaannya, seperti yang dialami oleh pihak pemerintah dengan sikap penguasa Kerajaan Bone. Itulah sebabnya J.H. van Kol dan C.Th. van Deventer menyatakan bahwa pengiriman pasukan pendudukan merupakan suatu "kewajiban", kerana pemerintah Hindia Belanda bertanggungjawab bagi ketertiban dan keamanan di seluruh Kepulauan Nusantara.²³ Itulah sebabnya surat perintah yang dikirim oleh Gubernur General Van Heutsz itu ditindaklanjuti dengan pengiriman pasukan ekspedisi dari Jawa ke Makassar.

Pengiriman pasukan militer itu dilaksanakan pada pertengahan bulan Juli 1905. Pasukan dari Jawa Barat diberangkatkan dari Tanjung

²² J.M. Somer, *De Korte Verklaring* (Breda: Corona, 1934). *Korte Verklaring* terdiri dari tiga pasal. Pasal satu memuat pernyataan menyerahkan wilayah kekuasaan kepada pemerintah Hindia Belanda dan menyatakan kesetiaan dan ketaatan kepada pemerintah Belanda dan perwakilannya di Hindia Belanda. Pasal dua memuat janji untuk tidak melakukan hubungan dengan kerajaan asing, musuh pemerintah juga menjadi musuhnya dan sahabat pemerintah menjadi sahabatnya. Pasal ketiga, mengakui dan menjalankan semua perintah dan peraturan yang dibuat oleh pemerintah.

²³ Edward L. Poelinggomang, *op.cit.*, hlm. 48; H. van Kol, *op.cit.*, hlm. 300-301.

Priok pada tanggal 11 dan 13 Juli 1905. Pasukan bantuan dari Jawa Tengah diberangkatkan dari Semarang pada tanggal 13 dan 15 Juli 1905. Sementara pasukan dari Jawa Timur diberangkatkan dari Surabaya pada tanggal 13 dan 15 Juli 1905. Seluruh armada perang dan pasukan itu berangkat dengan tujuan pertama adalah ke Pelabuhan Bajoe dan Pallime (Kerajaan Bone). Armada perang yang dikirim itu telah berhasil berkumpul di perairan Kerajaan Bone pada tanggal 19 Juli 1905. Hal itu menunjukkan bahwa sasaran pertama tindakan penaklukan adalah terhadap Kerajaan Bone. Ekspedisi militer ini dipimpin oleh Kolonel Infantri C.A. van Loeren dan sebagai wakil komandan adalah Kolonel Kavaleri L.D.C. de Lannoy. Jumlah armada yang berkumpul di perairan Kerajaan Bone itu terdiri dari 7 kapal perang, 1 kapal pengintai, 7 kapal KPM, 1 kapal pemerintah, dan 1 kapal polisi. Jumlah anggota pasukan seluruhnya adalah 1331 orang, termasuk 88 perwira dan 576 anggota non tempur.²⁴

Pilihan pertama pada kerajaan ini didasarkan pada kenyataan bahwa kerajaan ini sesungguhnya berstatus sebagai kerajaan pinjaman namun menolak tuntutan pemerintah kolonial untuk menyerahkan kekuasaan dan tunduk pada pemerintah Belanda. Sikap raja Bone La Pawawoi Karaeng Segeri (1895-1905) itu mengisyaratkan pada pemerintah kolonial bahwa kerajaan itu telah memiliki pengaruh yang luas dan mendapat dukungan dari sejumlah kerajaan sahabat. Jika tidak demikian pasti raja Bone ini tidak bersikap menentang, karena pengangkatan dan penobatannya menjadi raja Bone itu atas dukungan dan bantuan pihak pemerintah kolonial. Oleh karena itu, bila kerajaan ini berhasil dipaksakan menyerahkan kekuasaannya dan menandatangani pernyataan pendek maka kerajaan-kerajaan lain akan mudah ditaklukkan.

²⁴ Mahira Beddugolo, "Perlawanan Bone terhadap Kolonialisme Belanda Tahun 1905", Makassar: Tesis UNM, 2001, hlm. 75.

Komandan militer Van Loeren, setelah semua armada berkumpul, mengirim utusan untuk menyampaikan surat tuntutan. Isi pokok tuntutan itu memuat tiga hal: pertama, penguasa kerajaan diharuskan menandatangani akte penyerahan wilayahnya kepada pemerintah Hindia Belanda; kedua, menyetujui ganti rugi penarikan pajak impor dan ekspor; dan ketiga adalah mengakui hak pemerintah Hindia Belanda untuk menguasai pelabuhan kerajaan dan menempatkan polisi di pelabuhan itu. Tuntutan ini sudah harus dipenuhi dalam waktu 2 kali 24 jam. Jika tidak maka pihak militer akan melancarkan penyerangan. Tuntutan itu ditolak oleh pihak pemerintah kerajaan, sehingga pada dinihari, 21 Juli 1905, pihak militer Belanda memulai melancarkan serangan. Tanggal ini menjadi *datum* awal tindakan militer dari pasukan Ekspedisi Militer Sulawesi Selatan 1905 (Mattulada, 1999: 374-377).

Serangan militer Belanda itu mendapat perlawanan yang gigih dari laskar Bone yang mendapat bantuan pasukan dari kerajaan Gowa, Soppeng, dan Wajo. Bantuan pasukan dari kerajaan lain itu telah diperhitungkan oleh pihak militer Belanda. Itulah sebabnya seluruh pasukan ekspedisi dipusatkan untuk menyerang Bone dengan perhitungan bila berhasil tampil sebagai pemenang maka kerajaan-kerajaan lain akan mudah ditaklukkan (Patunru, 2004: 25 - 30). Perang yang berkobar itu berlangsung hingga September 1905. Banyak korban berjatuhan dan akhirnya pihak militer Belanda berhasil menguasai kerajaan itu, meskipun raja Bone telah mengungsi. Usaha untuk menangkap raja Bone tidak berhasil sehingga pihak militer memaksakan anggota Ade Pitu (dewan hadat kerajaan) untuk menandatangani pernyataan pendek pada September 1905.

Setelah Bone diduduki, aksi militer selanjutnya diarahkan pada kerajaan-kerajaan lainnya, seperti Kerajaan Gowa, Luwu, Sidenreng, Tanete, Barru, Suppa, dan lainnya. Pada umumnya penguasa lokal

bersikap menolak tuntutan itu sehingga tindakan militer untuk memaksakan terus dilancarkan. Hanya beberapa kerajaan kecil yang langsung bersedia menerima dan menandatangani pernyataan pendek, seperti Kerajaan Tanete, Maiwa, Enrekang, dan Kassa. Hal itu tentunya didasarkan pada kenyataan bahwa kerajaan-kerajaan besar dan kuat saja tidak mampu menghadapi agresi militer Belanda. Oleh karena itu adalah lebih menguntungkan bagi rakyat tidak terlibat dalam perang apabila bersedia menerima dan mendandatangani.

Kedatuan Luwu juga bersikap menolak tuntutan pihak pemerintah Belanda sehingga diserang. Meskipun pihak kedatuan Luwu melakukan perlawanan namun tidak berhasil membendung serangan lawan sehingga akhirnya kedatuan itu berhasil diduduki oleh pihak militer Belanda. Akhirnya Datu Luwu, We Kambo Daeng Risompa (1901-1905) dan anggota dewan Hadatnya terpaksa menandatangani pernyataan pendek yang disodorkan pada 19 September 1905.

Tindakan yang sama juga terjadi atas Kerajaan Gowa. Tuntutan yang diajukan kepada Raja Gowa, Sultan Husain I Makkulau Karaeng Lembangparang diabaikan atau ditolak. Sikap itu mengisyaratkan bahwa kerajaan akan diserang oleh pasukan militer Belanda. Oleh karena itu, para pembesar kerajaan mendesak raja untuk mengungsi agar gerakan perlawanan dapat leluasa dilancarkan terhadap pasukan militer yang ingin menyerang kedudukan kerajaan. Akhirnya pada 18 Oktober 1905, pemerintah mengirim ekspedisi militer ke Gowa. Pasukan militer dengan mudah mematahkan perlawanan rakyat, namun tidak berhasil menawan raja. Usaha pengejaran dilakukan namun tidak berhasil menangkap sang raja. Pada awalnya raja Gowa mengungsi ke Barru, dan kemudian direncanakan meneruskan pelariannya ke Sidenreng. Oleh karena raja tidak dapat ditawan maka gubernur Kroesen mendesak dan memaksa *tumailalang towa*

dan anggota dewan *Bate Salapang* untuk menerima dan bersedia menandatangani pernyataan pendek yang disodorkan pada 18 Desember 1905.

Setelah kerajaan-kerajaan yang besar dan kuat berhasil diduduki, kerajaan-kerajaan yang kecil tidak melakukan perlawanan kecuali menerima dan menandatangani pernyataan pendek yang disodorkan. Atas dasar itu pemerintah Hindia Belanda memandang telah menguasai dan berkuasa sepenuhnya atas wilayah Sulawesi Selatan pada tahun 1906. Itulah sebabnya pada 31 Desember 1906, gubernur sipil dan militer, Henricus Nicolas Alfred Swart (1906-1908) mengeluarkan Surat Keputusan tentang penataan pemerintah di Sulawesi Selatan. Penataan pemerintahan ini dipandang bersifat sementara, karena usaha untuk memaksakan kerajaan-kerajaan di daerah ini untuk menandatangani pernyataan pendek masih terus berlangsung. Sebagai contoh dapat dicatat kerajaan-kerajaan yang belakangan menandatangani pernyataan pendek antara lain: Sinanangi Pakarama, penguasa Pambuang, pada 13 Pebruari 1908; Rammang Petta Lolo, atas nama pemerintah Majene, pada 15 Pebruari 1908; Karanene, penguasa Mamuju, pada 1908; Lorong, penguasa Kerajaan Alla, pada 11 Januari 1909 dan I Pancaitana Arung Pancana, penguasa Kerajaan Tanete, pada 7 Agustus 1912.²⁵

Sejak pemerintah Hindia Belanda menganggap telah menguasai dan dapat melaksanakan pemerintahan langsung di Sulawesi Selatan. Pandangan itu berhubungan dengan telah diduduki dan dikuasainya kerajaan-kerajaan besar dan berpengaruh, seperti Kerajaan Gowa, Bone, Luwu, Soppeng, Wajo, dan Sidenreng – pemerintah menerapkan beberapa kebijaksanaan penting. Kebijakan yang pertama adalah menetapkan kota Makassar menjadi kotamadya

²⁵ Edward, L. Poelinggomang, *Sejarah Tanete, Pemda Barru*, 2005, hlm.137.

(*gemeente stad*) pada 1 Juli 1906. Sesungguhnya rancangan itu telah dipersiapkan sejak 1904 dengan membentuk pemerintah kota, namun pelaksanaan dan pengresmian kedudukan pemerintahan kota sebagai satu kotamadya baru terlaksana dua tahun kemudian. Pelaksanaan ini juga direalisasikan setelah pemerintah yakin dapat menguasai sepenuhnya wilayah pemerintahan Sulawesi Selatan.

Kebijakan kedua, adalah mewujudkan keinginan yang telah dicetuskan pada 1872, yaitu rencana pembatalan kedudukan Pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan bebas. Sehubungan dengan itu Gubernur General Van Heutzs menerbitkan Surat Keputusan tertanggal 27 Juni 1906, yang isi pokoknya menyatakan bahwa mulai 1 Agustus 1906 kedudukan Pelabuhan Makassar berubah menjadi pelabuhan wajib pajak (*tol gebied*).²⁶ Kebijakan ini dilaksanakan karena pemerintah telah yakin dapat membendung kegiatan perdagangan maritim penduduk Sulawesi Selatan ke pelabuhan-pelabuhan asing. Keyakinan pemerintah itu didukung oleh beberapa hal, antara lain perusahaan pelayaran niaga yang dikelola oleh pemerintah, *Koninklijk Paketvaart Maschappij* (KPM) yang didirikan pada 1891 telah berhasil memperluas jalur pelayarannya dan menguasai pelayaran perdagangan maritim. Kedudukan bandar Makassar sebagai sentra kegiatan perdagangan untuk kawasan Kalimantan dan Indonesia bagian timur telah dialihkan ke Semarang dan Surabaya. Pemerintahan di Sulawesi Selatan telah beralih dalam genggamannya kekuasaan pemerintah Hindia Belanda sehingga dapat membendung kegiatan perdagangan maritim penduduk ke pelabuhan asing, seperti Singapura, Jailolo (bandar Kesultanan Sulu, Philipina Selatan) dan pelabuhan-pelabuhan lainnya di Semenanjung Melayu dan *Australia*.

²⁶ Edward, L. Poelinggomang, dkk. *Sejarah Sulawesi Selatan Jilid II*, 2004, hlm. 20.

Gambaran itu menunjukkan bahwa kebijakan politik pasifikasi yang dicanangkan oleh pemerintah kolonial itu bukan hanya dimaksudkan untuk menguasai dan melaksanakan pemerintahan langsung di Sulawesi Selatan saja, tetapi juga merupakan langkah strategi terakhir untuk memudahkan kegiatan perdagangan maritim penduduk Sulawesi Selatan. Langkah ini menunjang langkah-langkah sebelumnya yang telah dicanangkan seperti memberikan hak istimewa bagi kegiatan bongkar dan muat muatan kapal KPM, yang telah memungkinkan perusahaan pelayaran itu memperluas jalur pelayarannya, dan pengalihan kedudukan bandar Makassar ke Semarang dan Surabaya.

Serangan yang dilancarkan oleh pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1905 atas Kerajaan Bone bukanlah satu tindakan yang dilakukan secara tergesa-gesa. Serangan itu sendiri telah direncanakan jauh sebelumnya karena Raja Bone, La Pawawoi Karaeng Segeri dipandang telah menyalahgunakan kekuasaan yang diberikan padanya. Dalam salah satu terbitan pada 27 April 1903 dalam koran Java Bone, terbit satu tulisan dengan judul 'Bone Harus Ditaklukan'.²⁷

Dalam *LontarakTolo Rumpakna Bone* yang ditulis oleh Andi Malla Petta Bela (*Arung Manajeng*), pada awal tulisannya dikatakan:

Makkedai La Menriana. Ia mula tabbakkana rukka samallangiede mai ri lipuna Bone gaukna Arung Salampe calabainna Pattiro winruna Daeng Paroto sabennarakna Pallime temmappattuppu ri adek temmappalete ri rapang. Naia maseng alena mangkauk ri Tana Bone'.

Terjemahannya :

²⁷ Lihat Harry A. Pooze dan Pim Schoorl, *Excursions in Celebes* (Leiden: KITLV, 1991)

Kisah menuturkan. Pada waktu permulaan kekacauan umum di daerah Bone, perbuatannya Arung Salempé jantannya Pattiro kelakuan Daeng Paroto syahbandar Pallime tak menaati adat dan menuruti hukum. Dia yang menganggap dirinya Raja Mangkauk di Bone.²⁸

Lontarak di atas menggambarkan bahwa Pelabuhan Pallime merupakan salah satu pelabuhan terkenal di Bone menjadi faktor penting yang membuat timbulnya hubungan yang kurang baik antara Bone dan Belanda. Pelabuhan Pallime bukanlah satu-satunya faktor yang membuat hubungan antara dua kekuatan itu meruncing. Keinginan Belanda untuk menempatkan petugas untuk mengawasi jalannya perdagangan di pelabuhan itu tidak disetujui oleh pemerintah Kerajaan Bone, dapat dianggap sebagai pemicu sehingga perang antara kedua kekuatan itu tidak dapat dibendung. Keputusan untuk menaklukkan Bone haruslah dipandang sebagai upaya penegakan supremasi Belanda terhadap seluruh wilayah Hindia Belanda. Proses penyusunan keputusan untuk menyerang Bone, merupakan bagian imperialisme Belanda dan prinsip umum atas imperialisme itu sendiri, yang ketika itu dilakukan oleh bangsa Barat.

C. PELABUHAN PALLIME DI BAWAH KENDALI BELANDA

Sejak 1905, Pelabuhan Pallime dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda. Sampai 1920 Pelabuhan Pallime mengalami perkembangan yang cukup signifikan. Oleh karena itu antara 1905 sampai 1920, penulis kategorikan sebagai fase perkembangan awal Pelabuhan Pallime. Perkembangan awal ini melalui proses sepanjang

²⁸ Muhammad, Salim, *Tolo Rumpuna Bone*: transliterasi dan terjemahan *Lontarak*, Ujungpandang: Depdikbud, Provinsi Sulawesi Selatan, 1991, hlm. 1.

perjalanan sejarah dan berkaitan erat dengan berbagai kebijakan-kebijakan, peristiwa-peristiwa penting yang terjadi sebelumnya yang memiliki perspektif kausalitas dengan perkembangan Pelabuhan Pallime itu sendiri.

Karenanya, untuk menelaah proses perkembangan awal Pelabuhan Pallime, maka perlu memahami berbagai peristiwa-peristiwa penting sebelumnya secara kronologis, sehingga utuh dan berbobot tentang perkembangan awal Pelabuhan Pallime.

Runtuhnya VOC tidak serta merta bangsa Indonesia lepas dari kendali Belanda. Karena setelah keruntuhan VOC Belanda kembali mengambil alih daerah kekuasaan peninggalan VOC di Nusantara. Pada 1870 terjadi perubahan kebijakan politik ekonomi pemerintah kolonial, di mana sistem *culturstelsel* dianggap tidak



Foto 2: Mr C. van Vollen hoven, Asisten Residen JWT Heringa, Controller Makassar B.deJong dan Mr van Royen dalam perahu di sungai di Cenrana, tanggal 26 Juli 1930, (sumber: KITLV)

sesuai lagi dengan tuntutan pemerintah kolonial. Ini ditandai dengan dikeluarkannya Undang-undang agrarian 1870. Oleh karena itu, pemerintah kolonial Belanda kemudian mengeluarkan kebijakan politik pintu terbuka

Politik pintu terbuka pada intinya adalah diberinya kesempatan kepada investor asing untuk menanamkan modalnya di Hindia Belanda, Indonesia diarahkan kepada suatu sistem ekonomi yang bernuansa *kapitalis*. Untuk melaksanakan kebijakan tersebut, pemerintah Kolonial Belanda kemudian mengambil tindakan tegas kepada penguasa pribumi (kerajaan-kerajaan di nusantara) agar mengakui kedaulatan pemerintah Kolonial Belanda yang lebih dikenal dengan istilah perjanjian pendek. Ini dimaksudkan agar terjaminnya ketertiban dan keamanan bagi investor asing, sehingga mereka tertarik menanamkan modalnya di Indonesia. Logikanya ketika seluruh penguasa pribumi di nusantara sudah diikat dengan perjanjian pendek, maka dengan mudah investor asing menanamkan modalnya.

Realisasi dari kebijakan politik tersebut, pemerintah Kolonial Belanda melancarkan serangan kepada kerajaan-kerajaan nusantara, seperti pertempuran dengan Kerajaan Aceh, Perang Diponegoro, Perang Padri dan di Sulawesi Selatan adalah serangan pemerintah Belanda terhadap Kerajaan Bone. Perang Belanda dengan kerajaan-kerajaan nusantara ini lebih dikenal dengan perang Pasifikasi.

Serangan Belanda terhadap Kerajaan Bone baru dapat berhasil setelah 1905. Serangan ini terjadi setelah pemerintah Kerajaan Bone menolak menyerahkan Pelabuhan Bajoe dan Pallime kepada pemerintah Belanda. Pada 21 Juli 1905 dimana pemerintah Raja Bone ke- 31 La Pawawoi Karaeng Sigeri Matinroe di Bandung, Bone kembali diserang melalui Pantai Bajoe di bawah pimpinan Kolonel C.

Van Loenen yang berhasil menguasai seluruh Kerajaan Bone setelah gugurnya Baso Paggiling Abdul Hamid Petta Ponggowae pada 18 November 1905.²⁹

Sebelum Belanda menyerang Kerajaan Bone, terlebih dahulu Jenderal Belanda mengirim ekspedisi ke Kerajaan Bone. Pada 19 Juli 1905, terlihat adanya iring-iringan kapal perang Belanda memasuki perairan teluk Bone dan sedang berlabuh mulai dari Ujung Tanjung Pattiro di selatan sampai Pallime di utara lengkap dengan meriam dan alat-alat perang. Kemudian tiba perutusan dari pimpinan ekspedisi Belanda dari kapal yang berlabuh di luar Bajoe. Perutusan dimaksud membawa salam dan pesanan dari pimpinan ekspedisi, bahwa sesuai dengan perintah dari Gubernur Jenderal Belanda, "berkeinginan mempersatukan kerajaan-kerajaan di Sulawesi dalam kekuasaannya termasuk Kerajaan Bone. Dan khusus untuk Kerajaan Bone, Belanda berkeinginan menguasai pelabuhan utama Pallime guna membantu raja Bone memungut bea di pelabuhan itu."³⁰

Pada dasarnya pra ekspedisi pengiriman pasukan Belanda, telah terjadi perselisihan antara pemerintah Belanda dengan Kerajaan Bone yang juga berkaitan erat dengan Pelabuhan Pallime. Salah satu pokok perselisihan di antara pemerintah Belanda dengan Kerajaan Bone ialah tuntutan Belanda pada permulaan 1900 supaya pemerintah Kerajaan Bone menyerahkan kepadanya Pelabuhan Bajoe dan Pelabuhan Pallime bersama hak-hak pungutan bea cukai atasnya, untuk nama Gubernur Jenderal akan diberikan ganti kerugian kepada Kerajaan Bone. Berulang kali pemerintah Belanda mendesak Arungpone untuk memenuhi tuntutan-tuntutan tersebut, teristimewa mengenai kedua pelabuhan tersebut yang sejak dahulu telah merupakan sumber penghasilan yang utama bagi Kerajaan

²⁹ A. Muh. Ali, *Bone Selayang Pandang*, Watampone, 1984, hlm 6-7

³⁰ *Ibid.*

Bone.³¹

Keinginan Belanda untuk menguasai pelabuhan utama Pallime merupakan bukti strategis Pallime baik dari sudut politik maupun ekonomi bagi Kerajaan Bone. Ini terlihat ketika raja Bone menolak permintaan Gubernur Jenderal Belanda tersebut, sehingga perselisihan keduanya diakhiri dengan konflik bersenjata yang ditandai dengan serangan Belanda ke Kerajaan Bone.

Serangan Belanda terhadap Kerajaan Bone tersebut membuktikan bahwa daerah laut begitu penting dalam rangka pertahanan dan keamanan terhadap serangan dari luar. Pelabuhan Bajoe ketika itu menjadi batu loncatan pasukan Belanda menguasai Kerajaan Bone. Karenanya di sanalah pasukan Belanda pertama kalinya berlabuh dan membangun basis kekuatan militer.

Pelabuhan Pallime pada masa itu juga memiliki peranan tersendiri dalam menahan serangan dari Belanda. Pelabuhan Pallime yang telah ramai dikunjungi para pedagang dan perahu-perahu layar besar, dikejutkan oleh informasi akan serangan Belanda terhadap Kerajaan Bone, maka aktivitas Pelabuhan Pallime juga dipersiapkan dalam rangka menyambut serangan tersebut. "karena pihak syahbandar menerima informasi bahwa sebenarnya pasukan Belanda juga menargetkan Pelabuhan Pallime apabila mereka gagal menembus Pelabuhan Bajoe".³²

Menjelang pecahnya perang Bone tahun 1905, H. Ali yang merupakan salah seorang pimpinan rakyat Pallime pada waktu itu datang menghadap kepada raja Bone. Raja Bone kemudian memerintahkan kepada H. Ali untuk menyusun pertahanan menghadapi Belanda apabila Belanda mencoba untuk mendarat

³¹ Abd Razak, Dg. Patunru, *Sejarah Bone*, Ujung Pandang, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan, 1989, hlm. 274

³² H. Mannang, Wawancara tgl. 18 Februari 2014

di Pallime. “Sebagai persiapan alat perang yang dipakai dalam menghadapi Belanda kelak maka raja Bone menyerahkan 12 pucuk senjata yang terdiri dari *Ballili Mattampuku* dan *Bokong Lima*”. Langkah ini ditempuh karena diperkirakan pasukan Belanda akan memasuki salah satu muara sungai menuju Pallime.

Setelah perang Bone benar-benar diambang pintu yaitu tatkala kapal-kapal perang Belanda sudah berada di perairan Bajoe, maka rakyat Pallime berduyung-duyung ke muara Ceppi Tenggara (salah satu muara menuju Pallime) untuk menghadang kapal Belanda apabila hendak mendarat di Pallime. Akan tetapi pasukan Belanda tidak pernah mendekati muara Ceppi Tenggara. Pasukan Belanda kemudian berhasil mendarat di sebelah utara Bajoe.

Sejarah Pallime kemudian memasuki babakan baru setelah perang Bone dengan Belanda berakhir dengan kemenangan Belanda, yang berarti Belanda berhasil menguasai Pelabuhan Pallime. Peristiwa “Rumpa’na Bone” ternyata berpengaruh besar terhadap intensitas Pelabuhan Pallime. Kalau sebelumnya Pelabuhan Pallime ditangani oleh pemerintah Kerajaan Bone, kini beralih ke tangan pemerintah Belanda dengan konsep dan kebijakan yang tentunya berbeda pula. Secara otomatis berpengaruh pula terhadap aktivitas pelayaran dan perdagangan di Pelabuhan Pallime itu sendiri.

Realisasi dari kebijakan Belanda dimulai dengan mengalihkan perhatiannya ke Pallime sebagai target utama dalam rangka supremasi ekonomi khususnya di Kerajaan Bone. Kemudian kebijakan politik Belanda pun direalisasikan dengan mendirikan pemerintah kolonial yang berpusat di Pompanua, serta mengangkat H. Ali sebagai Kepala Desa Pallime. Hal ini dimaksudkan untuk melancarkan arus masuk keluarnya barang hasil bumi di Pelabuhan Pallime, serta mempermudah bagi pemerintah untuk mengontrolnya.

Karena antara Pallime (kota pelabuhan) dengan Pompanua (pusat pemerintahan Afdeling Bone) dihubungkan oleh lalu lintas air, yakni Sungai Cenrana yang berhulu di Danau Tempe dan bermuara di Pallime. Kondisi demikian mendorong perkembangan Pelabuhan Pallime sebagai pusat perdagangan pada masa itu.

Kebijakan pemerintah Kolonial Belanda tersebut direalisasikan dengan membenahi berbagai struktur Pelabuhan. Pelabuhan Pallime dijadikan sebagai proyeksi kemajuan ekonomi dengan menempatkan sebagai pintu gerbang pelayaran di teluk Bone. Hal ini dibuktikan ketika Belanda menjadikan Pelabuhan Pallime sebagai tempat keluar masuknya barang dagangan dan hasil Bumi. Setelah Belanda menguasai Pallime, di daerah ini semakin meningkat. Karena Belanda menjadikan Pallime sebagai jalur lalu lintas untuk segala kepentingan pemerintahannya.³³

Untuk menjadikan Pallime sebagai pusat kegiatan pelayaran di perairan Teluk Bone, maka "pada 1920-an Belanda membangun berbagai fasilitas pelabuhan". Seperti gudang barang, gudang minyak tanah, pabrik penggilingan padi dan galangan kapal. Pembangunan fasilitas pelabuhan tersebut dimaksudkan sebagai sarana penimbunan/penyimpanan dan pengelolaan hasil-hasil bumi, baik yang didatangkan dari luar maupun yang akan diangkut keluar. Karena fasilitas pelabuhan tersebut dibangun oleh pemerintah kolonial, maka "Pemerintah Belanda kemudian mempersewakan kepada pedagang"³⁴

Kesemua itu diproyeksikan untuk mendukung kelangsungan kebijakan-kebijakan pemerintah kolonial. Karena, untuk meningkatkan devisa yang dihasilkan oleh Pelabuhan Pallime, maka keberadaan fasilitas pelabuhan menjadi prasarat utama.

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

Pembangunan fasilitas pelabuhan tersebut dengan sendirinya mendorong perkembangan aktivitas pelayaran dan perdagangan. Sebagaimana dituturkan oleh H. Mannang salah seorang mantan pegawai pelabuhan di Pallime bahwa setelah Belanda berhasil menguasai Kerajaan Bone dan mengambil alih Pelabuhan Pallime, mereka kemudian membangun berbagai fasilitas pelabuhan. Diantaranya, gudang barang, gudang minyak tanah dengan ukuran 50 x 90 meter, serta galangan kapal. Dengan perkembangan ini mengakibatkan Pelabuhan Pallime semakin ramai dikunjungi para pedagang.

Berdasarkan kebijakan pemerintah tersebut di atas, maka Pelabuhan Pallime dapat dikatakan mengalami perkembangan awal. Ini disebabkan karena para pedagang luar negeri mulai mengenal Pelabuhan Pallime. Menurut A. Husein bahwa :Penguasaan dan pembangunan fasilitas Pelabuhan Pallime oleh pemerintah Kolonial Belanda mengakibatkan dikenalnya Pelabuhan Pallime. Pada awal perkembangannya hanya sedikit pedagang yang datang karena merasa belum aman. Dengan demikian aktivitas pelabuhan pada awalnya didominasi oleh kapal-kapal untuk kepentingan pemerintah kolonial.³⁵

Pernyataan di atas diperkuat lagi dengan pendapat Idrus Husein (1982: 16) bahwa 1905 sampai 1920-an adalah fase perkembangan awal Pelabuhan Pallime. Sejak itu secara berangsur Pelabuhan Pallime dikenal ke seluruh pelosok nusantara. Setelah tahun 1920, fasilitas pelabuhan semakin lengkap dan sejak itu Pelabuhan Pallime mengalami perkembangan yang pesat sampai kedatangan tentara Jepang. Pelabuhan Pallime mengalami perkembangan awal pada tahun 1905 sampai 1920. Mengenai situasi Pelabuhan Pallime pada

³⁵ A. Husein, wawancara tanggal 20 Januari 2014

perkembangan awal ini dapat dilihat pada table berikut :

Table 2.
Perkembangan Pelabuhan Pallime 1905 – 1920

No.	Tahun	Fasilitas yang dibangun	Jenis Barang yang perdagangan		Jumlah kapal
			Keluar	Masuk	
1.	1905	Perencanaan	Beras, kelapa, jagung	Garam, kain	20 – 40
2.	1910	Galangan kapal	Beras, kelapa, jagung, taripang	Garam, kain, obat-obatan, permadani	35 – 60
3.	1915	Gudang Barang, Gudang minyak	Beras, kelapa, jagung, taripang	Garam, kain, obat-obatan, permadani	60 – 100
4.	1920	Pembenahan Organisasi Pelabuhan	Beras, kelapa, jagung, taripang.	Garam, kain, obat-obatan, permadani	100 – 135

Sumber : Diolah dari hasil wawancara

Keterangan : *Jumlah barang baik masuk dan keluar mengalami peningkatan kapasitas seiring dengan meningkatnya jumlah kapal dan peningkatan produktifitas hasil-hasil bumi.*

Berdasarkan table di atas menunjukkan peningkatan yang signifikan dari Pelabuhan Pallime. Peningkatan ini sesuai dengan perkembangan dibidang produktivitas hasil-hasil bumi. Akibatnya, para pedagang-pedagang dari luar juga aktif masuk ke Pallimen

dengan membawa barang seperti kain, permadani, obat-obatan untuk selanjutnya disalurkan ke daerah-daerah lain.

Sejak tahun 1920-an Pelabuhan Pallime mengalami perkembangan sangat pesat.³⁶ Kenyataan ini dapat dilihat dengan semakin ramainya aktivitas pelayaran dan perdagangan di Pelabuhan Pallime. "Para pedagang tidak hanya berasal dari pedagang lokal, tetapi pedagang dari mancanegara (luar negeri) seperti pedagang Arab, China banyak berdagang di Pallime".³⁷ Kenyataan ini semakin memperkuat kedudukan Pelabuhan Pallime sebagai pusat pelayaran dan perdagangan di Kerajaan Bone.

Jenis kapal yang masuk ke Pelabuhan Pallime sebagian besar kapal Phinisi. Seperti kapal Gunung Jati, Latimojong, Sungai Saddang, Jenne Datar. Kapal-kapal tersebut membawa barang ke Pallime seperti garam dan rempah-rempah, kemudian mengangkut keluar hasil bumi, seperti jagung, beras, kelapa dan lain-lain sebagainya. Aktivitas perdagangan ini semakin berkembang, setelah jalur Sungai Cenrana menuju Pallime, dari Pallime disalurkan ke daerah-daerah lain.

Aktivitas pelayaran dan perdagangan hasil bumi sebagian besar dilakukan oleh penduduk pribumi. Sedangkan pedagang-pedagang Arab, memperdagangkan barang seperti baju, sajadah, permadani, barang antik, gumbang suang. Pedagang-pedagang Arab tersebut menumpang kapal-kapal Phinisi pulang balik ke Singapura.³⁸ Melihat perkembangan tersebut, pemerintah Belanda kemudian mendirikan sebuah pabrik penggilingan di Pallime. Hal ini dimaksudkan untuk mempermudah para pedagang. Akibatnya, Pelabuhan Pallime semakin ramai didatangi oleh para pedagang-pedagang asing.

³⁶ H. Mannang, wawancara, tanggal 18 Februari 2014

³⁷ H. Nawire, wawancara, 18 Februari 2014.

³⁸ Idrus Husein, wawancara, 19 September 2014

Pada 1935, pemerintah Belanda mendirikan pasar di Pallime. Pembangunan pasar ini dimaksudkan untuk melengkapi fasilitas perdagangan di Pallime. Aktivitas perdagangan di Pelabuhan Pallime mengalami peningkatan. Menurut H. Mannang bahwa setelah didirikan pasar Pallime, aktivitas pelayaran dan perdagangan semakin maju. Kapal Phinisi yang sandar di dermaga biasanya mencapai 50 bahkan 100 kapal. Suatu jumlah yang cukup besar untuk ukuran pelabuhan pada masa itu. Mengenai keadaan Pelabuhan Pallime 1920 – 1942 dapat dilihat pada table berikut:

Table 3
Keadaan Pelabuhan Pallime tahun 1920 – 1942

No.	Fasilitas Pelabuhan	Barang yang diperdagangkan		Jumlah kapal
		Masuk	Keluar	
1. 2. 3. 4. 5. 6. 7.	Gudang barang Hasil bumi Gudang barang lain Gudang minyak Pasar Kantor pelabuhan Pabrik penggilingan	Kain, permadani, manik-manik, baju, obat-obatan, gumbang suang, sajadah, keramik.	Beras, kelapa kopi, jagung, garam, taripang.	150 – 250

Sumber : Diolah dari hasil wawancara

Keterangan : - *Peningkatan baik jumlah barang dagangan juga meningkatkan secara intensif jumlah kapal.*
- *Jadwal masuknya kapal satu kali dalam seminggu.*

Table di atas menunjukkan tingkat kemajuan Pelabuhan Pallime mencapai puncaknya. Ini terjadi antara 1920 – 1942. Ketika itu Pelabuhan Pallime menjadi pusat perdagangan dan pelayaran. Hasil-hasil bumi dari daerah Pallime khususnya dan daerah lain, seperti Wajo, Soppeng dan daerah-daerah di Bone diangkut ke Pallime

dengan transportasi air melalui aliran Sungai Cenrana. Sampai di Pallime barang-barang tersebut ditampung ke dalam gudang yang telah disediakan. Kemudian didistribusikan ke daerah-daerah lain. Demikian sebaliknya barang masuk ditampung dalam gudang kemudian didistribusikan ke daerah-daerah lain.

Selain kapal-kapal Phinisi, juga terdapat kapal-kapal dari Belanda dengan kapasitas rata-rata 2.000 ton.³⁹ Kapal Belanda ini tidak dapat sandar di pelabuhan karena akan menggeser kapal-kapal Phinisi lainnya. Olehnya itu kapal tersebut hanya berlabuh di luar pelabuhan, kemudian kapal-kapal kecil (tongkang) yang dipergunakan untuk membongkar muatan mereka. Kapal Belanda ini membawa barang ke Singapura kemudian pada saat kembali biasanya membawa mobil untuk keperluan pemerintah Belanda.

Sedangkan kapal-kapal Phinisi yang berlabuh di Pelabuhan Pallime rata-rata berkapasitas 200 ton. Cara kerja mereka adalah membawa barang dari luar seperti garam, barang antik, baju, permadani (dibawa oleh pedagang Arab), kemudian mengangkut kembali hasil-hasil bumi yang berasal dari berbagai daerah. Hasil-hasil bumi tersebut terlebih dahulu disimpan dalam gudang barang, setelah barang-barang kapal tersebut sudah dibongkar baru diisi kembali dengan barang-barang yang akan dibawa keluar.

Untuk lebih memperlancar distribusi hasil-hasil bumi, maka pemerintah Belanda membangun sebuah gudang di Pompanua. Hal ini dimaksudkan para pedagang tidak perlu lagi langsung ke Pallime, tetapi dapat menyimpan barangnya di Pompanua dan pihak pengelola gudang di Pompanua yang meneruskan ke Pallime.

Kesemua mekanisme pelayaran dan perdagangan di Pelabuhan Pallime diatur dan dikendalikan oleh pemerintah Belanda. Gudang

³⁹ H. Mannang, wawancara, 20 Februari 2014).

barang di Pompanua di kepalai oleh Tuan Hongs (sebutan penduduk setempat) sedangkan kepala pelabuhan juga orang Belanda dengan nama Tuan Hoo (sebutan penduduk setempat). Mereka bekerja dengan prioritas kepentingan pemerintah kolonial Belanda. Masuk dan keluarnya barang dikenakan pajak (bea cukai) yang telah diatur sesuai perundang-undangan kolonial.

Jadwal masuk dan keluarnya kapal rata-rata satu kali dalam seminggu (hari Sabtu sampai Minggu). Pada hari tersebut pelabuhan diramaikan oleh pedagang-pedagang, baik pedagang setempat maupun pedagang dari luar. Ini dikarenakan pada hari itu banyak kapal-kapal berlabuh di Pallime dan membawa sejumlah barang dagangan. Pada hari Sabtu kapal-kapal mulai sandar dan pada hari Minggu kapal-kapal tersebut meninggalkan dermaga dengan membawa berbagai macam hasil bumi.

Bagi masyarakat setempat dan sekitar Pallime merasakan fungsi dan peranan Pelabuhan Pallime dalam meningkatkan penghasilan mereka. Karena dengan semakin ramainya Pelabuhan Pallime, mereka dapat mengembangkan aktivitas pelayaran dan perdagangannya, di samping juga sebagian masyarakat bekerja sebagai buruh ataupun pegawai pelabuhan. Menurut A. Husein bahwa Belanda juga mempekerjakan penduduk setempat di pelabuhan, baik sebagai pegawai maupun buruh. Seperti pegawai di pabrik, penjaga gudang dan buruh. Hal inilah yang mendorong pemerintah Belanda mendirikan sekolah di Pallime, agar penduduk setempat dapat dipekerjakan di pelabuhan.

Dengan demikian jelaslah bahwa Pelabuhan Pallime telah memberi peranan bagi peningkatan kehidupan ekonomi masyarakat. Kenyataan ini dapat dilihat dari semakin hidupnya perdagangan dan pelayaran yang berarti juga menghidupkan pertanian rakyat.

D. KESIMPULAN

Pelabuhan Pallime mengalami perkembangan pesat sejak tahun 1905. Pada periode ini pemerintah Hindia Belanda mengambil alih Pelabuhan Pallime. Perkembangan Pelabuhan Pallime dapat dilihat dari segi pembangunan infrastruktur pelabuhan dan semakin meningkatnya kunjungan kapal. Demikian pula terjadi peningkatan komoditas yang diperdagangkan. Pada periode ini, Sungai Cenrana menjadi sarana infrastruktur yang menghubungkan antara satu daerah dengan daerah lainnya. Hasil-hasil bumi dari Soppeng, Wajo dan daerah-daerah sekitar Danau Tempe diangkut melalui Sungai Cenrana menuju Pelabuhan Pallime.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip dan Buku

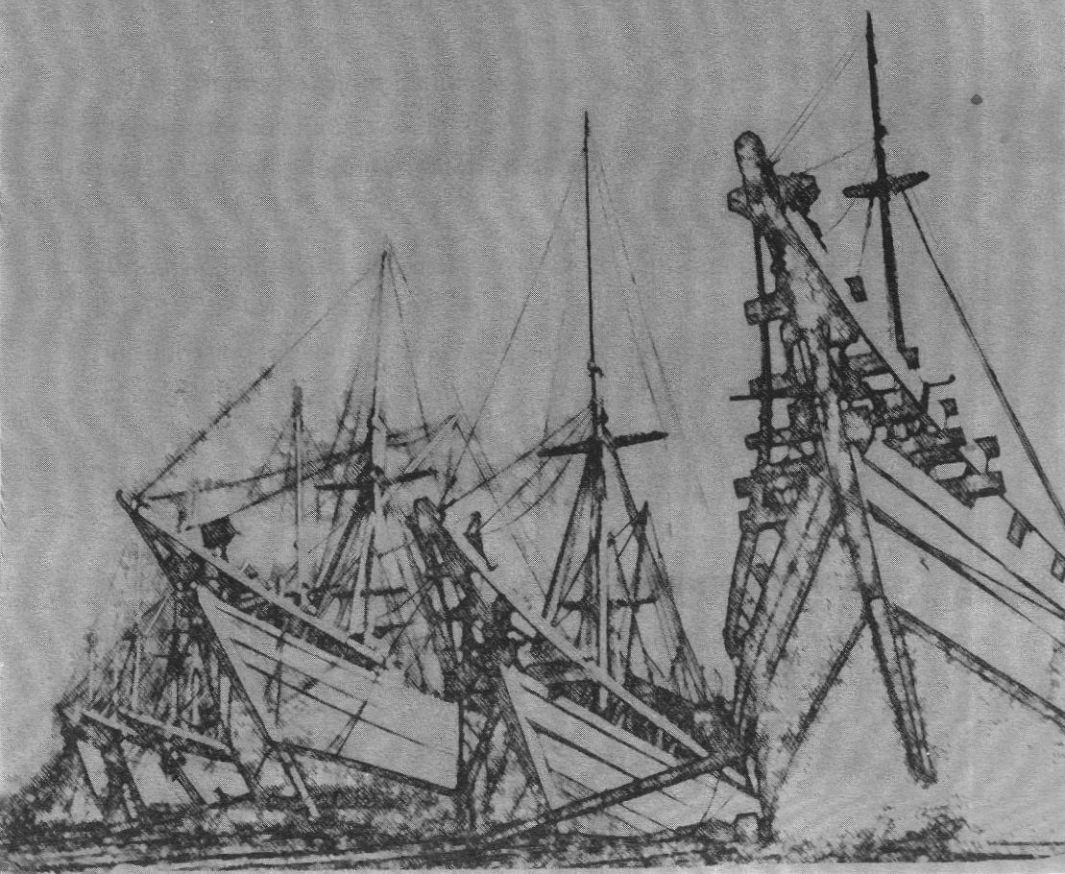
- Ali, Andi Muhammad. 1984. *Rumpa'na Bone: Perang Bone 1905*. Watampone: Percetakan Damai.
- Arsip: ANRI, C.A, Kroesen, "Memori van Overgave.
- Beddungolo, Mahira. 2010. "Perlawanan Bone Terhadap Kolonialisme Belanda Tahun 1905". Makassar: Tesis Universitas Negeri Makassar.
- Harry A. Poose dan Pim Schoorl. 1991. *Excursies ini Celebes*. Leiden: KITLV.
- H. van Kol. (sumber Arsip). 1911. *Nederlanch Indie in de Staten Generaal 1897-1909* (s'Gravenhae: Martinus Nijhoff (1911).
- Patunru, Abd. Razak Daeng. 1989. *Sejarah Bone*. Ujung Pandang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara.
- Poelinggomang, Edward, L. 2004. *Perubahan Politik dan Hubungan Kekuasaan Makassar 1906-1912*. Jogjakarta: Ombak.
- Poelinggomang, Edward, L. 2004. *Sejarah Sulawesi Selatan Jilid II*. Makassar: Balitbangda Provinsi Sulawesi Selatan.
- Poelinggomang, Edward, L. 2005. *Sejarah Tanete; Dari Agangnionjo ke Kabupaten Barru*. Barru: Pemerintah Kabupaten Barru.
- Salim, Muhammad. 1991. *Tolorumpa'na Bone: Transliterasi dan Terjemahan Lontarak*. Ujung Pandang: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Provinsi Sulawesi Selatan.
- Somer, J.M. 1934. *De Korte Verklaring*. Breda: Corona.

Daftar Informan

- Andi Husein, Sejarawan / budayawan, Pallime, Cenrana.
- Haji Mannang, tokoh masyarakat/budayawan, Cenrana, Bone.
- Haji Nawire, tokoh masyarakat, Pallime, Cenrana.
- Idris Husain, Budayawan/ tokoh masyarakat, Cenrana, Bone.

BAGIAN IV PELABUHAN PALLIME PADA MASA JEPANG HINGGA AWAL KEMERDEKAAN

Oleh : Taufik Ahmad



A. PENGANTAR

Kemunduran pelabuhan dalam konteks ini dapat dilihat dari dua sudut. *Pertama*, kemunduran dari sudut fisik, *kedua*, kemunduran dari segi fungsional. Secara fisik Pelabuhan Pallime mengalami kemunduran meliputi lemahnya sarana dan prasarana fisik pelabuhan, seperti tidak kondusifnya gedung-gedung fasilitas yang tidak layak digunakan sebagai sarana pelabuhan. Termasuk peralihan fungsi kantor kepala pelabuhan menjadi rumah jabatan Camat Ajangale, tempat bongkar muat barang dan gudang menjadi tempat pemukiman masyarakat, pabrik penggilingan padi yang dilelang pada tahun 1968.

Secara fungsional, terjadi proses kemunduran sehingga fungsi-fungsi sebelumnya tidak dapat dioperasionalkan lagi. Seperti fungsi sebagai pusat perdagangan dan pelayaran, tempat pendistribusian hasil-hasil bumi, pusat perputaran ekonomi. Masyarakat kemudian beralih ke jenis pekerjaan lain, seperti nelayan, petani tambak, dan sebagian memilih merantau.

B. PERIODE PENDUDUKAN JEPANG

Penguasaan militer Jepang di Sulawesi Selatan untuk menduduki wilayah-wilayah bertujuan menopang kebutuhan

ekonominya, olehnya itu Jepang menerapkan kebijakan yang agresif dan tidak mengenal kompromi⁴⁰. Hal tersebut nampak ketika Jepang mengeluarkan seperangkat aturan yang tertuang dalam bentuk undang-undang yang termaktub dalam *Osime seirei*. Salah satu isi aturan *Osamu Seirei* berupa hukuman militer kepada warga sipil jika tidak patuh terhadap Balatentara Dai Nippon⁴¹. Sehingga masyarakat kurang menyukai keberadaan Pemerintah Jepang yang cenderung agresif dan militan tersebut, karena aturan yang diterapkan menunjukkan cara yang keras dan disiplin. Kebencian pribumi terhadap pemerintah Jepang umumnya tidak frontal, kecuali di Bone dan Jeneponto⁴².

Pendudukan Jepang di Sulawesi Selatan mempengaruhi kondisi ekonomi rakyat pribumi. Kondisi tersebut memiliki relevansi signifikan dengan implementasi kebijakan ekonomi⁴³. Jepang

⁴⁰ Romeo, Raben (ed), *Representing The Japanese Occupation Of Indonesia Personal Testimonies and Public Images In Indonesia, Japan, and The Netherlands*. Netherlands Institutes For War Documentation, Amesterdam: Waanders Publisher, Zwolle, 1999; Anthony Reid. dan Oki Akira, *The Japanese Experience in Indonesia: Selected Memories of 1942-1945*, (Monography in Internasional Studies Southeast Asia Studies, no.72; Ohio University, Ohio, 1986; Hugh Purcell, *...Fasisme*. (Penerjemah: Faisol Reza). Yogyakarta: Resist Book, 2004.

⁴¹ Pasal 4: Sekalian pegawai dan penduduk biasa diwajibkan menurut perintah Balatentara Dai Nippon dan pembesar-pembesar pemerintahan Dai Nippon. Balatentara Dai Nippon akan menghormati kedudukan dan kekuasaan pegawai-pegawai yang setia kepada Dai Nippon, begitu juga jiwa, harta benda yang sah dan agama sekalian rakyat yang tidak berdosa. Sekalian pegawai dan rakyat umumnya hendaklah mempercayai Balatentara Dai Nippon dan dengan segera melakukan kewajibannya masing-masing seperti sedia kala. Akan tetapi barang siapa yang melanggar perintah Balatentara dan pembesar-pembesar Dai Nippon, atau mengacau keamanan umum, menghalang-halangi pekerjaan militer, mengganggu atau menganiaya penduduk bangsa Nippon, dengan sembunyi berhubungan dengan musuh, mengacau keuangan dan perekonomian, menyembunyikan harta benda dan barang bahan ataupun merusakkan sumber kekayaan tanah, pabrik-pabrik dan sebagainya akan dihukum berat menurut Undang-Undang hukum militer. Surianingrat dkk, *Himpunan Peraturan Perundangan mengenai Pemerintahan Daerah 1972* : 433 dan *Pemerintahan Provinsi Daerah*, 1991: 209.

⁴² Kasus Pemberontakan di Bone sesungguhnya merupakan bentuk respon resisten dari pribumi atas kebijakan Jepang yang cenderung menindas para petani padi. Sementara di Jeneponto memiliki gejala yang sama dengan kasus yang ada di Bone.

⁴³ Kebijakan ekonomi Jepang meliputi pertambangan, perkebunan dan pertanian.

memprioritaskan pada ekonomi pertanian padi. Pertanian padi menjadi amat penting bagi pendudukan Jepang, karena persediaan beras bagi tentara militernya mengalami kekuarangan akibat perang dengan sekutu⁴⁴. Untuk menanggulangi kekuarangan beras, maka Jepang mulai membentuk serangkaian kebijakan.

Dalam mendukung kegiatan pertanian, pemerintah Jepang mengeluarkan aturan ekonomi dan menyusun program-program pertanian yang melibatkan sebahagian besar petani. Rakyat dimobilisasi untuk memperoleh kekayaan sumber daya alam di daerah pedesaan. Sebab desa merupakan wilayah yang mempunyai lahan potensial untuk menghasilkan berbagai kebutuhan dasar. Kebutuhan dasar yang di prioritaskan Jepang dalam upaya perangnya adalah beras.

Dalam memenuhi kebutuhan beras secara berkelanjutan, Jepang membentuk sebuah organisasi pembelian padi yakni *Kumiai*⁴⁵ dan organisasi distribusi barang, *Haikyu Kumiai*⁴⁶. Badan/ organisasi yang didirikan Jepang seperti *Kumiai* dan *Haikyu Kumiai* memiliki konsekwensi logis dalam proses implementasi. *Kumiai* merupakan koperasi bentukan Jepang yang kemudian mendapat reaksi psikologis maupun fisik dari rakyat pribumi. Peran *kumiai* dalam hal ini menjadi indikasi kuat munculnya reaksi negatif dari rakyat pribumi. Olehnya itu, menjadi penting membahas peran organisasi tersebut dalam kaitannya dengan padi dan atau beras. Respon rakyat

⁴⁴ Kekurangan beras yang dialami Jepang berawal pada tahun 1940. Pada Mei 1940, awal Perang Dunia II, Belanda diduduki oleh Nazi Jerman, kemudian Hindia-Belanda mengumumkan keadaan siaga dengan mengalihkan ekspor (barang ekspor termasuk beras, minyak bumi dan batu bara) untuk Jepang ke AS dan Britania. Apalagi setelah Amerika melancarkan embargo minyak bumi, yang sangat mereka butuhkan, baik untuk industri, maupun untuk keperluan perang.

⁴⁵ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Sejarah Daerah Sulawesi Selatan*, Jakarta: 1978. Hlm. 94.

⁴⁶ Badan yang dibangun Jepang untuk mendistribusikan beras dan tekstil dari desa ke kota bagi para pekerja.

petani terhadap kebijakan tersebut sangat beragam.

Keadaan petani cenderung tertindas, ini nampak pada kasus yang ditemukan di Barru, bahwa Jepang ketika berkuasa memperkerjakan pribumi dengan sistem kerja yang padat dan disiplin. Dalam satu hari petani biasanya harus dibebankan dengan dua pekerjaan sekaligus atau lebih. Selain sebagai petani padi mereka juga dimobilisasi untuk mendirikan benteng pertahanan. Sementara itu rakyat tidak diberi upah dalam usaha pembangunan benteng. Bahkan hasil pertanian diambil sebanyak-banyaknya dan ternak rakyat dibeli dengan harga yang rendah⁴⁷.

Masalah beras atau padi menimbulkan dampak serius bagi rakyat pribumi, tidak hanya dalam bentuk perlawanan fisik akan tetapi juga berdampak psikologis. Rakyat mengalami kekurangan yang mengakibatkan kemiskinan dan kelaparan. Ilustrasi ini, menggambarkan kondisi rakyat yang tertekan karena kerja tanpa upah, kekurangan beras, rakyat menjadi miskin dan akhirnya kelaparan. Akibat yang lebih ekstrim adalah timbulnya keresahan sosial, seperti terjadi pencurian padi dan ternak, perjudian dan pasar gelap berupa beras/padi⁴⁸.

⁴⁷ Sinrang (82 tahun), Sebagai seorang mandor saya juga bekerja untuk menggali tanah tempat persembunyian, Jepang mengajarkan supaya kuat dan disiplin dalam bekerja, tak berhenti bekerja sebelum semuanya selesai. Selama satu bulan saya di Bili-bili, di Pattoppakkang juga satu bulan. Jepang juga punya tukang masak, jadi jika makanan sudah masak barulah kita dipanggil untuk makan. Selama bekerja saya tak pernah digaji, yang ada hanyalah di beri sedikit bayaran bukan uang tapi dengan pakaian, atau kain untuk membuat baju. Kekurangan yang terjadi saat Jepang menjajah sangat dirasakan karena jika hasil panen kita sebanyak 100 maka ia akan mengambil 1/2 hasilnya. Kerbau milikku juga diambil, jika harganya 2 sen, maka yang dibayar hanya 1 sen.

Dalam *Lembaran Deskripsi dan Transkripsi Kaset Sejarah Lisan Jepang Sulawesi Selatan*. Oleh Pusat Kajian Multikultural dan Pengembangan Regional Divisi Ilmu-Ilmu Sosial dan Humaniora Pusat Kegiatan Penelitian Unhas **bekerjasama dengan** Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Propinsi Sulawesi Selatan dan Tokyo University of Foreign Studies (STUFS). Pewawancara Iping, pendeskripsi Najirah. Kaset No. 08/ Jnpt – Iping/ 12/ 2006

⁴⁸ I Tara (65 tahun). Perjudian dan pencurian merajalela karena ada diantara mereka sudah tak tahu apa yang mesti dilakukan dan akhirnya mereka saling curi mencuri satu

Maka ditarik sebuah analisa bahwa Sulawesi Selatan merupakan salah satu daerah pengekspor beras dan jagung pada tahun 1923, 1932 dan 1939. Akan tetapi tidak keseluruhan daerah yang ada di Sulawesi Selatan karena ada daerah-daerah tertentu menjadi tempat penghasil beras. misalnya, Bone, Wajo, Barru, Sidrap. Setelah tahun 1939, belum ada laporan mengenai tingkat produktivitas pertanian padi. Akan tetapi, pendudukan Jepang menegaskan bahwa pada tahun 1942, Sulawesi Selatan yang didudukinya kembali mengalami kekurangan beras, setelah dikuasai oleh Belanda.

Peningkatan produksi makanan menjadi salah satu persoalan penting bagi pemerintahan militer sejak awal pendudukan. Sehingga Jepang membuat suatu program yang dikenal sebagai "Tindakan-tindakan mendesak mengenai bahan makanan"⁴⁹. Di bawah program tersebut, Jepang membentuk program-program berkelanjutan, untuk memenuhi kepentingan pangan militer Jepang. Salah satu isi dari Tindakan Mendesak Mengenai Bahan Makanan adalah perluasan atau ekstensifikasi lahan pertanian.

Untuk menanggulangi persoalan beras pada periode pendudukan, maka Jepang menyelenggarakan program pertanian guna peningkatan produksi padi. Di Jawa sebelum pendudukan Jepang, Belanda telah melakukan perluasan areal pertanian, penanaman padi dan tanaman perkebunan besar-besaran⁵⁰ sehingga pada periode pendudukan metode ekstensifikasi pertanian tidak sesuai lagi dikembangkan sebab lahan semakin sempit dan

sama lain. Kita bersaudara biasanya saling mencuri karena sudah tidak ada lagi sesuatu yang bisa mengisi perut, karena perbuatan jepang yang merampas ...kami biasa menukar beras dengan makanan lain di hutan sekalian kami juga biasa menyembunyikannya (padi, red) di hutan. Ibid., Kaset No. 03/ Jnpt – Iping/ 12/ 2006

⁴⁹ Kurasawa, Aiko. *Mobilisasi dan Kontrol: Studi perubahan Sosial di Pedesaan Jawa 1942-1945*. Jakarta: 1993, hlm. 7.

⁵⁰ Burger. 1962. Menjelaskan bahwa usaha perekonomian masa Hindia Belanda, ditingkatkan melalui sejumlah model salah satunya adalah penanaman besar-besaran (*culture stelsel*) atau tanam paksa dengan ekstensifikasi areal perkebunan dan pertanian.

pertambahan penduduk di Jawa juga semakin meningkat. Studi Kurasawa juga menegaskan, bahwa Jawa menjadi daerah produksi beras terbesar di Hindia Belanda. Dan sebelum kedatangan Jepang, dilakukan penanaman pertanian secara kontinyu, sehingga areal pertanian semakin sempit.

Sempitnya areal persawahan di Pulau Jawa menjadi indikasi pengalihan program ke daerah lain, adalah Pulau Sulawesi. Kepulauan Sulawesi yang berpusat di Makassar menjadi prioritas bagi pemerintah Jepang untuk menjalankan dan melanjutkan program pertanian. Program pertanian yang dimaksud lebih ditekankan dalam upaya pemenuhan beras. Maka program ini disosialisasikan di sejumlah *Ken Kanrikan* di sekitar Sulawesi.

Sulawesi pada masa pemerintahan Belanda menjadi salah satu wilayah yang mengalami kekurangan beras⁵¹, maka dari itu, penguasa angkatan laut Jepang berusaha untuk meningkatkan penanaman padi dan lain-lain. Sulawesi dan sekitarnya diadakan pembukaan lahan dan diubah menjadi sawah untuk penanaman padi. Salah satu langkah yang disebutkan oleh Jong⁵² bahwa telah terjadi pemaksaan terhadap rakyat Ambon, mereka dipaksa oleh Jepang untuk berpindah ke Seram, dalam rangka membuka lahan untuk penanaman padi.

Di daerah Bone, kebijakan politik ekonomi Jepang juga menekankan pada sektor pertanian. Di daerah ini terdapat pergolakan pemberontakan petani Unra yang berakibat semakin kerasnya pemerintahan Jepang di daerah Bone. Sementara kebijakan tentang bidang perhubungan laut, Jepang tidak menempatkan

⁵¹ Kalimantan dan Indonesia Timur (Sulawesi, Sunda Kecil, Maluku dan Papua berada di bawah kekuasaan Angkatan Laut Jepang, adalah daerah-daerah yang sebelum kedatangan Jepang telah menderita kekurangan beras sebesar 35.000 ton per tahun. Jong, 1987, hlm. 52.

⁵² Jong, 1987, *ibid*.

Pallime sebagai salah satu prioritas. Pallime kemudian menjadi salah satu penyimpanan senjata. Fungsi Pallime sebagai jalur perdagangan tidak mendapat perhatian dari Jepang. Pelabuhan Pallime mengalami kemunduran secara drastis setelah 1942. Karena pada tahun ini, Jepang berhasil menguasai bangsa Indonesia dan mengambil semua aset pemerintah Belanda. Kebijakan pemerintah militer Jepang kemudian diarahkan untuk kepentingan perang.

Pelabuhan Pallime sebagai salah satu aset pemerintah Belanda juga diambil alih pemerintah militer Jepang. Kebijakan pemerintah Jepang dirasa sangat mempengaruhi intensitas Pelabuhan Pallime. Akan tetapi, pada dasarnya sebelum kedatangan Jepang sudah terdapat tanda-tanda penurunan aktivitas di Pelabuhan Pallime. Jadi kedatangan Jepang hanya merupakan faktor klimaks dari kemunduran Pelabuhan Pallime.

Dinamika aktivitas pelayaran dan perdagangan di Pelabuhan Pallime terus berlangsung selama pemerintahan kolonial Belanda. Rentang periode ini boleh dikatakan Pelabuhan Pallime mengalami perkembangan yang cukup pesat. Karena pada masa itu Pelabuhan Pallime mengalami kemajuan dari sudut fisik (fasilitas pelabuhan), pelayanan jasa dan perkembangan kehidupan masyarakat dari berbagai bidang.

Akan tetapi, Pelabuhan Pallime mengalami proses kemunduran setelah pemerintah kolonial Belanda mengalami depresi ekonomi pada 1930. Kondisi ini diperparah lagi setelah meletus perang dunia ke dua di Eropa pada 1939, dimana Belanda terlibat dalam perang tersebut dengan implikasi yang cukup besar terhadap negara jajahannya, termasuk Indonesia. Konsentrasi pemerintah kolonial terhadap masalah politik kemudian meniscayakan pembangunan ekonomi baik dalam skala makro maupun mikro ekonomi.

Perang dunia kedua berbias kepada bangsa Indonesia yang ketika itu masih dalam status negara jajahan Belanda. Sebagai sebuah negara jajahan, maka konsekuensinya akan menjadi obyek eksploitasi ekonomi untuk kepentingan penjajah baik dalam suasana aman (stabil) maupun dalam suasana perang. Sementara Belanda ketika itu termasuk ke dalam blok sekutu melawan Jepang. Sehingga bangsa Indonesiapun harus merasakan akses yang ditimbulkan dari perang tersebut, terutama setelah Jepang berhasil menduduki Indonesia.

Dalam konteks tersebut, Pelabuhan Pallime sebagai pusat pelayaran dan perdagangan di Bone mengalami proses kemunduran. Pasalnya, para pedagang tentu merasa kuatir ketika jaminan keamanan dan ketertiban tidak terpenuhi, sehingga mereka pun maksimal mengurangi aktivitasnya dan minimal beralih ke profesi lain. Kondisi itu diperparah ketika Jepang berhasil menduduki Indonesia. Dalam logika perang Belanda kemudian harus meninggalkan pemerintahannya di Indonesia dan kini diambil oleh pemerintahan militer Jepang. Selama pemerintahan ini berlangsung terdapat perubahan-perubahan kebijakan pemerintah baik dari sudut ekonomi maupun politik.

Pendudukan Jepang di Indonesia membawa pengaruh yang besar terhadap kehidupan masyarakat Indonesia. Ricklefs mengemukakan bahwa Masa pendudukan Jepang selama tiga setengah tahun merupakan salah satu periode yang paling menentukan dalam sejarah Indonesia. Di seluruh nusantara mereka mempolitisasikan bangsa Indonesia sampai ke tingkat desa dengan sengaja dan dengan menghadapkan Indonesia pada rezim kolonial yang bersifat sangat menindas dan merusak dalam sejarahnya Indonesia dibagi menjadi tiga wilayah militer oleh Jepang. Sumatera ditempatkan di bawah Angkatan Darat ke-25, sedangkan Jawa dan

Madura berada di bawah Angkatan Darat ke-16; kedua wilayah ini berada di bawah Angkatan Darat wilayah ke-7 dengan markas besarnya di Singapura. Kalimantan dan Indonesia Timur dikuasai oleh Angkatan Laut.⁵³

Ketiga wilayah militer Jepang tersebut memiliki perbedaan-perbedaan kebijakan secara mendasar. Pada umumnya Jawa dianggap sebagai daerah yang secara politik maju namun secara ekonomi kurang penting, sumber daya utamanya adalah manusia. Kebijakan-kebijakan Jepang di sana membangkitkan rasa kesadaran nasional yang jauh lebih mantap dari pada kedua wilayah lainnya dan dengan demikian semakin memperbesar perbedaan tingkat kecanggihan politik antara Jawa dan daerah-daerah lainnya. Di-karenakan pentingnya arti perkembangan-perkembangan itu di masa yang akan datang, maka Jawa juga mendapat perhatian ilmiah yang lebih besar daripada pulau-pulau lainnya. Kemudian Sumatera mempunyai arti penting untuk pihak Jepang karena merupakan sumber-sumber strategisnya. Sementara itu wilayah yang berada di bawah kekuasaan Angkatan Laut dianggap terbelakang secara politik dan penting secara ekonomi. Karena asumsi logis ini, maka pemerintahan atas wilayah Angkatan Laut ini bersifat sangat menindas.

Sistem pemerintahan tersebut, nampaknya menempatkan Indonesia Bagian Timur akan dijadikan basis militer Angkatan Laut dengan pertimbangan ketertinggalan politik dan sumber ekonomi lebih maju. Oleh karena itu pada daerah ini terdapat eksploitasi hasil-hasil ekonomi yang sangat besar. Hasil-hasil bumi yang berasal dari daerah ini direkrut untuk kepentingan perang Jepang.

Pada April 1943 suatu kebijakan beras Jepang dilancarkan yang menentukan bahwa pasar bebas beras di larang dan petani

⁵³ Menurut Ricklefs, 1993, hlm. 297

harus menyerahkan sebagian panen mereka kepada pemerintah. Sedangkan jumlah wajib serah itu diserahkan kepada masing-masing pemerintah daerah, tergantung kemampuan produksinya. Kebijakan ini makin memperberat beban rakyat Indonesia, sehingga tidak jarang terdengar berita bencana kelaparan di berbagai tempat.⁵⁴

Akibatnya, di daerah inilah sangat dirasakan penderitaan rakyat. Ekonomi kolonial Belanda yang telah dibangun mengalami kemerosotan sebagai akibat tekanan dari Jepang. Kebijakan pemerintahan yang demikian itu meruntuhkan struktur ekonomi yang telah dibangun oleh pemerintah Belanda. Sebagai konsukuensinya kehidupan ekonomi masyarakat drastis mengalami kemunduran.

Dalam konteks ini, Pelabuhan Pallime sebagai pusat pelayaran dan perdagangan di Kerajaan Bone tidak luput dari akses kebijakan tersebut. Selama pendudukan Jepang, Pelabuhan Pallime mengalami kemunduran. Menurut H. Mannang bahwa kedatangan Jepang di Pallime tidak meningkatkan kegiatan perdagangan dan pelayaran. Karena selama pemerintahan Jepang dapat dikatakan tidak ada pembangunan sarana pelabuhan. Jumlah kapal semakin hari semakin menurun.⁵⁵

Kemunduran Pelabuhan Pallime pada masa pemerintahan Jepang mengakibatkan merosotnya aktivitas pelayaran dan perdagangan yang pada akhirnya melemahkan kehidupan ekonomi masyarakat. Oleh karena rentang periode ini, terjadi perubahan struktur dalam kehidupan masyarakat. Terjadi peralihan jenis pekerjaan, serta perpindahan penduduk yang menyebabkan berubahnya struktur pemukiman.

⁵⁴ RZ. Leirissa, *Sejarah Perekonomian Indonesia*. Jakarta Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1996, hlm. 91

⁵⁵ Idrus Husein, "Selayang Pandang Pallime", 1986, hlm.15.

C. KRISIS EKONOMI POLITIK DAN KEAMANAN REGIONAL 1945-1960

Rentang 1950 – 1962, dalam sejarah Sulawesi Selatan pasca proklamasi kemerdekaan, terdapat dua peristiwa politik yang penting dan menonjol serta berefek pada berbagai aspek kehidupan sosial, politik dan ekonomi masyarakat. *Pertama*, Gerakan DI/TII Kahar Muzakkar (1950-1962)⁵⁶, dan *kedua*, Gerakan Permesta yang dipelopori perwira militer di Sulawesi Selatan (1957-1962).⁵⁷ Perbedaan menyolok dari kedua gerakan ini terletak pada ideologi dan strategi perjuangannya. DI/TII Kahar Muzakkar secara tegas menyatakan diri sebagai gerakan yang berideologi Islam sebagai landasan perjuangannya. Gerakan DI/TII terfokus di daerah pedalaman. Sedangkan Permesta adalah sebuah gerakan yang dipelopori perwira militer yang menawarkan suatu format pembangunan daerah dan menuntut otonomi. Ada suatu kekecewaan perwira daerah di Sulawesi Selatan terhadap kegagalan pusat dalam berbagai bidang pembangunan. Gerakan ini berpusat di Makassar kemudian berkembang ke Minahasa.⁵⁸

⁵⁶ Lihat misalnya Anhar Gonggong, *Abdul Kahar Muzakkar: Dari Patriot Hingga Pemberontak*, Jakarta: Grasindo, 1992. Kemudian diterbitkan Edisi Revisi oleh Ombak, Yogyakarta, 2004. Barbara Sillars Harvei, *Pemberontakan Kahar Muzakkar: Dari Tradisi Ke DI/TII*, Jakarta: Tmprint, 1989. Cornelis van Dijk, *Darul Islam Sebuah Pemberontakan* (terjemahan) Jakarta: Grafiti Press, 1983. Tulisan yang memposisikan Kahar Muzakkar sebagai petualang yang meresahkan Sulawesi Selatan selama 15 tahun, lihat Bahar Mattalioe, *Kahar Muzakkar dan Petualangannya*, Jakarta: Delegasi, 1965, hlm. 57.

⁵⁷ Lihat Barbara Sillars Harvey, *Permesta: Pemberontakan Setengah Hati*, Jakarta: Grafiti Press, 1983, paling tidak dalam tulisan ini ada dua hal yang penting terlukis di dalamnya, *pertama*, betapa rumitnya peristiwa itu untuk diteliti, ditelaah, terutama karena ia mengandung berbagai corak kompleksitas di dalamnya. *Kedua*, bagaimana peristiwa itu berkembang dari semacam gerakan yang mengkritik kepada yang berkuasa di Jakarta berkembang menjadi pemberontakan yang setengah hati. RZ. Leirissa, *PRRI/Permesta: Strategi Pembangunan Indonesia Tanpa Komunis*, Jakarta: Grafiti Press, 1997. Dengan pendekatan *oral history* disamping dukungan data arsip berhasil menyimpulkan Gerakan PRRI/Permesta yang jauh dipahami umum selama ini. Ia menilai PRRI/Permesta bukan sekedar pertentangan pusat dan daerah tetapi sebuah solusi yang ditawarkan dalam melaksanakan pembangunan tanpa komunis.

⁵⁸ Tulisan ini tidak memposisikan diri untuk menelaah peristiwa tersebut, tetapi lebih

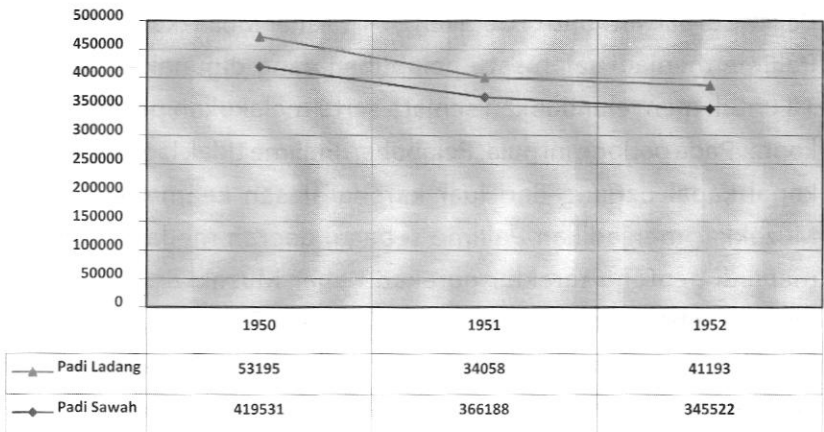
Situasi politik keamanan yang tidak stabil menjadi pembangunan tidak dapat berjalan dengan lancar. Pada periode ini Pelabuhan Pallime di bawah kontrol Gerakan DI/TII Kahar Muzakkar. Pelabuhan Pallime menjadi salah satu pelabuhan yang digunakan oleh DI/TII untuk menyelundupkan senjata serta melakukan perdagangan kopra. Pada periode ini pula, Pelabuhan Pallime tidak lagi dikunjungi kapal-kapal dagang dari luar karena alasan keamanan. Kahar Muzakkar menjadikan Pallime sebagai daerah medan jihad dan menjadi benteng terakhir gerakan Kahar Muzakkar di Sulawesi Selatan sebelum menyeberang ke Sulawesi Tenggara. Menjelang berakhirnya Gerakan DI/TII Kahar Muzakkar, tentara DI/TII melakukan penyeberangan ke Sulawesi Tenggara melalui Teluk Bone.

Persoalan ekonomi juga menjadi penting untuk dilihat krisis ekonomi petani sehingga produk pertanian sebagai komoditi menurun drastis. Pada 1950-an petani di Sulawesi Selatan mengalami kesulitan ekonomi disebabkan oleh musim paceklik atau mengalami masa *puso* di beberapa daerah. Kemarau panjang pada tahun 1951-1952 mengakibatkan rusaknya tanaman padi di beberapa daerah. Antara lain, Makassar, sekitar 4.310 hektar, Gowa 1.078 hektar, Takalar 4.955 hektar, Jeneponto 2.847 hektar, dan Pangkajene 495 hektar padi sawah yang mati kekeringan dan oleh ulat batang. Kecenderungan menurunnya curah hujan terjadi sampai bulan Agustus 1952 sehingga di daerah Parepare sekitar 4.504 hektar dan Bone 1.176 hektar juga mengalami kerusakan karena kekeringan. Keadaan ini mengakibatkan produksi tidak mencukupi dengan kebutuhan beras penduduk Sulawesi Selatan.⁵⁹

menempatkan pada telaah situasi keamanan pada rentang tahun 1950-1964 sebagai efek dari kedua peristiwa tersebut, terutama pengaruhnya terhadap perkembangan PKI di Sulawesi Selatan.

⁵⁹ Kementerian Penerangan RI. *Provinsi Sulawesi*, Jakarta: Kementerian Penerangan RI, 1952, hlm. 407-408

Tabel 4
Grafik Hasil Produksi Padi Tahun 1950-1952



Sumber : Kementerian Penerangan RI, 1952: 413

Grafik di atas menunjukkan adanya penurunan produksi beras di Sulawesi Selatan. Keadaan ini mempengaruhi pemenuhan kebutuhan beras di berbagai wilayah di Sulawesi dan wilayah-wilayah lain di Indonesia, seperti Kalimantan, Nusa Tenggara dan Maluku. Pada 1952, Provinsi Sulawesi memiliki luas persawahan 429.314 hektar dan sekitar 394.521 hektar terdapat di Sulawesi Selatan.⁶⁰ Dengan demikian sebagian besar produksi beras berasal dari Sulawesi Selatan.

Dalam Almanak Pertanian 1954 yang diterbitkan oleh kementerian pertanian menunjukkan bahwa luas sawah di Indonesia Timur (tiga provinsi, Sulawesi, Nusa Tenggara, dan Maluku) 690.076 hektar, tanah perkebunan 142.394 hektar, hutan mencapai 49.860.000 hektar, dengan produksi sawah rata-rata 2 ton setiap hektar dalam waktu satu tahun dengan rendemen = 50 persen.⁶¹

⁶⁰ *Ibid.*, hlm. 416

⁶¹ Almanak Pertanian 1954 dalam Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi

Dengan demikian, produksi pertanian maksimal hanya mencapai kurang lebih 690.000 ton beras setahun. Sementara kebutuhan perkapita dihitung rata-rata 350 gram sehari atau kurang lebih 126 Kilogram setahun, maka perkiraan jumlah penduduk tiga provinsi tahun 1956 mencapai kurang lebih 12,7 juta jiwa, dan tahun 1960 mencapai kurang lebih 13,7 juta, pada 1960 seluruh kebutuhan beras mencapai 1.672.000 ton⁶². Kebutuhan beras sama sekali tidak mencukupi. Apabila tidak ada usaha pembangunan sektor pertanian dalam bentuk pemeliharaan atau pembukaan lahan baru serta bimbingan dalam upaya penambahan produksi dengan menggunakan pupuk, memperbaiki cara-cara bercocok tanam. Jika tidak diantisipasi, berdasarkan perhitungan di atas maka wilayah Indonesia Timur mengalami kekurangan beras.

Akibat krisis beras tersebut pengiriman beras ke daerah-daerah luar Sulawesi juga menurun drastis sehingga perdagangan antara perlabuhan mengalami penurunan. Pallime semakin lama semakin sepi dari kunjungan kapal. Di samping karena persoalan keamanan, penurunan produksi pertanian juga menjadi faktor penting kemunduran Pelabuhan Pallime.

D. PEKEMBANGAN TRANSPORTASI DARAT DAN PENDANGKALAN SUNGAI

Setelah Gerakan DI/TII Kahar Muzakka berhasil ditumpas, keberadaan Pelabuhan Pallime tidak dapat bangkit kembali bahkan mengalami kemunduran. Pelabuhan Pallime pada masa kemerdekaan tidak mengalami perkembangan bahkan proses kemunduran tetap terjadi. Kemunduran Pelabuhan Pallime

Sulawesi Selatan, Arsip Muhammad Saleh Lahade No. Reg. 344

⁶² Rencana Pembangunan Tiga Provinsi dalam Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan, Arsip Muhammad Saleh Lahade No. Reg 345

disebabkan karena terjadinya perubahan tata ekonomi yang tidak lagi mengandalkan lalu lintas air, karena sarana angkutan darat telah mengalami perkembangan yang cukup pesat. Sementara Pallime sendiri adalah suatu daerah tepian yang sulit ditempuh dengan transportasi darat. Karena situasi yang demikian ini menyebabkan Pelabuhan Pallime mengalami kemunduran.

Pembangunan sarana transportasi darat yang menghubungkan Kabupaten Bone dengan kabupaten lain menyebabkan berpindahnya pusat ekonomi dari Pallime ke Watampone (ibukota Kabupaten Bone sekarang). Perpindahan ini kemudian mendorong pula perkembangan Pelabuhan Bajoe. Berdasar dari kondisi ini, maka Pallime yang selama ini dikenal sebagai tempat keluar masuknya barang tidak lagi berfungsi sebagaimana mestinya. Kenyataan ini dapat dikategorikan diskrepansi situasional, dimana terjadi ketidakseimbangan pembangunan yang melemahkan sektor lain yang lebih bersifat situasional.

Demikian pula kemunduran Pelabuhan Pallime disebabkan karena adanya perubahan struktur geografis yakni pendangkalan Sungai Cenrana sehingga menghambat arus lalu lintas laut. Pendangkalan tersebut mengalami puncaknya terutama pada 1960-an. Faktor lain yang menyebabkan kemunduran Pelabuhan Pallime sehingga tidak kondusif karena situasi keamanan dan ketertiban di Pallime terutama setelah terjadinya pemberontakan DI/TII Kahar Muzakkar. Dan pada akhir-akhir gerakan DI/TII di Sulawesi Selatan, daerah Pallime juga menjadi basis pertahanan gerilya. Bahkan menurut informasi yang penulis peroleh, seperti pendapat dari H. Mannang bahwa : "Pallime saat itu menjadi daerah pertahanan terakhir sebelum menyeberang ke Sulawesi Tenggara. Banyak gerilyawan menggunakan Pelabuhan Pallime sebagai daerah

penyeberangan ke Sulawesi Tenggara”.⁶³

Hal lain pula yang menyebabkan terjadinya kemunduran Pelabuhan Pallime adalah administrasi pelabuhan yang sangat merugikan. Misalnya bea cukai yang sudah sangat tinggi dan memberatkan bagi pedagang. Hal ini disebabkan karena terjadinya perubahan administrasi serta kepenguasaan pelabuhan dari tangan pemerintah Belanda ke tangan pemerintah Jepang.

Selain faktor situasional tersebut di atas, untuk menganalisa kemunduran Pelabuhan Pallime dapat pula dirujuk pada sebuah teori yang berkaitan dengan kemunduran suatu pelabuhan. Teori yang dikemukakan oleh Howard Dick (1987) yang menyatakan pelayaran antara pulau di Indonesia kompetitif dan bersifat regulasi. Artinya, ketika terdapat dua pelabuhan yang saling berdekatan, maka ia akan berkompetitif sehingga mematikan aktivitas pelabuhan salah satunya. Dick kemudian mencontohkan antara Jakarta dengan Singapura. Jakarta mengalami kemunduran karena kalah kompetitif dengan Pelabuhan Singapura. Kondisi ini juga terjadi di Pallime yang berdekatan dengan Pelabuhan Bajoe dengan jarak kurang lebih 70 km. Sementara Pelabuhan Bajoe mengalami kemajuan karena letaknya berada di tepi laut, sedangkan Pallime termasuk dalam kategori pelabuhan Muara.

Faktor-faktor di atas menjadikan Pelabuhan Pallime sebagai struktur kehidupan, berpengaruh besar terhadap berbagai dimensi kehidupan manusia. Kemunduran Pelabuhan Pallime membawa dampak bagi kehidupan masyarakat Pallime khususnya. Sejak mengalami proses kemunduran sampai telah terjadi proses peralihan aktivitas masyarakat dari pelayaran dan perdagangan serta pegawai dan buruh pelabuhan menjadi petani sawah, petani

⁶³ Husein, Idrus, “Selayang Pandang Pallime”. 2014. Kecamatan Pallime.

tambak dan nelayan. Sebagian juga masyarakat memilih merantau atau keluar daerah untuk mencari kehidupan yang lebih layak dan aman. Semenjak kemunduran Pelabuhan Pallime, banyak orang memilih merantau keluar dari Pallime. Sehingga sekarang ini Pallime sebagian penduduknya adalah pendatang. Masyarakat yang memilih menetap di Pallime bekerja sebagai petani dan nelayan.

Kenyataan ini menunjukkan adanya perubahan yang terjadi dalam masyarakat. Pada 1950-an, Pelabuhan Pallime mulai mengalami kemunduran yang sangat drastis sebagai akibat tidak kondusifnya situasi keamanan dan pola administrasi pelabuhan yang sangat memberatkan masyarakat dan pedagang. Oleh karena itu, banyak dari masyarakat asli Pallime yang sampai sekarang belum kembali ke daerah asal.

Akan tetapi, pada 1970-an perubahan aktivitas masyarakat di Pallime tidaklah berarti bahwa pendapatan masyarakat juga mengalami kemunduran. Karena pada perkembangan berikutnya, pembangunan sektor kelautan semakin meningkat sehingga meningkat pula eksplorasi hasil-hasil laut menjadikan Pallime kembali bangkit dari sudut ekonomi, walau dengan sistem yang berbeda. Kalau sebelumnya sistem ekonomi yang dibangun adalah pelayaran dan perdagangan, kini menjadi tempat pembudidayaan hasil laut terutama kepiting bakau. Pembudidayaan ini kemudian menjadi primadona pendapatan masyarakat.

E. KESIMPULAN

Kemunduran Pelabuhan Pallime disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain, penguasaan pemerintahan Jepang tidak lebih menekankan politik beras daripada pembangunan pelabuhan. Di samping itu, situasi keamanan regional pasca proklamasi

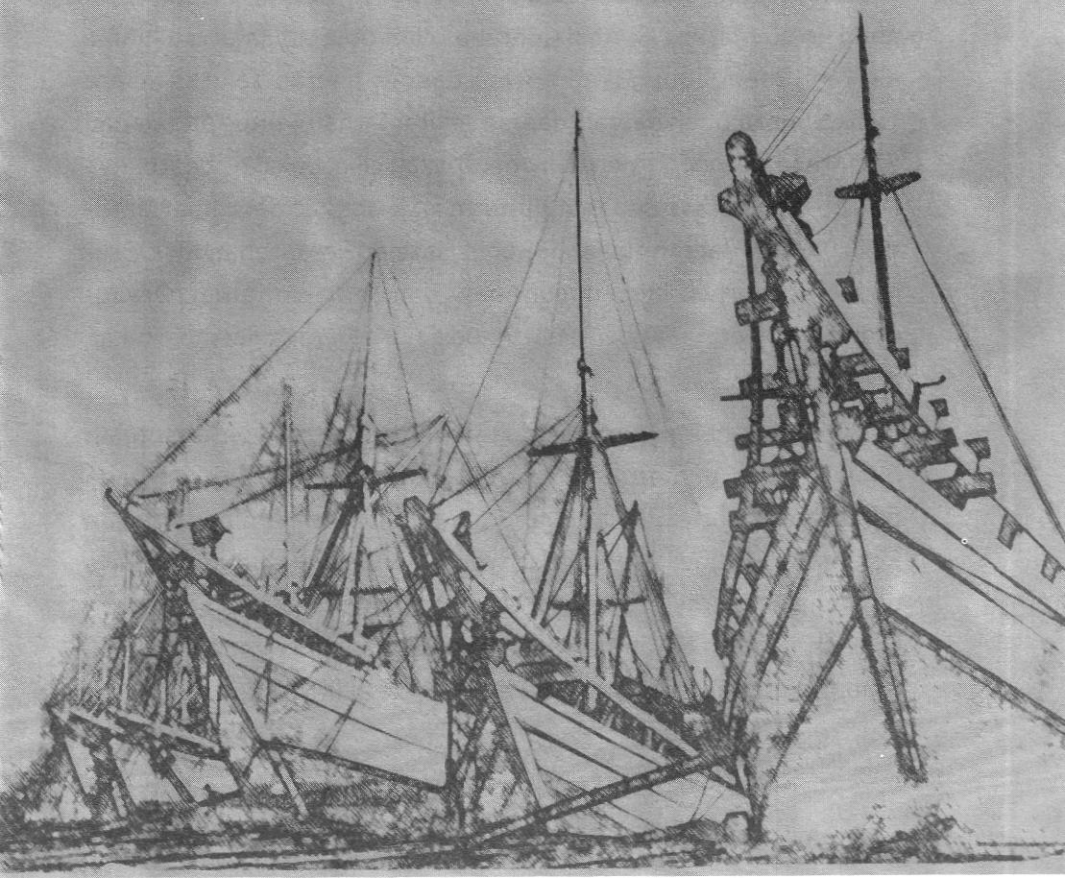
kemerdekaan dengan adanya pergolakan daerah, seperti DI/TII dan Permesta menjadikan daerah-daerah perdagangan laut dikuasi oleh DI/TII dan penyelundupan kopra, beras oleh militer sehingga pelabuhan rakyat mengalami kemunduran. Kemudian penurunan produksi pertanian pada 1950-60an juga ikut menyumbang terjadinya kemunduran Pelabuhan Pallime. Selain faktor makro ekonomi tersebut, persoalan geografis seperti pendangkalan Sungai Cenrana di Pallime kemudian berkembang Pelabuhan Bajoe yang beriring dengan perkembangan transportasi darat. Akibatnya jalur sungai tidak menjadi penting sehingga keberadaan Pelabuhan Pallime lambat laun menjadi redup.

DAFTAR PUSTAKA

- Anthoni, Reid dan Oki Akira. 1986. *The Japanese Experience in Indonesia: Selectet Memories of 1942-1945, (Monography in Internasional Studies South East Asia Studies, nomor 72; Ohio: Universitas Ohio.*
- AlmanaK Pertanian.1954. Dalam: Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan, Arsip Muhammad Saleh Lahade Nomor Registrasi 344.
- Burger, H.D. 1962. *Sejarah Ekonomi Sosiologi Indonesia*. Jakarta: Pradnyaparamita.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1978. *Sejarah Daerah Sulawesi Selatan*. Jakarta: IDSN.
- Dijk, Cornelis van. 1983. *Darul Islam Sebuah Pemberontakan (terjemahan)*. Jakarta: Grafitti Press.
- Gonggong, Anhar. 1992. *Abdul Kahar Muzakkar: Dari Patriot Hingga Pemberontakan*. Jakarta: Grasindo.
- Husein, Idrus. 1986. "Selayang Pandang Pallime". Kantor Kecamatan Cenrana.
- Hugh, Pucell. 2004. *Fasisme (penerjemah: Faisol Resa)*. Jakarta: Resist Book.
- Harvey, Barbara Sillars. 1983. *Permesta: Pemberontakan Setengah Hati: Jakarta: Grafitti Press.*
- Harvey, Barbara Sillars. 1989. *Pemberontakan Kahar Muzakkar: Dari Tradisi ke DI/TII*. Jakarta: Temprint.
- Jong, L.D. (ed.). 1987. *Pendudukan Jepang Di Indonesia; Suatu Ungkapan Berdasarkan Dokumentasi Pemerintah Belanda (disunting oleh; Dr. Arifin Bey)*. Jakarta. Kesaint Blenc.
- Kementerian Penerangan Republik Indonesia. 1952. *Provinsi Sulawesi*. Jakarta: Kementerian Penerangan.

- Kurasawa, Aiko. 1993. *Mobilisasi dan Kontrol: Studi Perubahan Sosial di Pedesaan Jawa 1942-1945*. Jakarta; Tanpa Penerbit.
- Lembaran Deskripsi dan Transkrip Kaset Sejarah Lisan Jepang Sulawesi Selatan. Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan. Kaset No.3, No.8/jnpt-lping/12/2006.
- Leirissa, R.Z. 1997. *PRRI /Permesta: Strategi Pembangunan Indonesia Tanpa Komunis*. Jakarta: Grafitti Press.
- Mattalioe, Bahar. 1989. *Kahar Muzakkar dan Petualangannya*. Jakarta: Delegasi.
- Ricklefs, M.C. 1993. *Sejarah Indonesia Modern*. Jakarta: Universitas Gajah Mada.
- Romeo, Ruben (editor) 1999. *Representing The Japanese Occupation Of Indonesian Personal Testimonies and Public Images In Indonesia, Japan, and The Netherlands*. Netherlands Institutes For War Documentation. Amsterdam: Waanders Publisher, Swolle.
- Suryaningrat, Bayu, dkk. 1972. *Himpunan Peraturan Perundangan Mengenai Pemerintahan Daerah*. Jakarta: Damaruci Press.

BAGIAN V PENUTUP



A. KESIMPULAN UMUM

Pallime pada awalnya hanya berupa daerah tepian yang memiliki potensi pengembangan kearah pelabuhan kapal laut. Belum ada informasi yang jelas kapan Pelabuhan Pallime berdiri. Pelabuhan Pallime berada di perairan Sungai Cenrana yang berhulu di Danau Tempe dan bermuara di Teluk Bone. Oleh karena itu, sejak abad ke 16 Masehi, Sungai Cenrana telah menjadi jalur lalu lintas air yang menghubungkan antara daerah-daerah sekitar muara Teluk Bone dengan daerah-daerah sekitar Danau Tempe dan Danau Sidenreng. Jalur tradisional ini merupakan cikal bakal terbentuknya Pelabuhan Pallime sebagai pintu masuk angkut dan muat hasil-hasil bumi di daerah-daerah Bugis. Setelah keruntuhan Makassar jalur transportasi ini semakin maju dan semakin ramai. Orang-orang Bone terutama Cenrana, Bajoe dan Kajuara mulai melakukan perdagangan.

Pelabuhan Pallime mengalami perkembangan pesat setelah dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda 1905. Bahkan pada perkembangannya, Pelabuhan Pallime lebih maju dibandingkan Pelabuhan Bajoe. Meningkatnya aktivitas Pelabuhan Pallime dikarenakan pemerintah Belanda membangun fasilitas pelabuhan seperti : gudang barang, pabrik penggilingan dan gedung minyak. Akibat dari pembangunan ini Pelabuhan Pallime diramaikan oleh

kedatangan para pedagang dari luar dan pedagang setempat. Hal ini berdampak pula terhadap aktivitas pelabuhan yang dulunya hanya terbatas pada bongkar muat barang menjadi daerah bandar niaga.

Kemunduran Pelabuhan Pallime berawal dari pecahnya perang dunia ke dua, di mana bangsa Belanda mengalami depresi ekonomi dan perhatian pemerintah kolonial adalah eksplorasi hasil ekonomi terkhusus pada daerah Pallime untuk kepentingan perang sehingga perhatian terhadap perkembangan ekonomi berkurang. Terdapat empat faktor mendasar yang mengakibatkan kemunduran Pelabuhan Pallime; 1) berkembangnya transportasi darat sehingga pusat ekonomi tidak berada lagi di Pallime, karena daerah Pallime adalah daerah perairan sehingga hanya strategi dalam bidang lalu lintas air. 2) tidak kondusifnya situasi keamanan dan ketertiban sebagai akibat munculnya gerakan-gerakan separatis di Sulawesi Selatan. 3) terjadinya pendangkalan Danau Tempe sehingga berdampak pada pendangkalan sungai menuju muara Teluk Bone, terutama aliran sungai yang melalui Pallime. 4) beralihnya kepenguasaan Pelabuhan Pallime dari tangan kolonial Belanda ke tangan bangsa Jepang dimana struktur serta administrasi pelabuhan yang diatur oleh pemerintah Jepang sangat memberatkan masyarakat dan para pedagang yang datang ke daerah Pallime. Kemunduran Pelabuhan Pallime berdampak pada perubahan aktivitas masyarakat. Perubahan aktivitas dapat dibedakan atas tiga bagian. 1) sebagian masyarakat yang tidak lagi bergelut dibidang pelayaran dan perdagangan serta pegawai dan buruh pelabuhan beralih menjadi petani tambak dan nelayan. 2) sebagian juga menjadi pedagang perantara hasil-hasil bumi. 3) dan sebagian dari mereka memilih merantau keluar dari daerah Pallime.

B. SARAN-SARAN

1. Telaah dan riset akademis tentang Pelabuhan Pallime untuk pertama kalinya baru dilakukan. Informasi tentang Pelabuhan Pallime sangat sedikit dan hanya bersifat *introducing*. Keterbatasan ini penulis menyadari sebagai suatu tantangan untuk merekomendasi kepada segenap insan sejarah untuk mengembangkan penelitian lebih lanjut.
2. Dipahami bahwa Pelabuhan Pallime merupakan pelabuhan yang ramai dan dapat dikategorikan sebagai pelabuhan jalur aktif, serta cukup representatis untuk mewakili zamannya. Demikian pula kemunduran Pelabuhan Pallime membawa dampak terhadap perubahan aktivitas masyarakat di berbagai bidang. Untuk itu penulis merekomendasikan kepada peneliti berikutnya untuk dapat mengkaji tentang berbagai perubahan yang terjadi dalam masyarakat Pallime setelah Pelabuhan Pallime tidak berfungsi lagi.
3. Agar pemerintah lebih memperhatikan situs peninggalan Pelabuhan Pallime serta situs para pembawa dan penyebar agama Islam yang ada di daerah ini dimana sekarang mulai terkikis akibat dijadikannya sebagai daerah pemukiman masyarakat.
4. Agar pemerintah lebih memperhatikan kehidupan sosial masyarakat menuju kepada peningkatan masyarakat nelayan dan pelayaran yang dulunya berkembang dengan pesat.
5. Daerah Pallime memiliki prospek kemaritiman yang berkualitas. Ini dibuktikan dengan hasil-hasil laut di Pallime seperti kepiting bakau sangat laku di pasaran internasional. Oleh karena itu telaah tentang sejarah ekonomi masyarakat penting dijadikan bahan kajian akademis.

INDEKS

A

Ade Pitu 46

agraris 37

Andi Malla Petta Bela (Arung
Manajeng) 50

B

Bajoe 3, 4, 5, 6, 20, 38, 45, 53, 54,
55, 56, 82, 83, 85, 90

Ballili Mattampuku 56

bandar-bandar dagang 15, 37

Bate Salapang 48

Belanda viii, x, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9,
18, 19, 34, 37, 42, 43, 44, 45,
46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53,
54, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62,
63, 64, 70, 72, 73, 74, 75, 77, 83,
90, 91

Bokong Lima 56

C

Cornelis Alexander Kroesen 43

D

Danau Tempe 3, 4, 24, 25, 26, 27,
57, 64, 90, 91

E

ekonomi kolonial 8, 9

ekonomi makro 8, 9

Ekspedisi Militer Sulawesi
Selatan 44, 46

G

gemeente stad 49

H

Haikyu Kumiai 70

hasil-hasil bumi 3, 37, 38, 57, 59,
62, 68, 90, 91

Henricus Nicolas Alfred Swart 48

I

I Pancaitana Arung Pancana 48

J

jalur transportasi tradisional 2

Jepang vii, viii, 8, 20, 28, 58, 68,
69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77,
83, 84, 91

K

Kajao Laliddong 35

Kajuara 3, 90

kapal KPM 45, 50

kapal pemerintah 45

kapal pengintai 45

kapal perang 45, 54, 56

kapal polisi 45

Karanene 48

Katinting 28

Ken Kanrikan 73

Komoditi 4

Koninlijk Paketvaart Maschappij
(KPM) 49

konsep mare liberium 38

korte verklaring 43

Kumiai 70

L

Laoni 30, 31

Lapatau Matanna Tikka 6

LaPawawoi Karaeng Segeri 45, 50

La Ulio BoteE 35

LontarakToloRumpaknaBone 50

M

Malaka 4, 37

Malimei 32

maritim 5, 6, 7, 9, 10, 12, 14, 15,
19, 33, 49, 50

muara Ceppi TenggaraE 56

N

nelayan 7, 30, 68, 84, 91, 92

O

Osume seirei 69

P

pedagang Arab 18, 60, 62

Pelabuhan Bajoe 4, 5, 6, 20, 38,
45, 53, 54, 55, 83, 85, 90

pelabuhan rakyat 17, 38, 39, 85

pelayaran 4, 7, 16, 20, 26, 27, 29,
32, 35, 37, 38, 49, 50, 56, 57,
58, 60, 61, 62, 63, 68, 74, 75,
77, 83, 84, 91, 92

penyeberangan 5, 79, 83

perang pasifikasi 42	T
Perdagangan 3, 38	Taiwan 28
pernyataan pendek 43, 44, 45, 46, 47, 48	Tamalate 11, 14
persinggahan 5, 37	Tappareng Karaja 26
Petta Dulunna Ajangale 31	Tarekat Khalwatiah Samman 29, 30
Phinisi 4, 60, 61, 62	Tellumpocoe 10
Politik Etis Kabinet Abraham Kuiper 43	Teluk Bone 3, 6, 17, 24, 25, 26, 27, 30, 33, 36, 38, 57, 90, 91
Pompanua 56, 57, 62, 63	To Pallime 31
R	tumailalang towa 47
Rammang Petta Lolo 48	U
Rumpa'na Bone 56	Ulu Ada' Polo Malela Eri Unnyi 36
S	V
Sinanangi Pakarama 48	Van Heutsz 43
Singapura 4, 28, 49, 60, 62, 76, 83	W
Somba Opu 11, 13, 14	We Kambo Daeng Risompa 47
sumber daya kelautan 9	Z
Sumpang PalaE 32	Zuid Celebes Expeditie 1905 44
Sungai Cenrana viii, x, 3, 4, 6, 17, 20, 24, 25, 26, 27, 30, 36, 38, 57, 60, 62, 64, 82, 85, 90	

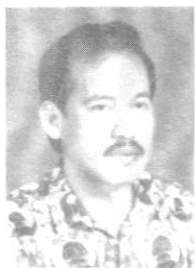
TENTANG PENULIS



Taufik Ahmad, dilahirkan di Cenrana, Bone, Sulawesi Selatan. Menyelesaikan pendidikan dasar di tanah kelahirannya. Melanjutkan pendidikan menengah selama enam tahun di Pondok Pesantren As'adiyah Sengkang, Wajo. Menyelesaikan studi pada Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Makassar. Sejak tahun

2007 sebagai volunteer di lembaga Advokasi dan Pendidikan Anak rakyat (LAPAR) Sulsel. Pada 2009 menyelesaikan studi pascasarjana Unhas dengan konsentrasi ilmu Sejarah. Aktif menulis dalam berbagai jurnal ilmiah. Beberapa buku dan artikel yang pernah diterbitkan, *Kamp Pengasingan Moncongloe*, Jakarta, Desantara, 2009 "South Sulawesi: The Military, Prison Camps and Forced Labour" dalam Douglas Kammen and Katharine McGregor (ed) *The Contours of Mass Violence in Indonesia, 1965-68* diterbitkan NUS Press dan Nias Press. Genealogi Konflik Agraria di Polongbangkeng, dimuat dalam Jurnal *Masyarakat Indonesia* (LIPI) Volume 40 Nomor

2 Desember 2014. Selain sebagai staf peneliti Balai Pelestarian Nilai Budaya Makassar, sekarang sedang menempuh pendidikan program doktor Ilmu sejarah Universitas Indonesia.



Syahrir Kila, dilahirkan di Lasape, Kecamatan Duampanua, Kabupaten Pinrang, 19 Februari 1960. Ayah bernama Kila Ali, dan ibu bernama Hj. Isyah. Pekerjaan adalah peneliti di Kantor Balai Pelestarian Nilai Budaya Makassar, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. Memperoleh gelar sarjana di

Fakultas Sastra, Jurusan Sejarah Universitas Hasanuddin pada tahun 1986; kemudian mengikuti pendidikan S2 pada Universitas Tujuh Belas Agustus 1945 (Untag) Surabaya pada tahun 2005, jurusan Ilmu Administrasi Publik. Telah melakukan berbagai penelitian tentang sejarah yang diterbitkan oleh berbagai penerbit di Makassar. Juga menulis pada Jurnal Akreditasi Nasional dan tidak terakreditasi. Mengikuti berbagai kegiatan seminar sejarah dan budaya, baik lokal maupun nasional.

AWAL KEBANGKITAN & KERUNTUHAN PELABUHAN PALLIME DI BONE

Pelabuhan Pallime pada awalnya hanya berupa kawasan tepian. Pelabuhan ini berada di perairan Sungai Cenrana yang berhulu di Danau Tempe dan bermuara di Teluk Bone. Sejak abad ke 16 Masehi, Sungai Cenrana telah menjadi jalur lalu lintas air yang menghubungkan antara daerah-daerah sekitar muara Teluk Bone dengan daerah-daerah sekitar Danau Tempe dan Danau Sidenreng.

Jalur tradisional ini merupakan cikal bakal terbentuknya Pelabuhan Pallime sebagai pintu masuk angkut dan muat hasil-hasil bumi di daerah-daerah Bugis. Pelabuhan ini mengalami perkembangan pesat setelah dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda 1905. Bahkan lebih maju dibandingkan Pelabuhan Bajoe. Meningkatnya aktivitas Pelabuhan Pallime dikarenakan pemerintah Belanda membangun fasilitas pelabuhan seperti : gudang barang, pabrik penggilingan dan gedung minyak.

Buku ini mengupas awal kebangkitan dan keruntuhan Pelabuhan Pallime dan pengaruh sosio-ekonomi, serta geo-politik masyarakat di sekitarnya. Buku ini akan menjadi sedikit catatan sejarah tentang perjalanan sebuah pelabuhan tradisional yang mulai terlupakan oleh zaman. Untuk itu, sangat baik dibaca oleh siapa saja pemerhati sejarah kepelabuhanan.



ISBN: 978-979-3570-90-7



9 789793 570907

PUSTAKA
REFLEKSI

Andi
Wanua
Rumah Buku

KELOMPOK PUSTAKA REFLEKSI

Jln. Tamangapa Raya III
Perum. Tritura A5 No.10 Makassar 90235
Telp. 0411-494086 – 5047064.
Fax. 0411-494086, Hp. 081343888172
Email: arusbook@yahoo.co.id