

KEPEER

PERANAN PELABUHAN SUNGAI DALAM PERSEBARAN ISLAM DI KALIMANTAN SELATAN

PERANAN PELABUHAN SUNGAI DALAM PERSEBARAN ISLAM
DI KALIMANTAN SELATAN



Hendraswati
Zulfa Jamalie



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
BALAI PELESTARIAN NILAI BUDAYA PONTIANAK
TAHUN 2015

*Peranan Pelabuhan Sungai
dalam Persebaran Islam
di Kalimantan Selatan*

Hendraswati
Zulfa Jamalie



Peranan Pelabuhan Sungai dalam Persebaran Islam di Kalimantan Selatan

© Penerbit Kepel Press

Penulis :
Hendraswati
Zulfa Jamalie

Desain sampul :
Arif Budhi Setyawan

Desain Isi :
Syaiful

Cetakan Pertama Januari 2015
Diterbitkan oleh penerbit Kepel Press
Puri Arsita A-6, Jl. Kalimantan, Ringroad Utara, Yogyakarta
Telp/faks : 0274-884500
Hp : 081 227 10912
email : amara_books@yahoo.com

Anggota IKAPI

ISBN :

Hak cipta dilindungi Undang-Undang
Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku,
tanpa izin tertulis dari penulis dan penerbit.

Percetakan Amara Books
Isi diluar tanggung jawab percetakan

KATA PENGANTAR

Kami panjatkan puji syukur ke Hadirat Allah Yang Mahakuasa karena atas berkat dan RahmatNya jua maka tulisan yang berjudul “Peranan Pelabuhan Sungai dalam Persebaran Islam di Kalimantan Selatan” dapat selesai tepat pada waktunya. Penulisan ini merupakan salah satu kegiatan rutin yang dilakukan oleh Balai Pelestarian Nilai Budaya Pontianak Tahun Anggaran 2015 yang berkaitan dengan aspek kesejarahan.

Penulisan tentang Sejarah Pelabuhan merupakan tema penelitian sejarah pada tahun ini. Mengacu tema tersebut, kami sengaja melakukan penelitian dan penulisan yang berjudul “Peranan pelabuhan Sungai dalam Persebaran Islam di Kalimantan Selatan”. Penulisan dengan judul ini dilakukan sebagai salah satu usaha untuk menggali, mengeksplorasi, menemukan, mengetahui, dan mendeskripsikan peranan pelabuhan sungai terhadap sebaran agama Islam dalam konteks sejarah di Kalimantan Selatan.

Pada kesempatan ini kami mengucapkan banyak terima kasih kepada para pejabat dari instansi terkait di Kota Banjarmasin, Kabupaten Banjar, Kabupaten Barito Kuala, Kabupaten Tapin, dan Kabupaten Tanah Bumbu yang telah memberikan izin dan informasi seluas-luasnya berkaitan dengan sejarah pelabuhan ini. Ucapan terima kasih juga, terutama para informan di lapangan

yang telah menyediakan waktu dan memberikan penjelasan selengkap-lengkapnyanya mengenai hal-hal yang kami perlukan. Dan kepada semua pihak yang telah membantu kami baik pada waktu penelitian di lapangan maupun pada saat penulisan, kami ucapkan terima kasih.

Kami menyadari bahwa tulisan ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh sebab itu kepada semua pihak, kami mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun demi lebih sempurnanya tulisan ini.

Mudah-mudahan tulisan yang sederhana ini ada manfaatnya dan dapat menjadi data sekunder untuk penelitian selanjutnya.

Pontianak, Desember 2015

Tim Penulis,

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	v
Daftar Gambar	vii
BAB I Pendahuluan	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	11
1.3 Tujuan Penelitian	11
1.4 Signifikansi Penelitian	12
1.5 Beberapa Penelitian Terkait	12
1.6 Metode Penelitian	18
BAB II Pelabuhan dan Teori Masuknya Islam	25
2.1. Pelabuhan	25
2.2 Sejarah Masuknya Islam: Perdagangan dan Pelabuhan	50
BAB III Sejarah Pelabuhan Sungai dan Persebaran Islam di Kalimantan Selatan	81
3.1 Tinjauan Sejarah Pelabuhan Sungai	81
3.2 Pelabuhan Sungai: Jalur Masuk dan Penyebaran Islam	109
3.3 Peranan Pelabuhan Sungai	126

BAB IV Pelabuhan Sungai: Dahulu dan Sekarang	145
BAB V Penutup	161
Daftar Kepustakaan	165

DAFTAR GAMBAR

Peta Kota Banjarmasin	94
Masjid Sultan Suriansyah di pinggiran Sungai Kuin Banjarmasin	95
Pelabuhan-Dermaga Marabahan di pinggiran Sungai Barito sekarang	99
Kawasan yang Diduga Bekas Pelabuhan Muara Rampiau, Sekarang Menjadi permukiman padat penduduk	104
Kawasan Pelabuhan Pasar Baru Margasari di Tepi Sungai Negara yang Menjadi Pengganti Pelabuhan Lama	105
Peta Provinsi Kalimantan Selatan (dalam J.J. Rass, 1968)	110
Papan Nama-Gerbang Masuk Desa Marampiau Hilir Margasari	112
Peta jalur Pelabuhan Muara Rampiau Margasari	114
Masjid Baitun Nur di Desa Sungai Rutas	115
Masjid Al-Azhar di Desa Hiyung	115
Makam Datu Ishaq bin Libana (1750 M) di Desa Baringin	116
Makam Datu Anggut atau Syekh H. Muhammad Shaleh di Desa Baringin	116
Masjid Al-Mukarramah di Banua Halat Rantau	119
Peta Banua Gadung (dalam A Gazali Usman, 1999)	120

Pintu masuk Komplek Makam Arung atau raja-raja Pagatan..	123
Komplek Makam Arung atau raja-raja Pagatan	123
Mufti Syekh H. Muhammad Arsyad	125
Makam Mufti Syekh H. Muhammad Arsyad	125
Masjid Negara di Banjarmasin yang Terletak di Tepi Sungai Martapura pada Tahun 1930	132
Bangunan Masjid di tepi Sungai Martapura pada tahun 1930	133

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kalimantan Selatan yang beribukota Banjarmasin merupakan kawasan yang dipenuhi oleh banyak cabang dan anak sungai. Daerah pinggir atau bantaran di sepanjang Daerah Aliran Sungai (DAS) menjadi pusat permukiman penduduk, wajar apabila Banjarmasin kemudian dijuluki sebagai “Kota Seribu Sungai”. Masyarakat Banjar sendiri boleh disebut sebagai masyarakat sungai atau air (*water people*) dan sungai telah menjadi karakteristik dari kehidupan dan peradaban yang mereka kembangkan.

Sungai menjadi urat nadi kehidupan orang Banjar dan menjadi jalur transportasi yang paling penting. Sehingga di setiap sungai besar atau cabang dan anak sungai yang menjadi kawasan permukiman penduduk dibangun pelabuhan sungai. Jadilah kemudian sungai dengan pelabuhan yang didirikan telah menghubungkan antar dan berbagai daerah yang ada di Kalimantan. Itu sebab, dalam perkembangannya, pelabuhan sungai memiliki sejarah yang panjang.

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Menurut Undang-

Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, dijelaskan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar berlabuh, naik turun penumpang maupun bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Menurut Bambang Triatmodjo (1992:3) pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang.¹ Dalam perkembangannya sekarang, pelabuhan modern sebagai tempat kapal berlabuh atau membuang sauh telah dilengkapi dengan berbagai fasilitas, los-los dan gudang besar, beserta pangkalan, dok dan crane yang kuat untuk membongkar dan memuat perbekalan, batubara, dan lain-lain.

Dapat dipahami bahwa, pelabuhan laut merupakan tempat yang digunakan untuk melakukan pelayanan angkutan laut sedangkan pelabuhan sungai dan danau merupakan pelabuhan yang melayani kebutuhan angkutan di sebuah sungai ataupun danau. Atau ditinjau dari sisi aktivitas perdagangan, pelabuhan sungai merupakan pelabuhan yang bersifat lokal dan terbuka bagi jenis perdagangan di lingkungan sungai dan daerah setempat. Dengan kata lain, ditinjau dari lokasinya, pelabuhan sungai merupakan pelabuhan yang terletak di tepi sungai dan umumnya agak jauh ke perdalaman, seperti Pelabuhan Sungai Samarinda (di Sungai Mahakam), Palembang (Sungai Musi), Jambi (Sungai Batanghari), Pontianak (Sungai Kapuas), Banjarmasin (Sungai Barito), dan lain-lain. Dapat disimpulkan bahwa pelabuhan sungai atau perairan adalah pelabuhan yang berada di perairan perdalaman sungai besar yang bisa dilayari, kanal/anjir ataupun di danau; pelabuhan

1 Bambang Triatmodjo, *Pelabuhan*, (Yogyakarta: Beta Offset, 2009), h.3.

sungai perdalaman ini bisa berfungsi sebagaimana pelabuhan laut dengan berbagai kegiatan bongkar muat barang, terutama kapal-kapal yang sesuai dengan keluasan sungai.

Berdasarkan definisi tentang pelabuhan dimaksud, boleh dikatakan bahwa baik pelabuhan laut maupun pelabuhan sungai memiliki fungsi yang sama pentingnya. Namun, penelitian tentang keberadaan pelabuhan, biasanya lebih dititikberatkan kepada fungsi dan peranan strategisnya sebagai pusat perkembangan ekonomi dan perdagangan. Padahal, terkait dengan sejarah panjang keberadaan pelabuhan sungai, maka aspek yang tidak kalah penting untuk diteliti adalah pelabuhan sungai dan proses perkembangan serta persebaran agama Islam.

Sejarah mencatat bahwa berbagai kerajaan besar di Nusantara tumbuh dan berkembang dengan pelabuhan sungainya; Kerajaan Kutai yang terletak di tepi Sungai Mahakam Kalimantan Timur; Kerajaan Sriwijaya dengan mascotnya Sungai Musi; Kerajaan Majapahit di daerah Sungai Brantas; Kerajaan Perlak dan Samudera Pasai di Aceh, masing-masing berlokasi di dekat Sungai Perlak dan Sungai Pasai, serta Kerajaan Sunda Kelapa dengan sungai Ciliwung, dan sebagainya. Sebagai contoh, menurut berbagai sumber, muncul dan berkembangnya kerajaan-kerajaan besar yang didirikan di Jawa Timur, seperti Kerajaan Kediri, Kerajaan Singosari, dan Kerajaan Majapahit, berkaitan erat dengan keberadaan Sungai Brantas yang menjadi pusat permukiman dan pemerintahan pusat, sesuai dengan teori *Natural Seats of Power* oleh Sir Halford Mackinder (1919, Pakar Geopolitik). Sungai Brantas yang merupakan sungai terpanjang kedua di Jawa Timur setelah Bengawan Solo (sebagian mengalir di wilayah Jawa Tengah), memegang peranan penting dalam sejarah politik maupun sosial masyarakat di Propinsi Jawa Timur.²

Ditegaskan pula bahwa pelabuhan Sungai Berantas di era Majapahit memiliki peranan yang sangat besar terhadap perkem-

2 Lihat dalam, <http://loekrenzolandsmalang.blogspot.com/2013/07/fungsi-sungai-brantas-jaman-majapahit-1.html>

bangun dan sejarah kerajaan-kerajaan di Jawa Timur. Kerajaan Majapahit yang letaknya jauh di tengah daratan Jawa Timur dapat tumbuh dan berkembang menjadi kerajaan besar di Nusantara. Pelaut-pelautnya ulung dan tanpa tanding. Tentu saja, pelabuhan-pelabuhan sungai ini memegang peranan penting dalam pembangunan infrastruktur, ekonomi dan politik Majapahit.³

Rathomi mencatat bahwa di wilayah Sumatera bagian timur, banyak berdiri beberapa Kerajaan Melayu yang berpusat di tepi sungai baik sungai, baik sungai kecil maupun besar, di antaranya Kerajaan Langkat dengan pusat kerajaan di Kota Tanjung Pura dekat Sungai Langkat; Kerajaan Deli dengan pusat kerajaan Labuhan di pinggir Sungai Deli; Kerajaan Serdang dengan pusat kerajaan Rantau Panjang di tepi Sungai Serdang; Kerajaan Bedagai dengan pusat kerajaan Tanjung Beringin di pinggir Sungai Bedagai; Kerajaan Padang dengan pusat kerajaan Bandar Khalifah di dekat Sungai Padang; Kerajaan Asahan dengan pusat kerajaan Tanjung Balai di pinggir Sungai Asahan; Kerajaan Bilah dengan pusat kerajaan Negeri Lama di tepi Sungai Bilah; dan Kerajaan Panai dengan pusat kerajaan Labuhan Bilik di pinggir Sungai Panai. Kemudian, sebelum ekspansi Kolonial Belanda atas Sumatera Timur, beberapa kerajaan membangun pelabuhan (dalam pengertian tempat berlabuhnya kapal-kapal) di tepi sungai sekaligus digunakan sebagai tempat tinggal dan memerintah, pusat kegiatan ekonomi, dan juga pusat aktivitas kebudayaan, sehingga muncul kemudian beberapa pelabuhan tradisional. Letak pelabuhan yang berada di tepi sungai dibuat dengan pertimbangan bahwa sungai adalah jalur utama transportasi saat itu. Melalui sungai hasil bumi di bagian hulu dibawa ke hilir, untuk selanjutnya diperdagangkan dan diekspor ke luar daerah. Sebaliknya melalui sungai pula barang-barang kebutuhan diimpor dari luar dan dibawa dari hilir ke hulu.⁴

3 *Ibid.*

4 Rathomy, "Kuantitas Ekspor-Impor di Pelabuhan Labuhan Bilik Sumatera Timur Masa Kolonial Belanda", (Medan: Universitas Sumatera Utara, 2011).

Jelas apabila sungai dan pelabuhan menjadi faktor utama tumbuh dan perkembangan hampir semua kerajaan besar dan kota-kota pelabuhan yang ada di Nusantara, termasuk Banjarmasin.

Kesultanan Banjarmasin yang didirikan pada 24 September 1526 oleh Sultan Suriansyah, berpusat di tepi Sungai Kuin yang bermuara kepada dua sungai besar, yaitu Sungai Barito dan Sungai Martapura, sebagaimana kerajaan lain di Nusantara, bisa dikatakan berkembang dengan pesat karena didukung oleh banyaknya aliran sungai dan pelabuhannya.⁵ Ditegaskan pula oleh Atmojo, banyaknya aliran sungai, menyebabkan tumbuhnya sejumlah pelabuhan lokal di sepanjang aliran sungai tersebut.⁶ Pelabuhan lokal tersebut digunakan oleh para pedagang untuk memasarkan hasil kerja mereka. Pajak yang dihasilkan dari pelabuhan lokal tersebut juga lumayan besar, sehingga mampu mendukung gerak laju para penguasa lokal untuk tetap bertahan pada posisinya. Bahkan, berdasarkan sejumlah tradisi lokal, terjadinya pergantian kekuasaan diawali dari terjadinya pengambilalihan penguasaan terhadap pelabuhan oleh para usurpator, dalam konteks ini penguasaan terhadap pelabuhan-pelabuhan antara lain adalah demi kepentingan perdagangan yang berimbas kepada kepentingan politik.

Menurut Gazali Usman, pelabuhan sungai yang ada di wilayah Kalimantan Selatan, sejak dulu telah menjadi jalur utama yang menghubungkan antara wilayah muara sungai (Banjarmasin) dan daerah hulu sungai (Banua Lima) serta memiliki peranan yang sangat strategis. Didukung oleh daerah permukiman penduduk Kalimantan Selatan khususnya, yang mengelompok dan berbanjar di sepanjang tepian sungai; baik sungai besar, anak sungai,

5 Idwar Saleh, *Sedjarah Bandjarmasin*, (Bandung: KPPK Balai Pendidikan Guru, 1958), h.25.

6 Bambang Sakti Wiku Atmojo, "Faktor Pendukung Tumbuh dan Berkembangnya Kerajaan-Kerajaan di Daerah Aliran Sungai di Pedalaman Kalimantan Selatan", dalam Gunadi Kasnowihardjo, Wasita, Andi Nuralang (ed.), *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*, (Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Komda Kalimantan, 2004), h.36.

maupun di muara dan di daerah pelabuhannya. Sungai tidak hanya merupakan prasarana lalu lintas yang menghubungkan antara satu daerah atau kawasan dengan daerah atau kawasan yang lain, namun, sungai juga merupakan sumber kehidupan yang mempengaruhi perkembangan sosial budaya dan ekonomi masyarakat. Melalui sungai, terjadi kontak-kontak perdagangan, kontak budaya, dan ekspansi suatu kekuasaan. Bahkan, lebih dari itu, keterhubungan antar daerah dan kawasan permukiman di sepanjang tepian sungai dengan pelabuhannya, masing-masing kawasan tidak hanya terhubung dalam rangka perkembangan ekonomi dan perdagangan, tetapi juga dalam konteks persebaran agama Islam, dan menjadi pintu masuk untuk penyebarannya sampai jauh ke perdalaman.⁷

Sungai dan pelabuhan menjadi pintu masuk terjadinya persinggungan dan pengaruh kebudayaan, tidak hanya untuk masyarakat Banjar yang berdiam di kawasan sepanjang sungai, tetapi juga masyarakat perdalaman; sehingga pada tiap persimpangan sungai, seperti di sepanjang Sungai Barito, Sungai Martapura, dan Sungai Negara terdapat bentuk-bentuk pertemuan dan akulturasi budaya (*cross culture and acculturation*).⁸ Secara teori, sebagaimana dijelaskan Indriyanto pelabuhan memang menduduki posisi penting dalam proses dinamika pertemuan budaya, karena melalui pelabuhan ini dihubungkan jalinan budaya antara wilayah lautan dengan wilayah daratan. Dari seberang lautan budaya asing masuk melalui pelabuhan dan di sinilah interaksi budaya dengan segala implikasinya terjadi. Interaksi budaya ini telah memunculkan kelompok-kelompok sosial dari berbagai etnis dan membentuk kampung-kampung etnis tertentu dengan akulturasi budaya mereka yang berkembang di sekitar pelabuhan.⁹

7 A Gazali Usman, *Manaqib Al-Mukarram Al-'Allamah Tuan Guru Syekh Salman Al-Farisi 1857-1928*, (Rantau: Pemerintah Daerah Tingkat II Kabupaten Tapin, 1999), h.5.

8 Idwar Saleh, *Sedjarah Bandjarmasin*, h.25.

9 Indriyanto, "Peran Pelabuhan Dalam Menciptakan Peluang Usaha Pariwisata: Kajian Historis Ekonomis", *Makalah pada Kegiatan Pengabdian Masyarakat*, Jurusan Sejarah Fakultas Sastra UNDIP, 28 April 2005.

Sungai dan pelabuhannya dalam sejarah Banjarmasin juga menjadi penanda identitas dan cikal bakal berdirinya Kota Banjarmasin. Sebagaimana dijelaskan oleh Atmojo, kerajaan-kerajaan tradisional yang berada di DAS Barito pada awalnya dimulai dari komunitas kecil yang mendiami lembah-lembah sungai di wilayah tersebut. Lokasi komunitas kecil yang semula sederhana dan merupakan pelabuhan kecil, lama kelamaan menjadi semakin maju. Syarat sebagai suatu tempat yang ideal untuk suatu pelabuhan dapat dipenuhi di wilayah tersebut, yaitu pada suatu sebuah teluk yang dalam dan berair tenang atau di muara sungai besar, atau di tepian sungai besar agak di perdalamannya.¹⁰ Terlihat pula pada awal berdirinya Kesultanan Banjarmasin, hal pertama yang dilakukan oleh Sultan Suriansyah (1526-1546 M) adalah memindahkan bandar atau pelabuhan sungai dari Marabahan ke Kuin-Banjarmasin. Berkata Patih Masih yang menjadi pimpinan wilayah Bandar Masih (Kampung Kuin dan kawasan sekitarnya) sebelum berperang melawan Kerajaan Daha: “Kita kajut ke Muara Bahan, kita rabut bandar itu. Sudah itu kita berbuat bandar pula di sini (Banjarmasin maksudnya)”.¹¹ Ternyata, hal serupa juga telah dilakukan oleh penguasa sebelumnya, tatkala tindakan Raden Sari Kaburangan menjadi penguasa di Kerajaan Daha, maka dia memindahkan pelabuhan sungai kerajaan dari Muara Rampiau (Negara-Margasari) ke pelabuhan sungai di Muara Bahan (Marabahan-Batola).

Menurut Endang Susilowati, sejak awal abad ke-19 Banjarmasin telah berkembang sebagai pelabuhan yang penting di kawasan Kalimantan Selatan dan Timur. Kombinasi antara faktor alamiah yang strategis dan kekayaan alam di daerah *hinterland* menyebabkan pelabuhan ini berkembang pesat. Kondisi alamiah pelabuhan Banjarmasin sangat menguntungkan untuk perdagangan karena Sungai Martapura dan terutama Sungai Barito

10 Bambang Sakti Wiku Atmojo, *op. cit.*, h.36.

11 J.J. Ras, *Hikajat Bandjar: A Study in Malay Historiography*, (Leiden-Belanda: The Hague-Martinus Nijhoff, 1968).

yang sangat luas memungkinkan kapal-kapal besar bisa bersandar. Pelabuhan Banjarmasin menjadi pusat kegiatan ekspor-import dan sekaligus merupakan pelabuhan transito di kawasan di Kalimantan Selatan dan Timur. Barang-barang import dari Jawa dan Singapura dikumpulkan di Banjarmasin untuk kemudian didistribusikan ke seluruh kawasan ini. Sementara itu, pelabuhan ini juga menjadi pusat ekspor untuk komoditi seperti hasil-hasil hutan (rotan, kayu jelutung, dan lain-lain), biji besi, intan, dan sebagainya. Barang-barang import penting misalnya beras (dari Jawa, Siam, dan Saigon), ikan asin, berbagai jenis kain, garam, minyak, barang-barang logam, dan lain-lain.¹²

Adanya pelabuhan sungai disetiap kawasan yang ramai penduduknya telah memunculkan permukiman-permukiman baru dan menjadi pintu masuk para penyebar agama Islam. Gazali Usman menegaskan bahwa tempat permukiman masyarakat Banjar yang mula-mula dikenal terdapat di sekitar persimpangan sungai sepanjang sungai.¹³ Berdasarkan sumber yang cukup tua, yaitu *Negarakertagama* yang ditulis oleh Mpu Prapanca pada tahun 1365 M di masa Kerajaan Majapahit, disebutkan bahwa daerah-daerah di Kalimantan Selatan yang menjadi daerah taklukan Majapahit sampai pada periode menjelang masuknya Islam adalah daerah-daerah sepanjang Sungai Nagara, Batang Tabalong, Barito, Hujung Tanah, dan sebagainya.¹⁴ Kemudian, Sungai Nagara (Sungai Bahan) menjadi salah satu sungai terpenting di Borneo Tenggara; karena di sungai (pelabuhan) itulah dahulu para Sultan Banjar atau mereka yang menjadi wakil sultan menempatkan perahu mereka untuk melakukan pungutan atau penarikan pajak.¹⁵

12 Endang Susilowati, "Modernisasi Pelabuhan Banjarmasin dan Pengaruhnya Terhadap Aktivitas Pelayaran dan Perdagangan Pada Paroh Kedua Abad XX", *Jurnal Kebudayaan Kandil*, Edisi 16 Tahun VI, Februari-April 2008, LK3 Banjarmasin, h.40.

13 A Gazali Usman, *op. cit.*, h.5.

14 Hasan Mu'arif Ambary, "Catatan tentang Masuk dan Berkembangnya Islam di Kalimantan Selatan Berdasarkan Beberapa Sumber Sejarah", *Seminar Sejarah Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan*, tanggal 8-9 April 1976 di Banjarmasin, h.32.

15 Bambang Subiyakto, "Perdagangan Borneo Tenggara Tempo Doeloe", *Jurnal Kebudayaan Kandil*, Edisi 15 Tahun V, Nopember-Desember 2007, LK3 Banjarmasin, h.69.

Melalui jalur sungai dengan menyinggahi satu pelabuhan sungai menuju pelabuhan sungai yang lain masyarakat Banjar saling berinteraksi dan membentuk kawasan baru pada puluhan cabang maupun anak sungai. Karenanya, daerah permukiman penduduk di sepanjang DAS Barito menjadi tujuan utama para penyebar agama Islam waktu dulu. Tujuan utama mereka sangat jelas, dalam rangka melakukan Islamisasi terhadap penduduk lokal. Strategi utama yang dipakai adalah melalui jalur perdagangan. Memudiki aliran panjang Sungai Barito arah ke hulu sungai dengan puluhan anak sungainya, para penyebar itu kemudian mendakwahkan Islam sambil berdagang. Sebagian di antara mereka bahkan ada yang menetap, kawin, dan berkeluarga di daerah-daerah dakwah yang menjadi tujuan mereka. Kawasan permukiman penduduk di sepanjang sungai tersebut kemudian melahirkan identifikasi dan penamaan untuk orang Banjar sebagai orang 'Batang Banyu', dan orang Banjar kemudian juga dikatakan sebagai masyarakat yang identik dan memiliki 'budaya sungai', yang bercirikan; sungai merupakan tempat konsentrasi permukiman penduduk; antara masyarakat dengan sungainya saling berinteraksi, beradaptasi, dan saling mengisi dalam kehidupan sehari-hari; dan sungai telah menjadi jantung kehidupan masyarakat Banjar.¹⁶

Mestinya, berbagai kenyataan di atas menjadi faktor penting dan penentu perkembangan Islam ke perdalaman Kalimantan Selatan, sehingga pengaruh Islam meluas dan menjadi agama utama Masyarakat Banjar. Sayangnya bahwa kajian terhadap keberadaan pelabuhan sungai sebagai pusat penyebaran agama Islam ataupun dalam fungsi dan peranan yang lain, masih sangat terbatas dilakukan, bahkan bisa dikatakan belum ada. Penelitian-penelitian serupa lebih menitikberatkan keberadaan pelabuhan sungai dilihat dari aspek politik, ekonomi atau perdagangan. Memang, sebagaimana dikemukakan oleh Indriyanto, perkembangan suatu pelabuhan maupun kota tidak bisa dilepaskan dengan

16 Bambang Sakti Wiku Atmojo, *op. cit.*, h.26.

perdagangan, dan sudah barang tentu perkembangan perdagangan juga sangat terkait dengan peran dan fungsi pelabuhan.¹⁷ Kemudian, dikatakan pula bahwa perdagangan (baik perdagangan jarak jauh atau perdagangan antar pulau maupun antar negara) merupakan variabel yang menentukan perkembangan sebuah kota dan menjadi inti dari pengertian sebuah kota. Sementara itu, pembahasan terhadap kota pelabuhan secara menyeluruh sering menempatkan pelabuhan pada posisi yang rendah, sehingga apa yang disebut kota pelabuhan sering kehilangan sifat maritimnya. Namun, sebaliknya, kajian terhadap suatu pelabuhan tanpa menunjukkan dan menganalisis kota tempat pelabuhan itu berada juga menghilangkan fungsi kota pelabuhan sebagai hal yang sangat berkaitan. Asumsi ini menginformasikan perlunya melakukan berbagai kajian pengembangan yang tidak boleh melepaskan hubungan antara kota dan pelabuhan, serta berbagai faktor terkait yang ada di dalamnya, misalnya persebaran, dinamika dan perkembangan Islam, baik pada masa sekarang maupun pada masa datang.

Sangat beralasan apabila dikatakan bahwa dalam perkembangan historiografi Indonesia, kota-kota pantai di Indonesia telah menjadi kajian sejarah yang sangat menarik. Bagaimana rute-rute perdagangan terjadi antara kota pantai yang satu dengan yang lain, sehingga telah membentuk jalinan “kesatuan” antar wilayah. Dengan demikian, lokasi suatu pelabuhan dapat menjelaskan jaringan regional atas kota-kota yang saling berhubungan, di mana berdasarkan jejak-jejak historis jaringan regional yang diakibatkan aktivitas pelabuhan sesungguhnya dapat dikonstruksi ulang. Di samping itu pula, banyak kota-kota di Indonesia sekarang yang cikal bakal dan perkembangannya di mulai dari pelabuhan. Dalam sejarahnya, bermula dari pelabuhan inilah masuk dan terjadinya berbagai perubahan dan terjadi pergeseran nilai-nilai tradisional akibat masuknya berbagai pengaruh nilai dari luar. Kemudian,

17 Indriyanto, *op. cit.*

secara ekonomi, pelabuhan merupakan sentral segala aktivitas perdagangan, industri, keuangan, serta membentuk jaringan peran dominan atas perdalaman yang agraris.¹⁸

Berdasarkan kenyataan di atas, untuk mengeksplorasi sejarah peranan pelabuhan sungai terhadap kehidupan masyarakat Banjar sebagai masyarakat 'Batang Banyu' dilihat dari aspek persebaran Islam, maka penelitian ini penting dilakukan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka masalah utama yang dikaji dalam penelitian ini adalah berkenaan dengan peranan pelabuhan sungai dalam konteks penyebaran Islam dan jalur penyebaran serta perkembangan Islam melalui pelabuhan sungai sebagai bagian penting dari upaya pengkajian dan pelestarian nilai-nilai sejarah tentang pelabuhan sungai dan proses penyebaran Islam di Propinsi Kalimantan Selatan.

Secara khusus, permasalahan penelitian dimaksud, diformulasikan dalam rumusan masalah sebagai berikut:

1. Mengapa pelabuhan sungai menjadi salah satu faktor penting dalam proses penyebaran Islam di Kalimantan Selatan?
2. Bagaimana jalur penyebaran dan perkembangan Islam melalui pelabuhan sungai di Kalimantan Selatan?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan utama dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi, menemukan, mengetahui, dan mendeskripsikan peranan pelabuhan sungai terhadap sebaran agama Islam dalam konteks sejarah di Kalimantan Selatan. Dengan kata lain, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjawab permasalahan yang telah dirumuskan, dengan cara mengeksplorasi, menemukan, mengetahui, dan mendeskripsikan:

18 Idwar Saleh, *Sedjarah Bandjarmasin*, h.25.

1. Alasan-alasan yang menyebabkan pelabuhan sungai menjadi salah satu factor penting dalam proses penyebaran Islam di Kalimantan Selatan
2. Jalur penyebaran dan perkembangan Islam melalui pelabuhan sungai di Kalimantan Selatan.

1.4 Signifikansi Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberi manfaat dan sumbangsih secara keilmuan maupun secara praktis. Secara keilmuan diharapkan memberikan sumbangan terhadap perkembangan dan kajian-kajian penting berkenaan dengan sejarah awal penyiaran, penyebaran, dan perkembangan Islam pada masyarakat Banjar di kawasan pelabuhan sungai dan kawasan-kawasan yang menjadi jalur masuk para penyebar Islam di sepanjang DAS yang ada di Kalimantan Selatan. Kemudian secara praktis, penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi terhadap pokok-pokok dan gagasan pemikiran atau khazanah Islam Banjar, berkenaan dengan pelabuhan sungai dan sebaran Islam sebagai varian penting masuk dan berkembangnya Islam di Kalimantan Selatan.

1.5 Beberapa Penelitian Terkait

Dalam beberapa tahun terakhir, seiring dengan aktualnya masalah kelautan atau kemaritiman didiskusikan, telah banyak diterbitkan buku-buku yang membicarakan tentang pelabuhan di Indonesia dalam berbagai konteks, misalnya:

1. I Putu Kamasan Sanjaya, *Pelabuhan Kupang dalam Perdagangan Abad ke-19*, Penerbit Ombak, 2014.
2. Nuryahman, *Pelabuhan Ende dalam Perdagangan di Nusa Tenggara Abad ke-19*, Penerbit Ombak, 2014.
3. Didik Pradjoko dan Friska Indah Kartika, *Pelayaran dan Perdagangan Kawasan Laut Sawu Abad ke 18 – Awal Abad ke 20*, Wedatama Widyastra, 2014.

Sementara, jauh sebelum buku-buku tentang pelabuhan dimaksud diterbitkan, secara khusus, pada tahun 90-an, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan pada waktu itu, telah pula menerbitkan buku-buku dan beberapa hasil penelitian tentang sejarah pelabuhan diberbagai daerah di Indonesia, seperti:

1. R.Z. Leirissa (Peny.), *Sunda Kelapa Sebagai Bandar Jalur Sutra*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta, 1995.

Buku ini memuat beberapa tulisan para pakar dan akademisi di seputar sejarah dan keberadaan Pelabuhan Sunda Kelapa di Jakarta, termasuk pembahasan berkenaan dengan hubungan antara pelabuhan dan persebaran Islam di Jakarta dan daerah sekitarnya.

2. Lisyawati Nurcahyani, dkk, *Kota Pontianak Sebagai Bandar Dagang di Jalur Sutra*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta, 1999.

Buku ini membicarakan beberapa aspek atau faktor penting berkaitan dengan sejarah perkembangan Kota Pontianak yang menjadi salah satu pelabuhan dagang di jalur sutra pada masa dulu.

Kemudian, dalam konteks Banjarmasin, ada beberapa tulisan dan penelitian yang menyoroti atau menyinggung tentang sejarah pelabuhan Banjarmasin di masa jayanya dan menjadi pelabuhan utama Kesultanan Banjarmasin, sehingga Pelabuhan Banjarmasin dikenal sebagai salah satu pelabuhan yang menjadi pusat pelayaran dan perdagangan di Nusantara.

1. Tesis berjudul: "Politik dan Perdagangan Lada di Kesultanan Banjarmasin 1747-1787", Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia Depok, 1991, oleh Sulandjari Tulisan ini berisikan tentang bagaimana perdagangan lada yang meningkat pada abad XVIII M berpengaruh besar terhadap kondisi sosial-politik yang terjadi di Kesultanan Banjarmasin. Pada waktu itu, lada merupakan komoditas dagang yang diekspor ke luar daerah dan diminati oleh para pedagang asing. Lada menjadi

primadona dan diburu, sehingga mengakibatkan konflik dan berbagai permasalahan besar kemudiannya.

2. Laporan hasil penelitian berjudul: “Banjarmasin Kota Pelabuhan di Jalan Sutra”, *Laporan Hasil Penelitian*, Universitas Diponegoro Semarang, 1994, oleh J. Jahmin, dkk. Penelitian ini menggambarkan dinamika perkembangan dan peranan Banjarmasin sebagai pelabuhan perdagangan yang mencapai masa keemasannya pada abad ke-17 dan 18 M. Banjarmasin dianggap sebagai salah satu bagian penting dari jalur sutera perdagangan di Nusantara. Jalur sutera Nusantara, pelayaran dari Asia dengan menyusuri pantai timur Cina, kemudian terus ke selatan akan sampai di Selat Malaka, dari Malaka pelayaran kemudian diteruskan ke Maluku, yang antara lain rutenya adalah melalui Banjarmasin. Sebagai kota pelabuhan yang berada di jalur sutera dan menjadi tempat persinggahan para pedagang, Banjarmasin berperan penting dalam membangun koneksi perdagangan. Pedagang-pedagang dari berbagai suku bangsa dan kebudayaan di Nusantara saling bertemu di jalur perdagangan ini. Demikian juga pedagang-pedagang dari berbagai negara Asia (Arab, Cina, dan India), bahkan kemudian disusul oleh negara-negara Eropa (Portugis, Belanda, Inggris), sehingga semakin menambah penting dan strategis posisi Banjarmasin. Di samping itu, penelitian ini juga menyetengahkan pembahasan beberapa hal terkait dengan sejarah pelabuhan Banjarmasin dan dinamika yang terjadi di masanya, seperti barang atau komoditas dagang yang diperdagangkan, golongan-golongan masyarakat Banjarmasin, dan keadaan sosial politik serta ekonomi Banjarmasin.
3. Disertasi berjudul: “Pasang Surut Pelayaran Perahu Rakyat di Pelabuhan Banjarmasin 1880-1990”, Program Studi Ilmu Sejarah Universitas Indonesia Depok 2004, oleh Endang Susilowati. Tulisan ini berisikan pembahasan tentang sejarah perkembangan pelayaran dengan perahu rakyat dari Pelabuhan Lama Banjarmasin (Pelabuhan Martapura) di era

awal tahun 1900-an hingga pada masa pelabuhan modern (Pelabuhan Trisakti). Tulisan ini juga menyoroti tentang fungsi dan keberadaan Pelabuhan Banjarmasin sebagai pusat pelayaran dan keluar masuk kapal-kapal kecil dari berbagai daerah di Kalimantan Selatan ketika memasarkan barang-barang dagangan mereka di Banjarmasin.

4. Andi Nuralang, "Pelabuhan Sebagai Penghubung Jalan Laut dan Darat: Studi Kasus Pelabuhan Banjarmasin dan Batu Licin Kalimantan Selatan", artikel di *Jurnal Naditira Widya*, No.16 Tahun 2006, Balai Arkeologi Banjarmasin, hal.48-54. Dalam tulisannya ini, Andi Nuralang mendeskripsikan posisi penting Pelabuhan Banjarmasin dan Pelabuhan Batu Licin. Secara geografis, berdasarkan posisinya, maka Pelabuhan Banjarmasin adalah pintu gerbang, masuk-keluar kapal untuk pelayaran dan perdagangan wilayah Barat Indonesia (Pulau Jawa); sedangkan Pelabuhan Batu Licin merupakan pintu masuk-keluar untuk pelayaran dan perdagangan wilayah Timur Indonesia (Sulawesi, Kepulauan Maluku, Papua).
5. Bambang Subiyakto, "Perdagangan Borneo Tenggara Tempo Doeloe", artikel di *Jurnal Kebudayaan Kandil*, edisi 15 Tahun V, Nopember-Desember 2007, LK3 Banjarmasin, hal.59-76. Dalam tulisannya ini, Bambang menggambarkan dan menjelaskan berbagai hal menyangkut jenis komoditas, aktivitas pedagang dan perdagangan, serta proses dan cara-cara perdagangan berlangsung di wilayah Borneo Tenggara (Batu Licin-Pagatan) pada abad ke-19.
6. Endang Susilowati, "Modernisasi Pelabuhan Banjarmasin dan Pengaruhnya Terhadap Aktivitas Pelayaran dan Perdagangan pada Paroh Kedua Abad XX", artikel di *Jurnal Kebudayaan Kandil*, Edisi 16, Tahun VI, Februari-April 2008, LK3 Banjarmasin, hal.39-55. Tulisan ini berisikan pembahasan tentang keberadaan dan dampak pemodernan pengelolaan serta fungsi dari Pelabuhan Trisakti yang terletak di muara Sungai Barito. Disimpulkan bahwa perkembangan Pelabuhan

Banjarmasin, dari dermaga atau Pelabuhan Lama¹⁹ kepada Pelabuhan Trisakti²⁰ yang lebih modern, telah membawa pengaruh positif dan negatif terhadap perkembangan pelayaran di Banjarmasin. Pengaruh positif dapat dilihat dari semakin maju dan berkembangnya aktivitas pelayaran dan perdagangan antar pulau dan internasional yang umumnya berada di tangan pengusaha besar dan pemerintah; sementara, pengaruh negatif dari modernisasi Pelabuhan Trisakti antara lain terlihat dari tergesernya fungsi dan peranan pelayaran rakyat yang pada umumnya berada di tangan para pengusaha kecil. Meskipun cenderung terpinggirkan, pelayaran dan perdagangan rakyat dalam skala yang kecil, ternyata mereka tetap dapat bertahan dengan segala dinamikanya. Bagaimana pun, yang diharapkan dari keberadaan pelabuhan adalah dalam rangka memicu dan memacu pertumbuhan serta perkembangan ekonomi masyarakat dan negara.

7. Skripsi berjudul: “Kesultanan Banjarmasin dalam Lintas Perdagangan Nusantara Abad XVIII”, UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2010, oleh Ibnu Wicaksono. Skripsi ini menitikberatkan kajiannya pada sejarah perkembangan Banjarmasin dilihat dari sektor ekonomi perdagangan dengan fokus kajian pada aspek peranan Kesultanan Banjarmasin dalam memainkan kebijakan politiknya dalam rangka perdagangan pada abad ke-18 M. dalam skripsinya, Ibnu Wicaksono juga menguraikan berbagai faktor (faktor internal maupun eksternal) terkait yang mempengaruhi perdagangan di Kesultanan Banjarmasin; komoditas atau barang yang diperdagangkan; dan aktivitas

19 Pelabuhan Lama atau Pelabuhan Martapura ini terletak di pinggiran Sungai Martapura yang mengalir dan membelah Kota Banjarmasin, lokasinya berada di Jl. Pelabuhan Lama atau Jl. R.E. Martadinata Teluk Tiram, berdekatan dengan Kantor Walikota Banjarmasin sekarang.

20 Pelabuhan Trisakti Banjarmasin ini dibangun oleh pemerintah pada tahun 1961 dan diresmikan penggunaannya pada tahun 1965. Sekarang, namanya telah berganti lagi menjadi Pelabuhan Bandarmasih, sebagaimana nama asal Pelabuhan Banjarmasin semula ketika masih berada di muara Sungai Kuin.

perdagangan yang terjadi di Kesultanan Banjarmasin pada waktu itu. Disimpulkan bahwa Banjarmasin sebagai salah satu kota pelabuhan dan kesultanan di Nusantara pernah menjadi pusat perdagangan antar pulau dan antar negara dengan berbagai komoditas yang dihasilkannya, terutama lada. Perkembangan ekonomi perdagangan di Banjarmasin pada waktu itu sangat ditentukan oleh penguasa, sehingga memicu konflik sekaligus menjadi faktor terjadinya perubahan perdagangan di Banjarmasin.

Walaupun telah dihasilkan beberapa penelitian dan tulisan tentang pelabuhan sebagaimana dijelaskan di atas, namun beberapa penelitian dan tulisan dimaksud belum ada lagi yang secara khusus menyoroti sejarah Pelabuhan Banjarmasin dalam konteks persebaran Islam. Padahal, sebagai pintu masuk dan penghubung Kalimantan Selatan dengan berbagai kawasan lain di Nusantara serta negara-negara Asia, pengaruh dan perkembangan Islam diduga bermula dari kawasan pelabuhan, kemudian tumbuh dan merambah daerah-daerah perdalaman dengan didukung oleh saling keterhubungan antar pelabuhan sungai yang lainnya. Keterhubungan pelabuhan sungai Banjarmasin sebagai pelabuhan utama kerajaan dengan pelabuhan-pelabuhan sungai yang tersebar di sepanjang aliran sungai dan anak sungai yang mengalir telah mempercepat proses penyebaran Islam di Kalimantan Selatan sampai ke pelosok-pelosok daerah (hulu sungai Banjarmasin, Sungai Negara dengan anak sungai dan cabangnya, wilayah tenggara Banjarmasin, bahkan pula daerah-daerah hulu sepanjang sungai Barito di Kalimantan Tengah). Karenanya, sangat beralasan apabila peranan pelabuhan sungai terhadap sebaran agama Islam dan dinamika yang terjadi di masing-masing kawasan dimaksud penting untuk diteliti.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Pendekatan Penelitian

Secara metodologis penelitian ini menggunakan pendekatan sejarah (*history*) yang dipadukan dengan studi kepustakaan untuk melakukan analisis secara mendalam terhadap naskah, buku-buku, laporan penelitian, dan sejumlah tulisan lainnya yang mengetengahkan tentang perkembangan maupun peranan pelabuhan sungai terhadap persebaran Islam di Kalimantan Selatan. Pelacakan terhadap sumber-sumber lisan yang dimiliki oleh para akademisi, sejarawan, maupun tokoh-tokoh masyarakat tertentu juga akan dikaji guna mendapatkan dan memperkaya data-data penelitian tertulis.

Pendekatan sejarah ini diaplikasikan mengikut kepada model yang disarankan oleh Louis Gatschalk dalam bukunya berjudul *Understanding History*. Penelitian dengan menggunakan pendekatan sejarah pada prinsipnya merupakan suatu proses untuk menguji dan menganalisis secara kritis sumber, rekaman dan peninggalan masa lalu dengan merekonstruksi berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses historiografi.²¹ Dengan kata lain, sebagaimana dijelaskan Aminuddin Kasdi, pendekatan sejarah merupakan alat, piranti atau prosedur yang digunakan sejarawan dalam tugas meneliti sejarah.²² Karena itu, pendekatan sejarah setidaknya mempunyai empat unsur utama dalam penerapannya, yaitu heuristik, verifikasi, interpretasi dan historiografi.

a. Heuristik

Tahap pertama adalah heuristik atau pengumpulan sumber. Sumber sejarah dapat berupa bukti yang ditinggalkan manusia yang menunjukkan segala aktivitasnya di masa lampau baik berupa peninggalan-peninggalan maupun catatan-catatan tertulis. Sumber ini dapat ditemukan di perpustakaan-perpustakaan atau pun di

21 Louis Gatschalk, *Understanding History*, (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1985), h.32.

22 Aminuddin Kasdi, *Memahami Sejarah*, (Surabaya: Unesa Press, 2000), h.10.

museum, sedangkan untuk arsip dan dokumentasi sejarah dapat diperoleh di kantor-kantor atau instansi-instansi tertentu. Dalam penulisan ini peneliti menggunakan sumber tertulis maupun dokumentasi sejarah yang berkaitan dengan objek penelitian, baik berupa buku, laporan penelitian, kontrak perjanjian, foto, dan lain-lain.

b. Verifikasi

Penulisan sejarah dikenal dua macam sumber yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer adalah kesaksian dari seseorang dengan mata kepala sendiri atau saksi dengan panca indra yang lain atau dengan alat mekanisme. Sumber kedua adalah sumber sekunder. Sumber sekunder merupakan kesaksian dari siapapun yang bukan saksi mata, yakni dari orang yang tidak hadir pada peristiwa yang dikisahkan.

Verifikasi atau kritik sumber merupakan verifikasi terhadap sumber darimana suatu data didapat, yaitu pengujian kebenaran atau ketetapan dari sumber sejarah. Kritik sumber ada dua yaitu kritik ekstern dan kritik intern untuk menguji kredibilitas sumber. Menurut Dudung Abdurrahman, uji keabsahan dan keaslian sumber (otentik) melalui kritik ekstern serta uji kredibilitas sumber dengan kritik intern.²³ Karenanya, dalam penelitian ini nantinya, penekanan juga akan lebih banyak diberikan pada studi literatur yang mengutamakan isi sumber berdasarkan kredibilitasnya. Antara sumber primer dan sekunder diadakan perbandingan sehingga dapat saling melengkapi.

Kritik eksternal, hal ini berguna untuk menetapkan keaslian atau aotentitas data, dilakukan kritik eksternal. Apakah fakta peninggalan atau dokumen itu merupakan yang sebenarnya, bukan palsu. Berbagai tes dapat dipergunakan untuk menguji keaslian data tersebut. Misalnya untuk menetapkan umur dokumen,

23 Dudung Abdurrahman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1999), h.58.

melibatkan tanda tangan, tulisan tangan, kertas, cat, bentuk huruf, penggunaan bahasa, dan lain-lain.

Kritik Internal, setelah dilakukan suatu dokumen diuji melalui kritik eksternal, berikutnya dilakukan kritik internal. Walaupun dokumen itu asli, tetapi harus diteliti terlebih dahulu, apakah mengungkapkan gambaran yang benar, bagaimana mengenai penulis dan penciptanya, apakah ia jujur, adil dan benar-benar memahami faktanya, dan banyak lagi pertanyaan yang bisa muncul seperti di atas. Sejarawan harus benar-benar yakin bahwa datanya otentik dan akurat. Hanya jika datanya otentik dan akuratlah sejarawan bisa memandang data tersebut sebagai bukti sejarah yang sangat berharga untuk ditelaah secara serius.

c. Interpretasi

Tahapan yang ketiga adalah interpretasi yang sering disebut juga dengan istilah penafsiran sejarah atau analisis sejarah. Analisis sejarah bertujuan untuk melakukan sintesis atas sejumlah fakta yang diperoleh dari sumber-sumber sejarah. Interpretasi dapat dilakukan dengan membandingkan data-data yang diperoleh guna menyingkap peristiwa-peristiwa yang terjadi dalam waktu yang sama. Setelah data terkumpul lalu data disimpulkan untuk kemudian dibuat penafsiran keterkaitan antara sumber yang diperoleh.

Interpretasi adalah menafsirkan fakta sejarah dan merangkai fakta tersebut hingga menjadi satu kesatuan yang harmonis dan masuk akal. Berdasarkan berbagai fakta yang ada kemudian perlu disusun agar mempunyai bentuk dan struktur. Fakta yang ada ditafsirkan sehingga ditemukan struktur logisnya berdasarkan fakta yang ada, untuk menghindari suatu penafsiran yang semena-mena akibat pemikiran yang sempit. Bagi sejarawan akademis, interpretasi yang bersifat deskriptif saja belum cukup, karena dalam perkembangan terakhir, sejarawan masih dituntut pula untuk mencari landasan penafsiran yang digunakan.

Dalam tahap ini analisis sejarah dilakukan berdasarkan data-data yang diperoleh yang akhirnya dihasilkan suatu sintesis dari seluruh hasil penulisan lengkap yang disebut dengan historiografi.

d. Historiografi

Setelah melakukan proses analisis dan sintesis, proses kerja mencapai tahap akhir yaitu historiografi atau penulisan narasi sejarah. Proses penulisan dilakukan agar fakta-fakta yang sebelumnya terlepas satu sama lain dapat dirangkai dan disatukan, sehingga menjadi satu perpaduan yang logis dan sistematis dalam bentuk narasi kronologis.

Historiografi adalah proses penyusunan fakta-fakta sejarah dan berbagai sumber yang telah diseleksi dalam sebuah bentuk penulisan sejarah. Setelah melakukan penafsiran terhadap data-data yang ada, sejarawan harus sadar bahwa tulisan itu bukan hanya sekedar untuk kepentingan dirinya, tetapi juga untuk dibaca orang lain. Oleh karena itu perlu dipertimbangkan struktur dan gaya bahasa penulisannya. Sejarawan harus menyadari dan berusaha agar orang lain dapat mengerti pokok-pokok pemikiran yang diajukan.

Di samping menggunakan pendekatan sejarah sebagai pendekatan utama dalam penelitian, sesuai dengan perkembangan metodologi sejarah, maka ketika akan menganalisis berbagai peristiwa atau fenomena masa lampau, peneliti juga menggunakan konsep-konsep dari berbagai ilmu-ilmu sosial yang relevan dengan pokok kajian. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan juga dengan menggunakan pendekatan politik dan pendekatan sosial. Pendekatan politik adalah segala aktivitas atau sikap yang berhubungan dengan kekuasaan dan bermaksud mempertahankan suatu bentuk susunan masyarakat. Sedangkan pendekatan sosial adalah hubungan antara sesama serta manusia dengan lingkungannya yang ada pada suatu wilayah tertentu dengan berbagai bentuk hubungan yang harmonis dan baik. Pendekatan politik dan sosial

dalam penelitian ini digunakan untuk mengetahui penguasaan dan kontribusi Kesultanan Banjarmasin terhadap sejarah perkembangan pelabuhan sungai dan persebaran Islam serta dinamika yang terjadi di kawasan sekitarnya.

1.6.2. Subjek dan Objek Penelitian

Sesuai dengan judul penelitian ini, yaitu “Peranan Pelabuhan Sungai Dalam Persebaran Islam di Kalimantan Selatan”, maka yang menjadi subjek penelitian ini adalah bahan-bahan tertulis, seperti naskah, buku, laporan penelitian, skripsi, tesis, disertasi, dan lain-lain yang mengungkapkan tentang perkembangan pelabuhan sungai serta persebaran Islam di Kalimantan Selatan. Kemudian, data-data yang didapatkan dari sumber tertulis ini dilengkapi pula data-data yang didapat dari sumber lisan melalui wawancara dengan sejumlah informan atau tokoh-tokoh yang dianggap memiliki informasi penting berkenaan dengan data yang digali. Sedangkan objeknya adalah berkenaan dengan peranan pelabuhan sungai terhadap persebaran Islam di Kalimantan Selatan dan jalur penyebaran dan perkembangan Islam melalui pelabuhan sungai di Kalimantan Selatan.

1.6.3 Langkah Penelitian

Adapun langkah-langkah terpenting yang dilakukan dalam penelitian ini adalah:

- a. Menelaah referensi, yaitu mempelajari secara mendalam literatur-literatur yang mengungkapkan tentang perkembangan dan peranan pelabuhan sungai terhadap persebaran Islam di Kalimantan Selatan serta dinamika yang terjadi kawasan sekitar pelabuhan sungai tersebut.
- b. mengeksplorasi data di lapangan dan melakukan wawancara dengan sejumlah informan yang dianggap mengetahui dan memiliki data-data yang diperlukan tentang tentang perkembangan dan peranan pelabuhan sungai terhadap

persebaran Islam di Kalimantan Selatan serta dinamika yang terjadi kawasan sekitar pelabuhan sungai tersebut, misalnya akademisi, sejarawan, peneliti, atau pun tokoh masyarakat yang memahami dan memiliki informasi penting berkenaan dengan permasalahan penelitian

- c. Menganalisis bahan-bahan atau data-data yang didapatkan, baik data yang bersumber dari lisan (wawancara) maupun data yang didapat dari bahan tertulis (penelusuran literatur), sehingga dapat dipilah data-data yang valid dan argumentatif untuk disajikan dalam laporan hasil penelitian.

Selanjutnya, langkah-langkah tersebut dilakukan secara berkesinambungan guna menghasilkan pemahaman dan pemaknaan yang luas terhadap objek penelitian.

BAB II

PELABUHAN DAN TEORI MASUKNYA ISLAM

2.1. Pelabuhan

2.1.1 Pengertian

Kamus Bahasa Indonesia menjelaskan beberapa hal terkait dengan pelabuhan dan asal kata jadiannya. Pelabuhan secara bahasa berasal dari kata labuh yang artinya jangkar atau sauh yang dalam keadaan turun atau tergantung ke bawah; berlabuh artinya jangkar tergantung ke bawah, berhenti atau menurunkan jangkar atau sauh kapal dan perahu; melabuh berarti menurunkan sauh; melabuhkan berarti menurunkan atau memberhentikan perahu, kapal, membuang atau mencampakkan sauh ke air, laut, maksudnya menurunkan jangkar atau sauh ke sungai, danau, atau laut; labuhan berarti tepi taut atau sungai tempat kepala berlabuh; dan pelabuhan berarti tempat untuk kapal berlabuh.¹

Dalam *Kamus Bahasa Indonesia Theasaurus* dijelaskan pula bahwa pelabuhan yang berasal dari kata labuh berarti lanjut,

¹ Tim Penyusun, *Kamus Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, 2008), h.852.

turun, landung, tergelantung; melabuhkan berarti menurunkan, menjatuhkan, memberhentikan, mencampakkan, menceburkan, mencemplungkan, menyinggahkan, mendaratkan, meninggalkan, menyalurkan, menjerumuskan, menambatkan, mendaratkan, merapatkan; berlabuh berarti berdiam, berhenti, berhenti, bersandar, bertambat, berteduh, merapat, singgah; sedangkan dan pelabuhan berarti bandar, pangkalan, dermaga, persinggahan.²

Dalam Bahasa Inggris, padanan kata pelabuhan yang biasa digunakan adalah *harbour* atau *port* yang berarti bandar, tempat perlindungan, tempat tersembunyi, atau tempat yang aman. Roads Murphy membedakan pengertian antara *harbour* dengan *port*, yang dalam bahasa Indonesia bisa diterjemahkan atau memiliki pengertian yang sama dengan pelabuhan. Istilah *harbour* pada dasarnya lebih mengacu pada konsep fisik (*physical concept*) dari pelabuhan, sehingga pelabuhan bisa diartikan sebagai tempat berlindung atau berlabuh kapal-kapal (*a shelter for ships*). Sedangkan istilah *port* lebih mengacu pada konsep ekonomi (*economical concept*) yang artinya pelabuhan dianggap sebagai tempat tukar-menukar atau tempat keluar-masuknya barang-barang komoditas antara *hinterland* (daerah perdalam) dengan *foreland* (daerah seberang).³

Pelabuhan juga bermakna tempat kapal atau perahu membuang sauh, suaka, bandar, tempat berlindung, tempat berteduh bagi kapal-kapal atau perahu.⁴ Penggunaan istilah *harbour* biasanya mengacu kepada fungsinya sebagai tempat berlindung atau berteduh, sedangkan kata *port* digunakan dengan melihat fungsi dari pelabuhan sebagai pintu gerbang, tempat kapal dan perahu keluar masuk, maksudnya pelabuhan merupakan penghubung antara dunia seberang laut dengan daerah perdalam.⁵

2 <http://kamus.sabda.org/kamus/pelabuhan>.

3 Roads Murphy, "On Evolution on the Port City", dalam Frank Broeze (ed.), *Brides on the Sea: Port Cities of Asia from 16th-20th Century*, (Kinsington: New South Wales University Press, 1989), h.30.

4 <http://www.babla.co.id/bahasa-indonesia-bahasa-inggris/pelabuhan>.

5 <http://muhammadridhorachman.blogspot.com/2012/07/pelabuhan-cirebon-dan-jalur-sutera.html>

Berdasarkan beberapa pengertian di atas, secara bahasa pelabuhan berarti tempat perahu atau kapal menurunkan jangkar atau sauh untuk berlabuh, berhenti, bersandar atau bertambat setelah berlayar di lautan atau di sungai dalam waktu tertentu lamanya.

Adapun menurut istilah dan pendapat para ahli, pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang atau arus, sehingga kapal dapat berputar (*turning basin*), bersandar atau membuang sauh sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat dilaksanakan. Selanjutnya, guna mendukung fungsi-fungsi dari pelabuhan tersebut, kemudian di bangun dermaga, jalan, gudang, fasilitas penerangan, telekomunikasi dan sebagainya sehingga fungsi pemindahan muatan dari dan ke kapal yang bersandar di pelabuhan menuju tujuan selanjutnya dapat dilakukan.⁶

Menurut Bambang Triatmodjo, pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*), dan tempat-tempat penyimpanan di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan.⁷ Pelabuhan juga merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu daerah tertentu dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau, bahkan antar negara.⁸

Soedjono Kramadibrata menjelaskan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terlindung dari gerakan gelombang laut, sehingga bongkar muat barang dari kapal-kapal atau perahu yang datang berlabuh dapat dilaksanakan demi menjamin keamanan barang.⁹

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki

6 Soedjono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan*, (Bandung: ITB Bandung, 2002), h.2.

7 Bambang Triatmodjo, *Pelabuhan*, (Yogyakarta: Beta Offset, 2009), h.3.

8 *Ibid.*, h.3.

9 <http://teknikkelayutan.blogspot.com/2012/01/pengertian-pelabuhan.html>.

alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. *Crane* dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula di sekitar pelabuhan dibangun fasilitas-fasilitas, penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang.¹⁰

Di samping pengertian di atas, pelabuhan juga dapat didefinisikan sebagai daerah perairan yang terlindung dari gelombang laut dan dilengkapi dengan berbagai fasilitas terminal, seperti dermaga, yakni tempat di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang; *crane* yang berfungsi untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang; dan gudang laut (*transito*) yang berfungsi sebagai tempat untuk menyimpan muatan dari kapal atau yang akan dipindah/dinaikkan ke kapal.¹¹

Ada pula yang mengartikan pelabuhan sebagai sebuah areal perairan tertutup untuk melindungi dan memberi keamanan bagi kapal dari angin kencang, tempat mengambil bahan makanan serta bahan bakar reparasi atau tempat transfer muatan; Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang dan memperlancar hubungan antar daerah pulau atau bahkan antar benua dan bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya (*hinterland*), yaitu daerah yang memiliki kepentingan hubungan ekonomi, sosial, dan lain-lain dengan pelabuhan tersebut; dan lain-lain.

Dalam Ensiklopedia Indonesia dijelaskan bahwa pelabuhan adalah tempat kapal berlabuh (membuang sauh), yang dalam konteks sekarang, pelabuhan modern cukup dilengkapi dengan los-los dan gudang besar, beserta pangkalan, dok, dan crane yang kuat untuk membongkar dan memuat perbekalan, batubara dan lain-lain.¹²

10 <http://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan>.

11 <http://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan>.

12 <http://kbbi.web.id/dermaga>.

Menurut peraturan dan perundang-undangan yang berlaku (tentang Pelayaran atau tentang Pelabuhan), pelabuhan merupakan tempat atau terminal segala aktivitas yang berhubungan dengan pelayaran atau perkapalan. Dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran disebutkan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi (Pasal 1).

Kemudian, tidak jauh berbeda, dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan pula bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi (Pasal 1).

Begitu pun dalam Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan yang menyatakan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi (Pasal 1 Ayat 1).

Berdasarkan beberapa pengertian dan konsep yang telah dijelaskan di atas, maka dapatlah disimpulkan bahwa pelabuhan

adalah pusat, terminal, atau pangkalan perhentian kapal atau perahu yang berlabuh setelah menempuh pelayaran di daerah perairan (lautan atau sungai) dalam masa tertentu untuk bersandar, bongkar muat barang, melakukan jual beli, atau menaikturunkan penumpang, dan berbagai aktivitas lain yang terkait dengan fungsi dan keberadaan pelabuhan.

Selain dari pelabuhan, istilah yang juga sering dipakai dan memiliki kemiripan makna maupun fungsinya dengan dan menjadi bagian dari pelabuhan itu sendiri adalah bandar dan dermaga.

Pelabuhan sebagai tempat sandar kapal dengan segala aktivitas yang terkait di atasnya, dulu dinamakan *bandar*. Secara bahasa, bandar berarti kota pelabuhan; kawasan pelabuhan yang juga berfungsi sebagai tempat perniagaan; tempat berjual beli di sekitar kawasan pelabuhan.¹³ Jadi, bandar merupakan bagian atau kawasan tertentu dari pelabuhan yang difungsikan untuk melakukan transaksi jual beli atau berdagang para pedagang yang datang dan membawa barang dagangannya menggunakan perahu atau kapal dari berbagai kawasan. Ini bermakna bahwa pelabuhan pada dasarnya bukan hanya tempat kapal atau perahu untuk berlabuh, melainkan juga, sebagaimana terkandung di dalam katanya, bandar adalah tempat berkumpul untuk berdagang.

Adapun dermaga, secara bahasa berarti tembok di tepi pelabuhan yang berfungsi untuk pangkalan (kapal atau perahu).¹⁴ Menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia* dermaga berarti tembok rendah yang memanjang di tepi pantai, menjorok ke laut di kawasan pelabuhan (untuk pangkalan dan bongkar muat barang), tembok penahan ombak (di pelabuhan).¹⁵ Ada juga yang mengartikan dermaga sebagai daerah pelabuhan yang terlindung terhadap gelombang dan angin untuk berlabuhnya kapal-kapal.¹⁶

13 Tim Penyusun, *Kamus Bahasa Indonesia*, h.128.

14 Tim Penyusun, *Kamus Bahasa Indonesia*, h.345.

15 <http://kbbi.web.id/dermaga>.

16 <http://teknikkelayutan.blogspot.com/2012/01/pengertian-pelabuhan.html>.

Dermaga adalah tempat kapal ditambatkan di pelabuhan. Pada dermaga dilakukan berbagai kegiatan bongkar muat barang dan orang dari dan ke atas kapal. Di dermaga juga dilakukan kegiatan untuk mengisi bahan bakar untuk kapal, air minum, air bersih, saluran untuk air kotor atau limbah yang akan diproses lebih lanjut di pelabuhan. Dimensi dermaga selalu didasarkan atau disesuaikan pada jenis dan ukuran kapal yang merapat dan bertambat pada dermaga tersebut.¹⁷

Dermaga sebagai bagian penting dari pelabuhan banyak jenisnya. Jenis-jenis dermaga berdasarkan fungsi atau jenis barang yang dilayani dan bongkar muat barang, antara lain:

1. Dermaga barang umum, adalah dermaga yang diperuntukkan untuk bongkar muat barang umum/*general cargo* keatas kapal. Barang potongan terdiri dari barang satuan seperti mobil; mesin-mesin; material yang ditempatkan dalam bungkus, koper, karung, atau peti dan memerlukan perlakuan yang khusus dalam pengangkatannya untuk menghindari kerusakan;
2. Dermaga peti kemas, dermaga yang khusus diperuntukkan untuk bongkar muat peti kemas, bongkar muat peti kemas biasanya menggunakan *crane*;
3. Dermaga curah, adalah dermaga yang khusus digunakan untuk bongkar muat barang curah yang biasanya menggunakan ban berjalan (*conveyor belt*). Barang curah terdiri dari barang lepas dan tidak dibungkus/kemas, yang dapat dituangkan atau dipompa ke dalam kapal. Barang ini dapat berupa bahan pokok makanan (beras, jagung, gandum, dan sebagainya) dan batubara. Karena angkutan barang curah dapat dilakukan lebih cepat dan biaya lebih murah daripada dalam bentuk kemasan, maka beberapa barang yang dulunya dalam bentuk kemasan sekarang diangkut dalam bentuk lepas. Sebagai contoh adalah pengangkutan semen, gula, beras, dan sebagainya;

17 <http://febrian-tekniksipil.blogspot.com/2012/02/pelabuhan-dermaga-dan-terminal.html>.

4. Dermaga khusus, adalah dermaga yang khusus digunakan untuk mengangkut barang khusus, seperti bahan bakar minyak, bahan bakar gas, dan lain sebagainya;
5. Dermaga marina, adalah dermaga yang digunakan untuk kapal pesiar atau kapal wisata, *speed boat*;
6. Dermaga kapal ikan, adalah dermaga yang digunakan oleh kapal ikan.¹⁸

Kemudian, berdasarkan bentuk bangunan, terutama untuk kawasan pelabuhan perairan perdalam, maka dermaga bisa dibedakan menjadi tiga, yakni dermaga *quay wall*, *dermaga dolphin*, dan *dermaga apung*.¹⁹

Bangunan dermaga *quay wall* terdiri dari struktur yang sejajar pantai, berupa tembok yang berdiri di atas pantai. Biasanya ada beberapa pertimbangan yang dipakai dalam pembangunan dermaga *quay wall*, misalnya:

1. Dermaga *Quay wall* adalah dermaga yang dibuat sejajar pantai dan relatif berimpit dengan pantai (kemiringan pantai curam);
2. Konstruksi dermaga biasanya dibangun langsung berhimpit dengan areal darat;
3. Kedalaman perairan cukup memadai dan memungkinkan bagi kapal merapat dekat sisi darat (pantai). Kedalaman perairan tergantung kepada ukuran kapal yang akan berlabuh pada dermaga tersebut;
4. Kondisi tanah cukup keras;
5. Pasang surut tidak mempengaruhi pada pemilihan tipe struktur tetapi berpengaruh pada detail dimensi struktur yang dibutuhkan.

Bangunan tempat sandar kapal dermaga *dolphin* biasanya berada di lokasi dengan pantai yang landai, sehingga diperlukan jembatan penghubung (*trestel*) sampai dengan kedalaman yang

18 <http://febrian-tekniksipil.blogspot.com/2012/02/pelabuhan-dermaga-dan-terminal.html>.

19 <http://febrian-tekniksipil.blogspot.com/2012/02/pelabuhan-dermaga-dan-terminal.html>.

dibutuhkan. Adapun pertimbangan yang digunakan dalam pembangunan dermaga dolphin:

1. Dermaga dolphin adalah sarana tambat kapal yang fasilitas bongkar muatnya ada di haluan atau buritan;
2. Jarak kedalaman perairan yang disyaratkan dari pantai relatif cukup panjang;
3. Terdapat konstruksi tambahan berupa jembatan dermaga (*trestel*), tanggul atau dapat juga keduanya;
4. Sarana tambat yang akan direncanakan terdiri dari struktur breasting dan mooring yang dihubungkan dengan *catwalk*;
5. Posisi breasting berfungsi utama sebagai sarana sandar kapal, tapi juga dapat berfungsi sebagai sarana tambat kapal jika dipasang *bollard*, sedangkan *mooring dolphin* berfungsi menahan kapal sehingga tetap berada pada posisi sandar;
6. Pasang surut tidak mempengaruhi pada pemilihan tipe struktur tetapi berpengaruh pada detail dimensi struktur yang dibutuhkan.

Dermaga apung adalah tempat untuk menambatkan kapal pada suatu ponton yang mengapung di atas air. Digunakannya ponton adalah untuk mengantisipasi air pasang surut laut, sehingga posisi kapal dengan dermaga selalu sama, kemudian antara ponton dengan dermaga dihubungkan dengan suatu landasan atau jembatan yang fleksibel ke darat, sehingga bisa mengakomodasi air pasang surut. Biasanya dermaga apung digunakan untuk kapal kecil atau feri, seperti yang digunakan di dermaga penyeberangan yang banyak ditemukan di sungai-sungai yang mengalami pasang surut.

Ada beberapa jenis bahan yang bisa digunakan untuk membuat dermaga apung seperti:

1. Dermaga ponton baja yang mempunyai keunggulan mudah untuk dibuat tetapi perlu perawatan, khususnya yang digunakan di muara sungai yang airnya bersifat lebih korosif;

2. Dermaga ponton beton yang mempunyai keunggulan mudah untuk dirawat sepanjang tidak bocor;
3. Dermaga ponton dari kayu gelondongan, yang menggunakan kayu gelondongan yang berat jenisnya lebih rendah dari air sehingga bisa mengapungkan dermaga.

2.1.2 Peranan dan Fungsi Pelabuhan

Sejak masa dahulu, pelabuhan menjadi salah satu sarana yang menghubungkan alur perdagangan dan sumber pertahanan wilayah berbagai kerajaan di Indonesia. Seiring dengan berkembangnya zaman, peranan dan fungsi pelabuhan pun semakin diperlukan untuk menunjang berbagai bidang di suatu negara. Berdasarkan kenyataan demikian, maka sudah seharusnya apabila pelabuhan dengan segala aspek yang terkait dengan untuk dikelola sebaik-baiknya.

Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional. Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan segmen usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang).²⁰

Kehadiran pelabuhan yang memadai berfungsi dan berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia, antara lain:

- a. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara;
- b. Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan, baik itu perdagangan antar pulau maupun internasional;

²⁰ https://www.academia.edu/7120621/peranan_penting_pelabuhan.

- c. Pelabuhan sebagai titik temu antar transportasi darat dan laut, peranan pelabuhan menjadi sangat vital dalam mendorong pertumbuhan perekonomian, terutama daerah *hinterland*-nya;
- d. Pelabuhan menjadi tempat perpindahan barang dan manusia dalam jumlah banyak dan sebagai bagian dari sistem transportasi;
- e. Pelabuhan memegang peranan penting dalam perekonomian, merangsang pertumbuhan kegiatan ekonomi, perdagangan, dan industri dari wilayah pengaruhnya;
- f. Pelabuhan menjadi sarana bangkitnya perdagangan antar pulau bahkan perdagangan antar negara, pelabuhan pada suatu daerah akan lebih menggairahkan perputaran roda perekonomian, berbagai jenis usaha akan tumbuh mulai dari skala kecil sampai dengan usaha skala internasional, harga-harga berbagai jenis produk akan lebih terjangkau mulai dari produksi dalam negeri sampai dengan luar negeri;
- g. Pelabuhan yang bertaraf internasional akan mengundang investor dalam dan luar negeri untuk menanamkan modal yang bermuara pada tumbuhnya perekonomian rakyat, mobilitas manusia dari berbagai penjuru akan hadir dan meninggalkan dana yang banyak.²¹

Menurut R. Bintarto, mengingat peranan, fungsi, strategis keberadaannya, maka ada empat arti penting pelabuhan. Pertama, arti ekonomis, karena pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor-impor dan kegiatan ekonomi lainnya yang saling berhubungan sebab akibat. Kedua, arti budaya, karena pelabuhan menjadi tempat pertemuan berbagai bangsa, sehingga kontak-kontak sosial budaya dapat terjadi dan berpengaruh terhadap masyarakat setempat. Ketiga, arti politis, karena pelabuhan mempunyai nilai ekonomis dan merupakan urat nadi negara, maka harus dipertahankan. Keempat, arti geografis, karena keterkaitannya

21 https://www.academia.edu/7120621/peranan_penting_pelabuhan.

dengan lokasi dan syarat-syarat dapat berlangsungnya suatu kegiatan pelabuhan.²²

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan, ada beberapa bagian penting yang dijelaskan berkenaan dengan tugas, peranan, atau fungsi pelabuhan pada masa sekarang. Pasal 4 ditegaskan bahwa pelabuhan berperan sebagai:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang; dan
- f. Dalam rangka untuk mewujudkan wawasan Nusantara serta kedaulatan negara.

Kemudian, pasal 5 dijelaskan pula beberapa fungsi dari pelabuhan, yakni sebagai sebagai tempat kegiatan pemerintahan dalam rangka memberi pelayanan kepada masyarakat dan kegiatan perusahaan dalam rangka mendapatkan pemasukan atau pembiayaan untuk pengelolaan negara.

Berikutnya, pada pasal 37 berkenaan dengan fungsi pelabuhan sebagai tempat kegiatan pemerintahan adalah:

- a. Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, serta pengawasan kegiatan kepelabuhanan (penanggungjawab pelaksana fungsi ini adalah Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan);
- b. Keselamatan dan keamanan pelayaran (di bawah tanggungjawab Syahbandar).
- c. Kepabeanan;

22 R. Bintarto, dalam Indriyanto, "Peran Pelabuhan Dalam Menciptakan Peluang Usaha Pariwisata; Kajian Historis Ekonomis", *Makalah pada Kegiatan Pengabdian Masyarakat*, Jurusan Sejarah Fakultas Sastra UNZIP, tanggal 28 April 2005.

- d. Keimigrasian;
- e. Kekarantinaan; dan/atau
- f. Kegiatan pemerintahan lainnya yang bersifat tidak tetap.

Pendapat yang lain menyatakan setidaknya ada empat fungsi umum dari pelabuhan, yakni sebagai pintu gerbang, penghubung, mata rantai, dan kawasan industri.

a. Pintu Gerbang (*Gateway*)

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang suatu negara atau daerah karena suatu kapal dapat memasuki suatu negara atau daerah melalui pelabuhan negara atau daerah yang bersangkutan;

b. Penghubung (*Interface*)

Pelabuhan berfungsi sebagai penghubung, maksudnya bahwa pelabuhan dengan segala fasilitasnya yang tersedia dapat melakukan kegiatan pemindahan muatan dari angkutan laut (kapal) ke angkutan darat atau sebaliknya;

c. Mata Rantai (*Link*)

Pelabuhan berfungsi sebagai mata rantai, maksudnya adalah bahwa pelabuhan merupakan mata rantai dari proses transportasi (pengangkutan) muatan dari daerah produsen (asal barang) sampai ke daerah konsumen (penerima barang);

d. Kawasan Industri (*Industry Entity*)

Pelabuhan sebagai kawasan industri, maksudnya adalah bahwa pelabuhan merupakan lingkungan kerja yang bersifat dinamis, maka penyediaan berbagai fasilitas pelabuhan perlu dikembangkan termasuk fasilitas industri, terutama industri yang ada hubungannya dengan perkapalan dan transportasi laut lainnya.²³

Secara teoritis, sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut, fungsi pelabuhan adalah tempat pertemuan (*interface*) dua moda angkutan atau lebih serta *interface* berbagai kepentingan yang

23 <http://materi-perkapalan.blogspot.com/2013/10/pelabuhan-dan-fungsinya.html>.

saling terkait. Barang yang diangkut dengan kapal akan dibongkar dan dipindahkan ke moda lain seperti moda darat (truk atau kereta api). Sebaliknya barang yang diangkut dengan truk atau kereta api ke pelabuhan bongkar akan dimuat lagi ke kapal. Oleh sebab itu berbagai kepentingan saling bertemu di pelabuhan seperti perbankan, perusahaan pelayaran, beacukai, imigrasi, karantina, syahbandar, dan pusat kegiatan lainnya. Atas dasar inilah dapat dikatakan bahwa pelabuhan sebagai salah satu infrastruktur transportasi, dapat membangkitkan kegiatan perekonomian suatu wilayah karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik.²⁴

Di samping itu, fungsi dan peranan pelabuhan dalam berbagai konteks, pada dasarnya ditentukan oleh banyak faktor, termasuk kaitannya dengan pertumbuhan kota-kota-kota pelabuhan. Aspek atau faktor ini kemudian menjadi bagian penting dari karakter masing-masing pelabuhan. John Lovell yang membahas mengenai pelabuhan dan serikat buruh pelabuhan di London, menyatakan bahwa setiap pelabuhan memiliki karakternya sendiri, dan karakter ini akan mempengaruhi buruh dan organisasi buruh yang ada di pelabuhan itu.²⁵ Namun demikian karakteristik dari buruh pelabuhan juga bisa dipengaruhi oleh faktor-faktor yang lain misalnya kondisi dan tempat bekerja, asal-asul dari mana para buruh itu direkrut, budaya setempat atau yang dibawa dari daerah asal para buruh, kondisi politik di wilayah (kota) pelabuhan dan sebagainya.

Ranjit Singh menemukan perkembangan suatu kota pelabuhan yang cukup menarik, yaitu di mana kota pelabuhan itu justru berkembang karena dukungan daerah *hinterland*nya. Hal ini terjadi pada kota pelabuhan Brunei yang berkembang menjadi kota pelabuhan yang besar berkat dukungan daerah *hinterland* Sabah yang kaya akan produk-produk ekspor. Namun demikian perkembangan itu

24 https://www.academia.edu/7120621/peranan_penting_pelabuhan.

25 John Lovell, *Stevedores and Dockers: a Study of Trade Unionism in the Port of London, 1870-1914*, (London: Macmillan, 1969), h.47.

juga didukung oleh lokasi yang strategis dari Brunei yang pada abad 17 dan 18 banyak melakukan kontak dagang dengan negeri Cina.²⁶

Demikian juga Peter Reeves dan kawan-kawan menyatakan bahwa suatu kota pelabuhan atau pelabuhan sesungguhnya merupakan pusat jaringan ekonomi bahkan kekuasaan antar daerah-daerah, kota-kota atau pelabuhan di sekitarnya.²⁷ Dalam hal ini dapat dimengerti bagaimana saling hubungan dan ketergantungan antara pelabuhan atau kota pelabuhan dengan daerah-daerah *hinterland*, yang termasuk di dalamnya adalah pelabuhan-pelabuhan yang lebih kecil. Dengan demikian konsep pelabuhan itu mengacu kepada fungsi ekonominya, yang merupakan inti dari kota pelabuhan dan memegang peranan yang menentukan bagi struktur dan fungsi pelabuhan itu sendiri baik dalam tata ruang (*spatial arrangement*), sosial, budaya maupun politik.²⁸

Pakar yang lain Heather Sutherland, mengajukan konsep bahwa perkembangan struktur kota pelabuhan beserta penduduknya hanya bisa dipahami melalui pengkajian aspek-aspek ekonomi pelabuhan yang ada di suatu kota.²⁹ Namun, menurut pendapat pakar sejarah maritim yang lain, peran aspek ekonomi itu tidaklah mesti dipahami secara absolut, yakni bahwa aktivitas ekonomi di pelabuhan bukan merupakan satu-satunya kriteria yang paling

26 Ranjit Singh, D.S. "Brunai and the Hinterland of Sabah: Commercial and economic Relations with Special reference of the second half of nineteenth century", dalam J. Kathirithamby-Wells & John Viliers (ed.), *The Southeast Asian Port And Polity, Rise and Demise*, (Singapore: Singapore University press, 1990), h.231.

27 Peter Reeves, Frank Broeze, Kenneth Mc. Pherson, "Studying the Asian Port City" dalam Frank Broeze (ed.), *Brides of the Sea of Asia from the 16th-20th Centuries*, (Kensington: New South Wales Universities Press, 1989), h.39.

28 Andrian Lapian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008).

29 Heather Sutherland, "Eastern Imperium and Company Town: Trade and Society in Eighty Century Makassar", dalam Frank Boeze (ed.), *Bride on the Sea: Port Cities on Asia from 16th - 20th Century*, (Kingsington: New South Wales University Press, 1989), h.11.

menentukan atau dominan dari sebuah kota pelabuhan.³⁰ Dengan kata lain bahwa aspek ekonomi memang memegang peranan yang penting bagi perkembangan suatu kota pelabuhan. Namun demikian terdapat faktor-faktor lain yang akan memberikan warna khusus atau karakteristik dari suatu kota pelabuhan, bahkan lebih khusus lagi pada suatu pelabuhan.

Berbagai pendapat dan pemikiran di atas menyiratkan pentingnya fungsi dan peranan pelabuhan dalam perkembangan kehidupan suatu masyarakat dan kawasan dilihat dari sudut pandang ekonomi dan perdagangan. Bahkan, lebih dari itu, dilihat dari sudut pandang sejarah, pelabuhan juga merupakan pintu masuk dan pusat penyebaran Islam. Sehingga dalam sejarah panjangnya, semua Kerajaan Islam di Nusantara menjadi besar, salah satu faktornya karena ditunjang dan memiliki sejumlah pelabuhan penting, seperti Pelabuhan Perlak, Pasai, Demak, Tuban, Gresik, Cirebon, Banten, Ampel, Banjarmasin, dan lain-lain.

Jelas apabila peranan pelabuhan sangat penting dan sangat strategis, tidak hanya dalam menunjang pertumbuhan perekonomian dan perdagangan kota dan propinsi secara khusus, serta negara secara umum, tetapi juga perkembangan kebudayaan dan penyebaran Islam. Pelabuhan sebagai salah satu sistem transportasi laut internasional yang pantas dan layak dijadikan *hubport* dari Indonesia. Suatu negara membutuhkan pelabuhan yang bagus untuk memajukan dirinya, tidak terkecuali Indonesia tentunya. Semua kegiatan yang dilakukan di pelabuhan memiliki peranan kunci untuk berbagai bidang di suatu negara seperti pertahanan, perekonomian, dan perikanan. Berbagai jenis pelabuhan dan prasarana di dalamnya dikembangkan untuk memaksimalkan fungsi pelabuhan itu sendiri. Demikian juga desain pelabuhan itu sendiri dibuat agar bisa terus berkembang mengikuti perkembangan jaman.

30 J.L. Lee, "The Port Town of Borneo" dalam Y.M. Young dan C.P. Lo (eds.), *Changing South East Asian Cities: Reading on Urbanization*, (Singapore, New York, Melbourne: Oxford University Press, 1976), h.86-87.

2.1.3 Landasan Hukum

Berkenaan dengan pengelolaan pelabuhan, setidaknya ada dua konsep yang saling terkait, yakni konsep tentang pelabuhan itu sendiri dan konsep tentang kepelabuhanan. Pelabuhan, sebagaimana dijelaskan di atas, menurut peraturan yang berlaku, yakni Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 pada dasarnya adalah adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai kawasan bagi kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi (Pasal 1 Ayat 1). Sedangkan kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah (Pasal 1 Ayat 2).

Sementara, ada beberapa peraturan dan perundang-undangan yang telah ditetapkan sebagai landasan hukum terkait dengan berbagai aktivitas pelayaran dan kepelabuhanan, antara lain:

- a. Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran;
- b. Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- c. Peraturan Pemerintah No. 69 tahun 2001 tentang Kepelabuhanan;
- d. Peraturan Pemerintah No. 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;
- e. Keputusan Menteri Perhubungan No.53 tahun 2002 tentang Tata letak dan Fasilitas Pelabuhan Nasional;

- f. Keputusan Menteri Perhubungan No. 55 tahun 2002 tentang Pengelolaan Pelabuhan Khusus.

Secara khusus, untuk mendapatkan gambaran yang jelas, berkenaan dengan konsep pelabuhan dan pengelolaan pelabuhan, jenis, fungsi, peranan, dan fasilitas, pelabuhan, serta hal-hal lain terkait dengan kondisi ideal pelabuhan pada masa sekarang, berikut dikutipkan beberapa penjelasan terkait tentang pelabuhan dimaksud berdasarkan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku.

- a. Pelabuhan dan Fungsinya:

- 1) Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar propinsi.
- 2) Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar propinsi.
- 3) Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam propinsi.
- 4) Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.

- 5) Pelabuhan Sungai dan Danau adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.
 - 6) Pelabuhan khusus merupakan pelabuhan yang dibangun dan dijalankan guna menunjang kegiatan yang bersifat khusus dan pada umumnya untuk kepentingan individu atau kelompok tertentu, misalnya pelabuhan khusus pengangkutan batu bara;
 - 7) Pelabuhan penyebrangan merupakan pelabuhan yang digunakan khusus untuk kegiatan penyebrangan dari satu pelabuhan dengan pelabuhan yang lainnya yang mempunyai keterkaitan;
 - 8) Pelabuhan Daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.
- b. Jenis pelabuhan:
- 1) Pelabuhan laut
 - 2) Pelabuhan sungai dan danau.
- c. Pembangunan Pelabuhan:
- Lokasi pembangunan pelabuhan:
- 1) Rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah propinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
 - 2) Potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah;
 - 3) Potensi sumber daya alam; dan
 - 4) Perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.
- Lokasi pelabuhan utama:
- 1) Kedekatan secara geografis dengan tujuan pasar internasional;
 - 2) Kedekatan dengan jalur pelayaran internasional;

- 3) Memiliki jarak tertentu dengan pelabuhan utama lainnya;
- 4) Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang;
- 5) Mampu melayani kapal dengan kapasitas tertentu;
- 6) Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang internasional; dan
- 7) Volume kegiatan bongkar muat dengan jumlah tertentu.

Lokasi pelabuhan sungai dan danau:

- 1) Kedekatan secara geografis dengan tujuan pasar nasional dan/atau internasional;
- 2) Memiliki jarak tertentu dengan pelabuhan lainnya;
- 3) Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang;
- 4) Mampu melayani kapal dengan kapasitas tertentu;
- 5) Berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang internasional;
- 6) Volume kegiatan bongkar muat dengan jumlah tertentu;
- 7) Jaringan jalan yang dihubungkan; dan atau
- 8) jaringan jalur kereta api yang dihubungkan.

d. Fasilitas Pelabuhan Laut

Fasilitas pokok meliputi:

- 1) Alur-pelayaran;
- 2) Perairan tempat labuh;
- 3) Kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal;
- 4) Perairan tempat alih muat kapal;
- 5) Perairan untuk kapal yang mengangkut Bahan/Barang Berbahaya dan Beracun (B3);
- 6) Perairan untuk kegiatan karantina;
- 7) Perairan alur penghubung intrapelabuhan;
- 8) Perairan pandu; dan
- 9) Perairan untuk kapal pemerintah.

Fasilitas penunjang meliputi:

- 1) Perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang;
 - 2) Perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal;
 - 3) Perairan tempat uji coba kapal (percobaan berlayar);
 - 4) Perairan tempat kapal mati;
 - 5) Perairan untuk keperluan darurat; dan
 - 6) Perairan untuk kegiatan kepariwisataan dan perhotelan.
- e. Fasilitas Pelabuhan Sungai dan Danau

Fasilitas pokok meliputi:

- 1) Dermaga;
- 2) Lapangan penumpukan;
- 3) Terminal penumpang;
- 4) Ruang penampungan dan area pengolahan limbah;
- 5) *Bunker*;
- 6) Alat pemadam kebakaran; dan
- 7) Alat penanganan Bahan/Barang Berbahaya dan Beracun (B3).

Fasilitas penunjang meliputi:

- 1) Perkantoran;
- 2) Pos dan telekomunikasi;
- 3) Kegiatan pariwisata.

Dalam konteks sekarang, ada beberapa syarat yang harus dipenuhi dalam hal pengelolaan dan penetapan lokasi pelabuhan, agar pelabuhan tersebut dapat berfungsi secara maksimal, yaitu:

1. Pelabuhan harus terletak pada lokasi yang dapat menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran serta dapat dikembangkan dan dipelihara sesuai standar yang berlaku;
2. Pelabuhan harus mempertimbangkan kemudahan pencapaian bagi pengguna;
3. Pelabuhan harus mudah dikembangkan, untuk memenuhi peningkatan permintaan akan jasa angkutan laut;

4. Pelabuhan harus menjamin pengoperasian dalam jangka waktu panjang;
5. Pelabuhan harus berwawasan lingkungan;
6. Pelabuhan harus terjangkau secara ekonomis bagi pengguna dan penyelenggara pelabuhan.³¹

Adapun yang terkait dengan pengelolaan pelabuhan, ada tiga tipe manajemen pelabuhan, yakni:

a. *Landlord Port*

Pengelola pelabuhan (Badan Pemerintah) menyediakan fasilitas dasar kepelabuhan (infrastruktur) kemudian menyewakannya kepada operator terminal. Para operator terminal ini kemudian melengkapi lagi fasilitas tambahan (suprastruktur) yang ada di pelabuhan sekaligus pelaksana bongkar muat, *cargo doring*, *storeage*, dan *receiving/delivery*;

b. *Tool Port*

Pengelola pelabuhan yang terdiri dari Badan Pemerintah, menyediakan fasilitas dasar kepelabuhan (infrastruktur) dan fasilitas tambahan (suprastruktur), kemudian menyewakannya kepada operator terminal untuk melaksanakan bongkar muat, *cargo doring*, *storeage*, dan *receiving/delivery*;

c. *Operating Port*

Pengelola pelabuhan (Badan Pemerintah) selain menyediakan fasilitas dasar kepelabuhan (infrastruktur) dan fasilitas tambahan (suprastruktur), sekaligus juga sebagai pelaksana operator pelabuhan yang melaksanakan kegiatan bongkar muat, *cargo doring*, *storeage*, dan *receiving/delivery*.³²

2.1.4 Dampak Keberadaan Pelabuhan

Pengaruh atau dampak dari keberadaan suatu pelabuhan terhadap berbagai aspek yang ada di sekitarnya merupakan suatu

31 <http://lisaherdiana.blogspot.com/2012/04/pelabuhan.html>.

32 <http://www.maritimeworld.web.id/2011/04/apakah-yang-dimaksud-dengan-pelabuhan.html>.

keniscayaan. Selain berdampak positif misalnya dilihat dari segi perkembangan ekonomi dan perdagangan atau pun dari aspek yang lainnya, keberadaan pelabuhan juga berdampak negatif, terutama terhadap kawasan atau lingkungan alam di sekitarnya.

Adapun dampak positif dari keberadaan pelabuhan, bahwa pelabuhan dapat mempengaruhi pembangunan ekonomi dan sebaliknya pembangunan ekonomi dapat pula mempengaruhi peningkatan aktivitas pelabuhan.

Di samping itu, ada dua hal yang disumbangkan pelabuhan untuk meningkatkan perekonomian yang bersifat terukur dan tidak terukur. Hal-hal yang terukur seperti pajak-pajak, deviden dan retribusi. Sedangkan yang tidak terukur adalah kesempatan kerja dan tumbuhnya usaha-usaha atau pun industri di sekitar pelabuhan, sebagai efek ganda kegiatan ke pelabuhan yang akan memberikan nilai tambah ekonomi pada daerah sekitar pelabuhan.

Dampak positif yang lain dari keberadaan pelabuhan ditinjau dari aspek aspek sosial adalah bahwa pelabuhan dapat dijadikan sebagai transportasi perairan dan juga dapat dijadikan sebagai pusat kegiatan masyarakat sekitar pelabuhan, misal dalam memberikan penyuluhan-penyuluhan mengenai hal yang berhubungan dengan kegiatan masyarakat yang akan mereka lakukan di lingkup pelabuhan tersebut.

Namun di sisi lain terdapat dampak negatif dari keberadaan pelabuhan terhadap lingkungan atau alam yang ada di sekitarnya, antara lain:

- a. Terjadinya perubahan fungsi dan tata guna lahan. Kawasan pesisir berupa kawasan lahan basah berhutan mangrove, pantai berpasir, atau pantai berbatu. Pelabuhan di kawasan tersebut, akan menimbulkan perubahan fungsi dan tata guna lahan yang mengakibatkan perubahan bentang alam. Pada awalnya, kawasan tersebut berfungsi sebagai cathmen area baik untuk air hujan maupun air pasang, namun setelah ada pembangunan pelabuhan, seperti kegiatan pembukaan lahan, pemotongan dan penimbunan tanah pada tahap konstruksi,

serta pemadatan tanah, akan mengubah lahan fungsi tersebut. Air hujan kemudian tidak dapat meresap ke dalam tanah, sehingga meningkatkan volume air limpasan (*run off*) dan terjadinya potensi genangan serta mengubah pola genangan. Selain itu, pelabuhan mengambil air bawah tanah secara besar-besaran dan tidak terkontrol untuk dijual ke kapal-kapal yang bersandar. Kegiatan tersebut menyebabkan terjadinya penurunan tanah, yang akhirnya menyebabkan banjir rob di wilayah sekitar pelabuhan;

- b. Perubahan mata pencaharian dan pendapatan penduduk. Kehadiran pelabuhan juga berdampak terhadap terjadinya perubahan mata pencaharian dan pendapatan penduduk. Semisal, pada awalnya wilayah tersebut merupakan kawasan pertanian, namun setelah adanya pelabuhan, para penduduk beralih menjadi pekerja (buruh) atau pedagang kecil di pelabuhan, otomatis, pendapatan mereka juga berubah;
- c. Terjadinya gangguan terhadap aktivitas nelayan, peningkatan kepadatan lalu lintas pelayaran maupun lalu lintas di sekitar wilayah pelabuhan;
- d. Penurunan kualitas udara dan peningkatan kebisingan. Penurunan kualitas udara dapat disebabkan oleh peningkatan debu akibat kegiatan konstruksi dan kegiatan operasional *loading off loading* di pelabuhan. Udara pelabuhan menjadi kotor dan berimbas pada kesehatan masyarakat pelabuhan. Peningkatan kebisingan pada kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan, sehingga mengganggu kenyamanan di permukiman sekitar pelabuhan;
- e. Penurunan kualitas air laut dan kualitas air permukaan. Penurunan kualitas air laut dikarenakan adanya peningkatan kekeruhan dan peningkatan pencemaran air laut. Hal tersebut disebabkan oleh kegiatan konstruksi pada pembangunan pelabuhan, terutama pada tahap pengerukan (*capital dredging*) dan pembuangan material keruk. Kegiatan tersebut akan memengaruhi kualitas air laut dan kualitas air permukaan (jika

pembangunan pelabuhan terletak di sekitar sungai) dengan adanya peningkatan pencemaran terutama yang dihasilkan dari *discharge* air limbah domestik dan non domestik (*air balast, tank cleaning*, dan bahan kimia yang digunakan untuk perawatan kapal), kegiatan operasional *loading-offloading* di pelabuhan serta korosi (pengkaratan) pada kapal. Hal ini juga berdampak pada kesehatan masyarakat yang mengkonsumsi air yang tercemar maupun mengkonsumsi ikan yang hidup di perairan pelabuhan.

- f. Perubahan Pola Arus Laut, Gelombang dan Garis Pantai. Kegiatan pelabuhan dan bersandarnya kapal-kapal besar akan mempengaruhi terjadinya perubahan kedalaman laut, pola arus laut dan gelombang mengakibatkan dampak turunan yaitu adanya perubahan pola sedimentasi yang dapat mengakibatkan abrasi dan akresi (perubahan garis pantai). Jika bagian struktur pelabuhan menonjol ke arah laut, maka mungkin terjadi erosi pada garis pantai di sekitarnya akibat transpor sediment sejajar pantai yang terganggu.
- g. Gangguan Terhadap Biota Perairan. Pelabuhan dengan segala aktivitas yang dilakukan padanya boleh jadi mengganggu biota yang ada di lahan basah seperti mangrove, jenis crustacea, larva-larva ikan dan biota perairan lainnya seperti terumbu karang dan padang lamun. Gangguan terhadap biota perairan dapat terjadi secara langsung maupun tidak langsung. Secara langsung disebabkan oleh kegiatan pengerukan dan pembangunan, sedangkan secara tidak langsung merupakan dampak lanjutan dari penurunan kualitas air laut akibat operasional kapal-kapal di pelabuhan.³³

33 https://www.academia.edu/7120621/peranan_penting_pelabuhan.

2.2 Sejarah Masuknya Islam: Perdagangan dan Pelabuhan

Sejarah masuknya Islam di Nusantara-Indonesia maupun di Banjarmasin merupakan dua hal penting yang patut untuk didiskusikan untuk melihat bagaimana perdagangan dan pelabuhan sebagai bagian yang saling terkait dalam konteks penyebaran Islam.

2.2.1 Di Indonesia

Berkenaan dengan masuknya Islam ke Indonesia, para ahli berbeda pendapat tentang kapan masuk dan siapa pembawanya. Menurut Ahmad Mansur Suryanegara dalam bukunya yang berjudul *Menemukan Sejarah*, terdapat 3 teori berkenaan dengan proses masuk dan berkembangnya agama Islam di Indonesia, yaitu teori Gujarat, Mekkah, dan Persia.³⁴

- a. Teori Gujarat. Teori Gujarat Teori berpendapat bahwa agama Islam masuk ke Indonesia pada abad 13 dan pembawanya berasal dari Gujarat (Cambay), India. Dasar dari teori ini adalah: kurangnya fakta yang menjelaskan peranan bangsa Arab dalam penyebaran Islam di Indonesia; adanya batu nisan Sultan Samudra Pasai, yaitu Malik Al Saleh tahun 1297 yang bercorak khas Gujarat. Pendukung teori Gujarat adalah Snouck Hurgronje, WF Stutterheim dan Bernard H.M. Vlekke. Para ahli yang mendukung teori Gujarat, lebih memusatkan perhatiannya pada saat timbulnya kekuasaan politik Islam, yaitu adanya kerajaan Samudra Pasai.
- b. Teori Mekkah. Dasar dari teori ini adalah bahwa pada abad ke 7 yaitu tahun 674 di pantai barat Sumatera sudah terdapat perkampungan Islam (Arab); dengan pertimbangan bahwa pedagang Arab sudah mendirikan perkampungan di Kanton (Cina) sejak abad ke-4. Hal ini juga sesuai dengan berita

34 Ahmad Mansur Suryanegara, *Menemukan Sejarah Wacana Pergerakan Islam di Indonesia*, (Bandung: Mizan, 1998), h.75-76. lihat juga Musyrifah Sunanto, *Sejarah Peradaban Islam Indonesia*, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2005), h.8.

Cina. Pendukung teori ini adalah Hamka. Teori ini kemudian diperkuat lagi oleh hasil seminar sejarah masuknya Islam ke Indonesia tahun 1963 menyimpulkan bahwa Islam sudah datang ke Indonesia pada abad ke-1 Hijriyah (bersamaan dengan abad ke-7 M), langsung dari Arab dengan bukti bahwa jalur pelayaran perdagangan yang menghubungkan Indonesia dengan Timur Tengah pada masa itu sudah ramai dan bersifat internasional melalui Selat Malaka yang menghubungkan Dinasti Tang di Cina (Asia Timur), Sriwijaya (Indonesia), dan Bani Umayyah (di Asia Barat).³⁵

T.W. Arnold, ketika mengupas Islam di kepulauan Indonesia mengaitkannya dengan kegiatan dagang para saudagar Arab ke jurusan Asia Timur. Menurut Arnold, sejak abad II sebelum masehi, orang Arab sudah meluaskan perdagangan mereka ke Srilanka. Sejak awal abad VII sesudah Masehi kegiatan tersebut berlanjut ke Tiongkok melalui laut. Dapat diperkirakan, bahwa orang-orang Arab itu sudah membangun permukiman di beberapa daerah di Nusantara.³⁶

Lebih jauh ditegaskan pula bahwa sejak abad ke-7 M diduga kuat para musafir dan pedagang Arab, Persia dan India telah memperkenalkan Islam di Nusantara. Dugaan kuat ini karena sejak abad ke-5 M Samudera Hindia telah menjadi jalan perdagangan Teluk Persia–Tiongkok yang terus berlanjut pada abad kemudian.³⁷

Kemudian, sejak abad ke-8 M, hubungan Nusantara lebih meningkat menjadi hubungan langsung dengan Arab, dan Samudera Hindia semakin ramai dengan pelayaran dan perdagangan. Pada abad ini juga masa-masa kejayaan Dinasti Abbasiyah (750–1258 M). Suatu hal yang sangat meyakinkan

35 A. Hasjmy, *Sejarah Masuk dan Berkembangnya Islam di Indonesia*, (Bandung: PT. Al-Ma'arif, 1981), h.358.

36 Thomas W. Arnold, *The Preaching of Islam*, (Jakarta: PT. Wijaya, 1981), h.35.

37 Dewan Redaksi, *Ensiklopedi Islam*, Juz 2, (Jakarta: PT. Ikhtiar Baru van Hoeve, 2001), h.215.

adalah terjadi aktivitas pelayaran perdagangan semakin pesat. Pedagang Arab yang sebelumnya hanya sampai ke India, tetapi pada abad ke- 8 M ini sudah sampai ke Nusantara. Hubungan Arab dengan Nusantara sudah langsung.³⁸

- c. Teori Persia oleh A. Hussein Jayadiningrat berpendapat bahwa Islam masuk ke Indonesia abad ke-13 M dan pembawanya berasal dari Persia (Iran). Dasar teori ini adalah kesamaan aspek dari beberapa budaya Persia dengan budaya masyarakat Islam Indonesia, seperti peringatan 10 Muharram atau *Asyura*, kesamaan salah satu ajaran tasawuf yang berkembang di Indonesia dengan konsep pemikiran sufi dari Iran, yaitu Al-Hallaj; penggunaan istilah Bahasa Iran dalam sistem mengeja huruf Arab untuk tanda-tanda bunyi *harakat*/baris; ditemukannya makam Maulana Malik Ibrahim tahun 1419 M dan adanya perkampungan Muslim-Persia di Leren (Gresik).

Di samping ketiga teori di atas yang membicarakan tentang sejarah masuk, proses, dan perkembangan Islam di Indonesia, ada lagi satu teori yang juga membicarakan hal yang sama, yakni Teori Cina. Teori ini mengatakan bahwa proses kedatangan Islam ke Indonesia (khususnya di Jawa) berasal dari para perantau Cina. Orang Cina telah berhubungan dengan masyarakat Indonesia jauh sebelum Islam dikenal di Indonesia. Pada masa Hindu-Buddha, etnis Cina atau Tiongkok telah berbaur dengan penduduk Indonesia, terutama melalui kontak dagang. Islam sendiri telah lebih dulu sampai di Cina, yakni pada abad ke-7 M. Sumanto Al Qurtuby dalam bukunya *Arus Cina-Islam-Jawa* menyatakan bahwa menurut kronik masa Dinasti Tang (618-960 M) di daerah Kanton, Zhang-zhao, Quanzhou, dan pesisir Cina bagian selatan, telah terdapat sejumlah permukiman Islam.³⁹

38 M. Shaleh Putuhena, *Historiografi Haji Indonesia*, (Yogyakarta: LKiS, 2007), h.71.

39 Sumanto Al Qurtuby, *Arus Cina-Islam-Jawa (Bongkar Sejarah atas Peranan Tionghoa dalam Penyebaran Agama Islam di Nusantara)*, (Jakarta: Penerbit: INSPEAL Press dan Inti, 2007).

Beberapa teori di atas pada dasarnya masing-masing memiliki kebenaran dan kelemahan. Sebab, arus perdagangan pada waktu dulu tidak mengenal batas wilayah, bangsa, dan agama. Islam masuk ke Nusantara juga pada wilayah dan fase (kedatangan Islam, dianut oleh penduduk, dan perkembangan) yang berbeda, sehingga terjadinya bisa bersamaan pada satu atau berbagai wilayah dan bisa pula pada waktu yang berbeda. Maka itu, berdasarkan teori tersebut dapatlah disimpulkan bahwa Islam masuk ke Indonesia dengan jalan damai pada abad ke 7 dan mengalami perkembangannya pada abad ke 13 M.

Berkenaan dengan pembawa masuknya Islam ke Indonesia, para ahli juga berbeda pendapat, ada yang menyatakan dibawa langsung oleh para penyebar Islam dari Arab, India, Persia, dan Cina. Karena memang, jauh sebelum pengaruh Islam masuk ke Indonesia, di kawasan ini sudah terdapat kontak-kontak dagang, baik dari Arab, Persia, India dan Cina. Kemudian, seiring dengan perkembangannya, maka Islam secara akomodatif, akulturasi, dan sinkretis merasuk serta punya pengaruh di Arab, Persia, India, dan Cina. Melalui perdagangan itulah Islam masuk ke kawasan Indonesia. Dengan demikian bangsa Arab, Persia, India, dan Cina punya andil melancarkan perkembangan Islam di kawasan Indonesia. Pedagang Islam dari Gujarat misalnya, menyebarkan Islam dengan bukti-bukti seperti ukiran batu nisan gaya Gujarat; adat-istiadat dan budaya India Islam. Para pedagang Persia menyebarkan Islam dengan beberapa bukti seperti sebutan atau gelar "Syah" bagi penguasa atau raja berbagai kesultanan di Indonesia; pengaruh aliran "Wihdatul Wujud" (Syeh Siti Jenar); pengaruh mazhab Syi'ah (tradisi *Asyura*, Tabut Hasan dan Husien). Para pedagang Arab menyebarkan Islam dengan bukti bahwa banyak di antara mereka yang menetap di pantai-pantai kepulauan Indonesia, seperti catatan perjalanan Al-Mas'udi pada tahun 916 yang menyatakan telah berjumpa dengan komunitas Arab dari Oman, Hadramaut, Basrah, dan Bahrein untuk menyebarkan Islam di lingkungannya, sekitar Sumatera, Jawa, dan Malaka; munculnya

nama “kampung Arab” dan tradisi Arab di lingkungan masyarakat Indonesia yang banyak mengenalkan Islam. Para pedagang Cina dengan bukti antara lain adanya kontak dagang dan barang dagangan seperti guci, tembikar, barang-barang berbahan porselin dari Cina; adanya kunjungan dan pelayaran Cheng Ho; beberapa penguasa yang bergaris atau keturunan Cina, seperti Raden Fatah, pendiri Kesultanan Demak; adanya di antara anggota walisongo penyebar agama Islam di Pulau Jawa yang bergaris Arab-Cina.

Berdasarkan penjelasan di atas, walaupun para ahli sejarah berbeda pendapat tentang asal negara pembawa dan waktu masuknya Islam ke Indonesia, tetapi mereka sepakat bahwa perdagangan merupakan jalur utama masuk dan penyebaran Islam di Indonesia. Hasil seminar mengenai sejarah masuknya Islam ke Indonesia, yang berlangsung di Medan tahun 1963 menguatkan kesimpulan ini bahwa Islam masuk ke Indonesia melalui jalur perdagangan; daerah pertama yang didatangi Islam ialah daerah pesisir Sumatera dan bahwa setelah terbentuknya masyarakat Islam, maka Kerajaan Islam yang pertama berada di Aceh; muballigh-muballigh Islam yang pertama selain sebagai penyebar Islam merangkap juga sebagai saudagar; dalam proses pengislaman selanjutnya, orang-orang Indonesia ikut aktif mengambil bagian; Islam masuk dan disebar dengan cara damai; dan kedatangan Islam di Indonesia membawa kecerdasan dan peradaban yang tinggi dalam membentuk kepribadian bangsa Indonesia.⁴⁰

Demikian pula dijelaskan bahwa para *muballigh* atau penyebar Islam yang datang pertama ke Indonesia langsung dari Mekkah atau Madinah. Dalam pelayaran ke Nusantara, muballigh dari Timur Tengah ini singgah di Gujarat dan menjadikan Gujarat sebagai pangkalan perdagangan dan penyebaran Islam, karena tujuan mereka adalah dakwah Islam sambil berdagang. Dalam penyebaran agama Islam di Nusantara, orang Arab yang bertindak

40 Saifuddin Zuhri, *Sejarah Kebangkitan Islam dan Perkembangannya di Indonesia*, (Bandung: Al Ma'arif, 1979), h.176.

sebagai muballigh memegang peranan sebagai pimpinan dan bukanlah orang India, sekalipun mereka juga sebagai muballigh. Muballigh bangsa India lebih memusatkan perhatian mereka untuk menyebarkan agama Islam kepada bangsa India sendiri yang mayoritas beragama Hindu dan Budha pada waktu itu.⁴¹

Berikutnya, tersebarnya agama Islam menelusuri arus lalu lintas perdagangan laut. Karena kota-kota perdagangan umumnya berada di pinggir atau tepi laut atau sungai yang dapat dilayari, maka agama Islam pun berkembang pertama kali di daerah di mana terjadinya komunikasi antara bangsa dan komunikasi perdagangan. Pesatnya perkembangan agama Islam itu sangat dipengaruhi oleh penguasa setempat. Kalau di daerah itu telah terbentuk sebuah Kerajaan Islam, maka agama Islam pun ikut berkembang dengan pesat.⁴²

Memang, dalam catatan sejarah, terbukanya jalur sutera melalui laut yang menghubungkan Cina dengan Indonesia telah membuat perdagangan semakin ramai. Begitu pula ketika komoditi rempah-rempah di pasaran Eropa melambung semakin membuat terbukanya jaringan perdagangan Indonesia dengan dunia luar. Sehingga, jalur sutera yang ada dalam benak kebanyakan orang adalah lintasan perjalanan darat panjang dari Xi'an hingga ke Konstantinopel, melintasi gurun Taklamakan dan daratan Eurasia; tetapi, seiring dengan perkembangan dunia maritim di Abad Pertengahan, jalur sutera yang kuno ini pun meredup, digantikan oleh lintasan perdagangan baru dari samudera ke samudera. Rute inilah yang dikenal dengan Jalur Sutera Maritim. Para pedagang dari negeri Tiongkok melintasi Laut Tiongkok Selatan, sampai ke Semenanjung Malaya, melintasi Selat Malaka dan Selat Sunda, dan

41 M. Suriansyah Ideham, dkk, (ed.), *Sejarah Banjar*, (Banjar: Pemerintah Propinsi Kalimantan Selatan, 2003), h.53.

42 *Ibid.*, h.59.

menyeberangi Samudera Hindia hingga ke Arabia, dan Indonesia berada pada jalur yang strategis ini.⁴³

Seiring dengan terbukanya jalur sutera melalui laut, maka Indonesia yang waktu itu merupakan daerah potensial penghasil berbagai macam rempah, seperti lada atau cengkeh, pala, kayu manis, kemiri, kopi, kakao, dan lain-lain telah semakin menarik banyak para pedagang dari berbagai belahan dunia, tidak hanya para pedagang dari bangsa Asia (Arab, Persia, India, Cina) tetapi juga para pedagang dari bangsa Eropa) untuk datang langsung ke Indonesia. Mereka datang untuk mencari dan membeli rempah-rempah yang menjadi primadona komoditas perdagangan antar negara. kenyataan ini membuat Indonesia menjadi kawasan perdagangan internasional yang sangat ramai dan terbuka; tidak hanya karena komoditas perdagangan yang dihasilkannya, tetapi juga karena letak dan posisinya yang strategis.

Dampak dari terbukanya rute jalur sutera melalui pelayaran dan faktor yang mendorong tumbuh subur dan ramainya perdagangan antara negara di Indonesia sekaligus masuk serta tersebarnya Islam, sebagaimana ditegaskan Shaleh Putuhena dapat ditelaah dari beberapa hal berikut:

1. Adanya peristiwa Perang Salib (abad 11–13 M), di sela gencatan senjata, terjadi kontak kebudayaan. Tentara Salib senang dengan parfum dan rempah-rempah serta barang-barang produksi dari daerah tropis lainnya, sehingga Eropa menerima hasil pertanian dan komoditas Asia, terjadilah kemudian hubungan dagang internasional. Hal ini menambah ramai lalu lintas perdagangan kepulauan Nusantara dengan Arab;
2. Perkembangan perdagangan di Anatolia Barat turut melibatkan Turki Utsmani dalam perdagangan internasional. Ayasolog dan Balat menjadi pusat dagang dari segala penjuru dunia. Pedagang yang berhimpun di Malaka terdiri atas pedagang

43 Singgih Tri Sulistyono, "Rempah-Rempah, Imperialisme, dan Perubahan Peta Kekuatan Maritim di Nusantara Abad XVI-XVII", *Makalah Seminar*, lihat dalam <http://indonesian.cri.cn/201/2012/09/20/1s131407.htm>.

Muslim dari Kairo, Mekkah, Aden, Abesynia, Kilwa, Malindi, Hormuz, Persia, dan lain-lain;

3. Pada saat Dinasti Ming berkuasa di Cina (tahun 1368 M), pelabuhan ditutup untuk pedagang asing, (imbis dari penutupan ini), maka para pedagang semakin banyak yang mengalihkan jalur perdagangannya ke Nusantara. Seiring dengan itu, Islam turut berkembang dibawa oleh para pedagang.⁴⁴

Karena itu, disimpulkan bahwa seiring dengan terbukanya wilayah Indonesia sebagai kawasan perdagangan internasional memicu masuk dan berdatangnya para pedagang dari berbagai kawasan. Misalnya, para pedagang yang berasal dari Arab, Persia, Gujarat (India), dan Cina yang telah memeluk Islam, secara langsung mereka pun menyebarkan pengaruh Islam di Indonesia.

Cyril Glasse menyatakan bahwa Islam datang ke Indonesia (Nusantara) melalui para pedagang disampaikan dan diterima dengan cara damai, bukan melalui perang atau kekerasan, atau pula paksaan.⁴⁵

Menurut Snouck Hurgronje, walaupun saudagar-saudagar Islam yang datang ke Nusantara untuk berdagang mencari untung dan menetap di tengah-tengah permukiman penduduk lokal, bukan orang suci atau terlalu saleh, namun kebanyakan dari pedagang Muslim tersebut memperlihatkan kecenderungan yang kuat untuk menyebarkan Islam, terutama di kalangan penduduk lokal yang kurang beradab. Kepentingan pribadinya pun mengharuskan mereka untuk berbuat demikian, paling tidak para pedagang Muslim tersebut ingin menciptakan lingkungan hidup yang lebih baik, terutama lingkungan keluarga mereka sendiri.⁴⁶

L. Stoddard juga menegaskan hal sama bagaimana semangat para saudagar Muslim dalam menyampaikan Islam kepada

44 M. Shaleh Putuhena, *Historiografi Haji Indonesia*, h.74–75.

45 Cyril Glasse, *Ensiklopedi Islam*, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2002), h.170.

46 Snouck Hurgronje, *Islam di Hindia Belanda*, (Jakarta: Bharata Karya Aksara, 1983), h.10-11.

masyarakat Nusantara. Menurutnya setiap orang Islam, sekian jauhnya adalah orang-orang yang berpembawaan sebagai muballigh dan dengan sendirinya mendakwahkan keyakinannya kepada lingkungan tetangganya yang tidak beragama Islam, sehingga pekerjaan penyiaran Islam tidak hanya dilakukan oleh para pemimpin agama secara tertentu, melainkan juga kebanyakan orang Muslim, misalnya pengembara agama, pedagang, dan para pekerjaan pindahan yang sederhana. Dalam pada itu, banyak orang Muslim yang bersemangat dan memperjuangkan dengan penuh keikhlasan serta menyediakan jiwaraganya untuk melakukan tugas suci tersebut.⁴⁷

Karena itu, menurut A. Johns, memang bukanlah suatu hal yang biasa untuk membayangkan bahwa pelaut-pelaut dan saudagar-saudagar yang berlayar ke Nusantara sebagai penyebar agama. Tetapi apabila kita membayangkan bahwa di antara rombongan pedagang Muslim tersebut ada yang menjadi anggota dari gildagilda perdagangan kaum sufi dan pelayaran mereka disertai pula oleh syekh-syekh mereka, maka kita bisa menganggap bahwa peristiwa perdagangan dan pelayaran dengan pelabuhan tempat sandarnya sebagai satu basis yang sangat penting dalam proses penyebaran Islam di Indonesia.⁴⁸

Dalam konteks ini, jelas bahwa jalur perdagangan dan kaum pedagang memiliki peranan yang sangat besar terhadap tersebarnya Islam. Di mana, dengan adanya jalur perdagangan, maka memungkinkan dan mendorong datangnya para muballigh ke bandar-bandar atau pelabuhan di Indonesia, menetap dalam waktu yang cukup lama di bandar Indonesia untuk melakukan aktivitas perdagangan sampai menunggu pergantian musim, mereka kemudian juga mengenalkan nilai-nilai dan ajaran Islam kepada pedagang lain dan penduduk sekitar pelabuhan, mendirikan permukiman beserta tempat ibadah (masjid), hingga kemudian

47 L. Stoddard, *Dunia Baru Islam*, (Jakarta: Menkokesra, 1966), h.58.

48 A. Johns, "Tentang Kaum Mistik Islam dan Penulisan Sejarah", dalam Taufik Abdullah (ed.), *Sejarah dan Masyarakat*, (Jakarta: Pustaka Firdaus, 1987), h.90.

melangsungkan perkawinan dengan penduduk pribumi yang sudah diIslamkan.⁴⁹

Selain jalur perdagangan yang menjadi faktor utama penyebaran Islam di Indonesia, jalur-jalur lain yang juga digunakan dalam rangka penyebaran dan perkembangan Islam adalah jalur perkawinan, jalur pendidikan, jalur dakwah, dan jalur kesenian.⁵⁰

1. Saluran Perkawinan

Para pedagang Muslim banyak yang menetap cukup lama di Indonesia. Mereka menikahi wanita pribumi sebagai putrinya. Sebelum dinikahi, wanita yang belum beragama Islam diminta masuk Islam terlebih dahulu. Di antara wanita yang dinikahi pedagang Muslim adalah putri raja atau bangsawan. Khusus pada proses perkawinan yang melibatkan putri raja atau bangsawan sangat bermanfaat bagi penyebaran agama Islam. Dengan proses seperti itu, agama Islam menjadi cepat berkembang. Apabila seorang raja atau adipati sudah masuk Islam maka rakyatnya juga akan mudah diajak masuk Islam. Contoh perkawinan yang melibatkan putri raja atau bangsawan, antara lain: perkawinan Putri Campa dengan Raja Brawijaya yang melahirkan Raden Patah; perkawinan Rara Santang (putri Prabu Siliwangi) dengan Syarif Abdullah melahirkan Syarif Hidayatullah (Sunan Gunung Jati); perkawinan Putri Blambangan dengan Maulana Ishak mempunyai seorang putra bernama Raden Paku (Sunan Giri); perkawinan Raden Rahmat (Sunan Ampel) dengan Nyai Gede Manila melahirkan Sunan Bonang (Makdum Ibrahim) dan Sunan Drajat (Syarifudin); perkawinan Putri Tumenggung Wilatikta; perkawinan putri Kawunganten dengan Sunan Gunung Jati di Cirebon; perkawinan putri Adipati Tuban (R.A. Teja) dengan Syekh Abdurrahman

49 <http://youchenkymayeli.blogspot.com/2012/05/hubungan-penyebaran-agama-islam-dengan.html>.

50 <http://wlnarian.blogspot.com/2013/12/proses-awal-perkembangan-pengaruh-agama.html>. lihat juga Musyrifah Sunanto, *Sejarah Peradaban Islam Indonesia*, h.10-11.

(Muslim arab) yang melahirkan Syekh Jali (Laleluddin), dan lain-lain.

2. Saluran Tasawuf

Tasawuf adalah ajaran atau cara untuk mendekatkan diri kepada Tuhan. Para ahli tasawuf biasanya memiliki keahlian yang dapat membantu masyarakat, misalnya ahli menyembuhkan penyakit. Mereka mengajarkan agama Islam di Indonesia menyesuaikan dengan pola pikir masyarakat yang masih berorientasi pada agama terdahulu, sehingga Islam mudah dimengerti dan diterima masyarakat pribumi. Tokoh-tokoh tasawuf di Indonesia, antara lain Hamzah Fansuri, Syamsuddin Sumatrani, Nuruddin al-Raniri, Abdul Rauf Singkel, Wali Songo, dan lain-lain.

3. Saluran Pendidikan

Penyebaran ajaran Islam melalui saluran pendidikan dilakukan melalui pesantren-pesantren. Proses belajar mengajar di pesantren dibimbing oleh seorang kiai atau ulama. Murid pesantren atau santri tinggal di dalam pondok atau asrama. Setelah lulus belajar, para santri pulang ke daerah asalnya. Mereka mempunyai kewajiban mengajarkan kembali ilmunya kepada masyarakat sekitar. Dengan cara itu, Islam terus berkembang memasuki daerah-daerah terpencil. Pesantren yang telah berdiri pada masa pertumbuhan Islam di Jawa, antara lain Pesantren Sunan Ampel di Surabaya dan Pesantren Sunan Giri di Giri. Pada saat itu, terdapat berbagai kyai dan ulama yang dijadikan guru agama atau penasihat agama di kerajaan-kerajaan. Kyai Dukuh adalah guru Maulana Yusuf di Kerajaan Banten. Kyai Ageng Sela adalah guru dari Jaka Tingkir. Syekh Yusuf merupakan penasihat agama Sultan Ageng Tirtayasa di Kerajaan Banten.

4. Saluran Seni Budaya

Berkembangnya agama Islam juga dapat melalui seni budaya, misalnya seni bangunan (masjid), seni pahat (ukir), seni tari, seni musik, dan seni sastra. Islamisasi juga dilakukan

melalui pertunjukan wayang yang disisipkan ajaran Islam. Dengan demikian, masyarakat akan dengan mudah menangkap dan memahami ajaran Islam. Penyebaran Islam melalui kesenian contohnya dilakukan oleh Sunan Kalijaga dan Sunan Panggung memanfaatkan seni pertunjukan wayang sebagai media dakwah. Kalijaga selalu menyampaikan pesan-pesan islami dalam pertunjukan wayang ini. Bahkan, ia secara massal mengajak penonton bersama-sama mengucapkan kalimat syahadat. Cerita wayang diambil dari kisah Mahabarata dan Ramayana, tetapi oleh Sunan Kalijaga diselipkan tokoh-tokoh Islam. Nama tertentu disebutnya sebagai simbol Islam. Misalnya, Panah Kalimasada, sebuah senjata paling ampuh, dihubungkan dengan dua kalimat syahadat. Pesan-pesan Islamisasi juga dilakukan melalui sastra, misalnya Kitab Primbon pada abad ke-16 M yang disusun oleh Sunan Bonang. Kitab-kitab tasawuf diterjemahkan ke dalam bahasa Melayu dan bahasa daerah. *Babad* dan *hikayat* juga ditulis dalam bahasa daerah dengan huruf daerah dan Arab.

5. Saluran Dakwah

Proses Islamisasi di Indonesia juga dilakukan melalui saluran dakwah yang dilakukan oleh para ulama. Peranan ulama sangat besar dalam proses awal perkembangan Islam di Indonesia. Mereka sangat aktif menyebarkan agama Islam di berbagai wilayah di Indonesia, seperti penyebaran agama Islam di Pulau Jawa yang dilakukan oleh Wali Songo, yakni Maulana Malik Ibrahim atau Sunan Gresik berasal dari Persia; Sunan Ampel atau Raden Rahmat; Sunan Drajat atau Syarifudin (putra Raden Rahmat); Sunan Bonang atau Mahdun Ibrahim (putra Raden Rahmat); Sunan Giri atau Raden Paku (murid Sunan Ampel); Sunan Kalijaga atau Joko Said; Sunan Kudus atau Jafar Sidiq; Sunan Muria atau Raden Umar Said; dan Sunan Gunung Jati atau Syarif Hidayatullah. Peranan para wali dalam penyebaran agama Islam sangat besar. Mereka menyebarkan agama Islam dengan cara bijaksana dan damai.

Dengan cara tersebut, ajaran Islam mudah diterima oleh masyarakat. Peranan mereka di antaranya menjadi guru agama atau penasihat raja dan mengembangkan budaya setempat yang disesuaikan dengan unsur Islam.

Dalam proses dan perkembangan selanjutnya, Islam kemudian dapat tersebar di seluruh Indonesia. Tersebarinya dan diterimanya Islam secara damai di seluruh Indonesia ditentukan oleh banyak faktor, baik faktor yang berhubungan dengan ajaran Islam itu sendiri maupun faktor yang berhubungan dengan cara dan strategi penyampaiannya. Menurut para ahli, di antara faktor-faktor mudahnya Islam diterima oleh masyarakat Indonesia adalah:

1. Agama Islam tidak sempit dan berat melakukan aturan-aturannya, bahkan mudah ditiru oleh segala golongan umat manusia, bahkan untuk masuk agama Islam saja cukup dengan mengucap dua kalimah syahadat saja;
2. Sedikit tugas dan kewajiban Islam;
3. Penyiaran Islam itu dilakukan dengan cara berangsur-angsur sedikit demi sedikit;
4. Penyiaran Islam dilakukan dengan cara bijaksana;
5. Penyiaran Islam dilakukan dengan perkataan yang mudah dipahami umum, dapat dimengerti oleh golongan bawah dan golongan atas.

Ada juga yang menyatakan bahwa faktor-faktor penentu diterimanya Islam dan ketersebarannya secara meluas dikarenakan oleh:

1. Syarat-syarat masuk agama Islam sangat mudah yaitu dengan mengucapkan kalimat syahadat;
2. Upacara-upacara agama Islam sangat sederhana dibandingkan dengan agama yang lain;
3. Agama Islam tidak mengenal sistem kelompok atau tingkatan hidup masyarakat dan menganggap setiap manusia sama;
4. Agama Islam yang menyebar di Indonesia telah disesuaikan dengan adat dan tradisi bangsa Indonesia;

5. Faktor politik yang ikut memperlancar penyebaran agama Islam.⁵¹

Selain daripada perdagangan, unsur lain yang juga perlu dicatat dari periode awal masuknya Islam ke Indonesia adalah berkembangnya pelabuhan-pelabuhan yang menjadi pintu masuk pedagang Muslim dalam rangka penyebaran Islam. Karena, proses berkembangnya agama Islam sejalan dengan perdagangan dan pelayaran yang berlabuh di pelabuhan. Sebagaimana ditegaskan pula oleh Musyrifah Sunanto, pelabuhan-pelabuhan yang banyak terdapat diberbagai kawasan pesisir pantai di Indonesia merupakan tempat pertama yang menjadi wilayah penyebaran Islam di Indonesia yang dilakukan oleh para pedagang yang berasal dari Timur Tengah.⁵²

Kawasan atau kota-kota yang menjadi pelabuhan tersebut, yang berada di wilayah pesisir pantai atau sungai juga merupakan wilayah pertama masuk dan perkembangan Islam. Para ahli menegaskan bahwa Islam pada mulanya berkembang secara pesat di kota-kota pelabuhan, di mana kota-kota pelabuhan tersebut sekaligus jadi ibukota atau pusat kerajaan, misalnya kerajaan Samudera Pasai, Kerajaan Malaka, demikian pula kerajaan-kerajaan di pesisir Jawa dan di kalimantan.⁵³

Itulah sebabnya, pada mula perkembangannya, Islam mendapatkan dukungan di kota-kota pelabuhan, pelabuhan menjadi basis kekuatan Islam seiring dengan tumbuhnya berbagai kerajaan di pesisir pantai, dan Istana Kerajaan menjadi pusat pengembangan Islam atas perlindungan resmi penguasa.⁵⁴ Istana kerajaan yang berada di sekitar kawasan pelabuhan juga menjadi pusat pendidikan, mencetak kader muballig dan kader politik. Kader

51 <http://wlnarian.blogspot.com/2013/12/proses-awal-perkembangan-pengaruh-agama.html>

52 Musyrifah Sunanto, *Sejarah Peradaban Islam Indonesia*, h.9. Lihat juga Taufik Abdullah, *Sejarah Umat Islam di Indonesia*, (Jakarta: Majelis Ulama Indonesia, 1991), h.39.

53 Musyrifah Sunanto, *Sejarah Peradaban Islam Indonesia*, h.13.

54 *Ibid.*, h.13-14.

politik dimaksudkan yang kemudian hari menjadi raja-raja penguasa.⁵⁵

Antara perdagangan, pelabuhan, dan Islam kemudian saling berintegrasi dan menjadi aspek yang saling terkait. Perpaduan tersebut telah mendorong tumbuhkembangnya ketiga aspek ini secara simultan, sehingga saling menguatkan keberadaan ketiganya dalam sejarah Islam di Indonesia pada masa-masa kejayaan Kesultanan Islam diberbagai kawasan di Indonesia. Misalnya, dijelaskan bahwa pada abad ke-16 M telah terdapat banyak dan bermunculan kota-kota pelabuhan di Sumatera, Jawa, Maluku, dan pulau-pulau lainnya yang berfungsi sebagai pusat perdagangan. Hubungan perairan di daerah dilakukan dengan memakai perahu kecil, sedangkan pengangkutan lebih lanjut ke pusat-pusat pelabuhan besar dilakukan oleh pedagang dari luar dengan menggunakan kapal-kapal yang lebih besar. Pusat-pusat perdagangan abad ke-16 M dapat disebutkan di daerah sepanjang pantai timur Sumatra dan di seberang Selat Malaka, di antaranya Kerajaan Aceh, Lamuri, Arkat, Rupert, Siak, Kampar Tongkal, Indragiri, Klang, Bernam, dan Perlak di pantai barat Semenanjung Malaya.

Kemudian, di pantai barat Pulau Sumatera telah muncul beberapa pelabuhan kecil di antaranya Baros, Tiku, Meulaboh, dan Andalas. Adapun pelabuhan Pasai, Pidie, Palembang, Priaman termasuk pusat pelabuhan perdagangan tingkat kedua di bawah Malaka. Daerah sekitar Selat Malaka sudah barang tentu masuk daerah pengaruh Malaka, sedangkan Jambi dan Palembang masuk lingkungan Demak. Lampung dan Tulangbawang masuk pengaruh Kerajaan Sunda, sedang Bangka masuk dalam pengaruh Jepara. Dengan munculnya penguasa-penguasa baru pada abad ke-16 M, maka Jepara, Cirebon, Sunda Kelapa, Banten, Gresik, dan Tuban tumbuh sebagai kota pelabuhan. Maluku merupakan stasiun terakhir dari pelayaran internasional. Daerah Maluku termasuk di

55 *Ibid.*, h.13-14.

antara Ternate, Tidore, Makian, Bacan, Motir, Jailolo merupakan penghasil rempah-rempah seperti pala, cengkih, dan lada.

Organisasi pelabuhan pada saat itu rata-rata sudah berjalan dengan cukup baik. Bentuk organisasi pelabuhan yang ada pada saat itu cukup sederhana. Setiap pelabuhan dipimpin oleh syahbandar, di mana setiap ada kapal yang datang, maka syahbandar akan datang mengunjunginya. Syahbandar biasanya dijabat lebih dari satu orang dalam satu pelabuhan. Tugas syahbandar adalah memberikan nasihat kepada awak kapal yang datang tentang cara-cara berdagang di wilayahnya. Selain itu, syahbandar juga bertugas untuk menaksir barang dagangan yang dibawa para pedagang, menarik pajak, serta menentukan bentuk dan jumlah persembahan yang harus diserahkan kepada raja, bendahara, dan tumenggung.

Munculnya kota-kota pelabuhan membawa dampak adanya hubungan langsung antara pedagang asing dan pedagang pribumi maupun antar para pedagang pribumi sendiri. Pesisir dan muara sungai tersebut akhirnya menjadi tempat bergaulnya para pedagang dari berbagai pulau di Indonesia. Dari pergaulan itu kemudian terjadi proses integrasi antara masyarakat Indonesia dan para pedagang.⁵⁶

2.2.2 Di Banjarmasin

Kesultanan Banjarmasin merupakan kerajaan Islam pertama yang berkembang di Kalimantan Selatan. Agama Islam sangat besar pengaruhnya di Kesultanan Banjarmasin, baik di bidang sosial, budaya, pemerintahan, serta aspek-aspek kehidupan masyarakat yang lainnya. Pengaruh Islam yang dominan terhadap kehidupan di Kesultanan Banjarmasin itu salah satunya dipengaruhi oleh proses masuk dan berkembangnya agama Islam di Kesultanan Banjarmasin.

Menurut Ras, masuknya Islam di Banjarmasin bersamaan dengan berdirinya Kesultanan Banjarmasin oleh R. Samudera

56 <http://www.katailmu.com/2014/10/pengaruh-islam-terhadap-perkembangan.html>.

yang kemudian berganti nama menjadi Sultan Suriansyah. Sejak itu, Islam kemudian menyebar di seluruh wilayah Kesultanan Banjarmasin.⁵⁷

Menurut Artum Artha, Islam telah masuk dan berkembang di Banjarmasin jauh sebelum berdirinya Kesultanan Banjarmasin, sangat mungkin masuknya Islam ke Kalimantan sekitar tahun 1250 M dan mulai berkembang tahun 1295 M; Jalur masuknya Islam ke Kalimantan ada dua, yakni melalui Gujarat, Tumasik, Malaka, dan Singapura oleh pedagang Arab dan melalui daratan Cina oleh pedagang Cina.⁵⁸

Hamka juga menyimpulkan bahwa tersebarnya agama Islam di Kalimantan Selatan terjadi lama sebelum berdirinya Kesultanan Banjarmasin, yaitu diperkirakan pada pertengahan/penghujung abad ke-14 M, sedangkan pembawa dan penyebar Islam adalah para pedagang/ulama sebagai hasil dari hubungan timbal balik antara Singapura-Malaka, kemudian Pasai dan Aceh dengan Kerajaan Banjar, di mana bandar kerajaan Muara Bahan merupakan pelabuhan yang sangat ramai dikunjungi oleh para pedagang dari berbagai kawasan, terutama pada masa pemerintahan Raja Sari Kaburangan dan Pangeran Tumenggung.⁵⁹

Kemudian, Hasan Mu'arif Ambary juga menyimpulkan bahwa dengan bertambah pesatnya hubungan internasional dalam abad ke 7-8 M antara pedagang-pedagang Muslim (Arab, Gujarat, dan Persia) dengan pedagang Cina yang menggunakan lintas laut sebagai jalur perniagaan dengan menelusuri dan melayari Laut Jawa dan Selat Karimata, maka pedagang-pedagang Muslim telah aktif di kawasan Asia Tenggara. Karenanya bukan tidak mungkin

57 J.J. Ras, *Hikajat Bandjar: A Study in Malay Historiography*, (Leiden-Belanda: The Hague-Martinus Nijhoff, 1968), h.430.

58 Artum Artha, "Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan sebagai Pembangunan Sejarah Indonesia", *Makalah Seminar Prasejarah Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan*, Banjarmasin, 1973.

59 Hamka, (1976). "Meninjau Sejarah Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan", *Makalah Seminar Sejarah Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan*, Banjarmasin, 8-9 April 1976.

Pulau Kalimantan yang mempunyai potensi ekonomi hasil bumi dan intan berlian telah menarik perhatian bagi pedagang-pedagang Muslim untuk menyinggahi beberapa daerah Pulau Kalimantan, sehingga terjadi kontak dengan penduduk lokal.⁶⁰

Jalur perdagangan merupakan jalur utama awal masuknya pengaruh agama Islam di Banjarmasin pada abad ke XV. Pengaruh Islam ini dibawa oleh pedagang-pedagang Muslim seperti Raden Paku (Sunan Giri). Pemeluk agama Islam pertama diperkirakan adalah golongan pedagang dan masyarakat yang tinggal di kawasan pinggiran sungai dekat pelabuhan, yaitu orang-orang Melayu dan orang-orang Ngaju. Agama Islam resmi sebagai agama Kerajaan Banjarmasin pada abad ke XVI, yaitu pada tanggal 24 September 1526 M melalui Kerajaan Demak. Penerimaan agama ini terjadi pada masa pemerintahan R. Samudera yang kemudian bergelar Sultan Suriansyah. Islam kemudian berkembang dengan pesat di bawah pemerintahan Sultan Suriansyah, perkembangan ini meliputi struktur organisasi pemerintahan, sosial budaya dan penyebaran pengaruh agama Islam ke wilayah kekuasaan Kerajaan Banjarmasin. Perkembangannya yang sama juga terjadi pada masa pemerintahan Sultan Tahmidullah II dengan berdirinya tempat pendidikan dan pengajian agama. Mengenai bukti-bukti berkembangnya Islam di Kerajaan Banjarmasin dapat di lihat dari peninggalan-peninggalan sejarah antara makam raja-raja Banjarmasin, peninggalan seni budaya seperti seni sastra dan seni arsitektur rumah adat Banjar yang dipengaruhi oleh unsur-unsur Islam.⁶¹

Secara lebih detail, sebagaimana ditegaskan oleh Ramli Nawawi, data-data berikut menunjukkan bahwa Islam telah

60 Hasan Mu'arif Ambary, "Catatan tentang Masuk dan Berkembangnya Islam di Kalimantan Selatan Berdasarkan Beberapa Sumber Sejarah", *Makalah Seminar Sejarah Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan*, Banjarmasin, 8-9 April 1976.

61 Sri Wahyuni, "Awal Masuk dan Berkembangnya Islam di Kerajaan Banjarmasin Abad XVI-XVIII", *Skripsi*, (Malang: Universitas Negeri Malang, 2001).

masuk dan dikenal orang Banjar jauh sebelum peristiwa berdirinya kesultanan Banjarmasin.

1. Pada abad ke 15 ketika permintaan cengkih bertambah besar, maka tanaman ini yang dahulunya hanya merupakan hasil hutan kemudian ditanam di perkebunan-perkebunan. Usaha perkebunan cengkih yang mula-mula terdapat di Ternate, kemudian seram dan Ambon. Para pedagang Gujarat yang beragama Islam, kemudian juga dengan para pedagang Cina yang menurut berita Jing Yai Sheng Lan tahun 1416 sudah banyak yang beragama Islam, dalam perjalanan itu mereka singgah di bandar-bandar kalimantan Selatan dan Makasar;
2. Abdul Muis dalam prasarannya yang berjudul "Masuk dan Tersebaranya Islam di Kalimantan Selatan", pada Pra Seminar Sejarah Kalimantan Selatan tahun 1973 mengemukakan bahwa Raden Paku (Sunan Giri) putra Sayid Ishak pada waktu berumur 23 tahun berlayar ke Pulau Kalimantan di pelabuhan Banjar, membawa barang dagangan dengan 3 buah kapal bersama dengan juragan Kamboja yang terkenal dengan nama Abu Hurairah (Raden Burereh). Sesampainya di pelabuhan Banjar datanglah penduduk berduyun-duyun untuk membeli barang dagangannya, namun kepada penduduk fakir miskin barang-barang itu diberikannya dengan cuma-cuma;
3. LatarbelakngsejarahawalberdirinyaKesultananBanjarmasin, untuk menghadapi peperangan dengan Kerajaan Daha yang dikuasai oleh P. Tumenggung, Patih Masih di Banjarmasin telah menasihatkan kepada Raden Samudera untuk meminta bantuan kepada Kerajaan Islam Demak. Tindakan Patih Masih tersebut menunjukkan adanya simpati terhadap orang-orang Islam yang sedikit banyaknya sebagai seorang penguasa bandar telah mengetahui perihal kehidupan pedagang-pedagang Islam yang pernah datang ke Pelabuhan Bandar Masih sebelumnya.

Data-data tentang adanya pedagang Gujarat dan pedagang Cina yang sudah beragama Islam, yang pada sekitar awal abad ke 15 dalam perjalanan mereka singgah di pelabuhan-pelabuhan Kalimantan Selatan, demikian juga adanya berita tentang pedagang Islam dari Jawa (Raden Paku) yang pernah singgah dan berdagang dan berdagang di pelabuhan Banjarmasin, juga adanya anjuran Patih Masih agar Raden Samudera meminta bantuan kepada Sultan Demak, serta adanya kelompok pedagang dari luar seperti orang Melayu, orang Cina, orang Bugis, orang Makasar, orang Jawa, yang menyatakan membantu Raden Samudera ketika timbul perlawanan terhadap Pangeran Tumenggng, semua itu menunjukkan bahwa agama Islam sudah masuk ke Kalimantan Selatan melalui para pedagang jauh sebelum bantuan dan Penghulu yang dikirimkan Sultan Demak sampai di Banjarmasin.⁶²

Menurut Idwar Saleh masuk dan diterimanya Islam sebagai agama orang Banjar sangat memungkinkan terjadi jauh sebelum terbentuknya Kesultanan Banjarmasin. Sebab, dari periode Kerajaan Daha, Kerajaan Dipa, sehingga periode Kesultanan Banjarmasin yang merupakan kerajaan maritim sungai telah melakukan berbagai hubungan dengan kerajaan lain yang ada diberbagai wilayah di Nusantara pada masanya. Akibat dari hubungan dengan kerajaan lain tersebut, maka sangat memungkinkan dan berdampak pada:

1. Munculnya perdagangan dan pelayaran, perdagangan barter atau penggunaan ekonomi uang. Merangsang ekspor hasil-hasil bumi tertentu, bisa menjadi Bandar transito antara Malaya dengan daerah-daerah timur Indonesia;
2. Memberi kesempatan untuk invasi militer dengan akibat pengakuan pertuanan kepada pemenangnya, seperti di masa Kerajaan Negara Daha yang kemudian mengakui pertuanan kepada Kesultanan Banjarmasin;
3. Masuknya agama-agama baru seperti Budha, Siwa, dan Islam;

62 Ramli Nawawi, "Perkembangan Islam Di Kalimantan Selatan Sampai Akhir Abad Ke 18", *Makalah pada Seminar Sejarah Nasional III* di Jakarta, 1981, lihat dalam: <http://ramlinawawitun.blogspot.com/2009/04/perkembangan-islam-di-kalimantan.html>.

4. Terjadinya proses akulturasi yang menghasilkan sinkritisme dan bertambahnya kekayaan-kekayaan budaya dan bahasa setempat;
5. Hubungan pertuanan dengan Jawa yang membawa akibat dalam bidang politik struktur organisasi, filsafat kenegaraan, hukum, istilah-istilah pejabat di Jawa, di samping kebudayaan keraton lainnya.
6. Migrasi-migrasi pendatang yang membuat Kalimantan Selatan menjadi *meltingpot* dan berlanjut dalam pembentukan manusia-manusia baru yang berkebudayaan sungai sebagai produksi arus *gena, efe sewall wright*, dan seleksi alam sungai Kalimantan Selatan bagi nenek moyang orang-orang Banjar kemudian.⁶³

Berikutnya, Idwar Saleh juga menjelaskan bahwa, Pelabuhan Kuta Arya Terenggana atau Muara Bahan yang menjadi pelabuhan utama pada masa Kerajaan Daha, sejak pemerintahan R. Sari Kaburangan hingga P. Tumenggung, merupakan bandar dagang yang terutama di Kalimantan Selatan, di mana disebutkan pengunjungnya antara lain orang-orang Keling dan Tionghoa. Kronik Banjarmasin menyebutkan adanya orang-orang Keling-Gujarat (India) di Muara Bahan dan kemudian terus berlanjut hingga di Pelabuhan Patih Masih ketika pelabuhan kerajaan dipindahkan ke Banjarmasin. Diberitakan pula bahwa, sebelum Kesultanan Banjarmasin terbentuk, orang-orang Keling-Gujarat sangat besar pengaruhnya di Kesultanan Banjarmasin, maka bukanlah sesuatu yang tidak mungkin apabila pengaruh golongan ini sangat besar di masa pemerintahan R. Samudera ketika bangkit melawan P. Tumenggung penguasa Kerajaan Daha. Demikian pula, sesuatu yang sangat memungkinkan apabila Islam telah mempunyai sel-sel di Banjarmasin, lebih-lebih lagi mengingat berita Tionghoa, Jingyai Shenglan (1416 M) yang menyatakan bahwa pada waktu itu orang-orang Tionghoa telah banyak yang memeluk agama Islam. Hal

63 Idwar Saleh, dkk, *Sejarah Daerah Kalimantan Selatan*, (Banjarmasin: Pusat Penelitian dan Budaya Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1977), h.28-29.

yang sama, berkenaan dengan banyaknya orang-orang Tionghoa yang berdiam di Banjarmasin juga disampaikan oleh Valentijn yang menyatakan bahwa sebagian besar penduduk Banjarmasin adalah orang-orang Tionghoa. Berdasarkan kenyataan demikian dapat diperkirakan, Islam sebagai faktor ekonomi dan politik dan religi memegang peranan penting di Banjarmasin. Mengingat, Patih Masihlah yang menasihatkan R. Samudera untuk meminta bantuan kepada Demak, begitu pula taktik Islam yang menyebar melalui perkawinan dengan putri-putri penguasa bandar atau pun penguasa kerajaan, jelas bahwa sebelum bantuan ini diminta kepada Demak, politik ideologis penguasa Bandar Masih ketika itu, yakni Patih Masih telah bersimpati kepada Islam, yang boleh jadi dikarenakan faktor adanya ikatan kekeluargaan atau pengaruh dari golongan Gujarat dan Tionghoa yang beragama Islam.⁶⁴ Wajar apabila dalam perkembangan Kesultanan Banjarmasin kemudian, mengingat pentingnya kedudukan orang-orang Gujarat, sehingga dikatakan bahwa yang menjadi syahbandar di Pelabuhan Kesultanan Banjarmasin (1635 M) adalah orang Gujarat yang bernama Goja Babouw pada masa pemerintahan Ratu Agung (1620-1637 M).⁶⁵

Beberapa penulis yang lain juga menyimpulkan hal yang sama, bahwa Islam telah masuk ke Banjarmasin sebelum berdirinya Kesultanan Banjarmasin, masuk melalui jalur perdagangan, serta berkembang seiring dengan aktivitas dakwah para mubaligh dalam menyebarkan Islam. Dalam buku *Sejarah Banjar* dijelaskan bahwa hubungan dagang antara Malaka, Jawa, Kalimantan, dan Maluku telah diberitakan oleh pelaut Portugis Tome Pires dan Antonio Galvao.⁶⁶

Selanjutnya, kedatangan Islam ke daerah Indonesia bagian timur tidak pula dapat dipisahkan dengan terbentuknya jalur perda-

64 Idwar Saleh, *Sedjarah Bandjarmasin*, (Bandung: KPPK Balai Pendidikan Guru, 1958), h.36.

65 Idwar Saleh, dkk, *Sejarah Daerah Kalimantan Selatan*, h.35.

66 M. Suriansyah Ideham, dkk, (ed.), *Sejarah Banjar*, h.58.

gangan internasional pada saat itu. Karena pada saat itu, Malaka sudah merupakan pelabuhan transit dan beberapa pelabuhan di Indonesia menjadi sangat ramai dikunjungi armada asing. Sebagai pusat perdagangan tersebar di Asia Tenggara, juga merupakan pusat kegiatan penyiaran agama Islam di Asia Tenggara. Selama dua abad (abad ke-14 dan 15 M) Malaka sebagai pusat kegiatan ekonomi dan agama dan juga sebagai pusat penyebaran Bahasa Melayu ke seluruh Nusantara. Bukanlah hal yang mustahil pedagang-pedagang Malaka, yaitu pedagang bangsa Melayu yang sudah lama menetap di sekitar muara Sungai Barito. Di sekitar muara Sungai Barito dikenal sekelompok Suku Melayu yang oleh Suku Dayak Ngaju disebut sebagai Oloh Masih. Pada masa abad ke 14 dan 15 di daerah Kalimantan Selatan telah berdiri Kerajaan Negara Dipa dan kemudian diteruskan oleh Kerajaan Negara Daha.⁶⁷

Kemudian juga, berdasarkan historiografi tradisional masyarakat Banjar, *Hikayat Lambung Mangkurat*, pelabuhan Kerajaan Negara Dipa di Muara Rampiau dan Kerajaan Negara Daha di Muara Bahan sangat ramai didatangi oleh pedagang-pedagang asing. Mantri perdagangan Negara Dipa, Wiramartas dikenal mempunyai keahlian dan menguasai berbagai bahasa asing dengan baik, di antaranya dia pandai berbahasa Cina, Melayu, dan Arab, sehingga mempermudah terjadinya hubungan perdagangan. Para pedagang terdiri dari bangsa-bangsa Nusantara seperti dari pantai utara Pulau Jawa, Palembang, Johor, Malaka, sedangkan orang asing terdiri orang Campa, Cina, Arab, India.⁶⁸

Berkembangnya agama Islam di Kalimantan Selatan karena kedudukan beberapa kota atau tempat permukiman yang terletak di sepanjang sungai atau pantai. Kota atau tempat permukiman itu mendapat kunjungan yang ramai dari para pedagang dari segala bangsa. Para muballigh yang juga adalah para pedagang

⁶⁷ *Ibid.*, h.58.

⁶⁸ *Ibid.*, h.58.

menggunakan kesempatan komunikasi transaksi perdagangan sambil menyebarkan agama Islam. Penduduk setempat tertarik memasuki agama Islam, karena budi pekerti dan tutur kata yang menunjukkan moral tinggi, akhlak mulia, dan cara berpakaian yang selalu bersih. Proses perkawinan merupakan salah satu cara tersebarnya agama Islam di daerah ini.⁶⁹

Demikianlah peranan tabligh atau dakwah yang efektif menjadi salah satu sebab mengapa Islam pesat berkembang melebihi agama-agama lain. Jalur penyebaran agama Islam di Indonesia menyusuri jalur perdagangan. Kota-kota perdagangan merupakan tempat terjadinya interaksi budaya dan agama di samping fungsinya sebagai pusat kegiatan transaksi ekonomi. Karena itulah, pemeluk agama Islam yang pertama adalah di tempat-tempat kota perdagangan di sepanjang pantai atau di sepanjang sungai. Karena agama Islam berkembangnya di sepanjang pantai atau di sepanjang jalur perdagangan, maka pembawa agama Islam yang pertama kalinya adalah golongan pedagang itu sendiri, pedagang yang telah memeluk agama Islam ataupun pedagang yang juga seorang ulama. Kelompok pertama yang memeluk agama Islam adalah kelompok yang sering melakukan interaksi perdagangan, yaitu kelompok pedagang pula. Tetapi perlu diingat bahwa sebagian besar dari pelaku perdagangan di kerajaan Indonesia dipegang oleh kaum bangsawan atau pemilik modalnya adalah kaum bangsawan. Karena itu adalah sangat mungkin sekali bahwa pemeluk agama Islam yang pertama adalah kelompok pedagang yang juga kaum bangsawan.⁷⁰

Seiring dengan diterimanya Islam sebagai agama resmi kerajaan, di awal Kesultanan Banjarmasin, maka gerakan awal dari upaya Sultan Banjar untuk menyebarkan dan mengembangkan Islam secara luas kepada rakyat Banjarmasin sesudah diterimanya Islam sebagai agama resmi kerajaan ialah dengan mendirikan

⁶⁹ *Ibid.*, h.59-60.

⁷⁰ *Ibid.*, h.62.

sebuah masjid (masjid Sultan Suriansyah) di pinggiran Sungai Kuin, menyusun sistem pemerintahan yang mendapat pengaruh dari ajaran Islam, dan mengirimkan para muballigh ke berbagai daerah untuk mengajarkan Islam kepada masyarakat Banjar. Berbagai hal yang telah dilakukan ini telah berdampak kepada semakin cepatnya proses penyebaran Islam. Karena itu, menurut Ahmad Basuni, ada beberapa faktor penunjang yang kemudian membuat Islam cepat tersebar di Banjarmasin dan di seluruh wilayah Kesultanan Banjarmasin pada waktu dulu:

1. Upaya keras para Sultan Banjarmasin yang menjadi contoh bagi rakyatnya, sebab segala yang dilakukan oleh sultan merupakan contoh yang harus diikuti oleh rakyatnya;
2. Ajaran Islam yang tidak membedakan golongan atau kelompok masyarakat;
3. Adanya pelabuhan-pelabuhan sungai yang menjadi penghubung antara daerah pesisir sungai dan perdalaman, sehingga muballigh dapat menyampaikan islam secara luas kepada seluruh masyarakat.⁷¹

Dengan demikian, maka berkuasanya sultan dan didukung oleh para petinggi, telah mendorong dan membuat Islam kemudian berkembang dengan mulus, tidak hanya di pusat pemerintahan dan daerah kota pelabuhan Banjarmasin, tetapi juga memasuki daerah perdalaman melalui perdagangan antar pelabuhan sungai di sepanjang jalur Sungai Barito, Sungai Negara, dan sungai-sungai yang lainnya. Adanya pelabuhan menjadi faktor penting dan telah memudahkan rakyat yang permukimannya berada jauh di perdalaman dapat dikunjungi oleh para penyebar agama Islam sambil berdagang. Interaksi antara guru agama yang menyebarkan Islam dengan penduduk lokal perdalaman mendorong semakin cepatnya penyebaran Islam; karena pada akhirnya penyebar agama Islam tersebut ada yang tinggal, kawin dengan penduduk

71 Ahmad Basuni, *Nur Islam di Kalimantan Selatan: Sejarah Masuknya Islam di Kalimantan*, (Surabaya: PT. Bina Ilmu, 1986), h.40.

lokal, dan sambil terus menyebarkan Islam mereka hidup dengan bertani, beternak, atau pun mengail (nelayan).⁷²

Hasil dari penyebaran Islam bukan saja tampak dalam bidang politik, sosial, dan keagamaan, melainkan juga dalam bidang budaya. Misalnya, huruf arab yang digunakan dalam pelajaran membaca Alquran dan menghafal bacaan shalat, naskah perjanjian yang dibuat antara Sultan Banjarmasin dengan VOC dan Inggris pada abad ke-17 ditulis dengan menggunakan huruf Arab-Melayu, demikian juga penulisan historiografi tradisional Banjar, seperti Hikayat Lembu Mangkurat, Hikayat Raja-Raja Banjar dan Kotawaringin, dan Hikayat Banjar.⁷³

Perkembangan Islam semakin intensif seiring dengan kedatangan Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari (1710-1812 M) ke Banjarmasin-Martapura pada tahun 1772 M. Dalam menyebarkan agama Islam, Al-Banjari mendapat dukungan yang penuh dari Sultan Banjar sekaligus fasilitas serta segala sarana dan prasarana yang memudahkannya untuk menyebarkan Islam. Jadilah kemudian, perkembangan islam semakin berarti di masa pemerintahan Sultan Tahmidullah II (1785-1808 M), Sultan Sulaiman (1808-1825 M), dan Sultan Adam al-Watsiq Billah (1825-1857 M). Pada masa pemerintahan Sultan Adam pula, pelaksanaan hukum Islam diatur oleh kesultanan dengan diberlakukannya undang-undang yang kemudian diberi nama Undang-Undang Sultan Adam (UUSA) pada tahun 1835 M. Maksud dan tujuan dikeluarkannya UUSA ini adalah untuk menyempurnakan agama dan kepercayaan rakyat, mencegah jangan sampai terjadi pertentangan di kalangan rakyat, serta untuk memudahkan para hakim dalam menetapkan hukum, sehingga rakyatnya menjadi baik.⁷⁴

72 *Ibid.*, h.40.

73 *Ibid.*, h.40. dan lihat juga Ita Syamtasyah Ahyat, *Kesultanan Banjarmasin Pada Abad ke-19: Ekspansi Pemerintah Hindia-Belanda di Kalimantan*, (Tangerang: Serat Alam Media, 2012), h.59.

74 Amir Hasan Bondan, *Suluh Sedjarah Kalimantan*, (Banjarmasin: Percetakan Fadjar, 1953), h.151-155.

Berikutnya, berkenaan dengan perdagangan, posisi strategis Banjarmasin yang terletak di antara Laut Jawa di sebelah Selatan dan Selat Makassar di sebelah Timur membuat Banjarmasin cepat berkembang dan menjadi pusat perdagangan pusat penyebaran Islam.⁷⁵ Banyaknya pedagang-pedagang yang datang dari luar seperti pedagang dari Jawa, Sulawesi, Cina, Gujarat, dan India untuk berniaga di Pelabuhan Banjarmasin. Perkembangan Banjarmasin sebagai pelabuhan dagang yang ramai dan mencapai puncak kejayaannya dengan banyaknya kapal-kapal dagang dari berbagai kawasan di Nusantara bahkan luar negara yang singgah dan berlabuh di Banjarmasin pada pertengahan abad ke-17 M. Banjarmasin di Kalimantan Selatan.

Menurut Ita Syamtasyiah, beralihnya pusat perdagangan Nusantara pada abad ke-17 M tersebut ke Banjarmasin disebabkan oleh beberapa faktor penting,

Pertama, runtuhnya dominasi dan pusat perdagangan di Pantai Utara Jawa, seperti Demak, Tegal, dan Jepara akibat ekspansi wilayah Kerajaan Mataram di masa pemerintahan Sultan Agung (1613-1645 M), sehingga pedagang Jawa yang tidak mau tunduk kepada Mataram lalu mengadakan hubungan dagang dengan Banjarmasin.

Kedua, berubahnya rute perdagangan, dari Pantai Utara Jawa ke Maluku dengan melalui Kalimantan Selatan dan Banjarmasin menggantikan Gresik untuk pelayaran dari Cina dan India dalam mencari rempah-rempah juga telah memicu perkembangan dan kejayaan pelabuhan Banjarmasin.

Ketiga, pedagang-pedagang Nusantara yang mencari pelabuhan bebas untuk berdagang telah menjadikan Banjarmasin sebagai pusat dan tujuan perdagangan mereka, hal ini dipicu bukan saja karena runtuhnya dominasi perdagangan di Pantai Utara Jawa, tetapi juga karena perdagangan di Jambi yang waktu itu merupakan penghasil lada terbesar di Nusantara (wilayah bagian barat) telah

75 M. Shaleh Putuhena, *Historiografi Haji Indonesia*, h.99.

dimonopoli oleh Belanda melalui VOC. Kenyataan inilah yang kemudian menempatkan Banjarmasin sebagai pelabuhan dan sumber penghasil lada terbesar di Nusantara (wilayah bagian tengah) dan yang penting di Asia.⁷⁶

Berdasarkan penjelasan di atas berkenaan dengan pelabuhan dan penyebaran islam,

Untuk keperluan kajian ilmiah tentu saja diperlukan konsep yang baku atau jelas mengenai istilah pelabuhan ini, yang oleh karena itu perlu untuk meminjam istilah asing yang telah mengalami konseptualisasi dalam pemberian maknanya. Yang pertama Roads Murphy membedakan pengertian antara harbour dengan port, yang dalam bahasa Indonesia bisa diterjemahkan atau memiliki pengertian yang sama dengan pelabuhan. Untuk kata harbour lebih mengacu pada konsep fisik (physical concept) yang bisa diartikan sebagai tempat berlindung atau berlabuh kapal² (a shelter for ships). Sedangkan port lebih mengacu pada konsep ekonomi (economical concept) yang artinya pelabuhan dianggap sebagai tempat tukar—menukar atau keluar-masuknya barang² komoditas antara hinterland (daerah pedalaman) dengan foreland (daerah seberang).⁷⁷

John Lovell yang membahas mengenai pelabuhan dan serikat buruh pelabuhan di London,⁷⁸ menyatakan bahwa setiap pelabuhan memiliki karakternya sendiri, dan karakter ini akan mempengaruhi buruh dan organisasi buruh yang ada di pelabuhan itu. Namun demikian karakteristik dari buruh pelabuhan juga bisa dipengaruhi oleh faktor-faktor yang lain misalnya kondisi dan tempat bekerja, asal-asul dari mana para buruh itu direkrut, budaya setempat atau

76 Ita Syamtasyiah Ahyat, *Kesultanan Banjarmasin*, h.6. lihat juga Ramli Nawawi, "Perkembangan Islam Di Kalimantan Selatan Sampai Akhir Abad Ke 18".

77 Roads Murphy, "On Evolution on the Port City" , dalam Frank broeze (ed.), **Brides on the Sea: Port Cities of Asia from 16th-20th Century**, (Kinsington: New South Wales University Press, 1989), hal. 30.

78 John Lovell, **Stevedores and Dockers: a Study of Trade Unionism in the Port of London, 1870-1914**. London [etc.]: Macmillan, 1969, hlm. 47.

yang dibawa dari daerah asal para buruh, kondisi politik di wilayah (kota) pelabuhan dan sebagainya.

Ranjit Singh menemukan perkembangan suatu kota pelabuhan yang cukup menarik, yaitu dimana kota pelabuhan itu justru berkembang karena dukungan daerah hinterlandnya. Hal ini terjadi pada kota pelabuhan Brunai yang berkembang menjadi kota pelabuhan yang besar berkat dukungan daerah hinterland Sabah yang kaya akan produk2 ekspor. Namun demikian perkembangan itu juga didukung oleh lokasi yang strategis dari Brunai yang pada abad 17 dan 18 banyak melakukan kontak dagang dengan negeri Cina.⁷⁹

Demikian juga Peter Reeves dan kawan2 menyatakan bahwa suatu kota pelabuhan atau pelabuhan sesungguhnya merupakan pusat jaringan ekonomi bahkan kekuasaan antar daerah2, kota2 atau pelabuhan di sekitarnya.⁸⁰ Dalam hal ini dapat dimengerti bagaimana saling hubungan dan ketergantungan antara pelabuhan atau kota pelabuhan dengan daerah2 hinterland, yang termasuk di dalamnya adalah pelabuhan2 yang lebih kecil. Dengan demikian konsep pelabuhan itu mengacu kepada fungsi ekonominya, yang merupakan inti dari kota pelabuhan dan memegang peranan yang menentukan bagi struktur dan fungsi pelabuhan itu sendiri baik dalam tata ruang (spatial arrangement), sosial, budaya maupun politik.⁸¹

Pakar yang lain Heather Sutherland, mengajukan konsep bahwa perkembangan struktur kota pelabuhan beserta penduduknya hanya bisa dipahami melalui pengkajian aspek-aspek ekonomi

79 Ranjit Singh, D.S. "Brunai and the Hinterland of Sabah: Commercial and economic Relations with Special reference of the second half of nineteenth century", dalam J. Kathirithamby-Wells 7 John Viliers (ed) , **The Southeast Asian Port And Polity, Rise and Demise** (Singapore: Singapore University press, 1990), hal. 231 dst.

80 Peter Reeves, Frank broeze, Keneth Mc. Pherson, "Studying the Asian Port City" dalam Frank Broeze (ed), **Brides of the Sea of Asia from the 16th-20th Centuries** (kesington: New South Wales Universities Press, 1989), hal. 39.

81 A.B. Lopian, *Ibid*.

pelabuhan yang ada di suatu kota.⁸² Hanya saja, menurut pendapat pakar sejarah maritim yang lain, peran aspek ekonomi itu tidak harus dipahami secara absolut, yakni bahwa aktivitas ekonomi di pelabuhan bukan merupakan satu-satunya kriteria yang paling menentukan (dominan) dari sebuah kota pelabuhan.⁸³ Dengan kata lain bahwa aspek ekonomi memang memegang peranan yang penting bagi perkembangan suatu kota pelabuhan. Namun demikian terdapat faktor2 lain yang akan memberikan warna khusus atau karakteristik dari suatu kota pelabuhan, bahkan lebih khusus lagi pada suatu pelabuhan. Kerangka berfikir semacam inilah yang akan digunakan untuk memahami sejarah pelabuhan Semarang, khususnya yang berkaitan dengan aktivitas buruh pelabuhan Semarang.

82 Heather Sutherland, "Eastern Imperium and Company Town: Trade and Society in Eighty Century Makassar", dalam Frank Boeze (ed.), **Bride on the Sea: Port Cities on Asia from 16th - 20th Century** (Kinsington: New South Wales University Press, 1989, hlm. 11.

83 J.L. Lee, "The Port Town of Borneo" dalam Y.M. Young dan C.P. Lo (eds.), **Changing South East Asian Cities: Reading on Urbanization**, (Singapore, New York, Melbourne: Oxford University Press, 1976), hlm. 86-87.

BAB III

SEJARAH PELABUHAN SUNGAI DAN PERSEBARAN ISLAM DI KALIMANTAN SELATAN

3.1 Tinjauan Sejarah Pelabuhan Sungai

Kondisi geografis Kalimantan Selatan yang banyak dialiri oleh sungai, baik sungai kecil maupun cabang dan anak sungai yang saling terhubung menjadikan sungai dan kawasan yang ada di sekitarnya sebagai tempat yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat Banjar. Daerah sepanjang tepian sungai yang bukan daerah rawa, merupakan tempat yang subur, karena adanya endapan lumpur akibat pasang surut sungai. Kondisi tersebut mengakibatkan daerah tepian sungai didiami oleh sebagian besar penduduk Kalimantan Selatan. Kesuburan tanah tersebut merupakan faktor yang sangat mendukung keberlangsungan suatu wilayah sebagai kawasan permukiman, terutama karena dapat dimanfaatkan sebagai lahan bercocok tanam atau membudidayakan tanaman.¹

1 Bambang Sakti Wiku Atmojo, "Faktor Pendukung Tumbuh dan Berkembangnya Kerajaan-Kerajaan di Daerah Aliran Sungai di Pedalaman Kalimantan Selatan", dalam Gunadi Kasnowihardjo, Wasita, Andi Nuralang (ed.), *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*, (Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Komda Kalimantan, 2004), h.26.

Pada kenyataannya, sejak dahulu sampai sekarang ini, sungai-sungai tersebut berfungsi sebagai prasarana lalulintas yang menghubungkan daerah muara dengan perdalaman serta sebagai pengaturan tata air. Sebagai sarana lalulintas, sungai berperan membuka isolasi daerah perdalaman yang tidak dapat dilalui dengan jalur darat. Sebagai sarana pengaturan tata air, sungai terbagi menjadi dua fungsi, yaitu sebagai saluran pengangkut serta pembuang menjadi satu dan sebagai saluran pengangkut dan pembuang dibuat secara terpisah.²

Berdasarkan catatan sejarah, dari sekian banyak sungai, daerah aliran sungai yang terpenting sebagai pusat peradaban dan munculnya sejarah Banjar adalah daerah Sungai Tabalong, Sungai Negara, dan daerah Sungai Martapura. Di sepanjang aliran sungai Tabalong dan Sungai Negara terdapat permukiman-permukiman penduduk dan bekas pelabuhan-pelabuhan sungai yang tertua, seperti pelabuhan sungai Tanjung Puri, Negara Dipa, Negara Daha, yang kemudian menjadi pusat-pusat kerajaan pada periode-periode tertentu. Konsentrasi permukiman penduduk terdapat dari dan sepanjang pinggir Sungai Tabalong, Kelua, Alabio, Sungai Banar, Amuntai, Babirik, Negara, Muara Rampiau, Muara Bahan sampai Banjarmasin.³

Negara Dipa yang terletak di Sungai Tabalong semula (sekarang menjadi bagian sungai yang sudah mati) merupakan bandar besar yang ramai dikunjungi oleh para pedagang, namun, setelah pusat pemerintahan dipindahkan oleh R. Sari Kaburangan ke Negara, maka pelabuhan pun ikut berpindah ke Muara Rampiau Margasari. Dalam perkembangannya pula, dari Pelabuhan Muara Rampiau berpindah lagi ke Pelabuhan Muara Bahan (Marabahan), hingga seterusnya berpindah ke Pelabuhan Bandar Masih (Banjarmasin). Tentu saja, perpindahan pelabuhan sungai sebagai sentral segala aktivitas yang terkait dengan kehidupan masyarakat dan kerajaan,

2 Bambang Sakti Wiku Atmojo, *Faktor Pendukung*, h.25.

3 M. Idwar Saleh, *Sekilas Mengenai Daerah Banjar dan Kebudayaan Sungainya Sampai dengan Akhir Abad 19*, (Banjarbaru: Museum Negeri Lambung Mangkurat, 1983/1984), h.8.

dari sejak Kerajaan Dipa sampai kepada Kesultanan Banjarmasin bukanlah sekadar untuk mengikuti perpindahan pusat kekuasaan kerajaan, namun disebabkan oleh berbagai faktor dan pertimbangan-pertimbangan yang strategis ditinjau dari berbagai aspek.

Menurut Idwar Saleh, faktor penyebab terjadinya proses perpindahan bandar atau pelabuhan sungai tertua, dari Kuripan-Tanjung Puri, Muara Rampiau, Muara Bahan hingga kemudian sampai dengan Bandarmasih menjelaskan bagaimana evolusi dan perkembangan geomorfologi yang terjadi sebagai suatu proses alami dan betapa hebat akibatnya bagi pertumbuhan pusat-pusat politik, ekonomi yang baru dan kemunduran yang lama. Pantai-pantai yang menjadi dangkal dan menjadi daratan, lautan menjadi danau, sungai-sungai berubah aliran atau mati, terbentuknya delta-delta baru yang dipenuhi oleh pepohonan dan hutan lebat menambah luasnya daratan. Karena itu, ketika ibukota masih Tanjung Puri, Negara Dipa (yang terletak di Kota Amuntai sekarang ini) adalah pelabuhan sungai besar yang terdekat dengan laut. Namun, akibat intensitas perkembangan geomorfologis yang cukup tinggi, pada saat Negara Dipa dijadikan sebagai ibukota kerajaan, pantai laut sudah semakin jauh jaraknya dari pusat kota.⁴ Sehingga, lokasi pelabuhanpun harus dipindahkan supaya jaraknya tidak terlalu jauh dengan muara sungai atau laut.

Tidak jauh berbeda, menurut Atmojo perpindahan pelabuhan sungai tersebut lebih disebabkan oleh perubahan lingkungan dan proses alam yang mengakibatkan terjadinya pengendapan lumpur di sungai. Karena, dibandingkan dengan masa sekarang, ratusan tahun yang lalu (abad ke 14-15 M) daerah-daerah tersebut sebenarnya agak menjorok ke perdalaman, sehingga jarak kota-kota pusat kerajaan dengan laut tidak sejauh sekarang. Rawa-rawa tersebut merupakan hasil pengendapan lumpur yang dibawa sungai sejak dari hulu dan diendapkan di muara. Hasil pengendapan tersebut makin lama makin menumpuk, sehingga

4 *Ibid.*, h.9.

mampu membuat daratan baru. Hal tersebut mengakibatkan bergesernya kota-kota makin jauh ke dalam, sehingga pelabuhan kerajaan sempat mengalami beberapa kali perpindahan. Sampai saat ini pun pengendapan lumpur (*sedimentasi*) tersebut tetap berlangsung sehingga kapal yang hendak masuk ke pelabuhan Banjarmasin melalui muara Sungai Barito seringkali kandas.⁵

Secara teori, sedimentasi atau pengendapan lumpur boleh jadi disebabkan oleh tiga hal. Pertama, akibat arus (*current effect, vortex*), pada mulut pelabuhan karena terjadinya perubahan energi). Kedua, akibat pasang surut (pada saat pasang, muka air pasang masuk ke dalam kolam). Ketiga, akibat berat jenis (*density effect*), pada mulut pelabuhan terdapat perbedaan berat jenis air laut dan air tawar yang mengandung lumpur).

Pertimbangan lain, perpindahan pelabuhan sungai tersebut menurut Andi Nuralang dapat dilihat dari aspek lokasi dan keberadaannya yang memerlukan dukungan dari berbagai faktor dan keterhubungannya dengan jalur pelabuhan yang lain. Keberadaan suatu daerah transit memerlukan dukungan dari berbagai sektor, yaitu ekonomi, sosial, kondisi alam, dan lain-lain. Berkat dukungan dari daerah vasalnya, seperti daerah perdalaman yang ada di sebelah utara dan barat Kalimantan Selatan, misalnya pelabuhan Muara Rempiau pada periode Kerajaan Negara Daha, selanjutnya berpindah ke Muara Bahan dan terus ke Banjarmasin serta dukungan dari bagian timur dan tenggara Kalimantan Selatan, yakni Pelabuhan Sungai Kusan di Pagatan, menjadikan Banjarmasin yang merupakan sentral Kesultanan Banjar sebagai *trade central place* dalam konteksnya sebagai pusat ekonomi.⁶

Lokasi strategis dianggap sebagai faktor yang sangat menentukan, karena itu, guna mempertahankan agar lokasi pelabuhan

5 Bambang Sakti Wiku Atmojo, *Faktor Pendukung*, h.29.

6 Andi Nuralang, "Sungai sebagai Jalur Utama Aktivitas Perekonomian Masyarakat di Kalimantan Selatan", dalam Gunadi Kasnowihardjo, Wasita, Andi Nuralang (ed.), *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*, (Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Komda Kalimantan, 2004), h.96.

tetap dekat dengan muara sungai atau laut dan mudah untuk dilayari, maka pelabuhan mengalami beberapa kali perpindahan. Dijelaskan oleh Atmojo, lokasi kota-kota yang berada di sekitar muara sungai atau tepi pantai sangat penting, terutama untuk hubungan lalu lintas, terlebih hubungan dengan dunia luar yang merupakan salah satu faktor yang mempercepat pertumbuhan kota-kota. Kemudahan hubungan tersebut menyebabkan kota-kota tradisional lebih banyak berada di sekitar muara sungai atau tepi pantai. Akan tetapi, karena proses alamiah yang tidak dapat dihindarkan pada masa-masa yang lalu, kemudian kota-kota tersebut berada di perdalaman. Dalam usahanya untuk mempertahankan lokasi tetap di sekitar muara sungai, maka para penguasa beberapa kali memindahkan sejumlah kota, baik sebagai pusat pemerintahan maupun pusat perdagangan ke lokasi baru. Hal tersebut berlangsung beberapa kali sejak masa Kerajaan Negara Dipa, Negara Daha sampai Kesultanan Banjarmasin.⁷

Berdasarkan kenyataan di atas, maka, kuat dugaan bahwa faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya pemindahan pelabuhan-pelabuhan sungai tersebut adalah:

1. Faktor ekonomi, strategi ekonomi yang dilakukan untuk mendekat ke daerah perdalaman yang kaya rempah-rempah yang diperlukan pasar di samping komoditas hasil hutan, seperti kayu, rotan, damar, dan hasil kebun;
2. Faktor geografis atau kondisi alam, misalnya karena terjadinya pendangkalan sungai, sehingga pelabuhan atau bandar harus semakin mendekati muara sungai yang lebih dekat ke laut, sebagai jalur untuk mempermudah hubungan dengan dunia luar, misalnya perpindahan dari pelabuhan Muara Rampiau ke Pelabuhan Muara Bahan yang lebih dekat laut dan merupakan muara dari Sungai Negara dan Sungai Barito, dan setelah dipindahkan ke Banjarmasin lebih mendekat lagi ke laut;

7 Bambang Sakti Wiku Atmojo, *Faktor Pendukung*, h.36.

3. Faktor politik, yaitu adanya perpindahan kekuasaan dan penguasa, sehingga kemudian diikuti pula perpindahan bandar yang menjadi simbol atau sebagai legitimasi pemerintahan sebagaimana perpindahan bandar yang dilakukan oleh R. Samudera dari Muara Rampiau ke Muara Bahan setelah berhasil memenangkan peperangan dengan penguasa Negara Daha, P. Tumenggung. Perpindahan bandar atau pelabuhan tersebut sekaligus pula untuk menghindari ketidakstabilan pemerintahan akibat adanya campur tangan dari pihak lain dan dalam rangka menjaga keamanan atau stabilitas pemerintahan.⁸

Di samping berbagai faktor yang telah disebutkan di atas, satu lagi faktor yang juga tidak kalah pentingnya sebagai penyebab terjadinya perpindahan pelabuhan sungai yang menjadi pelabuhan adalah faktor agama, misalnya perbedaan agama antara penguasa terdahulu dengan penguasa yang baru, sebab bandar sebagai pelabuhan utama tidak hanya menjadi tempat tempat kegiatan perekonomian dan perdagangan semata, tetapi juga merupakan kawasan permukiman yang ramai dan pusat kegiatan atau ritual keagamaan dilaksanakan. Pelabuhan Negara Dipa di Amuntai menjadi pusat kegiatan keagamaan dengan dibangunnya Candi Agung, Pelabuhan Muara Rampiau menjadi pusat kegiatan keagamaan dengan dibangunnya Candi Laras, Pelabuhan Muara Bahan menjadi pusat kegiatan, perkembangan, dan penyiaran Islam (terutama untuk ke daerah-daerah aliran Sungai Barito, Kalimantan Tengah), dan Banjarmasin juga memiliki peranan yang sama seperti Muara Bahan setelah dijadikan sebagai pelabuhan utama Kesultanan Banjar. Jadi, untuk menjaga eksistensi dan membedakan daerah-daerah tertentu untuk menjadi pusat kegiatan keagamaan, maka pelabuhan baru pun kemudian dibangun untuk menggantikan peranan pelabuhan yang lama.

8 Andi Nuralang, *Sungai sebagai jalur Utama Aktivitas Perekonomian*, h.98-99.

Menurut catatan sejarah, beberapa pelabuhan sungai yang menjadi pelabuhan utama dan telah berperan penting terhadap perkembangan Kerajaan Dipa (Amuntai-HSU) dan Kerajaan Daha (Negara-HSS) yang bercorak Hindu-Budha sampai kepada terbentuknya Kesultanan Banjarmasin, dan kerajaan yang menjadi sekutunya, antara lain:

1. Pelabuhan Negara Dipa, yang terletak pada titik pertemuan antara Sungai Tabalong dengan Sungai Balangan (Amuntai) dan berfungsi sebagai pelabuhan utama untuk keluar masuk atau bersandarnya kapal-kapal yang datang dari luar maupun daerah;
2. Pelabuhan Margasari Rantau, Candi Laras, atau Muara Rampiau yang merupakan pelabuhan utama Kerajaan Negara Daha. Terletak dipertemuan Sungai Negara dan Sungai Marampiau (Muara Rampiau), berfungsi menjadi pintu masuk menuju daerah Banua Ampat (Banua Halat, Banua Gadung, Banua Padang, dan Parigi); sekaligus pula menjadi pintu gerbang dan penghubung menuju daerah hulu sungai atau Banua Lima (Hulu Sungai Selatan, Hulu Sungai Tengah, Hulu Sungai Utara, Balangan, dan Tanjung), dan lain-lain.
3. Pelabuhan Kuta Arya Taranggana atau yang disebut juga dengan pelabuhan Muara Bahan atau Bakumpai, yang terletak di segitiga titik pertemuan Sungai Barito dan Sungai Bahan atau Sungai Nagara;
4. Pelabuhan Patih Masih atau Bandar Masih di Sungai Kuin Banjarmasin, yang terletak pada titik pertemuan laut Sungai Martapura, Sungai Alalak, dan Sungai Barito; berfungsi sebagai pelabuhan utama untuk keluar masuk atau bersandarnya kapal-kapal yang datang dari luar maupun daerah;
5. Pelabuhan Martapura atau Bumi Kencana, yang terletak pada titik pertemuan Sungai Riam Kanan dan Sungai Riam Kiwa;
6. Pelabuhan Pagatan, yang merupakan pelabuhan utama Kerajaan Pagatan. Terletak pada muara titik pertemuan antara Sungai Kusan dengan Selat Makassar dan Laut Jawa. Sungai

Kusan Pagatan (Kabupaten Tanah Bumbu) sekarang; pelabuhan merupakan dan menjadi pintu masuk untuk wilayah tenggara Kalimantan, baik ke daerah-daerah perdalaman Tanah Bumbu maupun menyeberang memasuki daerah Pulau Laut (Kotabaru).

Secara khusus, dari beberapa pelabuhan ini, pelabuhan sungai yang memiliki peranan penting terhadap masuk dan tersebarnya Islam diberbagai daerah di Kalimantan Selatan adalah Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Muara Bahan, Pelabuhan Muara Rampiau, dan Pelabuhan Pagatan, yang secara ringkas akan diuraikan pada penjelasan berikut.

3.1.1 Pelabuhan Patih Masih (Banjarmasin)

Pelabuhan Patih Masih atau disebut juga dengan Bandarmasih di Sungai Kuin Banjarmasin, terletak pada titik pertemuan laut Sungai Martapura, Sungai Alalak, dan Sungai Barito. Di masa Kesultanan Banjarmasin, pelabuhan Bandar Masih berfungsi sebagai pelabuhan utama kerajaan, untuk keluar masuk atau bersandarnya kapal-kapal yang datang dari luar maupun daerah.

Berdasarkan *Hikajat Bandjar*⁹ diceritakan bahwa sejarah awal berdiri Kesultanan dan Kota Banjarmasin bermula dari terjadinya perebutan suksesi kepemimpinan di Kerajaan Daha (Negara, Kabupaten HSS) sebagai kelanjutan dari Kerajaan Dipa (Amuntai, Kabupaten HSU) yang didirikan oleh saudagar pendatang dari negeri Kaling, Empu Djatmika pada tahun 1400 M akhir. Berdasarkan wasiat penguasa terakhir Kerajaan Daha, Maharaja Sukarama yang berpesan kepada putra-putri dan rakyat Daha agar yang menggantikannya kelak menjadi raja bila ia wafat adalah cucunya yang bernama R. Samudera. Pesan ini ditentang oleh P. Tumenggung dan putra lainnya. Karenanya ketika Maharaja Sukarama benar-benar wafat dan R. Samudera masih kecil,

9 J.J. Ras, *Hikajat Bandjar: A Study in Malay Historiography*, (Leiden-Belanda: The Hague-Martinus Nijhoff, 1968), h.430.

maka tak pelak lagi kerusuhan dan perebutan kekuasaan terjadi dalam kerajaan, sehingga oleh seorang Mahapatih (Mangkubumi) kerajaan yang arif bijaksana, bernama Arya Trenggana R. Samudera kemudian diungsikan ke daerah Banjarmasin yang waktu itu belum lagi dikenal.¹⁰

Pengungsian R. Samudera ke Banjarmasin yang dekat dengan daerah pelabuhan Muara Bahan (Marabahan) telah mempertemukan R. Samudera dengan Patih Masih yang menjadi pemimpin Desa Oloh Masi¹¹ yang meliputi daerah Kuin, Belitung, Tamban dan sekitarnya sekarang ini. Patih Masih adalah patih dari golongan Oloh Masi atau Orang Melayu, di mana sebagai seorang patih, sangat memungkinkan apabila ia mengetahui hal-hal dan perkembangan politik di Kerajaan Negara Daha, karena itu tak heran jika inisiatif pertama untuk merajakan R. Samudera datang dari orang-orang Melayu yang tinggal di pesisir Sungai Kuin.

Setidaknya, ada dua alasan kenapa Patih Masih merasa berkepentingan untuk merajakan Raden Samudera, pertama karena ia dan masyarakatnya tidak mau lagi melihat daerahnya sebagai daerah jajahan yang terus-menerus mengantar upeti ke Negara Daha kepada Pangeran Tumenggung. Kedua sesuai dengan wasiat dari Maharaja Sukarama, bahwa yang berhak menduduki kursi Kerajaan Negara Daha selepas kepemimpinannya adalah R.

10 Berdasarkan catatan sejarah, nama Banjarmasin baru dikenal setelah daerah ini berkembang dan menjadi pusat pemerintahan, pelabuhan, serta bandar perdagangan dari Kesultanan Banjarmasin. Dalam kitab *Negarakertagama* karangan Mpu Prapanca, daerah yang dikenal dan sebutkan sebagai daerah jajahan Kerajaan Majapahit di Kalimantan Selatan adalah Barito, Sawku, dan Tabalong. Kemudian, dalam *Sunda Manuscript 1518 M* atau *Castanheda* juga samasekali tidak ada menyebutkan nama Banjarmasin.

11 Desa Oloh Masi yang menjadi cikal bakal Kesultanan dan Kota Banjarmasin ini terletak di antara sungai Barito dengan anak Sungai Sigaling dan Sungai Pandai serta Sungai Kuin; Sungai Kuin mempunyai anak-anak sungai, yakni Sungai Keramat, Sungai Jagabaya, dan Sungai Pangeran atau Pageran; Sungai Sigaling, Sungai Keramat, Sungai Pandai, Sungai Jagabaya, dan Sungai Pangeran bertemu pada hulunya di darat, membuat danau kecil, bersimpang lima. Lihat dalam M. Idwar Saleh, *Banjarmasin: Sejarah Singkat Mengenai Bangkit dan Berkembangnya Kota Banjarmasin serta Wilayah Sekitarnya Sampai dengan Tahun 1950*, (Banjarmasin: Unlam Banjarmasin, 1971), h.44.

Samudera. Itulah sebabnya sesudah R. Samudera dirajakan mereka bersepakat untuk merebut Pelabuhan Muara Bahan (Marabahan) dan setelah mendapatkan kemenangan kemudian memindahkan pelabuhan ke Banjarmasin.

Berkembangnya Banjarmasin sebagai pusat kekuasaan-pemerintahan, ekonomi-perdagangan, dan pelabuhan, sejarahnya didahului oleh berbagai peristiwa dan persaingan antara kawasan muara (Banjarmasin) dan kawasan perdalaman (hulu Sungai Negara). Seiring dengan diterimanya R. Samudera oleh masyarakat muara Banjar sebagai pemimpin baru mereka. Peristiwa ini kemudian menimbulkan terjadinya pertentangan yang semakin sengit sekaligus ketakutan P. Tumenggung sebagai penguasa Kerajaan Negara Daha atas pengaruh yang lebih besar dari R. Samudera, sehingga pada akhirnya memicu terjadinya peperangan terbuka antara R. Samudera yang berdiam di daerah pesisir (muara Banjar) dengan P. Tumenggung penguasa daerah perdalaman. Berdasarkan hasil musyawarah, R. Samudera kemudian atas nasihat Patih Masih mengirimkan permohonan bantuan pasukan kepada Kesultanan Demak untuk menghadapi peperangan yang akan terjadi.

Perang keluarga antara R. Samudera yang merupakan keponakan dari P. Tumenggung diperkirakan terjadi pada tahun 1526, sebab pada masa itulah dilakukan pengiriman armada dan bantuan pasukan ke Banjarmasin oleh penguasa Kesultanan Demak, Sultan Trenggana. Akhir dari peperangan keluarga tersebut kemudian dimenangkan oleh R. Samudera dengan timbulnya kesadaran dari P. Tumenggung bahwa Raden Samuderalah yang berhak atas tahta kerajaan. Maka, Kesultanan Banjarmasin pun kemudian secara resmi diproklamasikan oleh R. Samudera yang kemudian berganti nama menjadi Sultan Suriansyah pada 24 September 1526 M.

Seiring dengan diresmikannya Kesultanan Banjarmasin, maka; Banjarmasin pun ditetapkan dan menjadi pusat pengembangan Islam di Kalimantan; pusat pemerintahan dan pelabuhan; sekaligus

pula dilakukan pengislaman penduduk Banjarmasin oleh Penghulu atau ulama yang diutus oleh Kesultanan Demak, yakni Khatib Dayyan.

Menurut Idwar Saleh, dalam pelbagai aspek, masuknya agama Islam ke Kalimantan Selatan, berdiri dan tumbuhnya kerajaan baru, yakni Kesultanan Banjarmasin telah membawa banyak pengaruh dan akibat, baik ditinjau dari sudut lokal (Banjarmasin) maupun Nusantara ketika itu.

Secara lokal, Kesultanan Banjarmasin merupakan simbol kemenangan kawasan pantai atau muara atas perdalaman; perlanjutan tradisi keraton lama dalam baju baru, ditutupnya periode Hindu, dan dimulainya periode Islam di Kalimantan Selatan; Banjarmasin berkembang menjadi bandar transito, yang menyalurkan hasil impor dan hasil perdalaman ke luar; Banjarmasin juga menjadi pusat penyebaran agama Islam dan budaya baru ke perdalaman; dan hubungan tradisi dengan Jawa (Demak) kembali diperbarui dan menjadi semakin kuat.¹²

Kemudian, ditinjau dari aspek Nusantara atau Indonesia, pemberian bantuan Demak kepada Banjarmasin tidak berdiri sendiri, tetapi dalam rangka dan tujuan-tujuan berikut:

1. Dalam rangka perluasan wilayah atau bagian dari proses penyebaran Islam ke seluruh Nusantara;
2. Usaha-usaha yang memang harus dilakukan untuk mendahului orang-orang Portugis berkedudukan di sana;
3. Mendapatkan sebanyak mungkin sekutu dalam usaha melawan Perang Salib Portugis di Asia Tenggara;
4. Menjadikan titik tumpu untuk mencegat kapal-kapal Portugis ke Maluku apabila melewati rute Laut Jawa bagian utara;
5. Melanjutkan tradisi Majapahit meluaskan kuasa pertuanan ke luar Jawa di Kalimantan;

12 Idwar Saleh, dkk, *Sejarah Daerah Kalimantan Selatan*, (Banjarmasin: Pusat Penelitian dan Budaya Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1977), h.31.

6. Menjadikan Kesultanan Banjar dalam pertumbuhannya sebagai negara maritim yang terbesar dan terkuat di Indonesia bagian tengah.¹³

Secara khusus, Implikasi hubungan dan bantuan Kesultanan Demak atas kemenangan dan kemudian berdirinya Kesultanan Banjarmasin adalah:

1. Bantuan Demak berhasil mengatasi perang yang berlarut-larut antara daerah pantai dan daerah perdalaman yang mengakibatkan pada akhirnya seluruh kekuasaan kerajaan atas daerah Kalimantan Selatan jatuh ke tangan Kesultanan Banjarmasin;
2. Agama Islam menjadi agama resmi kerajaan sehingga kemudian berkembang di daerah Kalimantan Selatan dan membuka periode baru dengan dinasti baru;
3. Banjarmasin merupakan Kerajaan Islam, dengan sendirinya mudah berhubungan dagang dengan Kerajaan Islam Nusantara lainnya, dan sebaliknya ikut dengan Demak dalam garis melawan Perang Salib Portugis.¹⁴

Menurut Sunarningsih, terbentuknya Kesultanan Banjarmasin di muara Sungai Kuin tidak terlepas dari faktor dan dilatarbelakangi oleh agama serta kebudayaan Islam yang sudah masuk dan berkembang di daerah Kuin dan sekitarnya pada waktu.¹⁵ Karena itu, dari Banjarmasin, Islam mendapat basis yang kuat dan disebar-kan ke perdalaman yang kemudian untuk perkembangan masa selanjutnya, selain Banjarmasin, maka Marabahan, Martapura, Negara, dan Amuntai juga menjadi pusat kegiatan agama Islam.¹⁶

13 *Ibid.*, h.32.

14 *Ibid.*, h.45.

15 Sunarningsih, "Pasang Surut Kota-Kota Sungai dan Munculnya Kota Daratan di Kalimantan Selatan: Studi Kasus di Banjarmasin, Martapura, dan Banjarbaru", dalam Gunadi Kasnowihardjo, Wasita, Andi Nuralang (ed.), *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*, (Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Komda Kalimantan, 2004), h.103.

16 M. Idwar Saleh, *Banjarmasin: Sejarah Singkat*, h.33.

Berkenaan dengan lokasi dan letak Kesultanan Banjarmasin di pinggiran Sungai Kuin, Idwar Saleh mendeskripsikannya sebagai berikut.¹⁷ Komplek keraton Kesultanan Banjar terletak di antara Sungai Keramat dan Sungai Jagabaya, daerah tersebut sampai sekarang masih bernama Kampung Keraton. Istana Sultan Suriansyah kemungkinan berupa rumah bubungan tinggi atau masih berbentuk Rumah Betang (rumah panggung yang memanjang) dengan bahan utama kayu ilayung. Antara istana dengan sungai terletak jalan, di pinggir sungai terdapat jajaran bangunan di atas air yang dijadikan sebagai kamar mandi dan jamban. Di sebelah Sungai Keramat dibuat Paseban, Pagungan, dan Sitionhor. Di dekat Sungai Barito dan Muara Cerucuk terdapat rumah Syahbandar Goja Babouw, seorang Gujarat yang bergelar *Ratna Diraja*. Di seberang Sungai Jagabaya dibangun masjid yang pertama, yang sekarang dikenal dengan nama Masjid Sultan Suriansyah. Dekat pertemuan Sungai Keramat dengan Sungai Sigaling terdapat pasar di daratan atau tebing, letaknya di samping pasar yang umum pada saat itu, yaitu di atas air. Pasar di atas air merupakan ciri khas dari perdagangan orang Banjar pada saat itu, sebagaimana juga rumah di atas air. Menyeberang Sungai Sigaling, searah dengan keraton, terdapat lapangan luas yang dikelilingi oleh pagar kayu ilayung dan merupakan alun-alun besar sebagai tempat mengadakan latihan berkuda dan perang-perangan bagi prajurit kesultanan pada setiap hari Senin (senenan). Di Sungai Pandai, dekat muara terdapat benteng kayu yang dilengkapi dengan lubang-lubang perangkap guna mengantisipasi dan menjaga serangan musuh. Di seluruh Sungai Kuin dan Sungai Pangeran, rakyat sebagian besar tinggal di lanting-lanting dan sebagian lagi tinggal dalam Rumah Betang di darat. Daerah Sungai Pandai adalah daerah industri sentral pembuatan perahu layar untuk dijual. Pedagang-pedagang besar dan orang asing tinggal di Sungai Pandai. Daerah-daerah yang berada di sekitar kelima sungai tersebut juga digarap menjadi

17 *Ibid.*, h.44-45.

kebun dan sawah. Jumlah penduduk Banjarmasin pada waktu itu diperkirakan mencapai 15.000 orang setelah penduduk Daha di angkut ke ibu kota kerajaan.



Peta Kota Banjarmasin

Hal terpenting dari lokasi keraton Kesultanan Banjarmasin di atas, menurut Wajidi, sebagaimana kesultanan-kesultanan yang lain, selalu tidak berjauhan dengan pelabuhan atau bandar, alun-alun, dan masjid.¹⁸ Dalam sejarahnya, pelabuhan, sebagaimana dikatakan Sartono Kartodirjo memang merupakan salah satu dari tiga unsur yang selalu ada dan dibentuk oleh kesultanan-kesultanan yang berada atau dekat dengan tepian sungai dan pesisir pantai dalam rangka mengembangkan kehidupan rakyatnya, yakni pusat kota pemerintahan, pelabuhan, dan pasar.¹⁹

18 Wajidi, 2012, <https://bubuhanbanjar.wordpress.com/2012/11/12/orang-banjar-dan-budaya-sungai/>

19 Sartono Kartodirjo (ed.), *Sejarah Nasional Indonesia III*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1977), h.270.



Masjid Sultan Suriansyah di pinggiran Sungai Kuin Banjarmasin

Pola perkampungan yang dibangun mengelompok di sepanjang pinggiran Sungai Kuin. Permukiman atau rumah-rumah dibangun secara berbanjar menghadap ke sungai. Bentuk rumah umumnya adalah rumah panggung dengan tiang dari ulin. Lantai dan dinding terbuat dari papan, atapnya dari sirap atau daun rumbia, dan antar rumah dihubungkan dengan titian yang terbuat dari kayu. Setiap rumah di tepian sungai tersebut memiliki batang, yaitu sejenis rakit yang terbuat dari kayu yang terapung atau bambu untuk tempat mandi dan mencuci, sekaligus tempat jamban serta dermaga kecil untuk tambatan perahu.²⁰ Tentu saja, pada setiap kampung biasanya terdapat sebuah langgar atau surau dan pada kampung yang agak besar biasanya terdapat masjid. Hubungan antar kampung dilakukan dengan menggunakan perahu. Selain itu, terdapat pasar sebagai tempat terjadinya transaksi jual-beli kebutuhan masyarakat. Biasanya pasar berada pada persimpangan, yaitu tempat bertemunya dua sungai. Transaksi dilakukan di atas jukung/perahu. Para pedagang juga singgah pada rumah-rumah-rumah di tepian sungai untuk menjual dagangannya.²¹

20 Sunarningsih, *Pasang Surut Kota-Kota Sungai*, h.105.

21 *Ibid.*, h.106.

Banjarmasin dan pelabuhannya kemudian berkembang dengan pesat, menjadi kawasan perdagangan yang ramai dikunjungi oleh berbagai bangsa dan sekaligus menjadi pusat pengembangan Islam. Sehingga, pengaruh dan perkembangan Islam pun semakin luas dan menyebar keberbagai kawasan sekitar hingga ke perdalaman.

Banjarmasin mengalami perkembangan karena menjadi tempat persinggahan pedagang-pedagang dari berbagai suku bangsa di Indonesia, sehingga berdampak integrative. Demikian juga dengan kedatangan pedagang-pedagang Asia, misalnya India, Arab, dan Cina, menambah ramainya Pelabuhan Banjarmasin. Pada masa-masa berikutnya ramai juga perdagangan dengan orang-orang Portugis dan Belanda. Perkembangan Banjarmasin yang melibatkan hubungan-hubungan antar bangsa itu berpengaruh dalam keadaan politik, ekonomi, sosial, serta masuk dan penyebaran Islam di Banjarmasin.²²

Pentingnya pelabuhan, berkembangannya dunia perdagangan, dan masuknya para pedagang di wilayah Banjarmasin, membuat para sultan yang berkuasa pada masa itu mengangkat pejabat khusus yang menangani dan mengatur segala urusan kepelabuhan agar berjalan dengan baik dan jabatan ini merupakan salah satu jabatan penting serta strategis, baik di masa Kerajaan Negara Dipa, Kerajaan Negara Daha, maupun Kesultanan Banjarmasin.

Pada masa Kerajaan Negara Dipa dan Kerajaan Negara Daha, pejabat yang berwenang mengurus masalah pelabuhan dinamakan *Anggarmarta*, yakni seorang pejabat yang diangkat sebagai Juru Bandar atau Kepala Urusan Pelabuhan. Tugas seorang Anggarmarta terkait erat dengan tugas seorang *Wiramartas* atau *Mantri Dagang* yang berwenang untuk mengatur dan mengadakan hubungan dagang dengan para pedagang asing yang datang dari luar.

22 J. Jahmin, dkk, "Banjarmasin Kota Pelabuhan di Jalan Sutera", *Laporan Penelitian*, (Semarang: Fakultas Sastra Universitas Diponegoro, 1994), h.2.

Pada masa Pemerintahan Sultan Suriansyah (1526-1545 M), pejabat kepala pelabuhan disebut *Kiai Palabuhan* atau *Mantri Bandar*. *Kiai Palabuhan* adalah seorang penguasa pelabuhan (semacam kepala bea cukai) yang diangkat oleh sultan dalam rangka dan bertugas untuk memungut bea cukai serta mengembangkan (struktur dan infrastruktur) pelabuhan Banjarmasin agar menjadi pelabuhan atau bandar yang besar dan maju. Pada waktu itu, seorang yang menjabat sebagai *Kiai Palabuhan* bisa mempunyai sampai seratus orang anak buah untuk menjalankan kegiatan pemungutan bea cukai di pelabuhan.²³

Pada masa pemerintahan Sultan Inayatullah ((1620-1637 M) bergelar Ratu Agung, pejabat yang diangkat untuk mengurus segala masalah terkait dengan pelabuhan seiring dengan pesatnya perdagangan dan ramainya pedagang asing yang datang ke Banjarmasin, adalah *Syahbandar*. Menurut Idwar Saleh, pada waktu itu golongan pedagang asing diterima dengan baik dan mereka diizinkan untuk tinggal menurut kelompok masing-masing berdasarkan daerah asal mereka yang terpisah satu sama lain. Golongan pedagang ini diatur oleh seorang *syahbandar* (kepala pelabuhan). Kemudian, seiring dengan semakin berkembangnya perdagangan dan semakin banyaknya pedagang asing yang berniaga dan bermukim di Banjarmasin, maka Kesultanan Banjar pada masa pemerintahan Sultan Inayatullah pun mengangkat seorang pedagang asing untuk menjadi pegawai kerajaan, yakni sebagai *syahbandar* untuk mengatur segala hal terkait dengan pelabuhan. Tentu saja, *syahbandar* adalah seorang yang sangat mengerti seluk beluk perdagangan dan memahami bahasa asing untuk memudahkan urusannya dengan pedagang yang datang dari berbagai negara dengan bahasa yang berbeda-beda. Sehingga, pada abad ke-17 terkenal seorang *syahbandar* bernama Goja Babouw (1635 M) yang berasal dari Gujarat. Ia diberi gelar kehormatan oleh Sultan Banjar dengan gelar *Ratna Diraja* dan pernah menjadi utusan

23 M. Suriansyah Ideham, dkk, (ed.), *Sejarah Banjar*, h.53.

Kesultanan Banjarmasin untuk menandatangani suatu kontrak perjanjian perdagangan dengan Belanda di Batavia.²⁴

Wewenang Kiai Palabuhan di masa pemerintahan Sultan Suriansyah lebih kecil dibandingkan dengan wewenang seorang Syahbandar di masa pemerintahan Sultan Inayatullah. Karena, mengingat pesatnya kemajuan perdagangan dan lingkup tugas yang harus ditanganinya ketika itu, maka jabatan syahbandar mempunyai fungsi dan tugas sangat besar. Bahkan, dalam hal tertentu seorang syahbandar dapat bertindak sebagai wakil sultan, seperti dalam suatu kegiatan perjanjian dagang dengan pedagang-pedagang asing dari luar.

Berdasarkan kenyataannya demikian, seiring dengan kedatangan pedagang-pedagang (utamanya) dari Jawa dan para pedagang asing lain di Banjarmasin serta diangkatnya Goja Babouw sebagai syahbandar, menguatkan asumsi bahwa di bidang pelayaran dan perdagangan masa itu, Kesultanan Banjarmasin telah mempunyai hukum yang mengaturnya. Bila tidak tertulis, sekurang-kurangnya berbentuk lisan, seperti halnya undang-undang pelayaran dan perdagangan *Ammana Gappa* yang diterapkan di Kesultanan Makassar dan atau yang sejenis di Malaka.²⁵ Walaupun data-data berkenaan dengan peraturan berkenaan dengan pelabuhan dimaksud belum ditemukan hingga sekarang.

3.1.2 Pelabuhan Kuta Arya Taranggana (Marabahan)

Pelabuhan Kuta Arya Taranggana di Marabahan (dulu disebut dengan Muara Bahan) atau disebut juga dengan nama Pelabuhan Bakumpai (karena mayoritas daerah ini dihuni oleh Suku Bakumpai), terletak di titik pertemuan Sungai Barito dan Sungai Bahan atau Sungai Nagara.

²⁴ Idwar Saleh, dkk, *Sejarah Daerah Kalimantan Selatan*, h.35, 39.

²⁵ *Ibid.*, h.35-36.



Pelabuhan-Dermaga Marabahan di pinggir Sungai Barito sekarang

Menurut Ahmad Basuni, disebut atau dinamakan Pelabuhan Kuta Arya Taranggana, karena pembesar yang mengurus daerah-daerah Marabahan ini dulunya adalah seorang patih yang dikenal dengan nama Patih Aria Taranggana.²⁶ Yusuf Halidi menjelaskan bahwa Patih ini adalah penguasa Kota Muara Bahan pada awal abad ke-15 M, yang posisinya semakin terhormat ketika berdirinya Kerajaan Negara Daha, lantaran bandar atau pelabuhan yang sejak zaman Negara Dipa berada di Muara Rampiau (Margasari) dipindahkan ke Muara Bahan (Marabahan), seiring pergantian kekuasaan dari Putri Kalungsu (penguasa Kerajaan Dipa) yang dijalankan oleh Lambung Mangkurat sebagai Mangkubumi kepada Pangeran Sekar Sungsang bergelar Maharaja Sari Kaburangan (Penguasa Kerajaan Daha).²⁷ Pendapat lain menyatakan, Patih Aria Taranggana diangkat sebagai Mangkubumi pada masa pemerintahan Sultan Suriansyah menggantikan Mangkubumi sebelumnya yang dijabat oleh Patih Masih. Dalam catatan sejarah, dari masa pemerintahan Sultan Suriansyah sehingga masa pemerintahan Sultan Inayatullah, di antara para patih yang telah

26 Ahmad Basuni, *Nur Islam di Kalimantan Selatan : Sejarah Masuknya Islam di Kalimantan*. (Surabaya: PT. Bina Ilmu, 1986), h.38.

27 Yusuf Halidi, *Ulama Besar Kalimantan: Syekh Muhammad Arsyad Al Banjari*. (Banjarmasin: Percetakan Aulia, 1980), h.23.

diangkat menjadi Mangkubumi di Kesultanan Banjarmasin adalah Patih Masih, Patih Aria Taranggana, Patih Anggadipa, Patih Jayanegara, dan Kiai Tumenggung Raksanegara.²⁸

Pelabuhan Muara Bahan menghubungkan antara daerah ke hulu Barito (Kalimantan Tengah), Banjarmasin, dan Margasari. Bermula dari arah Banjarmasin, apabila terus mengikuti arus sungai sebelah kiri memasuki daerah-daerah pinggiran sungai dan akan sampai ke daerah-daerah hulu Sungai Barito seperti Muara Teweh, Puruk Cahu, Murung, dan lain-lain; apabila terus akan sampai ke Kuripan (wilayah bagian ujung dari Kabupaten Barito Kuala) yang berbatasan atau dekat dengan Kecamatan Danau Panggang (Kabupaten Hulu Sungai Utara); kemudian apabila berbelok ke kanan memudiki Sungai Negara maka akan sampai ke Margasari, Babuas, Negara, hingga ke daerah Hulu Sungai atau Banua Lima.

Berdasarkan catatan seorang ekspedisioner dari Denmark sebagaimana dikutip Maulani, Pelabuhan Muara Bahan ketika masih difungsikan sebagai pelabuhan utama Kerajaan Daha sebelum dipindahkan ke Banjarmasin menjadi lokasi perdagangan internasional yang sangat ramai, dikunjungi oleh berbagai pedagang dari berbagai bangsa dengan komoditas perdagangan beragam, terutama hasil hutan.²⁹

Berikutnya, Idwar Saleh juga menjelaskan bahwa, Pelabuhan Kuta Arya Terenggana atau Muara Bahan yang menjadi pelabuhan utama pada masa Kerajaan Daha, sejak pemerintahan R. Sari Kaburangan hingga P. Tumenggung, merupakan bandar dagang yang terutama di Kalimantan Selatan, di mana disebutkan pedagang yang datang antara lain orang-orang Keling dan Tionghoa. Di samping itu, cikal bakal penduduk Islam di Banjarmasin yang terdiri dari orang-orang Keling-Gujarat dan orang-orang Tionghoa sebelum Kesultanan Banjarmasin berdiri, pada mulanya merupakan penduduk dari Pelabuhan Muara Bahan. Mereka tingga dan

28 M. Suriansyah Ideham, dkk, (ed.), *Sejarah Banjar*, h.73.

29 Z.A.Maulani, dalam Nasrullah, "Melacak Sejarah Kota Marabahan", <https://baritobasin.wordpress.com/2012/01/23/melacak-sejarah-kota-marabahan/>

telah mengadakan hubungan dagang dengan Banjarmasin. Itulah sebabnya, dikatakan bahwa sesuatu yang sangat memungkinkan apabila Islam telah mempunyai sel-sel di Banjarmasin, lebih-lebih lagi mengingat berita Tionghoa, Jingyai Shenglan (1416 M) yang menyatakan bahwa pada waktu itu orang-orang Tionghoa telah banyak yang memeluk agama Islam.³⁰

Di Pelabuhan Muara Bahan ini pula pada masa lalu diperjualkan produk-produk dan hasil hutan dari tanah Siang, Murung, dan Kampung Dayak di sepanjang DAS Barito yang lainnya melalui perdagangan sungai dengan berjejernya ratusan perahu dan rakit raksasa. Setelah pelabuhan utama dipindahkan ke Banjarmasin, pelabuhan Muara Bahan tetap memerankan fungsinya yang sangat penting terhadap perkembangan pelbagai aspek kehidupan masyarakat dan menjadi pintu gerbang masuk atau menuju ke hulu atau udik Sungai Barito dan hulu Sungai Negara dari Banjarmasin, hingga masa kolonialisme Belanda. Misalnya, menurut menurut R. Broersma, antara tahun 1916 hingga 1922, Marabahan telah mengeksport belasan juta tikar melalui pelabuhan Banjarmasin. Puncak ekspor pada tahun 1920 yakni lebih dari 13 juta lembar tikar dengan nilai 380 ribu Gulden.³¹

Peran penting Pelabuhan Muara Bahan yang menjadi pintu masuk menuju wilayah hulu Sungai Barito dalam rangka tersebarnya Islam kepada masyarakat lokal yang mendiami kawasan pesisir sungai, yakni suku Dayak Bakumpai semakin tampak pada masa-masa berikutnya, hal ini dapat dibaca dari tulisan Helius Sjamsuddin. Menurutnya, Islamisasi pada masyarakat Dayak di sepanjang Sungai Barito ternyata memerlukan proses yang sangat

30 Idwar Saleh, dkk, *Sejarah Daerah Kalimantan Selatan*, h.35.

31 Helius Sjamsuddin, *Pagustian dan Temenggung: Akar sosial, Politik, Etnis dan Dinasti Perlawanan di Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah 1859-1906*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2001), h.2. untuk penulis yang sama lihat pula, *Islam dan Perlawanan di Kalimantan Selatan dan Tengah Pada Abad 19 dan Awal Abad 20*, (Yogyakarta: Pusat Studi dan Pengembangan Borneo, 2002); "Kesultanan Banjar dalam Perspektif Sejarah", *Makalah Seminar*. Universitas Lambung Mangkurat Banjarmasin, 16 April 2011.

panjang, baik dari segi waktu maupun tempat; untuk mengatakan kurangnya penerimaan masyarakat Dayak terhadap ajaran Islam secara mendalam, yang boleh jadi dikarenakan berbagai kesulitan, tantangan, dan keterbatasan yang dihadapi oleh para juru dakwah ketika itu; seperti keterbatasan kuantitas dari para juru dakwah, ketiadaan juru dakwah yang memahami medan dakwah dan kondisi geografis tempat tinggal masyarakat Dayak, keterbatasan pemahaman terhadap bahasa dan tradisi yang berlaku pada masyarakat Dayak, tidak konsensnya atau mungkin ada larangan dari pemerintah yang berkuasa ketika itu (terutama pada masa penjajahan Belanda), dan sebagainya.³²

Berikutnya, Heliuss Samsuddin juga menjelaskan proses penyebaran Islam pada masa awal di kalangan masyarakat Bakumpai. Menurut Heliuss Samsuddin, pada awalnya, Islamisasi terhadap masyarakat Dayak dimulai di kalangan orang-orang Bakumpai yang merupakan sub kelompok dari Dayak Ngaju. Orang Bakumpai Marabahan tinggal sekitar 57 km dari Banjarmasin. Seringnya interaksi, terutama dalam perdagangan yang diikuti dengan perkawinan antara orang Banjar dengan orang Bakumpai, menyebabkan tersebarnya Islam dengan baik di kalangan orang Bakumpai dan mereka kemudian menjadi Muslim. Dalam konteks ini, perdagangan dan perkawinan adalah dual faktor yang saling berkait atau berjalin berkelindan dengan proses Islamisasi masyarakat Bakumpai.³³

Pada gilirannya masyarakat Bakumpai juga terbukti merupakan pedagang-pedagang yang piawai dan menguasai dengan baik jalur perdagangan di sepanjang sungai Barito. Sementara, kampung tempat tinggal mereka, Marabahan, merupakan kawasan yang strategis untuk aktivitas perdagangan dan juga dalam rangka Islamisasi, karena merupakan pintu gerbangnya untuk memasuki wilayah atau kawasan yang ditinggali oleh masyarakat Dayak

32 Heliuss Samsuddin, *Pagustian dan Temenggung*, h.1.

33 *Ibid.*, h.2.

perdalam di sepanjang aliran sungai Barito. Marabahan yang telah lama menjadi pusat perdagangan di sungai Barito, persis terletak di tengah pertemuan aliran sungai di antara hulu (wilayah perdalam) dan hilir (Banjarmasin). Orang Bakumpai membangun perkampungan mereka di titik-titik paling strategis di muara anak-anak sungai Barito hingga wilayah perdalam atas. Mereka telah menguasai kawasan ini jauh berabad-abad sebelumnya dan karena itu mereka mempunyai pengaruh yang kuat di kalangan kelompok-kelompok suku Dayak lainnya di sekitar mereka.

3.1.3 Pelabuhan Candi Laras (Margasari-Rantau)

Pelabuhan Candi Laras atau Pelabuhan Muara Rampiau di Margasari-Rantau berada pada titik pertemuan Sungai Bahan yang merupakan cabang dari Sungai Barito yang terhubung dengan Sungai Negara dengan cabang Sungai Tapin. Lokasi yang strategis ini kemudian menjadi faktor dipilihnya daerah Muara Rampiau sebagai pelabuhan atau bandar utama dari Kerajaan Daha di masa pemerintahan Raden Sari Kaburangan.

Secara administrasi Pelabuhan Muara Rampiau atau Marampiau sekarang ini terletak di wilayah Kecamatan Candi Laras Selatan Kabupaten Tapin. Secara astronomis berada pada $2^{\circ} 11' 40'' - 3^{\circ} 11' 50''$ Lintang Selatan (LS) dan $114^{\circ} 4' 27'' - 115^{\circ} 3' 20''$ Bujur Timur (BT). Daerahnya berada pada ketinggian 0-7 M di atas permukaan laut.

Berdasarkan catatan sejarah, Ras dalam bukunya *Hikajat Bandjar* menyinggung tentang eksistensi kerajaan bercorak Hindu yang bernama Negara Dipa (di Amuntai) dan kemudian dilanjutkan oleh Kerajaan Daha (di Negara) dengan pelabuhan atau bandar dagangnya bernama Muara Rampiau. Menurut Ras, sebagai pelabuhan utama kerajaan, Muara Rampiau merupakan permukiman para pedagang yang terdiri dari berbagai etnis dan suku bangsa, seperti orang-orang Kaling, Gujarat, Cina, Melayu, Makassar, dan Biaju.³⁴

34 J.J.Ras, *Hikajat Bandjar*, h.527.

Keberadaan Muara Rampiau sebagai pelabuhan dagang internasional dibuktikan dengan berbagai penemuan benda-benda arkeologis sebagaimana hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Museum Lambung Mangkurat dan Balai Arkeologi Banjarmasin di situs Candi Laras. Di situs Candi Laras ini pernah ditemukan benda-benda arkeologis, seperti berbagai jenis batu, cincin, keramik, gerabah, mata uang Cina, perhiasan dan ukiran yang berbahan emas.³⁵ Barangkali, itu sebabnya, mengapa anak sungai yang mengalir dekat dengan atau menuju lokasi bekas bangunan Candi laras ini oleh masyarakat dinamakan dengan Sungai Amas.

Di masanya, pelabuhan Muara Rampiau yang berada pada lokasi sangat strategis karena terletak di muara sungai yang merupakan titik pertemuan antar sungai dan antar pelayaran laut, memiliki peranan yang sangat penting terhadap perkembangan berbagai aspek kehidupan masyarakat Kerajaan Daha, tidak hanya dari segi ekonomi-perdagangan, tetapi juga politik, agama, dan kebudayaan, karena terbukanya daerah dan hubungan dengan dunia luar.



Kawasan yang diduga bekas Pelabuhan Muara Rampiau, sekarang menjadi permukiman padat penduduk

35 dalam Andi Nuralang, *Sungai sebagai Jalur Utama Aktivitas Perekonomian*, h.94.



Kawasan Pelabuhan Pasar Baru Margasari di tepi Sungai Negara yang menjadi pengganti pelabuhan lama

Menurut Andi Nuralang, peranan Muara Rampiau sebagai pelabuhan pastilah tidak kecil, karena merupakan sarana terlaksananya kegiatan perdagangan. Hal ini sesuai dengan pengertian pelabuhan atau bandar, yakni suatu tempat di mana syahbandar menempatkan kapal dan segenap anak buah kapal untuk melakukan aktivitas bongkar muat barang. Pelabuhan bukan asal tempat berlabuh, tetapi tempat di mana kapal dapat berlabuh dengan aman, terlindung dari ombak besar, angin dan arus yang kuat. Tempat yang paling baik adalah pada sebuah sungai yang agak jauh letaknya ke dalam. Fungsi pelabuhan ialah sebagai penghubung antar jalan maritim (dalam hal ini sungai dan laut) dan jalan darat. Pelabuhan harus mempunyai daya penarik bagi kapal-kapal dari luar, misalnya pasar yang ramai; di mana makanan, air minum, dan hasil hutan dari perdalaman diperdagangkan untuk konsumsi di kapal. Sementara itu, tentu saja ada korelasi yang kuat antara besarnya volume perdagangan (termasuk persediaan bahan makanan) dengan kekerapan kedatangan atau kunjungan serta jumlah kapal yang singgah di suatu pelabuhan.³⁶

36 dalam Andi Nuralang, *ibid.*, h.94.

Atmojo juga mengeaskan hal yang sama, bahwa di masanya, kawasan Muara Rampaui memang telah memenuhi syarat sebagai suatu tempat yang ideal untuk pelabuhan, yaitu pada sebuah teluk yang dalam dan berair tenang, atau di muara sungai besar, atau di tepian sungai besar agak di perdalaman. Selain kondisi tersebut, masih ditunjang lagi dengan kemampuan daerah perdalaman untuk keperluan pelayaran, yaitu air tawar dan bahan makanan, serta mampu menghasilkan komoditi perdagangan yang sangat dibutuhkan konsumen.³⁷

Berdasarkan kenyataan di atas, Muara Rampaui secara khusus telah memiliki kesesuaian karakteristik dengan teori tentang pelabuhan, yaitu daerah kawasan atau daerah yang strategis untuk dijadikan sebagai pelabuhan adalah daerah yang berada di muara sungai, aman, dan terlindung. Sehingga sangat tepat apabila kemudian ditetapkan sebagai pelabuhan utama kerajaan.

3.1.4 Pelabuhan Pagatan

Pelabuhan Pagatan terletak pada wilayah yang merupakan titik pertemuan antara Sungai Kusan dengan Selat Makassar dan Laut Jawa. Wilayah ini menjadi kota terpenting di bagian Tenggara Kalimantan karena posisi strategisnya di tengah-tengah daerah kaya bahan baku.

Pagatan berjarak lebih kurang 243 Km arah ke sebelah tenggara dari Kota Banjarmasin dan merupakan kota pesisir karena letaknya yang berdekatan dengan pantai atau laut. Sekarang, Pagatan merupakan ibukota dari Kecamatan Kusan Hilir Kabupaten Tanah Bumbu.

Pelabuhan Pagatan merupakan pelabuhan utama yang dibangun oleh Kerajaan Pagatan. Kerajaan Pagatan (1775-1908) adalah kerajaan bawahan yang merupakan daerah otonomi bagi imigran suku Bugis (Sulawesi) di dalam wilayah Kesultanan

³⁷ Bambang Sakti Wiku Atmojo, *Faktor Pendukung*, h.35.

Banjarmasin. Penguasa Kerajaan Pagatan disebut Arung (bukan Sultan), Belanda menyebutnya *de Aroeng van Pagattan*.³⁸

Adapun susunan Arung atau Raja Pagatan yang pernah memerintah berdasarkan isi Lontara Pagatan yang ditulis oleh Kapitan La Mattone (seorang Menteri Kerajaan Pagatan dan Kusan; cucu dari Puanna Dekke, Raja Pagatan yang pertama) pada 2 Jumadil Awwal 1285 Hijriyah atau 21 Agustus 1868 M diketahui bahwa Raja Pagatan I yang saat itu mendapat gelar dari Sultan Banjar Penembahan Batu sebagai *Kapiten Laut Pulo* memerintah sejak tahun 1750 hingga 1830. Kemudian dilanjutkan oleh La Palebbi dengan gelarnya Raja Abdurrahman sebagai Raja II (1830-1838). Kemudian tampuk kerajaan berpindah tangan kepada La Palliweng atau Raja ke III (1838-1855). Selanjutnya kerajaan di pimpin pada periode selanjutnya oleh La Mattunru atau Raja Abdurrahim sebagai raja ke IV pada tahun 1855 hingga 1863. La makkarau sebagai raja ke V (1863-1871). Isengeng atau Daeng Makkau sebagai Raja ke VI (1875-1883). Abdul Jabar sebagai Raja ke VII (1871-1875). Selanjutnya pada jaman Andi Tangkung sebagai Petta Ratu (Raja Perempuan) di tahun 1883-1893 sebagai Raja ke VII, karena perempuan Andi tangkung menyerahkan tampuk pemerintahan kepada sang suami untuk memangku jabatan kerajaan, dengan menyandang gelar Pangeran Mangkubumi, seraya menunggu saudara lelakinya Andi Sallo cukup usia untuk menyandang gelar sebagai Raja defenitif ke VIII, setelah berusia lima belas tahun Andi Sallo pun menjabat sebagai Raja ke VIII atau sebagai raja terakhir (1893-1908), dan lebur setelah kolonial Belanda menyerang dan menguasai Pagatan.

Berdasarkan catatan sejarah, sebelum berkembang menjadi daerah permukiman yang ramai, Pagatan merupakan sebuah wilayah kecil yang terdiri dari hutan belantara dan hutan rotan. Atas restu dan izin dari Sultan Banjar, yakni Penembahan Batuah atau Penembahan Halilullah atau Sultan Nata Alam (1761-1801 M), maka saudagar Bugis Wajo, bernama Puanna Dekke (La Dekke)

38 http://id.wikipedia.org/wiki/Kerajaan_Pagatan.

kemudian membuka perkampungan baru bersama dengan anak buahnya. Restu dan izin yang diberikan oleh Sultan Banjar ini menjadi suatu kehormatan sekaligus pendorong bagi Puanna Dekke dan anak buahnya dalam membuka dan membangun permukiman baru, sampai akhirnya menjadi sebuah kampung yang diberi nama Kampoeng Pagatan (asal kata dari tempat *pemagatan*). Kampoeng Pagatan dalam pengaturan Puanna Dekke kemudian berkembang sebagai salah satu kawasan dan bandar yang sangat strategis, karenanya letaknya yang diapit oleh Laut Jawa dan di belah oleh Sungai Kukusan (sekarang Sungai Kusan), sehingga cepat mengalami kemajuan dan menjadi salah satu pelabuhan sungai yang penting di wilayah Kerajaan Banjar. Tidak mengherankan apabila kolonial Belanda dan Jepang berusaha dengan keras untuk menguasai Pagatan sebagai maskotnya wilayah Kalimantan Selatan bagian Tenggara pada waktu itu.

Konsentrasi masyarakat dan terbukanya kawasan Pagatan membuat daerah ini semakin ramai, sehingga Islam pun semakin berkembang dengan pesat pula di wilayah Pagatan. Islam telah membentuk karakter dan menjadi pegangan hidup orang-orang Banjar dan Bugis yang mendiami daerah ini secara bersama; Islam telah menjalin dan membangun keharmonian hidup bagi orang-orang Banjar dan Bugis Pagatan, sehingga melahirkan perpaduan peradaban yang saling berkontribusi.

Sementara, Penelitian terhadap peninggalan arkeologis yang dilakukan oleh Tim Peneliti Balai arkeologi Banjarmasin di Pagatan memperlihatkan bahwa aktivitas Kota Pagatan di masa lalu terkonsentrasi di sebelah Selatan muara Sungai Kusan, yang kini disebut sebagai Pasar Lama yang sekaligus menjadi pusat pelabuhan. Sampai sekarang, peninggalan bekas istana Kerajaan Pagatan masih ada dan disimpan dengan baik. Tata letak kerajaan ini adalah, di sebelah Barat bekas istana terdapat kompleks permakaman; di sebelah Utara kompleks makam dulunya terdapat bangunan masjid (sekarang sudah tidak ada lagi), kemudian di

sebelah Barat Laut dari makam terdapat pelabuhan dan pasar (sekarang menjadi Pasar Lama).³⁹

Seperti yang dirangkum dalam *Berita Penelitian Arkeologi* oleh Vida Pervaya Rusianti, Kusmartono, dan Andi Nuralang, bahwa menurut Bronson, pusat permukiman dan kegiatan perdagangan banyak ditemukan didekat atau berdekatan dengan muara sungai dan tinggalan arkeologis di Kota Pagatan agaknya membenarkan asumsi dari Bronson dimaksud. Untuk Kerajaan Pagatan dalam konteks ekonomi, jenjang pusat perekonomian menurut jaringan sungai, yaitu pusat utama terdapat di dekat muara di pinggir pantai, yaitu Kota Pagatan dan di daerah hulu terdapat tingkat dua, yaitu daerah Kusan.⁴⁰

3.2 Pelabuhan Sungai: Jalur Masuk dan Penyebaran Islam

3.2.1 Jalur Pelabuhan Banjarmasin

Dalam perkembangannya, ketika Kesultanan Banjar didirikan dan Banjarmasin (Muara Kuin) menjadi daerah atau pusat pemerintahan, maka dibangun pula pelabuhan sungai atau bandar yang diberi nama Bandarmasih sebagai sentral pelbagai aktivitas sekaligus pintu keluar-masuk untuk berhubungan dengan daerah perdalaman dan dunia luar.

Lokasi Pelabuhan Sungai Bandarmasih sangat strategi, karena terletak di Muara Sungai Barito yang lebih dekat dengan laut. Di samping itu, letaknya yang tepat berada di muara sungai bisa menjadi penghubung dan pintu masuk untuk daerah perdalaman ke hulu sungai (bagian Timur Kalimantan Selatan) atau daerah bagian Tenggara dari Kalimantan Selatan, seperti Tanah Laut, Tanah Bumbu, dan Kotabaru, sebagaimana bisa dari peta berikut.

39 dalam Andi Nuralang, *Sungai sebagai Jalur Utama Aktivitas Perekonomian*, h.96.

40 dalam Andi Nuralang, *Ibid.*, h.96.



Peta Provinsi Kalimantan Selatan (dalam J.J. Rass, 1968)

Berdasarkan peta di atas, jalur masuk atau transportasi dari Banjarmasin, apabila berbelok atau memutar ke kanan memudiki alur Sungai Barito, sampai ke Marabahan (Kabupaten Barito Kuala), kemudian terus memasuki Sungai Negara, maka akan sampai ke daerah Banua Lima, mulai dari Margasari (Kabupaten Tapin), terus ke Negara (Kabupaten Hulu Sungai Selatan), Kabupaten Hulu Sungai Tengah (Barabai), Kabupaten Hulu Sungai Utara (Amuntai) dan daerah sekitarnya (termasuk Paringin, Balangan sebelum berdiri Kabupaten Balangan), selanjutnya dari Sungai Amuntai dengan berbelok ke kiri, memasuki Sungai Tabalong hingga akhirnya sampai di Tanjung (Kabupaten Tabalong). Kebalikan dari jalur kanan Banjarmasin ke Hulu Sungai, apabila dari Banjarmasin berbelok atau memutar bagian kiri, melalui Aluh-Aluh (daerah Kabupaten Banjar), ke Muara Sungai Barito (Muara Mantuil), memasuki perairan laut dan menyusuri pantai melewati Tanjung Selatan (di Kabupaten Tanah Laut), berbelok ke kiri ke arah Timur sampai akhirnya memasuki daerah Pagatan dan Batu Licin (Kabupaten Tanah Bumbu), yang kemudian diteruskan dengan menyeberang akan sampai ke Tanjung Seloka hingga terus ke Pulau Laut (Kotabaru) atau memasuki Selat Makassar untuk terhubung

dengan wilayah Indonesia yang lain (Sulawesi, Sumatera, Jawa, Kepulauan Maluku, Irian, dan lain-lain), dan seterusnya.⁴¹

Semua jalur atau rute ini menurut Bambang Subiyakto merupakan jaringan lalu lintas transportasi perairan sungai pada masa dulu yang bergerak melalui pusat-pusat permukiman serta menghubungkan semua daerah dan kabupaten di Kalimantan Selatan, membujur dari Utara hingga Selatan dan berakhir di bagian Timur.⁴²

3.2.2 Jalur Pelabuhan Muara Bahan

Kawasan atau daerah Marabahan yang semula menjadi dan kawasan pelabuhan sungai Kesultanan Banjar (sebelum dipindahkan ke Banjarmasin) merupakan daerah strategis yang menjadi penghubung jalur Banjarmasin ke Hulu Sungai maupun Banjarmasin ke wilayah sepanjang Sungai Barito (wilayah bagian utara Banjarmasin yang dulu termasuk wilayah Kesultanan Banjar)⁴³ yang sekarang ini masuk wilayah Propinsi Kalimantan Tengah, seperti Kapuas, Kuala Pambuang, Mangkatip hingga ke Muara Teweh, Puruk Cahu, Sampit, Pangkalanbun, Kumai, Murung Raya, dan seterusnya.

Pelabuhan Muara Bahan yang terletak dipertemuan sungai Barito dan Sungai Negara merupakan persimpangan tiga yang menghubungkan antara daerah ke hulu Barito, Banjarmasin, dan Margasari. Bermula dari arah Banjarmasin, apabila terus mengikuti

41 Andi Nuralang, *Sungai sebagai Jalur Utama Aktivitas Perekonomian*, h.101.

42 Bambang Subiyakto, "Pelayaran Air di Kalimantan Selatan", *Skripsi*, Pendidikan Sejarah UGM, 1985; untuk penulis yang sama, lihat pula, "Pelayaran Sungai di Kalimantan Tenggara: Tinjauan Historis tentang Transportasi Air Abad XIX", *Tesis*, Program Pascasarjana UGM, 1999, dan "Perdagangan Borneo Tenggara Tempo Doeloe", *Jurnal Kebudayaan Kandil*, Edisi 15 Tahun V, November-Desember 2007, LK3 Banjarmasin, h.59-76.

43 Bahkan di masa berlangsungnya Perang Banjar (1862-1905) di bawah kepemimpinan P. Antasari, sepanjang Sungai Barito merupakan wilayah gerilya P. Antasari dan pasukannya dalam pertempuran melawan Belanda. Tercatat nama-nama besar pahlawan pejuang kemerdekaan dari kalangan Suku Dayak yang lahir dan berasal dari kawasan Sungai Barito ini, seperti Panglima Batur, Tumenggung Surapati, Panglima Sogo, dan lain-lain.

arus sungai sebelah kiri memasuki daerah-daerah pinggiran sungai dan akan sampai ke daerah hulu Sungai Barito; kemudian apabila terus akan sampai ke Kuripan (wilayah bagian ujung dari Kabupaten Barito Kuala) yang berbatasan atau dekat dengan Kecamatan Danau Panggang (Kabupaten Hulu Sungai Utara); kemudian apabila berbelok ke kanan memudiki Sungai Negara maka akan sampai ke Margasari, Babuas, Negara, hingga ke Hulu Sungai atau Banua Lima.

3.2.3 Jalur Pelabuhan Muara Rampiau

Di masa-masa awal perkembangan dan kejayaan Kerajaan Negara Dipa, Pelabuhan Muara Rampiau yang terletak di Margasari (Kabupaten Tapin) merupakan pelabuhan utama kerajaan. Walaupun kemudian, seiring dengan perkembangan kondisi geografis, pelabuhan Muara Rampiau yang oleh Kerajaan Negara Dipa dirasakan tidak cocok lagi kemudian dipindahkan ke Pelabuhan Muara Bahan (Barito Kuala). Namun, perpindahan tersebut tidak mengurangi fungsi dan strategisnya pelabuhan Muara Rampiau sebagai pintu masuk dan perkembangan ekonomi masyarakat pinggiran Sungai Negara yang mengalir daerah ini.

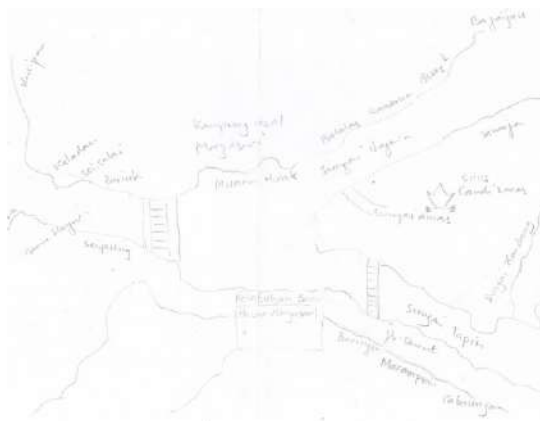


Papan nama-gerbang masuk Desa Marampiau Hilir Margasari

Keberadaan Pelabuhan Muara Rempiau tetap dipertahankan sebagai pintu masuk dan penghubung antara daerah Muara Bahan dan Muara Banjar dengan daerah hulu atau perdalaman dari Sungai Negara. Terlebih, di masa-masa awal terbentuknya Kesultanan Banjar di muara Sungai Kuin Banjarmasin seiring dengan masuk dan berkembangnya Islam yang telah diterima sebagai agama resmi negara. Pelabuhan Muara Rempiau tetap memegang peranan penting dalam rangka Islamisasi, tidak hanya kawasan-kawasan yang terdekat dengan pelabuhan ini, tetapi juga menembus dan menyusuri hingga ke daerah-daerah perdalaman yang dialiri oleh Sungai Negara.

Adapun jalur masuk dan berkembangnya Islam ke daerah Kabupaten Tapin dan ke daerah hulu Sungai Negara dimulai dari Pelabuhan Muara Rempiau Margasari. Jalur penyebaran Islam ke daerah ini dimulai dari pelayaran di muara Sungai Kuin Banjarmasin. Seterusnya, dengan menyusuri Sungai Barito arah ke hulu, akan sampai ke Pelabuhan Muara Bahan (bekas pelabuhan Kerajaan Dipa). Pelabuhan Muara Bahan yang terletak dipersimpangan sungai atau merupakan jalur pertemuan Sungai Barito dan Sungai Negara merupakan pintu masuk penghubung antara daerah hulu Sungai Negara (Kalimantan Selatan) dan hulu Sungai Barito (Kalimantan Tengah). Jalur sungai yang sebelah kiri akan mengarah ke daerah hulu Sungai Barito, sedangkan jalur sungai sebelah kanan akan memasuki Sungai Negara. Sepanjang Sungai Negara, daerah-daerah yang akan dilewati antara lain adalah Kampung Banua Hanyar, Keladan, Sungai Salai, Pariuk, Sungai Puting, baru kemudian sampai di Pelabuhan Muara Rempiau Margasari. Margasari yang merupakan kawasan pelabuhan juga terletak di persimpangan sungai yang menjadi muara atau pertemuan antara Sungai Negara dan Sungai Tapin. Apabila menyusuri Sungai Negara, dengan mengambil jalur sebelah kiri dari Margasari, maka akan sampai ke beberapa Kampung yang sekarang terbagi menjadi dua, ada kampung yang termasuk sebagai daerah Kabupaten Tapin (Margasari sebagai daerah utamanya) dan adapula yang

masuk daerah Kabupaten Hulu Sungai Selatan (Negara sebagai daerah utamanya). Kampung-kampung dimaksud antara lain adalah Kampung Babuas, Batalas, Kemudian, apabila memasuki Sungai Tapir, arah sebelah kanan dari Sungai Negara maka akan memasuki kampung-kampung sekitar Margasari hingga ke daerah perdalaman (Kota Rantau sekarang), antara lain adalah kampung Baringin, Marampiauw, Hiyung, Pabaungan, sampai kemudian Kampung Sungai Rutas. Di Kampung Sungai Rutas ini terdapat lagi persimpangan atau muara sungai dan pelabuhan, yang disebut dengan Pelabuhan Muara Sungai Muning. Muara ini merupakan pertemuan antara Sungai Tapin dengan Sungai Muning dan Sungai Kandang. Jalur yang sebelah kiri merupakan penghubung ke Kampung Kandang hingga terus ke Balimau (Kabupaten Hulu Sungai Selatan). Sedangkan jalur sebelah kanan memasuki Sungai Muning, menjadi penghubung dan pintu masuk ke Kampung Sungai Rutas, Hiyung, hingga sampai simpang tiga Pandahan. Dari Pandahan ke sebelah kiri memasuki Kampung Kapayang, Walang, Serawi, Banua Kupang, Cangkring, hingga Kota Rantau. Sedangkan jalur yang sebelah kanan dari Pandahan (sekarang disebut dengan sungai mati) merupakan jalur penghubung ke Kampung Karang hingga terus ke Lawahan, Muning, Tambarangan, Swato, dan Tatakan.



Peta jalur Pelabuhan Muara Rampaui Margasari

Tonggak awal sejarah penyebaran Islam dengan Pelabuhan Muara Rempiau sebagai pintu masuknya serta Margasari sebagai kawasan utama sebaran utama Islam juga dapat ditelusuri dari keberadaan masjid atau *langgar-langgar* (surau) tua berarsitektur awal perkembangan Islam yang umunya beratap tumpang di Margasari dan kampung-kampung awal sepanjang aliran sungai yang masih terawat dan terjaga hingga sekarang. Seperti halnya dengan Masjid Baiturrahim di Margasari yang merupakan masjid tertua di kawasan ini, Masjid Baitun Nur di Desa Sungai Rutas, Masjid Al Azhar di Desa Hiyung, dan lain-lain.



Masjid Baitun Nur
di Desa Sungai Rutas



Masjid Al-Azhar
di Desa Hiyung

Jejak awal penyebaran Islam dimaksud juga tampak dari keberadaan makam-makam para ulama penyebar agama Islam. Di Margasari ada makam seorang ulama, yakni makam Datu H. Mahmud al-Maqbul. Sesuai dengan tahun yang tertera pada makam, makam ini dianggap oleh masyarakat sebagai makam paling tua, dan merupakan generasi ulama paling awal penyebar Islam. Di samping itu, ada juga makam ulama-ulama yang lain, seperti makam Datu Ishaq bin Libana (1750 M) dan makam Datu Anggut atau Syekh H. Muhammad Shaleh di Desa Baringin, makam Datu Ilyas di Desa Sungai Rutas, dan makam Datu H. Ahmad Barmawi bin Abdul Jalil di Sungai Pinang Karamat Desa Pabaungan.



Makam Datu Ishaq bin Libana
(1750 M) di Desa Baringin



Makam Datu Anggut atau
Syekh H. Muhammad
Shaleh di Desa Baringin

Bermula dari Muara Rampaui Margasari pula, memasuki Sungai Tapin dan anak sungai yang terhubung dengannya, pada masa dulu Islam terus masuk dan berkembang ke daerah Banua Padang, Tambarangan, Tatakan, dan sekitarnya. Keberadaan tigabelas orang tokoh ulama atau datu⁴⁴ yang menjadi murid dari Datu Suban dan cerita lisan (*folklore*) tentang kehidupan mereka yang masih hidup dalam memori masyarakat Lawahan, Muning, Tambarangan, Swato, Tatakan, dan desa-desa sekitarnya merupakan jejak penyebaran Islam generasi berikutnya yang masih diingat sampai sekarang. Para tokoh ini oleh masyarakat Rantau dianggap memiliki keramat dan kelebihan masing-masing sesuai dengan bidang ilmu yang mereka pelajari, mereka adalah Datu Murkat, Datu Taming Karsa, Datu Karipis, Datu Ganun, Datu Argih, Datu Ungku, Datu Labai Duliman, Datu Harun, Datu Arsanaya, Datu Rangga, Datu Galuh Diang Bulan, dan Datu Sanggul.

44 Dalam tradisi masyarakat Banjar, seseorang diberi gelar atau sebutan datu, karena dianggap memiliki ilmu pengetahuan agama yang luas (alim ulama), memiliki ilmu kesaktian, memiliki keramat, dan atau tokoh besar yang hidup tempo dulu.

Kemudian, dari ketigabelas datu atau ulama di atas, yang paling populer adalah cerita dan ketokohan dari Datu Sanggul. Menurut Zafri Zamzam, Datu Sanggul yang dikenal pula sebagai Datu Muning adalah ulama yang aktif berdakwah di daerah bagian selatan dari Banjarmasin (Banua Ampat-Rantau dan sekitarnya). Datu Sanggul juga giat mengusahakan/memberi tiang-tiang kayu besi bagi orang-orang yang mendirikan masjid, sehingga pokok kayu ulin besar bekas tebangan Datu Sanggul di Kampung Pungguh (Kabupaten Barito Utara) dan pancangan tiang ulin di pedalaman Kampung Dayak Batung (Kabupaten Hulu Sungai Selatan) serta makam beliau yang panjang di Kampung Tatakan (Kabupaten Tapin) masih dikenal hingga sekarang. Salah satu karya spektakulernya yang masih dikenang hingga kini adalah membuat tatalan atau *tatakan* kayu menjadi soko guru masjid desa Tatakan, sebagaimana yang pernah dilakukan oleh Sunan Kalijaga ketika membuat soko guru dari tatalan kayu untuk masjid Demak. Tidak ada yang tahu siapa nama asli tokoh ini, sebutan Datu Sanggul adalah nama yang diberikan oleh Syekh Muhammad Arsyad ketika beliau menjawab tidak memakai ilmu atau bacaan tertentu, kecuali “hanya menjaga keluar masuknya nafas, kapan ia masuk dan kapan ia keluar” sehingga dapat secara rutin pulang pergi sholat ke Masjidil Haram setiap hari Jum’at.⁴⁵

Kemudian, berdasarkan buku yang disusun oleh Marwan berjudul *Manaqib Datu Sanggul*, dijelaskan pula bahwa nama asli Datu Sanggul adalah Syekh Abdus Samad, ia berasal dari Aceh (versi lain menyebutkan dari Hadramaut dan dari Palembang). Sebelumnya Datu Sanggul sudah menuntut ilmu di Banten dan di Palembang, ia menjadi murid ketiga dari Datu Suban atau Datu Sya’iban ibn Zakaria Zulkifli yang merupakan mahaguru para datu yang ahli agama dan mendalami ilmu Tasawuf asal Pantai Jati Munggu Karikil, Muning Tatakan Rantau. Informasi lain yang berkembang

45 Zafry Zamzam, *Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari Ulama Besar Juru Da’wah*, (Banjarmasin: Penerbit Karya, 1979), h.4-5.

juga ada yang menyatakan bahwa nama asli Datu Sanggul adalah Ahmad Sirajul Huda atau Syekh Jalil. Diceritakan pula bahwa Datu Sanggul atau Syekh Abdus Samad satu-satunya murid yang dipercaya oleh Datu Suban untuk menerima kitab yang terkenal dengan sebutan “Kitab Barincong”, beliau juga dianggap memiliki ilmu kewalian, sehingga teristimewa di antara ketigabelas orang murid Datu Suban.⁴⁶

Pelabuhan Muara Rampiau Margasari juga jadi penghubung untuk memasuki kampung-kampung tua yang lain yang dikenal dengan sebutan Banua Ampat di Kabupaten Tapin, selain dari Banua Padang, yakni Banua Halat, Banua Parigi, dan Banua Gadung. Jalur masuk ke masing-masing desa atau kawasan Banua ampat ini semuanya melalui Sungai Tapin yang bermuara di Sungai Negara (Margasari) dan anak-anak sungai yang terhubung dengannya melalui pelabuhan-pelabuhan kecil yang umumnya terletak di daerah muara atau pertemuan sungai, seperti muara Sungai Rampiau, muara Sungai Muning, muara Sungai Tabirai, dan lain-lain. Keterhubungan daerah-daerah tersebut melalui pelabuhan Muara Rampiau telah mempercepat akses masuk, tersebar, dan berkembangnya Islam di Banua Ampat. Sebagaimana Gazali Usman yang menjelaskan jalur masuk dan perkembangan Islam di Banua Ampat yang berpusat pada Pelabuhan Muara Rampiau, bahwa masuk dan tersebarnya Islam di daerah ini seiring dengan perkembangan Islam di Banjarmasin.

Menurut Gazali Usman (2000) jalur masuknya Islam ke Banua Halat adalah melalui jalur lalu lintas sungai dari Pelabuhan Banjarmasin (Sungai Kuin) ke Marabahan, Margasari, terus ke Muara Muning hingga Muara Tabirai sampai ke Banua Gadung; kemudian dari Banua Gadung dengan memudiki sungai Tapin sampailah ke Kampung Banua Halat. Besar kemungkinan Islam sudah masuk ke daerah ini sekitar abad ke-16. Walaupun tidak ada data pasti siapa yang membawa Islam masuk ke daerah ini, namun

46 Marwan, *Manakib Datu Sanggul*, (Kandangan: Toko Buku Sahabat, 2001), h.17.

dari peninggalan dan jejak sejarah Islam yang ada, diyakini bahwa Islam diterima dan berkembang dengan pesat di Banua Halat ketika itu.

Di antara bukti sejarah penyebaran Islam di Banua Halat adalah bangunan masjid keramat Al-Mukarramah yang terletak di Banua Halat. Masjid ini dibangun oleh Datu Pujung dan menjadi tonggak awal penyebaran Islam di Banua Halat dan sekitarnya. Hingga sekarang, bangunan masjid dengan atap tumpang ini menjadi pusat pelaksanaan tradisi *Baayun Maulid* yang setiap tahun dan saban bulan Maulid dilaksanakan oleh masyarakat Banjar. Menurut penuturan masyarakat Banua Halat, tradisi *Baayun Maulid* sudah dikenal oleh masyarakat Banua Halat sejak lama, seiring dengan masuk dan tersebarnya Islam (dari Banjarmasin) ke wilayah ini dan sekitarnya. Di samping itu, tradisi *Baayun Maulid* ini juga dianggap sebagai penanda penting konversi atau masuk Islamnya orang-orang Dayak Banua Halat ke dalam Islam, yang dalam tutur lisan mereka diawali oleh masuk Islamnya Intingan atau Palui Anum (Datu Pujung), yang dianggap sebagai nenek moyang orang-orang Banua Halat yang berjasa besar terhadap proses penyebaran Islam di kawasan ini.



Masjid Al-Mukarramah di Banua Halat Rantau

Kemudian, Islam juga masuk dan menembus daerah Banua Ampat yang lainnya, yakni Banua Gadung. Melalui lintasan Sungai Tapin yang mengalir dari Pergunungan Meratus dan bermuara di sungai besar Muara Muning, tepat melintasi di tengah-tengah desa atau Banua Gadung, sehingga menjadikan Banua Gadung yang mengenal sistem air pasang surut yang diatur oleh alam sebagai daerah yang subur dan di masa pemerintahan Kesultanan Banjar, merupakan wilayah strategis penyebaran Islam. Di samping sebagai daerah utama penghasil beras atau lumbung padi, Banua Gadung juga menjadi penghubung ke wilayah Balimau, Kandangan dan sekitarnya dalam proses penyebaran Islam di Kabupaten Hulu Sungai Selatan. Sementara, Sungai Tapin dan Sungai Gadung sendiri menghubungkan Banua Gadung dengan desa yang ada di sekitarnya, seperti Desa Balimau, Margasari, dan bahkan menjadi jalur utama untuk menuju ke Muara Bahan dan terus ke Banjarmasin.⁴⁷



Peta Banua Gadung (dalam A Gazali Usman, 1999)

Sebagaimana dijelaskan Gazali Usman, Sungai Gadung juga berperan penting dalam penyebaran agama Islam (dakwah Islam) oleh para ulama keturunan Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari

47 Gazali Usman, *Manaqib al-Mukarram al-Allamah Tuan Guru Syekh Salman Al-Farisi 1279-1350 H/1857-1928 M*, (Rantau: Pemerintah Daerah Tingkat II Kabupaten Tapin, 1999), h.8.

ke wilayah Banua Lima. Di antara bukti penting proses penyebaran Islam dan Banua Gadung adalah jejak sejarah berupa bangunan masjid tua dan makam generasi ulama penyebar Islam, yakni Syekh H. Salman al-Farisi (1279-1350 H) yang merupakan keturunan ke empat dari ulama besar Kalimantan, Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari. Silsilahnya adalah Salman al-Farisi bin Qadhi H. Mahmud bin Asiah binti Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari.

Begitu pentingnya peranan Banua Gadung dan Sungai Gadung sehingga pada masa awal abad ke-20, penguasa pemerintah Belanda membuatkan pasar yang ramai dikunjungi oleh para pedagang dari berbagai daerah. Para pedagang sebelum melakukan aktivitas perdagangannya di Kota Rantau, terlebih dahulu memasarkannya di Pasar Gadung. Kemudian, setiap jamaah haji yang akan pergi ke Banjarmasin, terlebih dahulu menjadikan Banua Gadung sebagai kampung transit pertama. Dengan demikian, para pengantar jamaah haji akan berkumpul di Gadung untuk mengantar jamaah haji yang akan berangkat ke Banjarmasin. Situasi ini berlangsung sampai sekitar tahun 1927. Peranan Sungai Tapin yang melalui Banua Gadung berakhir sejak tahun 1980-an, ketika lumpur di Karatau dikeruk. Sejak itu aliran sungai berpindah ke daerah Karatau, dan sampai akhirnya Sungai Gadung menjadi kering.⁴⁸

Selain Sungai Tapin dan Sungai Gadung yang besar yang menjadi jalur utama penghubung antar daerah, terdapat juga sungai-sungai kecil yang merupakan cabang atau anak dari sungai tersebut yang mengalir ke persawahan dan menjadi jalur utama penghubung ke daerah perdalaman, seperti Sungai Sahanau, Sungai Bahanau, Sungai Kandang, dan lain-lain.⁴⁹

Dalam pergaulan dan kehidupan sehari-hari, hubungan dilakukan melalui Sungai Gadung dengan alat transportasi berupa jukung (perahu kecil) dengan pendayung. Pada masa itu, Desa gadung merupakan kota pelabuhan tempat bertambatnya perahu dan Sungai Gadung mengambil peranan yang sangat penting

48 *Ibid.*, h.11-12.

49 *Ibid.*, h.9.

dalam lalu lintas perhubungan, baik itu hubungan sosial, hubungan ekonomi perdagangan, maupun dalam kaitannya dengan penyebaran agama Islam (dakwah Islamiyah).

Melalui Sungai Gadung, masyarakat Desa gadung melaksanakan hubungan sosial dengan masyarakat sedesanya atau pun dengan orang-orang pendatang dari daerah Banua Halat, Banua Padang, Balimau, Negara, Margasari, dan Muara bahan yang datang ke Banua Gadung untuk melaksanakan perdagangan di Pasar Gadung yang ramai pada setiap hari pekan, yaitu hari Kamis setiap minggu atau disebut Pekan Kamis, untuk nantinya terus ke Pasar Rantau pada hari Jumat.

3.2.4 Jalur Pelabuhan Pagatan.

Sebagai kawasan utama pelabuhan Kerajaan Pagatan dan terletak di lokasi strategis, yakni muara dari Sungai Kusan, Pelabuhan Pagatan merupakan jalur penting dan pintu masuk penyebaran Islam di Pagatan dan daerah-daerah sekitarnya. Keberadaan Pelabuhan Pagatan telah mempercepat proses penyebaran Islam. Memang, sebelum Kerajaan Pagatan dibentuk pada tahun 1775 M, Islam telah masuk di kawasan ini, tetapi belum terlalu pesat berkembang, dikarenakan akses dan keterhubungan yang terbatas untuk kawasan ini. Jalur keterhubungan daerah ini dengan daerah lain yang utama dilakukan melalui laut; sedangkan melalui jalur darat dengan cara melintasi Pergunungan Meratus yang terdiri dari hutan sangat lebat tempo dulu. Namun, kawasan ini dianggap bukan sebagai tempat tujuan melainkan hanya sebagai tempat transit, sebab permukiman penduduk masih sedikit. Kedatangan imigran Bugis Wajo dan kemudian mendapat restu dari Sultan Banjar untuk membuka dan membangun wilayah ini merupakan awal perkembangan Pagatan yang kemudian menjadi kawasan kunci dalam proses penyebaran Islam bagi masyarakat yang ada di sekitar dan dapat terhubung dengannya, yakni masyarakat yang mendiami kawasan Pergunungan Meratus bagian tenggara dari Kalimantan Selatan.

Seiring dengan berdirinya Kerajaan Pagatan dan ditetapkannya muara Sungai Kusan sebagai pelabuhan utama (kawasan ini sekarang menjadi dan berada di areal Pasar Lama Pagatan) serta dibukanya daerah hutan yang ada di sekitarnya sebagai kawasan permukiman, maka dengan cepat daerah ini kemudian berkembang dan menjadi kawasan yang ramai. Keberadaan Pelabuhan Pagatan juga memicu munculnya kawasan-kawasan baru yang bias terhubung dengannya, seperti Sungai Danau, Sungai Kintap, Sungai Loban, Sungai Pinang, hingga terus ke daerah atas, Cantung, Sungai Durian, Sempanahan, dan Tanah Grogot.

Bukti sejarah eksistensi dan aktivitas penyebaran Islam di kawasan ini, setidaknya dapat dilihat dari bekas areal Kerajaan Pagatan, makam para Raja Pagatan, dan makam ulama yang berdakwah di Pagatan.



Pintu masuk kompleks makam Arung atau raja-raja Pagatan



Komplek makam Arung atau raja-raja Pagatan

Kemudian, tokoh ulama yang berkait dengan proses penyebaran dan perkembangan Islam di daerah Pagatan dan sekitarnya adalah dua orang bersaudara, yang merupakan cucu dari Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari, yakni Syekh Abu Thalhah bin Mufti H.M. As'ad dan Mufti H. Muhammad Arsyad Lamak Pagatan.

Nama kedua ulama ini telah disinggung dalam Lontara Pagatan yang menjelaskan bahwa sebelum Kampung Pagatan dibuka, di sekitar wilayah Pagatan sudah ada penduduk asli, yaitu suku Banjar yang pekerjaannya mencari rotan⁵⁰ Salah seorang ulama besar yang telah menetap dan bertempat tinggal di daerah ini adalah Syekh Abu Thalhah bin Mufti H. Muhammad As'ad, beliau merupakan cucu dari Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari. Kemudian, salah seorang saudaranya juga datang menyusul ke Pagatan dan menjadi ulama serta turut aktif menyiarkan ajaran Agama Islam, dan meninggal di Pagatan. Beliau adalah Syekh H. Muhammad Arsyad Lamak yang meninggal pada tahun 1850 M dan makamnya terdapat di Desa Mattone Kampung Baru Kusan Hilir.

Senada dengan Lontara Pagatan, dalam Wikipedia dijelaskan pula bahwa, pada masa pemerintahan Sultan Abdurrahman bin Sultan Adam (1857-1859 M), salah seorang cucu dari Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari yang bernama Syekh Muhammad Arsyad (Lamak) dan merupakan pejabat mufti di Kesultanan Banjarmasin bercita-cita untuk pergi ke tanah suci Makkah untuk menunaikan ibadah haji. Sebelum ia pergi –sebagai perwujudan sifat-sifatnya yang selalu menghormati dan memuliakan saudara tuanya dan rasa kasih sayangnya terhadap kakak– Mufti Arsyad kemudian mengunjungi Syekh H. Abu Thalhah yang saat itu telah cukup lama menetap dan menyebarkan Islam di daerah Pagatan dan sekitarnya. Setelah beberapa lama tinggal dan juga berdakwah di Pagatan, sebelum balik ke Martapura, Mufti Arsyad terkena sakit dan meninggal. Mufti Arsyad pun kemudian dimakamkan di Pagatan, Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan. Menurut catatan H. Ismail Khatib (seorang yang berilmu dan berakhlak mulia), Tuan Mufti Arsyad Lamak wafat pada hari Sabtu, 23 Rabiul Awwal 1275

50 Dalam Bahasa Banjar, mereka yang melakoni pekerjaan mengambil dan mengumpulkan rotan ini disebut dengan *memagat*, karena itu orang yang kerjanya *memagat* rotan disebut sebagai *pemagatan*, artinya pengambil dan pengumpul rotan, dari sinilah kemudian muncul istilah *Pagatan* yang dalam logat orang Bugis disebut *Pagatang*.

H, sekitar 48 tahun setelah wafatnya Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari.⁵¹

Mufti H. Muhammad Arsyad Pagatan yang oleh orang Kusan Tanah Bumbu disebut dengan Datu Pagatan dilahirkan di Kampung Dalam Pagar, Martapura. Di samping dikenal sebagai keturunan ulama besar, Mufti H. Muhammad Arsyad Lamak Pagatan juga dikenal sebagai seorang yang memiliki ilmu agama luas dan alim sebagaimana ayahnya. Sebagai ulama besar dan seorang mufti, H. Muhammad Arsyad Lamak Pagatan dikenal oleh masyarakat sebagai sosok yang tegas, berani menegakkan yang benar dan memberantas kemunkaran, kasih sayang terhadap sesama, lemah lembut, pemurah, adil terhadap yang benar dan keras terhadap yang berbuat salah, sehingga beliau dikasihi oleh berbagai lapisan masyarakat, termasuk oleh pihak kerajaan Banjar. Terlebih lagi, banyak *bubuhan* Kerajaan Banjar yang ikut belajar dan menuntut ilmu dengan beliau, termasuk Sultan Adam al-Wastiq Billah (1825-1857 M).



Mufti Syekh H. Muhammad
Arsyad



Makam Mufti Syekh H.
Muhammad Arsyad

51 http://id.wikipedia.org/wiki/Kerajaan_Pagatan.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat dipahami bahwa sebelum Kerajaan Pagatan didirikan, Islamisasi di wilayah Pagatan dan sekitarnya telah berjalan dengan baik dan menjadi salah satu wilayah dalam Kesultanan Banjar yang dihuni oleh orang Banjar dengan pekerjaan utama mereka mencari rotan. Ulama besar Syekh H. Abu Thalhah yang hidup dan menetap di Pagatan menjadi ulama panutan masyarakat dan giat melakukan aktivitas dakwah serta menyebarkan Islam ke berbagai wilayah di Pagatan dan sekitarnya. Penyebaran Islam di seluruh wilayah Pagatan semakin berkembang seiring munculnya Kerajaan Pagatan dan dijadikannya Pelabuhan Pagatan sebagai pintu masuk pelayaran serta hubungan ke luar.

Situs sejarah berupa makam ulama (Syekh Abu Thalhah dan Mufti Arsyad Lamak Pagatan), keberadaan kompleks makam Raja-Raja Pagatan dan keluarganya di Kampung Baru Mattone (bekas areal Kerajaan Pagatan), *Soraja Loppo* (kediaman Utama Raja Pagatan yang juga dijadikan Istana serta Pusat Pemerintahan, yang kini menjadi kediaman Andi Satria Jaya), serta *Soraja Padotingeng* (kediaman Raja Pagatan yang terletak di Desa Pagarruyung Pagatan) di Kecamatan Kusan Hilir Pagatan, menjadi bukti sejarah yang kuat betapa Islam telah diterima dan berkembang dalam masyarakat Bugis Pagatan dan masyarakat sekitarnya dengan baik.

3.3 Peranan Pelabuhan Sungai

Secara teori, sebagaimana ditegaskan para ahli, pelabuhan dan sungai merupakan dua faktor utama yang sangat penting dan menjadi urat nadi kehidupan berbagai kesultanan yang ada di Nusantara pada masa lalu. Strategisnya kedudukan pelabuhan misalnya tergambar dari keberadaannya sebagai salah satu dari tiga unsur yang selalu ada dan dibentuk oleh kesultanan-kesultanan yang berada atau dekat dengan tepian sungai atau pesisir pantai

dalam rangka mengembangkan kehidupan rakyatnya, yakni pusat kota pemerintahan, pelabuhan, dan pasar.⁵²

Ketiga unsur ini bahkan menjadi karakteristik atau tiang utama jalannya pemerintahan berbagai kesultanan yang ada di Indonesia. Karena itu, wajar apabila sejumlah besar kesultanan di Nusantara dikenal luas dan besar namanya seiring dengan pelabuhan yang dibangun dan menjadi pusat aktivitas pemerintahannya.

Ita Syamtasyiah menjelaskan bahwa, letak geografis kota-kota yang menjadi pusat kerajaan bercorak Islam di Nusantara, umumnya berada di pesisir dan di muara sungai-sungai besar, seperti Samudera Pasai, Pidie, Demak, Banten, Ternate, Sombaopu, Makassar, termasuk Banjarmasin beserta dengan pelabuhannya. Selain berfungsi sebagai pusat pemerintahan kota-kota tersebut juga menjadi pusat perdagangan dengan bandar atau pelabuhan yang dibangunnya sebagai penanda dari kerajaan yang bercorak maritim. Berbeda dengan kota pusat kerajaan yang bercorak agraris, masyarakat kota pusat maritim lebih menitikberatkan kehidupannya pada perdagangan.⁵³

Pertumbuhan yang pesat dan ramainya perdagangan antar pelabuhan di Nusantara dengan Kalimantan digambarkan dalam buku *Hikajat Bandjar* yang antara lain menyebutkan bahwa pelabuhan utama Kerajaan Banjar, baik pada masa Kerajaan Negara Dipa, Kerajaan Negara Daha, hingga terakhir di masa Kesultanan Banjarmasin, pelabuhan atau bandar selalu ramai dikunjungi oleh para pedagang lokal maupun pedagang dari luar, seperti Jawa, Melayu, Cina, Campa, maupun Keling. Bandar Muara Bahan yang terletak di tepi sungai Barito dan dekat dengan laut Jawa ramai dikunjungi oleh para pedagang dari berbagai penjuru.⁵⁴ Banyaknya orang-orang yang menetap di wilayah Kerajaan Daha dari berbagai penjuru terutama Gujarat dan Melayu, memperkuat dugaan adanya orang Islam yang bermukim di wilayah dan tersebarnya

52 Sartono Kartodirjo (ed.), *Sejarah Nasional Indonesia III*, h.270.

53 Ita Syamtasyiah Ahyat, *Kesultanan Banjarmasin*, h.75.

54 J.J. Ras, *Hikajat Bandjar*, h.370; Amir Hasan Bondan, *Suluh Sejarah Kalimantan*, h.12.

agama Islam karena aktivitas dakwah dan perdagangan yang mereka lakukan. Apalagi hubungan dagang Bandar Muara Bahan dengan bandar-bandar dari daerah lain pada waktu sangat luas dan intens.⁵⁵

Penegasan yang sama dikemukakan Uka Tjandrasasmita, bahwa orang-orang Islam melakukan perjalanan dari Malaka ke Maluku untuk pertamakali lewat pantai utara Jawa dan kemudian melewati daerah-daerah pesisir Kalimantan Selatan dan Sulawesi Selatan.⁵⁶ Karenanya bisa dikatakan bahwa pelabuhan di Kalimantan Selatan pada waktu itu menjadi salah satu pelabuhan persinggahan para pedagang Muslim tersebut sebelum meneruskan pelayaran mereka. Kenyataan demikian, menunjukkan betapa pentingnya posisi dari bandar sebagai pintu masuk persebaran agama Islam dan terjadinya kontak dengan dunia luar.⁵⁷

Adapun sungai yang menjadi bagian penting dari keberadaan pelabuhan sendiri, secara langsung atau tidak langsung memiliki peranan yang sangat berarti. Kota-kota dan bandar atau pelabuhan yang terdapat di persimpangan sungai dengan sungai, sungai dengan laut merupakan kunci dan strategi untuk menguasai politik ekonomi daerah perdalaman yang sangat penting. Pemanfaatan sungai dan muara secara geografis merupakan pertemuan sentral bagi orang untuk ke dan dari perdalaman. Seperti halnya dengan Kalimantan Selatan yang beribukota Banjarmasin merupakan kawasan yang dipenuhi oleh banyak cabang dan anak sungai. Daerah pinggiran atau bantaran sungai-sungai yang mengalir menjadi pusat permukiman⁵⁸ penduduk sejak dari dahulu hingga sekarang.

55 A. Hafiz Anshary AZ, "Islam di Selatan Borneo sebelum Kerajaan Banjar", Orasi Ilmiah, IAIN Antasari Banjarmasin, tanggal 2 September 2002, h.18.

56 Uka Tjandrasasmita, "Datangnya Islam dan Berkembangnya di Indonesia dalam Kaitannya dengan Asia Tenggara", *Makalah Seminar Internasional Islam di Asia Tenggara*, IAIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 1986, h.23.

57 Bambang Sakti Wiku Atmojo, *Faktor Pendukung*, h.40.

58 Permukiman dari segi bahasa diartikan sebagai daerah tempat bermukim suatu penduduk; kemudian secara istilah permukiman dapat didefinisikan sebagai satuan wilayah kehidupan

Begitu banyaknya sungai yang mengalir kawasan geografis Kalimantan Selatan, sehingga menjadikan sungai menjadi berperan terhadap kehidupan masyarakat Banjar khususnya dan Kalimantan Selatan umumnya. Karena sungai berperan menjadi wahana lintas transportasi dan perhubungan antara daerah pedalaman dengan daerah tepian sungai dan pesisir pantai. Melalui sungai pula terbentuk interaksi-interaksi antara manusia yang beraneka ragam suku, etnis, agama, budaya, dan latar ekonomi. Interaksi antara manusia demikian, pada gilirannya membentuk hubungan-hubungan yang bersifat ekonomi, sosial-budaya, politik, dan agama. Bermula dari sungailah interaksi manusia terbangun yang menghasilkan budaya sungai atau kebudayaan masyarakat yang dipengaruhi oleh lingkungan sungai.

Masyarakat Banjar yang hidup dan berkembang dengan sungai dan sungai telah menjadi karakteristik dari kehidupan serta peradaban yang mereka kembangkan pada akhirnya disebut sebagai masyarakat sungai (*river people*). Kehidupan orang Banjar menurut Wajidi (2012) lekat dengan budaya sungai, yang meliputi cara hidup, berperilaku, dan adaptasi manusia yang hidup ditepi sungai. Berbagai aktivitas yang terkait dengan sungai telah menjadi tradisi yang dilakukan secara turun-temurun (Hartatik, 2004), tergambar pada permukiman tradisional Banjar yang berada di pinggiran sungai dan aktivitas sehari-hari yang mereka lakukan di sungai, bahkan dalam berjual-beli pun mereka lakukan di sungai, seperti halnya aktivitas pasar terapung (*floating market*).

sosial budaya suatu masyarakat dan secara ekologis merupakan kawasan interaksi untuk membudidayakan potensi lingkungan alam. Bentuk perkampungan di lingkungan sungai selalu berpola linear mengikuti alur sungai tersebut dan rumah-rumah selalu menghadap ke sungai. Pada perkembangan berikutnya, berbagai permukiman penduduk di sepanjang sungai (seperti Sungai Tabalong, Sungai Negara, Sungai Bahan, Sungai Barito, Sungai Martapura) itu kemudian juga berfungsi sebagai pelabuhan sungai yang kemudian berkembang dan menjadi pusat-pusat kerajaan (Kerajaan Tanjung Puri, Negara Dipa, Negara Daha, dan Kesultanan Banjarmasin), lihat dalam Wajidi, <https://bubuhanbanjar.wordpress.com/2012/11/12/orang-banjar-dan-budaya-sungai/>

Sungai telah menjadi urat nadi kehidupan orang Banjar dan menjadi jalur transportasi yang paling penting. Sehingga disetiap sungai yang besar ataupun cabang dan anak sungai yang menjadi kawasan permukiman penduduk dibangun dermaga atau pelabuhan sungai. Pelabuhan lokal tersebut digunakan oleh para pedagang kecil untuk memasarkan hasil kerja mereka kepada pedagang besar dari luar daerah. Pada gilirannya yang kemudian pada pedagang besar tersebut memasarkan barang yang mereka dapatkan ke arah perdagangan antar pulau. Jadilah kemudian sungai dengan pelabuhan yang didirikan telah menghubungkan antar dan berbagai daerah yang ada di Kalimantan.

Adanya pelabuhan telah memunculkan permukiman-permukiman atau kampung-kampung baru yang kemudian juga terhubung melalui jalur sungai yang ada dan bertemu di pelabuhan. Sebagaimana dijelaskan Gazali Usman, permukiman penduduk terdapat di sekitar persimpangan sungai di sepanjang sungai, baik sungai besar maupun sungai kecil atau anak sungai. Dalam abad ke-13 M misalnya, terdapat permukiman yang terbesar di daerah Tapin, yang sekarang menjadi kampung atau perkampungan, terutama Muara Rampiau, Margasari, Muara Muning, dan sepanjang Sungai Muning.⁵⁹ Di masa Kerajaan Daha, kampung-kampung ini merupakan kawasan yang sangat dekat (dan bahkan menjadi bagian penting dari) dengan pelabuhan (Muara Rampiau), karena fungsinya yang menjadi pintu masuk dan daerah penghubung antara pesisir sungai dengan perdalaman.

Selaras dengan Gazali Usman, menurut Ita Syamtasiyah, bermula dari perdalaman, pada setiap persimpangan sungai dan atau titik pertemuan sungai yang strategis terdapat permukiman. Kawasan ini pula kemudian dijadikan pelabuhan, seperti munculnya berbagai pelabuhan di sepanjang Sungai Barito, Sungai Martapura, atau Sungai Negara. Misalnya, Pelabuhan Patih Masih (di Sungai Kuin-Banjarmasin), Pelabuhan Bumi Kencana (di Sungai

59 A Gazali Usman, *Manaqib Tuan Guru Syekh Salman Al-Farisi*, h.5.

Riam Kanan Martapura), Pelabuhan Kuta Arya Taranggana (di Sungai Bahan Marabahan), atau pula Pelabuhan Marampiaiu (di Sungai Negara Margasari), dan lain-lain.⁶⁰

Terbentuknya Kesultanan Banjarmasin juga bermula dan berada pada kawasan titik pertemuan sungai dimaksud. Pada tempat-tempat yang merupakan titik pertemuan antara pelayaran laut dan sungai, timbullah bandar-bandar kecil yang dibangun oleh suku-suku Melayu di Banjarmasin dengan rumah-rumah yang bertiang tinggi atau di atas rakit sepanjang sungai. Bandar-bandar seperti ini cepat berkembang dan memegang peranan penting dalam politik, ekonomi dan penyebaran agama Islam. Sebab, bandar-bandar tersebut merupakan titik pertemuan antara pantai dan perdalaman; dari pantai menerima suku pendatang dengan segala jenis kebudayaannya, sementara dari perdalaman menghasilkan hasil-hasil hutan, kebun, dan lain-lain, yang kemudian juga ke daerah perdalaman dikirim bahan kebutuhan hidup seperti kain, manik-manik, garam, dan tembakau.⁶¹

Pelabuhan sungai tidak hanya memunculkan permukiman-permukiman baru yang menjadi konsentrasi tempat tinggal masyarakat Banjar, secara khas, sungai dan pelabuhan juga memiliki peranan yang sangat penting ditinjau dari pelbagai aspek sejak masa dulu, baik dari segi politik-kekuasaan, ekonomi-perdagangan, maupun perkembangan seni-budaya, dan bahkan dalam rangka proses penyebaran serta perkembangan agama. Ita Syamtasyiah menyatakan bahwa keberadaan pelabuhan dalam sejarah perkembangannya kemudian merupakan tempat yang sangat penting, tidak hanya untuk menguasai politik dan ekonomi daerah perdalaman, tetapi juga dalam rangka penyebaran agama Islam.⁶²

60 Ita Syamtasyiah Ahyat, *Kesultanan Banjarmasin*, h.17.

61 *Ibid.*, h.17.

62 *Ibid.*, *Kesultanan Banjarmasin*, h.17.



Masjid Negara di Banjarmasin yang terletak di tepi Sungai Martapura pada tahun 1930

(Sumber: ANRI, KIT Kalimantan Selatan 806/7)

Salah satu Menurut Idwar Saleh, sungai merupakan jalur utama transportasi dan alat komunikasi penting dalam fungsinya menghubungkan pantai dengan perdalam serta untuk meniadakan isolasi fisik dan batin. Melalui sungai-sungai dijalankan ekspansi-ekspansi kekuasaan, kontak-kontak perdagangan lokal dengan perdagangan inter insuler Indonesia dan dunia, dilaksanakan kontak kebudayaan dengan Jawa Timur dan daerah Indonesia lainnya, masuk dan menyebarnya agama-agama baru, juga termasuk penanaman pengaruh dan pengembangan kekuasaan kolonial Belanda, kemudian kota-kota lama dan baru tempat konsentrasi permukiman penduduk selalu terdapat pada pinggir-pinggir sungai, di persimpangan sungai atau di muara sungai.⁶³ Sungai sebagai jalur angkutan adalah urat nadi komunikasi kepentingan dalam menghubungkan kota dengan desa sekitarnya, antar kota sepanjang aliran sungainya sampai ke udik. Sungai yang merupakan jalur penghubung utama konsentrasi penduduk terdapat pada tempat yang strategis di pinggir atau di muara

63 M. Idwar Saleh, *Sekilas Mengenai Daerah Banjar*, h.2.

sungai.⁶⁴ Itu sebab, dalam perkembangannya, pelabuhan sungai memiliki sejarah yang panjang.



Bangunan Masjid di tepi Sungai Martapura pada tahun 1930

(Sumber: ANRI, KIT Kalimantan Selatan 1100/14)

Disamping itu, melalui jalur sungai dengan menyinggahi satu pelabuhan sungai menuju pelabuhan sungai yang lain masyarakat Banjar saling berinteraksi, berkomunikasi, dan membentuk kawasan baru pada puluhan cabang maupun anak sungai yang tersambung. Karenanya, daerah permukiman penduduk di sepanjang daerah aliran Sungai Barito baik yang terusan menuju wilayah pinggiran hulu Sungai Barito Kalimantan Tengah sekarang ataupun terusan memasuki Sungai Negara (daerah sepanjang hulu sungai) menjadi tujuan utama para penyebar agama Islam waktu dulu. Tujuan utama mereka sangat jelas, dalam rangka melakukan Islamisasi terhadap penduduk lokal. Strategi utama yang dipakai adalah melalui jalur perdagangan. Memudiki aliran panjang Sungai Barito arah ke hulu sungai dengan puluhan anak sungainya, para penyebar itu kemudian mendakwahkan Islam sambil berdagang, dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain. Sebagian di antara mereka bahkan ada yang menetap, kawin, dan berkeluarga di daerah-daerah dakwah yang menjadi tujuan mereka.

64 *Ibid.*, h.17.

Dengan demikian, keberadaan pelabuhan sungai dalam sejarah perkembangannya kemudian, juga merupakan tempat yang sangat penting, tidak hanya untuk menguasai politik dan ekonomi daerah perdalaman, tetapi juga dalam rangka penyebaran agama Islam.⁶⁵

Tidak jauh berbeda, Gazali Usman juga menjelaskan hal yang sama berkenaan dengan pentingnya pelabuhan dan sungai bagi masyarakat Banjar. Menurutnya, sejak dahulu daerah permukiman penduduk Kalimantan Selatan khususnya, mengelompok dan berbanjar di sepanjang tepian sungai (sungai besar, anak sungai), di muara sungai, dan hingga sampai di daerah hulu sungai. Sungai merupakan sumber kehidupan yang mempengaruhi perkembangan sosial budaya dan ekonomi. Sungai juga merupakan prasarana lalu lintas yang menghubungkan satu daerah dengan daerah lainnya. Melalui sungai ini pula terjadinya kontak-kontak perdagangan, kontak budaya dan bahkan ekspansi kekuasaan. Demikian juga halnya dengan penyebaran agama Islam, hingga sampai jauh ke perdalaman, yang dalam proses selanjutnya berfungsi sebagai pemersatu kelompok dan merupakan pembeda antara orang yang sudah memeluk Islam dan yang belum memeluk Islam atau antara orang yang beradab dan belum beradab. Sebab mereka yang memeluk Islam biasanya tinggal dan membangun rumah di daerah tepian sungai atau dekat dengan sungai dan pelabuhan, sedangkan orang yang belum memeluk Islam biasanya tinggal jauh ke daerah atas, bukit atau gunung, seperti yang terjadi pada masyarakat Banua Halat.⁶⁶

Melalui sungai dan pelabuhan, pengaruh agama Islam tersebar dan bergerak jauh hingga ke daerah-daerah perdalaman di sepanjang aliran sungai yang menjadi permukiman penduduk hingga ke daerah hulu sungai di Pergunungan Meratus sekarang). Kehadiran Islam bagi penduduk perdalaman tidak hanya mempengaruhi keyakinan, pemahaman, dan tradisi keagamaan,

65 Ita Syamtasyiah Ahyat, *Kesultanan Banjarmasin*, h.17.

66 A Gazali Usman, *Manaqib Tuan Guru Syekh Salman Al-Farisi*, h.5.

bahkan hingga cerita (*folklore*) atau mitologi rakyat yang hidup dan diwariskan secara turun-temurun dalam kehidupan masyarakat, seperti yang terjadi pada mitologi penduduk lokal (Dayak Pitap, Dayak Harakit, Dayak Banua Halat, dan lain-lain) di Pergunungan Meratus (Kabupaten Tapin). Dalam tutur lisan mereka diceritakan bahwa mereka adalah keturunan dari Nabi Adam dan Hawa. Bermula dari kehadiran anak-anak dan cucu Adam dan Hawa yang terdiri dari beberapa pasangan. Di antaranya dua bersaudara, yaitu Dayuhan atau Palui Tuha dan Intingan atau Palui Anum. Intingan kemudian memeluk Islam dan membangun desa-desa baru dengan anak keturunannya. Intingan juga membangun masjid-masjid di Kampung Banua Halat, Banua Parigi, Banua Gadung, dan Lokpaikat. Sedangkan Dayuhan tetap dengan keyakinan semula dan masuk lebih ke dalam daerah pergunungan Meratus sambil membangun desa-desa yang dilewatinya, seperti Desa Mencabung, Harakit, Balayawan, dan Danau Darah. Namun, hubungan antara dua orang bersaudara ini tetap baik dan harmonis. Banua Halat menjadi daerah perbatasan antara kedua saudara ini. Sekarang pun penduduk lokal Pergunungan Meratus keturunan Dayuhan yang mendiami daerah Mencabung, Harakit, Balayawan, atau Danau Darah dan masih bertahan dengan keyakinan mereka, selalu memanggil penduduk yang berdiam di daerah Banua Halat dan kampung-kampung di sekitarnya yang sudah beragama Islam atau pun orang-orang Banjar yang datang dari perkotaan dengan sebutan *dangsanak* (saudara kandung). Mereka juga mentradisikan untuk berziarah ke Masjid Banua Halat atau Gadung yang merupakan peninggalan saudara moyang mereka (Intingan).⁶⁷

Di samping itu, walaupun sebagian masyarakat perdalaman yang mendiami Pergunungan Meratus sehingga sekarang ada yang tidak memeluk agama Islam, namun sebagaimana dijelaskan Haloei Radam, pengaruh Islam telah berpenetrasi dalam kehidupan keberagamaan masyarakat Pergunungan Meratus sebagaimana

67 M. Idwar Saleh, *Sekilas Mengenai Daerah Banjar*, h.12-13.

tampak pada keyakinan dan mitologi yang dianggap sebagai 'cerita suci'. Cerita tersebut masih hidup hingga sekarang dan dianggap sebagai benar kejadiannya, yakni mitos tentang asal-muasal atau kejadian alam semesta; mitos tentang kejadian manusia pertama dan keturunannya; serta mitos tentang asal-muasal padi sampai tumbuhnya konsep filosofi tentang *huma*. Keyakinan dan mitos tersebut boleh dianggap sebagai nilai dasar yang potensial dan mampu mendorong masyarakat perdalaman di Pergunungan Meratus untuk mereka memeluk agama Islam.⁶⁸

Sungai bagi masyarakat Banjar dalam perkembangannya, secara identitas, kemudian juga melahirkan identifikasi dan penamaan untuk orang Banjar sebagai kelompok masyarakat yang terkait dengan sungai, yakni orang orang Banjar Kuala (muara sungai), orang Banjar Batang Banyu, (sungai besar), dan orang Banjar Pahuluan (hulu sungai). Idwar Saleh menjelaskan bahwa orang Banjar Kuala adalah kelompok orang Banjar yang mendiami daerah kuala dari sungai-sungai yang mengalir di Banjarmasin sampai dengan daerah Martapura. Mereka berasal dari kesatuan etnik Ngaju; Orang Banjar Batang Banyu adalah kelompok orang Banjar tinggal dan berdiam di sepanjang Sungai Tabalong dari muaranya di Sungai Barito sampai dengan Kelua. Mereka berasal dari kesatuan etnik Maanyan; Orang Banjar Pahuluan adalah kelompok orang Banjar tinggal dan mendiami daerah hulu dari Sungai Tabalong, kaki Pergunungan Meratus, dari Tanjung sampai ke Pelaihari. Mereka berasal dari kesatuan etnik Bukit atau Pergunungan Meratus.⁶⁹

Sebagaimana Idwar Saleh, menurut Alfani Daud, tiga subsuku Banjar dimaksud adalah subsuku Banjar Pahuluan, Banjar Batang Banyu, dan Banjar Kuala. Orang Banjar Pahuluan pada dasarnya ialah penduduk daerah lembah sungai-sungai, semuanya cabang Sungai

68 Noerid Haloei Radam, *Religi Orang Bukit*, (Yogyakarta: Yayasan Semesta, 2001), h.161.

69 M. Idwar Saleh, *Sekilas Mengenai Daerah Banjar*, h.12.

Negara yang berhulu di kaki Pergunungan Meratus. Orang Banjar Batang Banyu adalah penduduk yang mendiami lembah Sungai Negara. Sedangkan orang Banjar Kuala adalah penduduk Banjar yang mendiami daerah sekitar Banjarmasin dan Martapura.⁷⁰

Berdasarkan kenyataan yang demikian, menyebabkan para ahli menyatakan bahwa orang Banjar adalah kelompok masyarakat yang identik dan memiliki 'budaya sungai'; sungai merupakan tempat konsentrasi permukiman penduduk; antara masyarakat dengan sungainya saling berinteraksi, beradaptasi, dan saling mengisi dalam kehidupan sehari-hari; dan sungai telah menjadi jantung kehidupan masyarakat Banjar.⁷¹

Masyarakat Banjar dengan kebudayaan sungainya juga berkembang dan memiliki karakteristik tersendiri. Munculnya karakteristik tersebut disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk faktor agama Islam. Faktor-faktor dimaksud antara lain adalah:

1. Pengaruh perkembangan geomorfologi Kalimantan;
2. Pengaruh ekosistem yang dibentuk oleh alam dan lingkungan Kalimantan (sosio, ekonomis, dan politis);
3. Pengaruh kontak-kontak kebudayaan yang ditimbulkan oleh letak geografi Banjar dengan Sulawesi Selatan, Jawa, dan Sumatera (sosio-kultural);
4. Amalgamasi antar suku-suku asal dan pendatang sebagai evolusi historis;
5. Adanya pengaruh dari agama Islam sebagai faktor religi dan politik yang bersifat menyatukan dan memisahkan.⁷²

Di samping itu, ekologi sungai telah menimbulkan pola pengaruh tertentu terhadap penilaian sikap hidup manusia yang mengandung nilai-nilai moral dan sosial kemasyarakatan,

70 Alfani Daud, *Islam dan Masyarakat Banjar: Deskripsi dan Analisa Kebudayaan Banjar*, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 1997), h.42-45 dan lihat juga untuk penulis yang sama, "Beberapa Ciri Etos Budaya Masyarakat Banjar", *Pidato Pengukuhan Guru Besar*, IAIN Antasari Banjarmasin, 2000, h.1.

71 Bambang Sakti Wiku Atmojo, *Faktor Pendukung*, h.26.

72 M. Idwar Saleh, 1983, *Sekilas Mengenai Daerah Banjar*, h.27-28.

sebagaimana yang tercermin dalam ungkapan bahasa (pribahasa) sehari-hari masyarakat Banjar, seperti:

1. *ma ilung larut*; maksudnya tidak punya pendirian, tidak konsisten, tidak kuat, mudah berubah-berubah, seperti halnya tumbuhan ilung yang hidup di air dan mengikuti ke mana air mengalir, apabila air sungai pasang, ilung akan larut ke udik dan apabila air sungai surut, ilung pun ikut larut ke muara;
2. *manimpakul*; maksudnya orang yang ingin selamat dan memikirkan dirinya sendiri tanpa punya pendirian, seperti halnya timpakul yang biasa hidup di pinggir sungai. Timpakul adalah sejenis hewan air yang hidup di pinggir sungai dan biasanya menempel pada batang kayu di sungai, bila batang itu tenggelam, segera timpakul meloncat untuk menyelamatkan diri ke batang kayu yang lain yang masih mengapung;⁷³
3. *Ambak-ambak bakut sakalnya maharayani jua*; maksudnya seseorang yang mempunyai sifat pendiam namun membahayakan. Dengan sifat diam, dia berusaha untuk mengelabui semua orang, padahal pada dasarnya dia mempunyai perilaku yang tidak baik dan salah satunya adalah selalu ingin menang sendiri, persis seperti ikan bakut yang hidup di perairan sungai Kalimantan, walaupun kelihatan jinak namun sekali meloncat bisa melampau tambak atau kurungan yang dibuat;
4. *Liur Baungan*; maksudnya seorang laki-laki yang suka menggoda dan tidak bisa melihat perempuan, selalu saja dia tergoda, seperti halnya ikan baung (sejenis ikan patin sungai) yang kelihatan berlendir badannya.⁷⁴

Ungkapan tradisional atau pribahasa dimaksud dalam konteks religi juga terkait dengan nilai-nilai dan ajaran Islam dan biasanya berkenaan dengan pelaksanaan ajaran agama dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Banjar. Misalnya ungkapan

⁷³ *Ibid.*, h.18.

⁷⁴ Zulkifli, 2010, "Makna Ungkapan Tradisional Daerah Banjar", <http://banuahujungtanah.wordpress.com/2010/05/19/ungkapan-tradisional-orang-banjar>.

yang menyatakan *balang kambingan* (malas melaksanakan shalat); *mancaricit* (lancar dan fasih dalam membaca Alquran); *bajuju* (tidak lancar dan tidak fasih dalam membaca Alquran); *bunyi paalimnya* (sombong dan merasa lebih pintar, lebih tahu, daripada orang lain); *hatinya barasih* (bersangka baik, bersikap tulus dan ikhlas); *sudah nasibnya* (pasrah dengan nasib atau takdir sehingga berputus asa); *purici* (suka kotor, tidak menjaga kebersihan); *banyak kolehan tapi kada babarkat* (hasil pekerjaan bercampur dengan yang tidak halal); *kolehan sadikit tapi babarkat* (menjaga kehalalan pekerjaan), *bisa dua kulit* (bersifat munafik atau tidak jujur); *asal dikiyau inya datang* (senang bersilaturahmi); *mawiwir anggiti urang* (suka mengambil milik orang lain); dan lain-lain.⁷⁵

Dalam konteks yang lain, secara geografis, pengaruh kebudayaan dan keberadaan sungai dan pelabuhan terhadap masyarakat Banjar sangat kuat, hal ini dapat dilihat dari nama-nama daerah yang terkait dengan kosa kata sungai dan pelabuhan yang menjadi lokasinya, padahal, pada masa sekarang kawasan atau daerah tersebut apabila diperhatikan letaknya jauh dari kawasan pinggiran atau pesisir sungai karena di perdalaman. Kenyataan ini, menurut Idwar Saleh menunjukkan terjadinya suatu proses perkembangan geomorfologi yang luas sekali di wilayah Kalimantan Selatan dari dulu hingga sekarang. Nama-nama kawasan dimaksud yang berhubungan dengan sungai, misalnya Muara Bahan, Muara Muning, Muara Tapus, Muara Rampiau, Pantai Hambawang, Teluk Tiram, Teluk Dalam, Teluk Masjid, Teluk Haur, Sungai Bilu, Sungai Mesa, Sungai Lulut, dan lain-lain. Semua ini menunjukkan nama tempat atau letak kawasan tertentu yang dihubungkan dengan air. Sehingga timbul satu kebiasaan bagi orang Banjar, di mana apabila orang mau ke arah sungai maka ia katakan mau ke laut, kemudian apabila ia mau ke tebing sungai, maka ia katakan mau ke darat.⁷⁶ Di samping itu pula, menurut Idwar Saleh selanjutnya, aliran-aliran

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ M. Idwar Saleh, *Sekilas Mengenai Daerah Banjar*, h.16-17.

sungai masih dihubungkan dengan asosiasi laut seperti pantai, teluk, tanjung, pulau, atau tempat-tempat untuk berlabuh dengan nama labuhan, seperti daerah Labuhan Amas (Barabai), Labuhan Atas (Birayang), Tungkaran (Martapura), Pemuatan (Gunung Pematton), Karamian (Gunung Karamian, berarti pelabuhan yang ramai disinggahi).⁷⁷

Pentingnya pelabuhan sungai terhadap penyebaran Islam semakin terlihat pada pertengahan masa perkembangan Islam sampai dengan masuknya pengaruh kolonial. Semula, Banjarmasin merupakan kota pelabuhan untuk perdagangan insuler dan perdagangan antarpulau. Kapal-kapal dagang Banjar pada waktu itu telah melakukan kegiatan perdagangan keberbagai kawasan; sebelah Utara sampai dengan Semenanjung Malaysia, Brunei, Thailand, dan Filipina; ke Selatan sampai dengan Kepulauan Nusa Tenggara, Jawa, Bali, dan Australia. Kemudian pada waktu kegiatan perdagangan lada di Kesultanan Banjarmasin mencapai puncak kejayaan serta masuknya komoditas perdagangan karet dengan pangsa pasar yang luas disertai tingkat permintaan yang tinggi untuk memenuhi kebutuhan pabrik besar automotif di Eropa (Inggris, Perancis) pada awal abad ke-19, Belanda kemudian membatasi dan melakukan monopoli perdagangan.⁷⁸

Mengikuti kepada berbagai uraian di atas, jelas bahwa pelabuhan dan sungai dalam peradaban dan sejarah kehidupan orang Banjar pada masa dulu memiliki peranan dan fungsi yang sangat penting; tidak hanya terhadap perkembangan ekonomi dan perdagangan atau pun politik kekuasaan, tetapi pelabuhan sungai juga berperan penting dan memberikan kontribusi terhadap perkembangan dan persebaran Islam di Kalimantan Selatan, khususnya ke kawasan-kawasan permukiman penduduk yang terletak jauh di perdalaman yang hanya bisa dijangkau melalui jalur sungai.

⁷⁷ *Ibid.*, h.16-17.

⁷⁸ Bambang Sakti Wiku Atmojo, *Faktor Pendukung*, h.7.

Menurut Wajidi, pengaruh, peranan, dan fungsi pelabuhan sungai terhadap perkembangan dan persebaran Islam di Kalimantan Selatan pada masa dulu, antara lain dapat dilihat dari berbagai hal berikut:

1. Munculnya pelabuhan sungai;
2. Makna dan fungsi sungai bagi masyarakat Banjar;
3. Munculnya permukiman penduduk dan masjid, serta pelabuhan di tepi sungai;
4. Munculnya pusat-pusat kerajaan;
5. Interaksi para pendakwah dan pedagang di pelabuhan;
6. Transportasi sungai sebagai jalur utama persebaran Islam hingga ke perdalaman.⁷⁹

Ada juga yang menyatakan bahwa dalam konteks penyebaran islam, pelabuhan berfungsi sebagai tempat:

1. Berlabuh kapal-kapal dagang, baik untuk memuat dan/atau membongkar barang-barang dagangannya;
2. Traksaksi perdagangan (jual beli barang-barang);
3. Persinggahan dan/atau istirahat para pedagang;
4. Kawasan atau lokasi permukiman dan tempat tinggal para pengusaha kapal dan para pedagang dalam masa tertentu;
5. Sebagai sarana penyebaran dan perkembangan Islam;
6. Pusat Pemerintahan, pelabuhan merupakan bagian penting dan menjadi pusat pemerintahan Islam, seperti yang terlihat pada Pelabuhan Banjarmasin. Kenyataan ini menunjukkan hal yang sama dengan perkembangan berbagai pelabuhan di Indonesia pada masa dulu yang berkembang dan menjadi pusat pemerintahan. Misalnya, Samudra Pasai, Perlak, Palembang, Banten, Sunda Kelapa, Cirebon, Demak, Jepara, Tuban, Gresik, Gowa, Ternate, Tidore, dan lain-lain yang merupakan pusat pemerintahan kerajaan Islam.

Dalam sejarahnya, sinergis peranan pelabuhan terhadap perkembangan Islam juga tampak pada pengaruh penyebaran Islam terhadap perkembangan kota dan terbentuknya jaringan serta intelektual di kepulauan Indonesia. Dalam jaringan lalu lintas di Indonesia, pelabuhan memiliki fungsi sebagai penghubung antara jalan maritim dan jalan darat. Komunikasi dengan daerah pedalaman lebih banyak menggunakan sungai, sehingga lokasi pelabuhan yang dekat muara sungai akan lebih menguntungkan, karena produksi daerah pedalaman dapat diangkat melalui sungai ke pelabuhan. Sejak zaman kuno, pelayaran dan perdagangan memerlukan pelabuhan sebagai tempat singgah, mengambil bekal, dan menumpuk barang, sebelum hasil daerah diangkat ke pusat perdagangan.⁸⁰

Keberadaan pelabuhan juga menjadi faktor penentu terjadinya perubahan dalam perkembangan Islam di Indonesia. Salah satu perubahan penting dalam perkembangan Islam di Indonesia adalah pertumbuhan kota pelabuhan dan ibu kota kerajaan. Seiring dengan penyebaran agama Islam di Indonesia, mulai bermunculan kota yang berada di pesisir dan di muara sungai besar, misalnya Samudra Pasai, Aceh, Demak, Banten, Ternate, Gowa, dan Banjarmasin. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan kota-kota pelabuhan ini, antara lain sebagai berikut:

1. Faktor ekonomi. Pada waktu itu hubungan lalu lintas pelayaran dan perdagangan melalui sungai atau laut dengan menggunakan perahu atau kapal dianggap lebih mudah dan cepat. Karena ramainya aktivitas pelayaran dan perdagangan melalui sungai dan laut, kemudian muncul kota di pesisir dan muara sungai;
2. Faktor Politik. Bermunculan dan semakin kuatnya kedudukan politik kerajaan-kerajaan Islam juga menentukan pertumbuhan dan perkembangan kota. Misalnya, kota yang terletak di pesisir

80 <http://www.katailmu.com/2014/10/pengaruh-islam-terhadap-perkembangan.html>.

utara Pulau Jawa, yaitu Demak, menjadi pusat kerajaan karena jasa Raden Patah yang berhasil menghimpun kekuatan rakyat untuk menundukkan Majapahit;

3. Tumbuhnya kota juga berkaitan erat dengan faktor geografis, terutama dalam hubungan lalu lintas. Di Sumatra muncul kota Aceh dan Palembang. Di tempat lain muncul kota pelabuhan, seperti Jepara, Tuban, Gresik dan Sedayu yang membentuk rangkaian kota pelabuhan di pesisir utara Jawa. Munculnya kota tersebut disebabkan ramainya aktivitas pelayaran dan perdagangan yang terbentang antara Malaka sampai Maluku yang sebagian besar dikuasai oleh para pedagang Islam. Adipati pesisir yang semula merupakan daerah bawahan Kerajaan Majapahit melepaskan diri dan menjalin hubungan dengan pedagang Islam. Semakin ramai aktivitas pelayaran dan perdagangan di Nusantara, semakin mendorong munculnya pusat perdagangan di sepanjang jalur perdagangan sehingga menumbuhkan kota yang bercorak Muslim;
4. Selain berkembangnya kota-kota dagang di Indonesia, proses terbentuknya jaringan intelektual atau ulama di Nusantara berkaitan erat dengan perkembangan tradisi keilmuan Islam. Tradisi intelektual di Nusantara lahir dalam suasana perubahan mendasar pada masyarakat seiring dengan kekuatan yang ditampilkan Islam dan di tengah upaya mencari pijakan baru bagi sistem budaya masyarakat. Tradisi tersebut dipahami sebagai upaya penerjemahan nilai-nilai Islam ke dalam sistem nilai budaya masyarakat, sehingga terbentuk corak Islam Nusantara yang khas;
5. Dalam sejarah Islam di Nusantara, tradisi intelektual umumnya mengacu pada proses transmisi keislaman dan pembentukan wacana intelektual yang dalam proses selanjutnya dipelihara dan dikembangkan secara terus-menerus. Pada tahap awal,

proses transmisi itu berasal dari suatu wilayah yang dikenal sebagai pusat Islam, yakni Timur Tengah.⁸¹

Berdasarkan beberapa penjelasan di atas, dapat dipahami bahwa keberadaan pelabuhan dalam sejarah kehidupan masyarakat Banjar memiliki arti penting. Pertama, daerah awal yang menjadi cikal bakal permukiman penduduk adalah daerah muara sungai yang notabene merupakan kawasan pelabuhan, sehingga kawasan pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai pusat ekonomi-perdagangan, tetapi juga pusat pemerintahan, permukiman, dan penyebaran Islam. Kedua, lokasi pelabuhan sungai yang strategis dan dibangun pada daerah-daerah pertemuan sungai (muara) membuat pelabuhan dimaksud sangat cepat berkembang dan menjadi pintu masuk serta penghubung bagi daerah-daerah yang lain. Ketiga, pelabuhan dengan aktivitas utamanya perdagangan telah memberikan pengaruh terhadap pembentukan watak dan identitas ekonomi orang Banjar, yakni watak dagang, terutama orang Banjar Batang Banyu dan Banjar Kuala. Watak itu kemudian muncul dalam sikap yang selalu menghitung untung rugi dalam bertindak, tidak hanya dalam konteks ekonomi-perdagangan, tetapi kemudian juga berkembang dalam aspek kehidupan sosial yang lainnya. Keempat, aktivitas para penyebar Islam yang sambil menyebarkan Islam sambil berdagang dari satu tempat ke tempat yang lain juga mendorong munculnya semangat keagamaan bagi masyarakat Banjar untuk melakukan hal yang sama, sehingga berpergian, berdagang, dan berdakwah semacam kesatuan aktivitas yang mentradisi di mana dan kemana pun mereka berusaha.

Dapat disimpulkan bahwa pelabuhan sangat berperan penting dalam penyebaran Islam, tidak hanya di Indonesia, tetapi dan terlebih-lebih lagi di Kalimantan Selatan.

81 <http://youchenkymayeli.blogspot.com/2012/05/hubungan-penyebaran-agama-islam-dengan.html>.

BAB IV

PELABUHAN SUNGAI: DAHULU DAN SEKARANG

Pelabuhan dan sungai menjadi dua faktor yang sangat penting dalam sejarah kehidupan masyarakat Banjar dan perkembangan Islam di kawasan ini. Kemunculan Kesultanan Banjar yang bersamaan dengan keberadaan serta peran penting pelabuhannya telah menjadikan Islam kemudian sebagai identitas bagi masyarakat Banjar.

Hal di atas menyiratkan pentingnya fungsi dan peranan pelabuhan dalam perkembangan kehidupan suatu masyarakat dan kawasan dilihat dari sudut pandang ekonomi. Lebih dari itu, dilihat dari sudut pandang sejarah, pelabuhan tidak hanya menjadi pusat perkembangan ekonomi, tetapi juga merupakan pintu masuk dan pusat penyebaran Islam. Sehingga dalam sejarah panjangnya, semua kerajaan besar dengan kawasannya diberbagai daerah di Indonesia memiliki sejumlah pelabuhan penting, seperti Pelabuhan Perlak, Pasai, Tuban, Gresik, termasuk Pelabuhan Banjarmasin dan pelabuhan sungai-pelabuhan sungai yang lainnya yang ada di Kalimantan Selatan.

Dalam sejarahnya, sinergis peranan pelabuhan terhadap perkembangan Islam juga tampak pada pengaruh penyebaran

Islam terhadap perkembangan kota dan terbentuknya jaringan serta intelektual di kepulauan Indonesia. Dalam jaringan lalu lintas di Indonesia, pelabuhan memiliki fungsi sebagai penghubung antara jalan maritim dan jalan darat. Komunikasi dengan daerah pedalaman lebih banyak menggunakan sungai, sehingga lokasi pelabuhan yang dekat muara sungai akan lebih menguntungkan, karena produksi daerah pedalaman dapat diangkat melalui sungai ke pelabuhan. Sejak zaman kuno, pelayaran dan perdagangan memerlukan pelabuhan sebagai tempat singgah, mengambil bekal, dan menumpuk barang, sebelum hasil daerah diangkat ke pusat perdagangan.

Keberadaan pelabuhan juga menjadi faktor penentu terjadinya perubahan dalam perkembangan Islam di Indonesia. Salah satu perubahan penting dalam perkembangan Islam di Indonesia adalah pertumbuhan kota pelabuhan dan ibu kota kerajaan. Seiring dengan penyebaran agama Islam di Indonesia, mulai bermunculan kota yang berada di pesisir dan di muara sungai besar, misalnya Samudera Pasai, Aceh, Demak, Banten, Cirebon, Demak, Tuban, Gresik, Ternate, Gowa, dan lain-lain. Karena itu, sangat beralasan apabila dikatakan bahwa dalam perkembangan historiografi Indonesia, kota-kota pantai di Indonesia telah menjadi kajian sejarah yang sangat menarik. Bagaimana rute-rute perdagangan terjadi antara kota pantai yang satu dengan yang lain, sehingga telah membentuk jalinan "kesatuan" antar wilayah. Dengan demikian, lokasi suatu pelabuhan dapat menjelaskan jaringan regional atas kota-kota yang saling berhubungan, di mana berdasarkan jejak-jejak historis jaringan regional yang diakibatkan aktivitas pelabuhan sesungguhnya dapat dikonstruksi ulang.

Lebih jauh, dalam hubungannya dengan kota pelabuhan dan perkembangan secara umum kota-kota pelabuhan (misalnya dalam konteks negara-negara di Asia), Rhoads Murphey mengatakan, bahwa kota berkembang karena peranan utama dari pelabuhan dan kota pelabuhan ini menjadi pembawa perubahan di Asia. Orang Barat membawa pengaruh diberbagai wilayah Asia, karena di kota

pelabuhan inilah terjadi pergeseran nilai-nilai tradisional akibat pengaruh nilai-nilai Barat. Secara ekonomi kota pelabuhan sangat menonjol selama abad XIX dan pada awal abad XX kota pelabuhan menguasai dan sering menciptakan perdagangan, industri, keuangan, perbankan, asuransi pasar modal, serta membentuk jaringan peran dominan atas perdalaman agrarisnya.¹

Dalam sejarahnya, ada beberapa faktor yang mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan kota-kota pelabuhan ini, antara lain sebagai berikut:

1. Faktor ekonomi. Pada waktu itu hubungan lalu lintas pelayaran dan perdagangan melalui sungai atau laut dengan menggunakan perahu atau kapal dianggap lebih mudah dan cepat. Karena ramainya aktivitas pelayaran dan perdagangan melalui sungai dan laut, kemudian muncul kota di pesisir dan muara sungai;
2. Faktor Politik. Bermunculan dan semakin kuatnya kedudukan politik kerajaan-kerajaan Islam juga menentukan pertumbuhan dan perkembangan kota. Misalnya, kota yang terletak di pesisir utara Pulau Jawa, yaitu Demak, menjadi pusat kerajaan karena jasa Raden Patah yang berhasil menghimpun kekuatan rakyat untuk menundukkan Majapahit;
3. Tumbuhnya kota juga berkaitan erat dengan faktor geografis, terutama dalam hubungan lalu lintas. Di Sumatera muncul kota Aceh dan Palembang. Di tempat lain muncul kota pelabuhan, seperti Jepara, Tuban, Gresik dan Sedayu yang membentuk rangkaian kota pelabuhan di pesisir utara Jawa. Munculnya kota tersebut disebabkan ramainya aktivitas pelayaran dan perdagangan yang terbentang antara Malaka sampai Maluku yang sebagian besar dikuasai oleh para pedagang Islam. Adipati pesisir yang semula merupakan daerah bawahan Kerajaan Majapahit melepaskan diri dan menjalin hubungan dengan pedagang Islam. Semakin ramai aktivitas pelayaran dan

1 dalam Idwar Saleh, *Sedjarah Bandjarmasin*, h.25.

- perdagangan di Nusantara, semakin mendorong munculnya pusat perdagangan di sepanjang jalur perdagangan sehingga menumbuhkan kota yang bercorak Muslim;
4. Selain berkembangnya kota-kota dagang di Indonesia, proses terbentuknya jaringan intelektual atau ulama di Nusantara berkaitan erat dengan perkembangan tradisi keilmuan Islam. Tradisi intelektual di Nusantara lahir dalam suasana perubahan mendasar pada masyarakat seiring dengan kekuatan yang ditampilkan Islam dan di tengah upaya mencari pijakan baru bagi sistem budaya masyarakat. Tradisi tersebut dipahami sebagai upaya penerjemahan nilai-nilai Islam ke dalam sistem nilai budaya masyarakat, sehingga terbentuk corak Islam Nusantara yang khas;
 5. Dalam sejarah Islam di Nusantara, tradisi intelektual umumnya mengacu pada proses transmisi keislaman dan pembentukan wacana intelektual yang dalam proses selanjutnya dipelihara dan dikembangkan secara terus-menerus. Pada tahap awal, proses transmisi itu berasal dari suatu wilayah yang dikenal sebagai pusat Islam, yakni Timur Tengah.

Adapun berkenaan dengan keterkaitan pelabuhan dengan keberadaan sungai, maka sungai bagi masyarakat banjar tidak hanya melahirkan berbagai kebudayaan dan tradisi kesungai, identitas masyarakat sungai, tetapi juga kearifan lokal (*local wisdom*) dalam memaknai dan memanfaatkan sungai, serta mengolah aliran sungai untuk pertanian, pengairan, dan transportasi. Misalnya, ada banyak istilah yang digunakan oleh masyarakat Banjar untuk menyebutkan saluran air yang dibuat berkaitan dengan pertanian sebagai bentuk kearifan lokal dalam memanfaatkan sungai, misalnya *parit*, *handil*, *tatah*, *saka*, *antasan*, dan *anjir*. Istilah atau konsep ini merupakan 'kearifan lokal' petani Banjar dalam mengolah lahan (lingkungan) pertanian sehingga menghasilkan panen yang baik dan melimpah.

Dalam bukunya berjudul 'Kota Lama Kota Baru', Bambang Subiyakto (2005) menyatakan bahwa membangun saluran air atau

kanal bagi orang Banjar merupakan kebiasaan dan suatu keahlian yang diwariskan turun-temurun dari masa ke masa dari generasi ke generasi. Hal ini sudah berlangsung berabad-abad lamanya, ketika mereka menghadapi keadaan alam Kota Banjarmasin yang memang lingkungannya penuh sungai dengan berates-ratus cabangnya yang pasang-surut. Sedikitnya masyarakat Banjar mengenal tiga macam kanal, yakni *tatah*, *handil* atau *anjir* dan *saka*. Pertama, Anjir (ada juga yang menyebutnya Antasan) yakni semacam saluran primer yang menghubungkan antara dua sungai. Anjir berfungsi untuk kepentingan umum dengan titik berat sebagai sistem irigasi pertanian dan sarana transportasi. Kedua, Handil (ada juga yang menyebut Tatah) yakni semacam saluran yang muaranya di sungai atau di Anjir. Handil dibuat untuk menyalurkan air ke lahan pertanian daerah daratan. Handil ukurannya lebih kecil dari Anjir dan merupakan milik kelompok atau bubuhan tertentu. Ketiga, Saka merupakan saluran tersier untuk menyalurkan air yang biasanya diambil dari Handil. Saluran ini berukuran lebih kecil dari Handil dan merupakan milik keluarga atau pribadi. Anjir, Handil dan Saka mempunyai fungsi utama sebagai irigasi pertanian dalam arti luas dan prasarana transportasi ke berbagai daerah. istilah Fungsi ketiga saluran perairan ini kurang lebih sama, sebagai sarana transportasi dan sebagai sistem pengairan pertanian daerah rawa.²

Di samping itu, sebagaimana yang dinyatakan oleh T.D. Sudjana, keterkaitan sungai dengan terbentuknya pelabuhan juga sangat dimungkinkan oleh adanya kebutuhan akan jasa angkutan dan adanya arus perdagangan melalui transportasi sungai serta adanya hubungan timbal-balik itu membuat pelabuhan, perdalaman sungai, dan kawasan pinggiran sungai pada posisi sangat penting dan saling membutuhkan.³

2 Bambang Subiyakto, *Kota Lama Kota Baru*, (Banjarmasin: Universitas Lambung Mangkurat, 2005).

3 T.D. Sudjana, dalam <http://muhammadridhorachman.blogspot.com/2012/07/pelabuhan-cirebon-dan-jalur-sutera.html>

Kawasan pinggiran sungai atau tepi air (*waterfront*) merupakan suatu area atau kawasan yang berbatasan dengan air yang memiliki kontak fisik dan visual dengan air laut, danau, sungai atau badan air lainnya, merupakan suatu area yang dinamis dari suatu kota, tempat bertemunya daratan dan air. Di mana badan air dapat berupa lautan, sungai, danau, teluk, creek, maupun kanal.⁴

Dengan kata lain, bahwa kawasan pinggiran sungai atau tepi air dimaksud adalah:

1. Tanah atau tepi sungai, pelabuhan atau tanah semacam itu di tengah kota dengan dermaganya;
2. Tepian laut atau bagian kota yang berbatasan dengan air, daerah–daerah pelabuhan;
3. Lahan atau area yang terletak berbatasan dengan air terutama bagian kota yang menghadap kearah perairan, baik laut, sungai, danau dan sejenisnya.

Karena itu, kawasan perairan (*waterfront*) merupakan salah satu sarana dan wadah yang vital bagi manusia dari dulu hingga sekarang. Sejarah perkembangan daerah-daerah urban diberbagai penjuru dunia menyebutkan bahwa perairan adalah salah satu sarana tertua dan terpenting dalam kehidupan sosial maupun ekonomi masyarakat. Fungsinya dari mulai menjadi sarana transportasi, perdagangan dan kegiatan ekonomi lainnya, interaksi antar bangsa, ekspansi wilayah. Ditinjau dari segi fungsi yang beraneka ragam itulah, maka kawasan perairan sesungguhnya adalah kawasan yang sangat dibutuhkan keberadaannya.⁵

Pada masa dulu, sungai sangat dihormati dan dipelihara. Sungai dalam filosofi masyarakat kuno mempunyai arti yang sangat penting karena menyangkut hakikat kehidupan masyarakat di dekat sungai dan dipercaya mampu mempengaruhi apa yang

4 Bambang Supriyadi, “Kajian *Waterfront* di Semarang: Studi Kasus Sungai Banjir Kanal Barat”, *Jurnal Perancangan Kota dan Permukiman Enclosure*, Volume 7 No. 1 Maret 2008, h.51.

5 *Ibid.*, h.50.

dikerjakan akan sesuai dengan yang diharapkan. Karena sungai bukan hanya suatu bentuk lahan cekung yang berisi air yang mengalir, tetapi lebih dari itu dianggap sebagai tempat tinggal suatu zat atau kekuatan yang mampu membalikkan kehidupan seseorang, apabila kaidah-kaidah yang berkaitan dengan sungai tersebut diabaikan.⁶ Tetapi sekarang, keberadaan sungai yang sudah tua, semakin renta menanggung beban dampak dari pembangunan. Air sungai sudah semakin tercemar dan tidak layak konsumsi sehingga memerlukan biaya yang tinggi sebagai bahan baku untuk diolah menjadi air minum, sungai semakin menyempit dan dangkal, kotor, dan bau, sungai dipenuhi oleh berbagai jenis sampah rumah tangga, limbah manusia dan pabrik ataupun limbah alam, dan lain-lain. MP. Lambut berujar dengan miris; “masyarakat Banjar sekarang telah menyakiti sungai; rumah dibangun hingga ke alur sungai dan bagian rumah itu adalah dapur dan kamar mandi serta WC. Padahal, di masa lalu, “membuang barang rigat ka sungai adalah *pamali*; tetapi kini siapa yang peduli”⁷

Pamali maksudnya adalah ungkapan-ungkapan yang mengandung semacam larangan atau pantangan untuk dilakukan, di mana dalam masyarakat Banjar, *pamali* memiliki posisi sekaligus berfungsi sebagai kontrol sosial bagi seseorang dalam berkata, bertindak, atau melakukan suatu kegiatan; *pamali* diartikan berdosa karena melakukan sesuatu yang dilarang; dan *pamali* berarti juga sama dengan tabu atau pantangan, misalnya; *pamali mambanam acan basanjaan* (tabu membakar terasi pada senja hari). Orang hamil, anak gadis yang sedang haid, orang yang sedang berpergian,

6 Nugroho Harjo Lukito, “Peranan Sungai dalam Persebaran Budaya Masa Hindu-Budha di Kalimantan”, dalam Gunadi Kasnowihardjo, Wasita, Andi Nuralang (ed.). (2004). *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*. Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Komda Kalimantan.h.48

7 MP Lambut, “Menelusuri Titian Kearifan Leluhur”, *Makalah* dalam rangka Milad 507 Kesultanan Banjar, Banjarmasin, 30 Nopember 2011, h.3.

orang yang sedang bekerja di hutan atau tempat tertentu, memiliki sejumlah pamali yang pantang untuk dilanggar.⁸

Kondisi sungai yang demikian mestinya membuat semua kalangan masyarakat menjadi prihatin dan memerlukan penanganan yang serius dari pemerintah.

Salah satu sebab, kurangnya penghargaan masyarakat Banjar pada masa sekarang terhadap sungai adalah berkembangnya transportasi darat dengan segala akses dan kemudahan-kemudahan lain. Sehingga, apabila pada masa lalu sungai dapat diibaratkan sebagai halaman depan yang sangat penting dalam kehidupan sehari-hari, tetapi pada saat ini sungai hanyalah sebagai halaman belakang yang hanya digunakan untuk aktivitas-aktivitas yang dilakukan di belakang rumah, bukan untuk menerima tamu.⁹

Kenyataan di atas mengisyaratkan bahwa lingkungan sungai telah mengalami kerusakan, yang apabila dibiarkan akan semakin parah dan berdampak buruk terhadap masyarakatnya, karena rawan terjadi bencana atau musibah. Menurut Sunyoto Usman, sedikitnya ada dua faktor penting yang berkaitan dengan kerusakan lingkungan, yakni pesatnya peningkatan jumlah penduduk dan perkembangan industri maju.¹⁰ Sementara lazim dikatakan bahwa ada hubungan timbal balik antara pola perilaku sosial dan kondisi lingkungan. Pola perilaku sosial dipengaruhi oleh karakteristik dan kualitas lingkungan, dan sebaliknya pola perilaku sosial juga mempengaruhi karakteristik dan kualitas dasar lingkungan. Dengan demikian jelas, bahwa kerusakan lingkungan itu sendiri pada dasarnya memiliki hubungan yang luas dengan berbagai faktor yang mengitarinya. Artinya, kerusakan lingkungan bisa dilihat dari aspek nilai-nilai sosial, industrialisasi, sosial-politik,

8 *Ebook Kamus Bahasa Banjar*, 2001, h.31, lihat dalam <http://www.urangbanua.com/bahasa-banjar.htm> dan Abdul Djebar Hapip, *Kamus Bahasa Banjar-Indonesia*, (Banjarmasin: PT. Grafika Wangi Kalimantan, 2008), h.132.

9 Sunarningsih, *Pasang Surut Kota-Kota Sungai*, h.119.

10 Sunyoto Usman, *Pembangunan dan Pemberdayaan Masyarakat*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1998), h.225.

dan sosiologi.¹¹ Karena itu, kerusakan lingkungan pada prinsipnya merupakan cerminan atau refleksi dari adanya ketidakharmonisan dan ketidaksetimbangan hubungan manusia dengan lingkungan alamnya. Di sinilah, perlunya memberikan kesadaran kepada masyarakat terhadap kondisi lingkungannya.

Menurut Syamsul Arifin, karena persoalan lingkungan atau ekologis tersebut sangat mendasar, maka dari perspektif ekonomis, politis, dan teknologis tidaklah cukup untuk menanggulangi krisis ekologis. Dibutuhkan cara tertentu untuk membangun landasan berpikir baru yang dapat memberikan penjelasan secara paradigmatis tentang kedudukan dan relasi manusia dengan alam yang harmonis dan berkesinambungan menuju pada *ecological awareness* (kesadaran lingkungan). Dalam hal ini diperlukan pendekatan agama dengan sumber ajarannya yang perenialistik, di mana materi dan solusi yang ditawarkan Islam tidak hanya didasarkan pada deduksi-deduksi rasionalistik, tetapi lebih mendasar lagi, dengan kembali pada pesan-pesan suci Alquran dan hadis.¹² Karena, Islam sebagai sebuah ajaran yang lengkap dan universal pada prinsipnya memang memiliki legitimasi yang kuat jika dikembangkan sebagai etika ekologi universal, karena konsepnya yang jelas dan komprehensif, salah satu di antaranya adalah berkenaan dengan sungai/air dan pemanfaatannya. Banyak ayat-ayat Alquran yang secara khusus membicarakan tentang lingkungan, antara lain: ayat-ayat yang melarang manusia berbuat kerusakan (lingkungan) di muka bumi, merusak tanaman dan binatang ternak (al-Baqarah 205, ar-Ruum 41), ayat-ayat yang menyuruh manusia untuk memikirkan proses penciptaan dan pengaturan lingkungan hidup oleh Allah (al-Baqarah 22, an-Nahl 81, az-Zumar 21, al-Waqi'ah 63-

11 Lebih jauh penjelasan tentang kerusakan lingkungan dilihat dari perspektif nilai-nilai sosial, industrialisasi, sosial-politik, dan sosiologi berdasarkan empat faktor bidang ini dapat dilihat dalam Sunyoto Usman, *Pembangunan dan Pemberdayaan Masyarakat*, h.225-280.

12 Syamsul Arifin, dalam Nanih Machendrawaty dan Agus Ahmad Safei, *Pengembangan Masyarakat Islam*, (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2001), h.235.

65, al-Mulk 15, al-Qalam 70), ayat-ayat yang menyuruh manusia untuk mengelola lingkungan (Ibrahim 31, al-Zukhruf 13), ayat-ayat tentang pemanfaatan air atau sungai (QS. al-Ra'du, 21, 24, 25, al-Qaaf 9-10, an-Nahl 11, al-A'raf 10, al-Hijr 20), dan lain-lain.

Di samping itu, secara khusus juga banyak ayat-ayat Alquran yang membicarakan sungai dengan berbagai konteksnya yang menunjukkan betapa pentingnya fungsi sungai dan kemanfaatannya untuk kesejahteraan hidup manusia.

Dalam bahasa Arab, sungai disebut *nahr* (bentuk tunggal) dan *al-anhar* (bentuk jamak) yang artinya sungai-sungai. Pembicaraan tentang sungai di dalam Alquran tersebar dalam berbagai surah, misalnya dalam QS. al-Baqarah, Ibrahim, an-Nahl, an-Naml, al-Ra'du, 21, 24, 25, dan lain-lain. Dalam ayat-ayat tersebut dijelaskan fungsi dan kedudukan air sungai bagi kehidupan manusia. Ada ayat yang menyatakan bahwa sungai adalah bagian atau hiasan dari surga; "di bawah surga itu mengalir sungai-sungai". Ada pula ayat yang menyatakan bahwa sungai (laut) adalah sarana transportasi yang bisa dilalui atau dilayari oleh kapal atau bahtera, sungai sebagai sumber kehidupan dan kesuburan bagi tanaman dan perkebunan, sungai sebagai sumber air minum bagi manusia, dan sebagainya. Semua itu dijadikan Allah, tidak lain dan tidak bukan untuk menjadi pelajaran dan peringatan bagi tiap-tiap manusia agar mematuhi dan kembali kepada ketentuan yang telah ditetapkan-Nya.¹³

Sangat jelas bahwa banyaknya ayat Alquran yang membicarakan masalah sungai dalam berbagai konteksnya tersebut mengisyaratkan betapa pentingnya fungsi dan kedudukan sungai itu sendiri terhadap kehidupan manusia. Alquran memberikan kesadaran kepada manusia bahwa sungai sebagai sumber air merupakan salah satu sumber daya alam yang mempunyai fungsi serba guna bagi kehidupan dan penghidupan manusia.

13 Penjelasan tentang hal ini dapat dibaca dalam QS. Qaaf ayat 7-10, di mana Allah menegaskan antara lain tentang penciptaan bumi, gunung-gunung, tumbuhan, air, dan seterusnya.

Sungai tidak hanya bermanfaat sebagai sumber air minum, tetapi juga sebagai sumber tenaga untuk PLTA, pengairan atau irigasi, perikanan darat, sarana transportasi, sumber mineral, sumber bahan bangunan, sarana rekreasi, dan sebagainya. Itulah sebabnya, implikasi sungai bagi manusia pada prinsipnya tidak hanya sebatas memanfaatkannya sesuai dengan yang dikehendaki, akan tetapi juga mengelola dan memelihara kelestariannya.

Berdasarkan kenyataan di atas, maka usaha mengembalikan fungsi sungai sebagai pusat peradaban di Banjarmasin, penting untuk segera dilakukan. Dalam konteks ini, masyarakat Banjar sebagai ‘masyarakat sungai’ perlu untuk berkaca kembali kepada pemikiran dan gagasan-gagasan *local wisdom* tentang sungai dan dakwah lingkungan sebagaimana yang telah dilakukan dan diwariskan oleh Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari. Karena, beberapa abad yang silam, ulama besar Kalimantan ini telah mencontohkan kepada masyarakat Banjar bagaimana seharusnya memperlakukan sungai sebagai sumber bagi kehidupan mereka guna mendukung terbentuknya lingkungan yang nyaman dan kondusif.

Dalam sejarahnya, untuk membangun lingkungan dan perkampungan yang ramah,¹⁴ Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari telah melakukan tiga hal penting, yakni menghidupkan tanah mati atau lahan tidur menjadi tanah yang produktif dan termanfaatkan dengan membuka perkampungan baru, penataan bangunan, dan membuat saluran pengairan.¹⁵

14 Pada SKH Republik, “Menggapai Kampung Ramah Lingkungan, *Kolom Kalam*, edisi Selasa, 21 Desember 2004 dijelaskan kriteria kampung atau lingkungan yang ramah dilihat dari tiga aspek. Pertama, aspek manajemen sosial, meliputi: kelembagaan, interaksi sosial, dan perilaku sosial yang baik. Kedua, dilihat dari aspek ekonomi masyarakat, meliputi: produk yang ramah lingkungan dan anggaran penataan lingkungan. Ketiga, dilihat dari aspek fisik dan prasarana lingkungan, meliputi: adanya ruang terbuka hijau, perpustakaan masyarakat, sarana kebersihan lingkungan, dan sarana rekreasi ekowisata.

15 Zulfa Jamalie, *Laporan Penelitian*, “Pokok-pokok Pikiran Dakwah Lingkungan Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari dalam Membentuk *Ecological Awareness* Masyarakat Banjar”, Fakultas Dakwah IAIN Antasari Banjarmasin, 2005.

Pertama, menghidupkan lahan mati dengan membuka perkampungan baru, yakni Kampung Dalam Pagar. Kampung Dalam Pagar semula hanyalah tanah kosong semak belukar terletak di pinggir sungai Martapura yang tidak dimanfaatkan dan tidak produktif. Daerah ini sebagai *tanah lungguh* kemudian dihadiahkan oleh Sultan Tahmidillah II bin Sultan Tamjidillah (Sultan Banjar yang memerintah sejak tahun 1781-1801 M) kepada Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari selaku *bubuhan* kerajaan. Kemungkinan dipilihnya lokasi pinggiran sungai adalah untuk memudahkan transportasi dan komunikasi dengan daerah lain, sebab waktu itu sungai merupakan sarana transportasi yang paling utama, di samping sebab yang lain, seperti pemanfaatan potensi sungai untuk pengairan sawah dan perkebunan, untuk kebutuhan hidup sehari-hari, sebagai sumber usaha (mencari ikan), dan lain-lain. Berkat usaha Al-Banjari dibantu oleh menantu (Syekh Abdul Wahab Bugis), anak, dan cucunya Dalam Pagar kemudian menjelma menjadi daerah yang strategis, dan tidak mengherankan jika kemudian dalam waktu yang singkat berkembang menjadi pemukiman penduduk yang ramai, pusat penyebaran dan pendidikan Islam, mercusuar perkembangan ilmu-ilmu keislaman, tempat pengkaderan para ulama, dan daerah pertanian yang subur (lambung padi) pada saat itu.

Kedua, pembangunan dan penataan bangunan. Di Dalam Pagar pulalah kemudian Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari bersama-sama dengan anak menantu membangun surau, rumah tempat tinggal sekaligus yang sekaligus difungsikan menjadi *mandarasah* (madrasah), tempat untuk masyarakat mempelajari agama, mengkaji, dan menimba ilmu, sekaligus tempat untuk mendidik dan untuk membina kader-kader penerus dakwah Islam. Di samping itu, Al-Banjari secara taktis juga memberi contoh kepada masyarakat, bagaimana membangun rumah yang baik, berwawasan lingkungan dan berdasarkan hitungan yang matang, dari segi lokasi maupun posisi sehingga terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan, baik banjir, erosi, abrasi sungai, ataupun

gangguan binatang, sekaligus meminimalisir pencemaran sungai dampak dari adanya permukiman. Ada yang menjelaskan bahwa untuk menjaga kelestarian sungai, maka Al-Banjari melarang masyarakat untuk membangun rumah di bantaran sungai atau terlalu dekat jaraknya dengan sungai. Al-Banjari mensyaratkan bahwa jarak bangunan rumah dengan sungai sejauh satu kali lemparan batu (*satawakan batu*), kira-kira 20 – 30 meter.

Ketiga, membuat pengairan. Daerah Kalampanyan, Lok Gabang, semula hanyalah merupakan lahan “rawa tidur” yang sangat luas dan belum atau tidak bisa dimanfaatkan, karena selalu tergenang air, sebab tidak ada saluran pembuangan air (kanal). Maka untuk kepentingan masyarakat banyak serta dalam rangka meningkatkan taraf hidup mereka melalui usaha pertanian, Al-Banjari pun kemudian membuat kerukan untuk saluran air (irigasi) sepanjang 8 kilometer. Selanjutnya, oleh masyarakat, kerukan sungai yang dibuat ini kemudian disebut *Sungai Tuan*, untuk memberikan penghormatan kepada beliau yang telah berjasa dalam memelopori pembuatan kanal atau *handil* (yang kemudian berubah menjadi sungai) tersebut sehingga daerah tersebut berubah menjadi daerah yang subur.

Nilai-nilai kearifan lokal masyarakat Banjar dan lingkungan perairan sungai memicu munculnya gagasan IAIN Antasari (sebagai perguruan tinggi Islam tertua di Kalimantan) untuk mengembangkan satu pola pengembangan ilmu dan karakteristik perguruan tinggi yang berbasis sungai. Menurut Sukarni, Sungai Pengetahuan sebagai filosofi integrasi keilmuan yang (rencana) dikembangkan, memiliki pengertian integrasi empat pilar: keislaman, keindonesiaan, sainstek, dan kearifan lokal. Ilmu keislaman diberi simbol sebagai air hujan yang turun dari langit (wahyu). Paham keindonesiaan diberi simbol tanah ibu pertiwi yang menjadi tempat bertambatnya air hujan hingga menjadi sungai. Pengembangan sains dan teknologi diberi simbol aliran air sungai yang terus bergerak maju membangun peradaban. Kearifan lokal diberi simbol sebagai setiap air bersih yang memancar dari

perut bumi untuk berkhidmat memberi kehidupan. Filosofi “sungai pengetahuan” meniscayakan sebagai ikhtiar untuk membangun peradaban manusia melalui pengembangam saintek berbasis keIslaman, keIndonesiaan, dan kearifan lokal.¹⁶

Di samping itu, menurut Sukarni, IAIN Antasari juga dapat mengambil simbol sungai sebagai media yang dapat menampung berbagai sumber air hingga menjadi larutan berbagai pengetahuan yang menentukan gerak kehidupan. Dengan karakteristiknya yang khas, bumi Kalimantan dialiri ribuan sungai, dari yang besar, seperti Sungai Barito, Sungai Kapuas, Sungai Kahayan, dan Sungai Mahakam, hingga sungai-sungai kecil. Sungai, dengan airnya yang terus mengalir melambangkan dinamika gerakan perjuangan dan pengabdian yang tiada henti. Sungai dengan permukaan airnya yang tenang melambangkan keramahan dan penuh persahabatan. Sungai dengan potensinya untuk melarutkan melambangkan kesediaan dan kesetiaan dalam pengabdian. Sungai dengan airnya yang terbentuk dalam format volume sesuai tempatnya melambangkan kemampuan untuk adaptasi menyesuaikan diri. Dengan demikian sungai pengetahuan yang menjadi simbol bagi IAIN Antasari adalah lembaga pendidikan yang terus bergerak dinamis, memiliki manajemen yang ramah dan penuh persahabatan, setia dalam pengabdian, dan adaptif dalam perkembangan.¹⁷

Jelas, apabila IAIN Antasari ingin memposisikan dirinya sebagai pelabuhan ilmu dan peradaban dari sekian banyak cabang ilmu (seperti halnya dengan pelabuhan sungai dan cabang atau anak sungai) yang terus mengalir di Kalimantan dan berkembang seiring dengan perkembangan masa.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa keberadaan pelabuhan sungai sangat menentukan proses penyebaran dan perkembangan Islam di Kalimantan Selatan. Paling tidak fungsi dan peranan pelabuhan sungai dalam konteks persebaran

16 Sukarni, 2014, “Sungai Pengetahuan”, diunduh dari, <http://www.iain-antasari.ac.id/coupons/666-2>, tanggal 21 Mei 2015

17 *Ibid.*

Islam sebagaimana juga teori yang dikemukakan oleh para ahli dapat dilihat sebagai berikut:

1. Pintu masuk para pedagang dan penyebar agama Islam dari berbagai kawasan untuk kemudian menyebar lagi dan memasuki daerah-daerah yang menjadi tujuan dakwahnya;
2. Pelabuhan menjadi tempat transit para penyebar Islam sekaligus sebagai daerah penghubung antara daerah yang satu dengan daerah yang lain, antara pelabuhan sungai yang satu dengan pelabuhan sungai yang lain, sehingga Islam dapat masuk secara luas dan bersambung dalam satu jaringan;
3. Pusat permukiman para pendatang (pedagang dan penyebar Islam) dan kemudian berinteraksi dengan penduduk lokal Banjarmasin yang berdiam di kawasan sekitar pelabuhan;
4. Keberadaan pelabuhan menjadi faktor pendorong munculnya komunitas baru yang merupakan masyarakat campuran hasil pembauran dari berbagai kelompok masyarakat yang semula berbeda secara budaya kemudian diikat oleh ikatan dan keyakinan yang sama, yakni Islam;
5. Pelabuhan merupakan penghubung antara daerah pinggiran sungai (batang banyu) dengan daerah hulu sungai dan perdalam sungai, karena umumnya letak pelabuhan sungai adalah di daerah muara atau titik pertemuan, cabang dari beberapa sungai atau anak sungai;
6. Pelabuhan menjadi kawasan terpenting untuk terjalinnya hubungan, interaksi dan komunikasi keagamaan, di mana para pedagang dan penyebar Islam secara giat menyampaikan berbagai penting terkait dengan Islam (dakwah) kepada mereka yang belum memeluk Islam;
7. Pelabuhan menjadi pusat pemerintahan Kesultanan Banjar, sebagaimana yang terjadi pada pelabuhan Bandarmasin di Sungai Kuin-Banjarmasin. Keberadaan pelabuhan menjadi salah satu bagian dari tiga aspek yang selalu terkait dalam pola perkembangan Kesultanan Islam, yakni keraton (pusat

kerajaan), pasar (pusat ekonomi perdagangan, dan pelabuhan (pintu masuk hubungan dengan dunia luar);

8. Pelabuhan menjadi pusat perkembangan peradaban dan teknologi yang membantu kehidupan masyarakat menjadi lebih baik.

Kemudian, dampak nyata dari keberadaan pelabuhan untuk persebaran Islam di Kalimantan Selatan, antara lain:

1. Adanya pelabuhan mendorong masuk dan berkembangnya Islam di Kalimantan Selatan yang dilakukan secara damai oleh para muballigh;
2. Terbentuknya Kesultanan Banjarmasin dan semakin intensifnya hubungan dengan dunia luar, semakin berkembang dan ramainya pelabuhan sungai yang saling terhubung (pelabuhan sungai besar ataupun pelabuhan sungai kecil), berkembangnya pertanian, pengolahan hasil hutan, dan perdagangan, giatnya usaha para muballigh dalam menyebarkan Islam, serta dukungan dari para Sultan Banjar yang berkuasa, menjadikan Islam akhirnya berkembang secara pesat pula dan masuk hingga ke pelosok dan perdalaman Kalimantan Selatan;
3. Tersebarnya agama Islam di Kalimantan Selatan dilakukan dengan berbagai cara, di antaranya adalah hubungan perdagangan, baik oleh mereka yang datang dari luar Kalimantan Selatan maupun oleh mereka yang berasal dari Kalimantan Selatan sendiri, dakwah secara lisan oleh para muballigh, perkawinan para penyebar dakwah dengan penduduk lokal, pendidikan seiring dengan tumbuhnya tempat-tempat untuk mengkaji Islam, dan lain-lain.

Demikian, bahwa dalam sejarahnya yang panjang pelabuhan sungai telah memberikan sumbangan dan kontribusi yang besar terhadap penyebaran Islam di Kalimantan Selatan, sehingga Islam menjadi keyakinan dan bahkan identitas yang kuat pada masyarakat Banjar sehingga sekarang.

BAB V

PENUTUP

Pada bagian terdahulu telah diuraikan berbagai hal terkait dengan peranan dan fungsi pelabuhan secara teori maupun lapangan dalam konteks penyebaran Islam, khususnya sejarah pelabuhan sungai di Kalimantan Selatan. Berkenaan dengan pelabuhan dan sungai yang merupakan faktor sangat penting dalam sejarah kehidupan masyarakat Banjar dan perkembangan Islam di kawasan ini serta keberadaannya ke depan, berikut dikemukakan beberapa kesimpulan dan rekomendasi penting terkait dengan hal tersebut.

Beberapa kesimpulan yang dikemukakan adalah:

1. Dalam konteks penyebaran Islam di Kalimantan Selatan, pelabuhan sungai yang banyak terdapat di pinggiran kawasan di sepanjang sungai yang mengalir (baik sungai besar ataupun anak sungai), memiliki fungsi dan peranan yang sangat penting dilihat dari keberadaan pelabuhan sungai itu sendiri sebagai pintu masuk dan pusat penyebaran Islam serta penghubung jaringan daerah sebaran Islam antara satu daerah atau pelabuhan sungai dengan daerah atau pelabuhan sungai yang lain;

2. Keterhubungan jalur pelabuhan sungai sebagai sarana transportasi dan terminal pelayaran, baik pelabuhan sungai besar maupun pelabuhan sungai kecil, pelabuhan utama Kesultanan Banjarmasin maupun bekas pelabuhan utama kerajaan, telah menghubungkan secara intensif antara satu daerah dengan daerah yang lain, antara daerah pinggiran sungai dengan daerah perdalaman sungai, sehingga mempercepat proses penyebaran Islam. Jadilah kemudian kawasan pelabuhan sungai tersebut menjadi pusat penyebaran Islam;
3. Pelabuhan Banjarmasin merupakan pelabuhan utama yang menghubungkan berbagai pelabuhan sungai lainnya dan menjadi pintu masuk untuk menuju daerah-daerah di sebelah Timur, Utara, Selatan dan maupun Tenggara Banjarmasin. Melalui Sungai Barito, Sungai Martapura, Sungai Riam Kanan, Sungai Marabahan, Sungai Margasari, Sungai Negara, Sungai Tabalong, Sungai Balangan atau pun Sungai Amuntai, kawasan se Banua Lima dapat terhubung; kemudian melalui Sungai Marabahan terus ke hulu Sungai Barito, Sungai Kapuas, Sungai Kahayan, menghubungkan daerah-daerah seperti Kapuas, Kuala Pambuang, Sebangau, Muara Teweh, Buntok, Puruk Cahu, Murung, Sampit, Pangkalan Bun, Kumai, dan seterusnya (sekarang menjadi wilayah Kalimantan Tengah), melalui muara Sungai Barito, Sungai Aluh-Aluh, terus ke laut, kawasan Tanah Laut, Tanah Bumbu (Pagatan Kusan, Batu Licin), dan Pulau Laut (Kotabaru) juga dapat terhubung. Karena itu, Banjarmasin kemudian tidak hanya menjadi pusat pemerintahan Kesultanan Banjarmasin, tetapi juga pintu masuk dan pusat penyebaran Islam untuk seluruh wilayah Kalimantan yang terhubung melalui jalur sungai.
4. Pelabuhan, perdagangan, dan kesultanan menjadi bagian penting yang berhubung secara sinergis dalam proses penyebaran Islam. Melalui jalur perdagangan, dakwah secara langsung, perkawinan, dan pendidikan Islam masuk dan berkembang hingga ke seluruh pelosok yang menjadi wilayah

Kesultanan Banjarmasin. Di mana dalam konteks ini, Pelabuhan Banjarmasin merupakan tempat transit para penyebar Islam sekaligus sebagai daerah penghubung antara daerah yang satu dengan daerah yang lain, antara pelabuhan sungai yang satu dengan pelabuhan sungai yang lain, sehingga Islam dapat masuk secara luas dan bersambung dalam satu jaringan

Berkenaan dengan kesimpulan di atas sebagai hasil penelitian, maka untuk selanjutnya direkomendasikan pula:

1. Perlu restorasi terhadap situs-situs pelabuhan sungai yang pernah dijadikan sebagai pelabuhan utama, dari masa Kerajaan Negara Dipa (Amuntai), Kerajaan Negara Daha (Negara), hingga Kesultanan Banjarmasin untuk dijadikan sebagai objek wisata atau situs budaya dan situs keagamaan yang merupakan warisan berharga sejarah masa dahulu;
2. Sebagai objek atau situs warisan budaya, bekas kawasan dan pelabuhan dimaksud mestinya dapat disusuri melalui jalur sungai dengan kapal atau perahu wisata yang mampu menarik minat para pelancong atau wisatawan untuk menikmati kehidupan dan perjalanan sungai, melihat kekhasan daerah pinggiran sungai, mengingat sejarah masa lalu, dan sekaligus untuk menghidupkan kembali sektor perekonomian serta perdagangan masyarakat yang mendiami daerah pinggiran sepanjang sungai;
3. Bekas pelabuhan sungai yang berjaya di masanya itu juga merupakan 'museum alam' yang dapat ditata atau direkonstruksi kembali untuk menjadi sarana dalam pengembangan ilmu pengetahuan sekaligus menjadi wadah informasi dan media pendidikan bagi generasi sekarang di dalam mempelajari sejarah keIslaman, ilmu, peradaban dan kebudayaan, serta kearifan lokal yang telah diwariskan oleh pendahulunya.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Abdullah, Taufik. (1991). *Sejarah Umat Islam di Indonesia*. Jakarta: Majelis Ulama Indonesia.
- Abdurrahman, Dudung. (1999). *Metode Penelitian Sejarah* Jakarta: Logos Wacana Ilmu.
- (2011). *Metodologi Penelitian Sejarah Islam*. Yogyakarta: Ombak.
- Ahyat, Ita Syamtasyiah. (2012). *Kesultanan Banjarmasin Pada Abad ke-19: Ekspansi Pemerintah Hindia-Belanda di Kalimantan*. Tangerang: Serat Alam Media.
- Al-Qurtuby, Sumanto. (2007). *Arus Cina – Islam - Jawa : Bongkar Sejarah atas Peranan Tionghoa dalam Penyebaran Agama Islam di Nusantara*. Jakarta: Penerbit: INSPEAL Press dan Inti.
- Ambary, Hasan Mu'arif. (1976). "Catatan tentang Masuk dan Berkembangnya Islam di Kalimantan Selatan Berdasarkan Beberapa Sumber Sejarah", *Seminar Sejarah Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan*, tanggal 8-9 April 1976 di Banjarmasin.
- Anshary, A. Hafiz. (2002). "Islam di Selatan Borneo Sebelum Kerajaan Banjar", *Orasi Ilmiah Pembukaan Kuliah Semester Ganjil Tahun 2002/2003*, IAIN Antasari Banjarmasin, 2 Nopember 2002.

- (2003). "Islam di Indonesia: Telaah Historis Saluran Islamisasi dan Prediksi Masa Depan", *Orasi Ilmiah Pengukuhan Guru Besar*, IAIN antasari Banjarmasin, 18 Januari 2003.
- Arnold, Thomas W. (1981). *The Preaching of Islam*. Jakarta: PT. Wijaya.
- Artha, Artum. (1973). "Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan sebagai Pembangunan Sejarah Indonesia", *Seminar Prasejarah Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan*, Banjarmasin.
- Atmojo, Bambang Sakti Wiku. (2004), "Faktor Pendukung Tumbuh dan Berkembangnya Kerajaan-Kerajaan di Daerah Aliran Sungai di Pedalaman Kalimantan Selatan", dalam Gunadi Kasnowihardjo, Wasita dan Andi Nuralang (ed.). (2004). *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*, Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia Komda Kalimantan.
- Basuni, Ahmad. (1976). "Usaha Menggali Sejarah Masuknya Islam di Kalimantan Selatan", *Seminar Sejarah Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan*, tanggal 8-9 April 1976 di Banjarmasin.
- (1986). *Nur Islam di Kalimantan Selatan*. Surabaya: PT. Bina Ilmu.
- Bondan, Amir Hasan. (1953). *Suluh Sedjarah Kalimantan*. Banjarmasin: Percetakan Karya.
- Daud, Alfani. (1997). *Islam dan Masyarakat Banjar: Deskripsi dan Analisa Kebudayaan Banjar*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- (2000). "Beberapa Ciri Etos Budaya Masyarakat Banjar", *Pidato Pengukuhan Guru Besar*, IAIN Antasari Banjarmasin.

- Dewan Redaksi. (2001). *Ensiklopedi Islam*, Juz 2. Jakarta: PT. Ikhtiar Baru van Hoeve.
- Glasse, Cyril. (2002). *Ensiklopedi Islam*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Gazali Usman, A. (1999). *Manaqib Al-Mukarram Al-'Allamah Tuan Guru Syekh Salman Al-Farisi 1857-1928*. Rantau: Pemerintah Daerah Tingkat II Kabupaten Tapin.
- Gottschalk, Louis. (1985). *Understanding History* Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Gunadi Kasnowihardjo, Wasita, Andi Nuralang (ed.). (2004). *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*. Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Komda Kalimantan.
- Hamka. (1976). "Meninjau Sejarah Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan", *Seminar Sejarah Masuknya Islam ke Kalimantan Selatan*, tanggal 8-9 April 1976 di Banjarmasin.
- Hapip, Abdul Djebar. (2008). *Kamus Bahasa Banjar-Indonesia*. Banjarmasin: PT. Grafika Wangi Kalimantan.
- Hasjmy, A. (1981). *Sejarah Masuk dan Berkembangnya Islam di Indonesia*, Bandung: PT. Al-Ma'arif.
- Ideham, M. Suriansyah (ed.). (2007). *Sejarah Banjar*. Banjarmasin: Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah (Balitbangda) Propinsi Kalimantan Selatan.
- Indriyanto. (2005). "Peran Pelabuhan Dalam Menciptakan Peluang Usaha Pariwisata; Kajian Historis Ekonomis", *Makalah pada Kegiatan Pengabdian Masyarakat*, Jurusan Sejarah Fakultas Sastra UNDIP, 28 April 2005.
- Jamalie, Zulfa. (2005). "Pokok-pokok Pikiran Dakwah Lingkungan Syekh Muhammad Arsyad al-Banjari dalam Membentuk *Ecological Awareness* Masyarakat Banjar", *Laporan Penelitian*, Fakultas Dakwah IAIN Antasari Banjarmasin.

- Kasdi, Aminuddin. (2000). *Memahami Sejarah*. Surabaya: Unesa Press.
- Kartodirdjo, Sartono (ed.). (1977) *Sejarah Nasional Indonesia III*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Kramadibrata, Soedjono. (2002). *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: ITB Bandung.
- Lambut, M.P. (2011). "Menelusuri Titian Kearifan Leluhur", *Makalah Seminar*, dalam rangka Milad 507 Kesultanan Banjar, Banjarmasin, 30 Nopember 2011.
- Lukito, Nugroho Harjo. 2004. "Peranan Sungai dalam Persebaran Budaya Masa Hindu-Budha di Kalimantan", dalam Gunadi Kasnowihardjo, Wasita, Andi Nuralang (ed.). (2004). *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*. Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Komda Kalimantan.
- Machendrawaty, Nanih dan Safei, Agus Ahmad. (2001). *Pengembangan Masyarakat Islam*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Murphy, Roads. (1989). "On Evolution on the Port City", dalam Frank Broeze (ed.), *Brides on the Sea: Port Cities of Asia from 16th-20th Century*. Kinsington: New South Wales University Press.
- Lapian, Andrian. (2008). *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Lee, J.L. (1976). "The Port Town of Borneo" dalam Y.M. Young dan C.P. Lo (eds.), *Changing South East Asian Cities: Reading on Urbanization*, Singapore, New York, Melbourne: Oxford University Press.
- Lovell, John. (1969). *Stevedores and Dockers: A Study of Trade Unionism in the Port of London, 1870-1914*. London: Macmillan.

- Nawawi, Ramli. (1981). "Perkembangan Islam Di Kalimantan Selatan Sampai Akhir Abad Ke 18", *Makalah Seminar Sejarah Nasional III*, Jakarta, 1981.
- Norwahidah (2009). "Islam di Kalimantan Selatan Dilihat dari Perspektif Politik dan Pemerintahan", *Jurnal Al-Banjari*, Volume 8 No.1 Januari 2009, Program Pascasarjana IAIN Antasari Banjarmasin.
- Nuralang, Andi. 2004. "Sungai sebagai Jalur Utama Aktivitas Perekonomian Masyarakat di Kalimantan Selatan", dalam Gunadi Kasnowihardjo, Wasita, Andi Nuralang (ed.). (2004). *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*. Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Komda Kalimantan. (Andi Nuralang).
- Poesponegoro, Marwati Djoened dan Notosusanto, Nugroho. (2008). *Sejarah Nasional Indonesia III: Zaman Pertumbuhan dan Perkembangan Kerajaan Islam di Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Pradjoko, Didik dan Utomo, Bambang Budi. (2013). *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia*. Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kemendikbud RI.
- Pranoto, Suhartono W. (2010). *Teori dan Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Putuhena, M. Shaleh. (2007). *Historiografi Haji Indonesia*. Yogyakarta: LKiS.
- Radam, Noerid Haloei. (2001). *Religi Orang Bukit*. Yogyakarta: Yayasan Semesta.
- Ranjit Singh, D.S. (1990). "Brunai and the Hinterland of Sabah: Commercial and economic Relations with Special reference of the second half of nineteenth century", dalam J. Kathirithamby-Wells & John Viliers (ed.), *The Southeast*

Asian Port And Polity, Rise and Demise. Singapore: Singapore University Press.

Ras, J.J. (1968). *Hikajat Bandjar: A Study in Malay Historiography*. Leiden-Belanda: The Hague-Martinus Nijhoff.

Reeves, Peter. Frank Broeze, Keneth Mc. Pherson. (1989). "Studying the Asian Port City" dalam Frank Broeze (ed.), *Brides of the Sea of Asia from the 16th-20th Centuries*. Kesington: New South Wales Universities Press.

Saleh, M. Idwar. (1958). *Sedjarah Bandjarmasin*. Bandung: KPPK Balai Pendidikan Guru.

----- (1983). *Sekilas Mengenai Daerah Banjar dan Kebudayaan Sungainya Sampai dengan Akhir Abad -19*, Banjarbaru: Museum Lambung Mangkurat.

SKH Republik, "Menggapai Kampung Ramah Lingkungan", *Kolom Kalam*, Edisi Selasa, 21 Desember 2004.

Sutherland, Heather. (1989). "Eastern Imperium and Company Town: Trade and Society in Eighty Century Makassar", dalam Frank Boeze (ed.), *Bride on the Sea: Port Cities on Asia from 16th - 20th Century*. Kinsington: New South Wales University Press.

Steenbrink, Karel S. (1985). *Beberapa Aspek Tentang Islam di Indonesia Abad ke-19*. Jakarta: Bulan Bintang.

Subiyakto, Bambang. (1985). "Pelayaran Air di Kalimantan Selatan", *Skripsi*, Pendidikan Sejarah UGM.

----- (1999). "Pelayaran Sungai di Kalimantan Tenggara: Tinjauan Historis tentang Transportasi Air Abad XIX", *Tesis*, Program Pascasarjana UGM.

----- (2005). *Kota Lama Kota Baru*. Banjarmasin: Universitas Lambung Mangkurat.

- (2007). "Perdagangan Borneo Tenggara Tempo Doeloe", *Jurnal Kebudayaan Kandil*, Edisi 15 Tahun V, November-Desember 2007, LK3 Banjarmasin, h.59-76.
- Sulaksono, Dwi Putro. (2004). "Geografi Kepurbakalaan dan Karakteristik Budaya Kalimantan Selatan", dalam Gunadi Kasnowihardjo, Wasita, Andi Nuralang (ed.). (2004). *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*. Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Komda Kalimantan.
- Sulistiyono, Singgih Tri. (2012). "Rempah-Rempah, Imperialisme, dan Perubahan Peta Kekuatan Maritim di Nusantara Abad XVI-XVII", *Makalah Seminar*, Yogyakarta.
- Sunanto, Musyriyah. (2005). *Sejarah Peradaban Islam Indonesia*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Sunarningsih. (2004). "Pasang Surut Kota-Kota Sungai dan Munculnya Kota Daratan di Kalimantan Selatan: Studi Kasus di Banjarmasin, Martapura, dan Banjarbaru", dalam Gunadi Kasnowihardjo, Wasita, Andi Nuralang (ed.). (2004). *Sungai dan Kehidupan Masyarakat di Kalimantan*. Banjarbaru: Ikatan Ahli Arkeologi Komda Kalimantan.
- Supriyadi, Bambang. (2008). "Kajian *Waterfront* di Semarang: Studi Kasus Sungai Banjir Kanal Barat", *Jurnal Perancangan Kota dan Permukiman Enclosure*, Volume 7 No. 1, Maret 2008.
- Suryanegara, Ahmad Mansur. (1998). *Menemukan Sejarah Wacana Pergerakan Islam di Indonesia*. Bandung: Mizan.
- Susilowati, Endang. (2008). "Modernisasi Pelabuhan Banjarmasin dan Pengaruhnya Terhadap Aktivitas Pelayaran dan Perdagangan Pada Paroh Kedua Abad XX", *Jurnal Kebudayaan Kandil*, Edisi 16 Tahun VI, Februari-April 2008, LK3 Banjarmasin, (39-55).

- Syamsudin, Helius. (2008). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- . (2001). *Pegustian dan Temenggung: Akar Sosial, Politik, Etnis, dan Dinasti Perlawanan di Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah 1859-1906*. Jakarta: Balai Pustaka.
- . (2002). *Islam dan Perlawanan di Kalimantan Selatan dan Tengah Pada Abad 19 dan Awal Abad 20*. Yogyakarta: Pusat Studi dan Pengembangan Borneo.
- . (2011). "Kesultanan Banjar dalam Perspektif Sejarah", *Makalah Seminar*, Universitas Lambung Mangkurat, Banjarmasin, 16 April 2011.
- Triatmodjo, Bambang. (1992). *Pelabuhan*. Jakarta: Beta Offset.
- Tim Penyusun. (2008). *Kamus Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional.
- Usman, Sunyoto. (1998). *Pembangunan dan Pemberdayaan Masyarakat*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Wahyuni, Sri. (2001). "Awal Masuk dan Berkembangnya Islam di Kerajaan Banjarmasin Abad XVI-XVIII", *Skripsi*, Universitas Negeri Malang.
- Zuhri, Saifuddin. (1979). *Sejarah Kebangkitan Islam dan Perkembangannya di Indonesia*. Bandung: PT. Al-Ma'arif.
- Zulkifli. (2010). "Makna Ungkapan Tradisional Daerah Banjar", *Makalah Seminar*.

Internet

Ebook Kamus Bahasa Banjar, 2001

<http://www.urangbanua.com/bahasa-banjar.htm>

<http://www.iain-antasari.ac.id/coupons/666-2>.

<http://indonesian.cri.cn/201/2012/09/20/1s131407.htm>.

<http://kamus.sabda.org/kamus/pelabuhan>.

- <http://www.babla.co.id/bahasa-indonesia-bahasa-inggris/pelabuhan>.
- <http://muhammadridhorachman.blogspot.com/2012/07/pelabuhan-cirebon-dan-jalur-sutera.html>
- <http://teknikkelautan.blogspot.com/2012/01/pengertian-pelabuhan.html>.
- <http://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan>.
- <http://kbbi.web.id/dermaga>.
- <http://febrian-tekniksipil.blogspot.com/2012/02/pelabuhan-dermaga-dan-terminal.html>.
- https://www.academia.edu/7120621/peranan_penting_pelabuhan.
- <http://materi-perkapalan.blogspot.com/2013/10/pelabuhan-dan-fungsinya.html>.
- <http://lisaherdiana.blogspot.com/2012/04/pelabuhan.html>.
- <http://www.maritimeworld.web.id/2011/04/apakah-yang-dimaksud-dengan-pelabuhan.html>.
- <http://youchenkymayeli.blogspot.com/2012/05/hubungan-penyebaran-agama-islam-dengan.html>.
- <http://wlunarian.blogspot.com/2013/12/proses-awal-perkembangan-pengaruh-agama.html>.
- <http://www.katailmu.com/2014/10/pengaruh-islam-terhadap-perkembangan.html>.
- <https://bubuhanbanjar.wordpress.com/2012/11/12/orang-banjar-dan-budaya-sungai/>
- <http://loekrenzolandsmalang.blogspot.com/2013/07/fungsi-sungai-brantas-jaman-majapahit-1.html>

Pelabuhan sungai memiliki fungsi dan peranan yang sangat penting dilihat dari keberadaan pelabuhan sungai itu sendiri sebagai pintu masuk dan pusat penyebaran Islam serta penghubung jaringan daerah sebaran Islam antara satu daerah atau pelabuhan sungai dengan daerah atau pelabuhan sungai yang lain.

Keterhubungan jalur pelabuhan sungai sebagai sarana transportasi dan terminal pelayaran, baik pelabuhan sungai besar maupun pelabuhan sungai kecil, pelabuhan utama Kesultanan Banjar maupun bekas pelabuhan utama kerajaan, telah menghubungkan secara intensif antara satu daerah dengan daerah yang lain, antara daerah pinggiran sungai dengan daerah perdalaman sungai, sehingga mempercepat proses penyebaran Islam. Jadilah kemudian kawasan pelabuhan sungai tersebut menjadi pusat penyebaran Islam.

Pelabuhan Banjarmasin merupakan pelabuhan utama yang menghubungkan berbagai pelabuhan sungai lainnya dan menjadi pintu masuk untuk menuju daerah-daerah di sebelah Timur, Utara, Selatan dan maupun Tenggara Banjarmasin. Melalui Sungai Barito, Sungai Martapura, Sungai Riam Kanan, Sungai Marabahan, Sungai Margasari, Sungai Negara, Sungai Tabalong, Sungai Balangan atau pun Sungai Amuntai, kawasan se Benua Lima dapat terhubung; kemudian melalui Sungai Marabahan terus ke hulu Sungai Barito, Sungai Kapuas, Sungai Kahayan, menghubungkan daerah-daerah seperti Kapuas, Kuala Pambuang, Sebangau, Muara Teweh, Buntok, Puruk Cahu, Murung, Sampit, Pangkalan Bun, Kumai, dan seterusnya (sekarang menjadi wilayah Kalimantan Tengah), melalui muara Sungai Barito, Sungai Aluh-Aluh, terus ke laut, kawasan Tanah Laut, Tanah Bumbu (Pagatan Kusan, Batu Licin), dan Pulau Laut (Kotabaru) juga dapat terhubung. Karena itu, Banjarmasin kemudian tidak hanya menjadi pusat pemerintahan Kesultanan Banjar, tetapi juga pintu masuk dan pusat penyebaran Islam untuk seluruh wilayah Kalimantan.



Penerbit Kepel Press
Pun Arsa A-6
Jl. Kalimantan, Ringroad Utara, Yogyakarta
Telepon: 0274-864800, 081-221-10812
e-mail: amara_basak@yahoo.com



BPNB Pontianak

