

SEJARAH ARSITEKTUR KANAL DI KALIMANTAN TENGAH

Wijanarka¹; Herwin Sutrisno²; Hibnu Mardhani³; Doddy Soedigdo⁴

Abstraksi

Tulisan ini bertujuan menceritakan sejarah kanalisasi dan sejarah terciptanya arsitektur di kedua sisi kanal. Metode yang digunakan adalah diskripsi. Data diperoleh dari literatur dan pengamatan. Pengamatan dilakukan di kanal-kanal awal mula yang ada di Kalimantan Tengah. Lokasi pengamatan berada di Anjir Serapat dan Anjir Basarang. Kesimpulan yang dihasilkan adalah adanya 2 tipe perubahan orientasi arsitektur tepian kanan, yaitu : 1). Perubahan yang terjadi karena orientasi arsitektur awal mulanya yang menghadap ke arah kanal kini telah terhalang bangunan baru yang membelakangi kanal dan 2). Perubahan yang terjadi oleh arsitektur awal mula yang merubah orientasinya ke arah jalan darat. Adanya dua perubahan ini mengakibatkan arsitektur-arsitektur di tepi kanal tersebut membalakangi kanal.

Kata Kunci : *Sejarah Arsitektur, Kanal, Kalimantan Tengah.*

PENDAHULUAN

Kanal merupakan saluran buatan yang menghubungkan dua sungai. Kanal pernah dipakai oleh pemerintah Belanda maupun pemerintah Soekarno dalam menciptakan sistem transportasi di bagian hilir Kalimantan. Bahkan kanal dipakai oleh Pemerintahan Soeharto ketika Proyek Lahan Gambut (PLG) Sejuta Hektar di Kalteng dilaksanakan.

Dalam perkembangannya, sebagian produk kanalisasi tersebut pada akhirnya menciptakan arsitektur terutama rumah tinggal – rumah tinggal di kedua sisinya. Arsitektur tersebut dibangun oleh masyarakat setempat baik secara spontan pada kawasan perdesaan maupun secara direncanakan pada kawasan perkotaan. Dengan adanya temuan ini, terdapat dua tujuan utama yang akan dicapai dalam tulisan ini, pertama adalah mendiskripsikan sejarah kanalisasi, dan kedua mendiskripsikan sejarah terciptanya arsitektur di kedua sisi kanal tersebut, baik pada kawasan perdesaan maupun kawasan perkotaan.

Metode yang digunakan adalah diskripsi. Data diperoleh dari literatur dan pengamatan. Pengamatan dilakukan di kanal-kanal awal mula yang ada di Kalimantan Tengah. Lokasi pengamatan berada di Anjir Serapat dan Anjir Basarang.

Sejarah Kanalisasi Di Kalimantan Tengah

Berawal ketika pemerintah Belanda berhasil menguasai kota Banjarmasin (1826). Kala itu Belanda kagum kepada masyarakat Banjar dalam membuat *handil* (kanal), sehingga kala itu juga

¹ Staf Pengajar di Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya

² Staf Pengajar di Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya

³ Staf Pengajar di Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya

⁴ Staf Pengajar di Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya

Banjarmasin dipenuhi ratusan *handil*. Kondisi tersebut sama halnya dengan orang Belanda yang juga ahli dalam membuat kanal di negerinya. Kesamaan ini didukung juga oleh adanya persamaan karakteristik lahan antara Belanda dan wilayah kota Banjarmasin yang keduanya merupakan lahan berair. Dari Banjarmasin inilah untuk dapat berexpansi keseluruh Kalimantan, kanal dipakai guna membangun sistem transportasi di bagian hilir Kalimantan.

Adalah JJ Meijer (1880), pemerintah penguasa saat itu menggagas dibuatnya *Anjir* (kanal) Serapat. Gagasan ini baru dilaksanakan oleh Broers dan *anjir* Serapat selesai dibuat pada tahun 1890. *Anjir* Serapat yang menghubungkan Sungai Barito dan Sungai Kapuas (Kalteng) ini dibangun dengan lebar 30 meter, panjang 28 km dengan kedalaman anjir 3 meter. Pada tahun 1935, Morggenstorm penguasa Belanda saat itu melakukan perbaikan dan pemeliharaan *anjir* Serapat. Waktu itu juga Morggenstorm menganggap perlu untuk membangun anjir lagi dan di tahun 1938, *anjir* Tamban sepanjang 32 km selesai dibangun.



Gambar 4.
Kanal / Anjir Serapat tahun 1930 an.
**Kanal Serapat merupakan kanal yang menghubungkan Sungai Barito
dan Sungai Kapuas Kalimantan Tengah**

Sumber : kitlv

Di era kemerdekaan, sama halnya dengan Belanda yang kagum kepada masyarakat Banjar dalam hal pembuatan *handil / anjir*, Soekarno juga mengangkat seorang putra Banjar, PM Noor menjadi Menteri Pekerjaan Umum Dan Tenaga. Diangkatnya putra Banjar oleh Soekarno ini dikarenakan adanya rencana Soekarno dalam menciptakan Trans Kalimantan bagian hilir melalui Program Proyek Kanalisasi Nasional. Proyek Kanalisasi tersebut dilakukan melalui beberapa tahap dan tahap pertamanya dimulai dengan membangun kanal raksasa yang akan menghubungkan wilayah Kalimantan Selatan hingga Kalimantan Barat (waktu itu Kalimantan Tengah masuk wilayah Kalimantan Selatan). Bersamaan dengan program itu, di Sumatera juga dicanangkan Proyek Kanalisasi Nasional. Namun pada akhirnya, di era pemerintahan Soekarno ini, Proyek Kanalisasi Nasional ini tidak terealisasi sepenuhnya. Produk Proyek Kanalisasi Nasional di Kalimantan adalah *anjir* (kanal) Basarang dan *anjir* Kelampayan yang selesai dibangun tahun 1950. Kedua kanal ini menghubungkan sungai Kapuas dan sungai Kahayan. Keberhasilan dua proyek ini oleh Soekarno diuji coba untuk dilalui ketika Soekarno akan memancang Tiang Pertama Pembangunan Kota Palangka Raya tahun 1957. Selain itu, dua *anjir* juga dibuat, yaitu *anjir* Balandean (1961) dan *anjir* Berangas (1965) yang keduanya dibangun di hulu kota Banjarmasin dan menghubungkan sungai Barito dengan sungai Kapuas.

Di era Pemerintahan Orde Baru, Pemerintahan Soeharto lebih menfokuskan jalan darat daripada jalan air dalam program Trans Kalimantan. Akan tetapi ketika dicanangkan Proyek Lahan Gambut (PLG), kanal juga dipakai dalam mengembangkan lahan tersebut. Di era pemerintahan Soeharto ini tepatnya pada tahun 1996, Ide Soekarno yang waktu itu akan membuat kanal raksasa yang menghubungkan Kalimantan Selatan hingga Kalimantan Barat, oleh pemerintah Soeharto pada bagian antara Sungai Sabangau dan Sungai Kahayan direalisasikan (sekitar 1 km). Bahkan dalam PLG tersebut pada bagian paling utaranya telah dibuat kanal yang menghubungkan sungai Kahayan - sungai Kapuas – sungai Mantangai – sungai Mangkatip (sekitar 81 km).

Dalam perkembangan kanalisasi di Kalimantan tersebut, ternyata sejarah pernah merencanakan adanya kanal raksasa yang akan menghubungkan Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah hingga Kalimantan Barat. Dengan adanya rencana ini berarti dari Propinsi Kalimantan Selatan, Propinsi Kalimantan Tengah hingga Propinsi Kalimantan Barat akan ada rencana minimal sebelas kanal raksasa yang menghubungkan dua belas sungai besar di tiga propinsi tersebut. Ke sebelas kanal yang dimaksud adalah pertama, kanal yang menghubungkan Sungai Barito dengan Sungai Kapuas (Kalteng). Kedua, kanal yang menghubungkan S Kapuas dengan S Kahayan. Ketiga, kanal yang menghubungkan S. Kahayan dengan S Sabangau. Keempat, kanal yang menghubungkan S Sabangau dengan S Katingan. Kelima, kanal yang menghubungkan S Katingan dengan S Mentaya. Keenam, kanal yang menghubungkan S Mentaya dengan S Seruyan. Ketujuh, kanal yang menghubungkan S Seruyan dengan S Lamandau. Kedelapan, kanal yang menghubungkan S Lamandau dengan S Kendawangan. Kesembilan, kanal yang menghubungkan S Kendawangan dengan S Pawan. Kesepuluh, kanal yang menghubungkan S Pawan dengan S Kapuas (di Kalbar). Dan yang kesebelas adalah kanal yang menghubungkan S Kapuas dengan S Landa. Dari tiga era pemerintahan tersebut, dua kanal penghubung S Barito dan S Kapuas (Kalteng) telah dibangun oleh Pemerintah Belanda. Pada era pemerintahan Soekarno, empat kanal juga telah dibangun. Dan pada era pemerintahan Soeharto, dua kanal juga telah dibangun.



Gambar 5.

Salah satu papan informasi pembangunan Kanal di Kalteng pada era pemerintahan Soekarno

Sumber : Film Dokumenter Kalimantan Tengah

Saat ini kanal juga dipakai dalam mengembangkan kota-kota di bagian hilir Kalteng, seperti Kuala Pembuang, Sampit, Kuala Kapuas, Pulang Pisau dan Palangka Raya. Kanal dalam perkotaan tersebut berfungsi untuk drainase perkotaan. Saat ini, beberapa kanal di perkotaan pada sepanjang tepinya telah dibangun jalan darat.

Sejarah Arsitektur Kanal Di Kalimantan Tengah

Sejarah dibangunnya Arsitektur di tepi kanal di Kalimantan Tengah dapat dikategorikan dalam empat periode yaitu seperti halnya tiga periode proyek kanalisasi dalam sejarah kanalisasi di Kalteng tersebut diatas dan periode perkotaan.

Di era pemerintahan Belanda, Arsitektur tepi kanal di Kalteng dimulai di muara anjir Serapat dengan sungai Kapuas dan selanjutnya di muara anjir Tamban dan sungai Kapuas. Dari kedua lokasi tersebut, arsitektur tepi kanal di muara anjir Serapat dengan sungai Kapuas lebih dahulu dari pada di muara anjir Tamban dengan sungai Kapuas karena muara anjir Serapat dengan sungai Kapuas lebih dekat dengan kota Kuala Kapuas daripada muara anjir Tamban dengan sungai Kapuas. Awalnya, di kedua muara tersebut, arsitektur yang dibangun oleh masyarakat berorientasi menghadap ke air. Ketika kanal dikembangkan menjadi saluran irigasi utama pertanian dengan membangun saluran-saluran irigasi yang bermuara di kanal tersebut, Arsitektur selalu muncul di muara-muara tersebut. Dalam perkembangannya, ketika dibangun jalan-jalan lingkungan yang dibangun di depan arsitektur tersebut, masyarakat mulai membangun arsitektur di tepi jalan lingkungan tersebut. Arsitektur yang dibangun di tepi jalan tersebut berorientasi ke jalan lingkungan sehingga arsitektur ini membelakangi kanal. Dengan demikian kanal menjadi bagian belakang dari arsitektur. Dalam perkembangannya juga, jalan darat yang menghubungkan Banjarmasin – Kuala Kapuas dibangun sekitar 100 meter dari Anjir Serapat. Kondisi ini mengakibatkan masyarakat tidak lagi membangun arsitekturnya di tepi kanal akan tetapi mereka bangun di tepi jalan darat tersebut.

Di era pemerintahan Soekarno, Anjir Basarang dibangun lebih dulu dari Anjir Kalampan. Dalam perkembangannya, sama halnya yang terjadi di Anjir Serapat dan Anjir Tamban, Arsitektur muncul di muara-muara kanal dengan sungai induknya dan di muara-muara saluran irigasi pertanian dengan kanal Serapat dan kanal Tamban. Selain itu, jalan darat juga dibangun sekitar 50 meter dari kanal tersebut. Sepanjang kanal Basarang dibangun jalan darat yang menghubungkan Kuala Kapuas dengan Pulang Pisau dan sepanjang kanal Kalampan dibangun jalan darat yang menghubungkan Pulang Pisau dengan Mandomai. Dengan adanya jalan darat ini, arsitektur tidak lagi bangun di tepi kanal akan tetapi dibangun di tepi jalan darat dan arsitekturnya berorientasi ke jalan darat. Untuk arsitektur awal mula yang dibangun di muara kanal dengan sungai induk, karena tidak ada pembangunan jalan lingkungan di depannya dan adanya jalan darat yang dibangun sekitar 50 meter dari kanal, sebagian besar arsitektur awal mula tersebut merubah orientasinya ke jalan darat. Dengan demikian, sebagian besar arsitektur di tepi kanal Basangan dan Kalampan, kini membelakangi kanal.

Di era pemerintahan Soeharto, karena fungsi utama dibangunnya kanal di era ini sebagai saluran irigasi pertanian Lahan Setuta Hektar (PLG), maka arsitektur tepi kanalnya tidak berkembang. Hanya di persimpangan kanal penghubung sungai Kahayan – Sabangau dengan jalan darat Pulang Pisau – Palangka Raya telah ada beberapa rumah tinggal. Rumah tinggal yang dibangun tersebut membelakangi kanal dan berorientasi kearah jalan darat yang dibangun sekitar 10 meter dari kanal.



Gambar 6.
Kanal atau Anjir Serapat pada posisi muara kanal.
Rumah tinggal panggung di tepi kanal dibangun membelakangi kanal

Di era pembangunan perkotaan saat ini, beberapa tepi kanal di perkotaan telah dibangun jalan darat. Terdapat 3 tipe peletakan jalan darat terhadap kanal yaitu : 1). Jalan darat dibangun di salah satu tepi kanal, 2). Jalan darat dibangun di tepi kedua sisi kanal (kanal ditengah jalan darat), dan 3) Jalan darat dibangun diantara dua kanal (jalan darat di tengah kanal). Dengan dibangunnya jalan darat ini, telah dibangun juga arsitektur di tepi jalan darat oleh masyarakat setempat. Umumnya arsitektur yang dibangun tersebut pada kanal tipe 2 dan pembangunannya dimulai dari titik-titik pertemuan jalan / kanal. Pembangunan arsitektur pada tipe 2 tersebut disebabkan karena tipe ini masih berada dalam kawasan terbangun kota. Arsitektur yang dibangun pada tepi 2 ini berorientasi ke jalan darat dan ke kanal.



Gambar 7.

Ilustrasi Arsitektur Tepi Kanal dan Tepi Sungai di Kuala Kapuas. Rumah panggung tepi kanal dan tepi sungai, hampir seluruhnya berorientasi ke jalan darat, kanal dan sungai menjadi bagian belakang rumah-rumah panggung

PENUTUP

Berdasarkan sejarah kanalisasi di Kalimantan, ternyata kesinambungan gagasan kanal tercipta dalam tiga era pemerintahan yang berbeda, namun belum seluruhnya terrealisasi. Ditinjau dari lokasinya, penempatan kanal tiga era tersebut ada perbedaannya. Kanal era pemerintahan Belanda dan Sukarno dibangun cenderung pada bagian hilir Kalimantan. Oleh karenanya hingga kini, fungsi kanal sebagai jalur transportasi sungai masih tercipta. Kondisi ini didukung pula oleh adanya budaya bermukim tepi sungai yang masih dominan pada bagian hilir Kalimantan. Sedangkan kanal era pemerintahan Soeharto dibangun cenderung pada bagian tengah Kalimantan, sehingga fungsi kanal sebagai jalur transportasi sungai tidak optimal. Kondisi ini didukung pula oleh pengembangan permukiman-permukiman bagian tengah Kalimantan yang cenderung direncanakan meninggalkan budaya bermukim tepi sungai. Dari pembangunan kanal-kanal tersebut apakah mengindikasikan bahwa kanal memang tepat dipakai sebagai penghubung daerah di bagian hilir Kalimantan?. Apakah kanal dinilai memang lebih efektif dan efisien dari pada jalan darat guna menghubungkan daerah-daerah bagian hilir Kalimantan ?. Mengingat struktur tanah dibagian hilir Kalimantan yang labil sehingga perlu penanganan teknologi jalan darat yang lebih mahal. Apakah dengan kanal tersebut juga akan berperan dalam pelestarian dan pengembangan budaya bermukim tepi sungai di bagian hilir Kalimantan ?.

Ditinjau dari sejarah arsitektur tepi kanalnya, pembangunan arsitektur tepi kanal dimulai dari simpul-simpul keramaian. Adanya jalan lingkungan dan pembangunan jalan darat telah mengakibatkan berubahnya orientasi arsitektur. Terdapat 2 tipe perubahan yaitu : 1). Perubahan yang terjadi karena orientasi arsitektur awal mulanya yang menghadap ke arah kanal kini telah terhalang bangunan baru yang membelakangi kanal dan 2). Perubahan yang terjadi oleh arsitektur awal mula yang merubah orientasinya ke arah jalan darat. Adanya dua perubahan ini mengakibatkan arsitektur-arsitektur di tepi kanal tersebut membalakangi kanal.

Ditinjau dari kanal yang kini menjadi langkah awal dalam mengembangkan perluasan perkotaan-perkotaan di bagian hilir Kalimantan Tengah, sampai saat ini yang mengindikasikan orientasi arsitektur yang dibangun ditepinya akan menghadap jalan darat / kanal adalah Tipe 2. Karena Tipe 1 dan Tipe 3 menjadi kawasan terbangun, maka muncul pertanyaan : Apakah orientasi arsitektur dalam kedua tipe tersebut tetap berorientasi ke arah kanal ?

DAFTAR PUSTAKA

- Subiyakto, B. (2005) *Infrastruktur Pelayaran Sungai : Kota Banjarmasin Tahun 1900-1970 in Kota Lama Kota Baru Sejarah Kota Kota Di Indonesia*, Yogyakarta : Penerbit Ombak.
- Subiyakto, B, (2010) *Anjir, Handil Dan Saka, Budaya Material Masyarakat Banjar*, - : -.
- Wijanarka. (2008) *Desain Tepi Sungai Belajar Dari Kawasan Tepi Sungai Kahayan Palangka Raya*, Yogyakarta : Penerbit Ombak And Departement Of Architecture Palangka Raya University.
- Wijanarka. (2009) *Urban Canal Development Of Banjarmasin (Proceeding Change + Haritage In Architecture + Urban Development)*, Semarang : Departement Of Architecture Diponegoro University.
- Wijanarka, (2009) *Kota Kanal Suatu Upaya Mempertahankan Identitas Permukiman Tepi Sungai Bagi Masa Depan Pengembangan Perkotaan Di Bagian Hilir Kalimantan Berdasarkan Studi Perkembangan Kanal Kota Banjarmasin dalam Prosiding Seminar Nasional Identitas Kota Kota Masa Depan Di Indonesia*, Denpasar : Departemen Pekerjaan Umum RI.