BAB III
PERANAN KALIMAS SEBAGAI PUSAT PERDAGANGAN DI SURABAYA TAHUN 1902-1930 M

A. Peranan Kalimas sebagai Jalur Perdagangan di Surabaya

Dari sebuah tempat yang tidak berarti di tepi sungai kecil, kelak menjadi Kalimas, Surabaya yang terletak di pesisir pantai Utara Pulau Jawa, Kalimas menjadi pelabuhan penting di jaman Majapahit. Kemudian pada abad ke-19 karena letak geografisnya yang sangat strategis, Kalimas ditetapkan menjadi pelabuhan utama (sebagai *collegting centers*) dari rangkaian terakhir pengumpulan hasil bumi di ujung Timur Pulau Jawa, yang ada di daerah pedalaman untuk selanjutnya diekspor ke berbagai daerah di Nusatara khusunya ke Eropa[82]. Dalam artian, kota-kota pesisir khususnya pantai Utara Pulau Jawa, saat itu menjadi pusat pengumpulan produk-produk atau hasil bumi dari daerah-daerah pedalaman yang nantinya akan dikirim ke berbagai daerah di Jawa maupun luar wilayah Jawa. Kota-kota pesisir dekat pantai menjadi tumpuan perdagangan Indonesia zaman dulu terbukti dengan adanya enam kerajaan di Indonesia pada abad ke-5 dan ke-6 yang terletak di selatan Selat Malaka dan di pantai Sumatera tenggara serta di Jawa utara[83] sangat ramai sebagai pusat perdagangan di Indoneisa.

---

[82] 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* (2007), 89.

[83] O.W. Woltres, *Perdagangan Awal Indonesia: Satu Kajian Asal Usul Kerajaan Sriwijaya* (Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka Kementrian Malaysia, 1989), 264.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pemukiman di tepi sungai merupakan salah satu ciri khas Kota Surabaya. Sungai yang sejak dulu pada masa kerajaan-kerajaan di Nusantara merupakan sesuatu yang sangat dibutuhkan. Sungai tidak hanya sebagai sarana transportasi air yang menghubungkan Surabaya dengan kota-kota di Jawa Timur, tetapi juga merupakan sumber daya alam yang sangat dibutuhkan dalam kehidupan sehari-hari. Artinya secara kultur *arek* Suroboyo atau *wong Jowo* sangat dekat dengan sungai dan sulit dipisahkan dengan sungai[84]. Akibatnya ketika lahan-lahan yang berada di kawasan Surabaya menjadi sesuatu yang sangat mahal dan langka, orang-orang pun melirik daerah bantaran sungai yang memecah Kota Surabaya untuk dijadikan sebagai lahan tempat tinggal.

Kalimas merupakan sungai yang memecah kota Surabaya, keberadaannya sangat penting sebagai jalur transportasi air pada waktu itu. Sungai Brantas yang bermuara di Mojokerto dan berhulu di Selat Madura, menjadikannya sebagai jalur transportasi bagi daerah-daerah pedalaman yang hendak mengumpulkan komoditi seperti kopi dan rempah-rempah yang akan dikirim ke berbagai daerah-daerah Jawa maupun luar Jawa, karena pada waktu itu jalur sungai merupakan jalur yang dirasa cepat sehingga banyak dari masyarakat pedalaman memanfaatkan jalur sungai ketimbang jalur darat yang belum tertata dan lebih membuang waktu dikarenakan rute yang terlalu berliku-liku.

[84] Nanang Purwono, *Sourabaya Kampung Belanda di Bantaran Jalur perdagangan Kalimas* (Surabaya: PT. Okantara, 2011), 85.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Sungai Kalimas yang dikenal sekarang, tidaklah sepenting dan seekonomis dulu ketika masyarakat pada masa itu bertumpu dan bergantung kehidupannya pada sungai sebagai sarana transportasi 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[85]. 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 pulau[86]. 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 perdaganganya. Pada masa itu Belanda membangun kanal atau terusan yang langsung menghubungkan perairan laut dan pusat kota. Kalimas sungguh menjadi saran trasportasi 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 Kayon (sekarang dikenal

[85] R. Singgih, "Penyediaan Air Minum di Surabaya pada Abad ke-XIX", Jawa Pos (15 Desember 1982), 31.
[86] Purwono, *Sourabaya Kampung Belanda*, 86.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dengan adanya Surabaya Mall)[87]. Semuanya merupakan daerah-derah yang dilewati Kalimas.

Surabaya memiliki keuntungan alami 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)[88]. Pangakalan laut atau pelabuhan Surabaya sangat baik dan letaknya sangat terlindungi karena berada didekat Pulau Madura yang secara sederhana melindungi pelabuhan Surabaya dari laut lepas karena masih terhalangi oleh Pulau Madura, sehingga aman dari Topan. Kalimas sebagai salah satu cabang dari Sungai Brantas memberikan sumbangsih penting bagi lalu lintas menuju jantung kota.

Peranan Kalimas sebagai jalur perdagangan di Surabaya sangat tampak sekali pada saat itu (jaman kolonial), pemanfaatan sungai Kalimas yang dilakukan oleh Belanda sangat maksimal sehingga dapat mendongkrak nilai ekonomi pemerintah Kota Surabaya. Ketika Surabaya menjadi daerah dagang yang sangat ramai, banyak sekali para pedagang-pedagang yang ingin melakukan transaksi di Surabaya, alhasil banyak kapal-kapal baik dari dalam maupun luar negeri datang ke Surabaya. Ukuran 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

[87] Ibid., 87.
[88] Nasution, *Ekonomi Surabaya*, 78.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

digunakanlah tongkang-tongkang (perahu yang agak besar untuk mengangkut barang dan sebagainya) atau kapal-kapal sekunar (kapal layar bertiang dua)[89]. Setelah tongkang-tongkang dan sekunar itu menerima muatan barang kargo dari laut, maka dengan gesitnya kapal-kapal itu menelusuri Kalimas, hingga mencapai *pelabuhan utama* yang lokasinya berada di sekitar Jembatan Merah[90]. 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 kegitan 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 masu kota dan berlabuh di beberapa tempat seperti di Peneleh, Gemblongan dan Gentengkali serta melewati Jembatan Pètèkan[91]. 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

---

[89] Widodo, *Hikajat Soerabaia*, 380.

[90] Warna merah pada pagar jembatan ini menjadi ikon. Tidak hanya menjadi ikon jembatan itu sendiri, namun sudah menjadi ikon khas kota Surabaya. Jembatan Merah (*Rood Brug*) dibangun era gubernur jendral Daendels tahun 1809 untuk mengubungkan wilayah Timur sungai Kalimas (kawasan pecinan dan Arab) dan wilayah Barat sungai (wlayah Eropa). Jembatan ini juga dibangun untuk memudahkan watga kota Surabaya untuk menjangkau kediaman Gubernur VOC (*Gezaghebbershuis*) yang telah dibangun di abad ke-18. Purwono, *Mana Soerabaia*, 47.

[91] Akhudiat, *Masuk Kampung Keluar Kampung; Surabaya Kilas Balik* (Surabaya:Henk Publica, 2008), 15.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gunugsari[92]. Peranannya tidak hanya dalam bidang perdagangan tapi lebih mendalam lagi menjadi peran sentral bagi kehidupan masyarakat Surabaya.

Pada abad ke-19 Surabaya berkembang menjadi pelabuhan pengekspor 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[93]. 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 pinggiran 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[94]. Peran sentral dari sungai ini mengharuskan pemerintahan Belanda untuk membangun beberapa sarana dan prasaranan untuk menunjung 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 kapal-kapal pribumi dan Eropa. Fasilitas lainnya yang tidak berfungsi normal adalah

[92] Ibid., 14.
[93] *Selayang Padang Surabaya tempo Doeloe*, (Surabaya: Lustrum Arsitektur ITS, 1995), 83.
[94] Purwono, *Mana Soerabaia*, 29.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

gudang-gudang, dermaga, dan tempat bongkar muat barang[95]. 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 penggunanya.

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 perdagangan[96], 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.

B. Kebijakan Pemerintah Belanda terhadap Pelabuhan Kalimas Surabaya

Surabaya mengalami perkembangan pesat ketika berada di tangan pemerintah Hindia-Belanda. Pada masa ini tampaknya telah disusun *Blue Print*[97] perkembangan Kota Surabaya dengan pengerasan berbagai jaringan

[95] Nasution, *Ekonomi Surabaya*, 78.
[96] Ibid., 79.
[97] *Blue Print* dalam bahasa Indonesia berarti Cetak Biru merupakan kerangka kerja terperinci (arsitektur) sebagai landasan dalam pembuatan kebijakan yang meliputi penetapan tuhuan dan sasaran, penyusunan strategi, pelaksanaan progam dan fokus kegiatan serta langkah-langkah atau implementasi yang harus dilaksanakan oleh setiap unit di lingkungan kerja. *Blue Print* ditemukan pada abad ke-19, proses ini memungkinkan reproduksi cepat dan akurat dari dokumen yang digunakan dalam bangunan dan industry. Ciri-ciri proses *Blue Print* adalah garis berwarna terang

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

jalan raya, pembangunan jalan kereta api yang menghubungkan Surabaya dengan berbagai penjuru kota, pendirian pemukiman baru yang elit khusus untuk orang Eropa khususnya Belanda seperti Ketabang, Tegalsari, dan Darmo dengan berbagai fasilitas seperti stasiun, pelabuhan, lapangan terbang dan pangkalan udara, rumah sakit, gedung sekolah dan perkantoran serta bank[98]. Dengan demikian banyak sekali perkembangan pembangunan dalam bidang infrastuktur Kota Surabaya pada masa Hindia-Belanda, tidak terkecuali kebijakan pemerintah dalam bidang pelabuhan dalam hal ini pelabuhan Kalimas Surabaya yang pada saat itu masih beroperasi dengan hilir mudiknya kapal-kapal kecil yang mangangkut barang di setiap harinya.

Aktifitas transportasi laut sudah dirasakan jauh sebelum kekuasan Pemerintah Kolonial Hindia-Belanda. Sungai Kalimas yang menjadi sentral lalu lintas jalan laut ramai dikunjungi perahu atau kapal layar dari berbagai pulau di Hindia-Belanda. Tetapi keramaian tersebut lebih diwarnai dengan perahu-perahu atau kapal kecil karena fungsi tempat berlabuh di Sungai Kalimas masih belum memadai untuk kapal-kapal yang berukuran besar. Pemerintah Hindia-Belanda menganggap perlu adanya pembangunan pelabuhan baru agar bisa menampung kapal-kapal besar yang hendak masuk ke Surabaya. Dalam proses pembangunan pelabuhan yang baru (Pelabuhan Tanjung Perak) pelabuhan tradisional Kalimas masih beroprasi sampai pelabuhan baru tersebut selesai di kerjakan.

---

pada latar belakang biru, sebuah negative dari aslinya. Proses ini tidak dapat menghasilkan warna atau bayangan abu-abu. Lihat "*Blue Print*", dalam http://id.m.wikipedia.org/wiki/Cetak_biru (25 April 2016, 17.20 WIB).

[98] Arsip, *Transportasi di Surabaya*, 5.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Usaha pemaksimalan fungsi pelabuhan di Surabaya salah satunya Kalimas mulai dilakukan pada tahun 1910. *Directeur Burgelijke van Openbare Werken* (Direktur Pekerjaan Umum Sipil) pada saat itu, Heer van Goor, memandang perlu membangun sebuah pelabuhan untuk kapal laut dan kegiatan perniagaan Surabaya. Terhadap rencana tersebut pemerintah Hindia-Belanda membentuk sebuah komisi yang beranggotakan Heeren Dr. J. Kraus dan G. J de Jongh untuk melakukan penelitian kemungkinan tersebut. Setelah melakukan pengamatan langsung ke Surabaya, Gubernur Jenderal Hindia-Belanda pada bulan April 1910 dengan judul "*verslag over verbetering van haventoestand van soerabaja aan zijn excellentie den gouverneur-generaal van Nederlandsch-Indie"*. Dari laporan tersebut mereka menyarankan hal-hal sebagai berikut:

1. Wilayah perairan bagian Barat Surabaya secepat mungkin memang harus diperdalam sehingga dapat dimasuki kapal-kapal sampai kedalaman 80 dm. untuk itu perlu dibeli mesin penghisap lumpur (*slibzuiger*) yang dapat menghisap lumpur di perairan dengan kedalaman yang lebih dalam.

2. Surabaya perlu memiliki pelabuhan yang mempunyai kedalaman 9 M untuk menampung kapal-kapal yang datang dengan pembangunan secara bertahap, untuk itu dalam pembangunannya perlu juga untuk memperbaiki kondisi Kalimas sebagai satu keselarasan progresif dengan situasi yang ada.

3. Perlu dibangun tempat berlabuh baru sepanjang Kalimas dan Pegiringan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

4. Pelaksanaan pembangunan terkait dilakukan dengan bekerjasama antara *College van Beheer* dengan *Directeur der havenwerken*, dan pelaksanaan kerjasama ini harus dirumuskan secara jelas.

5. Fungsi *Douane*[99] sebagai satuan kerja yang memiliki tanggung jawab hukum memeriksa barang dagangan diberi tugas baru untuk menyediakan tempat-tempat penyimpanan barang (gudang) untuk perusahaan pelayaran atau perusahaan swasta[100].

Kemudian tindakan atas saran-saran tersebut, Gubernur Jenderal mengeluarkan keputusan bahwa untuk kepentingan pelabuhan dan pembuatan jalan kereta api Surabaya, menyetujui memberikan anggaran sebesar *f.* 14.000.000 , yang digunakan:

1. Untuk kepentingan pekerjaan kereta api *f.* 1.1000.000
2. Untuk pekerjaan perbaikan pelabuhan *f.* 11.700.000
3. Pengeluaran tak terduga *f.* 1.200.000[101]

Keterangan, jika harga gula premium hari ini adalah Rp11.000 per kg, maka *f.* 1 tahun 1920 setara dengan Rp77.000 (tahun 2015). Jadi, dapat disimpulkan bahwa *f.* 1 tahun 1920-an setara dengan Rp. 7.000 (ditahun yang sama) dan *f.* 1 tahun 2015 setara dengan Rp. 11.000. Dana tersebut dapat

[99] *Douane*=Pabean, merupakan instansi (Jawatan, Kantor) yang mengawasi, memungut dan mengurus bea masuk (Impor) dan bea keluar (Ekspor) baik melalui darat, laut maupun melalui udara.
[100] *Verslag 2 No. 12 1910*: *Burgerlijke Openbare Werken in Nederlandsch Indie Over Het Jaar 1910* (Batavia: Landsdrukkerij, 1913), 13.
[101] Ibid., 13-14.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dilihat bahwa pemerintah lebih memusatkan perhatiannya pada pembangunan dan perbaikan pelabuhan Surabaya. Dapat dikatan bahwa pelabuhan Surabaya menjadi sorotan utama dalam pembangunan infrastruktur kota Surabaya oleh pemerintah Hindia-Belanda.

Selanjutnya berdasarkan keputusan pemerintah No. 20 tanggal 22 Mei 1908 tentang pembangunan kanal sepanjang Kalimas sampai ibukota Surabaya dengan anggaran sebesar *f.* 902.900. Anggaran tersebut kemudian pada tahun 1910 ditambah kembali sebesar *f.* 419.200, dengan anggaran yang terus di tambah oleh pemerintah, pembangunan tembok kanal sepanjang bantaran sungai Kalimas terus dilakukan. Pada tahun berjalan telah dibangun 432 M tembok kanal dengan rincian pada sebelah kanan sungai sepanjang 126 M dan sebelah kiri sungai sepanjang 306 M[102]. Walaupun kebijakan tentang pembangunan pelabuhan baru sudah dikeluarkan akan tetapi perbaikan sungai Kalimas sebagai pelabuhan yang masih beroperasi masih tetap dijalankan demi kelancaran arus perdagangan di Surabaya.

Pada tahun 1911 pemeliharan dan perbaikan Kalimas masih dilakukan, antara lain pengerukan sungai Kalimas dengan menggunakan kapal keruk yang mencapai mulut sungai. Kedalaman sungai makin bertambah dan nantinya akan mempermudah kapal-kapal besar untuk berlabuh lebih dekat di mulut sungai Kalimas. Pada tahun ini kesibukan pembangunan pelabuhan Surabaya dan fasilitas pendukungnya mulai dikerjakan. Namun demikian lalu lintas

[102] Arsip, *Transportasi di Surabaya*, 6.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

perkapalan dan perdagangan tetap berjalan. Di bawah ini merupakan daftar kedatangan kapal-kapal di Surabaya:

Tabel 3.1 Jumlah kedatangan Kapal-kapal Laut dan Kapal-kapal Layar di Pelabuhan Surabaya tahun 1910-1911

Kedatangan Kapal Laut dan Kapal Layar	**1910**[103]		**1911**[104]	
	Jumlah	**Muatan (dalam m^3)**	**Jumlah**	**Muatan (dalam m^3)**
Kapal Dagang/Niaga	157	596.7285	106	6.073.567
Kapal Uap lainnya	123	17.5323	221	363.882
Kapal-kapal Layar Eropa	32	5.3912	35	50.301
Kapal-kapal Layar pribumi	23.639	376.712	15.434	357.110
Jumlah	**24.950**	**6.573.232**	**16.796**	**6.844.860**

Berdasarkan hasil laporan tahun 1912 terdapat tiga kategori pelaksanaan pengerjaan pelabuhan. *Pertama*, pembuatan dinding dermaga atau tembok kanal sepanjang Kalimas dan kegitan memperdalam sungai dari

[103] *Verslag 2 No.12 1910, 15.*
[104] *Verslag 2 No 13 1911: Burgerlijke Openbare Werken in Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1911* (Batavia: Papyrus, 1914), 24.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Jembatan Merah hingga laut (surat keputusan pemerintah 22 Mei 1908 No. 20 dan 10 februari 1909) dan pekerjaan perbaikan mesin keruk (baggermolen) "Kloet" (keputusan Direktur B.O.W 10 Januari 1910 No. 339/F). Dalam kategori pertama ini pekerjaan yang disebut belum diselesaikan dari mulai surat perintah diturunkan[105]. *Kedua*, pekerjaan yang baru diterima dan belum dikerjakan, seperti memperdalam perairan sebelah barat (surat keputusan pemerintah 12 Juni 1912 No.14) meningkatkan dan memperluas kantor instalasi pelabuhan (berdasarkan surat keputusan Direktur B.O.W 12 September 1912 No. 14566/H.W) dan mempertinggi pembatas di Sungai Kalimas (Surat keputusan pemerintah 17 Desember 1912 No. 20)[106]. *Ketiga*, pekerjaan yang sudah diselesaikan antara lain perbaikan-perbaikan pada *Kantoor van den onvanger der in-en uitvoerrechten en accijnzen* (kantor impor dan ekpor serta masalah cukai) hingga *Kantoor van den Havenmeester* (Kantor Kepala Pelabuhan)[107].

Terdapat beberapa pekerjaan yang belum dapat terselesaikan mendorong banyak dilakukan kerjasama antara pihak pemerintah dengan perusahaan swasta milik Belanda seperti *Hollandsche Aanneming Maatschappij* mulai dari pengerukan dan pengangkutan lumpur, penyediaan bahan bakar, penyediaan mesin keruk atau penghisap lumpur, sehingga

[105] *Verslag 2 No 15 1912: Burgerlijke Openbare Werken in Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1912* (Batavia: Landsdrukkerij, 1915), 42.
[106] Ibid., 43.
[107] Ibid., 44.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

penyelesaian perbaikan pelabuhan bisa diselesaikan relatif lebih cepat dan fungsi pelabuhan bisa berjalan lancar[108].

Tabel 3.2 Jumlah kedatangan Kapal-kapal Laut dan Kapal-kapal Layar di Pelabuhan Surabaya tahun 1912[109]

Jenis Kapal	Jumlah	Muatan (dalam m^3)
Kapal Uap Swasta	1.128	6.343.772
Kapal Layar	12.874	319.261
Kapal Pengankut Barang	5	15.813
Kapal perang Pemerintah	166	321.888
Jumlah	**15.173**	**7.000.734**

Dalam laporan tahun 1917 berkaitan dengan pemeliharaan sungai di Surabaya bahwa untuk menjaga dan melestarikan kedalaman sungai Kalimas dari Jembatan Merah sampai ke mulut sungai telah dilakukan sepanjang tahun ini kecuali pada bulan April dan Mei, untuk menjaga kedalaman sungai tersebut pemerintah telah bekerja sama dengan *baggermolen "Slamat"* dan pada 10 September bekerja sama dengan *baggermolen "Kloet"*[110]. Dengan pemeliharaan yang intensif diharapkan kedalaman sungai dapat diantisipasi sehingga kapal-kapal bisa berlabuh lebih dekat di mulut sungai. Kemudian menurut laporan tahun 1918 masih tentang pemeliharaan sungai Kalimas, pada

[108] Arsip, *Transportasi di Surabaya*, 7.
[109] *Verslag 2 No.15 1912*, 47.
[110] *Verslag 2 No 1917: Burgerlijke Openbare Werken in Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1917* (Weltevreden: Electr. Drukkerij F.B Smits, 1918), 11.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

tahun ini pemeliharaan pada bulan Januari sampai pada bulan Juli dikerjakan oleh *baggermolen "Wilis II"* kemudian untuk Juli sampai November dikerjakan oleh *baggermolen "Maros"*[111]. Pada tahun ini banyak sekali penundaan terutama selama pengerukan karena banyaknya kapal keruk yang juga melakukan aktivitasnya dibarengi dengan lalu lintas padat dari kapal-kapal yang memuat barang dagangan di Sungai Kalimas. Alhasil terjadi penumpukan kapal-kapal di Kalimas sehingga menyebabkan arus lalu lintas terganggu.

Begitupun pada tahun 1919 dan 1920, laporan dari masa Hindia-Belanda masih tentang pemeliharaan pengerukan di Sungai Kalimas. Pada tahun 1919 di Kalimas, bulan Januari sampai Februari kemudian pertengahan Juli dan Oktober serta pertengahan Desember dikeruk oleh *baggermolen "Kloet"* dan dengan sedikit intrupsi durasi singkat oleh *baggermolen "Slamat"* selama bulan Januari sampai September. Sedangkan *baggermolen "Maros"* bekerja hanya bulan April dan *baggermolen "Wilis V"* hanya bekerja beberapa hari di bulan Mei, Juli dan Agustus[112]. pada tahun 1920 pemeliharaan dapat dilihat dalam table sebagai berikut:

---

[111] Verslag 2 No. 1918: *Burgerlijke Openbare Werken in Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1918* (Weltevreden: Electr. Drukkerij F.B Smits, 1919), 15.
[112] *Verslag 2 No. 1919: Burgerlijke Openbare Werken in Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1919* (Weltevreden: Electr. Drukkerij F.B Smits, 1921), 12.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 3.3 Pemeliharan Pengerukan oleh Kapal Keruk di Kalimas tahun 1920[113]

Deskripsi Pekerjaan	Bekerja dengan	Jumlah Hari Oprasional	Biaya per-Hari	Jumlah Biaya Langsung
Pemeliharaan Pengerukan di 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**

Dalam laporan yang ditulis tahun 1925 (*Verslag 2* No. 26 hal 64-80) berkaitan dengan pengawasan pelabuhan sekitar tahun 1916-1922, terdapat beberapa pekerjaan penting yang telah diselesaikan dari berbagai pekerjaan salah satunya adalah perluasan Kalimas yang berdasarkan keputusan Gubernur jendral HB No. 43 tanggal 28 September 1920 disediakan biaya sebesar *f* 750.000 untuk memperluas Kalimas di bagian sebelah utara Jembatan Merah (*Rhoode Brug*) dari KM 135 + 200 hingga KM 136+ 200 dan sepanjang sungai dibuatkan pula dermaga[114]. Sehingga aktivitas disungai Kalimas menjadi lancar dan berjalan sesuai dengan yang diharapkan.

[113] *Verslag 2 No. 1920: Burgerlijke Openbare Werken in Nederlandsch-Indie Over Het Jaar 1920*(Weltevreden: Electr. Drukkerij F.B Smits, 1922), 54.
[114] Arsip, *Transportasi di Surabaya*, 8-9.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berkenaan dengan pembangunan pelabuhan Surabaya yang baru, Departemen *der Burgerlijke Openbare Werken* pada tahun 1920 telah menerbitkan sebuah laporan dengan judul *Nederlandsh-Indische Havens deel I* (*Verslagen 2* No. 23) dalam laporan tersebut yang sangat menarik adalah peningkatan hasil ekspor dan impor serta penerimaan yang diperoleh *Douane* dalam pelaksanaan aktifitas pelabuhan.

Tabel 3.4 Pendapatan Bea Cukai tahun 1905-1918[115]

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

Sedang untuk nilai lalu lintas barang impor dan ekspor yang dihasilkan dalam bentuk gulden adalah sebagai berikut:

[115]Departement Der Burgerlijke Openbare Werken, *Verslag 2 No. 23: Nederlansch-Indische Havens Deel I Tekst* (Batavia, 1920), 40.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 3.5 Pergerakan Nilai Ekpor-Impor Barang di Pelabuhan Surabaya tahun 1900-1918[116]

Tahun	Impor	Ekspor	Jumlah
1900	-	-	*f.* 135.000.000
1911	*f.* 102.000.000	*f.* 98.000.000	*f.* 200.000.000
1913	*f.* 115.000.000	*f.* 94.000.000	*f.* 209.000.000
1914	*f.* 100.000.000	*f.* 101.000.000	*f.* 201.000.000
1915	*f.* 90.000.000	*f.* 132.000.000	*f.* 222.000.000
1916	*f.* 118.000.000	*f.* 162.000.000	*f.* 280.000.000
1917	*f.* 120.000.000	*f.* 100.000.000	*f.* 220.000.000
1918	*f.* 167.000.000	*f.* 125.000.000	*f.* 292.000.000

C. Meneulusuri Jejak Kalimas Surabaya

Tak lengkap rasanya bila membahas mengenai tempat bersejarah tanpa mengetahui bagaimana gambaran mengenai tempat tersebut. Berikut merupakan gambar-gambar yang memperlihatkan bagaimana situasi dan kondisi Kalimas pada saat itu. Memang perlu juga disertakan gambar-gambar yang diperoleh dari berbagai sumber untuk menunjang pemahaman yang lebih tentang bagaimana kondisi Kalimas Surabaya sebagai jalur perdagangan yang sangat sentral bagi masyarakat Surabaya.

[116] Ibid., 38.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 3.1 Suasana Kalimas[117]

Gambar 3.2 Suasana Kalimas saat ini

Suasana Kalimas yang masih ramai dengan kapal-kapal yang berlabuh di sudut kiri dan kanan menunggu untuk mandapatkan muatan berupa barang-

[117] Foto terdapat dalam bukunya 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), 51.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

barang yang nantinya akan dibawa ke berbagai sudut kota Surabaya. Tampak ramai dan penuh sesak, karena lebar sungai yang terlihat tidak sebanding dengan jumlah kapal yang bersandar seperti yang dilansir dalam foto tersebut. tampak di sebelah kiri adalah jalan menuju ke Dermaga Oedjoeng, kemudian di sebelah kanan nampak gudang-gudang dari perusahaan *Erdman* dan *Sielcken*. Juga kelihatan menara pengawas *de Uitkijk* dan kantor adpel (kantor Administrasi Pelabuhan). Tatkala pelabuhan Surabaya dibuat, kantor Adpel ini dipindahkan ke Tanjung Perak.

Gambar 3.3 Pelabuhan Kalimas 1918[118]

Foto di atas merupakan pemandangan dari Pelabuhan Kalimas lama, sekarang tempat tersebut bernama kampung baru, tidak jauh dari pasar Pabean. Persis di seberang sungai terdapat kantor Bea Cukai (*Grote Boom*)

[118] Foto terdapat pada buku *Soerabaja 1900-1950: Havens, Marine, Stadsbeeld Port, Navy, Townscape* (Zierikzee: Uitgeverij Asia Maior, 2004), 105.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dan kantor pelabuhan (*Haven Kantoor*) sebuah pedati bersandar menunggu angkutan. Selepas kapal-kapal tersebut memperoleh muatan dengan cepatnya mereka menyusuri Kalimas membawa barang muatannya sampai ke daerah yang dituju. Nampak dari kejauhan dalam foto tersebut terlihat Jembatan Merah yang merupakan jantung perdagangan Kota Surabaya.

Gambar 3.4 Kapal-Kapal yang sedang bersandar di Kalimas 1925[119]

Foto yang diambil dari buku Mana Soerabaia Koe tersebut memperlihatkan perahu-perahu yang sedang bersandar sepanjang bantaran sungai. Di belakangnya terlihat sederetan rumah tempat tinggal masyarakat Surabaya, terlihat seperti bangunan tua di komplek Kampung Arab dan Kampung Baru. Terlihat juga lampu penerangan seperti yang terlihat di atas yang berderet di pinggiran kawasan sebagai bahan penerengan jalan. Dengan lampu-lampu tersebut masyarakat sekitar Kalimas dapat menjalankan aktivitasnya ketika malam.

[119] Purwono, *Mana Soerabaia*, 29.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Kapal-kapal yang berada di Kalimas tidak hanya digunakan untuk memuat barang-barang muatan akan tetapi juga di fungsikan sebagai tambangan yakni jasa untuk menyeberangkan, baik itu muatan berupa barang maupun orang untuk menyeberang dari sisi satu ke sisi yang lain.

Gambar 3.5 Jasa Tambangan 1928[120]

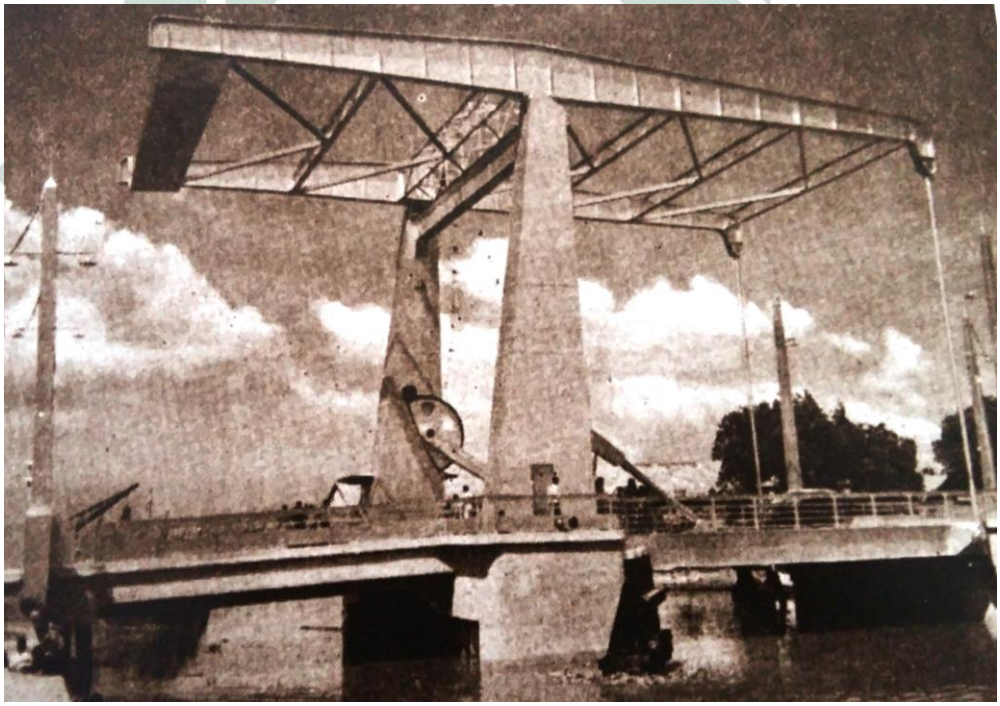
Jasa tambangan memang sangat diperlukan oleh masyarakat setempat untuk menghubungkan wilayah Barat sungai dan wilayah Timur sungai, dengan adanya kapal-kapal yang memberikan jasa tersebut aktivitas masyarakat sekitar Kalimas yang hendak berkepentingan dengan wilayah lain sungai, dapat dipermudah dari pada menyebrang melewati jembatan yang kemungkinan berada jauh dari tempat tinggal mereka. Hal seperti ini juga sangat propisional untuk menghemat waktu dan tenaga bagi warga yang

[120] Ibid., 30.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

hendak melakukan aktivitasnya dan ternyata tambangan seperti ini juga sudah menjadi sarana penyebrangan masyarakat Surabaya di awal abad ke-20.

Dengan ramainya Kalimas sebagai jalur perdagangan yang sangat ramai mau tidak mau pemerintah Hindia-Belanda harus memperlengkap dan memfasilitasi sungai ini, salah satu pembangunan yang digiatkan oleh pemerintah Belanda adalah pembangunan jembatan yang berfungsi untuk menghubungkan wilayah Barat dan Timur sungai. Salah satu jembatan yang paling terkenal pada waktu itu adalah Jembatan Pètèkan.



Gambar 3.6 Jembatan Pètèkan[121]

Daerah sepanjang utara Kalimas dibagi menjadi dua, yaitu *westerkade* (sebelah Barat Kalimas) dan *Osterkade* (Sebelah Timur Kalimas). Berhubung penduduk pribumi saat itu sangat sulit untuk mengucapkan kata-kata itu,

[121] Foto diambil dalam buku Dukut Imam Widodo, *Monggo Dipun Badhog* (Surabaya: Dukut Publishing, 2014), 57.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

maka merekapun menyebutnya *kulon kali* dan *etan kali*[122]. Untuk menghubungkan kedua daerah ini biasanya sarana angkutannya adalah dengan menggunakan perahu-perahu kecil atau tambangan, baik untuk mengangkut orang maupun barang-barang muatan.

Sebenarnya penduduk *kulon kali* bisa saja ke *etan kali* melalui Jembatan Merah akan tetapi terlalu jauh. Bayangkan saja bila penduduk Pekulen atau Pegiringan mau pergi ke *kulon kali* maka harus berputar dulu ke selatan. Jika ditilik dalam manajemen waktu jelas tidak praktis. Jadi harus ada jembatan lagi selain Jembatan Merah yang menjadi *jembatan tandingan*, dan apabila pembangunan jembatan di kawasan tersebut direalisasikan maka pasti akan timbul masalah yang rumit. *Jembatan tandingan* tersebut harus dibuat yang fleksibel, yang bisa dibongkar pasang[123]. Kemudian di depan *Madoera Stoomstram* dibuat pertemuan antara *Bataviaweg* dan *Citadelweg*, dan ditempat pertemuan itulah dibangun *ophaalbrug* (jembatan angkat) lokasinya sekarang adalah Jl. Sarwajaya.

[122] Dukut Imam Widodo,"Kapal Perang Bisa Berpatroli sampai Kembang Djepoen", Radar Surabaya (30 Maret 2001)
[123] Ibid., 58.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 3.7 Jembetan Pètèkan yang bekerja secara otomatis tahun[124]

Gambar 3.8 Kondisi Jembatan Pètèkan saat ini.

[124] Foto diambil dari Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah Surabaya.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Sejak jembatan tersebut dibangun maka lalu lintas *kulon kali* dan *wetan kali* menjadi lancar, arus perdagangan semakin lancar, loji-loji (kantor/benteng), rumah-rumah Bandar, kantor-kantor dagang tumbuh menjamur di *kulon kali* dan *etan kali.* Paling-paling dari *kulon kali* dan *etan kali* atau sebaliknya yang lewat *ophaalburg* itu macet kalau ada kapal yang lewat, kemudian jembatan pun diangkat. Proses pengangkatan jembatan cukup lama sehingga membuat antrian yang cukup panjang yang tak henti-henti membunyikan klakson kendaraannya[125]. Karena lidah orang Jawa sulit untuk mengucapkan Jembatan *Ophaalburg*, diambillah kata *Pètèkan*, dinamakan Jembatan *Pètèkan* (kalau di*petek*, dipejet knopnya, jembatan terangkat)[126]. Dari uraian di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa Jembatan *Pètèkan* memiliki peran sentral dalam lalu lintas perekoniman Surabaya pada waktu itu, waktu pun berjalan dan sekarang jembatan ini rusak dan tidak bisa diperbaiki hanya tinggal besi rongsokan.

Tercatat bahwa Surabaya sejak dulu merupakan kota yang sibuk dengan kegitan perdagangannya. Sebelum barang dari luar Surabaya didistribusikan ke seluruh kota, kapal-kapal pengangkut melewati pelabuhan Kalimas dengan pengawasan melalui Menara Syahbandar[127]. Dari Menara tersebut, pegawai

---

[125] Widodo, *Monggo Dipun Badhog*, 59.
[126] Akhudiat, *Masuk Kampung*, 15.
[127] Syahbandar merupakan gelar yang diberikan kepada seseorang untuk mengawasi kapal-kapal yang datang berlabuh disuatu pelabuhan. Begitu kapal memasuki pelabuhan, segera Syahbandar datang mengunjunginya. Pelabuhan yang banyak didatangi oleh kapal dan pedagang asing memerlukan lebih dari seorang Syahbandar. Seorang Syahbandar biasanya memberi petunjuk dan nasehat tentang cara-cara berdagang setempat, ia pula yang menaksir barang dagangan yang dibawa dan menentukan pajak yang harus dipenuhi, serta bentuk dan jumlah-jumlah persembahan yang harus diserahkan ke bawah raja, bendahara dan tumenggung. Sebagai pejabat yang menguasai lalulintas perdagangan yang keluar masuk pelabuhan, Syahbandar bisa menjadi amat

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

pemerintahan Hindia-Belanda dapat mengawasi secara leluasa bagaimana kondisi yang terjadi di sungai Kalimas. Bangunan cantik yang berada tepat di ujung muara sungai Kalimas ini bernama Menara Syahbandar. Saat ini namanya telah menjadi Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Perak yang memiliki fungsi pengawasan serta penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil. Namun demikian, kegiatan tersebut tidak dilaksanakan di dalam bangunan tersebut, tapi di bangunan yang ada di sampingnya.

Gambar 3.9 Menara Syahbandar 1923[128]

berkuasa. Walaupun dikatan "tidak diberi gaji oleh raja", penghasilannya cukup tinggi Karena mengambil keuntungan (berupa pajak yang lebih, persembahan, bea cukai yang di tinggkan) dari para pedagang yang masuk sehingga hasilnya bisa dimasukkan ke kantong sendiri. Lihat Sartono Kartodirdjo dkk, *Sejarah Nasional Indonesia Jilid III*: *Jaman Pertumbuhan dan Perkembangan Kerajaan-kerajaan di Insoneisia* (Jakarta: P.T Grafitas, 1975), 65-71.

[128] Foto diambil dari KITLV Universitas Leiden, dalam: https://socrates.leidenuniv.nl/R/PMMY5MHNLC1N8XAHA8CIAFKRQXG2VGL8NQ3223MDLKMM4FJFIM-02614 (25 April 2016, 23:38 WIB).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 3.10 Menara Syahbandar saat ini

Pusat perdagangan di Surabaya pada saat itu berada di sekitar Jembatan Merah, daerah *etan kali* merupakan daerah perdagangan. Mulai dari daerah Kembang Jepun, Cantian, Kapasan, hingga ke arah utara yakni, *Panggungstraat, Sasakstraat, Kampemenstraat* (sekarang Jl. KH Mas Mansyur), Pegiringan, Nyamplungan dan sebagainya, sehingga keramaian terjadi di wilayah tersebut[129].

[129] Widodo, *Monggo Dipun Badhog*, 58.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 3.11 Suasan Jembtan Merah 1900[130]

Gambar 3.12 Suasana Jembatan Merah saat ini

[130] Foto diambil dari KITLV Universitas Leiden, dalam: https://socrates.leidenuniv.nl/R/PMMY5MHNLC1N8XAHA8CIAFKRQXG2VGL8NQ3223MDLKMM4FJFIM-02614 (25 April 2016, 23:50 WIB).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id