

**Infrastruktur Pelayaran Sungai
Kota Banjarmasin Tahun 1900–1970
Bambang Subiyakto**

Abstract:

Water transportation net is the main part which become the supporter of the growth and development of Banjarmasin city. The city named “Thousand Rivers” developed itself by doing its inland navigation activities. The city which established in the second of the one and fourth of the sixteenth century formerly was built in the estuary of Kuin River where the palace of Kesultanan Banjarmasin was built. The infrastructure such as the water ways which was used easily to do the transportation activities had become the base of other life sectors in Banjarmasin city area. Thus, this description specifically is aimed to explain the infrastructure building of Banjarmasin city related to its geography physic which consist of many water ways between 1900 – 1970s.

Based on the physic data and written sources, the aim above can be achieved, mainly the written sources will be the main materials that will be collected, then it will be studied and examined, and finally it will be conveyed in this description. There are many shortcomings from which have resulted. But it didn’t weaken the efforts to reveal one of the important life aspect in completing the knowledge of urban area.

The inland navigation with its infrastructure such as the water ways have stated the establishment and development of Banjarmasin city. There are no other factors which indicated the development of this city except beginning from the implementation of the water transportation activity, namely inland navigation. But the result of research indicated that in its development this sector became the more decrease phenomenon. The other causes supported the new generation of Banjarmasin people to increase this sector. The less effort to develop the infrastructure of inland navigation can be seen since the early times of Indonesia independence.

The big change of Indonesian people that liberated from the colonizer supported Banjarmasin people to manage their own area. The system of the government administration changed drastically, and every policies that were carried out have been determined by themselves. The independence have disconnected the past relationship with the new one. The decision to leave the colonial inheritances totally, made the consequences that was the undeveloped well of the certain life sector. This condition was the other factor of the continuity absence of the policy implementation, for example related to the development of the infrastructure in the inland navigation sector of Banjarmasin city.

A. Pengantar

Jaringan transportasi air merupakan bagian utama yang menjadi urat nadi dan pendorong tumbuh dan berkembangnya Kota Banjarmasin. Kota berpredikat “Seribu Sungai” ini terbangun dan membangun dirinya bermula dari aktivitas pelayaran sungainya. Kota yang diperkirakan mulai berdiri pada perempat kedua Abad Ke-16 ini awalnya dibangun di daerah muara tepian sungai Kuin dan Alalak dengan ditandai berdirinya “kraton” Kesultanan Banjarmasin. Daerah itu semula merupakan perkampungan orang Melayu. Sejak tahun 1956 hingga kini Banjarmasin menyandang predikat ibukota provinsi Kalimantan Selatan.

Tersedianya prasarana berupa jalur-jalur air yang dengan mudah digunakan untuk kegiatan transportasi telah melandasi segi-segi kehidupan lainnya di wilayah Kota Banjarmasin. Dalam kaitan inilah maka tulisan ini secara spesifik bertujuan mengungkapkan mengenai bagaimana sesungguhnya bangunan infrastruktur Kota Banjarmasin berkaitan dengan kondisi fisik geografisnya yang terdiri dari banyak jalur air antara tahun 1900 dan 1970-an.

Berdasarkan data fisik dan sumber tertulis yang tersedia memungkinkan tujuan di atas dapat dicapai. Terutama sumber tertulis (kepuustakaan) menjadi bahan yang dikumpulkan, dipelajari dan dikaji kemudian menyampaikannya dalam bentuk makalah ini. Lebih dari itu, pengalaman penulis sejak masa anak-anak menjadi bahan pertimbangan yang penting dalam pendeskripsian persoalan yang diketengahkan. Tentu masih terdapat banyak kekurangan dari apa yang dihasilkan. Kekurangan mungkin terjadi karena makalah ini lebih merupakan deskripsi kualitatif dengan kurang mempertimbangkan yang teoritis. Akan tetapi, hal itu tidak memperlemah upaya mengungkapkan salah satu aspek kehidupan yang penting dalam melengkapi pengetahuan mengenai perkotaan.

Pelayaran sungai dengan infrastrukturnya berupa jalur-jalur air telah menandakan terbentuknya dan berkembangnya Kota Banjarmasin. Tidak terdapat faktor lain yang menandai pembangunan kota ini kecuali diawali dari terselenggaranya aktivitas transportasi air, dalam kesempatan ini disebut pelayaran sungai. Akan tetapi, hasil pengkajian menunjukkan bahwa dalam perkembangannya sektor ini mengalami gejala yang terus merosot. Berbagai sebab tampaknya turut mendorong penduduk generasi baru Kota Banjarmasin meninggalkan sektor ini. Orientasi pembangunan kota cenderung ke sektor darat tampaknya menjadi salah satu penyebabnya.

Perubahan besar yang dialami bangsa Indonesia karena terlepas dari penjajahan telah mendorong masyarakat Banjarmasin untuk mengelola wilayahnya sendiri. Sistem administrasi pemerintahan berubah drastis, begitu pun setiap kebijakan yang diambil telah ditentukan sendiri. Raihan kemerdekaan dengan sendirinya telah memutuskan hubungan masa lalu menuju ke masa baru yang dimasuki bangsa Indonesia.

Keputusan untuk secara total meninggalkan sama sekali warisan kolonial menciptakan konsekuensi, yang seharusnya tidak perlu, dengan tidak terbangunnya secara baik bahkan ditinggalkannya segi-segi kehidupan tertentu. Keadaan ini merupakan faktor lain dari tiadanya kesinambungan kebijakan yang diambil, misalnya berkaitan dengan pembangunan infrastruktur di sektor pelayaran sungai di Kota Banjarmasin.

B. Keadaan Alam

Wilayah Kota Banjarmasin secara geografi berbatasan di bagian Timur dan Selatan dengan Kabupaten Banjar serta di bagian Barat dan Utara dengan Kabupaten Barito Kuala. Luasnya hanya 72,67 km² atau sekitar 0,20% luas wilayah Provinsi Kalimantan Selatan. Tanahnya merupakan tanah rawa yang datar dengan rata-rata ketinggian 0,16 meter di bawah permukaan laut.

Berdasarkan data yang termuat pada *Buku Petunjuk Territorial untuk Daerah Kalimantan Selatan* (1971), bahwa untuk daerah Banjarmasin antara tahun 1960 dan 1970 rata-rata curah hujan 2.200 mililiter dengan 130 hari hujan per tahun. Selain itu, daerah ini pada umumnya selalu diliputi oleh kabut tebal yang lembab, terutama pada malam dan pagi hari. Cuacanya sepanjang malam senantiasa diliputi oleh kabut *stratus* yang ketika siang berubah menjadi *cumulus* dan *cumulunimbus*. Selain tidak baik bagi kesehatan, kabut itu juga seringkali menimbulkan masalah serius bagi pelayaran sungai.

Kabut *stratus* pada malam hari kerap kali terlalu tebal menyelimuti permukaan jalur-jalur air. Kabut yang demikian ini sulit ditembus sinar lampu kapal atau perahu sehingga menghalangi pandangan pengemudinya. Keadaan kabut pada musim hujan bahkan lebih tebal lagi seringkali menutupi permukaan jalur-jalur air pada malam dan pagi hari. Kabut ini baru mulai menipis kemudian menghilang selepas pukul 08.00. Kabut seperti ini tidak jarang menimbulkan malapetaka lalu lintas di permukaan perairan. Baik kabut *stratus* maupun *cumulus* pada siang hari sering pula mengganggu kelancaran lalu lintas penerbangan.¹

C. Jenis Jalur Air dan Kondisinya

Wilayah perairan Banjarmasin terdiri dari sungai, terusan, dan daerah rawa. Iklim musim dengan curah hujan yang cukup, keadaan permukaan tanah yang rendah dan datar, serta pasang surut air yang kuat mengakibatkan keadaan perairan di wilayah Banjarmasin cukup tenang. Sarana-sarana transportasi air yang dikayuh, didorong dengan galah ataupun yang dengan mesin mudah hilir mudik untuk mencapai berbagai tempat. Kapal, perahu, rakit (*lanting*) mudah bergerak ke mana pun arah yang dikehendaki.

Sungai besar yang melintas di tengah kota Banjarmasin adalah sungai Martapura. Sungai ini muaranya berada di bagian muara sungai Barito. Kota Banjarmasin dengan demikian terletak di persilangan kedua sungai itu. Wilayah tepian sebelah Barat kota ini sebenarnya berada di daerah tepian muara sungai Barito. Di lain pihak sungai Nagara juga bermuara ke sungai Barito. Pada sisi ini wilayah tepian kota Banjarmasin di sebelah Utara berada di daerah tepian muara sungai Nagara itu.

Pada posisi semacam itu Kota Banjarmasin sesungguhnya dikelilingi oleh sungai-sungai besar yang sangat vital fungsinya bagi pelayaran sungai. Sungai-sungai itu sebagai prasarana penghubung Banjarmasin dengan daerah lain di Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah. Selain sungai Martapura, di wilayah kota Banjarmasin mengalir pula beberapa sungai ukuran sedang seperti sungai Andai, Kuin, Alalak, Kalayan, dan Pakapuran. Sementara itu tidak terhitung lagi jumlah anak sungainya masing-masing.

Semua sungai itu merupakan cabang dan anak cabang dari sungai Barito. Oleh sebab itu, kedudukan sungai Barito menjadi sangat penting bagi keadaan lingkungan perairan Banjarmasin. Sungai Barito luas muaranya lebih dari dua kilometer dan panjangnya sekitar 900 kilometer. Sungai ini tergolong sungai sangat besar yang ada di muka bumi. Yang penting adalah pengaruh kekuatan hidrodinamika sungai ini terhadap lingkungan perairan lainnya di wilayah Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah. Pengaruh itu berupa kemampuannya memberi keseimbangan terhadap gerak perairan di kedua wilayah.

Pengaruh kekuatan hidrodinamika Sungai Barito menciptakan arus lemah bagi lingkungan perairan di sekitarnya. Seluruh jalur air yang terdapat di kota Banjarmasin adalah yang paling besar menerima pengaruh kekuatan hidrodinamika sungai Barito itu. Kandungan air sungai Barito yang sangat besar dengan daya dorongnya yang besar pula menyebabkan terciptanya gerak air pasang surut di seluruh wilayah perairan sekitarnya.

Dalam waktu 24 jam sungai-sungai dan jalur air lainnya di Banjarmasin tidak mengalir satu arah. Ada saat air mengalir ke hulu, ketika itu permukaan air naik dan merupakan saat air pasang. Sebaliknya, saat air mengalir ke hilir, permukaan air turun dan merupakan saat air surut. Ketika berlangsungnya peralihan antara saat air pasang dan air surut, permukaan air terhenti beberapa saat. Pada saat itu tidak terjadi gerak arus ke hilir maupun ke hulu. Permukaan air sungai ketika itu berada pada posisi tertinggi.

¹*Buku Petunjuk Territorial untuk Daerah Kalimantan Selatan* (Banjarmasin: 1971), hal. 1-4.

Sifat khas Kalimantan Selatan pada umumnya dan kota Banjarmasin khususnya dengan keadaan alam yang dialiri banyak jalur air telah menarik perhatian banyak pihak. Penelitian terhadap jalur-jalur air di Kalimantan Selatan sudah dilakukan pada tahun 1847 oleh Tim Peneliti Ilmu Alam. Hasilnya dilaporkan pada tahun 1848 dengan merekomendasikan bahwa kapal-kapal berbadan besar dapat melayari sungai Barito sampai batas yang jauh ke hulu.

Penelitian tidak terpusat pada sungai Barito tetapi juga terhadap ratusan anak cabangnya. Selebihnya informasi mengenai kondisi perairan (jalur-jalur air) dari pertengahan Abad Ke-19 sampai pertengahan Abad ke-20 merupakan hasil laporan tim-tim ekspedisi dan laporan perjalanan para pejabat pemerintah ketika itu. Tahun 1915 Tim Peneliti Pendirian Bank Kredit Rakyat juga memuat laporan mengenai jalur-jalur air di daerah Banjarmasin dan sekitarnya. Pada dasarnya laporan-laporan penelitian maupun perjalanan menitik beratkan pada pendataan mengenai keadaan jalur-jalur air bagi kepentingan transportasi. Dengan demikian sejak masa kolonial jalur-jalur air sebagai bagian terpenting infrastruktur pelayaran sungai telah mendapat cukup perhatian.

Sebagaimana telah disinggung, bahwa selain sungai, yang juga merupakan bagian penting dari jalur air kota Banjarmasin adalah kanal. Dalam kaitan ini membangun kanal bagi orang Banjar merupakan kebiasaan dan suatu keahlian yang diwariskan secara turun-temurun. Bagi orang Banjar membangun kanal dibangun sebagai upaya perluasan jangkauan aliran air. Kebiasaan membuat kanal itu sudah berlangsung sejak beberapa abad yang lalu. Sama seperti fungsi sungai, orang Banjar membangun kanal untuk kepentingan pertanian sekaligus sebagai prasarana transportasi.

Sehubungan dengan itu orang Banjar mengenal sedikitnya tiga macam kanal. Pertama, yang disebut *anjir* yaitu semacam saluran primer menghubungkan antara dua sungai. *Anjir* bersifat untuk kepentingan umum dengan titik berat fungsinya untuk sistem pertanian dan transportasi. Kedua, disebut *handil*, semacam saluran yang muaranya di sungai atau *anjir*. *Handil* dibuat untuk menyalurkan air ke daerah daratan, lahan pertanian. Ukurannya lebih kecil dari *anjir* dan lebih bersifat milik kelompok. Ketiga, disebut *saka* merupakan saluran tersier untuk menyalurkan air yang biasanya diambil dari *handil*. Saluran ini berukuran lebih kecil dari *handil* dan bersifat pribadi, milik keluarga. *Anjir*, *handil* dan *saka* mempunyai fungsi utamanya sebagai irigasi pertanian dalam arti luas dan prasarana transportasi.

Saka, dan juga *handil*, hubungannya dengan transportasi terbatas baik untuk jenis sarana transportasinya maupun tujuan. Sarana yang digunakan pada jalur terbatas ini biasanya perahu kecil (*jukung*) dan bertujuan untuk keperluan kegiatan pertanian, termasuk juga perikanan. Meskipun demikian akan terlihat pada uraian di bagian lain tulisan ini nanti bahwa seiring perkembangan kota Banjarmasin kanal itu berubah fungsi menjadi lebih pada kepentingan transportasi. Kanal-kanal ini terutama yang lingkungannya telah menjadi bagian dari pusat kota atau permukiman.

Kanal berupa *saka* bersifat pribadi, karena sebagai jalur pengangkutan terutama hanya digunakan oleh pemilik dan kerabatnya. *Saka* dibangun dengan muaranya ke *handil*, *anjir* atau sungai untuk menghubungkan dengan daerah pertanian. *Saka* ini banyak dibangun oleh keluarga-keluarga petani Banjar dengan lebar antara dua dan empat meter serta kedalaman tidak lebih dari 2,5 meter. Panjang *saka* bervariasi dari satu kilometer sampai dengan sekitar 10 kilometer.

Selain *saka*, orang Banjar juga banyak membangun *handil*. Menurut Amir Hasan Kiai Bondan (1953) bahwa antara tahun 1924 dan 1927 masyarakat Banjarmasin masih terus membangun *handil*. Jumlahnya mencapai ratusan buah dengan panjang setiap *handil* mencapai

puluhan kilometer. *Handil-handil* yang dibangun waktu itu terutama di daerah Kalayan dan Pamurus.²

Istilah lain yang juga digunakan untuk menyebut kanal adalah *tatab*, biasa diucapkan masyarakat Banjar dalam pengertian kanal secara umum, namun lebih lazim pengertiannya dimaksudkan untuk menyebut kanal berupa *handil* atau *saka*. Adapun yang berupa *anjir* biasa juga disebut *antasan*. Dari sisi ini menunjukkan bahwa orang Banjar nampaknya benar-benar mempunyai kebudayaannya sendiri dalam hal kanal.

Kemampuan dan kebiasaan orang Banjar meluaskan pengaruh pasang surut dengan membuat kanal merupakan keistimewaan sekaligus membuktikan tingkat peradaban yang mereka miliki. Mereka mampu membangun kanal yang panjangnya mencapai puluhan kilometer hanya dengan kekuatan tangan.³ Kanal-kanal itu dibangun menggunakan alat sangat sederhana yang disebut *sundak*, penggunaannya benar-benar bertumpu pada kekuatan tangan. Alat ini terbuat dari papan ulin tipis atau lempengan baja berukuran lebar 20 cm dan panjang 35 cm.

Schophuys (1969) menyatakan bahwa sistem irigasi orang Banjar itu dalam tingkatan-tingkatan dan multi fungsi. Ia menilai bahwa sistem irigasi itu sangat khas sehingga dikatakannya sebagai sistem irigasi Banjar. Kanal multi fungsi karena dalam kedudukan utama yang sama pentingnya adalah untuk pertanian dan jalur pengangkutan di samping kepentingan lainnya seperti air minum, cuci dan mandi (MCK). Mengenai hal terakhir lebih menonjol pada fase perkembangan ketika lahan pertanian telah berubah menjadi pusat-pusat permukiman yang padat di dalam kota Banjarmasin.

Sejak kapan orang Banjar mulai berhasil membuat kanal tidak dapat diketahui secara pasti. Beberapa ahli seperti Vergouwen (1921), Schophuys (1969) dan Collier (1980) meyakini bahwa kebiasaan orang Banjar dalam hal yang satu ini sudah dilakukan sejak berabad-abad yang lalu. Yang jelas mereka sejak lama berhasil memikirkan dan memanfaatkan adanya gerak air pasang surut. Upaya mereka adalah meluaskan pengaruh itu ke lahan pertanian dengan membangun kanal. Pembangunan kanal cara orang Banjar ini pada masa kolonial dan masa kemerdekaan tetap dilakukan.

Pada masa kolonial misalnya atas prakarsa pemerintah, dalam hal ini digagas oleh J.J. Meijer (1880), membangun *anjir* Serapat yang sepenuhnya menggunakan cara dan tenaga kerja orang Banjar. *Anjir* ini menghubungkan Banjarmasin dan Kapuas. Gagasan itu baru dilaksanakan oleh W. Broers pengganti Mijer. *Anjir* dibangun dengan ukuran lebar 30 meter, panjang 28 kilometer, dan kedalaman tiga meter berhasil diselesaikan pada tahun 1890.

Pada tahun 1935 Morggenstorm penguasa ketika itu melakukan perbaikan dan pembersihan terhadap *anjir* Serapat. Nampaknya ini suatu bentuk perhatian dan pemeliharaan atas infrastruktur transportasi air. Bahkan pada tahun 1938, Morggenstorm menganggap perlu untuk membangun sebuah lagi *anjir* yang kemudian disebut *anjir* Tamban. *Anjir* yang dibangun sepanjang 32 berada di sebelah selatan *anjir* Serapat. *Anjir* ini, seperti *anjir* Sarapat, menghubungkan sungai Barito dan Kapuas Murung terletak di bagian barat Banjarmasin.

Kedua *anjir* itu begitu besar pengaruhnya untuk pembukaan daerah baru dan berfungsi sebagai sistem pengairan pertanian dan transportasi. Antara tahun 1940 dan 1950-an telah ratusan *handil* dan *saka* baru dibangun oleh masyarakat dari kedua *anjir* itu. Kedua

² Kedua daerah saat ini sudah menjadi bagian pusat kota dan terutama Kalayan merupakan daerah dengan tingkat kepadatan penduduk sangat tinggi.

³J.C Vergouwen (1921), H.J Schophuys (1969) dan William L. Collier (1980) mengakui mengenai kemampuan itu.

anjir itu juga semakin mendekatkan hubungan masyarakat Kapuas Kalimantan Tengah dan Banjarmasin Kalimantan Selatan.

Pada masa merdeka kanal multi fungsi orang Banjar rupanya turut mendorong seorang putra aslinya, P.M Noor, untuk melaksanakan pembangunan kanal secara nasional. Ketika itu ia menjabat menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga pada masa-masa awal pemerintahan Soekarno. Programnya adalah Proyek Kanalisasi Nasional. Tahap pertama realisasi program itu dimulai dengan membangun kanal raksasa yang akan menghubungkan wilayah dari Kalimantan Selatan sampai Kalimantan Barat. Beriring dengan itu juga pembangunan kanal di Sumatera. Proyek itu tidak terselesaikan dan program kanalisasi nasional mengalami kegagalan karena dihentikan.

Pembangunan infrastruktur jalur air berupa kanal terus berlangsung pada masa pasca proklamasi. Dua buah *anjir* dibangun bersamaan pada tahun 1950, yaitu *anjir* Basarang dan *anjir* Kelampayan, pada masa gubernur Murjani. Tahun 1961 dibangun *anjir* Balandean dan tahun 1965 dibangun *anjir* Berangas keduanya terletak di bagian utara kota Banjarmasin.

Sementara itu di dalam kota Banjarmasin selain sungai besar dan sedang, terdapat ratusan jalur air berupa anak sungai, *bandil* dan *saka*. Semua jalur air yang tersedia berfungsi sebagai prasarana transportasi. Baik untuk jarak dekat (dalam kota) maupun ke luar daerah dan ke luar pulau.

Dalam kaitan ke luar pulau, pelabuhan Lama (Martapura) yang terletak di sungai Martapura di tengah kota Banjarmasin sampai tahun 1970 masih berfungsi bagi kapal-kapal laut secara umum. Kini pelabuhan ini khusus untuk jenis kapal layar atau pelayaran rakyat. Untuk jenis kapal-kapal modern, baik kapal penumpang maupun kapal dagang, nasional maupun asing, telah dialihkan ke pelabuhan Bandarmasih yang terletak di ambang sungai Barito. Jarak antara kedua pelabuhan ini tidak lebih dari dua kilometer melalui jalan darat kota Banjarmasin.

Bagi Banjarmasin sungai maupun kanal mempunyai kedudukan sama penting mendukung aktivitas pelayaran. Pelayaran sungai maupun pelayaran samudera secara bersamaan di satu kota yang tidak seberapa luas ini nampaknya menjadi keistimewaan Banjarmasin. Akan tetapi, banyak orang tidak menyadari dalam hal pelayaran sungai di kota Banjarmasin sebenarnya sebagai aktivitas transportasi menggunakan jalur perairan daratan. Jalur itu tidak hanya sungai tetapi juga kanal.

Dalam pengertian teknis bentuk atau jenis perairan pelayaran sungai dikategorikan sebagai daerah perairan daratan (*inlandwaters*). Yang termasuk ke dalam kategori ini adalah sungai, kanal, danau dan perairan pantai. Sifat pelayaran yang menggunakan jalur-jalur dalam kategori ini disebut dengan pelayaran sungai (*inland navigation*).

Pada tahun 1921 Vergouwen melalui artikelnnya “Tatah-en Soengeirechten” menyatakan bahwa *tatab* dan anak sungai berbeda sifat. *Tatab* dibuat oleh manusia sedangkan anak sungai terbentuk secara alami. Hasil survey tahun 1847 menyebutkan tidak sedikit jalur air terbentuk secara alami akibat kekuatan hidrodinamika sungai Barito. Jalur air semacam ini tetap dalam pengertian sungai atau anak sungai.

Dilihat secara fisik memang sukar dibedakan antara jalur air yang buatan dan yang alami. Terutama bila jalur air buatan itu telah terjadi cukup lama. Generasi baru sukar membedakan hal yang semacam ini. Tidak mengherankan bila generasi baru dengan melihat begitu banyak jalur air di kota Banjarmasin, kemudian dengan ringan menyebutnya sebagai sungai. Barangkali berawal pengertian semacam ini Banjarmasin diberi predikat sebagai “kota seribu sungai”.

Selanjutnya Vergouwen menyatakan, bahwa baik jalur buatan maupun alami, yang penting kesemuanya merupakan media penduduk setempat untuk melaksanakan

pengangkutan. Di sisi lain, ia juga mengatakan bahwa *tatab* tidak sama dengan *antasan*, kurang tepat (*onjoist*) untuk menyamakan antara keduanya. *Antasan* merupakan saluran menghubungkan antara dua jalur air, biasanya antar sungai, namun ada juga yang menghubungkan antara sungai dan danau. Dalam hal ini *antasan* lebih mempunyai kemiripan dengan *anjir*. Sementara itu, Vergouwen tidak membedakan antara *tatab* dan *bandil* atau pun *saka* misalnya. Menurutnya *tatab* merupakan saluran yang dibangun selalu menghubungkan sungai atau jalur air ke daratan (*binnenland*) dan bagi pihak lain yang menggunakannya dikenakan *toll* (bea)⁴.

Sejak zaman merdeka, bahkan menjelang masa-masa berakhirnya pemerintahan kolonial, tampaknya penarikan *toll* telah ditiadakan. Terutama yang dimaksudkan penarikan oleh para kepala *bubuhan* atau kelompok masyarakat. Jalur-jalur semacam itu di dalam kota Banjarmasin telah menjadi jalur umum. Jalur-jalur air sepenuhnya berada di bawah penguasaan pemerintah. Jalur-jalur air penting seperti sungai dan *anjir* (*antasan*) dikenakan retribusi oleh pemerintah.

Pada masa kolonial, bagi yang menggunakan perahu atau kapalnya untuk tambangan diharuskan memiliki surat izin. Berdasarkan ketentuan tentang menjalankan usaha tambangan (*Bepalingen op de Uitoefening van het Tambanganbedrijf*) tahun 1941 pada pasal 6 ayat a menyatakan: “Dilarang untuk menjalankan profesi sebagai tukang tambangan di ibukota-ibukota dan daerah-daerah tanpa izin tertulis dari kepala penguasa setempat. Permohonan izin tidak ditolak, kecuali dengan alasan yang menyangkut kepentingan umum, yang dalam penolakan itu harus disebutkan”.

Mengenai penguasaan dan retribusi dilakukan oleh pemerintah jelas misalnya tertuang pada Perda Provinsi Kalimantan No. 5 tanggal 24 Juli 1953 tentang lalu lintas dan pemungutan retribusi lalu lintas dalam terusan-terusan yang dikuasai oleh Daerah Provinsi Kalimantan.⁵

D. Jalur Air dan Aspek Kehidupan Masyarakat

Vergouwen pada tahun 1921 melalui artikelnya berjudul “Tatah-en Soengeirechten” mengupas masalah aturan dan cara kebiasaan yang berlaku pada masyarakat Banjar dan Dayak dalam hal menyelenggarakan pelayaran sungai. Kedua etnis ini membangun banyak kanal di wilayahnya dan memiliki aturan-aturan dalam penggunaannya, tentu juga sungai. Keterangan Vergouwen ini mengingatkan kita kepada masyarakat Inggris pada masa lalu. Orang Inggris juga mempunyai kebiasaan yang sama, yakni membangun kanal-kanal dan mempunyai aturan-aturan dalam pemanfaatannya untuk kepentingan pelayaran sungai.

Vergouwen menyatakan pula bahwa masyarakat Kalimantan (Banjar dan Dayak), di samping mengenal dalam adat mereka ungkapan “dia punya hutan”, ada juga “dia punya sungai”. Kedua hal itu dalam pengertian penguasaan suatu famili (*bubuhan* atau klan) terhadap suatu sumber kehidupan seperti hutan dan atau sungai. Keberadaannya diakui oleh pemerintah kolonial sebagai adat kebiasaan yang berlaku.

Vergouwen, juga H. Mallinckrodt (1918) mengemukakan lebih jauh bahwa dalam menguasai jalur-jalur air (sungai, *tatab* dan *antasan*) oleh *bubuhan* atau klan di bawah kepala-kepala mereka yang memiliki kewenangan misalnya memungut *tol* 1/10 dari barang-barang

⁴J.C Vergouwen, “Tatah-en Soengeirechten, dalam *Koloniaal Tijdschrift*, tahun ke-10, (1921), hal. 545-546.

⁵Periksa *Lampiran Lembaran Provinsi Kalimantan* No. 2 tanggal 10 Pebruari 1955.

hasil hutan atau pertanian yang diangkut atau berupa uang. Hasilnya, menurut aturan adat, ditujukan untuk biaya pemeliharaan hutan atau jalur air. Meskipun demikian, seperti dikatakan Vergouwen selanjutnya, hasil itu lebih merupakan pendapatan bagi para kepala itu. Dalam hal ini Vergouwen menyampaikan apa yang terlebih dahulu dikemukakan Bangert pada tahun 1860-an.⁶ Sebagaimana disinggung sebelumnya, *tol* semacam ini sudah tidak lagi dijalankan.

Pada setiap jalur air menjadi tempat terkonsentrasinya populasi. Tempat tinggal dibangun berupa rumah panggung tepat di bibir sungai atau yang sebagian tiang penyangganya berada di air sungai. Sebagian berupa rumah *lanting* yang berada terapung di atas air di tepi sungai. Dalam hal serupa dibangun pula sarana ibadah berupa mesjid ataupun langgar. Selain itu dibangun *lanting* atau *batang* untuk mandi cuci, dan kakus (MCK) serta untuk perahu atau kapal sungai bersandar.

Dalam kaitan dengan hal terakhir *lanting* atau *batang* berfungsi seperti dermaga, tempat menurunkan dan menaikan barang ke perahu atau kapal. Atau, tempat orang melakukan transaksi jual beli dengan perahu-perahu penjaja. Selain itu juga tempat menambatkan perahu atau kapal sungai.

Pada ketentuan mengenai menjalan usaha tambangan tahun 1941 pasal 6 ayat c mengharuskan kepada tukang tambangan yang dengan perahunya berpangkalan di muka suatu rumah, gudang, pabrik, atau halaman memberi tempat kepada perahu lain yang akan digunakan oleh pemilik, penyewa atau pemakai dari gedung atau halaman tersebut untuk memuat atau menurunkan barang-barangnya. Pada ayat d dikenakan ketentuan bagi para tukang tambangan yang perahunya terletak berjajar dengan perahu lainnya untuk memberi izin perahu yang ada di sampingnya. Sementara itu, ayat e menyatakan bahwa papan yang menghubungkan tambangan dengan dermaga milik suatu perahu tidak boleh menjulur jauh ke jalur umum yang dapat menyebabkan terganggunya lalu lintas.⁷

Pendek kata, konsentrasi populasi terbentuk kemudian diikuti dengan berbagai aspek kehidupan yang terus dikembangkan. Perairan itu merupakan karunia alam yang memungkinkan kehidupan masyarakat Banjarmasin dimulai, berlangsung dan berkembang. Melaksanakan pelayaran sungai berarti aspek kehidupan yang dijangkau semakin luas dan kompleks.

Mengiringi berkembangnya kota dengan tumbuhnya pusat-pusat permukiman berdampak pada hilangnya lahan pertanian. *Handil* dan *saka* yang sudah dibangun sejak ratusan tahun di wilayah Banjarmasin mengalami pergeseran fungsi, yakni hanya sebagai jalur transportasi dan MCK. Kanal-kanal jenis ini menjelma menjadi seperti gang atau lorong pada sistem transportasi darat. Hal ini terutama terjadi pada daerah-daerah yang kemudian menjadi pusat permukiman kota. Sebagian lagi di daerah pinggiran dalam batas tertentu masih berfungsi seperti sedia kala.

Selebihnya mengiringi proses waktu jalur-jalur air itu bahkan lenyap sama sekali. Gejala semacam ini sudah terlihat jelas tanda-tandanya pada akhir tahun 1970-an. Sebagian *saka* sudah berubah menjadi saluran pembuangan limbah rumah tangga atau sebagai got. Selanjutnya *saka* itu hilang lenyap karena di atasnya telah didirikan bangunan permukiman.

⁶J.C Vergouwen (1921): hal. 545-561 dan H. Mallinckrodt (1918), "De Adat Gemeenschappen in Zuid-Borneo" dalam *Koloniale Studien*, I tahun ke-2: hal. 133-136. Bengert (1860), "Verslag der Reis in de Binnenwaarts Gelegene Streken van Doeseon Ilir" dalam *TBG IX*: hal. 78.

⁷Ketentuan tersebut termuat di dalam *Verzameling Residentie Verodeningen, Zuider en Oosterafdeeling van Borneo*, (Banjarmasin: Boemi Putra, 1941), hal. 198-199.

Seperti pada fungsi dan posisi jalan di suatu wilayah atau kota, demikian pula gambaran jalur-jalur air di Banjarmasin. Jalur-jalur air itu seperti sungai besar dan sedang serta *anjir* berfungsi sebagai jalan raya. Di lain pihak anak sungai, handil dan saka menyerupai jalan-jalan kecil atau gang. Pada kedudukannya yang semacam itu setiap hari terlihat penduduk yang sibuk hilir mudik melayari satu sungai ke sungai kecil ataupun kanal kemudian ke luar menuju ke sungai yang lebih besar.

Pemandangan di atas jalur-jalur air sekitar tahun 1950 dan 1960-an tampak dari masyarakat yang melakukan kegiatan berdagang, mencari ikan, ke kantor, ke sekolah, ke pasar, rekreasi, bertani dan rupa-rupa kegiatan kehidupan sehari-hari merupakan keistimewaan sistem transportasi di kota ini.⁸ Sungai Martapura yang membelah kota ini merupakan sungai utama yang menjadi pusat kesibukan lalu lintas pelayaran sungai. Oleh karena setiap jalur air menjadi pusat permukiman, maka hampir seluruh perkampungan di kota Banjarmasin dapat dicapai dengan pelayaran sungai. Anak sungai dan kanal berfungsi seperti lorong atau gang yang menjangkau sampai ke jarak paling dekat dengan tempat tujuan.

Begitu penting dan berfungsinya jalur air sebagai sarana perhubungan di Banjarmasin sehingga juga menjadi saksi historis bagi perjalanan seorang kepala negara. Pada waktu itu, tepatnya pada bulan Juli 1957, presiden Soekarno melakukan perjalanan dari Kota Banjarmasin ke Pahandut Kalimantan Tengah untuk meresmikan pembangunan daerah itu menjadi ibukota provinsi. Begitu pula kembalinya ke Banjarmasin karena memang hanya itu satu-satunya cara perjalanan pada waktu itu. Di dalam banyak catatan laporan kolonial cara itu pula yang biasa dilakukan pejabat Belanda sampai waktu mereka meninggalkan daerah itu untuk selama-lamanya.

Sekalipun telah digambarkan mengenai kesibukan lalu lintas di jalur-jalur air kota Banjarmasin namun hal itu tidak berarti tanpa kendala. Kemarau panjang merupakan masalah yang dihadapi setiap empat tahun sekali oleh perairan dan transportasinya di Banjarmasin. Pada setiap kemarau panjang tiba sebagian besar jalur air di Banjarmasin mengalami kekeringan sehingga sukar berfungsi untuk pelayaran. Jalur-jalur itu terutama yang berupa anak sungai, *handil* dan *saka*. Menurut data dari Dinas Meteorologi Landasan Ulin (sekarang Syamsuddin Noor) peristiwa seperti itu terjadi misalnya pada tahun 1969. Ketika itu sebagian besar jalur air mengalami kekeringan.

Pada keadaan seperti itu, perahu-perahu yang biasa digunakan untuk segala pengangkutan ditelungkupkan di pekarangan-pekarangan rumah selama beberapa bulan. Sebagian sarana angkut itu diperbaiki sambil menunggu saat kemarau berlalu. Kemarau panjang yang terjadi pada setiap empat tahun sekali itu biasanya berlangsung sampai selama enam bulan, antara bulan Juni dan Nopember. Di antara bulan-bulan ini jalur air bisa kering sama sekali selama satu sampai dua bulan.⁹

Bisa dimengerti bahwa peristiwa kemarau panjang adalah salah satu penyebab tidak berfungsinya sungai-sungai kecil, *handil* dan *saka*. Pengaruhnya sangat besar baik terhadap perkembangan transportasi air selanjutnya maupun terhadap tanah pertanian. Pertumbuhan penduduk kota Banjarmasin yang terus meningkat menjadi faktor penyebab pula. Meningkatnya jumlah penduduk semakin meningkatnya pula permukiman dan jumlah bangunan. Hal ini menyebabkan banyak *saka* mengalami penyempitan, pendangkalan dan

⁸Tjilik Riwut (1958), *Kalimantan Memanggil* (Jakarta: Endang), hal. 159. Amir Hasan Kiai Bondan (1953), *Suluh Sedjarah Kalimantan* (Banjarmasin: Fadjar), hal. 97-105. *Propinsi Kalimantan* (1953): hal. 161.

⁹*Buku Petunjuk Territorial untuk Daerah Kalimantan Selatan* (1971): hal. 4.

pencemaran. *Saka* berubah fungsi menjadi saluran-saluran pembuangan air dan limbah rumah tangga yang tidak lagi dapat dilayari dengan perahu paling kecil sekalipun. Sebagian lagi bahkan benar-benar telah tertutup atau sengaja ditutup dengan tanah, pasir dan batu atau juga karena tertutup bangunan rumah penduduk yang didirikan di atasnya.

Persoalan lain adalah pencemaran terhadap jalur-jalur air yang ditimbulkan oleh limbah domestik dan gulma air. Kedua hal ini tidak jarang menyebabkan ketidak lancaran, kemacetan, bahkan kecelakaan di perairan. Keadaan permukaan air yang tenang dan dangkal menyebabkan gulma air mudah dan cepat berkembang biak sehingga dapat segera menutupi permukaan jalur-jalur air.

Tumbuhan air seperti purun tikus, *ilung* (*Eichornia crasipes* Soms), berbagai jenis bakung (*Crinum asiaticum* L), serta nipah (*Nypa fruticans* Wurmb) merupakan gulma air yang banyak tumbuh menutupi permukaan jalur-jalur air. Gulma air, terutama jenis *ilung* kerap kali pada fase pertumbuhannya yang sangat cepat tidak lagi dapat dikendalikan oleh masyarakat maupun pemerintah. *Ilung* dalam jumlah sangat besar tumbuh terapung mengakibatkan terhambatnya kelancaran lalu lintas pengangkutan di kota Banjarmasin. Keadaan demikian ini, juga menyulitkan petani yang biasa bekerja di tanah pertanian mereka dengan menggunakan perahu.

Seiring dengan masalah gulma air ialah limbah domestik terhadap infrastruktur transportasi air itu. Limbah domestik ditimbulkan oleh penduduk di perkampungan sepanjang pinggiran sungai dan kanal. Limbah domestik pada umumnya berupa sampah rumah tangga yang dengan mudah dibuang ke sungai dan kanal di sekitar tempat tinggal mereka. Sampah yang dibuang penduduk sebagian besar mengapung dan menjadi satu kesatuan dalam jumlah yang makin lama bertambah banyak. Yang tenggelam menyebabkan percepatan proses pendangkalan. Limbah domestik ini bersama dengan gulma air seperti *ilung* dan jenis bakung menjadi satu membentuk yang disebut penduduk setempat dengan *hampangan*. *Hampangan* yang terbentuk di sungai dan kanal ikut hilir mudik seiring dengan arus perairan pasang surut. *Hampangan* pada dasarnya merupakan masalah yang secara langsung dan terus menerus dihadapi oleh sekor pelayaran sungai di “kota seribu sungai itu”.

Selain limbah domestik ada pula limbah dari suatu usaha, terutama dari usaha penggergajian (*wantilan*) dan produksi sarana transportasi air milik penduduk. Limbah usaha ini berupa serbuk gergajian dalam jumlah yang besar dan potongan-potongan papan atau kayu. Pada umumnya *wantilan* dan produksi sarana transportasi air berada di tepi-tepi jalur air yang menyebabkan proses terus menerus pembuangan ke perairan makin lama makin banyak. Limbah ini bersama limbah domestik dan gulma air merupakan unsur-unsur utama pembentuk *hampangan*.

Pencemaran di perairan semakin besar akibat banyak pula bangkai kapal atau perahu yang dibiarkan berada di perairan sungai. Akibat yang ditimbulkannya ialah terbentuknya gosong-gosong dan mempercepat proses pendangkalan. Gosong-gosong yang terdapat di perairan merupakan masalah yang serupa dengan *hampangan* bagi kenyamanan lalu lintas pelayaran sungai. Gosong-gosong seperti juga *hampangan* kerap kali dapat menimbulkan kecelakaan.

Menjelang tahun 1970 keadaan yang ditimbulkan oleh masalah-masalah semacam di atas terhadap perairan mulai parah. Gangguannya terhadap perairan hampir merata di jalur-jalur air kota Banjarmasin. Keadaan ini sangat menghambat kelancaran pelayaran sungai. Padahal sektor ini sangat diandalkan penduduk dalam hal perhubungan dan pengangkutan. Kegiatan seperti pertanian, perikanan, perdagangan, rekreasi dan lainnya yang selalu berkaitan dengan transportasi air akibatnya turut pula mengalami hambatan.

Pada dasarnya pencemaran besar terhadap perairan yang menyebabkan terganggunya kelancaran lalu lintas di atas akibat yang saling berkaitan dari penyebab-penyebab pencemaran itu. Limbah domestik, limbah usaha, gulma air, hampangan, gosong-gosong, dan pendangkalan merupakan penyebab pencemaran besar yang satu sama lain saling berkaitan.

Hampangan, gosong-gosong, dan pendangkalan di samping masalah kabut dan kemarau panjang, merupakan masalah-masalah yang selalu dihadapi jalur-jalur air kota Banjarmasin. Kesemua ini menyebabkan ketidaklancaran, kemacetan, dan kecelakaan lalu lintas di atas permukaan air kota Banjarmasin. Ketiga hal pertama pada dasarnya ditimbulkan oleh manusia yang berdampak bagi kemudahan manusia itu sendiri. Di lain pihak upaya untuk memelihara jalur-jalur air jauh dari memadai, baik oleh pemerintah maupun masyarakatnya.

Upaya pengerukan dan pembersihan terhadap jalur-jalur air seperti *handil* dan *saka* pernah dilakukan misalnya pada tahun 1963 dan 1967. Akan tetapi, dalam banyak hal dengan semakin berkembangnya kota Banjarmasin diiringi pembangunan infrastruktur di sektor transportasi darat yang pesat sejak tahun 1970-an perhatian terhadap pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur di sektor perairan tampaknya agak terabaikan. Ketidakseimbangan antara pemeliharaan dan persoalan-persoalan yang dihadapi jalur-jalur air mengisyaratkan makin hari makin merosotnya aktivitas pelayaran sungai.

Sampai 1960-an untuk hubungan antar tempat di kota Banjarmasin masih didominasi oleh sektor pelayaran sungai. Infrastruktur di sektor ini masih sangat menunjang kegiatan perhubungan air. Jalan darat di perkampungan kota masih banyak yang berupa titian. Hubungan antar tempat atau kampung selalu menggunakan perahu (*jukung*) atau melalui titian yang hanya dapat untuk berjalan kaki dalam jarak yang tidak terlalu jauh. Keadaan ini digambarkan sedara baik oleh Beekman pengaruhnya terhadap bentuk tubuh orang Banjar pada masa lalu.

Digambarkan bahwa bahwa anggota tubuh, terutama kaki, lebih banyak untuk duduk di rumah, rumah *lanting* atau di *jukung*, serta tidak banyak terdapat jalan darat untuk bergerak secara bebas menyebabkan anggota tubuh bagian bawah tidak berkembang dengan baik, sehingga nampak kecil dan lemah. Sebaliknya, anggota tubuh di bagian atas, dada dan tangan, tampak kekar dan kuat karena selalu berkayuh sepanjang hari, atau karena bekerja menggali kanal. Apa yang digambarkan Beekman menurut pengamatan Idwar Saleh masih tampak pada sebagian masyarakat Banjarmasin sampai tahun 1960-an, terutama pada penduduk yang tinggal di daerah perkampungan-perkampungan pinggiran kota Banjarmasin yang masih menggarap lahan pertanian. Sampai waktu itu jalan darat masih sangat terbatas dan tidak begitu baik, sehingga pada batas tertentu keadaannya masih tetap mirip dengan keadaan pada beberapa abad sebelumnya.¹⁰

Sampai tahun itu jalan darat di kota Banjarmasin masih berasal dari peninggalan kolonial. Jumlahnya tidak lebih dari 30 buah yang sejak tahun 1950 dengan semangat nasionalisme nama-namanya diganti. Di antaranya Emma Straat menjadi jalan Pangeran Samudera, Haven Weg menjadi jalan Pelabuhan, Marinclaan menjadi jalan Antasan Besar, dan seterusnya. Jalan-jalan ini merupakan jalan-jalan pendek di dalam kota Banjarmasin.

Kehidupan masyarakat kota Banjarmasin sampai dengan tahun 1970-an masih ditandai dengan kesibukan penduduk yang hilir mudik menggunakan alat transport air dalam

¹⁰Idwar Saleh, *Sedjarah Bandjarmasin*, (Bandung: KPPK Balai Pendidikan Guru), hal.48-49 dan 117-125. Mengenai keadaan tahun 1960-an merupakan wawancara penulis dengan Idwar Saleh pada 14 Agustus 1983.

berbagai jenis dan ukuran, yang sudah menggunakan mesin atau yang masih dikayuh. Kesibukan perahu penjaja sayuran, buah-buahan, sirih, ikan dan berbagai bahan kebutuhan hidup sehari-hari maupun barang-barang lainnya. Ada juga rombongan perahu penjual makanan, minuman berikut penganan lainnya. Perahu-perahu nelayan dengan segala perlengkapannya mencari ikan dan udang. Seringkali pula terlihat rakit (*lanting*) bambu dan kayu. Perahu-perahu bermesin berupa perahu dagang atau pengangkut barang dagangan yang akan menuju ke luar kota Banjarmasin, perahu pengangkut penumpang, baik yang dikayuh maupun yang menggunakan tenaga mesin, semuanya merupakan perahu tambangan.

Semua itu menunjukkan pemandangan aktivitas sehari-hari warga kota Banjarmasin yang sangat tergantung pada pelayaran sungai. Para pegawai pemerintah maupun swasta dan pelajar menggunakan perahu sendiri atau menumpang perahu tambangan dan menggunakan perahu penyeberangan (*getek*) merupakan pemandangan biasa dalam kesibukan sehari warga kota Banjarmasin. Meskipun jalan darat beraspal sudah mulai banyak dibangun oleh pemerintah namun keadaannya masih belum menggantikan sepenuhnya kedudukan pengangkutan melalui air. Akan tetapi, tanda-tanda bahwa transportasi air akan terdesak sudah mulai tampak.

Melalui tersedianya jalur-jalur air baik yang alami maupun buatan, kesulitan komunikasi dan transportasi masyarakat pada umumnya maupun bagi pemerintah sejak masa kolonial sampai tahun-tahun pertama pemerintahan Orde Baru dapat diatasi. Pemerintah menganggap jalur-jalur air yang ada mampu memecahkan persoalan transportasi masyarakat di kota Banjarmasin. Sekalipun tidak secara serius dilakukan pemeliharaan dan pembangunannya.

Pada masa itu tidak satu wilayah atau tempat pun di lingkungan kota Banjarmasin yang tidak dapat dicapai melalui atau menggunakan sarana transportasi air. Pusat-pusat permukiman selalu berada di jalur-jalur sungai dan seluruh lokasi pasar di kota itu selalu dihubungkan dengan jalur air berupa *saka* atau *handil*. Pasar Gedang, Kuripan, Teluk Dalam dan Belitung adalah pasar yang dihubungkan dengan jalur-jalur air buatan. Sebaliknya pasar besar seperti Pasar Lama dan Pasar Lima berada di tepian sungai Martapura.

Sementara dari segi perekonomian, jalur-jalur air di kota Banjarmasin bukan saja penting pada sisi internal tetapi juga ekternya. Melalui jalur-jalur air Banjarmasin dihubungkan dengan daerah-daerah lain. Pada **Tabel 1** di bawah memeperlihatkan hubungan Banjarmasin dengan daerah-daerah tujuan melalui jalur air berdasarkan tarif angkutan barang dan penumpang.

**Tabel 1 : Tarif Angkutan Barang dan Penumpang
dari Banjarmasin ke Daerah Tahun 1970**

No.	Tempat Tujuan	Ongkos barang per pikul	Ongkos penumpang per orang	Keterangan
1	Negara (HSS)	Rp. 75,-	Rp. 100,-	Angkutan menggunakan kapal motor berukuran 1 – 10 ton
2	Amuntai (HSU)	Rp. 200,-	Rp. 300,-	
3	Tanjung (Tabalong)	Rp. 300,-	Rp. 400,-	
4	Marabahan (Batola)	Rp. 50,-	Rp. 100,-	
5	Bati-bati (Tala)	Rp. 100,-	Rp. 200,-	
6	Aluh-aluh (Banjar)	Rp. 75,-	Rp. 100,-	
7	Palingkau (HST)	Rp. 200,-	Rp. 200,-	

Sumber: *Buku Petunjuk Territorial untuk Daerah Kalimantan Selatan* (Banjarmasin: Ass-Terr Laksus Kopkamtib Daerah Kal Sel, 1971), hal. 322.

Waktu tempuh perjalanan dari Banjarmasin ke tempat tujuan sebagaimana tertera di atas yang terdekat yaitu ke Marabahan ibukota Kabupaten Barito Kuala sedikitnya selama setengah hari. Yang terjauh yakni ke Tanjung ibukota Kabupaten Tabalong ditempuh lebih dari dua hari. Selebihnya waktu tempuh perjalan mencapai satu sampai satu setengah hari. Banjarmasin dalam hal ini sebagai ibukota Provinsi Kalimantan Selatan menjadi kota paling menonjol dalam hal kesibukan transportasi air dibandingkan dengan daerah lainnya.

Sekitar setengah abad sebelumnya (akhir Abad ke-19) sedikitnya ada 62 tempat (daerah) mempunyai hubungan jalur air langsung maupun tidak langsung dengan Banjarmasin. Hal itu dapat dilihat dari daftar waktu tempuh pada trayek-trayek pelayaran sungai di Kalimantan Selatan dan Tengah yang termuat dalam *Staadblad van Nederlansch Indie* No. 87/1888. Berdasarkan ini termuat daerah yang dapat ditempuh selama seperempat hari sampai yang selama tujuh hari dari Banjarmasin.

Kesibukan lalu lintas transportasi air dalam kaitan perekonomian antara Banjarmasin dengan daerah perdalaman dapat diketahui pula dari rata-rata jumlah barang yang diangkut per bulan melalui jalur sungai Barito dan *anjir* Tamban pada tahun 1970. Daftar pengangkutan barang rata-rata per bulan melalui kedua jalur itu dapat dilihat melalui **Tabel 2** dan **Tabel 3**.

Tabel 2 : Pengangkutan Barang melalui Sungai Barito Tahun 1970

Banjarmasin ke perdalaman		Perdalaman ke Banjarmasin	
Material	Jumlah (ton/bulan)	Material/Produksi	Jumlah (ton/bulan)
Sandang-pangan	2.655	Hutan	7.780
BBM	1.024	Perkebunan	3.890
Bangunan	1.324	Pertanian	3.890
Kelontong	265	-	-

Sumber: *Buku Petunjuk Territorial untuk Daerah Kalimantan Selatan* (Banjarmasin: Ass-Terr Laksus Kopkamtib Daerah Kal Sel, 1971), hal. 321.

Tabel 3 : Pengangkutan Barang melalui Anjir Tamban Tahun 1970

Banjarmasin ke Daerah Tamban		Daerah Tamban ke Banjarmasin	
Material	Jumlah (ton/bulan)	Material/Produksi	Jumlah (ton/bulan)
Sandang-pangan	2.500	Hutan	900
BBM	90	Perkebunan	1.350
Bangunan	300	Pertanian	4.500
Kelontong	450	Perikanan	2.250

Sumber: *Buku Petunjuk Territorial untuk Daerah Kalimantan Selatan* (Banjarmasin: Ass-Terr Laksus Kopkamtib Daerah Kal Sel, 1971), hal. 321.

Selain ke luar Banjarmasin melalui ke dua jalur air di atas, kesibukan serupa juga terlihat dari kepadatan lalu lintas jumlah sarana transportasi, penumpang dan barang rata-rata

per bulan melalui jalur sungai Martapura dan *anjir* Serapat pada tahun 1970. Frekuensi lalu lintas sarana transportasi air melalui kedua jalur itu rata-rata 3.358 buah per bulan dengan jumlah penumpang yang diangkut rata-rata 20,651 orang per bulan dan jumlah barang yang diangkut rata-rata 5.490 ton dan 3.206 meter kubik per bulan.¹¹

Pada tahun 1959 sampai tahun 1962 mulai dibangun jalan-jalan di kota Banjarmasin seperti jalan Kalimantan, Kuin, Pangambangan dan di beberapa tempat atau perkampungan lainnya.¹² Padahal untuk daerah Kuin dan Pangambangan misalnya telah tersedia jalur air. Pembangunan jalan-jalan darat di kota ini mulai mengindikasikan tersainginya jalur air. Tanda-tanda itu semakin jelas ketika pembangunan jalan darat terus dibuka dan dipadatkan menjelang akhir tahun 1970-an. Di lain pihak mulai terlihat jalur-jalur air seperti *saka* dan *bandil* yang mulai tidak berfungsi seperti waktu-waktu sebelumnya. Salah satu sebabnya karena mulai terbangun dan membaiknya infrastruktur berupa jalan darat di kota Banjarmasin.

Selain jalur air, pada tahun 1936 pemerintah Belanda mulai merintis pembangunan jalan darat di kota Banjarmasin. Namun demikian karena sifat daerah rawa Kota Banjarmasin jalan-jalan darat yang mulai dibangun sampai pasca proklamasi RI masih belum berarti bagi kepentingan perhubungan dibandingkan dengan jalur air. Jalan yang baru dibangun cepat sekali mengalami kerusakan karena sifat sebagai daerah rawa. Sejak 1960 jalan darat sudah mulai menggantikan peran titian di beberapa perkampungan di kota Banjarmasin. Jembatan pun mulai banyak dibangun.

Lebih penting lagi, pengetahuan itu digunakan untuk upaya-upaya eksploitasi dan perluasan teritorial pemerintahan kolonial. Dalam rangka itu, kebijakan pembangunan ditekankan pada mendirikan pos-pos di jalur-jalur air guna menjalankan pengawasan (kontrol) dan penarikan bea pengangkutan sungai. Kecuali itu, pemerintah Belanda hanya meneruskan kebiasaan dan mengambil alih inisiatif pembangunan kanal dengan mobilisasi.

E. Penutup

Pendek kata hampir semua aspek kehidupan tergantung pada pelayaran sungai. Mulai dari kebutuhan ke kantor dan ke sekolah, ke pasar, rekreasi dan ziarah; pengangkutan berbagai jenis kebutuhan hidup mulai dari sandang dan pangan sampai dengan perabotan rumah tangga dan material bangunan tergantung pada sektor ini. Itu semua sangat ditentukan oleh berfungsinya dan tersedianya infrastruktur berupa jalur-jalur air di kota Banjarmasin.

Banjarmasin menuju perubahan mulai ditandai dengan semakin merosotnya “gairah” di sektor pelayaran sungai. Tidak terpeliharanya dan dilaksanakannya pembangunan yang bertujuan memperbaiki jalur-jalur air di wilayah kota Banjarmasin menandai kurangnya perhatian dan minimnya kesadaran di kalangan pemerintah maupun masyarakat warga kota itu. Ketiada-sadaran itu terus semakin meningkat dari waktu ke waktu.

Jalur-jalur air yang selama beberapa abad menjadi tulang punggung terselenggaranya aktivitas pelayaran, yang dari sini kemudian kompleksitas kehidupan masyarakat kota Banjarmasin dikembangkan, mulai memperlihatkan ketidak berdayaannya. Kebijakan yang dijalankan selama ini jelas tidak berpihak pada upaya pembangunan jalur air. Penyebab utamanya tidak lain karena pembangunan yang dijalankan, terutama sejak pemerintahan Orde Baru lebih berorientasi darat.

¹¹*Buku Petunjuk Territorial untuk Daerah Kalimantan Selatan* (1971): hal. 323-324.

¹²Artum Arta (1970), *Sedjarah Kota Banjarmasin*, (Banjarmasin: Museum Banjar Lambung Mangkurat): hal. 17-23.

Pembangunan fisik, perangkat administratif dan hukum di sektor infrastruktur pelayaran sungai sangat jauh darimemadai dibanding dengan pembangunan sektor lainnya. Jalur-jalur air tidak lagi dianggap sebagai sebuah potensi besar untuk menunjang dan mengatasi masalah transportasi pada umumnya.

Pada saat ini sekalipun pengangkutan melalui jalur air di kota Banjarmasin masih tampak namun perkembangannya cukup mengkhawatirkan. Pada saat lalu lintas transportasi darat semakin padat dan semerawut, penting kiranya ditumbuhkan kembali kesadaran untuk menjadikan transportasi air sebagai alternatif dengan mendudukannya secara sejajar dengan pembangunan di sektor transportasi darat. Program “kembali ke sungai” dapat diambil sebagai slogan untuk menumbuhkan kesadaran segenap warga Banjarmasin terhadap pentingnya memelihara jalur-jalur air yang masih tersisa.

F. Kepustakaan

- Amir Hasan Kiai Bondan, *Suluh Sedjarah Kalimantan*. Banjarmasin: Fadjar, 1953.
- Artum Artha, *Sedjarah Kota Banjarmasin*. Banjarmasin: Museum Bandjar Lambung Mangkurat, 1970.
- Bambang Subiyakto, “Transportasi Perairan di Kalimantan Selatan”, *Skripsi* pada Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, 1985.
- , Pelayaran Sungai di Kalimantan Tenggara, Tinjauan Historis tentang Transportasi Air Abad XIX, *Tesis* pada Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada, 1999.
- Bangert, “Verslag der Reis in de Binnenwaaarts Gelegene Streeken van Doesoen Iir”, dalam *TBG* Bag. IX, Batavia: Lange & Co., 1860.
- Berita Resmi Provinsi Kalimantan, Lembaran Provinsi Kalimantan*, No. 2 (10 Februari 1955), No. 3 (10 Maret 1955), No. 8 (20 Juni 1955), No. 9 (30 Juni 1955), No. 10 (10 Juli 1955) dan No. 11 (20 Juli 1955). Banjarmasin: Kantor Provinsi Kalimantan, 1955.
- Buku Petunjuk Territorial untuk Daerah Kalimantan Selatan*, Banjarmasin: Ass-terr Laksus Kopkamtib Daerah Kalimantan Selatan, 1971.
- Buku Proyek Kanlisasi*, (3 jilid). Djakarta: Kementrian Pekerjaan Umum, 1965.
- Mallinckrodt, H. “De Adat Gemeenschappen in Zuid-Borneo”, dalam *Koloniale Studien* tahun ke-3 Bag. VII, 1923-1924. Weltevreden: Albercht & Co., 1924.
- M. Idwar Saleh, *Sedjarah Banjarmasin*. Bandung: KPPK Balai Pendidikan Guru, t.t.
- Republik Indonesia, Kalimantan*. Djakarta: Kementrian Penerangan, 1953.
- Schopuys, H.J., “Polder, Pembukaan Persawahan Pasang Surut Gaja Lama dan Gaja Baru”, harian *Kompas*, 7 Nopember 1969.

—The 1st International Conference on Urban History, Surabaya, August 23rd-25th, 2004

Soemarkotjo Soediro, “Issue dan Mesiu Sepandjang Andjir”, harian *Kompas*, 4 Oktober 1969.

-----, “Tiga ‘Djagoan’: Schophuys, P. Noor, Soenarjo”, harian *Kompas*, 3 Oktober 1969.

Staadblad van Nederlandsch-Indie, 1888. Zalt-Bommel: Joh. Noman en Zoon, 1889.

Tjilik Riwut, *Kalimantan Memanggil*. Djakarta: Endang, 1958.

Vergouwen, J.C., “Tatah- en Soengeirechten”, dalam G. Gonggrijp dan D.G Stibbe (eds), *Koloniaal Tijdschrift*, tahun ke-10, 1921.

Verzameling Residentie Verordeningen, Zuider en Oosterafdeeling van Borneo. Banjarmasin: Boemi Poetra, 1941.

William, L. Collier, “Lima-puluh Tahun Transmigrasi Spontan dan Transmigrasi Pemerintah di Tanah Berau Kalimantan”, *Prisma* No. 5. Jakarta: LP3ES, 1980.