

PERAN JEMBATAN MERAH SEBAGAI TOGGAK PERKEMBANGAN SEKTOR PERDAGANGAN DI SEKITAR SUNGAI KALIMAS 1800-1900

TRY SEPTHIKA NURJANAH

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email: tsepthikan@gmail.com

ARTONO

S-1 Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email: artono@unesa.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini penting karena Kawasan Sungai Kalimas Surabaya memiliki arti penting dari segi sejarah kota. Kawasan Kalimas memiliki nilai-nilai sejarah di setiap kawasannya terutama kawasan jembatan merah. Kawasan jembatan merah sebagai kawasan bersejarah yang menjadi pusat aktivitas perdagangan pada masa Pemerintahan Hindia Belanda sekitar abad ke 19 dan abad 20. Penelitian ini memiliki rumusan masalah sebagai berikut: (1) Apa nilai historis kawasan Jembatan Merah untuk perkembangan perdagangan Surabaya? (2) Nilai historis apa dari Sungai Kalimas yang mendukung perkembangan perdagangan Jembatan Merah? Penelitian skripsi ini menggunakan metode sejarah yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi untuk menjawab rumusan masalah yang dikaji sehingga hasil penelitian menunjukkan bahwa : 1) Jembatan Merah yang menjadi jantung kota Surabaya pada masa Pemerintahan Hindia Belanda menjadi pusat ekonomi dan perdagangan karena Surabaya memiliki pelabuhan Kalimas dan pelabuhan. 2) pusat perdagangan Surabaya berada di Kalimas yang kemudian masih berpusat di Jembatan Merah menjadikan kota Surabaya sebagai Kota yang sangat ramai, sehingga sungai Kalimas memiliki pengaruh terhadap aktivitas ekonomi dan sosial bagi Kota Surabaya.

Kata Kunci : Perdagangan, Jembatan Merah, Sungai Kalimas

ABSTRACT

THE ROLE OF THE RED BRIDGE AS A POINT OF DEVELOPMENT OF THE TRADE SECTOR AROUND THE KALIMAS RIVER 1800-1900

This research is important because the Kalimas River area of Surabaya has an important meaning in terms of the history of the city. The Kalimas area has historical values in each area, especially the red bridge area. The red bridge area as a historical area which became the center of trading activity during the Dutch East Indies government around the 19th and 20th centuries. This study has the following problem formulation: (1) What is the historical value of the Jembatan Merah area for the development of trade in Surabaya? (2) What historical value of the Kalimas River supported the development of the Red Bridge trade? This thesis research uses historical methods, namely heuristics, source criticism, interpretation, and historiography to answer the formulation of the problem studied so that the results of the study show that: 1) Jembatan Merah which became the heart of Surabaya during the Dutch East Indies government became the center of economy and trade because Surabaya has Kalimas port and port. 2) Surabaya's trading center is located in Kalimas which is then still centered on Jembatan Merah making the city of Surabaya a very busy city, so that the Kalimas river has an influence on economic and social activities for the city of Surabaya.

Keywords: Trade, Red Bridge, Kalimas River

PENDAHULUAN

Pada waktu Pemerintahan Hindia Belanda, Kota Surabaya menjadi kota pelabuhan yang terbilang strategis serta krusial. Pelabuhan yang ada di kota ini sebagai ujung tombak untuk keluar dan masuknya orang-orang serta barang yang keluar dan masuk dari Surabaya. Surabaya menghubungkan wilayah pantai dengan wilayah yang ada di pedalaman. Tergantung pada posisinya yang sangat strategis (memiliki pelabuhan sebagai sentra pemerintahan, dekat dengan wilayah penghasil kebun).

Kota Surabaya bertumbuh sebagai kota yang sangatlah padat dan juga ramai. Lalu lintas terkait perdagangan yang sangat padat dan ramai bisa dicermati berdasarkan banyaknya perkantoran dagang serta juga bank yang membuka cabang di Kota Surabaya guna mendukung bisnis perniagaan.

Di era Pemerintahan Hindia Belanda, kota ini mendirikan Benteng Prins Hendriks yang berada di muara Kalimas, serta memiliki luas kurang lebih 300 ha menjadi sebuah kota yang menggunakan jalan terutamanya guna pemukiman Eropa. Pemukimannya tersebut memfokuskan pada wilayah yang ada di area Jembatan Merah menjadi sentra kota pada bagian dari baratnya Jembatan Merah.¹ Fungsi jembatan merah sebagai sarana perhubungan vital melewati Sungai Kalimas menuju Gedung Karesidenan Surabaya, selain itu jembatan merah sebagai pusat perdagangan.

Surabaya merupakan kota pelabuhan dagang yang populer semenjak masa Hindia Belanda. Surabaya memiliki dua pelabuhan tradisional yakni Kalimas dan Pelabuhan Tanjung Perak. Sungai ataupun kali adalah sumber daya alam (SDA) yang harus dikelola untuk memenuhi kehidupan manusia serta makhluk hidup lainnya. Kali (sungai) mempunyai nilai ekonomi, konservasi, serta juga budaya dan sosial yang sangat krusial untuk kehidupan masyarakat². Bagi penduduk yang ada di Kota Surabaya, selain fungsinya sebagai sarana transportasi dan pusat perniagaan sungai juga berfungsi untuk penyediaan air irigasi, penyediaan air baku, dan konservasi pengelolaan sumber daya air.

Dari penjabaran tersebut, peneliti tertarik dalam meneliti mengenai Pengembangan sektor ekonomi di kawasan

Jembatan Merah Sungai Kalimas Kota Surabaya. Perihal ini penulis hendak meneliti dengan judul “Peran Jembatan Merah sebagai Tonggak Perkembangan Sektor Perdagangan di Sekitar Sungai Kalimas Tahun 1800-1900”.

Tujuan Penelitian ini adalah

- 1) Menganalisis nilai historis dari kawasan Jembatan Merah untuk perkembangan perdagangan Surabaya.
- 2) Menganalisis nilai-nilai historis kawasan dari Sungai Kalimas yang mendukung perkembangan perdagangan Jembatan Merah.

METODE PENELITIAN

Pada umumnya ada empat metode yang digunakan dalam penulisan sejarah, yakni kritik sumber, heuristik, historiografi dan interpretasi. Keempat tahapan tersebut adalah:

1. Heuristik

Tahap pertama dari heuristik adalah menelusuri dan menghimpun sumber yang berkaitan dengan topik yang akan dijelaskan.. Dari pengumpulan beberapa sumber inilah dilakukannya langkah selanjutnya di antaranya:

a. Studi Pustaka

Studi pustaka dilaksanakan dalam menghimpun sumber data dari sumber tertulis, seperti buku, skripsi, majalah atau artikel yang berkaitan dengan tema penelitian tersebut.

b. Observasi

Observasi yang akan dilakukan penulis adalah kawasan jembatan merah sungai kalimas yang mana jembatan merah ini merupakan pusat sektor perdagangan dan ekonomi.

c. Studi Dokumenter (arsip)

Dilakukan studi dokumenter dengan tujuan untuk mendapatkan sumber data berupa dokumen dalam bentuk tulisan, gambar, foto ataupun artikel mengenai Sejarah Sungai Kalimas Surabaya.

2. Kritik Sumber

Tahap kedua yaitu pengujian kebenaran, ketepatan dari sumber yang sudah didapatkan. Informasi yang valid dari sumber yang bisa dipercaya menjadi kunci dalam penulisan ini.

3. Interpretasi

Langkah berikutnya adalah interpretasi atau menganalisis penafsiran kepada fakta-fakta sejarah yang didapatkan berupa arsip, buku-buku maupun observasi lapangan yang berkaitan dengan bahasan riset.

4. Historiografi

Dalam historiografi, penulisan dengan serangkaian sejarah yang sudah ditafsirkan kemudian dijadikan satu peristiwa yang rinci hingga mendapatkan kejelasan runtutan mengenai sejarah yang diteliti.

¹ Sri Retna Astuti, Dwi Nurhajarini, Nurdianto. 2016. “Pembangunan Pelabuhan Surabaya dan Kehidupan Sosial Ekonomi di Sekitarnya pada Abad XX”. Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal: 25

² Himawan Estu Bagijo, 2004. “Model Kebijakan Penataan Sungai di Perkotaan: Studi Kasus Penataan Sungai Jagir Wonokromo”. Jakarta: Unesa University Press). Hal: 1

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Nilai Historis dari Kawasan Jembatan Merah untuk Perkembangan Perdagangan Surabaya

Jembatan Merah sebelum tahun 1906 merupakan pusat perdagangan di Surabaya. daerah timur sungai adalah wilayah perdagangan. Dimulai dari wilayah Cantian, Kapasan, Kembang Jepun, sampai ke arah utara yaitu, *Sasakstraat*, *Panggungstraat*, *Kampemenstraat* (sekarang Jl. KH. Mas Mansyur), Nyamplungan, Pegirangan, serta lainnya, sampai keramaian ada di daerah tersebut.³

Melewati masa tahun 1906 pada sekitar Jembatan Merah dipenuhi oleh pembangunan berbagai gedung perkantoran dan perbankan dengan gaya modern misalnya *Koloniale Bank*, *Silken* dan *Internatio Erkman*.⁴ Sehingga dapat dikatakan setelah tahun 1906 wilayah jembatan Merah diperluas selaku pusat perdagangan yang melewati wilayah sekitarnya.

Jembatan Merah yang awalnya merupakan jembatan yang menghubungkan daerah sebelah barat (orang Eropa) dan daerah sebelah Timur orang China, Arab, dan Melayu. Lokasinya yang strategis membuat jembatan merah ini digunakan sebagai tempat pelabuhan perdagangan kapal-kapal yang berlayar dari selat Madura mengikuti Kalimas menuju Jembatan Merah hingga kapal-kapal perdagangan dari luar negeri. Dahulu, kawasan Jembatan Merah ini merupakan pusat pemerintahan Kota Surabaya.

Nilai historis pada kawasan Jembatan Merah jika dilihat dari sejarahnya hingga saat ini menjadi pilar penting dalam perekonomian Kota Surabaya. Pada awalnya Sungai Kalimas selaku pelabuhan yang ada di pusat kota serta Jembatan Merah dipergunakan selaku terminalnya. Jembatan Merah selaku lokasi berlabuhnya kapal kecil membawa berbagai barang berbentuk kayu, rotan, kain cita, serta lainnya serta kemudian kapal tersebut kembali lagi dengan membawa berbagai rempah-rempah dan hasil bumi dari pedalaman misalnya kopra, kopi, tembakau, indigo, gula, dan lainnya.⁵



Gambar 1. Jembatan Merah sekitar tahun 1880-1900⁶

B. Nilai Ekonomi dari Jembatan Merah untuk Perkembangan Perdagangan Surabaya

Jembatan Merah yang menjadi jantung kota Surabaya pada masa Pemerintahan Hindia Belanda menjadi pusat ekonomi dan perdagangan karena Surabaya memiliki pelabuhan Kalimas dan pelabuhan Perak. Sejak tahun 1906 hingga tahun 1940 Surabaya sebagai kotamadya berkembang pesat dari sebuah kota kecil yang berpusat di daerah pemerintahan dan perdagangan di sekitar Jembatan Merah menjadi sebuah modern di penghujung tahun 1940-an, baik luasnya yang berkembang dua kali lipat maupun sarana dan prasarana kotanya.

Perkembangan Kota Surabaya hingga awal abad 20 berubah dari kota yang bersifat *Indisch* menjadi kota yang bercorak Barat (western), dan berkembang ke arah selatan dari luas 4.275 Ha tahun 1906 menjadi 8.280 Ha pada tahun 1930. Perkembangan daerah Darmo seluas 228,8 Ha yang direncanakan oleh arsitek Ir. Henri Maclaine Pont pada tahun 1916. Demikian kawasan-kawasan lainnya dikembangkan secara sektoral dengan peruntukan khusus, dan fasilitas yang memadai, seperti daerah Ketabang, Undaan, Jalan Salak sebagai perumahan orang Eropa, Ngagel sebagai daerah industri, Kawasan Jembatan Merah sebagai pusat perdagangan dan pusat pemerintahan.

Ditetapkannya Kawasan Jembatan Merah sebagai kawasan perdagangan dan jasa di samping pusat pemerintahan, maka di kawasan tersebut banyak dibangun prasarana perkantoran, salah satunya adalah Gedung "*Soerabaiasch Handelsblad*" pada tahun 1930, yang berlokasi di Jalan Pahlawan No. 116. Fungsi gedung semula direncanakan sebagai Gedung Percetakan dan Grafika Surabaya pada masa penjajahan Belanda.⁷ Sampai saat ini kawasan tersebut tetap dikembangkan sebagai pusat pemerintahan dan perdagangan yang berskala Regional.

³ Widodo, Dikut. 2011. *Monggo Dipun Badog. Dikut Publishing*, Surabaya. Jefkins, Frank. (1996). Periklanan. Terjemahan oleh Frans Kawa (2009). Jakarta: Erlangga, 58

⁴ Handinoto, *Perkembangan Kota*, 108.

⁵ Trisulistyo, S. dkk., 2003. "*Simpul-Simpul Sejarah Maritim dari Pelabuhan ke Pelabuhan Merajut Indonesia*". Jakarta: Kemenbudpar. 111

⁶ <http://testing-akalsejarah.blogspot.com/2016/05/jembatan-merah-surabaya-tempo-dulu.html>

⁷ Sugeng Gunadi. 1998. *Gedung Soerabaiasch Handelsblad*. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.



Gambar 2 Pemandangan udara Surabaya, di tengah Jembatan Merah di atas Kalimas⁸

C. Dampak Ekonomi dan Sosial dari Jembatan Merah bagi Kota Surabaya

Semenjak tahun 1870 dengan berlakunya undang-undang Gula dan Agraria, dibukanya terusan Suez dan dibongkarnya benteng kota pada tahun 1871, Surabaya berkembang sangat pesat. Perusahaan-perusahaan swasta berkembang pesat terutama dibidang perkebunan, kantor dagang, bank-bank, dan sektor jasa lainnya. Imigran imigran orang asing dan urbanisasi masyarakat pedesaan banyak berdatangan ke Surabaya untuk mencari pekerjaan. Orang-orang Cina sebagai bangsa perantau telah masuk ke Surabaya semenjak tahun 1411⁹, mendiami daerah sebelah Timur Kalimas di sekitar Jembatan Merah (daerah *Chinese Camp*).

Ditetapkannya Kawasan Jembatan Merah sebagai kawasan perdagangan dan jasa di samping pusat pemerintahan, maka di kawasan tersebut banyak dibangun prasarana perkantoran, salah satunya adalah Gedung “Soerabaiasch Handelsblad” pada tahun 1930, yang berlokasi di Jalan Pahlawan No.116. Fungsi gedung semula direncanakan sebagai Gedung Percetakan dan Grafika Surabaya pada masa penjajahan Belanda.

D. Kawasan di Sekitar Sungai Kalimas yang Mempunyai Nilai Ekonomi bagi Kota Surabaya

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 aktivitas bisnis, industri dan perdagangan. Di dalam kota banyak gedung-gedung kantor dagang maupun pasar.¹⁰

⁸ <http://testing-akalsejarah.blogspot.com/2016/05/jembatan-merah-surabaya-tempo-dulu.html>

⁹ Faber, G.H. Von. 1931. *Oud Soeraaia: DeGeschiedenis van Indes's Eerste Koopstad va de Outdste Tijden tot de Instelling van den Gemeenteraad*. Soerabaia: Gemeente Soerabaia.

¹⁰ W.F Wertheim. 1999. *Masyarakat Indonesia Dalam Trasnisi: Studi Perubahan Sosial*. Yogyakarta: Tiara Wacana. Hal 193

Surabaya ketika berada di bawah kekuasaan Belanda, mengalami peningkatan yang pesat dalam bidang industri dan perdagangan. Yang menjadikan Surabaya sebagai kota industri serta perdagangan yang dari waktu ke waktu mengalami perkembangan yang pesat karena ditunjang oleh letak geografis yang strategis karena berada di sepanjang aliran sungai Brantas.

Pertumbuhan ini berawal dari didirikannya Marine Etabilishment di muara Kalimas yang dilakukan oleh Belanda. Lembaga ini berkembang pesat pada tahun 1888, oleh karena itu Belanda menghapus lembaga-lembaga di pulau Onrust dan menjadikan Surabaya sebagai pusat kegiatan martim di seluruh Hindia-Belanda. Selain itu pada masa tanam paksa (*Cultuurstelsel*) telah terjadi kegiatan pertanian, ekonomi serta perdagangan di daerah Jawa Timur pada umumnya dan Surabaya pada khususnya menjadikan kota Surabaya sebagai kota pelabuhan ekspor terbesar di Jawa Timur.

Perkembangan kota Surabaya yang begitu membuat kota ini semakin dikenal, beragam aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat semakin memberi warna bagi Kota Surabaya. Sejak saat itu banyak orang-orang asing mulai berdatangan ke Surabaya. Selain dalam hal budaya, kedatangan mereka juga membawa pengaruh pada kehidupan masyarakat kota, baik dari segi sosial, politik, ekonomi, dan agama.

Salah satu faktor penunjang ekonomi dan perdagangan ialah mode transportasi serta fasilitas yang memadai, melihat faktor penunjang tersebut pantaslah Surabaya mampu menjadi kota perdagangan, karena Surabaya memiliki pelabuhan besar dan paling maju dibandingkan daerah lainnya.

Surabaya terletak di ujung Kalimas yang merupakan muara dari Sungai Brantas (sungai yang terbesar di Jawa yang pecah menjadi sembilan cabang besar). Sungai Kalimas yang keberadaannya sangat sentral sekali bagi kehidupan masyarakat Surabaya terlebih dalam bidang transportasi air dan kebutuhan domestik sehari-hari. Pada waktu itu air minum untuk kebutuhan sehari-hari juga diambil dari sungai Kalimas yang tentunya sudah diolah menjadi air minum yang bersih.¹¹ Sebagai sarana transportasi air, sungai Kalimas benar-benar menjadi jalur utama yang menghubungkan perairan lepas dengan pedalaman pulau.¹² Melalui sungai inilah transaksi perdagangan dan pertumbuhan ekonomi terdongkrak dan mengalami kemajuan dalam titik puncak perekonomian Surabaya.

Pada masa Belanda, Surabaya dijadikan sebagai daerah penopang kebutuhan ekonomi

¹¹ R. Singgih, “Penyediaan Air Minum di Surabaya pada Abad ke-XIX”, *Jawa Pos* (15 Desember 1982), 31.

¹² Purwono, *Sourabaya Kampung Belanda*, 86.

perdagangannya. Pada masa itu Belanda membangun kanal atau terusan yang langsung menghubungkan perairan laut dan pusat kota. 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, yang dikenal sebagai Kembang Jepun (daerah pecinan di Surabaya) hingga ke daerah Kayoon (sekarang dikenal dengan adanya Surabaya Mall).¹³ Semuanya merupakan daerah-daerah yang dilewati Kalimas.



Gambar 3. Surabaya pada abad ke 13

Ukuran sungai Kalimas yang tidak terlalu lebar membuat kapal-kapal besar tidak bisa masuk lebih dalam ke dalam mulut sungai, sehingga kapal-kapal besar tersebut hanya bisa berlabuh di selat Madura saja, maka untuk membongkar atau memuat barang-barang kargo digunakan tongkang-tongkang (perahu yang agak besar untuk mengangkut barang) atau kapal-kapal sekunar (kapal layar bertiang dua).¹⁴ Setelah tongkang-tongkang dan sekunar itu menerima muatan barang kargo dari laut, maka dengan itu ia menerima muatan barang kargo dari laut, maka dengan cepat kapal-kapal itu menelusuri sungai Kalimas, hingga mencapai pelabuhan utama yang lokasinya berada di sekitar Jembatan Merah.¹⁵ Lokasi inilah yang pada waktu itu merupakan pelabuhan tua kota Surabaya serta lokasi tersebut kala itu merupakan jantung Kota Surabaya, di mana pusat kegiatan masyarakat baik itu pemerintahan maupun yang lain, terlebih kegiatan perdagangan berada di lokasi sekitar Jembatan Merah.

Perahu-perahu besar yang berasal dari berbagai daerah dan wilayah pada saat itu hanya bisa berlabuh di Kalimas Ujung (selat Madura), kemudian masuk kota dan berlabuh di beberapa tempat seperti di Peneleh, Gemblongan dan Gentengkali serta melewati Jembatan Pètèkan.¹⁶ Kalimas menjadi simbol sumber kehidupan, di

pedalaman sungai mengairi lahan, menyuburkan sawah, menggenangi kolam ikan, menghasilkan panen, memakmurkan desa. Di samping itu airnya juga disedot oleh perusahaan air dan pabrik-pabrik lainnya, dulu perahu-perahu pengangkut pasir menghilir dari Mojokerto ke Wonokromo dan menurunkan isi angkutan di "galangan" penjual bahan bangunan sepanjang Gunungsari.¹⁷ Peranannya tidak hanya dalam bidang perdagangan tapi lebih mendalam lagi menjadi peran sentral bagi kehidupan masyarakat Surabaya.



Gambar 4. Pemandangan Sungai Kalimas¹⁸

Pada abad ke-19 Surabaya berkembang menjadi pelabuhan pengeksport perkebunan di 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 Belanda.¹⁹

Belanda juga banyak membangun jembatan untuk mempermudah proses penurunan barang ketika kapal-kapal kecil yang melintasi Kalimas berhenti di tempat yang dituju. Barang-barang yang diturunkan bisa langsung dimuat ke gudang-gudang yang berada di pinggir sungai. Beberapa rumah bertingkat menghadap ke arah Kalimas dan pelataran yang luas di tepi sungai. Sementara itu juga dibangun menara pengawas yang juga menghadap ke arah sungai, sehingga segala aktivitas bongkar muat barang dapat dipantau dengan jelas.²⁰ Peran sentral dari sungai ini mengharuskan pemerintahan Belanda untuk membangun beberapa sarana dan prasarana untuk menunjang serta mempermudah kegiatan di Kalimas.

Dengan semakin ramainya Surabaya sebagai Bandar dagang dan pelabuhan transit bagi pedagang-pedangan yang datang dengan menampung kapal-kapal yang tentunya lebih banyak dan besar, sarana pelabuhan yang telah ada dianggap kurang memadai lagi sehingga mengganggu kunjungan kapalkapal pribumi dan Eropa. Fasilitas lainnya yang tidak berfungsi

¹³ Ibid., hal. 87

¹⁴ Widodo, dukut imam. 2008. Hikajat Soerabaia. Surabaya : Dukut Publishing. Hal 363.

¹⁵ Purwono, Nanang. 2006. *Mana Soerabaia Koe*. Surabaya: Pustaka Eureka. Hal 47.

¹⁶ Akhudiat, Masuk Kampung Keluar Kampung; Surabaya Kilas Balik (Surabaya:Henk Publica, 2008), 15.

¹⁷ Ibid. hlm. 14

¹⁸ G.H. Faber, *Oud Suarabaia: De Geschiedenis van Indie's eerste koopstad van de oudste tijden tot de instelling den gemeenteraad 1916* (Surabaya: Gemeente Soerabaia, 1931).

¹⁹ layang Padang Surabaya tempo Doeloe, (Surabaya: Lustrum Arsitektur ITS, 1995), 83.

²⁰ 4 Purwono, Mana Soerabaia, 29.

normal adalah gudang-gudang, dermaga, dan tempat bongkar muat barang.²¹

Hal ini berkaitan dengan kapal-kapal yang berlabuh di pangkalan laut, sedangkan bongkar muat barang dilakukan dengan menggunakan perahu-perahu kecil. Dengan kondisi seperti ini mulai ada pemikiran untuk perluasan dan pembangunan pelabuhan Surabaya yang memadai, karena fungsi pelabuhan Surabaya sebagai salah satu pelabuhan terbesar di Jawa yang seharusnya mampu memenuhi kebutuhan penggunaannya.

Selanjutnya pada akhir abad ke-19 telah ada usaha untuk membangun pelabuhan Surabaya. Hal ini disebabkan karena kondisi Kalimas yang tidak mampu lagi menampung arus lalu lintas pelayaran, karena adanya pertumbuhan dan peningkatan volume perdagangan²², akan tetapi usaha itu mengalami kegagalan. Selanjutnya dalam jangka waktu yang lama pelabuhan Surabaya belum mengalami perkembangan yang berarti sehingga proses atau jalur perdagangan masih berada di Kalimas.



Gambar 5. Pelabuhan Kalimas Tempo Dulu

E. Nilai Historis Sungai Kalimas yang Mendukung Perkembangan Kawasan Jembatan Merah

Pada tahun 1830-1850 saat Belanda menjadi penguasa di Surabaya lagi, Surabaya betul-betul berbentuk sebagai kota benteng dengan benteng Prins Hendrik yang ada di muara Kalimas. Di bagian Selatan benteng Prins Hendrik tersebut berdiri sebuah kota pemukiman orang-orang Eropa yang berkembang secara pesat²³. Surabaya tumbuh menjadi kota pelabuhan yang penting. Tembok pertahanan melingkupi daerah seluas kurang dari lebih 300 ha dari kota Surabaya. Di sebelah Barat Jembatan Merah yang terdiri dari City Hall, kantor pos, rumah toko, barak militer, bengkel, dan gereja. Di sebelah Timur dari Kalimas (yang dihubungkan dengan jembatan Merah), terdapat pemukiman orang asing lainnya seperti Chinese Kamp, Arabische Kamp dan Malaise Kamp (perkampungan Melayu). Sedangkan penduduk asli kebanyakan bermukim di luar benteng.

²¹ Nasution, Ekonomi Surabaya, 78.

²² 6 Ibid., 79.

²³ Handinoto, 1996. Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 170-1940. Yogyakarta: Andi. Hal 37

Dengan demikian arti kota Surabaya bagi perdagangan menjadi bertambah penting dengan meningkatnya eksploitasi perkebunan dan pembukaan pabrik-pabrik gula di daerah pedalaman. Semakin meningkatnya perdagangan di Surabaya, prospek kota ini sebagai kota dagang semakin cerah. Dengan dibukanya undang-undang Agraria yang memberi kesempatan pada pihak swasta untuk menyewa tanah-tanah yang berada di wilayah pedalaman yang digunakan untuk perkebunan. Maka di Surabaya banyak dibangun kantor dagang serta bank untuk mendukung kegiatan perkebunan.

1) Aspek Ekonomi

Semenjak tahun 1870 dengan diberikannya swasta untuk turut berpartisipasi pada perkebunan dan perdagangan, perekonomian warga kota Surabaya terus meningkat. Kondisi ini telah memikat banyak penduduk desa datang ke kota (urbanisasi) secara besar-besaran untuk mengadu nasib. Urbanisasi tersebut tidak dibekali oleh pendidikan dan ketrampilan yang memadai, sehingga muncullah mata pencaharian baru seperti tukang becak, buruh, pedagang kaki lima dan pelayanan jasa lainnya. Dilain pihak Surabaya sebagai kotamadya sejak tahun 1906 hingga tahun 1940 berkembang sangat pesat dari sebuah kota kecil yang berpusat di daerah pemerintahan dan perdagangan di sekitar Jembatan Merah menjadi sebuah kota modern dipenghujung tahun 1940-an, baik luasnya yang berkembang dua kali lipat maupun sarana dan prasarana kotanya

Perubahan bentuk kota pelabuhan Surabaya yang pada awalnya didominasi arah Utara Selatan sepanjang Kalimas ini sedikit demi sedikit mulai berubah karena transportasi jalan darat, jalan kereta api dan tram yang menggantikan peran Kalimas. Hasil utama yang berupa komoditi perkebunan yang dieksport ke pasaran Eropa sampai awal kemerdekaan th. 1945, membuat akses jalan utama kota dari daerah Selatan (yang menuju ke pedalaman) ke arah Tanjung Perak yang ada di sebelah Utara Kota. Jalan raya utama maupun rel kereta api dan tram cenderung untuk mengikuti aliran sungai yang mengalir dari arah Selatan ke Utara kota yang menuju ke Pelabuhan

2) Aspek Sosial

Semenjak tahun 1870 dengan berlakunya undang-undang Gula dan Agraria, dibukanya terusan Suez dan dibongkarnya benteng kota pada tahun 1871, Surabaya berkembang sangat pesat. Perusahaan-perusahaan swasta berkembang pesat terutama dibidang perkebunan, kantor dagang, bank-bank, dan sektor jasa lainnya. Imigran imigran orang asing dan urbanisasi masyarakat pedesaan banyak berdatangan ke Surabaya untuk mencari pekerjaan. Orang-orang Cina sebagai

bangsa perantau telah masuk ke Surabaya semenjak tahun 1411 (Faber, 1931 dalam Handinoto, 1996:48), mendiami daerah sebelah Timur Kalimas di sekitar Jembatan Merah (daerah Chinese Camp).

PENUTUP

A. Simpulan

Nilai historis pada kawasan Jembatan Merah jika dilihat dari sejarahnya hingga saat ini menjadi pilar penting dalam perekonomian Kota Surabaya. Pada awalnya Sungai Kalimas selaku pelabuhan yang ada di pusat kota serta Jembatan Merah dipergunakan selaku terminalnya. Di tetapkannya Kawasan Jembatan Merah sebagai kawasan perdagangan dan jasa di samping pusat pemerintahan, maka di kawasan tersebut banyak dibangun prasarana perkantoran. Sampai saat ini kawasan tersebut tetap dikembangkan sebagai pusat pemerintahan dan perdagangan yang berskala Regional.

Lokasi Sungai Kalimas yang berada dekat Jembatan Merah menjadikan Kota Surabaya sebagai kota yang sangat ramai, sehingga sungai Kalimas memiliki pengaruh terhadap aktivitas ekonomi dan sosial bagi Kota Surabaya.

B. Saran

Berdasarkan hasil pengamatan saat melakukan penelitian, maka peneliti menyarankan sebagai berikut:

- 1) Bagi masyarakat setempat
Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi sumber pengetahuan sejarah masyarakat terhadap kawasan Sungai Kalimas di wilayah Surabaya.
- 2) Bagi pemerintah setempat
Diharapkan pemerintah dan instansi terkait Kota Surabaya dapat melakukan tindakan nyata terhadap perlindungan dan pelestarian situs-situs bersejarah kawasan sungai Kalimas dengan cara mengesahkan peninggalan-peninggalan cagar budaya sebagai warisan cagar budaya daerah.
- 3) Bagi peneliti selanjutnya
Untuk peneliti selanjutnya diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi acuan dan bermanfaat untuk penelitian selanjutnya, diharapkan dapat lebih teliti meneliti menggali peninggalan kawasan Sungai Kalimas karena menyimpan nilai-nilai historis yang dapat dijadikan sumber pembelajaran sejarah.

DAFTAR PUSTAKA

A. Arsip dan Dokumen

Monografi Daerah Jawa Timur (Jakarta: Depdikbud,1977)

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Surabaya 2016 – 2021.

B. Wawancara

C. Surat Kabar

Jawa Pos, 29 Mei 1982

Surabaya Post, Surabaya, Sebuah Kisah Awal. 3 Nopember 1998:1

D. Buku

_____. 2011. *Soerabaya Kampung Belanda di Bantaran Jalur Perdagangan Kalimas*. Surabaya: Okantara.

_____, *Nieuw Soerabaia: De Geschiedenis van Indies Voornaamste Koopstad in de Eerste Kwarteeuw Sedert Hare Ibstelling 1900-1930* (Soerabia: van Ingen, 1934)

_____. 1995. *Selayang Padang Surabaya tempo Doeloe*. Surabaya: Lustrum Arsitektur ITS

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

Astuti, Sri Retna dkk. 2016. *“Pembangunan Pelabuhan Surabaya dan Kehidupan Sosial Ekonomi di Sekitarnya pada Abad XX”*. Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta.

Ch.H. van Aken, *Aardrijkskundig Woordenboek der Geheele Aarde* (Rotterdam: Nijgh & van Ditmr’s Uitg. Mij, 1926).

Faber, G.H. Von. 1931. *Oud Soeraia: De Geschiedenis van Indes’s Eerste Koopstad va de Outdste Tijden tot de Instelling van den Gemeenteraad*. Soerabaia: Gemeente Soerabaia.

Handinoto, Ir dan Soehargo, PH, M.Arch 1996. *Perkembangan Dan Arsitektur Kolonial Belanda*, Yogyakarta : Andi

Himawan Estu Bagijo, 2004. *“Model Kebijakan Penataan Sungai di Perkotaan: Studi Kasus Penataan Sungai Jagir Wonokromo”*. Jakarta: Unesa University Press).

Howard Dick, *Surabaya City of Work: A Socioeconomic History, 1900-2000* (Ohio, Ohio University Press, 2000).

Munir, 2008. *Kurikulum Berbasis Teknologi Informasi dan*

- Komunikasi*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Nana Sudjana dan Ahmad Rivai. 2007. *Tehnologi Pengajaran*. Bandung: Sinar Baru Algensindo.
- Nasution. 2006. *Ekonomi Surabaya pada Masa Kolonial 1830-1930*. Surabaya: Intelektual.
- Purwono, Nanang. 2006. *Mana Soerabaia Koe*. Surabaya: Pustaka Eureka.
- R. Singgih, "Penyediaan Air Minum di Surabaya pada Abad ke-XIX", Jawa Pos (15 Desember 1982).
- Sri Retna Astuti, Dwi Nurhajarini, Nurdianto. 2016. "*Pembangunan Pelabuhan Surabaya dan Kehidupan Sosial Ekonomi di Sekitarnya pada Abad XX*". Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Sugeng Gunadi. 1998. *Gedung Soerabajasch Handelsblad*. Surabaya: Insttut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.
- Trisulistyo, S. dkk., 2003. "*Simpulan Sejarah Maritim dari Pelabuhan ke Pelabuhan Merajut Indonesia*". Jakarta: Kemenbudpar.
- W.F Wertheim. 1999. *Masyarakat Indonesia Dalam Trasnisi: Studi Perubahan Sosial*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Widodo, Dukat Imam . 2013. "*Hikajat Soerabaia Tempo Doelo*". Surabaya: Dukat Publishing.
- Widodo, Dukat. 2011. *Monggo Dipun Badog*. Dukat Publishing, Surabaya.
- Jefkins, Frank. (1996). *Periklanan*. Terjemahan oleh Frans Kawa (2009). Jakarta: Erlangga.
- E. Jurnal Ilmiah**
- Euis Darliana, *Industrial Relocation Effort to Minimize Enviromental Pollution: Case Study of Ngagel Industrial Era (Ho Chi Minh, Proceedings of Kitakyushu Initiative Seminar on Industrial Relocation, 27-28 August 2003)*.
- Handinoto dan Samuel Hartono, SURABAYA KOTA PELABUHAN ('SURABAYA PORT CITY') 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, DIMENSI TEKNIK ARSITEKTUR Vol. 35, No. 1, Juli 2007
- Handinoto, H., Hartono, S. 2006. "*Arsitektur Transisi Di Nusantara Dari Akhir Abad 19 Ke Awal Abad 20 (Studi Kasus Komplek Bangunan Militer di Jawa pada Peralihan Abad 19 ke 20)*". DIMENSI (Jurnal Teknik Arsitektur), 34 (2),
- F. Artikel**
- G. Internet**
- <http://testing-akalsejarah.blogspot.com/2016/05/jembatan-merah-surabaya-tempo-dulu.html>
- <https://pesonacagarbudayasurabaya.wordpress.com/tag/soerabaia-handelsblad/>
- <https://salsawisata.com/jembatan-merah/>
- Wongso, J. (2006). Retrieved 11 7, 2016, from academia.edu: https://www.academia.edu/3409783/Strategi_Revitalisasi_Kawasan_Pusat_Kota_Bukittinggi