

SUNGAI KALIMAS TAHUN 1902-1930

Surabaya terletak pada kedudukan sentral dan strategis di Indonesia Timur. Terletak pada dataran rendah dengan ketinggian 3-6 meter di atas permukaan laut, kota ini di bagian selatannya memiliki dua bukit yang membujur dari Barat ke Timur, yaitu bukit Lidah dan Gayungan²⁵. Keadaan ini sangat memungkinkan bagi pengembangan kota Surabaya sendiri untuk tetap memperhatikan keserasian tatanan kota serta kelestarian lingkungan hidup.

Kondisi geografis seperti di Surabaya hampir sama dengan wilayah-wilayah yang ada di Jawa Timur, sehingga kondisi seperti ini telah menempatkan posisi Jatim sebagai salah satu wilayah transit dan pintu gerbang yang penting untuk menghubungkan wilayah-wialayah di Indonesia khususnya

²⁶ Ibid., 42.

Kali/Sungai merupakan sumber daya alam, yang wajib dikelola dalam rangka kehidupan manusia dan makhluk hidup. Sebagai sumber daya perairan, kali/sungai mempunyai fungsi konservasi, ekonomi dan sosial budaya yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat³⁰. Seperti halnya Kalimas yang ada di Surabaya yang keberadaannya sangat sentral sekali bagi kehidupan masyarakat Surabaya terlebih dalam bidang transportasi air.

Kalimas merupakan muara dari sungai Brantas (sungai terbesar di Jawa yang pecah menjadi 9 cabang besar yakni: Kali Greges, Kali Anak, Kali Krembangan, Kali Mas, Kali Pegiringan, Kali Anda, Kali Palaka, Kali Bokor,

³⁰ Himawan Estu Bagijo, *Model Kebijakan Penataan Sungai di Perkotaan: Studi Kasus Penataan Sungai Jagir Wonokromo* (Jakarta: Unesa University Press, 2004), 1.

B. Sejarah Kalimas Surabaya

³¹ Tjanjo Purnomo W, “Surabaya, Sebuah Kisah Awal”, Jawa Pos (29 Mei 1982).

³² Dukut Imam Widodo, *Hikajat Soerabaia Tempo Doelo* (Surabaya: Dukut Publishing, 2013), 422.

[illegible]

Beberapa kota pelabuhan yang penting pada masa Majapahit abad XIV ialah Cangu⁴⁰, Surabhaya⁴¹, Gresik⁴², Sidhayu, Tuban⁴³ dan Pasuruan.

Perluasan wilayah pada zaman Majapahit membawa akibat peningkatan hubungan dagang antara pusat dan daerah terlebih lagi di pelabuhan Tuban, Gresik dan Surabaya yang ramai dikunjungi pedagang dari daerah dan Negara-negara asing tetangga⁴⁴. Komoditas ekspor di Majapahit dan Jawa khususnya, pada saat itu adalah lada, garam, kain dan burung kakak tua. Sedangkan komoditas impornya adalah mutiara, emas, perak, sutra, barang keramik dan barang besi. Sedangkan mata uangnya dibuat dari campuran perak, timah putih, timah hitam dan tembaga⁴⁵.

Di akhir abad ke-15 tercatat bahwa penduduk kota Surabaya kira-kira mencapai 5000 jiwa yang tersebar di beberapa tempat. Di tepi Sungai Kalimas, tepatnya di sekitar kawasan Pasar Besar yang merupakan pusat administrasi Majapahit, yakni pusat pimpinan di bidang pelaksanaan

⁴⁰ Catatan Ma Huan (1433 M) menyebutkan secara eksplicit bahwa pelabuhan Cangu (Changku) yang terletak 70-80 li (25 mil) disebelah Barat Daya Surabaya, lokasinya ditepian kiri Kalimas. Dari tempat ini diperlukan waktu sekitar setengah hari berjalan kaki untuk mencapai Ibukota Majapahit. Supratikno Rahardjo, *Peradaban Jawa dari Mataram Kuno sampai Majapahit Akhir* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2011), 324.

⁴¹ Dalam sebuah prasasti dari masa Hayam Wuruk, nama “Surabhaya” juga disebut sebagai salahsatu tempat dalam jaringan lalulintas air yang disebut sebagai *nusa*. Surabhaya merupakan salah satu saja dari 33 tempat serupa yang terletak di tepi pantai. Pada awal abad ke-15 nama Surabahaya disebut lagi dalam catatan Ma Huan (1433 M) dengan sebutan ‘Su-erh-pa-yah’. Dari sumber yang sama juga disebut pelabuhan-pelabuhan lainnya seperti Tu-pan (Tuban) dan Ko-erh-His (Gresik). Ibid., 321.

⁴² Tentang Gresik, sumber berita Cina itu mengatakan bahwa tempat ini merupakan desa baru yang didirikan oleh pedagang-pedangan Cina. Memasuki abad ke-16, pelabuhan-pelabuhan di Pantai Utara Jawa Timur berkembang dengan pesat. Ibid., 321.

⁴³ Berdasarkan sumber prasasti, wilayah tuban merupakan pelabuhan tertua di Jawa Timur. Dugaan ini didasarkan atas penemuan prasasti di dekat Tuban, yakni prasasti Kembang putih yang diperkirakan berasal dari tahun 1015. Teks prasasti ini antara lain menyebutkan perbaikan pelabuhan di Kembang Putih yang tentunya terletak dekat prasasti ditemukan. Ibid., 320.

⁴⁴ Megandaru W. Kawuryan, *Tata Pemerintahan Negara Kertagama Kraton Majapahit* (Jakarta: Panji Pustaka, 2006), 189.

⁴⁵ Yudhi Irawan, Agung Kriswanto dan Nindya Noegraha, *Babad Majapahit Jilid 1: Kencanawunu Naik Tahta* (Jakarta: Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, 2013), 3.

Setelah kerajaan Majapahit runtuh tahun 1526, Surabaya berada dalam kekuasaan Kesultanan Islam di Demak, Jawa Tengah, sehingga pada tahun 1546 dibangunlah Kraton Surabaya di wilayah bekas lahan administrasi Majapahit⁴⁷. Sesudah itu kurang lebih 30 tahun Surabaya ada di bawah kekuasaan supremasi⁴⁸ Madura dan antara 1570-1587 Surabaya ada di bawah Kraton Pajang, pada masa ini Surabaya masih memerankan peranan penting di sektor perdagangan bersama Tuban dan Gresik yang menjadi kota-kota dagang besar di Laut Jawa. Kapal –kapal dagang yang muatannya berharga yakni rempah-rempah pada saat itu mengarungi Laut Jawa dari dan ke kota-kota dagang tersebut untuk sekedar singgah atau melakukan proses perdagangan⁴⁹. Setelah tahun 1625 Surabaya jatuh ke tangan Kerajaan Mataram, Surabaya berada dalam supermasi Mataram sampai tahun 1743. Pada rentang waktu tersebut Mataram memandang perlunya menyatukan wilayah-wilayah pesisir dikarenakan di daerah pesisir

⁴⁹ Purwadi, *Kraton Pajang; Titik Temu Dinasti Besar Kerajaan Jawa yang Menempuh Jalan Spiritual, Intelektual, Sosial dan Kultural* (Yogyakarta: Panji Pustaka, 2008), 245.

Pada tahun 1748, VOC memperoleh konsesi baru dari raja Pakubowono II. Konsesi itu antara lain adalah diserahkannya kedaulatan penuh kepada VOC atas Madura Barat, Surabaya, Rembang, Jepara, serta Ujung Timur⁵³, dan pada tahun itu pula Surabaya berada di bawah kekuasaan VOC.

Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) adalah badan dagang Belanda yang istimewa. Badan ini didukung oleh Negara dengan diberi fasilitas-fasilitas istimewa. VOC merupakan perserikatan perusahaan Hindia Timur yang didirikan pada 20 Maret 1602 dan merupakan perserikatan perusahaan yang memiliki monopoli dalam melakukan aktivitas dagangnya di wilayah Asia. Pimpinan kongsi dagang VOC terdiri atas tujuh belas anggota, yang disebut *Heeren Zeventien*⁵⁴.

Karena letaknya yang sangat strategis, Surabaya dipilih menjadi tempat penguasa Jawa bagian Timur “*Gezaghebber in den Oosthoek*” oleh pemerintah Belanda pusat yang merupakan hasil keputusan dari Gubernur Jendral van Imhoff yang berkunjung ke Surabaya⁵⁵. Daerah pemukiman Belanda di Surabaya pada waktu itu sekarang letaknya di sekitar kompleks kantor Gubernur Jl. Pahlawan, serta pemukiman keluarga tentara yang

⁵⁵ Handinoto, *Perkembangan Kota*, 35.

⁵⁶ Bayu Widiyatmoko, *Kronik Peralihan Nusantara Liga Raja-raja Hingga Kolonial* (Yogyakarta: Mata Padi Persindo, 2014), 569.

[illegible]

Arti kota Surabaya bagi perdagangan saat itu makin meningkat dengan semakin meningkatnya eksploitasi perkebunan-perkebunan (cultures) dan perkebunan pabrik-pabrik gula di daerah pedalaman dari kota Surabaya⁶² Daendles juga melengkapi kota dagang ini dengan prasarana jalan pemukiman Eropa di sekitar Jembatan Merah, serta sarana kota lainnya.

Usaha-usaha Daendles untuk mempertahankan Surabaya dari bangsa Inggris tidak berjalan sebagaimana mestinya. Pada bulan Mei 1811

⁶² R. Singgih, "Perkembangan Surabaya sebagai Kota Dagang", Jawa Pos (2 Desember 1982), 20.

⁶⁶ Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah*, 292.

[illegible]

Kota Surabaya baru mempunyai arti sebagai kota maritim pada tahun 1864, dengan semakin berkembangnya perdagangan di Surabaya maka juga semakin berkembanglah arti kota Surabaya sebagai kota maritim. Jumlah tonase dari kapal-kapal layar besar yang singgah di pelabuhan Surabaya pada tahun 1864 seberat 656^½ ton⁷¹. Banyak sekali kapal layar besar yang singgah di pelabuhan Surabaya antara lain, kapal dari Belanda, Inggris, Amerika, Denmark, Prancis, Belgia, Hamburg, Bali, China dan Serawak.

Surabaya benar-benar berstatus sebagai kota pelabuhan yang keberadaannya sangat penting dan letaknya sangat strategis bagi pemerintahan Belanda. Pelabuhan tersebut menghubungkan daerah pesisir dan pedalaman yang berada di sekitar kota Surabaya, yang saat itu berkaratker sebagai pemukiman para pedagang yang terus berkembang ke dalam kota dengan makin banyaknya penduduk yang bermukim di sepanjang

⁷¹ R. Singgih, "Perkembangan Surabaya sebagai Kota Maritim", Jawa Pos (3 Desember 1982), 21.

Tahun 1870 merupakan titik awal perkembangan kota-kota besar di Jawa Timur, termasuk juga Surabaya. Hal-hal yang ikut mendorong kejadian ini menurut Handinoto antara lain⁷²:

- a. Adanya Undang-undang Gula (*Suikerwet*) dan undang-undang Agraria (*Agrarischewet*) pada tahun 1870.
- b. Dibukanya terusan Suez pada tahun 1869, pembukaan terusan Suez ini sangat mempermudah pelayaran yang dilakukan oleh beberapa Negara⁷³. Sehingga perjalanan antara negeri Belanda dan Indonesia menjadi lebih singkat.
- c. Keputusan untuk membongkar benteng yang mengelilingi Surabaya pada tanggal 19 April 1871, memberi peluang bagi perluasan Kota Surabaya.

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

⁷³ Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern*, 284.

Dengan berdasar pada rancangan van Goor yang berkeinginan membuat dermaga sejajar dengan garis pantai, tetapi dibuat lebih mendekat kepada daratan hingga terdapat lahan perairan lebih luas untuk membangun kolam pelabuhan. dalam realitasnya, pekerjaan teknis terhadap pelabuhan ini dimulai tahun 1912 kemudian di tahun 1916 terjadi penambahan bangunan *Droogdok-Maatschappij* Surabaya (DMS) yang dapat dianggap sebagai cikal bakal PT Dok & Perkapalan Surabaya (DPS) yang masih berdiri hingga saat ini. Dengan selesainya pembangunan fasilitas pokok pada tahun 1925, seluruh kegiatan pelabuhan pindah dari Kalimas ke

⁸⁰ Handinoto, *Perkembangan Kota*, 121.

