

**PERANAN PASAR APUNG
TERHADAP
MASYARAKAT DI SEKITARNYA**

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

Milik Depdikbud
Tidak diperdagangkan

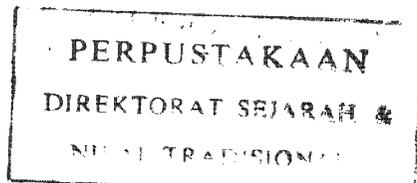
PERANAN PASAR APUNG TERHADAP MASYARAKAT DI SEKITARNYA

Oleh :

Drs. F.X. Tito Adonis
Drs. IG. N. Arinton P.

Editor :

Drs. Sindu Galba



DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
DIREKTORAT SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL
PROYEK INVENTARISASI DAN PEMBINAAN NILAI-NILAI BUDAYA

1991

Perpustakaan
Dit. Sejarah & Nilai Tradisional

DIT. SEJARAH & NILAI TRADISIONAL
SAJARAN
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

REKAM DIT. SEJARAH & NILAI TRADISIONAL

PERPUSTAKAAN
DIT. SEJARAH & NILAI TRADISIONAL

Nomor induk	: 427 / 1992
Tanggal terima	: 3-10-92
Tanggal catat	: 3-10-93
Beli/hadiah dari	: hadiah
Nomor buku	:
Kopi ke	:

PRAKATA

Tujuan Proyek Inventarisasi dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya (IPNB) adalah menggali nilai-nilai luhur budaya bangsa dalam rangka memperkuat penghayatan dan pengamalan Pancasila demi tercapainya ketahanan nasional di bidang sosial budaya. Untuk mencapai tujuan itu, diperlukan penyebaran buku-buku yang memuat berbagai macam aspek kebudayaan daerah. Pencetakan naskah yang berjudul Peranan Pasar Apung Terhadap Masyarakat di Sekitarnya, adalah usaha untuk mencapai tujuan di atas.

Tersedianya buku tentang Peranan Pasar Apung Terhadap Masyarakat di Sekitarnya, adalah berkat kerjasama yang baik antar berbagai pihak, baik instansional maupun perorangan, seperti: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Pemerintah Daerah Kantor Wilayah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Perguruan Tinggi, Pimpinan dan staf Proyek IPNB baik Pusat maupun Daerah, dan para peneliti/penulis itu sendiri.

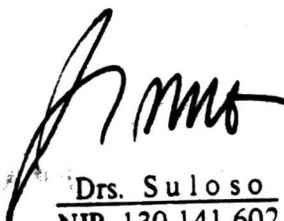
Kiranya perlu diketahui bahwa buku ini belum merupakan suatu hasil penelitian yang mendalam. Akan tetapi, baru pada tahap pencatatan yang diharapkan dapat disempurnakan pada waktu-waktu mendatang. Oleh karena itu, kami selalu menerima kritik yang sifatnya membangun.

Akhirnya, kepada semua pihak yang memungkinkan terbitnya buku ini, kami ucapkan terimakasih yang tak terhingga.

Mudah-mudahan buku ini bermanfaat, bukan hanya bagi masyarakat umum, tetapi juga para pengambil kebijaksanaan dalam rangka membina dan mengembangkan kebudayaan.

Jakarta, Agustus 1991

Pemimpin Proyek Inventarisasi
dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya,



Drs. Suloso
NIP. 130 141 602

**SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN
DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**

Saya dengan senang hati menyambut terbitnya buku-buku hasil kegiatan penelitian Proyek Inventarisasi dan Pembinaan Nilai-nilai Budaya, dalam rangka menggali dan mengungkapkannya khasanah budaya luhur bangsa.

Walaupun usaha ini masih merupakan awal dan memerlukan penyempurnaan lebih lanjut, namun dapat dipakai sebagai bahan bacaan serta bahan penelitian lebih lanjut.

Saya mengharapkan dengan terbitnya buku ini masyarakat Indonesia yang terdiri dari berbagai suku dapat saling memahami kebudayaan-kebudayaan yang ada dan berkembang di tiap-tiap daerah. Dengan demikian akan dapat memperluas cakrawala budaya bangsa yang melandasi kesatuan dan persatuan bangsa.

Akhirnya saya mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu kegiatan proyek ini.

Jakarta, Agustus 1991

Direktur Jenderal Kebudayaan,



Drs. GBPH. Poeger
NIP. 130 204 562

DAFTAR ISI

	Halaman
PRAKATA	iii
SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN ...	v
DAFTAR ISI	vii
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1 Pokok Masalah dan Latarbelakang	1
1.2 Tujuan Penelitian	4
1.3 Ruang Lingkup Penelitian	4
1.4 Metoda Penelitian	4
1.5 Kerangka Laporan	5
BAB II. GAMBARAN UMUM PASAR TERAPUNG	6
2.1 Lingkungan Fisik Pasar	6
2.2 Sejarah Pasar	13
2.3 Situasi Pasar	15
2.4 Identifikasi Jenis Barang dan Jasa	19
BAB III. KONDISI LINGKUNGAN PASAR: KEBER- ADAAN PEDAGANG DAN HUBUNGAN DI ANTARANYA	23
3.1 Usaha Pembelantikan	23
3.2 Interaksi Antar Pedagang	26
3.3 Transaksi Jual Beli	28

BAB IV. KOMODITI MODEREN DALAM SISTEM EKONOMI TRADISIONAL: KASUS PASAR TERAPUNG	40
4.1 Pengantar	40
4.2 Aturan Pasar dan Ketertiban Umum	42
BAB V. KESIMPULAN	52
DAFTAR KEPUSTAKAAN	55
INDEKS	56

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Pokok Masalah dan Latarbelakang

Laporan ini adalah hasil survei kami selama lebih kurang tiga minggu mengenai pasar apung di Kotamadya Banjarmasin dengan mengambil kasus pasar di wilayah Kuin, yakni sebuah wilayah yang mempunyai sejarah amat penting, tidak saja berkaitan dengan sejarah berdirinya kerajaan-kerajaan besar di Kalimantan Selatan, tetapi juga penting karena berkaitan dengan sejarah perkembangan kota Banjarmasin. Sebagai unit analisisnya saya melihat hubungan-hubungan, baik hubungan di antara para pedagang, maupun hubungan antara para pedagang dan orang-orang yang dikategorikan bukan pedagang. Pengertian pasar yang dimaksud dalam penelitian ini adalah suatu tempat di mana terdapat sejumlah pedagang yang menempati deretan tempat berdagang dan biasanya menjual barang-barang kebutuhan sehari-hari. Pasar dalam pengertian ini bisa dikatakan sebagai suatu tempat yang nyata atau konkrit di mana ada lokasinya, bangunannya dan ada orang-orang yang berada di bangunan itu. Biasanya pengertian pasar seperti ini adalah sebuah sebutan yang dipakai, baik oleh para pedagang maupun oleh orang-orang yang berkunjung ke tempat itu. Mereka, sebagai pengunjung atau pembeli, biasanya berasal dari daerah sekitarnya.

Sebagai tempat kegiatan perdagangan barang dan jasa, pasar juga mengandung pengertian sebagai wadah hubungan-hubungan

sosial antarpedagang. Firth (1949) menyebutkan bahwa hubungan-hubungan yang berlangsung dalam pasar bukan saja didasarkan hubungan ekonomi yang terwujud dalam transaksi berdagang, tetapi juga hubungan-hubungan yang bersifat sosial dan politik, di mana terwujud dalam upaya menarik pembeli, pengelompokan berdasarkan ideologi dan konflik-konflik sosial yang kadang-kadang diwarnai oleh agama dan sukubangsa.

Kami setuju dengan pendapat Firth bahwa pasar memang tidak sekedar wadah dalam transaksi ekonomi, karena pada dasarnya para pedagang yang berada di dalam wilayah itu berasal dari berbagai golongan. Secara horisontal para pedagang itu bisa dikategorikan berdasarkan perbedaan daerah dan perbedaan agama. Secara vertikal pedagang bisa dikategorikan sebagai pedagang modal kuat dan lemah. Asumsi penggolongan ini mungkin saja bisa terlihat dari wujud tempat mereka berdagang, disainnya, serta yang mungkin paling kentara adalah logat bicara pedagangnya. Dengan demikian pasar dalam kenyataannya merupakan wadah transaksi sosial dan kebudayaan, di mana yang dipertukarkan bukan saja barang dan jasa, tetapi juga nilai-nilai, norma-norma sosial yang dimiliki para pedagang dan pembeli yang terlibat dalam transaksi tersebut.

Perbedaan-perbedaan identitas yang dimiliki pedagang memberikan corak dalam hubungan-hubungan di dalam pasar yang terwujud dalam ketraturan hubungan sosial di kalangan pedagang dan secara langsung memberi wujud pada ketertiban pasar yang telah diatur dan disepakati bersama berdasarkan pedoman kebudayaan pasarnya.

- Keteraturan dalam pasar pada dasarnya berpedoman pada kebudayaan pasar yang intinya masing-masing pihak yang terlibat dalam hubungan itu mendapat keuntungan, baik yang bersifat ekstrinsik maupun instinsik (Blau, 1964). Dalam kasus-kasus pasar yang terdapat di kota-kota besar terlihat bahwa masalah umum yang bisa muncul adalah karena pedoman yang dipatuhi para pedagang belum tentu sesuai dengan peraturan resmi yang dikeluarkan oleh organisasi pasar setempat dalam rangka pengelolaan kegiatan ekonomi di wilayah itu. Muncul dan berkembangnya pedoman atau struktur informal dari hasil interaksi antar pedagang sehari-hari karena peraturan resmi yang terwujud dalam sistem pengorganisasian pasar dirasakan atau dianggap tidak mengun-

tungkan, baik bagi para pedagangnya maupun para petugas yang mengawasi dan berkuasa atas jalannya kegiatan di pasar itu. Keadaan seperti itu ada kaitannya dengan tersedianya sumber daya yang amat dibutuhkan oleh para pedagang dan para petugas. Di satu pihak para pedagang membutuhkan sejumlah barang dan jasa yang terwujud dalam fasilitas-fasilitas yang disediakan pasar, di lain pihak para petugas membutuhkan sejumlah barang dan jasa dari pedagang yang terwujud dalam pemberian uang sogokan atau uang pemberian lainnya. Kasus-kasus seperti ini menjadi menarik karena berjalannya sebuah pasar, khususnya yang berada di kota-kota besar, justru karena hubungan-hubungan yang terjadi seperti ini. Bahkan, tindakan-tindakan yang menurut peraturan pasar adalah pelanggaran malahan menjadi tradisi orang pasar yang kalau menyimpang dari tradisi itu dianggap berkelakuan aneh, atau akan mendapat sejumlah sanksi sosial. Permasalahan ini menjadi inti pokok penyediaan model pasar yang bagaimana yang harus ada di kota-kota besar. Model tersebut bukan saja harus memperhatikan penyediaan fasilitas fisik, tetapi juga penyediaan fasilitas sosial budaya perlu diperhatikan.

Di pasar Apung Banjarmasin, tidak ada peraturan resmi yang bertujuan untuk mengatur jalannya kegiatan perdagangan di wilayah pasar. Para pedagang seolah-olah diatur secara otomatis; mereka datang pagi hari sebelum matahari terbit, dan pulang setelah pukul 09.00. Secara administrasi lokasi pasar berada di wilayah kelurahan Kuin Cerucuk dan Kuin Utara, berada dalam wilayah Kecamatan Banjar Utara. Pasar itu atau arena jual-belinya berada di atas permukaan air sungai. Tepatnya berada di sekitar pertemuan antara sungai Kuin dan sungai Barito. Perdagangan mencapai puncaknya pada pagi hari sekitar pukul 08.00, walaupun volume kegiatan jual-beli secara keseluruhan relatif 24 jam.

Tidak dibuatnya peraturan resmi di pasar tersebut ada kaitannya dengan kebijaksanaan Pemerintah Daerah yang menganggap bahwa sebagai wadah kegiatan perdagangan, pasar apung belum bisa menyumbangkan bagi "income" atau pendapatan daerah. Oleh karena itu, dalam kenyataannya pemerintah daerah belum menganggap perlu adanya peraturan pasar di wilayah pasar apung. Sebaliknya, penarikan biaya retribusi resmi akan membuat para pedagang "kabur" ke pasar lainnya yang lebih menguntungkan, tanpa perlu membayar. Namun demikian, akhir-akhir ini peme-

rintah daerah mulai memperhatikan pasar ini, bukan dalam kaitannya dengan kegiatan perdagangan yang terdapat di wilayah itu, tetapi memanfaatkannya sebagai obyek wisata yang menjadi sumber pemasukan bagi kas pemerintah daerah.

Dalam laporan ini unit analisisnya pada mulanya ingin melihat hubungan-hubungan di antara para pedagang, dan hubungan-hubungan antara para pedagang dan petugas pasar. Namun, kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa pengelolaan pasar itu tidak dilakukan secara resmi, sehingga logikanya para petugas pasar yang resmi itu jelas tidak ada. Oleh karena itu, masalah yang kami buat sedikit berubah, di mana penekanannya pada hubungan-hubungan di antara para pedagang dan hubungan-hubungan antara para pedagang dengan orang-orang yang dikategorikan sebagai bukan pedagang. Hubungan-hubungan itu kami lihat dalam kaitannya dengan hubungan antar kekuatan yang berlangsung pada arena pasar, di mana secara keseluruhan dapat terlihat adanya gambaran jaringan yang paling terkait di antara para pedagang dan bukan pedagang yang terlibat dalam aktivitas pasar. Apa yang kami temukan dalam penelitian ini adalah bahwa tumbuh dan berkembangnya kegiatan perdagangan itu ada kaitannya dengan peranan pembelantikan atau pedagang makelar yang berfungsi melancarkan arus distribusi barang dan jasa ke wilayah-wilayah di sekitarnya.

1.2 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini untuk memperoleh data yang lengkap mengenai corak hubungan antarpedagang pasar apung di Kotamadya Banjarmasin, Kalimantan Selatan. Penelitian ini diharapkan menjadi suatu masukan bagi kebijaksanaan pemerintah berkenaan dengan pasar apung di Kalimantan.

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah : (1) Bagaimana bentuk-bentuk transaksi jual-beli di pasar; (2) Bagaimana sikap dan pandangan pedagang terhadap kondisi pasar (mencakup peraturan resmi dan tidak resmi).

1.4 Metode Penelitian

Pengumpulan data dilakukan secara kualitatif dengan teknik observasi dan wawancara mendalam. Dalam teknik itu kami me-

lengkapinya dengan menggunakan pedoman. Data yang kami kumpulkan pada dasarnya dapat digolongkan menjadi dua bagian, yakni (1) data yang kami peroleh dari hasil wawancara dan pengamatan, (2) data yang kami peroleh dari arsip Pemerintah Daerah, mulai dari Pemerintah Daerah di Kodya Banjarmasin sampai dengan tingkat Kelurahan. Data-data sekunder antara lain berupa peta-peta wilayah, data kependudukan dan data sejarah.

1.5 Kerangka laporan

Bab I adalah pendahuluan yang berisi mengenai pokok masalah, pendekatan yang kami gunakan serta metode dan teknik pengumpulan data di lapangan. Bab II berisi mengenai gambaran umum daerah penelitian yang mencakup mengenai : lokasi dan lingkungan fisik, latar belakang sejarah, struktur pasar, volume kegiatan pasar, sejumlah jenis barang dan jasa yang diperdagangkan.

Bab III adalah kondisi lingkungan pasar yang berisi mengenai hubungan-hubungan di antara para pedagang dan hubungan hubungan antara para pedagang dan orang-orang yang bukan pedagang. Bab IV berisi mengenai ketertiban umum yang berlaku di pasar sebagai suatu tradisi yang dilakukan oleh para pedagang dan orang-orang yang terlibat dalam jalannya kegiatan perdagangan di pasar. Dalam bab ini diperlihatkan bahwa pasar bukan saja wadah bagi transaksi ekonomi, tetapi juga sebagai wadah transaksi sosial budaya.

Bab V adalah kesimpulan yang berisi mengenai ringkasan laporan serta kesimpulan dan saran yang perlu bagi penelitian selanjutnya maupun kebijaksanaan bagi keberlangsungan pasar apung di wilayah Banjarmasin khususnya maupun kota-kota yang yang dialiri oleh sungai-sungai besar.

BAB II

GAMBARAN UMUM PASAR TERAPUNG

2.1 Lingkungan Fisik Pasar

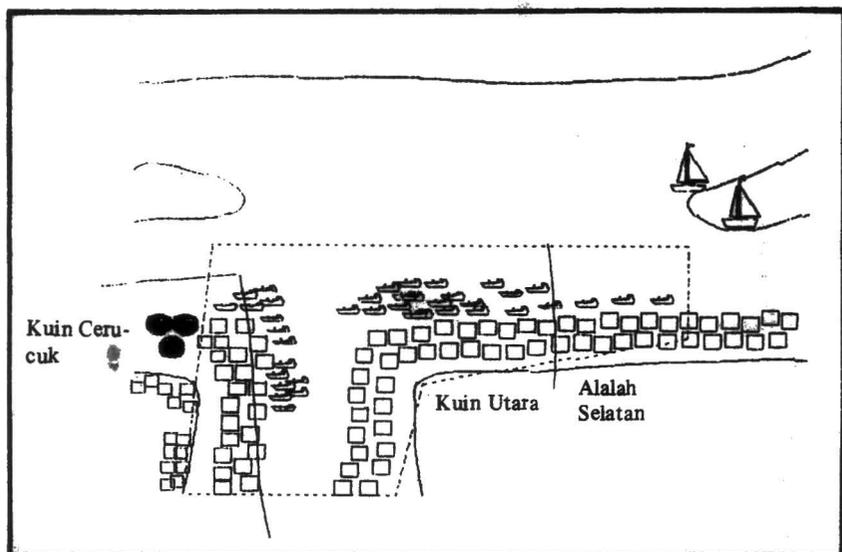
Pasar apung adalah salah satu jenis pasar yang terdapat di Kotamadya Banjarmasin. Lokasinya berada di pinggir kota, berbatasan dengan Kabupaten Batola. Sebagai pasar karakteristiknya dapat dikategorikan sebagai pasar hasil bumi dan kebutuhan rumah tangga. Volume kegiatannya tidak bisa dikatakan besar. Barang-barang yang dijadikan komoditi pasar itu tidak lengkap. Oleh pemerintah daerah setempat pasar apung belum dimasukkan sebagai fasilitas yang menopang laju dunia perdagangan di Banjarmasin khususnya dan di Kalimantan Selatan pada umumnya (Monografi, 1988). Dari kacamata pemerintah daerah setempat pasar apung tidak dianggap penting, khususnya sebagai arena jual beli pedagang atau pendistribusian barang dan jasa. Akan tetapi, pasar apung mempunyai nilai tersendiri yang tidak kalah pentingnya bagi pemasukan pendapatan pemerintah daerah. Penilaian itu antara lain adalah menjadikan pasar apung sebagai obyek wisata. Penilaian ini tercermin dalam kebijaksanaan setempat untuk memasukkan pasar apung menjadi bagian dari paket wisata yang antara lain menyaksikan dari dekat kegiatan pasar itu, di samping panorama Pulau Kembang dengan Suaka Marga Satwanya.

Dalam catatan Monografi Kotamadya disebutkan pula bahwa pasar apung adalah bagian dari obyek wisata bagi turis-turis domestik maupun asing. Lepas dari persoalan mendukung atau

tidaknya pasar terapung tersebut bagi kelancaran jalannya perekonomian pemerintah daerah, pasar terapung membuktikan dirinya memegang peranan yang cukup penting dalam jaringan arus barang dan jasa bagi masyarakat sekitarnya.

Secara administratif, pasar terapung masuk dalam wilayah kecamatan Banjar Utara. Lokasinya berada sebagian di wilayah Kelurahan Kuin Utara, sebagian lainnya berada di wilayah Kuin Cerucuk (lihat peta).

DENAH LINGKUNGAN FISIK PASAR TERAPUNG

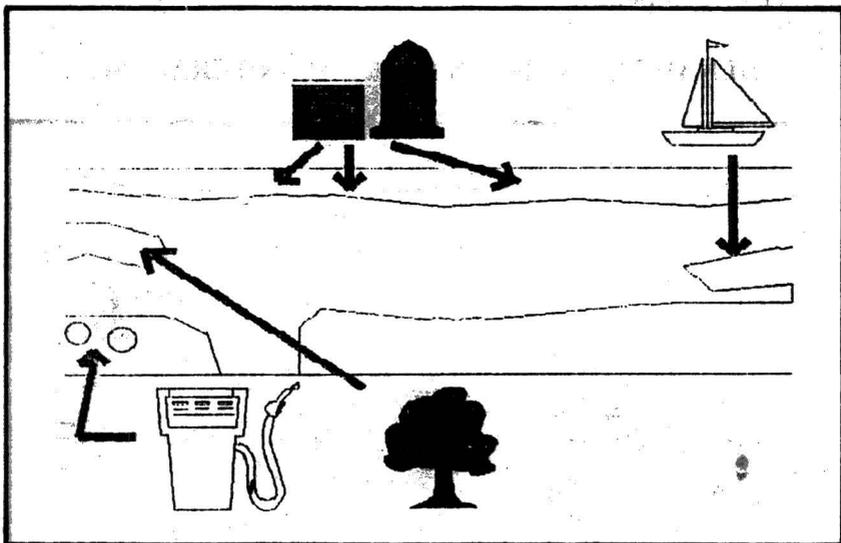


Sumber : Penelitian IPNB 1989.

Lokasi kegiatan pasar terapung yang luas arealnya 10 km² – panjang 1000 m dan lebar 100 m – memiliki keistimewaan yang patut dibanggakan, karena di sini tidak saja berfungsi sebagai arena perdagangan, tetapi – karena letaknya yang strategis dengan panorama alam yang indah dan khas – pasar apung berfungsi juga sebagai obyek wisata bahari, obyek wisata hutan yang terkenal dengan Pulau Kembangnya, di samping beberapa industri perkayuan moderen, dermaga penyeberangan dan tanki-tanki pertamina. Faktor-faktor penunjang itu amat besar perannya dalam menciptakan dan mengembangkan keanekaragaman barang serta pedagangannya di pasar apung.

Industri perikanan moderen seperti PT Barito Pasific, di samping industri perikanan tradisional yang dimiliki beberapa orang kaya setempat, menambah fungsi pentingnya pasar apung. Pasar ini merupakan salah satu sumber pengadaan kebutuhan sehari-hari bagi para buruh yang ada di perusahaan tersebut.

DENAH LINGKUNGAN SEKITAR PASAR TERAPUNG



Sumber : Penelitian 1989.

Sekalipun di Handil Raharjo, di salah satu lokasi daerah perusahaan terdapat pasar, tetapi kegiatannya hanya dilakukan sekali seminggu. Barang-barang yang dijual di pasar itu kebanyakan berasal dari pasar apung. Pengadaan kebutuhan akan ikan, sayuran, buah-buahan serta barang-barang kelontong umumnya diperoleh dari pasar apung. Sebagian pedagang yang ada menjajakan barang-barangnya ke perusahaan perikanan itu dengan menggunakan perahu sebagai tempat berjualan. Sebagian lainnya menggunakan perahu sebagai alat angkut, dan menempatkan barang-barangnya di pasar Handil Raharjo.

Dalam dasawarsa terakhir ini pasar terapung mulai dimanfaatkan sebagai salah satu obyek wisata di wilayah Kotamadya Banjarmasin. Diharapkan dengan kebijaksanaan ini pasar apung turut pula menambah pendapatan daerah.

Mr. Filippo Vegnano, seorang turis muda asal kota Torino, Italia, memberi komentar: "Antara kota Venesia dan Banjarmasin sama-sama punya kelebihan potensi wisata yang hebat, tinggal saja bagaimana usaha mempromosikan dan memasarkannya pada masyarakat wisatawan internasional, kota ini sungguh fantastik, memiliki "floating market" Mungkin juga pernyataan turis muda ini menyadarkan pemerintah daerah sehingga mendorongnya untuk mendirikan bangunan (pesanggerahan) apung di tengah pasar yang disediakan bagi para turis yang mau memotret kegiatan pasar.

Dijadikannya pasar apung sebagai obyek wisata turut memberikan pemasukan bagi para penjual jasa *kelotok* yang "mangkal" di sekitar pasar itu. Biasanya para turis itu minta supaya dibawa keliling pasar apung. Rutennya adalah pasar terapung kemudian Pulau Kembang. *Kelotok* umumnya mendapatkan keuntungan terbanyak bukan dari turis, melainkan dari jasa antarjemput buruh-buruh perusahaan kayu.

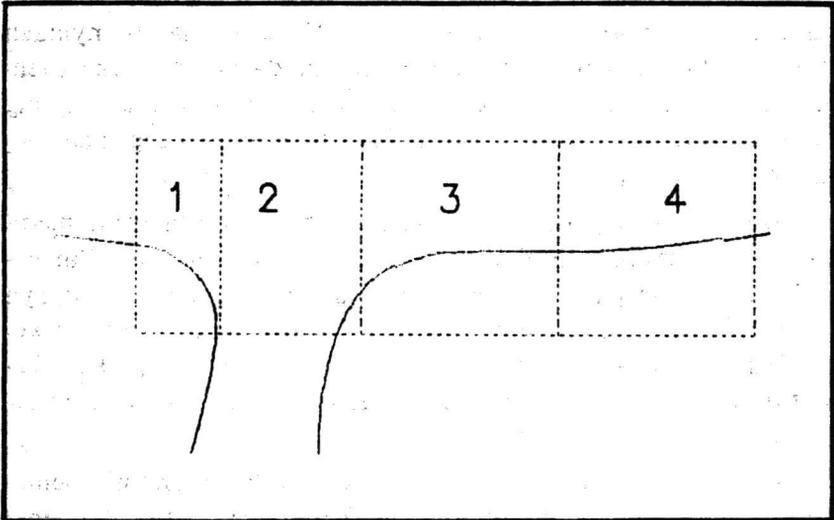
Di samping adanya jasa-jasa yang sifatnya ekonomi, pemerintah daerah, dalam hal ini adalah Departemen Kesehatan, menyediakan sebuah posyandu untuk melayani kesehatan para pedagang dan penduduk sekitarnya. Posyandu itu ditempatkan di atas air.

Seperti kebanyakan pasar, yang di dalamnya terdapat sejumlah bangunan pertokoan, di pasar apung pun terdapat pula bangunan serupa yang oleh masyarakat setempat disebut *lanting*. *Lanting* atau kios usaha ini menempati pinggir sungai, mengapung di permukaan air, dan membentuk suatu deretan teratur mulai dari muara sungai Kuin sampai dengan pinggir sungai Barito, yang mampu memberikan ciri tersendiri dibandingkan dengan pasar-pasar lain karena di pasar ini sarat akan perahu atau mereka menyebutnya *jukung*. Perahu adalah tempat berdagang, perahu adalah kendaraan pembeli, dan perahu adalah warung makanan. Pendek kata perahu adalah alat vital bagi orang-orang yang berkecimpung di di dunia pasar. Dengan demikian, perahu dan mengapungnya *lanting* merupakan ciri khas pasar apung.

Luas areal pasar apung kira-kira 10 km². Panjangnya 1000 meter, mulai dari pinggir sungai Kuin kemudian menyusur sampai dengan pinggir sungai Barito. Kemudian, kira-kira

kegiatannya melebar menjorok ke tengah sungai mencapai 100 meter.

DENAH AREAL JENIS PEDAGANG



KETERANGAN GAMBAR :

1. AREAL PEDAGANG IKAN
2. AREAL NETRAL
3. AREAL PEDAGANG BERAS/KETELA/BAHAN PANGAN
4. AREAL SAYUR DAN BUAH.

Sumber : Penelitian IPNB 1989.

Lanting yang digunakan sebagai sarana pasar ini, bangunannya tidak bisa dibilang seragam. Ada *lanting* yang besar, adapula yang kecil. Akan tetapi, ada prinsip kesamaan di antara bangunan-bangunan itu. Semua *lanting* harus dilengkapi dengan 4 batangan (log) kayu meranti, yang tiap-tiap log berdiameter 1,25 m sampai dengan 1,5 m. Panjang pendeknya tiap-tiap batang kayu disesuaikan dengan besar dan kecilnya *lanting*. Pada umumnya *lanting-lanting* yang digunakan masing-masing berukuran 8 meter x 4 meter, dan 4 meter x 3 meter. Bahan yang digunakan untuk kerangka *lanting* adalah meranti, lanan dan ulin. Sedangkan atapnya digunakan *kajang* (terbuat dari daun nipah) atau sang.

Perahu pun demikian, tidak ada keseragaman, khususnya pada ukuran besarnya. Karena ketidakseragaman ini maka ada bebe-

rapa julukan bagi perahu-perahu itu. Perahu yang tidak menggunakan motor tempel, dan hanya menggunakan dayung biasanya disebut *jukung*. Ukuran perahu tipe ini biasanya panjang 5 meter sampai dengan 12 meter, dan lebarnya antara 11 meter sampai dengan 2,5 meter. Kapasitas muat perahu ini antara 0,5 ton sampai dengan 5 ton. *Jukung* yang agak besar disebut *jukung tiung*. Ukurannya lebih besar dibanding dengan *jukung* biasa. Sering perahu tipe ini harus dilengkapi dengan mesin tempel. Perahu yang sudah dilengkapi dengan mesin tempel biasanya disebut *kelotok*.

Ada bermacam-macam *kelotok* di pasar ini, paling tidak kelihatan pada istilah-istilahnya yang berbeda padahal kalau dilihat dari bentuk fisiknya sama saja. Perahu yang menggunakan atap dan dipakai untuk menjajakan makanan atau minuman biasanya disebut *rombong*. Perahu yang menggunakan atap dengan lebih besar biasanya disebut *taksi air*. Perahu ini adalah alat angkut umum.

Pada umumnya perahu dibuat dari bahan kayu ulin, cengal gading, bungur, rasak gunung, dan bangkirai di samping dempul. Untuk atapnya mereka menggunakan seng. Selain perahu ada pula jenis sarana transportasi lainnya, yaitu, kapal-kapal layar baik ukuran besar maupun kecil, dan *speed boat*. Melalui *jukung*, *kelotok*, *speed boat*, kapal layar, transaksi dagang di pasar apung berlangsung.

Begitulah kenyataannya, kegiatan yang terjadi di pasar terapung. Di pagi buta, dengan menggunakan lampu-lampu petro maka yang mereka sebut *strongkeng*, para pedagang menembus kegelapan yang kadang-kadang diselimuti kabut tebal yang dingin, berdatangan di pasar apung. Ada yang sendiri, adapula yang bersama-sama bergandengan; sejumlah *jukung* ditarik *kelotok*. Dulu menurut kisah-kisah *bagandingan* hanya berlaku pada sebuah rakit yang disusun bersama rakit-rakit lainnya membawa batangan (kayu gelondongan). Demikian khasnya situasi seperti ini hingga sempat diabadikan oleh seorang pengarang lagu mengenai *bagandingan*.

Matan di hulu

Membawa rakit bagandengan

Bahanyut matan di udik Barito

Awal hari baganti minggu

Siang dan Malam

Waktu hari beganti hari
Istilah urang mencari razaki
Kada talapas lawan gawi

Panas hujan kada menjadi papantangan
Menanjak batang sambil barami-rami
Akhrinya sampai katujuan

Inilah nasib
Manjadi urang pambatangan
Kalau nasib sudah ditantuakan
Insy Allah ada harapan.

Para pedagang itu tidak hanya datang dari kota Banjarmasin. Banyak yang berdatangan dari Kabupaten Barito Kuala, Banjar, Hulu Sungai Selatan (HSS) dan Hulu Sungai Utara (HSU), Khusus para pedagang yang bertempat tinggal tidak jauh dari pasar kebanyakan menggunakan *jukung* atau *kelotok*. Pedagang dari Banjarmasin "kota" dan Kabupaten Batola paling sering kelihatan menggunakan perahu tipe ini. Berbeda dengan pedagang yang datang dari Kabupaten HSS, HSU dan Banjar. Daerah itu letaknya jauh dari pasar apung. Mereka menggunakan kapal-kapal ukuran kecil. Biasanya mereka datang untuk beberapa hari; menyewa tempat parkir kapal dan tidur di areal pasar. Barang-barang yang dijual mereka adalah kelapa, jeruk, mempelam, labu dan barang-barang kelontong atau barang-barang kerajinan. Umumnya barang-barang itu tahan lama. Sebaliknya, para pedagang yang menggunakan *lanting* tidak menjual barang-barang hasil bumi dan hasil laut. Barang yang dijual umumnya 9 bahan pokok. Jadi, perbedaan yang khas antara pedagang *lanting* dan perahu terletak pada jenis barang yang dijualnya. Bedanya dengan pedagang yang bertempat tinggal di dekat pasar adalah para pedagang jenis ini menjual barang yang harus habis dalam waktu satu hari. Berlangsungnya kegiatan dalam 1 hari di pasar apung tidak berlangsung lama. Hal ini patut dimengerti karena pembeli ikan, sayur, buah-buahan harus segera pulang. Sebagian dari mereka harus segera menjual barangnya di pasar lainnya. Sebagian yang lain menjajakan barangnya kepada pelanggannya dari rumah ke rumah. Itulah sebabnya kegiatan di pasar ini berlangsung sekejap. Puncak keramaian berkisar pukul 05.00 sampai dengan 09.00. Bersamaan

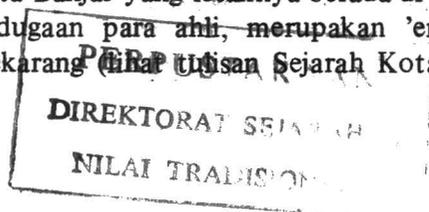
dengan memuncaknya mentari pagi, suasana pasar, terasa lengang, dan *lanting-lanting* mulai menghentikan kegiatan pokok, sekalipun masih tampak beberapa pedagang yang menggunakan *jukung* menunggu antrian untuk digandeng dengan kelotok yang biayanya antara Rp. 250,00 sampai dengan Rp. 500,00 per buah, bergantung jauh dekatnya tujuan. Selain masih tampak pula hilir mudiknya beberapa perahu yang menjual bahan makanan seperti kue-kue atau makanan khas Banjar. Keindahan pasar apung tidak hanya terlihat pada pagi hari saat berlangsungnya kegiatan perdagangan, pada malam hari pun gemerlapnya lampu-lampu industri perkayuan yang ada di seberangnya turut pula mewarnai panorama alam pasar apung dengan udaranya yang sejuk dan khas, sehingga tidak sedikit masyarakat yang memanfaatkan nikmat dan indahnya alam pasar terapung dengan memancing ikan atau udang; untuk amatiran atau profesional.

Di pasar ini mereka berdatangan, berkumpul, berinteraksi satu sama lain. Setiap saat mereka bisa bekerjasama, berkompetisi dan bahkan konflik. Mereka berkelompok, membuat batasan-batasan sosial. Pedagang buah berkumpul dengan pedagang buah, pedagang ikan dengan pedagang ikan. Semua berkumpul menurut jenis barang yang dijualnya. Itu semua dimengerti dan dipahami oleh mereka dan menjadi bagian dari kebudayaan mereka; yaitu, kebudayaan pasar apung yang telah menjadi tradisi mereka sejak zaman kerajaan Pangeran Samudra.

2.2 Sejarah Pasar

Untuk menentukan kapan terbentuknya pasar apung dan melihatnya sebagai suatu kesatuan yang berdiri sendiri adalah amat sulit. Gambaran mengenai sejarah terbentuknya pasar secara langsung maupun tidak langsung berkaitan dengan sejarah kota Banjarmasin sendiri. Oleh karena itu, sejarah pasar yang akan dibahas di bawah ini saling berkaitan dengan sejarah berdirinya kota Banjarmasin.

Dalam proses sejarah kerajaan-kerajaan di Kalimantan Selatan, keberadaan pasar apung sangat erat kaitannya dengan berdirinya kerajaan Banjar yang waktu itu berada di bawah kekuasaan Pangeran Suryansyah. Kota Banjar yang letaknya berada di muara Sungai Kuin, menurut dugaan para ahli, merupakan 'embrio' dari kota Banjarmasin sekarang. *Artikel Utusan Sejarah Kota Ban-*



jarmasin, IDSN). Kota di Ujung Muara itu pada mulanya dihuni oleh orang-orang Melayu yang dalam bahasa penduduk yang tinggal di bagian lebih dalam (Dayak Ngaju) disebut *Oli Masi*. Kepala (*tetuha*) dan Banjar disebut *Patih Masi*. Desanya sendiri disebut Banjar Masih. Dalam perkembangannya, desa Banjarmasin tumbuh menjadi ibukota kerajaan Banjar.¹⁾

Sebagai ibukota Banjarmasin, daerah Kuin, kemudian berkembang menjadi sebuah pemukiman yang tidak lagi homogen, tetapi majemuk. Hal ini dimungkinkan dengan melihat kedudukan ibukota kerajaan sebagai pusat kegiatan sosial, ekonomi dan budaya bagi masyarakat yang berada di sekitarnya, sehingga secara langsung maupun tidak langsung menciptakan lapangan pekerjaan baru bagi para pendatang. Perluasan kekuasaan politik memerlukan penanganan yang efektif, di samping hubungan kerjasama ekonomi dengan beberapa kerajaan di Jawa (Demak) menyebabkan pengaruh-pengaruh dari luar wilayah Banjar makin terasa. Hubungan-hubungan semacam ini yang bisa menyebabkan menyelusupnya ideologi-ideologi 'asing' yang dianggap membahayakan bagi keberlangsungan sebuah kerajaan Banjar. Dan, salah satu penangkal adanya pengaruh nilai-nilai asing yang masuk dalam kerajaan adalah dengan diciptakannya zone netral di wilayah kerajaan. Zone netral yang dimaksud dalam sebuah kerajaan adalah pasar. Di kawasan ini segala orang dengan latar belakang kebudayaannya bisa bertemu dan mengadakan transaksi, tidak saja barang dan jasa tetapi juga, transaksi nilai-nilai yang turut bersama orang itu. Dengan adanya pasar, nilai-nilai dari luar terlebih dahulu disaring di wilayah pasar sebelum masuk ke dalam wilayah kerajaan. Memang demikianlah fungsi dari pasar dalam suatu masyarakat tradisional.

Pada masa kekuasaan Belanda (1883) terjadi pergeseran kegiatan ekonomi dan perdagangan. Hal ini berkaitan dengan perluasan wilayah pemukiman dan wilayah sosial-politik yang dijalankan Pemerintah Belanda. Kampung-kampung inti Banjarmasin berkembang menjadi (1) Kampung Banjar, (2) Kampung Antasan Besar, (3) Kampung Teluk Dalam, (4) Kampung Jawa, (5) Kampung Pacinan Laut, dan (6) Kampung Keraton. Namun demikian, pada

1) Dalam Dagbregister Batavia abad ke 17 menyebut Banjarmasin dengan *Banjarmasingh*, yang kemudian lazim disebut Banjarmasin, Masyarakat Banjarmasin kemudian menetapkan tanggal 24 September 1526 sebagai hari jadi Kota Banjarmasin.

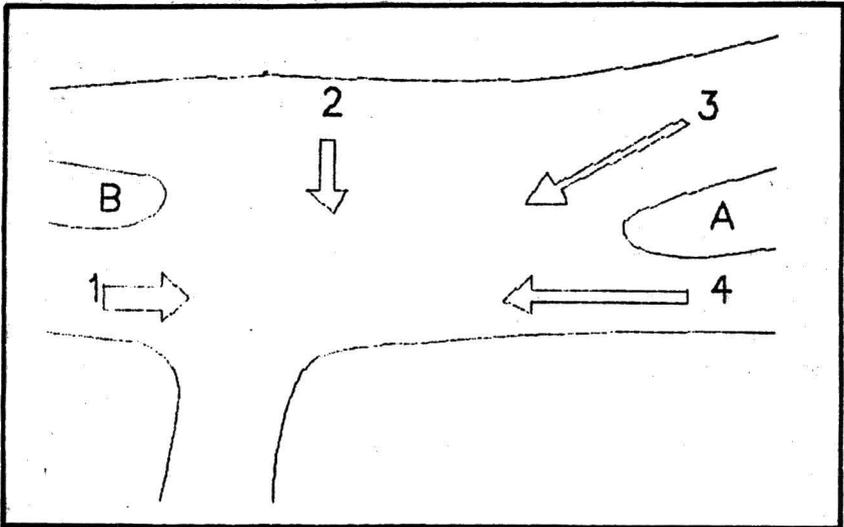
prinsipnya kampung-kampung itu berada di tepian sungai, dalam hal ini sungai Martapura. Karena pergeseran kegiatan perdagangan itu, kelihatan bahwa pasar apung mulai menjadi bagian dari satu mata rantai kegiatan perdagangan saja, dan bukan lagi sebagai pusat kegiatan perdagangan yang mengalami puncaknya pada masa pemerintahan Pangeran Samudra.

Perkembangan selanjutnya, seperti bisa disaksikan sekarang, bahwa warga masyarakat tetap mempertahankan keberadaan dan keberlangsungan pasar itu, yang secara langsung maupun tidak langsung melancarkan kegiatan perdagangan kota Banjar secara keseluruhan. Bagi para pedagang sendiri andaikata mereka harus mencari tempat baru sebagai tempat berdagang, maka mereka harus menanggung resiko mencari langganan baru, yang sebenarnya amat sulit didapat. Dan umumnya tidak ada pedagang yang mau menanggung resiko menempuh suatu perjalanan yang belum tentu ada manfaatnya, khususnya bagi perkembangan dunia usahanya.

2.3 Situasi Pasar

Sebagai satu kesatuan yang saling menunjang kelancaran mekanisme kegiatan perdagangan, masing-masing unsur yang secara garis besar terdiri dari pedagang barang dan pedagang jasa, dalam kenyataannya tidak dapat dipisah-pisahkan. Pedagang barang dan jasa, besar dan kecil, semuanya berkumpul; membaur menjadi satu. Ada yang hanya diam di tempat *lanting* dan ada pula yang hilir mudik dengan *jukung-jukung* atau *kelotok*-nya. Banyaknya perahu-perahu besar yang berlalu lalang membuat *jukung* dan *kelotok* itu seakan dipermainkan riak-riak air sungai. Pada saat transaksi jual beli, situasi berdesakan antarperahu yang satu dengan yang lainnya, bahkan ada yang bertabrakan, adalah pemandangan yang biasa. Mereka semua maklum demikianlah adanya perahu yang mengepung dipermainkan air tanpa dikemudikan akan membuatnya mengikuti ke arah mana riak-riak itu pergi. Tidak terasa perahu mereka hanyut perlahan-lahan dibawa arus.

DENAH DAERAH ASAL PEDAGANG



KETERANGAN :

1. TELUK DALAM DAN SEKITARNYA
2. KABUPATEN BATOLA
3. ALALAK
4. KABUPATEN BATOLA DAN DAERAH KAPUAS.

Di sana-sini tampak orang dengan mahir dan terlatih menggunakan dayung-dayung sebagai kemudi perahunya. Saat menteri mulai meyinari para pedagang, satu persatu mereka mengenakan *tanggui* (sejenis topi ukuran besar yang terbuat dari daun nipah).

Di tengah hiruk pikuknya kegiatan pasar, tidak sedikit para pedagang yang melambai-lambaikan tangannya sambil berbicara bahkan berteriak dengan dialek khas mereka, memanggil langganannya atau calon pembeli lainnya. Tampak pula orang-orang yang menambatkan perahunya di muka *lanting*, yang tujuannya membeli barang di situ. Ada yang untuk dijual kembali dan ada pula untuk kebutuhan rumah tangga. Biasanya barang yang dibeli di *lanting* tidak terlalu banyak jumlahnya. Barang-barang itu hanya cukup untuk keperluan beberapa hari. Di dalam transaksi pembelian ada yang membayar secara tunai, tetapi ada pula yang membayar kemudian (utang) sesuai dengan perjanjian mereka. Masalah hutang-piutang sudah menjadi tradisi antara pedagang kecil dengan pedagang grosir. Pembayaran bisa dilakukan satu minggu kemudian.

Di antara kerumunan para pedagang yang menggunakan parahu, ada yang membeli dalam partai besar, tetapi ada pula yang kecil. Para pedagang itu dikategorikan sebagai pedagang kelas menengah dan pedagang kecil. Pedagang kelas menengah menyediakan barang-barang bagi pengecer atau penjaja. Barang yang diperoleh itu adalah hasil transaksi dengan pedagang yang membawa langsung dari daerah penghasil barang itu (hasil bumi atau hasil laut). Untuk jenis barang lainnya, khususnya 9 bahan pokok dan barang kelontong dibeli di pasar-pasar besar seperti pasar Lima, pasar Antasari, Pasar Baru, di kota Banjarmasin. Barang-barang itu kemudian dipasarkan di pasar apung. Dari pasar ini para pedagang kecil atau penjaja membeli barang-barang itu kemudian menjualnya ke rumah-rumah atau desa-desa kecil di sekitar pasar.

Pedagang kelas menengah ini bermacam-macam. Ada yang menjadi pedagang sayuran, pedagang ikan, pedagang ubi dan lain sebagainya. Mereka biasa disebut *pembelantikan* (tengkulak atau makelar). Bagaimana pembelantikan ini memperoleh barang adalah dengan membeli langsung ke penghasil barang (pemilik; tani atau nelayan). Ia hanya menunggu di pasar apung. Tentunya lebih awal dibanding dengan pedagang-pedagang kecil lainnya. Setelah barang itu didapat mereka siap menjualnya kembali kepada orang-orang yang berdatangan ke pasar apung ini. Proses perdagangan yang demikian itu tidak hanya berlangsung sampai di sini. Para pembelantikan bisa melakukan kegiatan serupa sampai berulang-ulang; pokoknya sampai barangnya habis. Sedapat mungkin barang itu habis dalam sehari.

Salah satu fungsi pedagang belantikan adalah melancarkan distribusi barang dari produsen ke konsumen. Mereka membeli dari pedagang kemudian menjualnya kepada para pedagang yang telah menunggu di pasar apung. Selanjutnya, para pedagang itu meneruskan menjual ke pengecer setempat, atau membawanya ke tempat atau pasar lain. Demikian beranekaragamnya daerah asal pedagang ini hingga sulit untuk diidentifikasi dari mana mereka. Ada keterangan menunjukkan bahwa buah jeruk hasil dari perkebunan rakyat setempat didistribusikan ke hampir seluruh wilayah Kalimantan Selatan. Para pembelantikan itu bermacam-macam tipenya. Ada pembelantikan tipe kecil, ada pula yang tipe besar. Kita biasa mengenalnya tengkulak kelas kakap dan tengkulak kelas teri.

Selain ada pedagang kelas menengah (pembelantikan) ada pedagang pengecer yang berfungsi dalam menjual dan membeli barang-barang secara eceran atau kecil-kecilan. Para pengecer itu menjajakan atau melayani ibu rumah tangga secara langsung dengan berhenti di setiap rumah yang berada di tepi sungai. Atau para pengecer ini berangkat ke salah sebuah pasar kecil yang tidak jauh dari pasar apung, kemudian menjual barangnya ke salah satu kios yang menjadi langganannya.

Jaringan berbagai kegiatan yang terdapat di pasar terapung merupakan suatu mata rantai yang saling mendukung kelancaran kegiatan perdagangan. Kelancaran kegiatan perdagangan tidak hanya didukung oleh adanya bermacam-macam pedagang barang, tetapi juga oleh keanekaragaman penjual jasa yang ada di situ. Pelayanan jasa *getek* atau dermaga penyeberangan serta tempat penyeberangan perahu (*jukung*) amat penting dalam mempercepat proses kegiatan, tidak saja buat kegiatan pasar apung, tetapi juga kegiatan perindustrian kayu di kawasan sekitarnya. Usaha pelayanan jasa ini umumnya dimiliki dan dikelola oleh warga masyarakat setempat.

Pelayanan taksi air, demikian mereka menyebutkan *kelotok* yang digunakan untuk angkutan umum, di pasar apung ini pada dasarnya melayani orang-orang yang akan ke dan dari pasar apung. Beberapa di antaranya melayani antarjemput karyawan perusahaan-perusahaan kayu dan minyak. Demikian pula kalau kebetulan sedang beruntung mereka bisa mendapat carter dari orang-orang yang sedang berekreasi.

Tempat penyeberangan ini adalah milik beberapa penduduk setempat. Dalam pengelolaannya dibantu oleh beberapa teman yang amat dikenalnya. Pendek kata, pengelolaan dermaga, perahu (taksi air) masih secara tradisional. Artinya, manajemen tidak diatur secara ketat berdasarkan ketentuan-ketentuan yang formal. Imbalan jasa penyeberangan telah ditetapkan sebesar Rp. 50,00 per orang. Sedangkan untuk jenis taksi air, jauh dekat, Rp. 200,00 per orang.

Kelotok, sebagai tipe kendaraan umum lain, di samping sebagai alat angkut manusia, digunakan pula untuk menarik beberapa *jukung* yang akan ke atau pulang dari pasar. Ada *kelotok* yang sanggup menarik *jukung* sebanyak lima buah. Ada pula yang

sampai 10 buah. Bahkan, tidak jarang terlihat sebuah *kelotok* menarik *jukung* mencapai 15 buah jumlahnya.

Keamanan pasar, sebagaimana pengelolaan terhadap keseluruhan, secara resmi tidak ada. Kelancaran keamanan dan ketertiban pasar hampir seluruhnya menjadi tanggung jawab pihak Koramil yang kantornya tidak jauh letaknya dari pasar apung. Beberapa dari kegiatan Koramil adalah menjaga keamanan perahu-perahu dari pedagang-pedagang luar wilayah ini. Beberapa staf Koramil itu menjaga perahu-perahu yang diparkir di garasi-garasi di samping kantor Koramil. Sebagai imbalannya para staf mendapatkan yang sebesar Rp. 200,00 untuk setiap perahu setiap hari.

Pemeliharaan pasar apung tidak tampak. Kenyataan ini bisa dilihat pada banyaknya sampah dan gumpalan aceng gondok yang sesungguhnya bisa menyebabkan kemacetan perahu-perahu pedagang, dan yang secara keseluruhan bisa menghambat jalannya kegiatan transaksi. Tidak adanya pemeliharaan ini ada hubungannya dengan tidak adanya orang-orang yang bertanggung jawab pada masalah pemeliharaan. Yang ada di situ dan terlihat dalam kegiatan pasar adalah pedagang barang dan jasa yang berorientasi pada keuntungan semata, dan bukan menjaga kelestarian pasar itu sendiri, sehingga ada asumsi bahwa pemeliharaan itu akan terjadi kalau ada manfaatnya bagi kelangsungan kegiatan para pedagangnya.

Pedagang tidak mempunyai tempat sampah, atau semacam tempat untuk membuang kotoran yang bisa menghambat saluran air. Air sungai adalah tempat sampah bagi mereka. Kotoran atau sampah akan dengan sendirinya lenyap karena terbawa hanyut oleh arus air sungai. Kadangkala kotoran itu lenyap dalam sekejap, tetapi tidak jarang berhari-hari ada di sekitar tempat itu. Begitu seterusnya. Akan tetapi bagi mereka, pedagang dan penduduk sekitar, pemandangan itu adalah biasa, sehingga air yang digenangi kotoran tetap saja bisa bermanfaat untuk keperluan mandi, cuci dan sekaligus juga kakus.

2.4 Identifikasi Jenis Barang dan Jasa

Dari jenis barang yang dijual, barang-barang yang terdapat di pasar apung relatif tidak berbeda dengan pasar-pasar INPRES yang terdapat di darat. Di pasar ini ada jenis barang hasil bumi, hasil air, industri di samping pula terdapat rombongan-rom-

bongan kelotok yang menjual makanan dan minuman seperti soto khas Banjar, kue-kue, kopi dan teh.

Barang-barang yang diperjualbelikan di pasar apung, seperti yang telah disinggung sedikit di atas, diperoleh dari berbagai daerah di wilayah Kalimantan Selatan. Melalui sungai dengan menggunakan perahu-perahu yang cukup besar, barang-barang itu dibawa ke pasar apung, sehingga tidak aneh kalau terdapat banyak jenis dan variasi barang. Variasi barang itu kelihatan menurut daerah penghasil. Daerah Negara (Kabupaten HSS) terkenal dengan singkong (gumbili). Daerah Martapura terkenal dengan jeruk (limau) madangnya, karena dihasilkan dari perkebunan di sekitar sungai Madang. Hasil bumi lainnya banyak didatangkan dari daerah Marabahan (Kabupaten Batola). Daerah ini menjadi terkenal dengan beberapa jenis hasil bumi karena adanya transmigran yang menjadi penghasil sayur-mayur serta beberapa jenis buah tertentu.

Secara rinci barang-barang yang diperjual belikan di pasar apung dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

JENIS BARANG HASIL BUMI/PANGAN

BUAH2AN	SAYURAN	IKAN LAUT	IKAN DARAT	LAINNYA
Pisang	Kelapa	Ikan tongkol	Udang galah	Kembang
Beren-	Labu	Udang	Gabus	Teng
Ampelan		Udang halus	Sepat siam	Bibit jeruk
		Tenggiri	Papuyuh	Telur ayam
Nenas	Ketimun	Teri	Patin	Telur bebek
Jeruk	Ketela	Bawal	Udang papai	Tempe
Sawo	Ubi	Ikan peda	Biawan	Tahu
Kelapa	Talas	Ikan Telong	Belanak	Ikan asin
Jambu	Bayam	Ikan kakap	Puput	
Nangka	Kubis	Sembilang	Bamban	
Garbis	Kacang	Hiu	Baung	
Semangka	Tomat	Hiu	Pilih	
	Jagung	Tenggiri	Kalui	
	Sagu		Seluana	
	Taoge		Tembubuk	
	Wortel		Kipar	
	Daun paku		Punyau	
	Daun katu			
	Terong			
	Pare			
	Kangkung			
	Karawali			

BUAH2AN SAYURAN IKAN LAUT IKAN DARAT LAINNYA

Pate
Jantung Pisang
Sawi

Sumber : Penelitian IPNB 1989.

JENIS BARANG INDUSTRI/KEPERLUAN RUMAH TANGGA/MAKANAN PROSES

BAHAN MAKANAN	MAKANAN JADI	BAHAN KEPERLUAN RUMAH TANGGA	TEKSTIL
Beras	Makanan kaleng	Minyak goreng	Pakaian- dewasa
Gula	Minuman kaleng	Minyak tanah	Pakaian- anak-anak
Garam	Limun	Kayu bakar	Kain
Jagung	Kue kering	Arang	
Teh	Kue basah	Kelontong	
Kopi	Nasi bungkus	Furniture	
Terasi	Soto ayam		
Petis			
Bawang merah			
Bawangputih			
Rempah/bumbu			
Penyedap			
Kecap			
Saus tomat			
Krupuk			
Sambal botol			
Susu kaleng			

Sumber : Penelitian IPNB 9189.

Seperti diketahui, tidak hanya jenis barang saja yang menjadi transaksi antarpedagang itu, tetapi juga jasa. Para penjual jasa, tidak dapat disangkal turut memberikan pengaruh pada struktur pasar. Ada dua jenis pelayanan jasa yang digunakan, yaitu yang hanya menggunakan perahu tanpa mesin (*jukung*) dan perahu bermesin (*kelotok*). Sarana *jukung* dimanfaatkan untuk menyeberangkan penduduk yang ingin menuju Kuin Utara melalui Kuin Cerucuk atau sebaliknya. Pelayanan jasa lainnya adalah taksi air atau *Kelotok*. Jenis perahu bermesin ini banyak berkumpul di dermaga, menanti penumpang. Mereka melayani jasa penyeberangan yang menghubungkan berbagai daerah yang cukup jauh dengan kegiatan

pasar. Umumnya pelayanan jasa tipe ini dimanfaatkan untuk kepentingan perusahaan kayu dan minyak. Demikianlah kegiatan sehari-hari dari pasar terapung yang pada dasarnya tidak pernah 'tidur'. Satu pedagang pergi, pedagang lainnya datang, demikian seterusnya, yang akhirnya mengalami puncak keramaiannya di sekitar pukul 08.00 pagi, di mana mentari menyinarkan kesegaran bagi jasmani para pedagang.

BAB III

KONDISI LINGKUNGAN PASAR: KEBERADAAN PEDAGANG DAN HUBUNGAN DI ANTARANYA

3.1. Usaha Pembelantikan.

Telah disebutkan bahwa tempat-tempat berdagang tidak saja berupa *lanting* yang tegak mengapung di atas air, tetapi pula perahu. Perahu-perahu itu digunakan pedagang maupun pembeli sebagai sarana transportasi sekaligus tempat melakukan transaksi dagang. Jumlahnya, kalau pada puncak kegiatan pasar, mencapai 1000 buah. Di samping itu para pedagang, khususnya yang menyai rumah di wilayah pasar, juga membuat kios-kios di halaman rumahnya yang bukan menghadap ke sungai, tetapi ke jalan. Jumlahnya tidak kurang dari 100 buah. Jadi di halaman belakang dimanfaatkan untuk *lanting*, sedang di halaman depan untuk kios. Cara ini pada dasarnya adalah strategi pedagang, dan merupakan hal yang prinsip di mana waktu dan tempat dimanfaatkan untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya dengan pengeluaran yang sekecil-kecilnya.

Abdulhamid adalah salah seorang pedagang yang ada di pasar apung. Ia dapat digolongkan sebagai pedagang pembelantikan kecil. Barang yang dijual sehari-hari adalah hasil bumi, terutama sayuran, kelapa dan jeruk. Kendaraannya hanya sebuah *jukung* dengan ukuran sedang. Jual barang dengan modal *jukung*, dan hal yang berkaitan dengan bisnis kecil-kecilan ini tetap ditekuni oleh Abdulhamid. Usaha ini adalah satu-satunya sumber hidupnya. Ia

tidak punya usaha lain yang dapat diandalkan sebagai sumber nafkah. Walaupun demikian, tidak berarti ia tidak berusaha untuk mengembangkannya. Ia tetap dengan tegar menyatakan cita-citanya untuk menjadi penyalur barang-barang hasil bumi satu-satunya.

Jumlah anggota rumah tangga Abdulhamid 5 orang, terdiri dari seorang isteri dan 3 orang anak yang masih kecil-kecil. Pekerjaan yang sebelumnya tidak pernah dibayangkan semasa kanak-kanak di lingkungan keluarga sendiri, terpaksa harus dijalankan demi menghidupi keluarganya.

Abdulhamid dilahirkan dan dibesarkan di lingkungan keluarga miskin. Tempat lahirnya di daerah Negara, Kabupaten Hulu Sungai Selatan. Abdulhamid adalah anak terakhir dari tiga bersaudara. Ia mengaku dibesarkan dari hasil tangkapan ikan dan lahan pertanian yang digarap oleh kedua orangtuanya. Sekarang kedua orangtuanya sudah tiada. Mereka meninggal dunia waktu Abdulhamid masih kanak-kanak. Setelah ditinggal, kedua kakaknya menjadi pengganti orangtua. Mereka bertanggung jawab meneruskan beaya hidup Abdulhamid. Karena tidak mampu lagi maka Abdulhamid terpaksa berhenti sekolah. Waktu itu masih di kelas III, Sekolah Dasar. Ia harus membantu kakaknya berdagang bensin, oli, minyak tanah, di daerah Basirih Ulu, Kecamatan Banjar Selatan. Sebagai pembantu usaha kakaknya ini berlangsung terus sampai ia menikah. Setelah menikah ia tinggal bersama mertuanya, sehingga tidak dapat sepenuhnya membantu kakaknya. Ini pun disadari oleh kedua kakaknya, karena itu mereka justru memberi kesempatan kepada Abdulhamid untuk mengembangkan usahanya sendiri. Dengan demikian, tidak perlu lagi membantu "full time" usaha kakaknya. Sampai sekarang ia masih tetap tinggal bersama mertuanya. Sebenarnya ia ingin sekali mempunyai rumah sendiri, tinggal bersama keluarganya, tanpa harus mendompleng orangtua isteri. Tetapi ini terlalu berat. Modal uang yang sangat diperlukan tidak kunjung tiba. Bahkan, modal dagang pun diperoleh dari mertuanya. Dengan modal uang sebesar Rp.14.000.00 ditambah dengan sebuah *jukung* yang waktu itu seharga Rp.50.000,00 ia mulai masuk dalam dunia dagang. Mula-mula sebagai pedagang eceran, kemudian berangsur-angsur menjadi pedagang belantikan yang sampai sekarang masih ditekuninya.

Selama hampir 15 tahun ia bekerja sebagai pembelantikan.

Harapannya ingin mengembangkan usaha yang lebih besar apabila sudah memiliki modal yang banyak. Ia menyadari bahwa selama ini keuntungan yang diperoleh hanya sedikit. Praktis untuk tambahan modal tidak ada. Keuntungan yang sedikit itu pasti habis untuk keperluan sehari-hari anaknya.

Teman kongsinya, sesama pedagang pembelantikan, adalah Safran, Ikur dan Aya. Di antara mereka sudah ada pembagian kerja. Barang yang diperoleh dari pembelantikan besar dibagi empat. Jadi, setiap hari mereka selalu mendapat barang.

Ketidaktentuan untuk memperoleh barang setiap hari adalah salah satu alasan rasional kenapa mereka bergabung, bekerjasama dalam usaha dagang. Abdulhamid menemukan cara ini sebagai satu-satunya tindakan yang paling tepat dalam menghadapi kondisi pasar yang tidak menentu. Hari ini ia bisa datang lebih lambat, karena kemarin datang mendahului kawan-kawannya. Cara 'aplusan' ini untuk menghadapi pembelantikan lain yang setiap saat bisa memotong jalur keuntungannya.

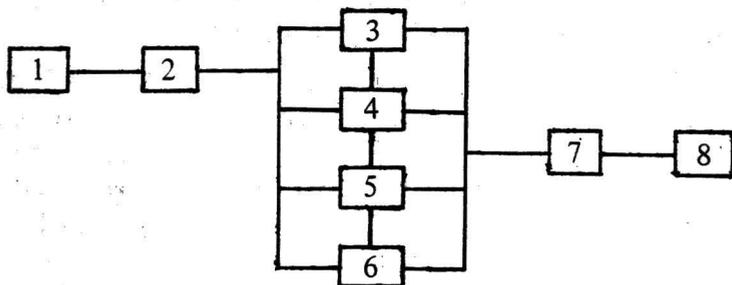
Kelompok Abdulhamid tidak bisa dikatakan pembelantikan modal besar, tetapi pas-pasan. Mereka tidak menentukan jalur dagang, tidak menentukan kualitas dan kuantitas barang, tidak menentukan jadwalnya. Kelompok ini hanya mengikuti jaringan-jaringan pasar sesuai apa adanya.

Abdulhamid berprinsip bahwa cukup barang laku dan dapat untung sedikit saja asalkan dapat menjamin modal untuk esok dan makan keluarga. Untuk memperoleh kepastian keuntungan ia hanya mengkhususkan jual-beli barang-barang hasil bumi, khususnya jeruk, kelapa dan sayuran. Hal ini disebabkan barang-barang itu mudah dijual kembali serta tidak memerlukan modal besar. Kadang-kadang barang dapat diperoleh dengan hutang. Ini dimungkinkan karena ia sudah dipercaya oleh pembelantikan langganannya. Ia membeli jeruk dengan harga Rp.15.000,00 per 100 buah. Biasanya ia membeli sebanyak 500 buah. Jeruk itu dijualnya seharga Rp.17.500,00 per 100 buah. Kelapa dibelinya seharga Rp.12.000,00 per 100 biji dan dijualnya Rp.15.000,00. Dalam satu hari Abdulhamid dapat melakukan transaksi jual beli sebanyak 3 kali dengan jenis barang yang berbeda-beda. Barang-barang diperoleh dari H. Jidi, H. Murdan, dan H. Daran 1). Kadang-ka-

1) Mereka adalah pemilik kebun jeruk di pulau Alalak. Letaknya tidak jauh dari pasar apung, kurang lebih 1 km.

dang juga diperoleh dari orang lain yang membawa jeruk ke pasar itu. Dari sini jeruk dibawa oleh pembeli pertama dan dibeli pula oleh para pembelantikan di pasar terapung yang seterusnya bisa dibeli konsumen, pedagang pengecer atau pembelantikan yang lain untuk dibawa ke daerah lain.

DIAGRAM



Dari pemilik (1) barang dijual kepada pembeli di tempat (2), kemudian dibawa ke pasar terapung, pagi-pagi sekali dijual kepada pembelantik lain (3). Antara pukul 05.00 – 07.00 berdatangan para konsumen (4), pengecer (5), dan pembelantik lain (6) membeli kepada pembelantik (3). Oleh pedagang pengecer (5) dibawa ke pasar-pasar atau dijajakan kepada konsumen. Tetapi bagi pembelantik lain (6) barang (jeruk) dibawa untuk diantarpulaukan.

3.2. Interaksi Antar Pedagang.

Pedagang Sayur.

Pedagang ini membeli sayur bayem, sayur manis, lombok rawit, lombok hijau, tahu, tempe, rempah-rempah, dan lain-lain, yang semuanya mereka beli di pasar Subuh Banjarmasin, kemudian dijual di pasar apung. Mereka berjumlah 7 orang, berasal dari daerah sungai Jingah Banjarmasin. Barang yang dibeli dari para langganan tetapnya adalah untuk keperluan penyediaan barang bagi pedagang pengecer yang juga merupakan langganannya. Selain itu, ada juga untuk konsumen di sekitar pasar apung. Langganannya (pedagang pengecer) penjajakan barang tersebut ke perusahaan-perusahaan atau masyarakat setempat.

Banyaknya barang yang dibawa/dibeli dari pasar Subuh, selain disesuaikan dengan keperluan jumlah langganan mereka, juga kebiasaan keperluan konsumen yang membutuhkan. Mereka punya langganan masing-masing; ada yang tiga orang sampai tujuh orang. Para langganannya pun membeli sesuai dengan kekuatan modal mereka. Apabila barang tidak habis terjual, bisa dijual kepada konsumennya.

Pedagang sayur kalau membeli di pasar Subuh Banjarmasin bisa dengan cara utang, dan menjual kepada langganannya pun bisa dengan cara utang atau kontan, tetapi pada umumnya mereka jual secara kontan, karena mereka bergantung dari modal untuk perdagangan berikutnya. Cara pembayaran utang yang dilakukan oleh pedagang sayur ini kepada langganannya di pasar Subuh, harus disesuaikan dengan jumlah barang yang dibeli, bukan atas barang yang terjual lalu sisa barang yang tersisa dikembalikan; tidak demikian. Oleh karena itu, pedagang sayur ini berusaha bagaimana agar barang yang dibawa terjual habis dalam satu kali kegiatan pasar, mengingat barangnya tidak tahan lama. Kalau barang yang dijual para pedagang sayur ini tidak dibeli habis oleh para langganannya (pedagang pengecer) dan konsumen lainnya pun tidak membeli kepada mereka -- mengingat yang menjual sayur tidak hanya cuma kelompok mereka ini --, maka sering barangnya tidak habis terjual. Di sinilah masing-masing pedagang sayur mempunyai persaingan harga, persaingan dalam arti agar barang harus terjual habis dan tidak terbawa pulang. Caranya ialah dengan sistem obral.

Kerjasama ketujuh pedagang sayur ini salah satunya terlihat dari penetapan harga jual dan beli. Misalnya tempe dibeli Rp. 400,00 per biji dan mereka harus jual Rp.500,00. Tahu yang per kaleng isinya 150 biji (harga beli per kaleng Rp.4.500,00 (dijual Rp.6.000,00. Sayur bayam harga beli satu ikat besar (isi 10 ikat kecil) Rp.70.00, dijual Rp.100.00. Sekalipun ada kerjasama dalam penetapan standard harga jual, tetapi persaingan pun juga terjadi, yaitu persaingan harga jual atas barang-barang yang tidak tahan lama. Ini terjadi jika barang-barang tersebut tidak dibeli oleh para langganannya, yaitu mereka yang sering membeli kepadanya baik secara kontan atau kredit (utang) yang harus dibayar paling lama satu minggu.

3.3. Transaksi Jual-beli.

Pada umumnya transaksi jual-beli yang berlangsung di pasar terapung, tidak beda dengan transaksi jual-beli yang terjadi di pasar lainnya di daerah, yang semuanya muncul sebagai akibat dari adanya kesepakatan antara penjual dan pembeli. Tetapi bagaimana terjadinya proses transaksi itu, apakah setiap jenis barang yang diperdagangkan mempunyai proses transaksi yang sama, semua ini sangat bergantung odari peranan jenis pedagang yang terlibat dalam kegiatan pasar apung, jenis barangnya, dan rangkaian peredaran atau distribusi barang dan jasa yang diperdagangkan di pasar tersebut.

Para pedagang yang terlibat dalam kegiatan pasar apung sebetulnya adalah pedagang besar (grosis), pemilik, atau produsen, pedagang menengah atau para pembelantik, dan para konsumen. Namun yang paling berperan dalam menghidupkan situasi dan kondisi pasar terapung ini adalah para pedagang pembelantik. Ini disebabkan para pedagang pembelantik itulah yang membawa atau membeli barang-barang baik dari pemilik, produsen, atau pedagang besar, sehingga mereka (pembelantik) yang menjadi pusat perhatian atas penyediaan dan pendistribusian barang-barang yang diperdagangkan di pasar apung. Para pedagang tersebut, dalam transaksi jual-beli, masih bergantung dari jenis barang-barang yang diperjualbelikan. Jenis barang hasil bumi berbeda dengan staransaksi jual-belinya dengan jenis barang hasil air atau laut seperti udang. Perbedaan ini karena menurut tempat dan waktunya. Misalnya, transaksi jual-beli udang. Oleh penghasilan (petani ikan/pemancing) yang membawa sendiri hasil tangkapan udangnya ke pasar terapung pagi-pagi sekali, kemudian dibeli oleh pembelantik dengan harga Rp.4.000,00 per kilogram. Selanjutnya oleh pembelantik dijual baik kepada pedagang pengecer atau konsumen Rp.5.000,00 per kilogram. Kemudian, oleh pedagang pengecer dijual ke pasar di darat sekitarnya seperti Pasar Lama, Pasar Teluk dalam atau lainnya, dengan cara eceran. Misalnya dalam $\frac{1}{4}$ kilogram, $\frac{1}{2}$ kilogram atau dalam 1 kilogram, yang harganya $\frac{1}{4}$ kilo-antara Rp.1.500.00 — Rp.2.000,00 menjadi Rp.6.000.00 — Rp.8.000,00 per kilogramnya. Kasus ini berbeda dengan transaksi jual-beli pisang yang dibawa oleh perahu-perahu atau kapal-kapal dari daerah seperti Negara (Kabupaten Hulu Sungai Selatan). Pisang yang dijual/biasanya ke pasar apung adalah barang yang sebe-

lumnya sudah melalui transaksi jual-beli, yaitu transaksi dari pemilik kepada pedagang pembelantik yang membawanya ke pasar apung. Selanjutnya oleh pedagang pembelantik, yang ada di pasar apung dibeli dan dijual kepada pedagang pengecer atau konsumen. Kedua jenis barang tersebut berbeda pula dengan barang-barang yang dijual di *lanting*. Gula, misalnya, pedagang di pasar apung membeli di pasar-pasar kota Banjarmasin seperti di Pasar Lama atau Pasar Antasari. Pedagang ini hanya datang memesan dan diantar sesuai keperluan. Sedangkan transaksi jual-beli akan terjadi di *lantingnya* si pemesan pada saat barang tersebut diantar oleh pedagang besar itu. Transaksi pembelian ditambah dengan biaya angkut per kuintal Rp.500,00 dengan menggunakan perahu *kelotik*. Oleh pedagang pembelantik di pasar apung dijual lagi kepada pengecer untuk dibawa ke daerah sekitarnya seperti Alalak, sungai Tinggiom, Tamban, Jelapat dan lain-lain, atau kepada konsumen langsung yang ada, harganya per kilogram Rp.900,00 sedangkan harga beli pada pedagang besar Rp.875,00 per kilogram. Jadi, bagi pedagang pengecer tentunya harga gula akan melambung bisa sampai Rp.1.000,00 per kilogram (ini bagi daerah yang agak jauh seperti Muara Anjir atau Ujung Panti).

Kasus lain kami sambil dari seorang yang tidak terlibat langsung dengan urusan jual-beli atau disebut pedagang. Akan tetapi, ia adalah pengamat yang sering atau setiap hari mengawasi jalannya perdagangan di pasar terapung. Pekerjaan utamanya adalah petugas penjaga posyandu. Namanya Idi (nama panggilan), tempat tinggalnya di areal pasar apung yang juga terapung. Apa yang diungkapkan olehnya menjadi sebuah deskripsi penting dalam tulisan ini. Di bawah ini adalah cerita darinya tentang pasar apung, khususnya yang berkaitan dengan keadaan sosial-ekonomi di sekitar pasar tersebut. Dalam beberapa hal deskripsi ini merupakan interpretasi dari kami yang didasarkan dari ceritanya.

Tidak benar kalau dikatakan pasar apung berhenti kegiatannya di malam hari. Sementara para pedagang atau penjaja pulang dari pasar, para pembelantikan kembali mengadakan transaksi. Ini dilakukannya dalam kontak jual-beli dengan pembelantikan asal kampung lain. Transaksi dalam kenyataannya berlangsung terus sampai sore dan malam hari. Tidak ada aturan yang melarang transaksi itu. Jam pasar, seperti pada pasar-pasar Inpres pada umumnya, tidak terdapat di sini. Siapa saja, kapan saja, dan di mana

saja, transaksi dapat dilakukan, kecuali para pembelantikan sudah merasa puas dengan keuntungannya dalam satu hari itu.

Malam hari justru bertambah ramai. Pedagang-pedagang pembelantikan dari berbagai penjuru daerah berdatangan yang bisa dikategorikan berasal dari daerah muara dan daerah hulu. Mereka menggunakan perahu besar yang berisi barang-barang dagangan, menjualnya kepada pedagang setempat. Sebaliknya, nanti kalau pulang, ia membeli barang-barang yang dijual di pasar ini yang akan didistribusikan ke tempat asalnya. Transaksi berlangsung terus sampai pagi hari berikutnya.

Apa yang dapat ditarik dari data demikian adalah pentingnya peranan dari pembelantikan. Pembelantikan adalah pedagang perantara. Ia tidak berproduksi, tetapi lebih tepat dikatakan menjual jasa. Kegiatan utamanya di sekitar membeli barang-barang dari daerah asal, kemudian menjualnya ke pasar. Jenis-jenis pedagang pembelantikan bermacam-macam, yang pada dasarnya dapat dibagi menjadi dua bagian yakni, golongan modal besar dan modal kecil. Golongan modal besar ditandai dengan perahunya yang besar. Mereka bisa sampai satu minggu berada, baik di daerah asal barang maupun di pasar. Di samping itu ia bisa juga dibedakan dengan pembelantikan lainnya berdasarkan jenis barang yang dijual. Umumnya pembelantikan maupun pedagang di pasar apung berdasarkan jenis barangnya dapat dibagi menjadi tiga bagian, yakni, pertama adalah pedagang jenis ikan. Kedua, pedagang jenis barang-barang industri, seperti kelontong dan lainnya. Dan, ketiga adalah pedagang jenis sayur dan buah.

Dalam mekanisme pasar tradisional, para pedagang pembelantikan atau katakanlah pedagang perantara amat penting. Boleh dibayangkan jalan atau tidaknya sebuah kegiatan perdagangan tradisional bergantung dari kegiatan para pedagang perantara ini. Hal ini seperti yang dikatakan oleh Geertz bahwa mekanisme tradisional berlangsung dari tangan ke tangan, sehingga membuatnya seperti barisan orang yang tegak berjejer mengantarkan batu bata dari tangan orang yang satu ke tangan orang yang lainnya, untuk membangun sebuah jembatan. Demikianlah pedagang dalam pasar tradisional yang melakukan cara seperti itu mulai dari daerah penghasil sampai ke pasar.

Tindakan ekonomi apa yang hendak dicapai oleh para peda-

gang itu? Suatu keuntungan ekonomi dalam arti sebenarnya tidak pernah dirasakan oleh pedagang pembelantikan kecil, kalau kita membatasi tindakan ekonomi adalah pengeluaran sekecil-kecilnya dan pemasukan sebesar-besarnya. Kami beranggapan bahwa cara-cara tradisional adalah pemerataan pendapatan ekonomi. Dengan cara distribusi barang berantai ini semua orang yang terlibat mendapatkan keuntungan. Para pembelantikan kecil memperoleh barang dari pembelantikan besar. Pembelantikan besar memperoleh barang dari pembelantikan besar lainnya. Demikian mekanisme kerja berantai itu berlangsung mulai dari produsen sampai dengan pasar. Dari pasar, pembelantikan mendistribusikan kepada pembelantikan setempat, dari situ kepada penjaja, lalu sampai ke konsumen atau rumah tangga.

Suatu mekanisme kegiatan yang tidak efektif dapat menyebabkan harga menjadi mahal karena masing-masing pihak yang terlibat perlu mendapatkan kelebihan uang dari hasil pembeliannya. Sebuah barang dengan harga Rp.50,00 dijualnya menjadi Rp.60,00. Keuntungan Rp.10,00 adalah upah jasanya membawa barang dari satu tempat ke tempat lain. Apakah Rp.10,00 itu cukup menguntungkan bagi pedagang? Belum tentu, bisa jadi tidak rugi, namun yang pasti pedagang itu tidak akan menaikkan harga barang terlalu tinggi. Hal ini karena pedagang itu tahu pasti bahwa harga barang yang tinggi akan membuat barang tidak laku. Siapa yang menentukan kenaikan harga barang? Tidak ada satu pun yang menjadikan penggerak naiknya satu jenis barang. Kenaikan barang banyak ditentukan oleh musim, khususnya barang-barang hasil bumi/pangan. Kasus ini dapat ditunjukkan melalui beberapa jenis barang seperti ikan, udang, kangkung serta sayuran lainnya. Pada waktu musim air naik, maksudnya pada waktu air pasang, harga udang relatif murah. Hal ini disebabkan upaya mencari udang teramat mudah. Hampir di setiap sungai, besar dan kecil dapat ditemukan jenis udang galah. Oleh karena itu, banyak nelayan setempat memanfaatkan dengan menjualnya ke pasar. Banyaknya penjual serta kemudahan mendapatkan, memberikan akibat turunnya harga udang di pasaran. Keadaan seperti ini semua orang sudah tahu.

Di sisi lain harga ikan-ikan darat, menjadi naik karena jarang lagi ditemukan di setiap sungai. Hanya sungai-sungai tertentu yang mungkin bisa didapat. Hal ini karena sungai-sungai, khususnya yang berdekatan dengan muara sudah tercampur air laut, sehingga

asin. Oleh karena itu, banyak ikan yang berpindah ke hulu sungai.

Masuknya air asin ke sungai-sungai juga membuat kesulitan lain bagi penduduk di sekitar pasar apung. Untuk mandi mereka tidak dapat memanfaatkan air sungai. Dalam musim ini banyak dari penduduk terpaksa membeli air di kran-kran umum yang disediakan oleh setiap kelurahan. Kran-kran itu adalah bantuan dari UNICEF. Beberapa penduduk memberitahukan bahwa di saat-saat demikian itu memang merupakan bencana bagi kampung di sini. Banyak kegiatan menjadi terbatas. Mandi dan cuci adalah sebuah kegiatan yang paling langsung terkena dengan naiknya air laut ke sungai-sungai di sekitar pasar. Mencuci pakaian tidak dapat sembarangan menggunakan air. Air asin bukannya membersihkan pakaian, malahan menghancurkan. Untuk jenis-jenis pakaian yang baik terpaksa dipisahkan dan dicuci dengan menggunakan air tawar. Belum lagi terhitung barang-barang dari jenis logam yang amat sensitif terhadap air asin. Jelas barang-barang ini dipisahkan, untuk kemudian dicuci dengan air tawar. Apa akibat dari semua ini adalah banyak waktu yang terbuang. Dengan kata lain, kegiatan ini banyak menyedot kegiatan-kegiatan lain yang tak kalah pentingnya.

Gambaran lain dari kehidupan penduduk di sekitar pasar apung adalah adanya persaingan terselubung antara golongan Muhammadiyah dan Nahdlatul Ulama. Kami tidak dapat membuktikan sejelas-jelasnya mengenai hal ini karena di samping tidak banyaknya data yang dapat memperkuat argumentasi, juga untuk analisa kami tidak semata-mata pada kegiatan keagamaan. Gambaran konflik dari dua golongan agama Islam itu memang banyak terjadi di Kalimantan Selatan, khususnya di kalangan orang-orang Banjar (lihat Skripsi A. Fedyani Syarifuddin, 1981). Seorang informan saya menjelaskan bahwa di Kuin, maksudnya kampung tempat tinggal kami selama penelitian, mayoritas adalah Nahdlatul Ulama. Bahkan, mesjid yang terkenal di kota Banjarmasin yang sejarahnya berkaitan langsung dengan sejarah pertumbuhan kota Banjarmasin, adalah milik golongan Nahdlatul Ulama.

Sebenarnya perbedaan-perbedaan antara dua golongan Islam ini tidak akan kami bahas kalau tidak berkaitan dengan mekanisme kegiatan perekonomian di pasar apung. Berkaitannya terutama pada pendistribusian dan pengalokasian barang-barang seperti telah disinggung pada bab-bab sebelumnya bahwa pedagang pemilik

modal, atau kita sebut dengan pembelantikan kebanyakan bergelar haji-haji. Mereka ini minimal sudah dua kali naik haji. Derma-derma kepada rakyat miskin sudah tidak terhitung banyaknya, walaupun panti-panti asuhan yang diberikan bantuan diteliti lebih dahulu, apakah masuk dalam golongannya. Para haji pemilik modal sangat menentukan kegiatan dagang di pasar apung, khususnya berkenaan dengan pemasaran barang-barang.

Kenyataan-kenyataan seperti ini diungkapkan banyak orang. Bahkan, ada di antaranya lebih menyukai bekerja dengan Cina. Walaupun Cina dianggap mempunyai sifat yang sangat jelek, tetapi menjadi dianggap baik kalau dibandingkan dengan haji ini. Seorang informan saya menjelaskan mengenai hal ini. Keadaan ini dilukiskan di mana penduduk sekitar tidak ada yang datang pada waktu salah seorang haji merayakan pesta pernikahan anaknya. Haji itu, sebut saja haji Amir, amat tidak disukai penduduk. Ia dianggap sombong dan tidak mau kenal dengan orang-prang di sekitarnya, bahkan sumbangan-sumbangan pada waktu lebaran haji justru diberikan kepada mesjid-mesjid besar. Yang mereka sayangkan justru setiap hari haji Amir pasti melihat orang-orang miskin di sekitarnya, kenapa tidak langsung saja memberikan kepada mereka, malahan memberikan kepada orang yang tidak diketahui asal-usulnya.

Haji Amir dikenal sebagai orang kaya. Punya kapal minyak dan toko yang besar dan banyak. Di pasar apung saja tokonya ada dua buah, belum lagi yang ada di kota Sampit¹⁾. Di pasar apung dua buah toko atau *lanting* (karena terapung di pinggir sungai) adalah miliknya sendiri. Artinya, modal dan pengelolaan dilakukan oleh keluarga haji Amir. Di samping itu, ada dua buah toko lagi yang dimiliki secara bersama dengan haji lainnya. Katakanlah namanya Machmud. Haji Amir adalah pemilik modal yang lebih besar daripada Haji Machmud. Sebagai konsekuensinya Haji Machmud harus setiap hari menjaga dan mengelola *lanting* atau toko itu. Kerjasama ini berlangsung lama, sejak masih pemuda. Mereka berdua dikenal sebagai sahabat.

Gambaran yang keliru adalah kalau menyebutkan perkembangan daerah ini ditentukan oleh keberadaan pasar apung. Para peda-

1) Kota Sampig adalah kota yang berqda di Kalimantan Tengah. Jaraknya, kalau naik speed boat perjalanan satu hari satu malam.

gang yang meramaikan pasar dalam kenyataannya tidak seratus persen melakukan tindakan ekonomi. Penghasilan dan pengeluaran tidak semata-mata karena keperluan perdagangan. Banyak kegiatan turut campur dalam proses mendapatkan modal. Pendek kata, kebutuhan untuk berdagang lebih disebabkan karena tidak ada jalan lain untuk memperoleh uang secara halal. Kalau ditanyakan tingkat pendidikan, kebanyakan dari para pedagang adalah tidak tamat SD. Hal ini yang menyebabkan kurangnya daya dukung untuk memperoleh pekerjaan di perusahaan-perusahaan besar. Di perusahaan seperti itu menuntut persyaratan pendidikan formal tingkat SMA dan sederajatnya. Identifikasi pekerjaan yang memungkinkan bagi mereka adalah menjadi buruh industri penggergajian kayu. Akan tetapi, sekarang dengan tingkat pendidikan seperti itu juga sulit untuk mendapat lowongan. Perusahaan kayu dalam kenyataannya menuntut pendidikan buruhnya setingkat SMP atau SMA. Tuntutan itu bukanlah semata-mata karena buruh-buruh pendidikan SD dianggap kualitas rendah, tetapi juga karena dalam hal-hal tertentu tidak bisa mengikuti sejumlah peraturan perusahaan. Mereka yang berpendidikan SD dianggap tidak mempunyai kreativitas dalam bekerja. Namun ada suatu gejala menarik mengenai semakin tingginya standard pendidikan yang dibutuhkan oleh perusahaan-perusahaan kayu, seperti Jayanti Group. Salah satunya adalah karena banyaknya transmigran Jawa yang melamar pekerjaan di perusahaan itu. Daerah transmigrasi yang dibuka pemerintah tidak jauh dari daerah pemotongan dan penggergajian kayu memberi dampak semakin meningkatnya standard pendidikan buruh atau karyawan perusahaan. Seperti diketahui para transmigran Jawa pada umumnya mempunyai tingkat pendidikan yang lebih tinggi dibanding dengan para penduduk di sekitarnya. Di samping itu, pengalaman bekerja di daerah Jawa sudah merupakan jaminan pekerjaan yang dipikunya baik. Dengan demikian, di samping pekerjaannya sebagai transmigran di daerah Kalimantan, mereka memanfaatkan waktu luangnya dengan bekerja sebagai buruh di perusahaan kayu.

Ada suatu sifat yang dianggap sebagai kelemahan orang Banjar dibandingkan dengan orang Jawa. Menurut pendapat umum orang Banjar mempunyai harga diri terlalu tinggi, termasuk pula dalam menentukan jenis pekerjaan yang diinginkannya. Kalau mau bekerja mereka melihat dahulu apakah sesuai dengan pendidikannya. Hal semacam ini sudah menjadi gejala pada semua orang. Namun,

yang lebih khusus pada orang Banjar, khususnya yang bekerja sebagai buruh, adalah mereka lebih suka tidak bekerja atau menganggur daripada bekerja sebagai buruh kalau tingkat pendidikannya sederajat dengan SMA. Di samping itu, tuntutan yang diinginkan pada waktu bekerja sangat banyak, kadang-kadang dianggap terlalu berlebihan, khususnya dalam kaitannya dengan penyediaan fasilitas-fasilitas yang disediakan oleh perusahaan tersebut.

Keluhan mengenai kelemahan orang Banjar, khususnya dalam hal pekerjaan, memang sudah menjadi rahasia umum. Harga diri untuk tidak menerima pekerjaan rendah bukan saja monopoli orang Banyar. Kebanyakan orang-orang yang merasa berada di kampung halamannya tidak mau menerima pekerjaan yang rendah, masalah ini kami temukan juga pada orang-orang Melayu yang tinggal di kota Pontianak. Jarang orang Melayu mau menjadi buruh pekerjaan atau buruh perusahaan industri. Pekerjaan yang paling ideal bagi mereka adalah Pegawai atau Karyawan Swasta. Demikian pula dengan orang-orang Banjar, di mana pegawai atau karyawan cocok bagi mereka, khususnya yang sudah berpendidikan di tingkat SMA atau lebih.

Pilihan untuk menjadi pedagang di kalangan orang Banjar salah satunya disebabkan karena pekerjaan ini adalah miliknya sendiri. Artinya ia berusaha, mengelola dan bermodal dari keringanan sendiri. Menjadi pedagang lebih baik daripada menjadi buruh perusahaan. Buruh adalah pesuruh pada tingkat yang paling rendah. Oleh karenanya, amat tidak disukai orang Banjar. Mereka menjadi tidak bebas berbuat, bertindak dan lain sebagainya. Pekerjaan semacam itu dikatakan tidak ada tantangannya. Lain halnya dengan pedagang yang banyak mengalami suka duka dalam menghadapi pembeli atau pedagang yang lainnya.

Di pasar apung tidak seluruhnya pedagang adalah orang Banjar. Malahan ada spesialisasi pekerjaan. Pedagang-pedagang jajanan banyak pula orang Madura. Pedagang Bakso orang Jawa, khususnya Jawa Tengah. Khusus mengenai orang Madura, penduduk sekitar yang kebanyakan orang Banjar tidak senang. Orang Madura dianggap kasar, sering menipu, terutama tukang becak. Peranannya kasar, tidak mengenal kompromi. Salah seorang informan mengeluh ketika naik becak bahwa dia merasa ditipu karena tukang becak itu tidak mengantarkannya sampai di depan rumah. Pengalaman ini menyebabkan ia tidak mau lagi naik becak Madura. Memang

kebanyakan orang Madura yang menjadi tukang becak dianggap tidak mengenal sopan santun. Lain halnya dengan pedagang-pedagang rujak yang sering "mangkal" di sekitar pasar apung. Pedagang-pedagang itu kebanyakan adalah wanita. Karena logatnya yang dirasakan enak, maka sering mereka menjadi bahan tertawaan orang Banjar.

Pedagang yang berasal dari suku bangsa di luar Banjar adalah Bugis. Mereka umumnya adalah melayani yang mampir di sana, menjual ikan dalam jumlah besar. Kapal-kapal pinisi itu diparkir di dermaga, lokasinya antara dermaga *kelotok* dan tanker Pertamina (lihat denah). Mereka ada di situ untuk satu minggu, kemudian berangkat lagi untuk jangka waktu satu – dua bulan. Berangkatnya kapal bukan bergantung dari habis atau tidaknya ikan hasil tangkapan. Ikan yang didapat langsung diserahkan kepada penadah yang umumnya juga orang-orang Bugis. Para anak buah kapal dan nakhoda tidak tahu menahun mengenai pemasaran ikan. Kerja mereka hanya membawa kapal ke tempat-tempat yang telah ditentukan.

Kapal pinisi tidak saja dipakai untuk membawa ikan tetapi juga kayu. Bahkan, kebanyakan mengangkut kayu-kayu yang sudah jadi untuk dibawa ke Jawa atau Sumatra. Sebagian dari kapal-kapal itu ditambatkan di daerah perkampungan Bugis di pulau Alalak yang letaknya tidak jauh dari pasar apung. Ditambatkan di situ karena pulau Alalak adalah tempat penggergajian kayu-kayu gelondong, di samping tempat pembuatan perahu.

Hasil utama pulau Alalak adalah jeruk. Warganya rata-rata memiliki tanah yang cukup untuk ditanami jeruk. Pulau penghasil jeruk ini kebanyakan dihuni oleh orang-orang dari Bugis, di samping orang Banjar sendiri. Kegiatan ekonominya, di samping berkebun jeruk, juga membuat perahu. Perusahaan pembuatan perahu ini sudah terdaftar sebagai perusahaan resmi daerah dan Pulau Alalak adalah memang dikenal di masyarakat kota Banjarmasin sebagai pabrik pembuatan perahu. Bahan baku kayu gelondongan diperoleh dari kayu perusahaan yang dibeli karena sudah tidak dipakai lagi.

Kami tidak tahu dengan pasti apakah kayu-kayu sisa itu tidak memenuhi syarat bagi perusahaan kayu. Namun cara-cara mendapatkan kayu tersebut dilakukan dengan membeli dari orang-orang tertentu di perusahaan tersebut. Husni, sebut saja demikian, nama

seorang pengawas perusahaan kayu-kayu dari hutan ke perusahaan menyebutkan bahwa syarat untuk kayu dapat masuk adalah diameternya satu meter. Di samping itu dipilih kayu-kayu yang jenis-jenisnya bergantung dari pemakaiannya untuk apa. Hanya kayu yang diameternya kurang dari satu meter dijual ke perusahaan penggergajian kayu. Akan tetapi, perusahaan penggergajian kayu dalam kenyataannya banyak menggunakan kayu dengan diameter satu meter atau lebih. Beberapa sumber menyebutkan bahwa kayu kayu itu diperoleh langsung dari hutan. Caranya dengan "nebeng" orang-orang dari perusahaan kayu yang mau mencari kayu. Dengan demikian transaksi jual-beli hanya dilakukan ketika di hutan. Ini dilakukan antar pribadi saja dan tidak di atas nama perusahaan. Sumber lain menyebutkan pengawas-pengawas perusahaan itu yang memanipulasi kayu-kayu dengan diameter satu meter menjadi kurang dari satu meter. Pendek kata, tumbuh subur dan berkembangnya perusahaan kayu tradisional atau orang-orang daerah menyebutkan tempat penggergajian kayu berkaitan erat dengan perkembangan perusahaan kayu besar yang banyak terdapat di situ. Nama-nama perusahaan seperti Djayanti Group dan seterusnya (lihat catatan sebelumnya) merupakan jaminan bahwa perusahaan ini tidak akan bangkrut. Oleh karenanya penggergajian kayu juga akan tetap subur.

Kondisi pasar apung dan sekitarnya bukan suatu yang berdiri sendiri. Kondisi ini secara langsung dan tidak langsung berkaitan dengan perkembangan perekonomian kota Banjarmasin khususnya dan Kalimantan Selatan pada umumnya. Namun pasar apung bukan suatu kondisi ekonomi yang punya pengaruh besar terhadap perkembangan daerah di sekitar daerah Kuin dan Alalak. Justru kebalikannya, pasar ini dipengaruhi oleh perkembangan perusahaan kayu dan minyak yang merupakan perusahaan modal besar. Ini menjadi jelas kalau kita mendefinisikan pengertian pasar adalah tempat berdagang, yang berisi oleh deretan tempat dagang yang sering dikunjungi oleh orang-orang untuk memenuhi kebutuhan sandang dan pangan sehari-hari.

Dengan demikian kondisi lingkungan pasar dan sekitarnya pada dasarnya membentuk sebuah jaringan hubungan-hubungan yang terkait satu sama lain yang merupakan sebuah struktur baik formal, berdasarkan peraturan daerah setempat, maupun informal yang berkembang berdasarkan interaksi sosial.

Struktur hubungan-hubungan formal dalam hal ini terlihat dalam hubungan-hubungan yang terjadi antarpengelola taxi air dengan pihak keamanan atau polisi air. Demikian pula antara pihak-pihak yang menjadi sopir taxi air dengan Airud. Hal ini ada kaitannya dengan persyaratan sebuah perahu, muatan dalam perahu, dan syarat-syarat menjadi sopir taxi air/perahu. Beberapa persyaratan untuk muatan perahu bergantung dari jenis muatannya. Di samping itu, perahu dengan model ada atas tidak diperkenankan membawa barang-barang. Perahu semacam itu digunakan untuk membawa penumpang. Sedangkan perahu tanpa atap digunakan untuk membawa barang. Perahu tanpa atap diperkenankan membawa barang dengan kapasitas tertentu. Paling banyak satu ton, walaupun ini bergantung dari besar/kecilnya perahu.

Di samping itu persyaratan menjadi seorang pengendara perahu tidak sembarangan. Seperti halnya pengendara mobil, seorang pengendara perahu harus mempunyai surat izin mengemudi. Surat ini diurus di kantor polisi air, dan membayar. Jumlah keseluruhan untuk mendapatkan izin mengemudi adalah Rp.50.000,00. Selain untuk izin mengemudi juga ada ongkos pajak perahu. Perahu adalah kendaraan yang setiap tahun dikenakan pajak.

Surat-surat ini harus lengkap dan tidak kedaluarsa. Sebab bila ada pemeriksaan ia tidak kena tangkap. Surat-surat tersebut menjadi penting pada waktu membawa muatan yang melebihi kapasitas. Hal ini karena polisi pada waktu menangkap pertama kali akan memeriksa surat-suratnya. Setelah surat-surat lengkap, kemudian baru mempersoalkan kesalahan pengendara tersebut. Pengendara yang tidak lengkap surat-suratnya, langsung akan disita perahunya oleh polisi. Akan tetapi, kalau hanya kesalahan itu, pengendara bisa memberi uang sogokan kepada polisi, dan ia selamat. Oleh karena itu, perahu-perahu yang ada baik milik pedagang pasar, pribadi, maupun taxi air, dan lainnya, mempunyai surat izin. Pokoknya pemilikan perahu tidak sekedar memiliki perahu saja, tetapi ada sederetan peraturan lainnya yang mengikuti cara-cara pemilikan perahu.

Peraturan formal, seperti yang telah dijelaskan di atas baru nampak terlihat dalam konteks-konteks tertentu. Hal ini seperti diperlihatkan dalam hubungan antara pengendara perahu dan polisi air, khususnya mengenai peraturan persyaratan yang ditetapkan

untuk mendapat surat izin mengemudi atau persyaratan muatan kapal. Peraturan formal ini memang tidak seluruhnya diterapkan dalam kehidupan nyata. Bahkan, pada saat-saat khusus saja. Akan tetapi, walaupun menyadari akan pentingnya peraturan tersebut, seorang maling perahu selalu memanipulasi surat-surat pemilikan perahu, sehingga untuk mengatasi hal ini surat-surat disimpan dengan baik. Gejala ini menunjukkan bahwa pentingnya surat tersebut, dan lebih penting lagi, peraturan formal sudah dijadikan pedoman bagi kelakuannya. Di samping itu banyak perusahaan-perusahaan, antara lain, terminal perahu, penggergajian kayu, adalah perusahaan yang terdaftar. Sejumlah pajak dikenakan kepada mereka di samping persyaratan-persyaratan lainnya. Dengan demikian, hubungan formal yang terjadi di kalangan warga di sekitarnya merupakan suatu kondisi yang secara langsung maupun tidak langsung memberikan corak hubungan sosial dalam kehidupan warga pasar terapung.

BAB IV

KOMODITI MODEREN DALAM SISTEM EKONOMI TRADISIONAL : KASUS PASAR TERAPUNG

4.1. Pengantar.

Suatu pemandangan yang menarik, lain dari biasanya, karena sebuah pasar hampir seluruh kegiatannya dilakukan di atas air; tawar menawar, tukar menukar, pinjam meminjam dan jual beli dilakukan dengan atau tanpa perahu Pasar tak apung atau pasar apung, demikian sebutan bagi pasar ini. Lokasinya berada di Kecamatan Banjar Utara, tepatnya berada di pertemuan antara sungai Kuin dan sungai Barito. Di depannya ada sebuah pulau hasil dari endapan erosi yang kemungkinan dibawa oleh sungai Kuin itu. Orang-orang sekitar menyebutnya Pulau Kembang. Pulau yang berasal dari endapan dan membentuk sebuah delta kecil di tengah-tengah sungai Barito ini dihuni oleh ratusan, bahkan mungkin oleh ribuan kera dan tupai. Ada puluhan Bekantan, sejenis kera, yang hanya satu-satunya di dunia itu, turut pula menjadi penghuni Pulau Kembang. Tak ada seorang pun menjadi penghuni pulau itu karena di samping tidak diijinkan oleh pemerintah, dalam hal ini pengelola cagar alam, daratan Kodya Banjarmasin masih luang untuk menjadi tempat tinggal.

Pasar yang terlindung oleh Pulau Kembang dari derasny arus sungai Barito, mulai ramai kegiatannya sekitar pukul 04.00 dan berakhir kira-kira pukul 10.00. Pagi-pagi buta penjual dari berbagai arah berdatangan. Pedagang sayur mayur, pedagang buah-

buah, pedagang ikan dan pedagang udang air tawar berdatangan dari arah hulu sungai. Ikan laut dan udangnya dari arah muara yang biasanya dibawa oleh nelayan-nelayan Bugis. Estafet barang-barang itu tidak berhenti di pasar apung. Pendistribusian itu akan berakhir di kota Banjarmasin, walaupun sejumlah jenis barang yang lain, khususnya kelontong justru sebaliknya.

Walau bermacam-macam sebutan tentang pasar ini, tetapi ia diklasifikasikan sebagai pasar yang menyediakan barang-barang kebutuhan sehari-hari seperti; sayur-mayur, ikan segar/asin, beras, ubi, dan minyak goreng. Di samping itu, juga tersedia kain, pakaian anak-anak dan orang dewasa, barang kelontong, dan makanan jadi. Semua itu dijual di sana sebagai komoditi tetap yang setiap hari dapat dijumpai.

Di samping para pedagang yang menjual barang, ada pula orang-orang yang menyediakan jasanya bagi keberlangsungan aktifitas pasar. Mereka juga dapat dikategorikan sebagai pedagang. Salah satunya adalah tukang perahu, yang hampir di setiap kesempatan dan di setiap tempat selalu kelihatan hilir-mudik mencari penumpang. Seorang yang membawa beban banyak tidak perlu merasa khawatir tidak dapat mengangkut barangnya ke rumah atau kiosnya. Mereka memesan perahu, tidak lama kemudian perahu penumpang sudah datang.

Tipe pedagang di pasar apung ada beberapa jenis, mulai dari pedagang yang membeli barang dalam partai besar sampai dengan pedagang eceran. Setidak-tidaknya ada dua kategori pedagang yang terdapat di pasar ini. Mereka ada pedagang yang membeli barang dari pasar ini kemudian menjualnya kembali ke kiosnya di kota atau daerah lain, tetapi ada pula pedagang yang membeli barang di sini kemudian menjualnya langsung ke rumah-rumah penduduk yang berad di sepanjang sungai. Ada lagi pedagang yang tipenya tidak dapat dikategorikan seperti dua tipe di atas. Pedagang itu adalah *pembelantikan* atau bisa disamakan dengan istilah makelar. Mereka membeli barang dari pedagang-pedagang yang datang dari arah hulu dan muara, kemudian menjualnya kembali di tempat itu juga kepada pedagang-pedagang yang berdatangan ke pasar itu.

Pembelantikan itu biasanya sudah datang sejak pagi hari, sekitar jam 04.00, kira-kira bersamaan dengan pedagang-pedagang yang datang dari arah hulu dan muara. Mereka langsung membeli

nya dari para pedagang itu dalam jumlah yang cukup besar. Kuantitasnya bergantung dari tersedianya modal yang dimiliki pedagang itu. Ia membeli dari pedagang, yang biasanya setelah barangnya habis langsung pula ke tempat asalnya. Transaksi antakeduanya berlangsung sangat cepat. Begitu barang tiba, langsung terjadi tawar menawar. Atau bisa dikatakan bahwa pedaganghulu langsung menyebutkan barang-barang yang dibawanya serta jumlahnya. Kemudian diberikan harganya. Tidak akan ada protes atau tawar menawar kalau semua prosedur berjalan seperti biasa. Setelah itu, segera barang dibayar oleh pembelantikan. Kalau tidak ada uang bukan berarti transaksi gagal, pembelantikan bisa menyebutkan bahwa pembayaran nanti dilakukan setelah semua barang laku. Bahkan, tidak jarang pembayaran dilakukan keesokan harinya. Pedagang hulu biasanya langsung pulang setelah pembayaran selesai. Kalau belum lunas seperti yang dijanjikan, ia akan menunggunya. Tempat penungguan di perahunya tetapi biasanya perahu itu diparkir di pinggir-pinggir (semacam garasi) *lanting*. Mereka tidur atau minum kopi dan makan kue yang banyak tersedia di beberapa *rombong* penjual makanan dan minuman.

Semakin siang pasar semakin rama. Pedagang dan pembeli berdatangan. Mereka adalah konsumen pembelantikan. Tawar menawar dalam tingkat ini bisa berlangsung lama. Persaingan antar pembelantikan juga seru. Masing-masing bisa bertahan dengan harga pasaran. Naik turunnya harga bergantung musim, terutama ikan laut. Ikan laut bisa melonjak harganya pada musim tertentu; musim angin barat. Pada saat itu ikan laut yang tersedia dari nelayan sangat sedikit sehingga langsung maupun tidak langsung mempunyai pengaruh kuat terhadap kestabilan harga di pasar ini. Musim tanam yang jarang menyebabkan harga sayuran, buah dan tanaman hasil bumi bisa melonjakkan harganya. Semua ini dengan sangat cermat dipelajari dan menjadi pengetahuannya sebagai orang pasar.

4.2. Aturan Pasar dan Ketertiban Umum.

"Kalau saja ada pajak yang membebani mereka, niscaya semua pergi dari pasar ini". Demikian disebutkan oleh salah seorang informan kami yang pedagang".

Lalu apa yang menyebabkan adanya keteraturan pasar?

Apa yang menyebabkan mereka (pedagang) setiap hari bertemu di muara sungai Kuin ini? Lalu apa yang menyebabkan mereka bertemu berulang-ulang pada orang yang sama? Semua itu menjadi suatu yang teratur, dan merupakan kondisi keteraturan sosial karena satu sama lain merasa mendapat keuntungan dan adanya hubungan itu. Satu sama lain saling berfungsi untuk menjaga keteraturan itu. Seorang pedagang belantikan berfungsi sebagai penyalur barang-barang yang dibawa dari arah muara dan hulu. Seorang penjaja berfungsi sebagai penyalur barang-barang dan menjajarkannya pada orang-orang yang tidak sempat datang ke pasar. Seorang pedagang grosir berfungsi karena menyediakan barang-barang untuk kebutuhan orang-orang yang ada di kota.

Pasar apung yang diteliti ini kalau dilihat dari hubungan antarpedagang menjadi kelihatan seperti sebuah jaring yang pusatnya pada pedagang belantikan. Pedagang ini ada yang menggunakan perahu, dan ada pula pedagang *lanting* (kios). Mereka menjadi penadah pertama dari pedagang terdahulunya, kemudian menyalurkannya kepada pedagang-pedagang eceran. Ada bermacam-macam jenis pedagang belantikan. Akan tetapi pedagang belantikan yang menyediakan ikan dan singkong paling kelihatan menonjol dibanding belantikan jenis barang lainnya. Pedagang belantikan singkong biasanya pergi ke hulu. Ada yang menggunakan perahu milik sendiri, tetapi juga tidak jarang yang menggunakan perahu sewa. Perahu memang disewakan untuk kebutuhan membawa barang dari bagian hulu. Biasanya ini terjadi pada seorang pedagang belantikan yang tidak mempunyai perahu besar. Ia menyewanya dari seorang juragan perahu di pasar, kemudian membawanya sendiri ke daerah hulu (ketempat produsen). Ke daerah hulu yang dimaksud pedagang belantikan singkong ini adalah ke daerah transmigrasi. Di daerah transmigrasi ini banyak ditanam kebun singkong, dan dikenal karena hasil kebunnya banyak dengan kualitas baik. Datangnya mereka ke daerah sana dimaksudkan untuk dapat menekan harga barang, khususnya singkong. Dengan demikian datangnya mereka ke sana barang yang dibeli bisa menjadi murah. Lalu nantinya bisa dijual di pasar dengan keuntungan yang berlipat. Misalnya saja satu kg singkong dibeli dengan harga Rp.25,00. Setelah datang ke pasar dijual dengan harga satu kg Rp.50,-. Penjualan ini biasanya dilakukan kepada para pedagang belantikan langganannya.

Ada tipe-tipe pedagang belantikan. Tipe pertama adalah peda-

gang belantikan yang datang ke tempat produsen dan membelinya, kemudian membawanya ke daerah pasar. Tipe pedagang jenis ini bisa dilihat dari daerah asalnya. Umumnya pedagang pedagang ini ada yang berasal dari daerah muara, seperti daerah *Teluk Dalam dan Teluk Tiram*. Pedagang-pedagang yang datang dari arah kota Banjarmasin, seperti daerah *Antasari, Kuin Selatan Kuin Utara dan Belitung*. Pedagang yang berasal dari daerah Alalak Selatan dan Utara. Pedagang yang berasal dari daerah Batola. Bahkan, ada pedagang yang berasal dari daerah Negara (pedagang dari daerah Hulu). Pedagang belantikan yang tempat tinggalnya dekat dengan pasar apung ini bisa dibagi dalam dua bagian. Bagian pertama adalah pedagang belantikan yang datang sendiri ke daerah produksi. Misalnya saja pedagang belantikan yang mensuplai singkong. Mereka pergi ke sana pada malam hari dan mengadakan transaksi di sana. Biasanya karena sudah menjadi langganan, maka transaksi itu berlangsung cepat. Pedagang belantikan itu tidak lagi membeli dengan ukuran Kg atau ton, tetapi dengan memborong satu perahu. Setelah terjadi transaksi, langsung barang yang dibelinya itu dibawa ke pasar Kuin (terapung). Biasanya pedagang belantikan pertama yang datang dari daerah produsen dan sampai di pasar Kuin sekitar pukul 09.00 malam, kemudian berturut-turut datang lagi pedagang belantikan yang lainnya. Di pasar ini sudah menunggu pedagang belantikan lain, yang berasal dari daerah lainnya. Umumnya daerah asal para pedagang belantikan itu cukup jauh dari pasar kuin. Para pedagang ini bisa dikategorikan sebagai pedagang belantikan tipe kedua.

Pedagang belantikan yang menunggu di pasar ini tidak mendatangi produsen. Setelah mendayung perahu dari daerah asalnya, mereka menunggu di pasar Kuin sampai barang yang dibutuhkan tiba. Pedagang-pedagang yang datang dari daerah yang cukup jauh itu berdatangan di pasar Kuin sekitar pukul 19.00 (tujuh malam). Semakin malam semakin banyak. Biasanya sambil menunggu mereka berteduh di bawah *lanting-lanting*, bahkan tidak jarang yang tidur di sana. Lamanya menunggu bergantung dari datangnya pedagang yang membawa barang yang dibutuhkan. Para pedagang yang pulang lebih dahulu bisa diterka bahwa daerah pasarannya cukup jauh, sehingga membutuhkan waktu perjalanan yang lama. Biasanya mereka pulang tidak lebih dari kulup 22.00 (sepuluh malam). Sedangkan para pedagang yang tempat pemasarannya tidak terlalu jauh dari pasar ini mereka berdatangan setelah pukul

22.00 (sepuluh malam). Kebanyakan dari mereka adalah pedagang yang berasal dari daerah hulu. Setelah mendapat barang yang dibutuhkan mereka segera kembali. Umumnya mereka pulang sekitar 23.00. Waktu pulang biasanya berurutan bergantung dari daerah tujuan mereka. Semakin jauh perjalanan, semakin awal mereka pulang. Diusahakan agar mereka bisa tiba di daerah pemasarannya sebelum pukul 04.00 pagi. Sebab di hampir di setiap pasar yang ada di sekitar itu sudah ramai dengan aktifitas kegiatan perdagangan mulai pukul 04.00 pagi.

Pedagang belantikan jenis kedua adalah pedagang belantikan yang tidak datang ke tempat produsen, melainkan menunggu saja di pasar Kuin atau pasar apung. Biasanya pedagang-pedagang tipe ini adalah mereka yang bertempat tinggal di sekitar pasar Kuin. Mereka sudah ada di pasar itu sekitar pukul 04.00 pagi, langsung memborong barang-barang yang dibawa pedagang belantikan sebelumnya. Masing-masing pedagang itu sudah mempunyai langganan sendiri-sendiri. Ia bisa membayarnya dengan uang tunai, dan bisa pula dengan hutang. Pembayaran tunai yang dimaksud adalah setelah transaksi barang selesai langsung pedagang itu membayar sejumlah uang yang telah disepakatinya. Sedangkan pembayaran dengan cara hutang dilakukan setelah barang yang diterima itu terjual habis. Pedagang belantikan yang dapat melakukan hutang biasanya yang sama-sama berasal dari daerah Kuin. Salah satunya karena mereka sudah saling mengenal dan percaya serta pembayarannya dapat dilakukan di rumah mereka. Adakalanya pembayaran juga dilakukan di pasar/atau perahunya kebetulan sedang disewa oleh pedagang lainnya, sehingga ia tidak perlu pulang terlalu cepat.

Pedagang yang memang membutuhkan perahu dapat menyewa di pasar ini, tetapi jarang sekali terjadi pada seorang pedagang yang menyewa perahu karena ia tidak memiliki perahu. Hal ini ada kaitannya dengan keuntungan yang diterimanya di mana seorang pedagang menyewa perahu akan sedikit keuntungan bersihnya ketimbang pedagang pemilik. Persyaratan menyewa perahu dianggap terlalu mencekik pedagang. Seorang penyewa diharuskan menanggung minyak padahal biaya untuk minyak ini sangat tidak sebanding dengan keuntungan yang diperoleh dari penjualan barang-barang. Di samping itu, sistem bagi hasil dalam cara sewa perahu ini dilakukan dengan perbandingan 1/3 untuk penyewa dan 2/3 untuk pemilik.

Di samping ada pedagang yang menjual barang-barang kebutuhan sehari-hari, ada pula pedagang yang menjual jasa. Mereka ini disebut demikian karena menjual sesuatu yang tidak terwujud sebagai barang, tetapi menjual tenaganya untuk kepentingan pedagang atau orang yang sedang berbelanja ke pasar. Pedagang jasa di sini dapat dibagi dalam , pertama, pedagang yang menjual jasanya sebagai pengemudi perahu untuk menyeberangkan orang-orang dari dan mau ke pasar. Kalau yang diseberangkan adalah orang dan jarak penyeberangannya adalah sebuah sungai kecil, maka orang-orang dari daerah sini menyebutkannya sebagai pengemudi *getek*. Akan tetapi kalau yang diseberangkan adalah orang atau perahu yang dari atau ke pasar disebut *taxi*. Pengemudi *getek* yang menyeberangkan orang dari daerah Kuin Utara ke Kuin Cerucuk (lihat peta fisik) menarik biaya untuk setiap orang Rp. 50,00. Kalau ia membawa barang yang cukup banyak dikenakan biaya Rp.100,00., tetapi persoalan ini kiranya tidak mutlak sebab beberapa kasus memperlihatkan orang yang membawa barang cukup banyak tidak membayar Rp.100,00. Dengan demikian bisa disebutkan bahwa biaya minimal adalah Rp.50,00 sedangkan biaya membawa barang adalah kesadaran dari masing-masing penumpang. Sebuah perahu *getek* yang menyeberangkan orang itu kira-kira berisi, kalau penuh, 12 orang. Tetapi tidak selalu pengemudi itu bernasib untung dengan membawa 12 orang setiap kali menyeberangkan perahunya. Namun hampir setiap lima menit ia pasti sudah mendapat muatan. Rata-rata muatannya adalah 5 orang. Jumlah muatan yang seperti itu sudah dianggap cukup untuk mendapatkan keuntungan dari pekerjaannya.

Seorang pengemudi *getek* dianggap sangat menguntungkan bagi orang-orang yang harus lalu lalang di daerah ini. Hal ini karena di seberang sungai itu ada terminal mini bis yang dapat membawa penumpang ke pusat kota, di samping tidak memungkinkan untuk membuat jembatan setiap 100 meter di daerah Banjarmasin yang saran akan sungai besar dan kecil. Mahalnya membangun jembatan penyeberangan, serta lebarnya sungai-sungai yang ada di daerah Kuin khususnya, dan di daerah Banjarmasin pada umumnya, menyebabkan fungsi dari *getek* amat dominan. Tentu saja orang dapat menyeberang melalui jembatan yang telah disediakan oleh pemerintah, khususnya yang menggunakan kendaraan. Jembatan kayu putih yang menghubungkan antara daerah Kuin Utara dan Kuin Cerucuk dimanfaatkan oleh kendaraan-kendaraan, mulai

dari sepeda sampai dengan truk. Di samping itu, juga dimanfaatkan oleh orang-orang yang tinggal di sekitar jembatan itu. Tetapi hampir dipastikan pemanfaatan getek masih saja berlaku karena tidak semua penduduk bertempat tinggal di sekitar jembatan itu, dan ini yang menyebabkan getek masih tetap dipergunakan oleh penduduk yang lain, khususnya yang menganggap lebih dekat dengan dermaga getek daripada jembatan.

Unsur lain yang turut menjaga keteraturan jalannya pasar adalah menyeberangkan orang-orang atau perahu-perahu dari atau ke pasar melintasi sungai besar. Mereka dapat dikategorikan sebagai pedagang yang menjual jasa. Biasanya perahu yang digunakan menggunakan mesin. Sebutan atas perahu itu adalah *kelotok* karena mesin pelengkapinya menggunakan bahan bakar dari solar, dan kalau berbunyi tidak sehalus mesin dengan bahan bakar bensin. Dari bunyinya ini istilah *kelotok* muncul sebagai alat pengangkutan umum. Adanya sarana ini selain digunakan untuk mempercepat waktu penyeberangan, juga perlu karena menyeberangi sebuah sungai yang amat lebar dengan arus yang deras diperlukan perahu yang bermesin. Perahu dengan perlengkapan dayung saja tidak bisa menjamin kelancaran penyeberangan orang-orang yang akan ke dan dari pasar. Di samping itu, *kelotok* air juga digunakan untuk menyeret atau menarik perahu-perahu dayung ketempat-tempat yang jauh.

Di pasar Apung, *kelotok* air mempunyai dermaga tersendiri yang berbeda dengan dermaga getek. Dermaga itu adalah terminal kalau untuk bis kota. Setiap orang yang mempunyai *kelotok* dapat mendaftarkan diri di dermaga yang seluruhnya berjumlah dua buah. Setiap pengemudi yang mendaftar harus membayar uang muka sebagai tanda resmi menjadi anggota organisasi dermaga tertentu. Dua dermaga itu adalah milik juragan-juragan perahu yang cukup terpendang di pemukiman sekitar pasar apung. Dermaga pertama atau biasanya disebut sebagai "dermaga dalam" adalah milik seorang yang dikenal dengan sebutan "Guru". Dermaga kedua atau "dermaga muara" adalah milik "Tentara". Setiap pengemudi perahu yang menjadi anggota dari dua dermaga itu setiap hari diharuskan membayar uang setiap hari berjumlah Rp.200,00. Hal ini terjadi kalau pengemudi itu memang bermaksud memarkirkan perahunya di wilayah dermaga. Akan tetapi, ia tidak akan dikenakan biaya kalau hari itu tidak berminat parkir

di situ. Pengemudi yang masuk ke dermaga akan langsung mendapat jatah nomor kapan ia boleh membawa penumpang. Biasanya dalam satu hari kemungkinan hanya dapat dua kali kesempatan mengangkut penumpang. Mereka memang bebas untuk mau atau tidak mau memanfaatkan adanya dermaga di situ. Seorang pengemudi yang tidak mendaftar pada hari itu, maka ia tidak mendapat nomor urut. Tidak mendaftarkan diri di dermaga untuk satu hari tidak berlaku untuk hari-hari berikutnya. Peraturan dermaga yang berlaku memang demikian, akan tetapi jarang terjadi perahu yang tidak mau memanfaatkan kesempatan ini. Dengan demikian setiap hari perahu akan selalu mendaftarkan diri di dermaga, kecuali ada hal-hal yang khusus. Misalnya saja perahunya sudah disewa oleh turis atau orang yang mau pindah, sehingga tidak perlu baginya mencari penumpang dalam satu hari itu.

Bagi seorang pengemudi perahu, dermaga itu sangat bermanfaat. Mereka tidak perlu hilir-mudik mencari penumpang, karena setiap penumpang akan selalu berdatangan ke dermaga. Sebaliknya penumpang, setelah atau mau berbelanja ke pasar, akan datang ke dermaga. Seorang penumpang lebih suka datang ke dermaga daripada menyewa sebuah perahu yang hilir-mudik itu karena di dermaga ongkosnya jauh lebih murah. Penumpang yang naik dari dermaga dianggap sebagai penumpang biasa dengan biaya yang biasa pula. Sebaliknya seorang penumpang yang memanggil perahu secara khusus beayanya tergantung tawar menawar, dan biasanya dihitung dengan "jam-jaman".

Pada umumnya perahu *kelotok* mencari penumpang dengan cara "liar" dan dilakukan sambil lalu. Artinya, sebelum mencari penumpang ia terlebih dahulu mendaftar di dermaga. Setelah mendapat nomor urut, dan nomor urut itu masih dianggap cukup lama untuk ditunggu, maka ia memanfaatkan waktu luangnya untuk mencari penumpang. Pengemudi *kelotok* yang melakukan cara ini sudah paham betul bahwa nomor urutnya cukup lama untuk mendapat penumpang, dan mereka harus berhati-hati dengan cara yang demikian. Sebab kalau suatu ketika nomor urutnya dipanggil dan dia tidak berada di terminal berarti nomor urut itu gugur. Yang berhak mendapat panggilan adalah nomor urut berikutnya. Nomor urut yang telah didapatnya tidak akan pernah dipanggil lagi. Ia bisa mendapat giliran kalau mendaftar kembali, dan ini berarti harus mengeluarkan uang sebanyak Rp.200,00 seperti pada pendaftaran pertama.

Nomor urut pendaftaran sangat penting bagi kelancaran pembagian hasil pengemudi kelotok. Pengemudi nomor urut pertama mendapat kesempatan pertama mengangkut penumpang. Jumlah maksimal penumpang yang dapat dimuat oleh sebuah *kelotok* adalah sepuluh orang. Menurut peraturan jumlahnya tidak boleh lebih dari itu. Setelah muat sepuluh orang langsung *kelotok* dapat meninggalkan dermaga. Tempatnya langsung digantikan dengan perahu nomor urut berikutnya, demikian seterusnya. Kalau kebetulan ada penumpang yang datang ke dermaga dalam jumlah yang lebih dari sepuluh orang, berarti sisanya diberikan kepada perahu nomor urut berikut.

Sebenarnya jumlah yang penumpang sepuluh orang itu tidak dipermasalahkan oleh seorang pengemudi *kelotok*. Ia akan segera meninggalkan dermaga walaupun jumlah penumpang hanya seorang. Hal ini karena penumpang itu membayar Rp.2.000,00. Jadi peraturan kapasitas muatan bagi penumpang *kelotok* dilakukan oleh pihak dermaga atas instruksi pihak kepolisian setempat.

Seorang pengemudi tidak dapat sembarangan memarkir *kelotok*-nya di sembarang dermaga. Ia bisa dengan bebas bersandar sebentar menurunkan penumpang di dermaga lain, setelah itu ia harus segera angkat kaki dan kembali lagi ke pangkalannya atau berkeliaran di sepanjang pinggir, kiri-kanan sungai. Dengan demikian, dermaga-dermaga *kelotok* air yang terdapat di pasar apung dan sekitarnya sebenarnya adalah milik anggota-anggota tertentu. Pengemudi yang tidak terdaftar sebagai anggota, dalam hal ini membayar uang muka, dilarang parkir di dermaga yang bukan pangkalannya. Pengemudi *kelotok* dapat tinggal di sebuah dermaga kalau dicarter penumpang untuk trayek pulang-pergi. Itu pun dengan perjanjian bahwa selama di dermaga orang lain tidak diperkenankan untuk menarik penumpang. Kasus carter perahu untuk kegiatan turis, pindah rumah dan lainnya, adalah perihal khusus yang setiap kali dapat dilihat di sekitar pasar apung.

Ada *kelotok* air yang dicarter setiap hari, dan dibayar setiap minggu oleh penumpangnya. *Kelotok* air ini biasanya dicarter oleh karyawan/buruh perusahaan kayu yang ada persis di seberang lokasi pasar terapung. Untuk sewa-menyewa jenis ini seorang penumpang dikenakan biaya Rp.250,-00 dengan fasilitas antar-jemput. Penumpang itu tinggal menunggu di tepi sungai yang telah ditentukan, nanti pengemudi akan menjemput di tempat itu, Jadi,

penumpang tidak perlu datang ke dermaga. Pulangnya ia akan diturunkan di tempat yang sama.

Setiap pengemudi *kelotok* tidak mesti sebagai pemiliknya. Ia bisa mendapatkannya dengan cara sewa. Tidak ada jaminan uang sebagai persyaratan sewa. Persyaratan hanya saling percaya saja. Setiap penyewa hanya membayar Rp.1.500,00/hari. Perahu itu dapat dipergunakan dari pagi sampai sore, atau mulai sore sampai pagi. Ia dapat pula membayar uang sewa secara bulanan Rp. 30.000,00. Pembayaran sewa bulanan lebih murah dibanding dengan harian, tetapi kalau *kelotok* tidak digunakan setiap hari biaya tetap ditanggung oleh penyewa. Kebanyakan penyewa menggunakan cara pertama, sewa harian.

Minyak solar selama operasi adalah tanggungan penyewa. Rata-rata dalam satu hari mereka menghabiskan empat liter. Untuk satu liter harganya Rp.250,00. Di samping itu, supaya mesin motor lancar atau tidak "ngadat" harus teratur pemeliharannya. Caranya dengan mengganti oli mesin setiap setengah bulan sekali. Biasanya banyak oli yang mesti diganti satu liter. Harganya antara Rp. 1.500,00 – Rp.2.000,00. Kalau ada kerusakan kecil ditanggung penyewa. Akan tetapi, kalau kerusakan cukup besar, maka ditanggung bersama. Perkiraannya kerusakan kecil seharga Rp.5.000,00, sedangkan kerusakan besar di atas jumlah itu. Kami memang tidak bisa membatasi jumlah biaya yang harus ditanggung sendiri dan ditanggung bersama. Tetapi ada kasus yang menunjukkan bahwa beberapa orang pengemudi menanggung biaya bersama setelah ada kerusakan mesin sejumlah Rp.25.000,—.

Kerusakan bisa terjadi pada mesin. Misalnya setiap kali mesin ngadat, sehingga perlu ada service. Ada pula kerusakan pada baling-baling, di mana baling-baling patah, dan harus segera diganti. Sebuah baling-baling dari besi buatan Negara yang paling populer di daerah ini. Sebabnya harga baling-baling itu paling murah di antara jenis baling-baling yang ada. Harga baling-baling Negara sekarang Rp. 1.000,00. Berbeda dengan harga baling-baling buatan luar yang Rp. 3.500,00 walaupun kualitasnya lebih baik.

Mengenai dermaga yang menjadi milik seorang "guru" atau dermaga dalam anggotanya tidak terlalu banyak. Kira-kira 30 orang. Sedangkan dermaga "muara" jumlah anggotanya ratusan. Walaupun uang mukanya lebih mahal, tetapi tidak ada anggota yang pindah dari dermaga ini. Umumnya mereka memberi alasan

bahwa dermaga ini anggotanya sedikit, sehingga nomor urut mendapatkan penumpang juga tidak terlalu lama. Dan ini amat menguntungkan pengemudi *kelotok*. Setiap kali ia dapat mengangkut penumpang lima sampai sepuluh kali. Di samping itu, uang pendaftaran itu berlaku seumur hidup, tetapi namanya tidak dapat diganti oleh orang lain. Kalau orang itu mau keluar dari organisasi, uangnya tidak dapat diambil.

Dermaga yang menyediakan tempat parkir, juga menyediakan prasarana lainnya. Penyediaan minyak, alat-alat untuk *kelotok* (selang, pipa), dan baling-baling. Minyak amat diperlukan oleh *kelotok*. Pemilik dermaga mengakui paling sial ia mendapatkan keuntungan dengan menjual habis satu drum. Belum lagi dalam satu minggu ada baling-baling yang patah, sehingga merupakan keuntungan lagi bagi pemilik dermaga di samping ia pula yang menyediakan warung makan/minum bagi pengemudi yang sedang menunggu giliran. Pengemudi dapat hutang makanan/minuman dan membayarnya setelah mendapat uang.

Kelotok air yang ada di pasar apung atau yang kelihatan hilir-mudik di sini, pada dasarnya dapat dibagi menjadi dua jenis. Jenis pertama adalah *kelotok* umum. Ciri khas yang paling nampak adalah perahunya menggunakan atap dengan diberi cat warna-warni dan hampir dipastikan selalu parkir di dermaga. Sedangkan, *kelotok* pribadi tidak menggunakan atap dan tidak parkir di dermaga.

BAB V KESIMPULAN

Telah diuraikan dalam tulisan ini bahwa tumbuh dan berkembangnya pasar apung pada dasarnya ditentukan oleh berkembangnya sejumlah jaringan hubungan di antara para pedagang pembelantikan. Jaringan hubungan kerja itu tidak saja ditentukan oleh mekanisme kegiatan ekonomi semata-mata, tetapi juga suatu mekanisme sosial budaya. Dengan demikian, hubungan kerja dalam kenyataannya adalah hubungan sosial yang coraknya hubungan antara pedagang pembelantikan modal kuat dan pedagang pembelantikan modal kecil, di mana pedagang modal kuat dalam batas-batas tertentu, khususnya dalam kegiatan-kegiatan ekonomi menentukan tindakan-tindakan sosial yang dilakukan oleh pedagang pembelantikan modal kecil. Hal ini dapat dilihat pada kaum Abdulhamid, di mana kegiatan sehari-harinya, terutama berkenaan dengan kegiatan dagangannya, mengikuti warna struktur sosial pasar. Indikator ini menunjukkan bahwa di satu pihak Abdulhamid adalah pedagang pembelantikan modal kecil, yang tidak dapat menentukan kegiatan perdagangan di pasar itu, dilain pihak tindakan yang dilakukan pada dasarnya merupakan strateginya yang ditentukan oleh kondisi lingkungan sosial dan tujuan yang diinginkannya.

Laporan tentang pasar apung sebenarnya mencoba untuk membedakan dengan hasil penelitian pasar-pasar di darat pada umumnya. Pasar-pasar di darat, khususnya berada di kota-kota propinsi, apalagi kotamadya, biasanya diatur oleh peraturan

daerah. Peraturan itu sebenarnya berfungsi untuk mengatur tata cara berdagang, termasuk pula persyaratan menjadi pedagang, persyaratan menempati bangunan tempat berdagang. Namun, di pasar apung keadaan itu menjadi lain. Tempat berdagang di kategorikan menjadi dua bagian, pertama adalah perahu besar, sebagai tempat berdagang, dan kedua adalah *lanting*, semacam kios yang terapung sebagai tempat dagang. Oleh karena pasar itu kegiatannya hampir seluruhnya dilakukan di atas air, maka baik penjual maupun pembeli menggunakan perahu untuk transaksinya.

Sungai sebagai arena pasar, seperti bangunan pasar yang ada di darat. Di situ ada kios berupa *lanting* dan perahu (besar dan kecil). Air sungai di sekitar pasar itu juga digunakan untuk MCK. Apakah ini bisa menjamin kebersihan dari barang-barang yang dijual, khususnya ikan dan hasil bumi. Padahal di pasar itu juga menjual minyak (tanah, bensin, solar) yang setiap kali tergenang di air sungai.

Berbahayakah pasar ini bagi keberlangsungan sebuah lingkungan yang baik. Tentunya berbahaya, tetapi pasar ini sangat kecil pengaruhnya, dibandingkan dengan kegiatan industri yang berada di sekitarnya. Apalagi adanya tanker-tanker/tongkang Pertamina tidak dapat disangkal sangat mengganggu lingkungan. Dengan demikian, tidak adil kalau menghapuskan pasar apung? Apa yang bisa dilakukan di air, tetapi tidak bisa dilakukan di darat, sehingga membuat pasar terapung mempunyai kelebihan. Dalam konteks pasar ini kegiatan yang bersifat ekonomi adalah sama dengan pasar tradisional lainnya. Mekanisme yang berbelit-belit mulai dari produsen sampai dengan konsumen, menyebabkan kegiatan pasar itu terasa tidak efektif. Dengan adanya mekanisme seperti ini menyebabkan harga pasar bisa menjadi membubung tinggi.

Pedagang-pedagang dan pembeli menggunakan perahu. Transaksi hampir seluruhnya di atas air. Orang tidak bisa melakukan transaksi tanpa adanya alat (perahu). Tidak mungkin baginya untuk terapung terus menerus. Ini pasti membuatnya lelah. Bahkan, menyebabkannya tenggelam perlahan-lahan. Dengan demikian perahu menjadi alat yang amat vital bagi mereka. Vital karena tidak mungkin baginya untuk belanja di pasar tanpa perahu. Perahu adalah bagian dari anggota badannya.

Bagaimana jika terpeleset. Jarang sekali terjadi. Semua sudah biasa dengan medan demikian. Senggol-senggolan antarperahu

tabrakan antar perahu, sama saja dengan senggolan badan atau tabrakan di antara para pedagang atau pembeli di pasar darat. Tawar-menawar ada, pilih-memilih ada, memperagakan barang pun demikian, ini tidak berbeda.

Pasar ini berlangsung terus 24 jam. Malam hari memang tidak seramai pagi-siang, tetapi tetap saja ada transaksi. Kendaraan umum ada. Jembatan air penyeberangan ada. Pembeli dapat datang – pergi menggunakan fasilitas pasar ini. Walaupun tidak dikelola oleh pasar, tetapi sebagai salah satu unsur yang menunjang kegiatan pasar fasilitas itu tetap ada. Jadi sama seperti pasar biasa.

Bagaimana dengan barang-barang yang dijual? Sama saja dengan pasar darat. Hasil bumi, industri, tekstil, klontongan, dan seterusnya. Barang seperti emas (permata) tidak ada. Perhiasan kulit pun tidak. Memang pasar ini tidak cukup lengkap untuk disebut pasar besar. Sesuai dengan kategori Pemda yang mengkategorikan pasar apung bukan sebagai penunjang perekonomian, khususnya perdagangan barang-barang, bagi daerah. Rambu lalu lintas air juga ada. Peraturan itu sering dilanggar juga sama seperti di darat.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Beattie, J.H.M. "Culture Contact And Social Change".
1961 *British Journal of Sociology*, June 165 – 175.
- Belshaw, Cyril. *Tukar Menukar Tradisional dan Pasar Moderen*.
1981 (terjemahan), Jakarta, PT. Gramedia.
- Blau, Peter M. *Exchange And Power In Social Life*. Ne York:
1964 John Wiley And Son.
- "Theory Of Social Organization", dalam *Internati-*
1969 *onal Encyclopedia Of Social Sciences* (David Shell,
ed) Vol. 11. New York: The Mecomillan Co. And
The Freen Press.
- Mauss, Marcel. *The Gift: Forms and Functions of Exchange in*
1954 *Archaic Societies*. Glencee III, Free Press.
- Spradley, James P. "Cultural Description". Dalam *The Cultural*
1972 *Experience: Ethnography in Complex Society*
(Jamess Spradley dan David McCurdy, eds). Chi-
cago: Science Research Associates Inc.
- Suparlan, Parsudi, "Pendahuluan". Dalam *Kemiskinan di Perkota-*
1984 *an* (Parsudi Suparlan, eds), Jakarta, Penerbit Sinar
Harapan.
- Theodorson, George A. dan Achilles G. Theodorson. *A Modern*
1969 *Directionary Of Sociologi*, New York Barnes and
Noble.

INDEKS

A

Aplusan

B

Bagandingan

Belantikan

F

Full-time

G

Getek

Grosir

Gumbili

I

Income

J

Jukung

Jukung tiung

K

Kabur

Kajang

Kelontong

Kelotok

L

Lanting

Larian

Log

M

Mangkal

N

Ngadat

O

Oli masi

P

Patih masi

Pembelantikan

R

Rombongan

S

Strongking

T

Taksi air

Tetuka

