



## Jejak Historis Dan Peranan Sungai di Kota Semarang Pada Awal Abad 20

Nanda Julian Utama ✉, dan Junaidi Fery Lusianto

Jurusan Sejarah Universitas Negeri Semarang, Semarang-Indonesia

### Info Artikel

*Sejarah Artikel:*

Diterima November 2019

Disetujui Desember 2019

Dipublikasikan Desember 2019

*Keywords:*

River, "Kali", Canal, Port, Semarang, Dutch Colonial.

### Abstrak

Tulisan ini akan membahas mengenai salah satu bagian dalam sejarah Kota Semarang yaitu membahas sungai dari sisi historis pada awal abad 20. Permasalahan utama yang diangkat adalah Bagaimana keadaan sungai dan fungsinya di Kota Semarang awal abad ke 20. Semarang sejak dulu terkenal sebagai sebuah kota pelabuhan yang besar di pesisir utara Pulau Jawa. Kebesarannya membuat kota ini punya banyak hal yang menarik untuk di bahas. Salah satunya adalah masalah mengenai perkembangan kota ini sendiri. Sejak dikuasai oleh bangsa Eropa sejak abad ke 18, Semarang bertransformasi menjadi kota yang arsitekturnya sangat mirip dengan arsitektur Eropa, terutama Belanda. Salah satu bagian kota yang menarik adalah mengenai keadaan sungai di Semarang. Sama halnya dengan dengan beberapa kota di Belanda yang memiliki banyak sungai (baik yang alami dan buatan), yang memiliki banyak fungsi salah satu contohnya adalah sebagai penghalau banjir. Di Semarang fungsi sungai dan kanal juga sama karena posisi kota ini yang berada di pesisir laut. Tetapi, apakah fungsi sungai dan kanal tersebut hanya sebatas pengendali banjir saja?. Walaupun tidak sebesar sungai-sungai di Sumatera dan Kalimantan, kedudukan sungai di Semarang juga cukup penting terutama pada awal abad 20. Tulisan ini menyoroti mengenai fungsi lain sungai di Semarang yang belum diungkap dalam kerangka penelitian Sejarah. Metode Penelitian yang digunakan adalah metode sejarah, selain itu tulisan ini juga menggunakan sumber-sumber primer dan sumber lain yang relevan untuk menjawab permasalahan yang diajukan.

### Abstract

*This paper will discuss about one part in the history of Semarang City, which is discussing the river from the historical side in the early 20th century. The main problem in this study is how the river and its function in the city of Semarang in the early 20th century. Semarang has always been famous as a large port city on the north coast of Java. Its greatness makes this city have many interesting things to discuss. One of them is the problem regarding the development of this city itself. Since being controlled by Europeans since the 18th century, Semarang has been transformed into a city whose architecture is very similar to European architecture, especially the Netherlands. One interesting part of the city is about the state of the river in Semarang. Similar to some cities in the Netherlands that have many rivers (both natural and artificial), which have many functions, one example is as a flood barrier. In Semarang the function of rivers and canals is also same because the position of this city which is on the coast of the sea. However, whether the function of rivers and canals is only limited to flood control? although not as large as rivers in Sumatra and Kalimantan, the position of rivers in Semarang was also quite important especially in the early 20th century. This paper highlights other functions of rivers in Semarang that have not been revealed in the framework of historical research. The research method used is the historical method, besides this paper also uses primary sources and other relevant sources to answer the problems raised.*

© 2019 Universitas Negeri Semarang

✉ Alamat korespondensi:

Ruang Jurnal Sejarah, Gedung C5 Lantai 1 FIS Unnes  
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229  
E-mail: [nanda.julian@mail.unnes.ac.id](mailto:nanda.julian@mail.unnes.ac.id)

## PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara dengan wilayah perairan yang luas. Fakta geografi telah membuktikan hampir 2/3 wilayah kita merupakan perairan, baik itu berupa lautan dan juga perairan yang ada didaratan seperti sungai, danau, rawa, waduk, dan lain-lain. Kondisi ini sangat berpengaruh pada kehidupan manusia didalamnya yang pada dasarnya juga sangat bergantung dengan air. Seringkali kita merasa keberadaan perairan merupakan pemisah tempat dengan tempat lain, tapi esensinya justru perairan inilah yang merupakan penghubung. Bisa dikatakan, inilah infrastruktur alami yang tinggal kita manfaatkan dengan teknologi-teknologi pelayaran. Selain itu posisi negara kita sejak dulu dianggap sangat strategis dalam peta perdagangan dan pelayaran internasional. Ditambah lagi dengan kondisi alam pada masa itu yang memungkinkan wilayah Indonesia menjadi tempat bertemunya kapal-kapal dagang baik dalam skala regional (antar kerajaan lokal) dan skala internasional. Hal ini yang berdampak pada berkembangnya beberapa wilayah di Nusantara menjadi pusat-pusat perdagangan dan pelayaran internasional, karena selain memiliki posisi yang strategis, tempat-tempat tersebut tumbuh menjadi tempat pertukaran barang dalam skala besar (Lapian, 2008: 2-4).

Salah satu dari banyak tempat yang menjadi pusat perdagangan dan pelayaran di wilayah Nusantara adalah Semarang yang telah dikenal sebagai sebuah kota pelabuhan sejak dulu. Wilayah Semarang cukup strategis karena berada ditengah-tengah pesisir utara Jawa yang berbatasan langsung dengan laut Jawa. Laut Jawa sejak dahulu dikenal sebagai laut yang strategis yang menghubungkan berbagai pulau di Indonesia, hal ini bahkan masih terasa hingga masa kolonial dan masa sekarang (Sulistiyono, 2004: 21-22).

Semarang pertama kali dikenal sebagai sebuah pelabuhan diperkirakan menjelang abad 10 ketika wilayah ini dimanfaatkan oleh kerajaan Mataram Kuno sebagai pelabuhan. Tapi pada perkembangan selanjutnya eksistensinya kurang terdengar setelah kerajaan ini. Nama Semarang kembali terdengar ketika masuk dalam rangkaian

perjalanan Cheng Ho yang mengunjungi beberapa kota di Pantai Utara Jawa termasuk Semarang pada abad ke 15. Kedatangan yang monumental ini bahkan kemudian diabadikan dengan membuat sebuah bangunan yang sekarang terkenal dengan Kelenteng Sam Po Kong. Ketika dikuasai oleh Kerajaan Demak, Semarang juga diperhitungkan menjadi kota pelabuhan yang cukup ramai disamping wilayah Demak sendiri, Tegal, dan juga Cirebon. Pada perkembangan berikutnya Semarang kemudian menjadi salah satu basis dari pertahanan VOC yang sebelumnya memindahkan pusat kekuasaannya dari Jepara. Selain karena alasan yang sifatnya militeristik, pemindahan pusat kekuasaan ini ke Semarang juga disebabkan karena adanya pendangkalan dipantai-pantai Jepara, sehingga kapal-kapal VOC kesulitan untuk bersandar (Supriyono, 2001: 22-23).

Sekitar abad ke 15-17 sebenarnya pamor Semarang tidak terlalu hebat jika dibandingkan kota pelabuhan lain di Pesisir Utara Jawa, salah satu contohnya adalah Jepara. Namun pada perkembangan berikutnya ada alasan menarik lainnya mengapa Semarang kemudian lebih ramai dari pelabuhan Jepara. Wilayah Semarang dianggap memiliki letak geografisnya yang ideal dan alami serta dataran yang subur dan indah. Oleh karena sangat ramainya pantai Utara Pulau Jawa dikala itu oleh orang Belanda maka daerah tersebut disebut sebagai "*Java's Noord-Oost Kust*" (Yuliati, 2009: 31-51). Pada perkembangan selanjutnya, Semarang kemudian berubah menjadi pusat pemukiman Eropa, dimana terjadi pembangunan yang massif di beberapa tempat sebagai sarana dan prasarana penunjang kehidupan masyarakat kulit putih yang tinggal di wilayah itu.

Semarang kemudian diproyeksikan menjadi pintu keluar berbagai komoditas alam yang dihasilkan dari wilayah-wilayah pedalaman di Jawa Tengah khususnya. Pada pertengahan abad ke 19 mulai banyak dibangun berbagai sarana penunjang untuk hal ini. Salah satu pembangunan yang menunjang perkembangan Semarang sebagai kota pelabuhan adalah dibangunnya jaringan transportasi kereta api yang menghubungkan wilayah Semarang dengan

daerah pedalaman seperti: Temanggung, Yogyakarta, Solo, dan beberapa wilayah lain yang kaya akan produk-produk agraris terutama gula (Supriyono, 2001: 27-28). Bukan hanya infrastruktur darat, Pelabuhan Semarang juga dibenahi dalam hal ini. Menjelang akhir abad 19 dibangun pelabuhan Samudra Semarang. (Wasono, 2000).

Sebagai sebuah pelabuhan besar pada awal akhir abad 19 dan awal abad ke 20, Pelabuhan Semarang tidak hanya ditunjang dengan keberadaan transportasi darat yang menjadi penghubung namun juga keberadaan beberapa sungai di kota Semarang menjadi salah faktor lain yang menunjang keberadaan pelabuhan tersebut. Ada beberapa sungai di Semarang, baik sungai yang ada karena proses alamiah maupun sungai-sungai buatan yang dikeruk oleh pemerintah kolonial pada waktu itu. Salah satu sungai yang dikeruk adalah anak sungai atau bagian dari Kali Semarang yang kemudian menjadi Banjir Kanal Timur Semarang. Selain sungai ini, pemerintah kolonial Belanda juga melakukan pengerukan disisi lain kota sehingga terciptalah Banjir Kanal Barat. Sebenarnya fungsi utama kanal ini ditujukan sebagai daerah aliran air jika terjadi banjir rob yang sering terjadi di Semarang (Wasono, 2000).

Penggunaan sungai sebagai sarana pelayaran dan juga perdagangan di Pulau Jawa, khususnya di Kota Semarang sebenarnya tidak terlalu massif jika dibandingkan dengan pulau lainnya, khususnya di Sumatera dan Jawa. Di dua pulau tersebut terdapat banyak sungai yang memiliki lebar dan panjang yang signifikan untuk dilayari kapal-kapal dengan tonase besar. Salah satu contohnya adalah Sungai Musi yang lebar sungainya bisa mencapai 2 kilometer di beberapa bagian. Sehingga kapal-kapal besar seperti kapal uap bahkan tongkang yang mengangkut berbagai komoditas terutama barang pertambangan bebas berlalu-lalang disana (Utama, 2017). Tipikal seperti ini cukup berbeda dengan sungai di Pulau Jawa secara umum. Kebanyakan sungainya memiliki lebar yang sempit untuk dilayari kapal besar dan memiliki hambatan lain untuk melayarnya yaitu endapan lumpur. Beberapa sungai di Pulau Jawa sebenarnya bisa dilayari

dengan kapal besar misalnya Sungai Brantas dan Sungai Bengawan Solo, hanya saja endapan lumpur yang menghambat laju kapal untuk masuk jauh ke pedalaman (Cabaton, 2015: 55-57).

Hal yang sama juga terjadi di kali dan kanal di kota Semarang, terutama pada awal abad 20. Hambatan lumpur ini mengharuskan pemerintah secara periodik melakukan pengerukan. Walaupun tidak bisa dilayari kapal-kapal besar, namun lalu-lintas kapal berukuran kecil dan perahu masih dijumpai di Semarang hingga tahun 1930-an. Selain pemerintah kolonial, beberapa perusahaan yang berada di pesisir kali juga melakukan pengerukan demi kelancaran perdagangan mereka. Biasanya kapal dengan tonase besar akan menunggu disekitar pelabuhan, pengangkutannya ke gudang-gudang akan menggunakan perahu atau kapal kecil jika letak perusahaan dan gudangnya berada disekitar sungai atau kali (Waloejono, 2015).

Dari latarbelakang ini bisa dilihat sedikit peranan sungai di Semarang terutama dalam bidang perekonomian, hal ini bisa digali lebih lanjut lagi mengingat ada cukup banyak perusahaan dagang besar yang berada di Semarang. Salah satu hal menarik lainnya yang harus diungkap adalah bagaimana hubungan antara sungai dan kali itu terhadap kehidupan masyarakat. Menarik apakah sungai juga dimanfaatkan oleh masyarakat dalam skala luas di Semarang. Oleh sebab itu permasalahan utama yang diangkat dalam penelitian ini adalah bagaimana keadaan dan peranan sungai di Semarang pada awal abad 20. Awal abad 20 diambil karena merupakan masa-masa terjadinya modernisasi baik di Hindia dalam skala yang luas dan khususnya Kota Semarang, dimana terjadi perkembangan yang masif pada sektor transportasi darat (kereta api) dan transportasi laut (pembangunan pelabuhan besar), dalam kaitan ini eksistensi seperti apa yang bisa ditonjolkan dari sungai dalam arus modernisasi tersebut terutama dalam bidang perdagangan dan pelayaran.

#### **Tinjauan Pustaka**

Penelitian sejarah mengenai Kota Semarang, ada berbagai aspek yang telah banyak dibahas.

Dalam kaitan ini bisa lebih spesifikkan dalam sejarah kota dan sejarah maritim di Semarang itu sendiri. Tema-tema penelitian seperti sangat sering dijumpai misalnya penelitian mengenai perkembangan Kota Semarang dari waktu ke waktu dan juga penelitian mengenai sejarah maritim yang fokus pada Semarang sebagai Kota Pelabuhan.

Salah satu penelitian yang membahas mengenai perkembangan kota Semarang adalah penelitian yang dilakukan oleh Pratiwo (Pratiwo, 2005) yang memfokuskan penelitiannya pada perencanaan pembangunan Kota Semarang antara tahun 1900-1970. Dalam penelitiannya, Semarang dipandang sebagai kota yang terus berkembang karena memiliki beberapa perencanaan yang baik. Selain menumbuhkan Semarang sebagai kota pelabuhan, hal-hal yang menyangkut pemukiman juga diperhatikan dengan pembangunan beberapa hunian mewah di wilayah perbukitan Semarang. Selain dalam bidang militer, perencanaan juga dilakukan untuk membangun Semarang sebagai salah satu kota yang berbasis militer. Sedangkan untuk masalah perairan khususnya sungai sendiri, penelitian ini hanya menyinggung sedikit mengenai keberadaan banjir kanal yang difungsikan sebagai drainase ketika banjir. Selibhnya fokus utama pembangunan lebih ditekankan pada daratan.

Selain itu ada pula penelitian serupa yang membahas mengenai perkembangan beberapa kota di Jawa, termasuk di Semarang. Penelitian yang dilakukan oleh Handinoto (Handinoto, 2015) esensinya membahas bagaimana kota-kota di Jawa berkembang dari abad 17 hingga abad 20 dari sudut pandang bentuk dan struktur kotanya. Dalam bahasan mengenai kota Semarang, penelitian lebih ditekankan pada pola-pola pemukiman masyarakat terutama batas-batas wilayah yang memisahkan daerah pemukiman dan perkantoran. Selain itu dibahas pula mengenai rencana-rencana pembangunan pemukiman yang layak dan nyaman untuk warga Semarang. Penelitian ini tidak menyinggung sama sekali sungai di Semarang sebagai bagian dari kota itu.

Masalah mengenai tata kota yang dikhususkan pada masalah perumahan juga menjadi bahasan dari Wijono (Wijono, 2015). Masalah perumahan ini cukup krusial di Semarang pada masa lalu, karena beberapa pemukiman kumuh merupakan pusat-pusat dari penyakit seperti kolera. Maka dari itu diperlukan sebuah tempat yang cocok untuk dikembangkan menjadi tempat perumahan. Salah satu wilayah perbukitan di Semarang yaitu Candi dijadikan salah satu tempat pengembangan rumah-rumah ini. Desain rumah-rumah tersebut dibuat untuk menjadikan penghuninya cukup oksigen dan sinar matahari sehingga menjauhkan penghuni dari penyakit.

Selain penelitian untuk masalah infrastruktur Semarang, ada pula kajian yang membahas Semarang sebagai kota yang menghubungkan antara wilayah pedalaman yang kaya akan sumber alam dan wilayah luar (Semarang) yang memiliki pintu masuk perdagangan yaitu pelabuhan (Supriyono, 2001). Tetapi fokus pada penelitian ini ditekankan pada hubungan antara kedua wilayah tersebut yang dihubungkan dengan jaringan transportasi darat seperti kereta dan mobil. Sedangkan fokus utama pada perairan ditekankan bagaimana pelabuhan Semarang bisa ramai.

Penelitian-penelitian yang dilakukan tentang kota Semarang sebenarnya masih masuk dalam tema kajian mengenai sungai. Hal ini bisa dilihat dari segi fisik, maka sungai tersebut sebagai bagian dari kota, dan jika dilihat dari bidang maritime maka sungai termasuk pula didalamnya. Sayangnya penelitian-penelitian yang telah dikutip tersebut sangat sedikit, bahkan beberapa buku tidak memberikan keterangan sama sekali mengenai sungai di Semarang. Kekosongan historiografi mengenai sungai inilah yang dicoba diangkat oleh tim penelitian sejarah ini.

#### **METODE**

Penelitian ini menggunakan metode sejarah (Sjamsudin, 2007) sebagai panduan dalam meneliti hal-hal yang berkaitan dengan sejarah. Dalam metode ini setidaknya ada 4 hal yang harus dilakukan oleh tim peneliti, yaitu:

heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Keempat hal tersebut sebenarnya merupakan hal yang lumrah dipahami oleh mereka yang meneliti sejarah. Namun sebelum masuk ke tahap pertama ada baiknya jika kita tahu tempat mana saja yang kita harus datangi berikut dengan pengurusan perizinan.

Tahap pertama dalam penelitian ini, tim peneliti harus menemukan sumber-sumber sejarah yang relevan dan bisa dipakai sebagai bahan penelitian oleh Tim. Dalam penelitian sejarah ada pembagian sumber-sumber sejarah yang paling tinggi adalah primer dan yang kedua adalah sekunder. Dalam penelitian sejarah, sumber primer bisa kita kategorikan sebagai arsip yang ditemukan sezaman ketika dilakukan rezim itu ada. selain itu pula ada beberapa sumber primer lainnya salah satunya adalah koran yang terbit sezaman dengan peristiwa yang akan kita teliti. Sedangkan untuk penelitian sekunder biasanya merupakan karya-karya hasil pemikiran dari sejarawan kita, misalnya buku yang membahas mengenai kemerdekaan. Ada beberapa tempat yang menjadi fokus pencarian tempat di Kota Semarang, misalnya: Perpustakaan Daerah Provinsi Jawa Tengah, Perpustakaan Daerah Kota Semarang, Arsip Daerah Jawa Tengah, Arsip Daerah Kota Semarang, Perpustakaan UNNES, Perpustakaan UNDIP, dan tempat-tempat lain yang sekiranya memiliki sumber sejarah yang relevan selama penelitian.

Tahapan kedua dalam penelitian ini adalah melakukan kritik sumber pada sumber-sumber yang telah didapatkan. Hal ini untuk mengantisipasi tidak terseleksi sumber yang tidak layak untuk digunakan sebagai sumber dalam penelitian. Kritik sendiri terbagi atas dua, yaitu: pertama, kritik sumber yang sifatnya eksternal. Sedangkan yang kedua dikenal dengan kritik eksternal yang menitik beratkan pada kondisi fisik dari sumber sejarah itu sendiri. Kritik yang keduanya itu kritik internal yang menitik beratkan pada konten sumber sejarah apakah memang relevan atau tidak dalam penelitian.

Tahapan yang ketiga dalam proses penelitian ini adalah dengan melakukan

kontemplasi dan berpikir terhadap hasil kritik yang sebelumnya telah dilaksanakan. Interpretasi bisa dibaratkan seperti melakukan tafsir ulang dari bacaan yang kita baca sebelumnya. tahap ini cukup sulit sebenarnya untuk dilakukan, karena peneliti harus mengesampingkan subjektifitas dalam penelitian. Objektifitas menjadi acuan utama agar penelitian yang dihasilkan relevan dengan luaran nantinya.

Sedangkan tahapan yang terakhir dari rangkaian penelitian sejarah adalah dengan melakukan historiografi atau penulisan sejarah. Penulisan ini biasanya didasarkan hasil interpretasi yang telah dilakukan sebelumnya. selain sebagai panduan, penulisan sejarah biasanya menurut pada sistematika bab yang telah dirumuskan sebelumnya. proses historiografi juga tidak mudah, dibutuhkan ketelitian agar sumber yang didapatkan benar serta bisa mengutipnya menjadi bahan yang berkualitas. Sedangkan pendekatan dalam penelitian ini akan dilihat dari kacamata sejarah perkotaan, mengingat sungai juga bagian dari kota ini. Dalam sejarah kota unsur kebijakan dari pengemban kekuasaan penting dan berdampak pada kota. Maka dari itu cukup penting juga melihat bagaimana para penguasa Semarang ketika itu mengeluarkan kebijakan dalam bidang tata kota terutama yang menyangkut masalah persungai.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### **Keadaan Semarang Pada Awal Abad 20**

Semarang merupakan Kota Pelabuhan besar yang telah memiliki lintasan sejarah yang panjang. Cerita mengenai berdirinya Kota Semarang, tidak lepas dari beberapa historiografi tradisional seperti yang sebelumnya telah disinggung bahwa wilayah ini juga pernah dimanfaatkan oleh Mataram Kuno sebagai pelabuhan dan cerita mengenai ekspedisi Laksamana Cheng-Ho dan anak buahnya yang singgah ke Semarang. Namun salah satu yang paling terkenal mengenai Semarang adalah cerita dari Serat Kandaning Ringgit Purwa dan Babad Nagri Semarang. Babad tersebut berisi cerita mengenai salah satu keturunan Sultan Demak yang kedua bertugas menjadi pensyiar agama

Islam disebut daerah di Pantai Utara Jawa bagian tengah. Wilayah ini memiliki pohon asam yang ditanam jarang-jarang, oleh sebab itu penyiar agama tersebut dikenal dengan nama Ki Ageng Pandanaran. Dari nama dia pula, nama Semarang tercipta yang berasal dari dua kata sebelumnya yaitu Asam dan Arang (jarang), dimana berarti ada pohon asam yang ditanam jarang-jarang (Basundoro, 2012: 40-41).

Sejak saat itu Semarang semakin berkembang menjadi sebuah kota pelabuhan yang diperhitungkan di Pulau Jawa. Posisinya yang strategis berada ditengah-tengah Jawa dan menjadi penghubung antara kota-kota pelabuhan besar lainnya. Disamping itu kota ini juga merupakan penghubung wilayah *hinterland* di Jawa Tengah yang kaya akan sumber daya alam, dengan para pedagang yang berasal dari berbagai tempat baik itu di Nusantara maupun dari berbagai penjuru dunia. Sehingga dari masa ke masa Semarang memiliki berbagai macam cerita tersendiri.

Semarang merupakan salah satu kota di Nusantara yang mendapatkan kendali penuh dari Pemerintah Kolonial Belanda, mengingat kota ini juga telah lama dikuasai oleh Pemerintah Kolonial. Sehingga banyak kebijakan terutama yang berkaitan dengan pengembangan kota ini sangat dipengaruhi oleh selera Pemerintah Kolonial dengan budaya baratnya. Pada awal abad 20, banyak kota-kota besar di Hindia-Belanda yang mendapat imbas dari peraturan mengenai otonomi daerah pemerintah kolonial. Kota-kota tersebut berdiri menjadi kota dengan status otonom atau dikenal dengan istilah *Gemeente*. Kota-kota yang memiliki status demikian berlomba dalam hal pengembangan modernisasi kota. Dalam pengembangan kota-kota besar di Hindia Belanda, muncul nama-nama arsitektur yang menjadi pelopor dari pembangunan kota-kota tersebut, seperti nama Thomas Karsten yang terkenal karena banyak rancangannya di bangun di Kota Semarang pada awal abad 20 (Basundoro, 2012: 75-76).

Signifikasi nama Karsten yang lekat dengan pembangunan di Semarang pada awal abad 20 juga disepakati oleh HP. Berlage. Berlage adalah seorang ahli arsitektur asal Belanda yang

sempat mengunjungi Hindia-Belanda tahun 1920an mencoba membuat semacam penilaian mengenai kota-kota di Hindia Belanda dari segi arsitektur. Dia mengoreksi bahwa beberapa kota-kota di Hindia-Belanda memakai arsitektur yang kurang tepat menurutnya terutama dalam menggabungkan beberapa budaya tertentu seperti budaya lokal, Hindu-Budha, dan Eropa. Tetapi persepsinya kemudian berubah ketika mengunjungi Semarang. Menurutnya Semarang adalah kota paling Indah di Hindia-Belanda ketika itu. Dia juga memuji arsitek utama kota kolonial Semarang yaitu Thomas Karsten karena berhasil mengubah Semarang menjadi kota yang indah (Mrazek, 2006: 89-90).

Selain berkembang dalam bidang perekonomian dan bidang arsitektur, Kota Semarang juga merupakan salah satu kota penting di Hindia Belanda untuk masalah perkembangan politik pergerakan nasional. Perkembangan transportasi yang ada di wilayah ini juga membawa dampak yang tidak langsung dalam bidang politis. Misalnya perkembangan jaringan kereta api, dampak keberadaan kereta api bukan hanya menghubungkan Semarang sebagai pusat jaringan kereta api pada masa itu dengan berbagai tempat di barat, timur, dan selatan Jawa. Namun juga lebih jauh menghubungkan ideologi politik yang berkembang ketika itu. Batas ideologis yang dimaksud adalah jaringan kereta api ini juga menyebarkan berbagai pemikiran dan paham yang berkembang di Kota Semarang. Misalnya paham komunis yang tersebar di berbagai tempat yang juga pada dasarnya terhubung dengan Semarang melalui kereta api (Mrazek, 2006: 23-25).

Perkembangan politik pergerakan nasional di Semarang tumbuh dengan suburnya. Ada beberapa organisasi Pergerakan Nasional yang lahir di kota ini atau lahir di wilayah lain namun berkembang pesat di kota ini. Organisasi Sarekat Islam dan Partai Komunis Indonesia jelas merupakan salah satu contoh yang menggambarkan hal tersebut. Bagaimana Semarang kemudian dijadikan salah satu basis kekuatan politik pada masa Pergerakan Nasional di awal abad 20 (Vickers, 2008).

Hal ini tentu saja tidak bisa dilepaskan dari jumlah penduduk Kota Semarang dan sekitarnya yang cukup banyak pada masa itu. Dalam laporan serah terima jabatan (*Memorie van Overgave*) Residen Semarang P.J. Bijleveld yang dilaporkan tanggal 2 Juni 1930, ada beberapa hal yang dia sampaikan selama masa jabatannya. Untuk pemasalahan mengenai kependudukan, jumlah penduduk Semarang sendiri hingga tahun 1929 adalah sekitar 996.816 jiwa. Adapun pembagian komposisi penduduknya, yaitu: 948.043 adalah orang-orang asli atau bumiputera, 16.982 adalah orang-orang Eropa, 29.591 adalah orang-orang Cina, dan 2.200 orang-orang timur asing yang banyak didominasi orang-orang Arab. jumlah tersebut merupakan jumlah penduduk pada Keresidenan Semarang, sedangkan untuk jumlah penduduk Kota Semarang sendiri yaitu 154.785 jiwa dengan perincian, yaitu: 115.278 adalah orang-orang bumiputera, 23.974 adalah orang-orang Cina, 13.333 adalah orang-orang Eropa, dan 2.200 orang-orang timur asing yang didominasi oleh orang-orang Arab (Arsip Nasional Republik Indonesia, 1977: 43-44).

### **Fungsi dan Peran Sungai di Semarang Pada Awal Abad 20**

Sungai merupakan bagian dari perkembangan Kota Semarang pada awal abad 20. Seperti yang dijelaskan walaupun sungai-sungai di kota ini kecil tidak sebanding dengan beberapa kota di Sumatera dan Kalimantan yang memiliki sungai yang lebar dan panjang, sungai di Semarang hanya berjumlah sedikit dengan aliran yang sempit dan tidaklah bisa dikatakan panjang (hanya melintas di kota saja). Namun kita tidak bisa pula mengatakan bahwa sungai di Semarang sama sekali tidak ada guna walaupun tidak sebesar jika membandingkan dengan sungai di kota-kota di Sumatera dan Kalimantan.

Di dalam kota Semarang sendiri mengalir beberapa sungai atau yang sering disebut juga dengan kali yaitu: Kali Garang, Kali Semarang, Kali Kanal Timur (Banjir Kanal Timur), Sungai Sringin, Sungai Plumbon, Sungai Karanganyar, Sungai Bringin, Sungai Cilandak, dan Sungai Siangker. Sebagian besar sungai-sungai berfungsi

utama sebagai sistem drainase kota tatkala Semarang dilanda banjir terutama banjir rob. Pemerintah Kolonial juga berupaya mengeruk beberapa sungai dan menjadikannya kanal-kanal untuk mengantisipasi bencana banjir yang semakin besar. Pembuatan kanal ini awalnya dilakukan dengan mengeruk Kali Garang, pengerukan ini selain untuk menghindari pendangkalan sungai juga agar kali ini bisa dimasuki oleh kapal-kapal kecil. Kali Garang juga sempat beberapa kali mengalami perbaikan, terutama pembangunan pembatas disekitar kali yang rusak dan berpotensi merusak jalan. Salah satu perbaikan terjadi pada tahun 1932 yang melibatkan jawatan pengairan setempat (Wasono, 2000; Dients der Landsbouwen Semarang, No. 1011/L/21 Tahun 1932).



**Gambar 1.** Foto Kali Garang Pada Awal Abad 20 dengan latar belakang Gunung Ungaran (sumber: [www.tropenmuseum.nl](http://www.tropenmuseum.nl))

Bagian lain Kota Semarang, Pemerintah Kolonial juga membangun kanal di bagian tengah dan timur kota ini. Pada bagian pusat kota Sungai Semarang atau Kali Semarang juga dikeruk untuk dibuat kanal. Kanal inilah yang dikenal sebagai Kali Baru, pengerjaannya sendiri baru rampung sekitar akhir abad 19. Sedangkan dibagian timur kota, Pemerintah Kolonial Belanda juga membangun kanal baru dengan menyudet Sungai Plumbon. Kanal yang dibangun di Sungai Plumbon inilah yang terkenal dengan nama Banjir Kanal Timur. Selain itu perlu diketahui bahwa pembangunan kanal-kanal di Semarang merupakan model pembangunan kanal pertama yang ada di Hindia-Belanda kala itu. Selain melakukan penyudetan dan pengerukan disekitar kanal, Pemerintah Gemeente Semarang juga membangun jembatan-

jembatan penghubung diatas kanal termasuk juga melakukan perbaikan tatkala jembatan itu rusak. Salah satu perbaikan pernah dilakukan pada jembatan Kabluk tahun 1934 (Waloejono, 2015; [www.suaramerdeka.com](http://www.suaramerdeka.com); *Waterstaatsdiens van Midden-Java*, No. 5188 Tahun1934).



**Gambar 2.** Penampakan salah satu sungai di Semarang pada awal abad 20 (sumber: [www.tropenmuseum.nl](http://www.tropenmuseum.nl))

Fungsi sungai sebagai drainase juga dimanfaatkan oleh Pemerintah Kota Semarang pada waktu itu sebagai saluran-saluran air pada perumahan yang akan mereka buat. Pada awal abad 20 Pemerintah mencoba membangun perumahan-perumahan yang ditujukan untuk masyarakat Semarang kelas menengah, terutama bagi masyarakat Belanda dan masyarakat Bumiputera yang yang bekerja bagi Belanda (Pegawai Negeri). Sedangkan bagi para pegawai kelas atas, Pemerintah Belanda telah membangun Perumahan elit di wilayah tinggi di Semarang yaitu wilayah Candi yang dikenal cukup sejuk. Untuk kelas dibawahnya, Pemerintah Gemeente Semarang kemudian membangun pula sebuah perumahan yang sebelumnya merupakan sebuah kampung. Kampung yang dimoderenkan ini terletak di Kampung Sompok, arsitektur perumahan dalam kampung ini dibuat lebih kental dengan nuansa Jawa. Walaupun seperti itu, ada cukup banyak orang-orang Eropa yang tertarik tinggal dikampung tersebut karena bersih. Salah satu aspek kebersihan yang dijaga ketat oleh pemerintah dan warga yang tinggal disana adalah kebersihan sungainya. Kebetulan pembangunan kampung ini berdekatan dengan anak sungai Kaligawe. Secara periodik pemerintah kota selalu melakukan pembersihan sungai kecil tersebut. Ini menjadi bukti diawal abad 20, salah satu fungsi

di Semarang adalah sebagai destinasi perumahan. Namun seperti yang dipahami, fungsi disini karena sungai memungkikan mereka untuk membuang limbah cair rumah tangga (bukan sampah padat) dan sebagai saluran air. (Wijono, 2015: 181-185)

Jelas disini bahwa fungsi utama sungai di Semarang, khususnya pada akhir abad 19 dan awal abad 20 adalah sebagai drainase dan saluran air ketika kota ini diterjang oleh banjir. Baik banjir karena meningkatnya volume air hujan, maupun karena banjir rob, mengingat Kota Semarang berbatas langsung dengan lautan dibagian utara kota. Tapi apakah hanya sebatas sini saja fungsi sungai di Semarang. Beberapa data yang telah didapatkan menjelaskan bahwa pada awal abad 20 ada dinamika yang menarik yang terjadi sehubungan dengan fungsi sungai di Semarang.

Rupanya sungai-sungai di Semarang bukan hanya berfungsi sebagai drainase dan saluran air semata. Salah satu fungsi yang signifikan adalah keberadaan beberapa sungai dan kanal di Semarang menjadi penunjang bagi pelabuhan Semarang pada awal abad 20. Pendangkalan wilayah Pelabuhan yang sudah terjadi sebelum Abad 20 memaksa pemerintah setempat menggunakan sungai yang sebelumnya juga telah dioptimalkan dengan dilakukan pengerukan ulang. Sekitar pertengahan abad ke 19 (1850) di bantaran Kali Semarang dibangun sebuah pos yang difungsikan sebagai tempat pemeriksaan kapal-kapal yang masuk ke Pelabuhan Semarang. Selain itu dibantaran sungai pula yang menuju ke hulu (mengarah kota) dibangun berbagai fasilitas gudang atau tempat penyimpanan barang-barang yang dibawah oleh perahu dan kapal tersebut. Tentu saja semakin kedalam maka lebar sungai semakin menyempit dan akan dangkal. Oleh sebab itu hanya kapal-kapal dengan tonase yang rendah saja bisa masuk kedalam. (Supriyono, 2000:24).

Beberapa tahun setelahnya yaitu pada tahun 1854, pemerintah Semarang kembali membangun sebuah pelabuhan yang lebih dekat dengan laut. Namun pembangunan ini terlebih dahulu terlebih dahulu harus menggali sebuah kanal baru yang dinamakan Kanal Kali Baru.

Kanal Kali Baru ini memiliki panjang sekitar 1.180 m, lebar antara dinding pangkalan berlabuh sekitar 23 m, lebar jarak antara tanggul timur dan barat sekitar 65 m. pembangunan ini dibuat sedemikian rupa terhubung dengan kali Semarang sehingga kanal ini seperti anak sungai dari Kali Semarang yang menjorok ke laut. Untuk tonase kapal sendiri, kapal-kapal dengan tonase maksimal 500 ton bisa masuk ke Kanal Kali Baru ini atau perahu-perahu kecil dibawahnya. Untuk kapal-kapal besar diatasnya maka harus berlabuh sekitar 3-4 mil laut dari dari titik pantai (Supriyono, 2000:24).

Dengan meningkatnya volume ekspor dan impor di pelabuhan ini makan pada pergantian abad atau sekitar awal abad 20, pemerintah kolonial berupaya untuk memperbesar daya tampung dari pelabuhan ini dengan membangun pelabuhan lain di sisi timur dari Kanal Kali Baru ini. Pembangunannya dimulai pada tahun 1910 dan rampung pada tahun 1924. Adapun beberapa hal yang dilakukan dalam pembangunan pelabuhan ini misalnya kedalaman kanal yang ditambah mencapai 2.80 m, kemudian pangkalan berlabuh juga diperluas secara signifikan yaitu menjadi 850 m. Pelabuhan ini kemudian dikenal dengan istilah Prauwhaven (pelabuhan perahu) (Supriyono, 2000: 24-25).



**Gambar 3.** Lalu-lintas pelayaran di Kali Baru Semarang setelah dibangun dermaga pada awal abad 20 (sumber: [www.tropenmuseum.nl](http://www.tropenmuseum.nl))

Pelabuhan Semarang pada dasarnya merupakan sebuah port, dalam konsep port sendiri Pelabuhan Semarang merupakan tempat

tukar menukar barang dari luar negeri dan dari Hinterland Semarang dan Jawa Tengah Sendiri. Port sendiri butuh penunjang dan sulit untuk berdiri sendiri, artinya dia harus ditunjang dengan keberadaan sektor transportasi lain yang berkembang untuk menunjang keberadaan port ini (Broeze (ed). 1989: 232). Sungai di Semarang sebenarnya mengambil peran disini walaupun porsinya tidak sebesar jaringan transportasi darat.

Dalam laporan serah terima jabatan Residen Semarang P.J Bijleveld tahun 1930 disinggung pula persoalan mengenai sungai. Dalam laporan serah terima jabatan tersebut disebutkan Bijleveld juga melaporkan bahwa lalu-lintas sungai di Semarang sudah tidak berarti lagi menjelang berakhirnya masa jabatannya. Keadaan sungai memburuk disebabkan oleh beberapa hal salah satunya adalah pendangkalan sungai yang parah sehingga hanya kapal-kapal kecil saja yang bisa berlayar hingga agak masuk ke kota Semarang, dengan catatan air sungai sedang pasang sehingga debit air juga meningkat. Selain itu penggunaan sungai juga hanya dilakukan oleh para nelayan dengan perahu kecilnya saja. Perahu yang digunakan nelayan hanya sampan kecil saja, dan mereka kebanyakan merupakan nelayan-nelayan yang subsisten. Hal ini sangat kontras dengan keadaan sungai di Semarang beberapa tahun sebelumnya. Bijleveld bahkan melaporkan bahwa sebenarnya sungai di Semarang masih bisa dilayari. Salah satunya adalah penggunaan sungai Bodri disekitar wilayah Semarang dan Kendal. Pada waktu itu pengiriman gula dari pabrik di daerah Cepiring dan Gemuk masih memanfaatkan Sungai bodri. Kedua pabrik tersebut mengirimkan komoditas gulanya menggunakan kapal-kapal yang melewati Sungai Bodri (Arsip Nasional Republik Indonesia, 1977: 64-65).

Salah satu sebab utama mengapa transportasi sungai di Semarang terpinggirkan adalah berkembang pesatnya transportasi darat, termasuk juga udara di Semarang pada akhir abad 19 dan awal abad 20. Terutama jaringan kereta api yang mulai dibangun pada pertengahan kedua abad 19 di Jawa Tengah sangat mempengaruhi volume perdagangan di Pelabuhan Semarang. Kendali dari perusahaan

Kereta Api berada pada tangan NIS (Nedelandsch Indie Spoor Maatschappij). Hingga menjelang akhir abad ke 19, perusahaan ini telah membangun jaringan kereta api yang menghubungkan daerah-daerah kaya sumber daya alam di pedalaman Jawa Tengah seperti Surakarta, Yogyakarta, Temanggung, Gundi, dan lain-lain dengan daerah pelabuhan yaitu Semarang. Selain itu perusahaan ini juga memperluas jangkauannya ke barat dengan menghubungkan Semarang dengan kota pelabuhan lainnya yaitu Cirebon. Di dalam kota sendiri dikembangkan pula jaringan trem uap yang mulai dibangun pada awal abad 20. Namun trem tidak terlalu berdampak signifikan karena lebih banyak digunakan untuk mengangkut manusia (Supriyono, 2000: 27-28; Arsip Nasional Republik Indonesia, 1977: 64-65).

#### SIMPULAN

Semarang merupakan sebuah kota dengan lintasan historis yang panjang. Kota ini telah lama dikenal sebagai kota pelabuhan yang ramai dikunjungi baik oleh para pedagang domestik maupun internasional. Sehingga reputasinya sebagai sebuah kota dagang tidak perlu diragukan. Selain memiliki beragam sumber daya alam yang menarik minat para pedagang, Semarang juga berada pada posisi yang strategis dalam peta perdagangan Nusantara, Semarang terletak di tengah-tengah pesisir utara Jawa.

Dalam perkembangan kota ini, kota Semarang dikuasai oleh Belanda. Oleh sebab itu pengaruh dan budaya Belanda sangat lekat di Semarang terutama dalam pembangunan kota, dimana arsitektur Semarang dibuat menyerupai keadaan kota-kota di Eropa. Dalam pengelolaan sebuah kota dalam hal ini Semarang, keberadaan sungai sangat penting, karena sungai memiliki banyak manfaat untuk keberlangsungan kota tersebut. Semarang sendiri memiliki beberapa sungai seperti Kali Garang, Kali Semarang, Kali Baru, Sungai Plumbon, dan lain-lain. Jumlah sungai di Semarang tidaklah banyak serta ukurannya tidak sepanjang dan selebar sungai-sungai di Sumatera dan Kalimantan, dengan kata lain sungai-sungai di Semarang berukuran kecil.

Namun ukuran tersebut tidak membuat keberadaan sungai tidak penting di Semarang. Selama awal abad 20 setidaknya ada beberapa fungsi sungai yang cukup penting bagi kota Semarang. Pertama, sungai menjadi saluran drainase ketika Kota Semarang dilanda banjir. Oleh sebab itu kemudian Pemerintah Kolonial berupaya mengeruk dan menyudet beberapa sungai di Semarang agar bisa terus dimanfaatkan dalam hal ini. Selain itu beberapa anak-anak sungai kecil di Semarang juga dimanfaatkan sebagai saluran air bagi perumahan-perumahan yang baru dibangun oleh Pemerintah Belanda. Kedua, fungsi sungai lainnya terutama yang berkaitan dengan perekonomian adalah sungai di Semarang menjadi salah satu fasilitas pendukung dari Pelabuhan Semarang. Selain jalan raya dan kereta api di sektor darat, keberadaan sungai di sektor perairan sangat membantu pengembangan Pelabuhan Semarang. Banyak kapal-kapal (tonase kecil) bisa masuk ke dalam Kota Semarang dan menyandarkan kapalnya.

Namun fungsi sungai yang kedua ini hanya bertahan sesaat, perkembangan jaringan transportasi darat mengikis peranan sungai dalam hal transportasi. Menjelang akhir tahun 1930an, keadaan transportasi sungai di Semarang sudah sangat sepi. Sehingga sungai di Semarang lebih banyak difungsikan sebagai drainase kota dari pada alternatif dalam transportasi di Semarang.

#### DAFTAR PUSTAKA

##### Arsip

Khasanah Arsip Daerah Provinsi Jawa Tengah, *Dients der Landsbouwen Semarang*, No. 1011/L/21 Tahun 1932.

Khasanah Arsip Daerah Jawa Tengah, *Waterstaatsdients van Midden Java*, No. 5188 Tahun 1934.

##### Buku dan Jurnal

Arsip Nasional Republik Indonesia. 1977. *Memori Serah Jabatan 1921-1930 Jawa Tengah*. Jakarta: Arsip Nasional Indonesia.

Basundoro, Purnawan. 2012. *Pengantar Sejarah Kota*. Yogyakarta: Ombak.

Cabaton, Antoine. 2015. *Jawa, Sumatra, dan Kepulauan Lain di Hindia Belanda*. Yogyakarta: Ombak.

- Handinoto. 2015. *Perkembangan Kota di Jawa Abad XVII Sampai Pertengahan Abad XX*. Yogyakarta: OMBAK.
- Lapian, AB. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke 16 dan 17*. Depok: Komunitas Bambu.
- Mrazek, Rudolf. 2006. *Engineers of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalismedi Sebuah Koloni*. Jakarta: Penerbit Obor.
- Pratiwo, *The City Planning of Semarang 1900-1970*. Dalam Colombijn, Freek (ed), dkk. 2019. "Kota Lama Kota Baru" *Sejarah Kota-kota di Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Rhoads, Murphey. *On Evolution of the Port City*. dalam Frank Broeze (ed). 1989. *Brides of The Sea: Port Cities of Asian from 16<sup>th</sup> to the 20<sup>th</sup> Centuries*. Kengsinton: New South Wales University Press
- Sulistiyono, Singgih Tri. 2004. *Sejarah Maritim Indonesia*. Jakarta: Depdiknas.
- Supriyono, Agus. *Hubungan Antara Pelabuhan dengan Daerah-daerah Hinterland: Studi Kasus di Pelabuhan Semarang Abad XX*. Dalam Sedyawati, Edi dan Susanto Zuhdi. 2001. *Arung Sejarah: Persembahan Memperingati Sembilan Windu AB. Lapian*. Depok: Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya Lembaga Penelitian Universitas Indonesia.
- Utama, Nanda Julian. 2017. *Perdagangan dan Pelayaran di Sungai-sungai Keresidenan Palembang 1900-1930*. Tesis tidak terbit pada Jurusan Sejarah Universitas Indonesia.
- Vickers, Adrian. 2008. *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta: Insan Madani.
- Waloejono, Djatmiko. 2015. *Transformasi Kawasan Pelabuhan Dalam Aspek Industri Di Coastal City Semarang*. Makalah disampaikan pada Seminar Nasional "Menuju Arsitektur dan Ruang Perkotaan yang Ber kearifan Lokal" PDTAP 2015.
- Wasono. 2000. *Morfologi dan Potensi Kelautan di Kota Semarang*. Semarang: Aneka Ilmu.
- Wijono, Radjimo Sastro. *Public Housing in Semarang and the Modernization of Kampong's 1930-1960*. Dalam Colombijn, Freek & Joost Cote. 2015. *Cars, Conduits, and Kampongs: The Modernization of the Indonesian City (1920-1960)*. Leiden: Brill.
- Yuliati, Dewi. 2009. *Menuju Kota Industri, Semarang pada Era Kolonial*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro Semarang.

#### Website

[www.suaramerdeka.com](http://www.suaramerdeka.com)

[www.tropenmuseum.nl](http://www.tropenmuseum.nl)