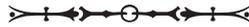

Ampera dan Perubahan Orientasi Ruang Perdagangan Kota Palembang 1920an-1970an

Melisa



Abstract

This research examines the imaginary role of the Ampera Bridge in the city of Palembang in the changes of space orientation in trades. The unification of the upstream and the downstream areas of Musi River, followed by some improvements of the transportation infrastructure resulted in the modernization of the city of Palembang. The erection of the Ampera Bridge, a hub connecting the upstream and the downstream areas, created new orientation of space in the minds of traders. Trading activities, which had mainly followed the water way, underwent a transformation where both water and land ways served as effective paths.

Keywords: *water space, land, trade, Palembang.*

Abstrak

Penelitian ini mengkaji tentang arti penting Jembatan Ampera dalam mengubah orientasi ruang dalam kehidupan perdagangan. Bersatunya wilayah hulu dan hilir, serta lancarnya transportasi menyebabkan banyak perubahan. Bagi Kota Palembang, sendiri, pembangunan Jembatan Ampera merupakan suatu bentuk transformasi keruangan, yakni ruang air ke ruang darat. Hal ini, tentu saja akan mengakibatkan perubahan di segala bidang, terutama dalam bidang perdagangan, di mana Palembang selalu dicitrakan sebagai kota yang berlandaskan ekonomi sungai.

Kata Kunci: ruang air, darat, perdagangan, Palembang

Pengantar

“Di Sungai Musi dan di anak-anak air sunyi senyap, sebab hari telah jauh malam. Di tepian, di muka atau di sisi rumah rakit tertambat beberapa sampan dan jukung dan di tengah sungai berlabuh beberapa penes dan kapal-kapal kecil. Jauh di sebelah hulu dekat muara Sungai Ogan, tampaklah sebuah perahu menghilir. Pada bentuknya nyata kelihatan,

bahwa perahu itu datang dari uluan” (Sultan Takdir, 1986:3).

Sepenggal kutipan novel karya Sultan Takdir Alisyahbana di atas, secara lugas memaparkan tentang kehidupan di tepian Sungai Musi. Novel yang mengambil *setting* waktu Palembang pada tahun 1930-an itu bercerita tentang kehidupan pedagang yang

berasal dari wilayah hulu Sungai Musi. Rumah-rumah rakit, sampan, *penes*, dan berbagai jenis dan bentuk perahu merupakan pemandangan umum yang dijumpai di Kota Palembang. Bagi sebagian besar penduduk Palembang, sungai memang memiliki peranan penting dalam setiap aspek kehidupan. Di sungai-sungai inilah segala aktivitas dilaksanakan, salah satu yang penting adalah kegiatan perdagangan yang berlangsung di atas ruang air.

Di dalam berbagai literatur kolonial, penulis-penulis Belanda selalu menggunakan ungkapan *venetie van indie*, *venetie van oost*, *de oosterch venetie*, *de indisch venetie* dan ungkapan-ungkapan lainnya yang kesemuanya ditujukan untuk menggambarkan keterikatan penduduk terhadap lalu lintas perairan sambil melukiskan kesibukan perahu dayung dan kapal yang berlalu-lalang melewati Sungai Musi. Van Sevenhoven dalam bukunya yang berjudul *Lukisan Tentang Ibu Kota Palembang* menggambarkan bahwa pusat Kota Palembang terletak di kedua tepi Sungai Musi, kira-kira lima belas mil dari muara sungai. Letak tersebut sangat strategis karena terhubung dengan Sungai Ogan dan Komering yang kemudian bersatu di Sungai Musi. Dari sungai-sungai inilah berbagai perahu dari wilayah pedalaman baik hulu maupun hilir bertemu di pusat kota (Van Sevenhoven, 1971:12).

Sungai Musi yang merupakan induk Sungai Ogan, Lematang, Beliti, Lakitan, Komering, Rawas, Rupit, Kelingi, dan Batang hari Leko yang disebut *Batanghari Sembilan* (De La Faile, 1971:16) merupakan tempat berkumpulnya masyarakat baik dari wilayah pedalaman ataupun juga dari ibu kota. Selain itu, Sungai Musi yang membelah wilayah Palembang menjadi dua bagian, yaitu hulu dan hilir memiliki peranan yang penting sebagai lalu lintas masuknya kapal-kapal dari luar menuju kota sebagai pusat pemerintahan. Sementara itu karena Kota Palembang berfungsi sebagai penampung produk-produk dari pedalaman ke pelabuhan, (Supriyanto, 2001:5) sehingga di

sanalah berbagai perahu-perahu dagang dari hulu dan hilir berkumpul.

Komunitas pedagang berperahu yang tercipta di Sungai Musi didominasi oleh pedagang-pedagang dari daerah pedalaman (hulu). Penduduk pedalaman membawa sayuran dan buah-buahan menyusuri sungai-sungai kecil menuju Sungai Musi untuk bertransaksi. Para pedagang yang tidak dapat menjual dagangannya, biasanya akan menetap selama sehari-hari di pelabuhan Sungai Musi. Akibatnya, Sungai Musi menjadi semacam perkampungan para pedagang dari hulu.

Kegiatan perdagangan seperti di atas, lambat laun mulai berubah. Perkembangan pembangunan Palembang menjadi kota dengan simbol wajah baru mengikis struktur kehidupan tradisional yang ada. Perubahan struktur wilayah Kota Palembang yang dulunya didominasi oleh ruang air mulai berubah seiring dengan perpindahan kekuasaan dan perombakan struktur kehidupan masyarakat. Salah satu perubahan penting itu adalah kehidupan perdagangan penduduk pribumi Palembang.

Proses penghilangan simbol Kota Palembang sebagai Venesia dari timur dimulai sejak zaman kolonial. Seperti halnya yang dilakukan *Gemeente Palembang* dengan membuat kebijakan pembangunan dan pengaspalan jalan dengan cara menimbun sungai. Jalan sebagai urat nadi transportasi dibangun di atas tembokan yang menimbun sungai dengan menggunakan puru dan kerikil. Dalam rangka memodernisasi kota, Sungai Tengkuruk menjadi anak sungai pertama yang ditimbun untuk dijadikan *boulevard* kota pada tahun 1929 sampai 1930. Penghilangan makna kota sebagai sungai nan indah tersebut berlanjut terus sampai masa republik. Selain perubahan keruangan tersebut, hal menarik lainnya dari Kota Palembang adalah bagaimana kontinuitas mencari bentuknya (Dedi Irwanto, 2009:9).

Simbol perubahan besar di Palembang terjadi pada dekade tahun 1960-an. Perubahan

ini hadir dalam bentuk jembatan yang melintasi Sungai Musi, serta memiliki arti yang sangat penting yakni menghubungkan hulu dan hilir Palembang. Jembatan Ampera memang dianggap sebagai revolusi kedua dari modernisasi Kota Palembang oleh sebagian besar sejarawan (Dedi Irwanto, 2009:9).

Bersatunya wilayah hulu dan hilir, serta lancarnya transportasi menyebabkan banyak perubahan. Bagi Kota Palembang sendiri, pembangunan Jembatan Ampera merupakan suatu bentuk transformasi keruangan, yakni ruang air ke ruang darat. Hal ini, tentu saja akan mengakibatkan perubahan di segala bidang, terutama dalam bidang perdagangan, dimana Palembang selalu dicitrakan sebagai kota yang berlandaskan ekonomi sungai.

Tulisan ini difokuskan pada pembahasan berbagai perubahan aktivitas perdagangan ruang air di Kota Palembang pada abad ke XX. Meliputi pertanyaan sejauh mana dan dalam hal apakah pembangunan Jembatan Ampera berpengaruh terhadap perubahan orientasi ruang perdagangan. Bagaimanakah pola-pola perdagangan sebelum dan setelah dibangun jembatan tersebut? Seperti apakah bentuk-bentuk perubahan orientasi keruangan dalam kehidupan perdagangan di Kota Palembang? Siapa sajakah yang paling terkena dampak perubahan orientasi ini? Hal-hal apa sajakah yang masih tetap dipertahankan dan apa sajakah yang berubah dari kegiatan perdagangan di Palembang setelah pembangunan Jembatan Ampera?

Hulu dan Hilir: Keruangan Ekonomi Palembang

Sungai Musi yang merupakan sungai terbesar di Sumatera, terletak sekitar 90 kilometer dari Kota Palembang dan berujung di dekat Sungai Sungsang. Keberadaan sungai ini membuat kota Palembang terbelah menjadi dua wilayah, yakni hulu dan hilir.

Bagian hulu atau pedalaman merupakan kawasan dataran tinggi, sedangkan bagian

hilir adalah dataran rendah. Dataran tinggi terletak di bagian barat, yakni di antara hulu Sungai Rawas bagian utara dan bagian utara Sungai Komering di selatan dengan dataran tinggi Gunung Dempo. Kawasan hulu memiliki tingkat kesuburan yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan kawasan hilir. Oleh karena itu, wilayah hulu Palembang dianggap sebagai kawasan *hinterland* yang berfungsi sebagai penyedia bahan-bahan kebutuhan seperti beras, sayuran dan buah-buahan bagi penduduk kota yang berada di hilir (Mestika Zed, 2003:29).

Semenjak komersialisasi tanaman perkebunan mulai digerakkan, penduduk kawasan dataran tinggi Palembang mulai aktif menanam kopi.¹ Tanaman kopi sebenarnya bukanlah jenis tanaman baru. Menurut Reynst, pada tahun 1823 telah banyak ditemukan kebun kopi di hulu Musi dan di lembah Empat Lawang. Namun, produksi kopi di wilayah ini belum mencapai setengah ton pertahun. Hal ini disebabkan karena pada permulaan pertama abad ke-19 kopi hanya diproduksi untuk konsumsi pribadi bukan sebagai komoditas pasar, selain itu belum terbukanya sarana pengangkutan dari Bukit Barisan ke dataran rendah Palembang (Jeroen Peteers, 1997:54).

Penanaman kopi di wilayah Palembang mulai mengalami perkembangan yang berarti setelah tahun 1870, yang ditandai dengan dibukanya jalur perdagangan di kawasan dataran tinggi lewat pembangunan jalan baru dan penyaluran yang lebih baik. Jika sebelumnya penanaman kopi hanya dilakukan di kawasan *uluan* Palembang, pada masa ini penanaman kopi juga dilakukan ke arah selatan. Pada tahun 1880an, seiring dengan memuncaknya budidaya kopi, daerah Lahat, Basemah Lebar, Semendo, dan Muara Enim berkembang menjadi kota-kota perantara ataupun pusat perdagangan di pedalaman Palembang (Jeroen Peteers, 1997:55).²

Berbeda dengan hulu, kawasan hilir Sungai Musi didominasi oleh dataran rendah. Kawasan

dataran rendah ini umumnya terdiri dari hutan basah dan tanah payau, yang mendominasi hampir seluruh bentangan alam di Sumatera Selatan. Karena penyesuaian sistem pengolahan tanah pertanian oleh penduduk, atas wilayah ini, terbentuklah daerah-daerah yang disebut *pematang*, *lebak*, *rawa*, dan *talang* (Mestika Zed, 2003:30).

Tanah *pematang* merupakan bagian terpenting dari keseluruhan rangkaian topografis dataran rendah. Tanah pematang adalah tanah-tanah sempit dengan lebar bervariasi antara 50-300 meter, pada umumnya digunakan sebagai tempat tinggal penduduk. Dari tanah-tanah *pematang*, penduduk menghasilkan pisang, kapas, dan kelapa (Mestika Zed, 2003:31). Selain tanah *pematang*, ada juga yang disebut dengan tanah *renah*. Tanah *renah* merupakan persambungan tanah *pematang*, tempat lahan pertanian tanah kering penduduk dusun yang umumnya tinggal di sekitar tanah *pematang*. Tanah *renah* ada kalanya berupa delta sungai yang cukup luas dan produktif (Mestika Zed, 2003:30).

Tanah *lebak* merupakan tanah yang arealnya luas dan selalu tergenang saat banjir. Di tanah ini, penduduk mengembangkan sistem pertanian sawah lebak yang pengolahannya tergantung pada musim kemarau dan musim hujan. Dari tanah-tanah *lebak*, penduduk dapat menghasilkan beras lebak yang kemudian menjadi salah satu komoditas perdagangan yang diperdagangkan melalui perahu-perahu (Mestika Zed, 2003: 34).

Rawa merupakan tanah yang serupa dengan *lebak*, tetapi selalu digenangi air sepanjang musim. *Rawa* pada awalnya adalah sungai-sungai kecil yang mengalami proses pendangkalan. Oleh karena itu, *rawa* jarang dimanfaatkan oleh penduduk kecuali untuk menangkap ikan (Mestika Zed, 2003:32).

Talang dalam arti sebenarnya adalah daerah yang lebih tinggi daripada daerah lainnya (Husni Thamrin, 2005:21). Pada awalnya, sebagian besar tanah-tanah milik

bangsawan Palembang³ yang diolah oleh penduduk terletak di tanah *talang*. Sebagian besar tanah *talang* terdapat di wilayah hilir, akan tetapi di beberapa bagian wilayah hulu juga terdapat tanah-tanah *talang*. Seperti halnya di hulu, komersialisasi tanaman dagang juga dilakukan di daerah hilir. Daerah hilir yang sebagian besar terdiri dari dataran rendah ditanami karet.⁴ Tanaman karet pertama kali diperkenalkan di Palembang antara tahun 1900 dan 1910. Pada awalnya, budidaya tanaman karet belum berkembang dan tidak mendapat sambutan khusus. Baru setelah pembayaran harga tinggi yang dibayar untuk karet sekitar tahun 1910 dan 1912, merangsang penduduk Palembang untuk membeli benih dan bibit yang digunakan untuk membuka kebun karet yang besar (J.W.J. Wellan, 1932:104).

Dampak penanaman karet di hilir ternyata membawa pengaruh yang sangat baik bagi perkembangan perekonomian penduduk. Bahkan dari penanaman karet ini, tidak sedikit petani-petani karet yang dapat beribadah haji. Dari penanaman karet, tanah-tanah *talang* yang dulunya masih berupa hutan dan hanya digunakan penduduk untuk menanam buah-buahan kemudian berkembang menjadi perkampungan yang disebut *dusun* karena banyaknya penduduk yang pindah ke wilayah ini (Husni Thamrin, 2005:31).

Ruang Air dan Tumbuhnya Pusat-Pusat Perdagangan

Palembang sudah lama dikenal sebagai kota perdagangan. Dimulai sejak zaman kejayaan Sriwijaya hingga masa kolonialisme Belanda, kegiatan perdagangan semakin berkembang dengan pesat. Pengaruh bentuk bentangan alamiah Palembang yang terdiri dari sungai-sungai ternyata mempengaruhi cara berpikir (*world view*) penduduknya. Jika sebagian besar penduduk pulau Jawa memiliki watak petani, penduduk Palembang memiliki watak dagang dengan sungai sebagai arena perdagangan utamanya. Sejalan dengan hal

ini, Goodfellow, seorang antropolog terkenal pernah mengatakan bahwa di dalam kehidupan tradisional, kebudayaan tidak mengatur perilaku ekonomi masyarakat. Sebaliknya lewat kebudayaan itulah proses ekonomisasi dilangsungkan (Syafri Sairin, 2002:11). Di Palembang, dimana sungai memiliki tata urutan terpenting dalam segenap aktivitas penduduk, berlangsung proses ekonomi, yakni kehidupan perdagangan di atas ruang air (sungai) (Djohan Hanafiah, 1998:17).⁵

Perdagangan memang menjadi mata pencaharian utama penduduk. Terlebih bagi penduduk Palembang di kawasan hilir Sungai Musi. Penduduk di kawasan ini memiliki bakat dagang selain karena telah lama terhubung dengan kegiatan perdagangan di sekitar pelabuhan juga disebabkan faktor alam. Wilayah hilir yang sebagian besar merupakan dataran rendah, rawan banjir akibat tekanan sungai-sungai yang mengelilinginya. Akibatnya, penduduk yang tinggal dan bermukim di daerah itu tidak pernah berhasil mengembangkan sistem pertanian secara lebih leluasa. Sampai tingkat tertentu, setidaknya periode pra kolonial, penduduk lebih banyak terikat pada kegiatan tukar-menukar atau perniagaan (Mestika Zed, 2003:37). Begitu pun penduduk yang tinggal di kawasan hulu, dimana terbentang dataran tinggi dan juga tanah-tanah yang subur, perdagangan juga menjadi mata pencaharian utama setelah pertanian. Meskipun hanya dilakukan dalam skala kecil, yakni menjual produk-produk hasil pertanian sendiri (*cash crop*) dan kemudian di bawa ke kota.

Menurut Jeroen Peeters, pola perdagangan antara wilayah hulu dan hilir Palembang sebagai sistem *dendritis* atau berbentuk pohon. Kota Palembang berfungsi sebagai pusat perdagangan yang menampung arus barang dagang dari wilayah pedalaman, sekaligus menjadi tujuan akhir barang-barang yang diekspor maupun barang yang diimpor (Jeroen Peters, 1997:130).

Komoditas perdagangan yang utama adalah beras lebak. Akan tetapi, setelah panen, penduduk biasanya menanam kembali sawah atau ladangnya dengan tanaman berumur pendek yang dalam jangka waktu 3-4 bulan telah dapat dipanen, seperti kapas, wijen, kacang tanah, jagung, dan sayur-sayuran. Tanaman yang ditanam setelah padi disebut tanaman kedua. Di antaranya, buah, seperti pisang, kelapa, jeruk, duku, dan nanas, serta tanaman seperti kopi, karet dan lada, kapuk, pinang, gambir dan tembakau. Selain hasil-pertanian, terdapat pula perdagangan barang-barang kerajinan, seperti kain tenun, busana sutra dan linen, ukiran dari kayu dan tembaga, serta barang pecah belah dan tembikar (Rini Andini, 2001:9).

Lain halnya di musim kemarau, penduduk pada umumnya banyak yang berjualan ikan. Hal ini disebabkan karena pada musim kemarau sungai-sungai mulai surut dan biasanya ikan-ikan akan berkumpul di setiap muara-muara sungai. Pengumpulan ikan ini dilakukan dengan sistem *lebak lebung* (Bambang Purwanto, 1992: 66) atau lelang sungai. *Lebak lebung* merupakan sistem penyewaan sungai untuk diambil hasil-hasilnya kemudian dijual secara massal. Ikan-ikan itu biasanya dibuat ikan asin ataupun dijual seperti biasa (Husni Thamrin, 2005:21). Selain *lebak lebung* juga ada sistem *sewa hutan* untuk mengambil hasil-hasil hutan seperti kayu, damar, dan hasil-hasil hutan lainnya.

Pada abad ke-20, seiring dengan meningkatnya perekonomian penduduk yang disebabkan kopi dan karet, tumbuh pasar-pasar baru di Palembang. Pada tahun 1921, setidaknya terdapat sekitar 74 pasar yang tersebar di seluruh Residensi Palembang, sebagian di antaranya dapat dijangkau melalui sungai dari Kota Palembang (Mestika Zed, 1993:24).

Pertemuan perahu-perahu dagang dari wilayah hulu maupun hilir Palembang menciptakan tumbuhnya pusat-pusat

perdagangan baru. Di setiap sungai maupun di pusat-pusat keramaian dapat dijumpai dermaga-dermaga (pangkalan-pangkalan) perahu dagang. Dari pertemuan-pertemuan perahu-perahu dagang ini, muncullah pusat-pusat perdagangan baru. Terfokusnya pertemuan perahu dagang, baik dari kawasan hulu maupun hilir, menjadikan Sungai Musi sebagai pusat perdagangan yang utama dalam bentuk pasar terapung (F.X. Tito Adonis, 1991:40) atau *floating market*.

Korstenhorst, seorang misionaris yang mengunjungi Palembang pada pergantian abad melukiskan hal tersebut dengan kalimat;

.....“orang sebenarnya cenderung menyamakan Sungai Musi dengan Pasar terapung. Pasar sebenarnya ada didarat, dan disana siang hari pada saat hari tertentu sibuk dan ramai, sehingga orang, bila melupakan bau aneh dan perubahan lingkungan, akan mengira berada di pusat perdagangan Eropa” (Jeroen Peteers, 1997:7).

Kutipan di atas, merupakan gambaran nyata bagaimana kegiatan perdagangan di Sungai Musi berlangsung. Tipe pedagang di pasar apung Sungai Musi ini sangat beragam. Ada yang membawa sayuran dan buah-buahan dalam jumlah yang kecil, mereka biasanya menggunakan perahu sampan. Pedagang yang membawa buah-buahan dalam jumlah yang sangat besar menggunakan perahu *kajang*. Sementara itu, orang-orang Palembang “asli” yang berjualan makanan tradisional dan kopi untuk dijual ke sesama pedagang, juga menggunakan perahu sampan. Ada lagi orang-orang Bugis yang hanya berjualan kelapa dengan menggunakan perahu-perahu *penes*.

Sebenarnya, pasar apung ini tidak hanya terdapat di Sungai Musi, tetapi hampir di setiap muara-muara sungai, besar maupun kecil, dapat dijumpai pangkalan-pangkalan perdagangan berperahu ini. Salah satu daerah tempat pemberhentian utama pedagang-pedagang dari pedalaman ini adalah kawasan

perumahan penduduk yang biasanya terdapat di pinggir-pinggir sungai.

Jika perjalanan dari pedalaman ke Sungai Musi dapat berlangsung dengan mudah, tidak demikian sebaliknya. Perjalanan dari kota ke hulu biasanya memakan waktu berminggu-minggu. Di samping itu, perhubungan dengan Kota Palembang sangat bergantung pada musim, hanya bila permukaan air di musim hujan tinggi, sungai dapat dilayari sampai ke wilayah hulu. Namun sebaliknya, jika permukaan air di musim kemarau rendah, pelayaran menuju hulu dihalangi oleh batang pohon dan beting. Akibatnya, pengangkutan melalui Sungai Lematang dan Sungai Musi sangat diganggu oleh timbunan kerikil dalam palung di sungai-sungai ini (Jeroen Peteers, 1997:7).

Pelayaran antara *iliran* dan *uluan* hanya dapat dilakukan selama musim hujan. Bagi penduduk pedesaan perhubungan dari *uluan* menuju Kota Palembang sebagian besar dilakukan dengan rakit atau perahu. Rakit yang ditutupi kayu ini dapat mengangkut produk dengan volume sampai 70 pikul. Arus sungai yang lebih besar di hulu menjamin hubungan yang lancar dengan pusat pasar penimbunan di ibu kota yang berada di Sungai Musi, sehingga cara pengangkutan ini sangat menguntungkan (Jeroen Peteers, 1997:7).

Rakit dan perahu pada masa ini merupakan satu-satunya konstruksi yang digunakan penduduk untuk mencapai daerah hulu sungai. Bagian-bagian penting dari *uluan* hanya dapat dicapai oleh perahu niaga. Wahana ini hanya dapat mencapai Baturaja di tepi Ogan, Muara Enim di tepi Lematang, dan Muara Klingi di tepi Musi. Meskipun demikian, perahu niaga ibu kota juga memelihara hubungan dengan kota-kota yang terletak di sepanjang wilayah yang berlawanan arah dengan uluan Palembang. Jenis wahana ini, berbeda dengan perahu kecil yang berdaya muat hanya beberapa pikul. Berbeda dengan rakit, perahu niaga dapat dimanfaatkan ke hulu, namun tergantung

pada energi manusia sebagai sumber tenaga. Ini menyebabkan pengangkutan ini relatif mahal, mengingat nahkoda harus membayar pendayung yang bekerja untuknya. Perjalanan ke hulu merupakan usaha mahal dan memakan waktu, biasanya berminggu-minggu. Untuk mencapai Tebing Tinggi di hulu Sungai Musi misalnya, orang memerlukan tiga-empat minggu perjalanan (Jeroen Peteers, 1997:7).

Hanya selama musim hujan jika air sungai naik, rakit yang membawa produk belayar ke hilir. Bersamaan dengan itu, dari arah berlawanan perahu niaga Palembang bertolak ke hulu untuk mencari muatan di *dusun* dan dengan demikian membawa hasil panen setahun dari *uluan* ke Kota Palembang. Untuk memelihara hubungan dagang ini, rakyat *uluan* membangun gudang-gudang sendiri di tepi Sungai Musi. Lumbung persediaan yang dinamakan *rakit tumpahan* dijadikan tempat pemindahan produk yang diangkut. Rakit-rakit itu kemudian dikunjungi wakil-wakil pedagang besar yang dikuasai oleh orang-orang Arab. Setelah itu, dimulai proses perundingan yang dapat memakan waktu berbulan-bulan. Sesudah tawar menawar yang lama, para pedagang dari hulu ingin kembali pulang, namun karena hanya menerima uang muka yang diperlukan untuk membiayai hidup di ibu kota, mereka jadi terikat dengan salah satu pedagang besar, sehingga rakit dengan seluruh isinya dijual dengan harga rendah. Biasanya harga yang telah disetujui diturunkan lagi, karena sebagian dibayar dengan barang impor, yang dijual pedagang besar dengan harga berlipat ganda (Jeroen Peteers, 1997:58).

Begitu pun juga dengan pengemudi perahu, mereka terikat hubungan perdagangan dengan para *sayid* kaya di ibu kota. Atas perintah eksportir ini, di pedalaman Palembang dibeli hasil bumi untuk perdagangan. Pada saat melaksanakan transaksi, orang menerima uang muka dalam bentuk uang tunai maupun impor barang. Uang muka ini dikaitkan dengan bunga sebesar tiga sampai empat persen

sebulan. Perjalanan yang lama ke hulu sungai, mengharuskan pengemudi kapal tinggal beberapa bulan sebelum kembali dengan misi dagang yang berhasil. Akibatnya, bagian yang terpenting dari keuntungan pedagang perantara di Palembang habis dimakan bunga tinggi yang dapat diperhitungkan oleh pedagang besar. Akibat praktek-praktek ini, maka para pedagang kecil yang kebanyakan merupakan penduduk Palembang terikat sepenuhnya kepada pedagang besar *Hadramaut*. Karena komunikasi yang amat sulit pada pertengahan abad 19, perdagangan antara *uluan* Palembang dan ibu kota secara kuantitatif sangat ketinggalan dari *iliran* Palembang (Jeroen Peteers, 1997:58).

Berbeda dengan di kota, desa-desa terpencil jauh dari keramaian kota, pada hari-hari tertentu mereka berduyun-duyun membawa hasil bumi dan hutan ke tempat pasaran (*kalangan*) berjalan kaki atau mempergunakan gerobak yang ditarik oleh sapi atau kerbau. Demikian pula yang melalui sungai dengan menggunakan perahu membawa hasil bumi ke tempat-tempat tersebut. Bahkan kadang kalanya mereka tidak perlu lagi ke tempat yang dimaksudkan (*kalangan*), karena di tengah jalan sudah bertemu dengan tengkulak-tengkulak Cina yang bersedia membeli hasil buminya. Fungsi uang tunai tidak begitu penting, oleh sebab itu, penduduk biasanya tidak menyimpan uang dan langsung membelanjakan alat-alat keperluan sehari-hari (Depdikbud, 1978:8).

Tidak hanya dengan menggunakan media perahu, aktivitas perdagangan di atas ruang air (sungai) juga berlangsung di atas rumah-rumah rakit. Selain sebagai tempat tinggal, rumah-rumah rakit ini berfungsi sebagai toko atau warung yang menyediakan segala kebutuhan.

Sebagian besar rumah-rumah rakit di Palembang pada awalnya merupakan tempat tinggal etnis Cina.⁶ Kebijakan segregasi spasial kesultanan Palembang memisahkan tempat tinggal penduduk berdasarkan perbedaan

status sosial, pekerjaan dan etnis. Penduduk pribumi “asli” Palembang ditempatkan di tanah daratan yang pada musim hujan selalu digenangi air. Orang-orang Arab yang berjasa dalam bidang keagamaan diberi kekuasaan di hulu dan sisanya orang-orang etnis Cina bertempat tinggal di rumah-rumah rakit (Dedi Irwanto, 2009:47). Setelah kesultanan Palembang jatuh pada abad ke-19 dan kemudian diganti oleh penguasa kolonial Belanda, kebijakan pembagian keruangan ini mulai diubah. Pemerintah kolonial Belanda kemudian memberi izin penduduk rumah-rumah rakit untuk menaikkan rumah di atas daratan. Orang-orang Cina, dengan kebijakan ini, banyak yang membangun pertokoan di tanah daratan di pusat perkotaan, umumnya di sekitar Sungai Tengkuruk dan Sungai Sekanak (Dedi Irwanto, 2009:9).

Rumah-rumah rakit dibangun dengan menggunakan bahan kayu khusus yakni kayu petanang yang sangat ringan dan tahan terhadap air, sedangkan untuk atapnya menggunakan atap yang terbuat dari daun nipah.⁷ Dari gambar di atas dapat dilihat bahwa, pedagang pedalaman dengan menggunakan perahu sampan sedang menawarkan dagangannya yang biasanya terdiri dari sayur mayur dan buah-buahan. Transaksi perdagangan di atas ruang air tidak selamanya hanya dalam kegiatan jual beli, akan tetapi lebih yang lebih sering terjadi pada masa ini adalah tukar menukar (barter) barang yang nilainya telah disepakati bersama.

Komunitas Cina rakit⁸ Palembang berada di wilayah 7 Ulu (hulu) yang sekarang secara administratif termasuk wilayah kelurahan 7 Ulu, Kecamatan Sebrang Ulu I. Rumah-rumah rakit yang berada langsung di atas air tetap mempunyai pola linear hanya dari segi kuantitas jumlahnya berkurang. Hal ini terjadi karena perkembangan zaman dan perubahan rezim. Mereka yang tinggal di rumah rakit lambat laun membentuk pemukiman rumah panggung. Keadaan ini juga berlaku untuk kelompok etnis Cina, sehingga munculah

pemukiman Cina di 7 Ulu dengan segala sarana dan prasarannya. Pemukiman etnis Cina ini ditandai dengan adanya rumah Kapitan Cina, *kelenteng* dan pemakaman di Bukit Mahameru. Langgam arsitektur di kawasan Pecinan tersebut dipengaruhi oleh arsitektur lokal, Cina dan Belanda. Sampai akhir pemerintahan kolonial Belanda pola pemukiman mereka tidak berubah, baik yang bermukim di atas rumah panggung maupun di atas rakit, yaitu berpola linear.⁹ Pada masa sekarang ini, rumah-rumah rakit sudah sangat jarang dijumpai. Akan tetapi, komunitas rumah-rumah rakit masih bisa dijumpai di sekitar daerah 4 Ulu, dan pada umumnya menjadi tempat tinggal orang-orang dari suku pedalaman Palembang (dusun).¹⁰

Selain itu, konstruksi terapung di atas sungai-sungai ini juga menyediakan kios terapung, yakni semacam tempat pengisian bahan bakar bagi kapal-kapal bermesin yang mengangkut barang dagangan dalam skala besar. Kapal-kapal uap dan juga kapal tongkang biasanya menjadi langganan kios-kios terapung.¹¹

Jembatan Ampera dan Penyatuan Hulu dan Hilir

Tepat pada tanggal 10 November 1965 pada saat seluruh bangsa Indonesia sedang memperingati hari pahlawannya yang ke-20, rakyat Sumatera Selatan telah menerima hadiah hari Pahlawan dari Bung Karno. Menurut keterangan Gubernur Sumatera Selatan, Brigjen H.A. Jazid Bustomi, hadiah itu berupa sebuah jembatan yang megah di jantung Kota Palembang dan menjadi kebanggaan rakyat Sumatera Selatan. Sebagai pernyataan terima kasih kepada presiden, jembatan yang megah itu diberi nama Jembatan Bung Karno.¹²

Sejak saat itu, Jembatan Bung Karno atau lebih dikenal dengan nama Jembatan Ampera¹³ menjadi salah satu *icon* yang membentuk kekhasan identitas Kota Palembang. Mulai dibangun pada 1962 dengan panjang 1.171

meter dan lebar 10 meter. Memiliki dua menara setinggi 75 meter yang semula dapat dinaik turunkan¹⁴ untuk lalu lintas kapal yang lewat (Suprpti, 1991:7). Menurut rencana, di sepanjang tepian Sungai Musi baik hilir maupun hulu, jarak sepanjang 1500 meter dari jembatan, akan diubah menjadi *boulevard* yang indah, sehingga daerah sekeliling jembatan benar-benar akan menjadi pusat rekreasi.

Pada masa itu, Jembatan Ampera merupakan jembatan yang tepanjang di Indonesia, di cat abu-abu sedangkan pinggirnya berwarna merah. Jembatan ini dibangun atas biaya pemerintah Jepang, sebagai kompensasi Perang Dunia II.¹⁵ Pembangunan jembatan dilakukan oleh karyawan-karyawan dari PN Waskita Karya, PN Utama Karya, dan Fuji Car Mfg.Co.ltd, Obayashi Gumi Jepang (Dedi Irwanto, 2009:263).

Sebelum jembatan itu dibangun, perhubungan antara wilayah hulu dan hilir dilakukan dengan menggunakan perahu *tambangan*. Barulah pada tahun 1931, perhubungan antara dua wilayah tersebut dilakukan oleh kapal penyebrangan (*veerpont*). Keberadaan kapal penyebrangan ini bukan berarti dapat menghilangkan fungsi perahu *tambangan*, akan tetapi saling melengkapi. Jika kapal Marie sedang menyebrang ke hilir, penyebrangan dari hilir ke hulu dilakukan dengan perahu *tambangan*.¹⁶ Dermaga kapal Marie ini terletak di daerah 10 Ulu, sedangkan dermaga perahu *tambangan* terletak di daerah 16 Ilir (Djohan Hanafiah, 1998:169).

Setelah dibuka lalu lintas untuk umum melalui Jembatan Ampera, perhubungan antara hulu dan hilir seolah-olah tidak ada lagi yang membatasi. Sungai Musi bukan lagi penghalang bagi perhubungan yang cepat dengan Seberang Ilir. Perhubungan menjadi lancar, namun demikian perahu *tambangan* sebagai alat perhubungan tradisional masih juga tampak hilir mudik dan takkan hilang keasliannya, meskipun adanya jembatan tersebut.¹⁷

Ide untuk menyatukan wilayah Seberang Hulu (Ulu) dan Seberang Hilir (Ilir) dengan jembatan, sebetulnya sudah ada sejak zaman *Gemeente* Palembang, tahun 1906. Saat jabatan Walikota Palembang dijabat Le Cocq de Ville, tahun 1924, ide ini kembali mencuat dan dilakukan banyak usaha untuk merealisasikannya. Namun, sampai masa jabatan Le Cocq berakhir, bahkan ketika Belanda meninggalkan Indonesia, proyek itu tidak pernah terealisasi (Djohan Hanafiah, 1988:35-36).

Pada 29 Oktober 1956, diadakan rapat untuk membahas rancangan pembangunan Jembatan Musi di Palembang. Pada tahun 1957, dibentuk panitia pembangunan, yang terdiri atas Penguasa Perang Komando Daerah Militer IV/Sriwijaya, Harun Sohar, dan Gubernur Sumatera Selatan, H.A. Bastari. Pendampingnya, Walikota Palembang, M. Ali Amin, dan Indra Caya (Djohan Hanafiah, 1988:37).

Rencana pembangunan Jembatan Ampera disahkan oleh Presiden Soekarno pada 12 Februari 1961.¹⁸ Semenjak itu, setidaknya sekitar 50 hektar tanah dikuasai oleh Negara untuk pembangunan. Pangdam IV Sriwijaya selaku penguasa perang daerah, pada tanggal 12 Juli 1961 telah mengeluarkan keputusan tentang penguasaan tanah-tanah oleh Negara untuk penyelenggaraan pekerjaan pembangunan Jembatan Ampera Palembang.¹⁹

Pembangunan Jembatan Ampera dipusatkan di wilayah hilir yang merupakan kawasan pusat kota, terutama kawasan 16 Ilir, berdekatan dengan Masjid Agung Palembang, Kantor Wali Kota, Pelabuhan Boom Baru, dan Benteng Kuto Besak. Bagian pangkal jembatan terletak di kawasan 7 Ulu.

Sewaktu pembangunan Jembatan Ampera, banyak sekali bangunan-bangunan Peninggalan Belanda yang dibongkar, salah satunya pusat perbelanjaan terbesar Matahari atau *Dezon*, Kantor listrik (OGEM), dan

Bank ESCOMPTO.²⁰ Bangunan peninggalan Belanda yang tidak dibongkar hanya menara air atau *waterleding* yang sekarang digunakan sebagai Kantor Wali Kota. Di bagian hulu, banyak perumahan penduduk yang juga ikut dibongkar.

Ada dua pendapat mengenai lokasi jembatan tersebut, dari pihak pemerintah kota menilai suatu kepraktisan seandainya warga kota di antara belahan sungai itu dapat berjalan lancar mengadakan penyebrangan (mengatasi masalah *veerpont*) dan daerah Seberang Ulu menjadi terbuka. Pihak propinsi tentunya melihat kepentingan lebih jauh lagi, yaitu hubungan antar kota dan propinsi, dan menjadikan Jembatan Musi sebagai jalan *by pass* tanpa melalui Kota Palembang. Akhirnya Jembatan Musi terletak di tengah kota, lokasi tempat kapal penyeberangan biasa mengangkut penduduk dan kendaraan di antara kedua bagian kota yang terpisah.²¹

Menurut Peter Nas, ideologi Jembatan Ampera adalah sebagai sarana penghubung ruang ekonomi tradisional di hulu dan ruang ekonomi modern di hilir (Peter Nas, 1995:138). Di sisi lain, jembatan ini juga dianggap sebagai simbol ideologi neo-modernitas. Namun, pada awalnya, “kemodernan” yang dihadirkan oleh Jembatan Ampera belum banyak mengubah pola perilaku ekonomi penduduk.

Perubahan secara perlahan namun pasti baru terjadi setelah beberapa tahun Jembatan Ampera diresmikan, yakni kisaran tahun 1970an. Ida Liana²² Tanjung melihat bahwa pembangunan Jembatan Ampera sebagai puncak dari dekolonisasi Kota Palembang, sementara Dedi Irwanto²³ melihatnya dari konsep yang disebutnya “kelanjutan reproduksi dari masa sebelumnya”, yakni masa kolonial. Lebih jauh lagi, arti penting Jembatan Ampera bagi penduduk Palembang adalah sebagai bangunan *Symbolic Ecology*,²⁴ yang berpengaruh pada perubahan orientasi ruang perdagangan penduduk.

Dari Air ke Darat, Perpindahan Pasar Apung Sungai Musi ke Pasar Benteng

Perubahan nyata yang hadir di Palembang setelah kehadiran Jembatan Ampera adalah semakin ditinggalkannya Sungai Musi. Setelah hulu dan hilir terhubung, serta lalu lintas berjalan dengan lancar, maka jalur perhubungan Musi dan wahana perahu lambat laun mulai ditinggalkan dan digantikan dengan kendaraan darat.

Hasil penelitian Nurhadi Rangkuti, Kepala Balai Arkeologi Palembang, warga Sumatera Selatan mulai berpaling dari sungai sejak tahun 1930-an. Bersamaan sejak pembangunan jalan raya menghubungkan Palembang dengan kota-kota lain di seluruh Sumatera Selatan yang dilakukan penjajah Belanda (Kenedi Nurhan, 2010:175).

Pada 1930, Th. Karsten melalui program penataan kota membangun jalan raya sepanjang 62 km dengan menggunakan puru yang banyak ditemukan pada perbukitan sekitar kota. Pada masa ini, masih banyak daerah terletak di bawah tingkat air pasang, sehingga daerah tersebut selalu tergenang air, terutama pada musim hujan. Hal ini selain mengganggu lalu lintas, juga merusak badan jalan. Musim kemarau seluruh kota berdebu merah, musim hujan semuanya berubah menjadi lumpur (Djohan Hanafiah, 1998:168). Keadaan ini mulai berubah setelah Indonesia merdeka. Sejak itu, pemerintah menggalakan pembangunan jalan hingga menuju kawasan hulu sungai, membuat sungai tidak lagi memiliki peran segalanya bagi kehidupan masyarakat di Sumatera (Djohan Hanafiah, 1998:176). Jalan di Kota Palembang pada waktu tahun 1956 telah mencapai 225 km (Djohan Hanafiah, 1988:38).

Perubahan Palembang menjadi kota dengan orientasi ke darat sebenarnya telah dimulai sejak zaman kolonial, yaitu dengan dibangunnya jalan-jalan baru di pusat kota. Namun, jalan-jalan yang dibangun kolonial sangatlah terbatas, disamping dana, kondisi

lingkungan fisik Palembang yang sebagian besar merupakan rawa-rawa dan sungai dianggap menjadi alasannya. Dengan kata lain, kolonial telah gagal menghilangkan karakter sungai (mengapung) Kota Palembang atau gagal mendaratkan Kota Palembang secara keseluruhan (Ida Liana, 2006:102).

Perluasan ke utara kota mendorong munculnya pusat-pusat perdagangan modern di sepanjang jalan tersebut. Hal ini dapat dilihat dari pemandangan sejumlah pusat-pusat perbelanjaan modern di Kota Palembang, seperti Pasar Lingkis (Cinde) yang dibangun pada tahun 50-an, Toko Gaya Baru dan Sumatra Shopping Centre pada tahun 1970. Pembangunan dari km pertama Jl. Jendral Sudirman seperti sebuah pita dari aktivitas perdagangan dan perniagaan modern Palembang. Dengan demikian, pasar dan pusat perbelanjaan tidak lagi terkonsentrasi di tepi Sungai Musi, tetapi lebih pada jalan-jalan baru (Ida Liana, 2006:102).

Kehadiran jalan raya yang letaknya tidak terlalu jauh dari aliran Sungai Musi, dan anak-anak sungainya, perlahan-lahan mengubah perilaku masyarakat terhadap sungai. Rumah mereka yang semula menghadap sungai diubah menjadi membelakangi sungai. Selain itu, dibangunnya jalan-jalan darat di Palembang membuat transportasi semakin lancar. Perhubungan antar wilayah hulu dan hilir kini dapat ditempuh tidak hanya menggunakan perahu. Namun, perubahan-perubahan tersebut tidak langsung mengubah semua sistem yang ada. Pada masa awal peresmian, pola perilaku ekonomi sungai penduduk belum banyak berubah. Sungai Musi masih dipenuhi beraneka ragam perahu dagang penduduk yang berasal dari pedalaman.

Beberapa tahun setelah peresmian Jembatan Ampera suasana perdagangan sungai di Palembang belum banyak berubah. Bertandan-tandan pisang dan aneka ragam buah serta sayuran masih diangkut menuju hilir (*milir*) dengan perahu *kajang*. Sebaliknya,

dari Palembang dibawa mudik berbagai kebutuhan pokok, seperti gula, terigu, dan bahan sandang, ataupun minyak tanah untuk bahan penerang di waktu malam.

Pada perkembangan berikutnya, yakni dekade tahun 1970-an, kecenderungan ini mulai berubah. Pedagang-pedagang dari pedalaman mulai membawa komoditas melalui angkutan-angkutan darat.²⁵ Pedagang-pedagang ini biasanya membawa beraneka macam buah-buahan dan berjualan di sekitar Benteng Kuto besak. Lama kelamaan, pasar buah di sekitar benteng ini menjadi pasar permanen, dan penduduk biasanya menyebut pasar ini dengan Pasar Benteng.²⁶ Meskipun banyak pedagang pedalaman yang beralih menggunakan angkutan darat, sistem perdagangan sungai yang menggunakan wahana perahu ini tetap bertahan hingga sekarang meskipun jumlahnya semakin berkurang. Komunitas pedagang buah di Pasar Benteng merupakan komunitas yang berasal dari komunitas pedagang berperahu di Sungai Musi. Jika transaksi perdagangan di Pasar Apung Sungai Musi lebih banyak dilakukan dengan cara barter sesama pedagang, maka transaksi barter di Pasar Benteng ini sudah jarang dilakukan.

Dari Tepian Sungai sampai Terbentuknya Pasar

Dalam setiap aktivitas perekonomian, setiap kota memerlukan ruang yang mempertemukan penjual dan pembeli yang disebut pasar. Pasar dalam konteks yang luas, tidak terjebak pada sebuah wilayah teritorial dan tidak semata-mata dalam bangunan utama. Pasar adalah tempat aktivitas niaga dilaksanakan. Jika ada penjual dan pembeli, di situlah pasar berada, tanpa melihat letak aktivitas niaga mereka dilakukan apakah di dalam atau diluar bangunan pasar (Selly Suryani Purbasari, 2009:9).

Di Palembang, pasar dapat dibedakan menjadi dua macam, yakni pasar yang tumbuh dan berkembang secara alamiah dan pasar

yang sengaja dibentuk oleh pemerintah setempat. Secara alamiah, pasar-pasar di Palembang tumbuh dari pertemuan perahu-perahu dagang di setiap jalur sungai. Baik wilayah hulu maupun hilir memperlihatkan pola pertumbuhan yang sama. Pasar terbesar yang tumbuh secara alamiah di Palembang adalah Pasar 16 Iilir.

Dapat dikatakan bahwa Pasar 16 Iilir adalah pasar pertama dan menjadi pusat seluruh aktivitas perdagangan di Palembang. Pasar 16 Iilir dikembangkan pemerintah kolonial dengan menimbun Sungai Tengkuruk,²⁷ maka tidak mengherankan pasar ini juga disebut sebagai Pasar Tengkuruk. Gedung-gedung dan tokonya tampak bersejajar menghadap Sungai Tengkuruk. Toko-toko dan bangunan-bangunan pasar kebanyakan dimiliki oleh orang-orang Arab dari klan Assegaf (Mestika Zed, 1993:29), yang menyewakannya kepada pedagang Palembang.

Pada masa kolonial, Pasar 16 Iilir berfungsi sebagai pusat pemasaran dan penjualan *para*.²⁸ Dari sini kemudian dilakukan ekspor ke Singapura, pusat industri yang mengelola karet menjadi *Sheet* (Ida Liana, 2006:61). Berfungsinya Pasar 16 Iilir sebagai pusat perdagangan di Kota Palembang diimajinasikan Sultan Takdir Alisyahbana dalam sebuah novel yang berjudul "Dian Yang Tak Kunjung Padam", dalam novel tersebut digambarkan bahwa ketika musim panen tiba, petani uluan akan bergegas menjual hasil panennya ke Pasar 16 Iilir dan menukarnya dengan barang kebutuhan sehari-hari (Sultan Takdir, 1986:13). Hampir seluruh suplai produk dari *uluan* langsung ditujukan ke pasar ini. Petani yang berasal dari pedalaman Palembang membawa seluruh hasil tanaman dagang ke Pasar 16 Iilir, sebaliknya para pedagang menikmati keuntungan melalui tukar menukar komoditas.

Kawasan 16 Iilir sebagai pusat perekonomian semakin hidup saat terjadi *rubberboom* sekitar tahun 1920 sampai 1930an. Pada masa ini, penduduk di Karesidenan Palembang demikian

mudahnya membeli mobil. Peningkatan kemakmuran makin meningkat setelah tahun 1920. Dalam tahun 1920, mobil pribadi belum sampai 300 buah. Akan tetapi, pada tahun 1927, jumlahnya meningkat sampai 3.475 buah. Mobil ini terdiri atas berbagai merek, antara lain Ford, Albion, Rugby, Chevrolet, dan Whitesteam (Mestika Zed, 2003:110).

Kemakmuran para *toke para* dan pebisnis masa itu tampaknya menjadi wajah Pasar 16 Iilir. Berita di *Pertja Selatan*, 17 Juli 1926, tertulis bahwa di kawasan Sungai Rendang, telah berdiri *show room* mobil Ford. Bahkan, penjual mobil pun telah memakai surat kabar sebagai sarana promosi dalam bentuk iklan.²⁹

Dalam perkembangan selanjutnya, yaitu zaman kemerdekaan, geliat perekonomian makin tampak di kawasan ini, antara lain keberadaan beberapa bank di Jalan Tengkuruk, diantaranya, Nederland Indische Bank, Bank Escompto, Chinese Bank, Bank Ekonomi, dan Bank Indonesia. Di dekat Bank Indonesia, ada Kantor Listrik yang bersebelahan dengan Kantor Pajak. Di dekat Chinese Bank, berderat pula bangunan bernama Cuan Ho, yaitu semacam usaha jasa angkutan dan ekspedisi. Perusahaan ini mengangkut barang dari Boombaru ke Pasar 16 Iilir. Di dekatnya, terdapat Toko *Dezon*, atau Toko Matahari menurut sebutan orang Palembang.³⁰ Pada masa ini, dikenallah *kuli king*, yaitu orang-orang Tionghoa yang bertubuh tegap dan kuat.

Selain Pasar 16 Iilir, banyak sekali pasar-pasar yang tumbuh dan berkembang dari pangkalan pedagang perahu menjadi pasar tetap. Di Kota Palembang sendiri, hampir setiap muara dan aliran sungai berdiri pasar-pasar terapung, pedagang, dan pembeli menjualbelikan barang dagangannya di atas sungai memakai perahu. Muara Sungai Sekanak menciptakan Pasar ikan Sekanak tempat memperjualbelikan segala jenis ikan sungai yang ditangkap, baik oleh penduduk kota maupun pedalaman. Dipertemuan Sungai Bajas yang memperjualbelikan hasil kerajinan

masyarakat. Sementara pasar besarnya terdapat di Muara Sungai Tengkuruk dan Sungai Rendang, yaitu pasar besar di daerah Pecinan yang memperjualbelikan mulai dari perabot rumah tangga sampai kain dan pakaian (Dedi Irwanto, 2009:54). Selain itu, terdapat juga pasar yang dikenal dengan nama Pasar 13 Ilir, yang tumbuh dari Sungai Sabakning atau ada yang mengatakannya dengan Sungai Tapakning. Pasar 26 Ilir, berasal dari Soak Batok.³¹ Di wilayah hulu terdapat Pasar 15 Ulu yang tumbuh dari pangkalan perahu di Sungai Goren, Pasar Klinik 7 Ulu tumbuh dan berkembang dari Sungai Seko, Pasar 10 Ulu terdapat Sungai Aur, dan Pasar 4 Ulu dari pangkalan Sungai Semajid.³²

Selain pasar-pasar di atas, ada beberapa pasar yang sengaja dibentuk oleh pemerintah setempat. Pada tahun 1956, pemerintah membangun pasar Lingkis (sekarang Pasar Cinde), Pasar Kertapati, Pasar Lemabang, Pasar Buah, dan Pasar Kuta dengan dana yang dipinjam dari Pemerintah Pusat (Djohan Hanafiah, 1988:37).

Pola perdagangan di pasar-pasar Palembang selalu terlihat sama. Orang-orang Cina biasanya selalu membuka toko-toko emas dan juga toko barang kelontong. Orang-orang Arab menguasai perdagangan tekstil dan juga membuka toko-toko buku. Orang-orang India³³ bergerak dalam penjualan rempah-rempah dan bumbu-bumbu masakan.³⁴ Penduduk pribumi pada umumnya menjadi pedagang-pedagang kecil yang menggelar lapak-lapak di sekitar pasar. Pedagang ini disebut dengan pedagang *cungkukan*.³⁵

Pedagang Berperahu Semakin Tersingkir ke Hulu

Salah satu kelompok yang paling terkena dampak perubahan orientasi dari air ke darat adalah pedagang berperahu. Tradisi perdagangan yang menggunakan wahana perahu lama kelamaan mulai ditinggalkan oleh penduduk karena kurang praktis mengangkut

barang dagangan menuju kota. Meskipun semakin ditinggalkan, ada beberapa kelompok pedagang yang masih tetap bertahan berdagang dengan menggunakan perahu.

Para pedagang ini biasanya melakukan perjalanan hanya pada siang hari. Malam hari mereka menginap di sejumlah desa di tepi sungai. Lambatnya perjalanan juga disebabkan karena mereka berhenti di pasar-pasar *kalangan* di beberapa desa, atau menemui para petani karet di dusun. Semua tempat persinggahan berada di tepi Sungai Musi (Kenedi Nurhan, 2010:167).

Masih adanya sejumlah dusun dan kebun yang sulit dijangkau dengan transportasi darat menjadi peluang pedagang berperahu. Kehadiran pedagang berperahu keliling sangat membantu petani dan warga di tepi Sungai Musi. Lokasi kebun, pasar, dan tempat tinggal mereka yang jauh dari pasar dan jalan raya membuat penduduk di pedalaman sangat terbantu (Kenedi Nurhan, 2010:167).

Saat kembali ke kota, mereka membawa kopi, karet, beras lebak, dan beraneka macam barang kebutuhan lainnya. Untuk mengganti perahu motor dengan truk jelas bukan hal mudah. Meskipun semakin tersingkir, mereka yakin usaha itu masih memiliki peluang. Walaupun keuntungan semakin kecil, usaha ini telah menjadi penopang kehidupan keluarga.

Pasar Kalangan dan Rumah Rakit Tetap Bertahan

Salah satu tradisi ekonomi sungai di Kota Palembang yang tidak hilang dimakan zaman adalah keberadaan pasar *kalangan*. Pasar *kalangan* dan Sungai Musi merupakan satu kesatuan yang tidak bisa dipisahkan. Pasar itu hidup dengan mengandalkan alur Musi dan anak-anaknya. Tradisi ini telah berkembang sejak ratusan tahun silam. Pasar *kalangan* yang berada dekat Sungai Musi dan sangat terkenal sampai sekarang adalah *Kalangan Musi*.³⁶

Selain Pasar *Kalangan* Musi, banyak pasar-pasar *kalangan* lain yang masih bertahan, dan sebagian besar terletak di pedalaman. Di antaranya, Pasar *kalangan* di desa Sejangung (Banyuasin) atau ke *kalangan* Muara Lematang yang berada persis di pertemuan sungai Lematang dan Musi (desa ini termasuk ke dalam wilayah Muara Enim), Rabu di desa Lebung, Kamis di desa Semuntul. Hari Selasa dan Jumat menjadi hari libur yang biasanya digunakan pedagang ke Pasar 16 Ilir Palembang (Kenedi Nurhan, 2010:166).

Aktivitas pasar ini nyaris tak kenal musim. Pada saat musim hujan, kegiatan transaksi yang dimulai pukul 06.00 itu selalu berakhir pukul 11.00. Hal itu terjadi karena jumlah pembeli menurun, menyusul produksi karet menurun. Sebaliknya, saat musim kemarau, jual beli barang berlangsung hingga pukul 13.00 wib.³⁷ Hal ini disebabkan karena produksi karet meningkat dan petani pun mengantongi banyak uang untuk berbelanja berbagai barang kebutuhan. Pasar *kalangan* telah menjadi bagian dari sungai Musi dan anak-anaknya. Melalui pasar ini, warga pedalaman dapat memenuhi kebutuhannya.

Selain *kalangan*, salah satu keunikan ekonomi sungai yang masih bertahan adalah keberadaan rumah rakit. Sampai saat ini hampir semua bagian rumah rakit di Palembang masih asli, kecuali atap *ijuk* atau daun alang-alang yang sudah digantikan seng.³⁸ Lantainya pun belum berubah, masih berupa kayu *unglen*, kayu yang sangat liat dan kuat. Agar rumah rakit dapat mengapung di atas air, bagian lantai dari kayu harus dibalut dengan bambu-bambu berukuran besar, yang tersusun melingkar ke atas. Selain itu, untuk mencegah rumah hanyut terbawa arus, rumah rakit harus ditambatkan ke tiang besar ditanam di pinggir sungai. Bila penghuni ingin pindah, tinggal mencabut tiang kayu.

Rumah-rumah rakit tersebar di kawasan kampung 1 Ulu sampai 5 Ulu. Dinding, lantai, dan tiang rumah semuanya dari kayu. Di depan rumah rakit dan rakit-rakit bisnis itu ada yang

diberi pagar kayu sebagai pembatas halaman depan. Semuanya menghadap ke arah sungai. Jarak antar bangunan rumah rakit dekat sekali, nyaris menempel dengan tetangganya cukup dengan melompat saja. Jika ada perahu besar yang lewat di dekatnya rumah akan bergoyang-goyang. Biasanya, sebagian besar rumah rakit di Palembang dialihfungsikan menjadi tempat usaha, seperti bengkel perahu, kios solar, dan kedai makanan.

Selain rumah rakit, terdapat pemukiman penduduk yang berada di sepanjang aliran Sungai Musi ditopang. Hampir setiap rumah dilengkapi dengan *jerambah*.³⁹ Bagian akhir dari ujung *jerambah* yang mendekati sungai semakin merendah hingga menyentuh air sungai. Jadi, *jerambah* yang dekat rumah lebih tinggi posisinya. Di antara *jerambah-jerambah* itu terdapat tiang-tiang pancang yang letaknya menempel dengan *jerambah*. Tiang pancang itu digunakan untuk tambatan perahu (Suprapti, 1991:12).

Bangunan rumah yang berada di tepian sungai menggunakan tiang pancang yang tinggi. Rumah menghadap ke sungai dan dilengkapi dengan tangga menuju ke air. Bahan bangunan rumah semuanya dari kayu. Atapnya dari genteng dan dilengkapi dengan listrik. Pelabuhan Boom Baru dan bangunan industri besar banyak mendominasi tepi sungai mulai dari Pasar 16 Ilir hingga ke arah timur (Suprapti, 1991:12).

Penutup

Pada tahun 1965, Pemerintah Kota dengan kebijakan pemerataan ekonominya membangun Jembatan Ampera di tengah Kota Palembang. Hal ini ternyata berpengaruh besar dalam mengubah tata kehidupan yang telah berlangsung ratusan tahun. Kehadiran jembatan ini mengubah pola pikir penduduk terhadap *lanskap* Palembang. Sungai tidak lagi dijadikan sarana perhubungan utama, tetapi darat menjadi penting.

Beberapa tahun setelah diresmikannya Jembatan Ampera di Palembang. Pola-pola perdagangan sungai mulai berubah. Bersatunya wilayah hulu dan hilir serta lancarnya transportasi lewat jalan darat membuat para pedagang berperahu mulai beralih menggunakan kendaraan darat. Terbentuknya Pasar Benteng juga merupakan salah satu bentuk dari perubahan orientasi dari air ke darat. Komunitas pedagang buah dan sayur di Pasar Benteng merupakan komunitas yang dulunya berjualan di Pasar apung Sungai Musi.

Dengan kata lain, perubahan orientasi ruang perdagangan dari air ke darat akibat dari pembangunan Jembatan Ampera menyebabkan ruang perdagangan di Kota Palembang semakin meluas. Hal ini disebabkan karena fungsi dan peranan air sebagai ruang perdagangan tidak pernah hilang. Sedangkan di ruang darat, tercipta ruang-ruang perdagangan yang baru. Kelompok yang paling terkena dampak perubahan orientasi ruang ini adalah para pedagang berperahu. Mereka kalah bersaing dengan pedagang-pedagang yang menggunakan kendaraan darat, sehingga membuat kelompok ini semakin menyingkir ke wilayah hulu, menuju dusun-dusun yang belum dapat dijangkau melalui jalan darat. Meskipun semakin tersingkir, kegiatan perdagangan dengan menggunakan wahana perahu tidak dapat dikatakan punah, akan tetapi masih tetap bertahan hingga kini. Banyak hal yang berubah, akan tetapi ada beberapa hal yang masih tetap bertahan. Di antaranya, keberadaan Pasar *Kalangan* dan juga rumah-rumah rakit yang mungkin akan tetap bertahan hingga berpuluh-puluh tahun kemudian.

ooo0ooo

Daftar Pustaka

Bambang Purwanto, "From Dusun to The Market: Native Rubber Cultivation In Southern Sumatra 1890-1940." *Ph.D Thesis*, London: School of Oriental and African Studies. University of London, 1992.

Batanghari Sembilan, edisi 5 November 1961.

Dedi Irwanto Muhammad Santun. "Produksi dan Reproduksi Simbolik: Memaknai Konstruksi Fisik dan Ideologis Kota Palembang dari Kolonial ke Pasca Kolonial, 1930-1960-an." *Tesis S-2*. Program Studi Sejarah. Program Pascasarjana. Fakultas Ilmu Budaya. Universitas Gadjah Mada, 2009.

Djohan Hanafiah. *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang*. Palembang: Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang, 1998.

----- . *82 Tahun Pemerintahan Kota Palembang*. Palembang: Humas Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang, 1988.

F.X. Tito Adonis, *Peranan Pasar Apung Terhadap Masyarakat Sekitarnya*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1991.

Husni Thamrin, "Toke Dalam Sejarah Masyarakat Dusun Talang Bedug, Banyuasin, Palembang 1950-1983." *Skripsi S-1*. Jurusan Sejarah. Fakultas Ilmu Budaya. Universitas Gadjah Mada, 2005.

Ida Liana Tanjung. "Palembang dan Plaju: Modernitas dan Dekolonisasi Perkotaan Sumatera Selatan, Abad ke-20". *Tesis-S2*. Program Studi Sejarah. Program Pascasarjana. Fakultas Ilmu Budaya. Universitas Gadjah Mada, 2006.

Jeroen, Peteers., *Kaum Tuo-Kaum Mudo: Perubahan Religius di Palembang 1821-1842*. Jakarta: INIS, 1997.

Kenedi Nurhan. *Jelajah Musi, Eksotika Sungai di Ujung Senja*. Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2010.

Lethus Kittie Uda. "Transformasi Image Beautification Pelingkup Pusat Kota (Palembang 1930-1960an)." Dalam *Street Images: Decolonization and Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture Between 1930s and Early 1960s*, Yogyakarta: Centre for Southeast Asian Studies, Universitas Gadjah Mada, 2005.

Mestika Zed, "Trickle-Down Effect dalam Pembangunan Ekonomi Kolonial: Sejarah Ekonomi Palembang, 1870-1942". Makalah disampaikan dalam

Simposium Internasional Ilmu-Ilmu Humaniora II Bidang Linguistik dan Sejarah Fakultas Sastra UGM. Yogyakarta, 26-27 April 1993.

_____, *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950*. Jakarta: LP3ES, 2003.

Nas, Peter., (ed). *Issues In Urban Development: Case Studies From Indonesia*. Netherlands: Research School (NWS Leiden), 1995.

Obor Rakjat, edisi 12 Februari 1961.

Obor Rakjat, 14 Juli 1961.

P.de Roo de LaFaille, *Dari Zaman Kesultanan Palembang*. Djakarta: Bharatara, 1971.

Rini Andini Ambarwati Ekaputri, "Kapas dan Ekonomi Penduduk Karesidenan Palembang (Pertengahan Abad IX- Awal Abad XX)". Dalam *Lembaran Sejarah*, Volume 4 No 1, Yogyakarta: Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada, 2001.

Syafri Sairin, dkk., *Pengantar Antropologi Ekonomi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2002.

Selly Suryani Purbasari "Perkembangan Perdagangan Orang Cina dan Jawa di Pasar Gedhe Harjonagoro Solo, 1930-1960-an". Skripsi S-1. Yogyakarta: Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada, 2009.

Sevenhoven, J.L., *Lukisan Tentang Ibu Kota Palembang*. Djakarta:Bharatara, 1971.

Suluh Indonesia, 14 Desember 1965.

Sultan Takdir Alisyahbana. *Dian Yang Tak Kunjung Padam*. Jakarta: Dian Rakyat, 1986.

Suprpti. *Pemanfaatan Air Sungai Pada Masyarakat Kota Palembang*. Jakarta: DEPDIBUD, 1991.

Supriyanto, "Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864." *Tesis S-2*. Jurusan Sejarah. Sekolah Pascasarjana. Fakultas Ilmu Budaya. Universitas Gadjah Mada, 2001.

Laman

O. W. Woelters, "A Note on Sungsang Village at The Estuary of The Musi River in Southern Sumatra: A Consideration of the Geography Of Palembang Region." Dalam <http://www.jstor.org/stable/3350814>. Diakses tanggal 23 Juni 2010, pukul 14.12 Wib.

<http://palembangtempodulu.multiply.com>, diakses pada tanggal 3 Maret 2010 pukul 15.15 WIB.

Catatan Akhir

1. Komersialisasi tanaman dagang (kopi dan karet) di Palembang dimulai sejak akhir abad ke-19 dan permulaan abad ke-20. Makmurnya perekonomian Palembang pada masa ini dikenal dengan penyebutan Belanda sebagai *wingewesten* (daerah untung) dan penduduk lokal sendiri menyebutnya sebagai *Oedjan Mas*. Lihat dalam Mestika Zed, "Trickle-Down Effect dalam Pembangunan Ekonomi Kolonial?: Sejarah Ekonomi Palembang, 1870-1942." dalam kumpulan makalah *Simposium Internasional Ilmu-Ilmu Humaniora II Bidang Linguistik dan Sejarah Fakultas Sastra UGM*, Yogyakarta, 26-27 April 1993, hlm.1.
2. Lihat juga dalam Ida Liana Tanjung, "Plaju: Kota Minyak di Ulu Palembang Simbol Modernitas Kolonial vs Modernitas Pribumi." dalam *Street Images: Decolonization and Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture Between 1930s and Early 1960s*, (Yogyakarta: Centre for Southeast Asian Studies, Universitas Gadjah Mada, 2005), hlm. 2.
3. Daerah-daerah *talang* yang dulunya dimiliki oleh bangsawan, hingga sekarang namanya juga masih dipakai di Palembang. Diantaranya *talang Ratu*, *talang Putri*, *talang Pangeran* dan juga ada *Talang keranggan* (berasal dari kata Ranggan, yang merupakan salah satu gelar kebangsawanan).
4. Orang Palembang sendiri menyebut tanaman karet dengan istilah *para*.
5. Orang-orang Cina masuk ke Palembang dimulai sejak abad ke-16 dan Palembang sendiri termasuk salah satu koloni tertua Cina di Asia Tenggara yang lebih tua dari kesultanan Palembang. Mereka menjadi mitra dagang sultan dan sebagian mengambil peran sebagai makelar atau saudagar perantara memenuhi permintaan akan barang impor. Jumlah mereka pada awal abad 19 sekitar 800 orang dan kebanyakan sudah terintegrasi dalam masyarakat setempat.
6. Bahan yang sama untuk atap perahu *kajang*. Hasil wawancara dengan bapak Abu Bakar Ahmad Zein tanggal 21 Oktober 2010 pukul 19.00 wib.
7. Menurut penduduk Palembang, orang-orang Cina yang berdiam di Palembang dibagi menjadi dua golongan besar

- yaitu *Cina rakit* dan *Cina Beijing*. Walaupun sama-sama orang Cina, terdapat karakteristik yang membedakan keduanya, seperti perbedaan sifat. Komunitas Cina rakit konon merupakan orang-orang Cina yang berasal dari Taiwan, tapi hal ini belum diketahui pasti kebenarannya. Hasil wawancara dengan bapak Abu Bakar Ahmad Zein tanggal 21 Oktober 2010 pukul 19.00 wib.
8. Dikutip dari <http://palembangtempodulu.multiply.com>, diakses pada tanggal 3 Maret 2010 pukul 15.15 WIB.
 9. Hasil wawancara dengan bapak Abu Bakar Ahmad Zein tanggal 21 Oktober 2010 pukul 19.00 wib.
 10. Pada perkembangan berikutnya, konstruksi di atas sungai ini juga terdiri dari kantor pos dan puskesmas terapung.
 11. Lihat Surat Kabar *Suluh Indonesia*, edisi Selasa 14 Desember 1965.
 12. Pada saat rezim Orde Baru, nama Jembatan Bung Karno diganti dengan nama Jembatan Ampera. Ampera dari akronim "Amanat Penderitaan Rakyat", yang disebabkan pada sisi kiri dan sisi kanan jembatan di Seberang Ilir sering dijadikan rapat-rapat umum perjuangan rakyat oleh mahasiswa penegak Orde Baru. Pergantian nama tersebut menyiratkan bahwa rezim Orde Baru juga menganggap jembatan tersebut sebagai simbolisme berdirinya suatu kekuasaan baru di Indonesia. Orang Palembang sendiri sering menyebutnya sebagai Jembatan Musi atau Proyek Musi. Lihat dalam Dedi Irwanto Muhamad Santun, "Produksi dan Reproduksi atas Jembatan Ampera: Memaknai Konstruksi Fisik dan Ideologis Kota Palembang dari Kolonial ke Pasca Kolonial, 1930-1960-an." *Tesis S-2*. (Yogyakarta: Program Studi Sejarah, Program Studi Pasca Sarjana. Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada, 2009), hlm.282.
 13. Bagian tengah jembatan memiliki panjang 71,90 meter, lebar 22 meter dengan berat 944 ton. Pada masa lalu, bagian tengah ini dapat diangkat, apabila kapal besar dengan lebar 60 meter dengan tinggi maksimum 44,50 meter lewat di bawahnya. Menara pengangkat jembatan berdiri tegak dengan ketinggian 75 meter, bersanding dua. Awalnya berguna menarik bandul jembatan agar dapat naik, ketika kapal melintas di bawahnya. Namun, sejak tahun 1970 aktivitas turun naik bagian tengah jembatan itu sudah tidak bisa dilakukan. Penghentian itu dilakukan karena mengingat arus lalu lintas di darat yang begitu sibuk, akan sangat mengganggu aktivitas transportasi, apalagi waktu yang dibutuhkan buat menaikkan badan jembatan memakan waktu 30 menit. Oleh karena itu, sejak tahun 1973 kondisi jembatan kotor dan tidak terawat.
 14. Pembangunan ini ditaksir memakan biaya 2,5 milyar yen Jepang.
 15. Lihat dalam surat kabar *Batanghari Sembilan*, edisi 5 November 1961.
 16. *Suluh Indonesia*, Selasa 14 Desember 1965.
 17. Lihat surat kabar *Obor Rakjat*, edisi 12 Februari 1961.
 18. Lihat surat kabar *Obor Rakjat*, edisi 14 Juli 1961.
 19. Hasil wawancara dengan bapak Kiagus Ismail, 2 April 2010, pukul 13.12 Wib.
 20. Melihat wacana yang berkembang dalam masyarakat, pemerintah pusat mengambil keputusan berdasarkan besarnya animo masyarakat yang menghendaki agar letak pembangunan Jembatan Musi terlentang ditengah badan Sungai Musi, yakni antara bagian Jalan Tengkuruk di dermaga penyeberangan 16 Ilir yang memanjang ke Jalan Sudirman dengan dermaga penyeberangan 10 Ulu di seberang Ulu. Lihat dalam Dedi Irwanto, "Produksi dan reproduksi Atas Jembatan Ampera", dalam Djohan Hanafiah, *82 Tahun Pemerintahan Kota Palembang.*, hlm.38-39.
 21. Alumnus Pasca Sarjana Jurusan Sejarah FIB UGM.
 22. Alumnus Pasca Sarjana Jurusan Sejarah FIB UGM dan Staf pengajar pendidikan sejarah Universitas Negeri Sriwijaya, Palembang.
 23. Menurut Lethus Kittie Uda, simbol ekologi merupakan salah satu simbol yang berkaitan fenomena sosial dalam masyarakat perkotaan. Di Palembang, simbol ekologi dalam kasus Jembatan Ampera berarti mengubah orientasi ekologi dari air ke darat. Semenjak jembatan ini dibangun penduduk sudah bisa menggunakan perhubungan yang lancar melalui transportasi darat. Lihat Lethus Kittie Uda, "Transformasi Image Beautification Pelingkup Pusat Kota (Palembang 1930-1960an)." dalam *Street Images: Decolonization and Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture Between 1930s and Early 1960s*, (Yogyakarta: Centre for Southeast Asian Studies, Universitas Gadjah Mada, 2005), hlm.11.
 24. Di beberapa tempat, pengangkutan barang-barang dagangan dengan menggunakan perahu sudah tidak mungkin lagi. Karena pendangkalan sungai di wilayah tertentu sangat parah. Sungai-sungai yang sudah tidak dapat dilayari lagi adalah Sungai Seko di 7 Ulu dan juga Sungai Keramasan. Hasil wawancara dengan Bapak Kiagus Ismail 2 April 2010, pukul 13.12 Wib.
 25. Kawasan Jalan Tengkuruk sekarang bernama Jalan Sudirman. Oleh karena kawasan ini dulunya merupakan sungai besar yang ditimbun, pada masa dahulu di jalan ini jika dilewati dengan kendaraan bervolume besar, maka tanah akan bergetar seolah-olah terjadi gempa. Hasil wawancara dengan bapak Abu Bakar Ahmad Zein, tanggal 21 Oktober 2010, pukul 19.00 wib.
 26. Sebutan untuk karet atau getah karet di Palembang.
 27. Lihat dalam Surat Kabar *Pertja Selatan*, edisi 17 Juli 1926.
 28. Dikutip dari <http://palembangtempodulu.multiply.com>, diakses pada tanggal 3 Maret 2010 pukul 15.15 WIB
 29. Soak, Suak =anak sungai
 30. Hasil wawancara dengan bapak Abu Bakar Ahmad Zein tanggal 21 Oktober 2010 pukul 19.00 wib.
-

31. Orang India atau keturunan India di Palembang disebut dengan Tambi.
32. Hasil wawancara dengan bapak Abu Bakar Ahmad Zein tanggal 21 Oktober 2010 pukul 19.00 wib.
33. Disebut dengan pedagang *cungkukan* atau *cumpu'an* karena biasanya pedagang-pedagang ini menggelar dagangannya dengan cara di *cumpu'-cumpu'* atau dipisah-pisah dengan cara dijumpit dalam genggam tangan. Hasil wawancara dengan ibu Ainun Mustar 7 April 2010, pukul 12.12 wib.
34. Hasil wawancara dengan Ibu Ainun Mustar, Tanggal 7 April 2010, pukul 12.12 wib.
35. Hasil wawancara dengan Ibu Ainun Mustar, Tanggal 7 April 2010, pukul 12.12 wib.
36. Salah satu rumah rakit tertua di Palembang berumur seratus tahun lebih dan dihuni oleh keluarga Cina sejak turun temurun. Hasil wawancara dengan Ibu Ainun Mustar, Tanggal 7 April 2010, pukul 12.12 wib.
37. Jerambah merupakan titian-titian kecil yang dibangun untuk menghubungkan antar rumah. Jerambah biasanya dibangun penduduk dengan menggunakan kayu-kayu yang sangat tahan terhadap air dan kelembapan. Terdapat dua jerambah yang terkenal di Palembang diantaranya adalah Jerambah Karang dan Jerambah Sekanak yang menuju ke Pasar Sekanak. Kedua jerambah tadi dibangun dengan bahan yang lebih kuat yakni hampir menyerupai jembatan hanya lebih kecil. Hasil wawancara dengan bapak Abu Bakar Ahmad Zein tanggal 21 Oktober 2010 pukul 19.00 wib.