

PERANAN SUNGAI KALIMAS SEBAGAI SARANA TRANSPORTASI SUNGAI KOTA SURABAYA TAHUN (1900-1952)

NUGROHO KARTIKO ADI

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email : nugrohoadi@mhs.unesa.ac.id

Artono

S1 Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Kampung-kampung pribumi di kota dibangun di sekitar sungai, seperti daerah pedesaan. Air sungai digunakan untuk mandi dan minum, serta toilet dan pembuangan sampah. Kanal-kanal buatan pemerintah kolonial Belanda yang mengalir di sepanjang jalan mempunyai peran yang sama. Pemukiman di tepi sungai merupakan salah satu ciri khas Kota Surabaya. Sungai Kalimas menjadi sarana transportasi air yang ramai digunakan. Hilir mudik sampan dan perahu kecil mengangkut barang komoditi berupa rempah-rempah dan ikan-ikan hasil tangkapan nelayan. Mereka membawa masuk komoditi tersebut ke daerah dalam kota Surabaya, yang sekarang dikenal sebagai Kembang Jepun sampai ke daerah kayoon. Adapun rumusan masalah yang diambil dalam penelitian ini yaitu (1) Bagaimana peranan sungai Kalimas sebagai sarana transportasi sungai di kota Surabaya. (2) Bagaimana pelabuhan kota Surabaya dan pembentukan zona industri baru di kota Surabaya. (3) Bagaimana normalisasi sungai Kalimas dan pola umum pengelolaan sungai Kalimas kota Surabaya. Metode yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah metode sejarah, yang terdiri dari heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Sungai Kalimas yang tepat membelah tengah kota Surabaya ditetapkan sebagai pelabuhan utama dari berkumpulnya hasil bumi di pulau Jawa, yang kemudian disiapkan guna kebutuhan ekspor ke berbagai daerah di Hindia Belanda dan ke benua Eropa. Surabaya sebagai salah satu kota pelabuhan sekaligus kota industri yang menjadi penunjang bagi kebutuhan industri primer di pedalaman pulau Jawa bagian timur. Kota Surabaya merupakan kota komersil yang merupakan salah satu kota pelabuhan terbesar, dengan kondisi perdagangan yang mengalami peningkatan. Sungai Kalimas kota Surabaya mempunyai peran sentral dalam perekonomian kota Surabaya di awal abad 20 itu terbukti dengan nilai ekspor impor kota Surabaya, jumlah perahu dan kapal yang bersandar di sungai Kalimas, serta pendapatan bea cukai pelabuhan tradisional sungai Kalimas.

Kata kunci: Sungai Kalimas, Kota Surabaya, Perekonomian

Abstract

Indigenous villages in the city were built around rivers, such as rural areas. River water is used for bathing and drinking, as well as toilets and garbage disposal. The canals made by the Dutch colonial government that flow along the road have the same role. Settlement on the banks of the river is one of the characteristics of the city of Surabaya. The Kalimas River is a busy water transportation facility. Back and forth boat and small boat carrying commodity goods in the form of spices and fish caught by fishermen. They brought the commodity into the inner city of Surabaya, which is now known as Kembang Jepun to the Kayoon area. The formulation of the problem taken in this study is (1) What is the role of the Kalimas river as a means of river transportation in the city of Surabaya. (2) How is the port of Surabaya and the establishment of a new industrial zone in the city of Surabaya. (3) How is the normalization of the Kalimas river and the general pattern of management of the Kalimas river in Surabaya. The method used by the author in this study is the historical method, which consists of heuristics, criticism, interpretation, and historiography.

The results showed that the Kalimas River which was right in the middle of the city of Surabaya was designated as the main port of the gathering of crops on the island of Java, which was then prepared for export needs to various regions in the Dutch East Indies and Europe. Surabaya as one of the port cities as well as an industrial city that is a support for primary industrial needs in the interior of the eastern part of Java. Surabaya city is a commercial city which is one of the largest port cities, with increasing trade conditions. The Kalimas river in Surabaya has a central role in the economy of Surabaya in the early 20th century as evidenced by the export and import value of the city of Surabaya, the number of boats and boats leaning on the Kalimas river, and customs revenue for the traditional port of the Kalimas river.

Keywords: Kalimas River, Surabaya City, Economy

PENDAHULUAN

Kota-kota besar Hindia adalah kota pelabuhan: Surabaya, Batavia, dan Semarang di pulau Jawa, Medan dan Palembang di pulau Sumatra, Makassar di pulau Sulawesi. Beberapa dari mereka adalah kota tua, sudah ada sebelum usaha perdagangan VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie). Batavia didirikan oleh VOC (Kongsi Dagang Hindia Belanda), dan seperti kota-kota pelabuhan lain memiliki sifat yang sangat kosmopolit, mencerminkan corak maritim sejarah bangsa Indonesia. Karena Indonesia adalah kumpulan pulau-pulau yang terhubung melalui perdagangan, ia selalu tumbuh dan berkembang melalui pertukaran, tidak hanya barang, tetapi ide, budaya dan bahasa. Kedatangan industri Eropa menggiatkan pertukaran pengalaman, itulah sebabnya mengapa kota-kota yang terpenting ada di pulau Jawa.

Kota-kota pelabuhan Hindia juga memiliki perkampungan etnis-kampung Melayu, Bugis, Bali dan juga kampung Cina, Arab, Bengali, Armenia, dan Yahudi. Kota-kota dagang besar seperti Makassar dan Batavia memandang keluar ke dunia yang lebih luas. Pada awal abad kedua puluh tak satupun dari kota-kota di luar Hindia yang bisa menandingi ukuran kota-kota di pulau Jawa¹. Tidak sebagaimana kota-kota besar lain di pulau Jawa, kota Surabaya memiliki keistimewaan tersendiri sebagai sebuah kota pelabuhan modern, perdagangan maupun industri terbesar sepanjang abad XIX.

Kota Surabaya menurut Howard Dick tidak akan tertandingi oleh kota-kota pelabuhan manapun seperti Calcutta, Rangoon, Singapura, Bangkok, Hongkong dan Shanghai². Tidak berlebihan kiranya apabila keistimewaan yang dimilikinya juga merupakan salah satu warisan dari eksistensi Surabaya masa lampau, yakni *Hujunggaluh* yang merupakan salah satu pelabuhan dagang paling penting di muara sungai Brantas³. Meski demikian, kondisi ini tidak mampu bertahan lama sebagai akibat dari masa krisis ekonomi yang melanda hampir seluruh kota-kota di pulau Jawa, tak terkecuali kota Surabaya.

Kampung-kampung pribumi di kota dibangun di sekitar sungai, seperti daerah pedesaan. Air sungai digunakan untuk mandi dan minum, serta toilet dan pembuangan sampah. Kanal-kanal buatan Belanda yang mengalir di sepanjang jalan mempunyai peran yang sama. Begitu kepadatan penduduk meningkat, penyakit dan kematian pun merajalela. Tanpa adanya investasi infrastruktur utama, usaha otoritas kesehatan Belanda untuk menangani kampung-

kampung hanya dianggap sebagai campur tangan usil birokrasi⁴.

Sungai Kalimas sungguh menjadi sarana transportasi air yang ramai digunakan. Hilir mudik sampan dan perahu kecil mengangkut barang komoditi berupa rempah-rempah dan ikan-ikan hasil tangkapan nelayan. Mereka membawa masuk komoditi tersebut ke daerah dalam kota Surabaya, yang dikenal sebagai Kembang Jepun (daerah Pecinan di kota Surabaya) hingga ke daerah Kayoon (sekarang dikenal dengan adanya Surabaya Mall)⁵.

Di kota Surabaya, aliran sungainya bercabang menjadi 2 yaitu sungai Wonokromo dan sungai Kalimas dengan bangunan pengatur Bendungan yang bernama Jagir. Sungai Wonokromo mengalir ke arah timur melewati beberapa kawasan perumahan hingga bermuara di Selat Madura, sedangkan sungai Kalimas mengalir menuju arah utara melewati beberapa kawasan perdagangan hingga bermuara di Selat Madura⁶.

Sungai Kalimas yang sekarang sangat berbeda dengan sungai Kalimas pada masa silam. Memang bila dibandingkan dengan pemanfaatan sungai Kalimas tempo dulu, pemanfaatan sungai di era modern saat ini tidaklah semaksimal dulu. Sebagai sarana transportasi air, sungai Kalimas benar-benar menjadi jalur utama yang menghubungkan perairan lepas dengan pedalaman pulau⁷.

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk mengkaji lebih lanjut mengenai sungai Kalimas kota Surabaya. Tulisan di atas hanya memusatkan pada etnis arab di kota Surabaya. Dalam hal ini penulis ingin meneliti peranan sungai Kalimas sebagai sarana transportasi sungai di kota Surabaya tahun 1900-1952. Usaha pemerintah kolonial Belanda maupun pemerintah republik Indonesia dalam memaksimalkan fungsi sungai Kalimas sebagai sarana transportasi di kota Surabaya. Kajian mengenai peranan sungai Kalimas sebagai sarana transportasi di kota Surabaya tahun 1900-1952 belum pernah dilakukan di Universitas Negeri Surabaya, khususnya di jurusan Pendidikan Sejarah. Inilah yang menjadi salah satu faktor pendorong penulis ingin mengulas permasalahan tersebut. Untuk itu penulis ingin menyajikan tulisan ini secara utuh, yang isinya menjelaskan tentang peranan sungai Kalimas sebagai sarana transportasi sungai di kota Surabaya tahun 1900-1952.

METODE PENELITIAN

Dalam penulisan ini akan dijabarkan mengenai peranan sungai Kalimas sebagai sarana transportasi sungai

¹ Adrian, Vickers. 2005. *Sejarah Indonesia Modern*. Terjemahan Maftuhin Arif. Yogyakarta: Pustaka Insan Madani. Hal 93.

² Howard W, Dick. 2002. *Surabaya, City Of Work; A Socioeconomic History, 1900-2000*. Athens, Ohio: Ohio University Press. [Monographs In International Studies 106, Southeast Asia Series.] Hal 17.

³ Soenarto, Timoer. 1983. *Mitos Curabhaya; Menjelajahi Jaman Bahari Indonesia, Cerita Rakyat Sebagai Sumber Penelitian Sejarah Surabaya*. Jakarta: Balai Pustaka. Hal 58.

⁴ Adrian, Vickers. *Op. Cit.* Hal 111.

⁵ Nanang, Puwono. 2011. *Sourabaya Kampung Belanda Di Bantaran Jalur Perdagangan Kalimas*. Surabaya: PT Okantara. Hal 87.

⁶ Sismanto. 2013. *Permasalahan Dan Strategi Pengembangan Kalimas Sebagai Sarana Transportasi Sungai*, (Online), (<https://atpw.files.wordpress.com/2013/03/A8-Sismanto-Permasalahan.Pdf>), Diakses Unduh 10 Maret 2017, Hal 57.

⁷ Ririn Dina Mutfianti, Bambang Soemardiono. 2012. *Konsep Penataan Koridor Kalimas Surabaya Berdasar Potensi Roh Lokasi (Spirit Of Place)*. Jurnal IPTEK. Vol 12 (1) : Hal 48.

kota Surabaya tahun 1900-1952 dengan menggunakan metode sejarah. Seperti halnya ilmu-ilmu yang lain, sejarah juga dituntut memiliki seperangkat aturan dan prosedur kerja yang lebih dikenal dengan metode sejarah. Dalam sistem keilmuan, metode sejarah merupakan seperangkat prosedur, alat, atau piranti yang digunakan sejarawan dalam tugas meneliti dan menyusun sejarah⁸. Untuk menjawab semua permasalahan yang akan diteliti, penulis akan menggunakan metode penulisan sejarah. Adapun langkah-langkah terdiri dari heuristik, ktirik, interpretasi, dan historiografi.

1. Heuristik

Pada langkah pertama ini penulis melakukan pencarian sumber yang dapat mendukung penulisan ini. Metode yang digunakan dalam mencari sumber ini adalah dengan studi kepustakaan. Studi kepustakaan ini dilakukan dengan meneliti dan mempelajari buku-buku, surat kabar, majalah, artikel, arsip, serta catatan lainnya yang berhubungan dengan masalah penelitian. Penulis menemukan beberapa sumber dari tempat yang berbeda. Untuk menemukan sumber tersebut, penulis mendatangi tempat-tempat sebagai berikut: (a) Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Jawa Timur di jalan Jagir Wonokromo; (b) Perpustakaan Kota Surabaya Balai Pemuda di jalan Pemuda; (c) Perpustakaan Medayu Agung di Medayu Selatan; (d) Perpustakaan Unesa di kampus Unesa Ketintang; (e) Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya di jalan Ketabang Kali. Dalam hal ini penulis mengumpulkan sumber-sumber yang sesuai dengan peranan sungai Kalimas sebagai sarana transportasi sungai di kota Surabaya.

Sumber yang digunakan dalam mengkaji bahasan tersebut adalah sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer yang didapat penulis berupa arsip di Badan Arsip dan Perpustakaan Kota Surabaya, berupa arsip di Perpustakaan Kantor Gubernur KDH Tingkat 1 Jawa Timur. Untuk sumber primer berupa surat kabar, penulis mendapatkan di Perpustakaan Stikosa AWS, dan Perpustakaan Medayu Agung. Surat kabar yang didapatkan penulis adalah Surat Kabar *Surabaya Post*, *Radar Surabaya*. Sumber sekunder yang didapat yaitu: (a) *Sejarah Indonesia Modern* (b) *Kota Lama Kota Baru Sejarah Kota-Kota Di Indonesia* (c) *Surabaya City Of Work ; A Socioeconomic History 1900-2000* (d) *Mitos Curabhaya ; Menjelajahi Zaman Bahari Indonesia, Cerita Rakyat Sebagai Sumber Penelitian Sejarah* (e) *Tangan Dan Kaki Terikat ; Dinamika Buruh, Serikat Kerja Dan Perkotaan Kolonial* (f) *Sourabaya ; Kampung Belanda Di Bantaran Jalur Perdagangan Kalimas* (g) *Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial 1830-1930* (h) *Permasalahan Dan Strategi Pengembangan Kalimas Sebagai Sarana Transportasi Sungai* (i) *"Kembang Jepun" Jalan Dominan Kota Surabaya* (j) *Konsep Penataan Koridor*

⁸ Aminuddin, Kasdi . 2008. *Memahami Sejarah*. Surabaya: Unesa University Press, Hal 10.

⁹ Handinoto dan Hartono Samuel. 2007. *"Surabaya Kota Pelabuhan Studi Tentang Perkembangan Bentuk Dan Struktur Sebuah Kota Pelabuhan Ditinjau Dari Perkembangan Transportasi, Akibat Situasi*

Kalimas Surabaya Berdasar Potensi Roh Lokasi (k) *Surabaya Tempo Doloe*

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Sungai Kalimas Awal Abad Ke-20

Sungai Kalimas yang tepat membelah tengah kota Surabaya ditetapkan sebagai pelabuhan utama dari berkumpulnya hasil bumi di pulau Jawa, yang kemudian disiapkan guna kebutuhan ekspor ke berbagai daerah di Hindia Belanda dan ke benua Eropa⁹. Sungai Kalimas mempunyai induk sungai yang bernama sungai Brantas. Sungai Brantas terbentang dari wilayah Mojokerto sampai wilayah Selat Madura.

Aktifitas transportasi laut sudah dirasakan jauh sebelum kekuasaan pemerintah kolonial Belanda. Sungai Kalimas menjadi sentral lalu lintas jalan laut yang ramai dikunjungi perahu atau kapal layar dari berbagai pulau di Indonesia. Keramaian tersebut lebih diwarnai dengan perahu-perahu atau kapal layar kecil karena fungsi tempat berlabuh di sungai Kalimas masih belum memadai untuk kapal-kapal berukuran besar¹⁰.

Surabaya sebagai salah satu kota pelabuhan sekaligus kota industri yang menjadi penunjang bagi kebutuhan industri primer di pedalaman pulau Jawa bagian timur. Hal ini menjadikan surabaya sebagai pusat aktifitas bisnis, industri dan perdagangan. Surabaya menjadi kota yang lebih bagus dan lebih hidup bahkan dari pada Batavia. Di dalam kota banyak gedung-gedung kantor dagang maupun pasar. Surabaya berkembang tidak hanya sebagai kota dagang tetapi juga sebagai kota industri dan kerajinan¹¹.

Pelabuhan Surabaya sangat baik dan letaknya terlindungi karena berada di dekat pulau Madura yang secara sederhana melindungi pelabuhan Surabaya dari laut lepas karena masih terhalangi oleh pulau Madura, sehingga aman dari angin Topan. Sungai Kalimas sebagai salah satu cabang dari sungai Brantas memberikan sumbangsih penting bagi lalu lintas menuju jantung kota. Peranan sungai Kalimas sebagai jalur perdagangan di kota Surabaya sangat tampak sekali pada zaman Kolonial Belanda, pemanfaatan sungai Kalimas yang dilakukan oleh belanda sangat maksimal sehingga dapat mendongkrak nilai perekonomian kota Surabaya.

B. Upaya Pemerintah Kolonial Belanda Mengatur Sungai Kalimas

Meningkatnya pertumbuhan ekonomi dan industri menuntut adanya perluasan dalam sistem administrasi serta sistem birokrasi pemerintah kolonial Belanda, pada sisi lain telah membuat satu kemungkinan masuknya tenaga kerja terdidik. Misalnya, dalam bidang administrasi, jasa

Politik Dan Ekonomi Dari Abad 13 Sampai Awal Abad 21". Dalam Dimensi Teknik Arsitektur Vol. 35 No. 1. Hal 89.

¹⁰ M.C Ricklefs. 2008. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*. Jakarta: Serambi Ilmu Semesta. Hal 344.

¹¹ W.F Wertheim. 1999. *Masyarakat Indonesia Dalam Trasnisi: Studi Perubahan Sosial*. Yogyakarta: Tiara Wacana. Hal 193.

pelayanan maupun dalam berbagai sektor tehnik dan kejuruan¹². Ketika Surabaya menjadi daerah dagang yang sangat ramai, banyak sekali para pedagang-pedagang yang ingin melakukan transaksi di kota Surabaya, sehingga banyak kapal-kapal baik dari dalam maupun luar negeri datang ke kota Surabaya.

Ukuran sungai Kalimas yang tidak cukup lebar membuat kapal-kapal pesiar yang besar tidak bisa masuk lebih dalam ke mulut sungai, sehingga kapal-kapal besar tersebut hanya bisa berlabuh di selat Madura saja, maka untuk membongkar atau memuat barang-barang kargonya digunakanlah tongkang-tongkang (perahu yang agak besar untuk mengangkut barang dan sebagainya) atau kapal-kapal sekunar (kapal layar bertiang dua)¹³. Setelah tongkang-tongkang dan sekunar itu menerima muatan barang kargo dari laut, maka dengan gesitnya kapal-kapal itu menelusuri sungai Kalimas, hingga mencapai pelabuhan utama yang lokasinya berada di sekitar Jembatan Merah¹⁴.

Perahu juga menjadi alat transportasi utama penduduk di pedalaman pulau Jawa. Oleh karena itu, di sepanjang jalan yang membujur dari utara ke selatan di tepi kanan kiri sungai Kalimas ini, terdapat dermaga. Disinilah perahu-perahu kecil berlabuh dan membongkar barang bawaannya. Untuk memudahkan proses administrasi, disini berdiri rumah penguasa *Gezaghebber* (letnan gubernur) dan kantor sekretaris yang salah satu tugasnya juga mengurus administrasi perdagangan, termasuk melayani pedagang yang bongkar muat barang.

Pelabuhan tua kota Surabaya yang berada di sungai Kalimas menjadi lambang sumber kehidupan, tempat berkumpulnya orang-orang dari berbagai latar belakang untuk berdagang, di daerah pedalaman sungai mengairi lahan pertanian, menggenangi kolam ikan, menghasilkan panen hasil bumi dan panen budidaya ikan, yang menyebabkan desa menjadi makmur. Selain itu airnya juga disedot oleh perusahaan air dan pabrik-pabrik lainnya, dulu perahu-perahu pengangkut pasir mengalir dari Mojokerto ke Wonokromo dan menurunkan isi angkutan di “galangan” penjual bahan bangunan sepanjang Gunungsari. Perahu-perahu besar dari seberang laut, yang kini berlabuh di Peneleh, Gemblongan, Gentengkali dan tentunya melewati jembatan gantung Petekan¹⁵.

Peranan dari sungai Kalimas bukan hanya dalam sektor perdagangan, tapi meliputi seluruh aspek kehidupan masyarakat kota Surabaya. Pada abad ke-19 Surabaya berkembang menjadi pelabuhan pengekspor perkebunan di provinsi Jawa Timur. Gudang-gudang yang didirikan sepanjang sungai Kalimas berderet sampai ke daerah sekitar Jembatan Merah yang membuktikan pentingnya unsur sungai

ini untuk pertumbuhan sektor perkebunan di zaman kolonial Belanda¹⁶.

C. Pemeliharaan Sungai Kalimas Dan Sumbngsih Sungai Kalimas Sektor Ekonomi

Tabel pemeliharaan pengerukan oleh kapal keruk di sungai Kalimas tahun 1920

Deskripsi Pekerjaan	Bekerja Dengan	Jumlah Hari Operasional	Biaya Per Hari	Jumlah Biaya Langsung
Pemeliharaan pengerukan di sungai Kalimas	Bgm kawi	3	f.1.608,44	f.4.852,32
	Bgm maros	70	f.739,54	f.51.768,15
	Bgm slamat	246	f.197,91	f.48.647,25
	Bgm wilis v	75	f.361,61	f.27.120,75
Total		394	f.2.907,50	f.122.415,47

Sumber : diolah dari *Verslag 2* tahun 1920. *Burgerlijke openbare werken in nederlandsch-indie over het jaar 1920* (weltevreden : electr. Drukkerij F.B Smits 1922) Hal 54.

Semua pembenahan dan sarana transportasi ini dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda ialah untuk menunjang kegiatan perdagangan di kota Surabaya. Diiringi oleh perkembangan teknologi transportasi maka perdagangan di kota Surabaya menunjukkan tren positif.

Tabel pendapatan bea cukai tahun 1905-1918

Tahun	Jumlah
1905	f. 4.450.000
1910	f. 6.803.000
1913	f. 9.700.000
1918	f. 9.835.000

sumber : diperoleh dari *Departement Der Burgerlijke Openbare Werken. Verslag 2* no 23: *Nederlandsch-Indische Havens Deel 1 Tekst* (batavia 1920) Hal 40.

D. Pengerukan Sungai Kalimas Awal Kemerdekaan Republik Indonesia

Sungai Kalimas direhabilitasi oleh pemerintah kota besar Surabaya melalui surat putusan kepala dinas perkembangan kota Surabaya No. 10 tanggal 27 November 1952 yang ditujukan kepada Saudara ketua D.P.D.S kota besar Surabaya. Surat Putusan tersebut berisi pelarangan kapal-kapal berlabuh di sungai Kalimas, karena di sungai Kalimas sedang dilakukan pengerukan sungai guna menunjang aktifitas pelabuhan¹⁷.

Pihak Pelabuhan Surabaya menjelaskan secara detail perihal pengerukan sungai Kalimas melalui surat

¹² Riyanto, Bedjo. 2000. *Iklan Surat Kabar Dan Perubahan Masyarakat Di Jawa Masa Kolonial (1870-1915)*. Yogyakarta: Tarawang. Hal 41.

¹³ Widodo, dukut imam. 2008. *Hikajat Soerabaia*. Surabaya : Dukut Publishing. Hal 363.

¹⁴ Purwono, Nanang. 2006. *Mana Soerabaia Koe*. Surabaya: Pustaka Eureka. Hal 47.

¹⁵ Akhudiat. 2008. *Masuk Kampung Keluar Kampung Surabaya Kilas Balik*. Surabaya: Henk Publica. Hal 14-15

¹⁶ Lustrum Arsitektur ITS. 1995. *Selayang Pandang Surabaya Tempo Doloe*. Surabaya: Jurusan Arsitektur ITS. Hal 83.

¹⁷ Dinas perkembangan kota Surabaya. 1953.

bertanggal 9 Mei 1953 yang ditujukan kepada pemerintah Kota Praja Surabaya yang berisikan bahwa perahu-perahu tidak diperbolehkan berlabuh sampai dekat jembatan gantung Petekan. Larangan tersebut berlaku sampai dengan 1,5 bulan lamanya menurut prediksi pihak pelabuhan Surabaya¹⁸.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan dari bab sebelumnya maka penulis dapat menyimpulkan bahwa sungai Kalimas ialah sungai legendaris yang berada tepat di tengah dan membelah kota Surabaya yang mempunyai peran vital dalam menggerakkan perekonomian Surabaya tempo dulu. Sungai Kalimas mempunyai induk sungai yang Selat Madura. Sungai Brantas menjadi jalur Transportasi bagi daerah-daerah pedalaman yang hendak mengumpulkan komoditi berupa kopi dan rempah-rempah yang akan dikirim ke berbagai daerah-daerah pulau Jawa maupun luar pulau Jawa, karena pada waktu itu jalur sungai merupakan jalur yang cepat sehingga banyak dari masyarakat pedalaman memanfaatkan jalur sungai dari pada jalur darat yang belum memadai infrastrukturnya.

Kota Surabaya adalah kota modern dalam abad ke-19-20, selain sebagai kota dagang, Surabaya juga menjadi kota industri. Secara mendalam industri ialah kegiatan manusia dalam bidang ekonomi yang bersifat produktif dan komersial untuk memenuhi kebutuhan hidup. Kota Surabaya merupakan kota komersial yang merupakan salah satu kota pelabuhan terbesar, dengan kondisi perdagangan yang mengalami peningkatan. Kota Surabaya memiliki keunggulan dengan letaknya yang berada di tepi laut dan muara sungai yang besar dan dalam. Posisi ini memberi keuntungan dalam mempermudah akses lalu lintas menuju laut (pelabuhan).

Pelabuhan Surabaya sangat baik dan letaknya terlindungi karena berada di dekat pulau Madura yang secara sederhana melindungi pelabuhan Surabaya dari laut lepas karena masih terhalangi oleh pulau Madura, sehingga aman dari angin Topan. Sungai Kalimas sebagai salah satu cabang dari sungai Brantas memberikan sumbangsih penting bagi lalu lintas menuju jantung kota. Peranan sungai Kalimas sebagai jalur perdagangan di kota Surabaya sangat tampak sekali pada zaman Kolonial Belanda, pemanfaatan sungai Kalimas yang dilakukan oleh Belanda sangat maksimal sehingga dapat mendongkrak nilai perekonomian kota Surabaya.

Penggerak perekonomian dan perdagangan adalah bangsa Arab dan Cina menurut pemerintah Kolonial Belanda. Perdagangan merupakan satu-satunya cara untuk merangsang industri di kota Surabaya. Karena lalu lintas perdagangan dikembangkan oleh bangsa Arab dan Cina di kawasan sisi timur sungai Kalimas, maka Belanda memutuskan untuk mendirikan permukiman Eropa berdekatan dengan permukiman bangsa Arab dan Cina. Meskipun, pemilihan

wilayah permukiman Eropa berada di sebelah barat sungai Kalimas

Meningkatnya pertumbuhan ekonomi dan industri menuntut adanya perluasan dalam sistem administrasi serta sistem birokrasi pemerintah kolonial Belanda, pada sisi lain telah membuat satu kemungkinan masuknya tenaga kerja terdidik. Misalnya, dalam bidang administrasi, jasa pelayanan maupun dalam berbagai sektor teknik dan kejuruan. Ketika Surabaya menjadi daerah dagang yang sangat ramai, banyak sekali para pedagang-pedagang yang ingin melakukan transaksi di kota Surabaya, sehingga banyak kapal-kapal baik dari dalam maupun luar negeri datang ke kota Surabaya.

Ukuran sungai Kalimas yang tidak cukup lebar membuat kapal-kapal pesiar yang besar tidak bisa masuk lebih dalam ke mulut sungai, sehingga kapal-kapal besar tersebut hanya bisa berlabuh di selat Madura saja, maka untuk membongkar atau memuat barang-barang kargonya digunakanlah tongkang-tongkang (perahu yang agak besar untuk mengangkut barang dan sebagainya) atau kapal-kapal sekunar (kapal layar bertiang dua)

Perlakuan-perlakuan khusus untuk sungai Kalimas telah diupayakan oleh pemerintah kolonial Belanda sampai pemerintah kota Surabaya. Namun semua perlakuan khusus tersebut semakin kehilangan tajinya yang disebabkan oleh berbagai macam faktor, pertama mulai dari kebutuhan pelabuhan yang lebih besar dan lengkap sarana dan prasarananya. Pada awal abad ke-19 rencana pembangunan pelabuhan baru mulai dibangun dengan mengurug kolam-kolam ikan. Untuk menghubungkan pelabuhan dengan pusat kota yang terletak kurang lebih 4-5 km dari pelabuhan, maka dibangunlah jalan kembar dengan lebar 48.00 meter. Kemudian di kanan-kiri dari jalan kembar itu dibangun jalan tram listrik dengan lebar 12.00 meter. Kedua, kemajuan sarana transportasi darat yang semakin pesat. Ketiga, pendangkalan sungai Kalimas yang semakin menjadi disebabkan oleh degradasi lingkungan.

Pola umum pengelolaan sungai Kalimas : bahwa dalam usaha menjaga kelestarian sungai Kalimas kota Surabaya secara menyeluruh dan terpadu agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya, perlu ditetapkan pola umum pengelolaan sungai Kalimas tersebut dengan keputusan gubernur provinsi Jawa Timur kepala daerah tingkat I.

Saran

Revitalisasi sungai Kalimas dari kawasan jembatan Merah hingga kawasan Jembatan Petekan sangat diperlukan mengingat potensi kawasan cagar budaya tersebut. Kanan-kiri bantaran sungai Kalimas yang masih tetap terjaga merupakan faktor pendukung guna menyuguhkan kawasan bersejarah yang mampu mengedukasi wisatawan domestik maupun internasional dapat menambah pendapatan asli daerah (PAD) kota

¹⁸ Direktur pelabuhan Surabaya. 1953.

Surabaya dengan bertambahnya wisatawan yang berkunjung pada kawasan tersebut.

Revitalisasi sungai Kalimas diharapkan mampu memberi wawasan bagi generasi penerus bangsa maupun wisatawan agar mengerti mengenai sejarah kota Surabaya dan mendapatkan suatu pemahaman yang komplit mengenai kawasan pusat kota lama dan sekaligus kawasan pelabuhan tradisional legendaris yang ada di kota Surabaya.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

Departement Der Burgerlijke Openbare Werken. Verslag 2 no 23: Nederlansch-Indische Havens Deel 1 Tekst (batavia 1920).

Dinas perkembangan kota surabaya. 1953.

Direktur pelabuhan Surabaya. 1953.

Verslag 2 tahun 1920. Burgerlijke openbare werken in nederlandsch-indie over het jaar 1920 (weltevreden : electr. Drukkerij F.B Smits 1922)

Buku

Adrian, Vickers. 2005. *Sejarah Indonesia Modern*. Terjemahan Maftuhin Arif. Yogyakarta: Pustaka Insan Madani.

Akhudiat. 2008. *Masuk Kampung Keluar Kampung Surabaya Kilas Balik*. Surabaya: Henk Publica.

Aminuddin, Kasdi. 2008. *Memahami Sejarah*. Surabaya: Unesa University Press.

Bedjo, Riyanto. 2000. *Iklan Surat Kabar Dan Perubahan Masyarakat Di Jawa Masa Kolonial (1870-1915)*. Yogyakarta: Tarawang.

Dukut, Imam Widodo. 2008. *Hikajat Soerabaia*. Surabaya : Dukut Publishing.

Howard W, Dick. 2002. *Surabaya, city of work; A socioeconomic history, 1900-2000*. Athens, Ohio: Ohio University Press. [Monographs in international studies 106, Southeast Asia Series.]

Lustrum Arsitektur ITS. 1995. *Selayang Pandang Surabaya Tempo Doloe*.

M.C Ricklefs. 2008. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*. Jakarta: Serambi Ilmu Semesta.

Nanang, Purwono. 2006. *Mana Soerabaia Koe (Mengais Butiran Masa Lalu)*. Surabaya: Pustaka Eureka.

Nanang, Purwono. 2011. *Sourabaya Kampung belanda di Bantaran Jalur perdagangan Kalimas*. Surabaya: PT Okantara.Surabaya.

Soenarto, Timoer. 1983. *Mitos Curabhaya; menjelajahi jaman bahari indonesia, cerita rakyat sebagai*

sumber penelitian sejarah Surabaya. Jakarta: Balai Pustaka.

W.F Wertheim. 1999. *Masyarakat Indonesia Dalam Trasnisi: Studi Perubahan Sosial*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

Jurnal

Handinoto dan Hartono Samuel. 2007. "Surabaya Kota Pelabuhan Studi Tentang Perkembangan Bentuk Dan Struktur Sebuah Kota Pelabuhan Ditinjau Dari Perkembangan Transportasi, Akibat Situasi Politik Dan Ekonomi Dari Abad 13 Sampai Awal Abad 21". Dalam Dimensi Teknik Arsitektur Vol. 35 No. 1.

Mutfianti, irin dina., S. Bambang. 2012. *Konsep penataan koridor kalimas surabaya berdasar potensi roh lokasi (spirit of place)*. Jurnal IPTEK. Vol 12 (1).

Internet

Sismanto. 2013. *Permasalahan dan strategi pengembangan kalimas sebagai sarana transportasi sungai*, (online), (<https://atpw.files.wordpress.com/2013/03/a8-sismanto-permasalahan.pdf>), diaksesunduh 10 Maret 2017.