



Perkembangan Saluran Pembuangan dan Normalisasi Sungai di Kota Cirebon Pada Masa Kolonial (1870-1938)

Anwar Firdaus Mutawally*, Mumuh Muhsin Zakaria, Miftahul Falah

Universitas Padjadjaran, Indonesia

*anwar22005@mail.unpad.ac.id

Abstract

This research aims to explain the development of drainage channels and river normalization in Cirebon City during the Dutch colonial period (1870-1938). This research was motivated by the lack of research regarding drainage channels and river normalization in Cirebon City during the colonial period. The method used is the historical method which includes four stages of work, namely heuristics, criticism, interpretation and historiography. The research results show that before the 20th century, Cirebon did not have any government-managed sewers at all. Therefore, city residents build sewers independently or use the surrounding environment to dispose of sewage and household waste. Construction of drainage channels and river normalization in Cirebon began in 1885 and peaked from 1918 to 1934. The development project was divided into South Cirebon and North Cirebon. The presence of sewers gave rise to toilet facilities in Cirebon City and developments in waste management.

Keywords: Cirebon; River Normalization; Sewerage.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan perkembangan saluran pembuangan dan normalisasi sungai di Kota Cirebon pada masa kolonial Belanda (1870-1938). Penelitian ini dilatarbelakangi oleh kurangnya riset mengenai saluran pembuangan dan normalisasi sungai di Kota Cirebon pada masa kolonial. Metode yang digunakan ialah metode sejarah yang meliputi empat tahap kerja yakni heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebelum abad ke-20, Cirebon tidak memiliki sama sekali saluran pembuangan yang dikelola pemerintah. Oleh sebab itu penduduk kota membangun saluran pembuangan secara mandiri atau menggunakan lingkungan sekitar untuk buang kotoran dan limbah rumah tangga. Pembangunan saluran pembuangan dan normalisasi sungai di Cirebon dimulai pada tahun 1885 dan puncaknya pada tahun 1918 sampai 1934. Proyek pembangunan terbagi menjadi Cirebon Selatan dan Cirebon Utara. Kehadiran saluran pembuangan memunculkan fasilitas MCK di kota Cirebon dan perkembangan pada manajemen pengelolaan sampah.

Kata Kunci: Cirebon; Normalisasi Sungai; Saluran Pembuangan

Pendahuluan

Kemunculan revolusi industri di Eropa pada abad ke-18 menjadi titik penting bagi kehidupan manusia. Revolusi industri mengubah aspek sosial, ekonomi, dan politik umat manusia secara global (Crane-Kramer & Buckberry, 2023). Salah satu dampak yang timbul pasca revolusi ialah urbanisasi. Sebelum revolusi, tingkat urbanisasi di Eropa kurang dari 15% kemudian meningkat jadi 45% setelah revolusi (Alvarez-Palau, Bogart, Dunn, Satchell, & Shaw-Taylor, 2020; Gollin, Jedwab, & Vollrath, 2016). Tercatat pada abad ke-18, beberapa kota di Eropa misalnya London dan Paris memiliki populasi hingga satu juta jiwa berkat urbanisasi (Smil, 2019). Namun peningkatan populasi penduduk

tidak ditunjang prasarana kebersihan yang baik, akibatnya kota-kota besar rentan terserang wabah penyakit. Contohnya pada saat wabah kolera kedua (1826-1837), London mengalami korban jiwa sebanyak 6.536 jiwa dan Paris sebanyak 20.000 jiwa (Rosenberg, 2009). Besarnya jumlah korban jiwa di Eropa pada saat tersebut disebabkan kondisi kota yang kotor dan kekurangan sanitasi. Ahli kesehatan dan pemerintah saat tersebut hanya mementingkan karantina namun melupakan pentingnya sanitasi bagi kesehatan masyarakat (Ackerknecht, 2009). Untuk mencegah terjadinya wabah penyakit, kota memerlukan sistem sanitasi. Sanitasi terdiri dari tiga aspek utama yakni penyediaan air bersih, sistem pembuangan limbah, dan pengelolaan sampah (Melosi, 2008). Sanitasi telah digunakan sejak zaman kuno untuk menjauhkan wabah penyakit dari manusia (Angelakis, Capodaglio, & Dialynas, 2022). Berkat sanitasi yang baik, peradaban besar dunia seperti Mesopotamia, Yunani, dan Romawi mampu menunjang populasi besar pada masanya (Vuorinen, Juuti, & Katko, 2007). Maraknya wabah di Eropa dan Amerika pada abad ke-19, memunculkan kembali kesadaran akan pentingnya sanitasi bagi kesehatan masyarakat. Oleh sebab itu para ahli mulai memikirkan inovasi sanitasi di kota-kota besar (Budiman, 2022). Misalnya Kota London yang membangun saluran pembuangan sepanjang 1800 km demi menghindari wabah kolera pada tahun 1864 (Porter, 2001).

Permasalahan sanitasi tak hanya terjadi di negara-negara Eropa, melainkan juga terjadi di wilayah koloni misalnya Hindia Belanda. Perkembangan perkebunan, teknologi transportasi, dan industrialisasi pada abad ke-19 mendorong urbanisasi penduduk desa ke kota (Sasmita, 2019). Pesatnya laju urbanisasi di wilayah koloni tidak disertai kondisi sanitasi yang memadai, akibatnya kesehatan penduduk kota menurun dan rentan terserang wabah penyakit (Budiman, 2022). Karena sering mengalami wabah penyakit, Hindia Belanda sempat dinobatkan menjadi salah satu tempat paling tidak sehat di dunia pada abad ke-19. Bahkan para pedagang, serdadu, dan perwira Belanda menjuluki ibu kota Hindia Belanda sebagai *Graf der Hollanders* (kuburan orang Belanda) (Loedin, 2005). Kondisi sanitasi yang buruk tak hanya terjadi di Batavia melainkan juga terjadi pada kota-kota lainnya di Hindia Belanda misalnya Cirebon.

Cirebon merupakan salah satu kota pelabuhan di Hindia Belanda yang terdampak laju urbanisasi pada abad ke-19. Raffles menyatakan pada tahun 1805-1815, Cirebon mengalami peningkatan penduduk sebesar 35% dari 160.100 jiwa menjadi 216.001 jiwa (Raffles, 2014). Selain itu berdasarkan data kependudukan Hindia Belanda, antara tahun 1840-1880, Cirebon mengalami peningkatan populasi sebesar 10.000-30.000 jiwa per tahun (Emalia, 2020). Namun kurangnya prasarana kota untuk menampung populasi penduduk menyebabkan kota kumuh, kotor, dan sering terserang wabah (Emalia, 2020). Permasalahan wabah penyakit di Cirebon terkait sanitasi kota yang buruk, namun permasalahan utama sanitasi di Cirebon ialah saluran pembuangan. Hingga pertengahan abad ke-19, Cirebon tidak memiliki saluran pembuangan (Molsbergen, 1931). Karena tidak memiliki saluran pembuangan, penduduk Cirebon memanfaatkan sungai untuk buang kotoran dan limbah rumah tangga (Broek, 1891). Upaya awal pemerintah kolonial untuk memperbaiki saluran pembuangan dimulai sejak tahun 1854. Pada tahun tersebut, pemerintah kolonial membentuk dinas pekerjaan umum yang disebut *Burgerlijke Openbare Werken* (BOW). Sejak tahun 1866, BOW memiliki lima program kerja yakni *Landsgebouwen* (bangunan negara), *Wegen* (jalan), *Irigatie en Assainering* (irigasi dan *assainering*), *Waterkracht* (pembangkit listrik tenaga air), dan *Constructie Bureau* (biro konstruksi) (Idris, 1970). Mulanya BOW hanya berfokus pada pembangunan jalan raya dan saluran irigasi untuk kepentingan perkebunan. Namun tujuan tersebut terus berkembang dengan hadirnya sistem ekonomi liberal pada tahun 1870. Dengan hadirnya sistem ekonomi liberal, BOW merambah pada irigasi dan drainase kemudian penyediaan air bersih, normalisasi sungai, dan perbaikan sanitasi kota (Ravesteijn, 2008).

Pada tahun 1870, pemerintah kolonial mengubah Sistem Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*) menjadi Sistem Ekonomi Liberal. Liberalisasi ekonomi memberi peluang bagi para pengusaha untuk mengembangkan industri di Hindia Belanda (Hakim, 2018). Oleh sebab itu, banyak pengusaha asal Eropa yang bermigrasi ke Hindia Belanda untuk mengembangkan usahanya. Untuk memenuhi kebutuhan hidup para pengusaha, pemerintah kolonial mulai membenahi berbagai prasarana di Hindia Belanda (Tasnur, Apriyanto, & Arrazaq, 2022). Beberapa agenda pemerintah ialah memperbaiki saluran pembuangan dan normalisasi sungai. Meskipun demikian, pembangunan pada masa ekonomi liberal kenyataannya hanya menyangkut kebutuhan hidup orang Eropa saja. Akibatnya terjadi kesenjangan antara orang Eropa dan Pribumi yang kemudian menjadi salah satu pemicu hadirnya Politik Etis.

Terdapat beberapa alasan mengapa penelitian ini difokuskan di Kota Cirebon. Alasan pertama, Cirebon merupakan salah satu kota dengan citra terburuk pada masanya namun berubah menjadi kota modern yang bersih setelah melalui berbagai perbaikan sanitasi (Puguh, 2010). Alasan kedua ialah perbaikan sanitasi di Cirebon telah dilakukan lebih dahulu dibandingkan kota-kota lainnya di Hindia Belanda yakni pada tahun 1870. Berbeda halnya dengan kota-kota besar misalnya Kota Bandung dan Kota Medan yang baru mendapat perhatian sanitasi sejak abad ke-20 (Affandi, Agustono, & Zuska, 2022; Budiman, 2022; Suriani & Anwar, 2019). Alasan ketiga ialah belum ada penelitian yang mengkaji secara spesifik mengenai pembangunan saluran pembuangan dan normalisasi sungai di Cirebon.

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang memiliki kemiripan dengan penelitian ini. Penelitian oleh Arif *et al.* (2020) dan Sanusi *et al.* (2022) membahas mengenai sejarah sungai di Cirebon pada masa kolonial. Pada penelitian tersebut terdapat penjelasan singkat mengenai normalisasi sungai. Meskipun demikian, penelitian ini tidak membahas mengenai kondisi saluran pembuangan sebelum perbaikan, perkembangan saluran pembuangan, dan dampak yang ditimbulkan karena perbaikan saluran pembuangan. Selain itu penelitian lainnya dilakukan oleh Hudiyanto (2015), Suriani & Anwar (2019), Emalia (2020), dan Budiman (2022). Namun tak ada satupun yang mengkaitkan perkembangan sanitasi sebelum *Gemeente* (kotamadya). Keberuan penelitian ini ialah meyakinkan bahwa perbaikan sanitasi di Kota Cirebon sudah dilakukan sebelum naik status menjadi *Gemeente*.

Penelitian ini menggunakan konsep sanitasi dan higiene serta pendekatan politik. Sanitasi adalah cara untuk meningkatkan kesehatan masyarakat dan lingkungan hidup masyarakat yang mendiami suatu wilayah, sedangkan higiene berkaitan usaha menjaga, merawat, dan meningkatkan kesehatan tubuh manusia (Melosi, 2008; Taylor, 2011). Perbedaan sanitasi dan higiene terletak pada hubungannya. Sanitasi lebih berhubungan dengan prasarana untuk meningkatkan kesehatan masyarakat, sedangkan higiene lebih berkaitan dengan upaya pribadi penduduk dan tindakan penegakan untuk menjaga kesehatannya (Affandi, 2019).

Pendekatan politik dibutuhkan untuk menjelaskan perkembangan prasarana sanitasi karena sanitasi tidak terbentuk secara alami melainkan sengaja dibentuk sebagai tantangan modernisasi kota. Di dalam tantangan modernisasi terdapat berbagai kepentingan mulai kolonialisme, industri, urbanisasi. Berbagai permasalahan ini tidak hanya disebabkan oleh penduduk kota sebagai entitas sosial kota, melainkan juga peran unsur industri dan institusi politik kota. Permasalahan sanitasi ditangani melalui berbagai usaha dari pemerintah kota dalam membangun prasarana kota. Dalam prosesnya terdapat tarik-menarik kepentingan antara *stakeholders* di antaranya pemerintah kota, pemerintah pusat, pihak swasta dan penduduk sebagai penerima manfaat utama dari usaha pembangunan sanitasi yang dilakukan (Affandi, 2019).

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan di atas, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui perkembangan saluran pembuangan dan normalisasi sungai di Kota Cirebon pada tahun 1870 sampai tahun 1938. Tahun 1870 dipilih sebagai tahun awal penelitian karena pada tahun tersebut pemerintah kolonial merencanakan normalisasi Kali Bacin dan tahun 1938 dipilih sebagai tahun akhir penelitian dengan pembangunan saluran pembuangan terakhir oleh pemerintah kolonial yakni di Kampung Pekalangan. Tujuan penelitian ini ialah untuk menjelaskan kondisi saluran pembuangan di Cirebon sebelum perbaikan sanitasi, perkembangan normalisasi sungai dan pembangunan saluran pembuangan, dan dampak yang ditimbulkan perbaikan tersebut.

Metode

Metode yang digunakan pada penelitian ini ialah metode Sejarah yang terdiri dari empat tahap kerja yakni heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi (Herlina, 2020). Pada tahap heuristik dilakukan pengumpulan sumber-sumber sejarah dari berbagai tempat seperti arsip nasional, perpustakaan, dan situs internet. Sumber-sumber yang digunakan terdiri dari sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer yang digunakan ialah sebagai berikut:

1. Lembar negara, laporan (*verslag*), dan buku resmi pemerintahan: *Staatsblad Tahun 1906 No. 122, Verslag over de burgerlijke openbare werken in Nederlandsch-Indië, Gedenkboek der Gemeente Cheribon 1906-1931, Het rioleeringsvraagstuk in Nederlandsch-Indië*,
2. Karya-karya sezaman yang ditulis oleh individu: *Oud en nieuw Oost-Indien, Ontstaan en groei der stads- en landgemeenten in Nederlandsch-Indië, On the Mineralogy of Java*.
3. Surat kabar sezaman: *Algemeen Handelsblaad, Bataviaasch Nieuwsblaad, De Locomotief, De Indische Courant, Java-Bode, Koemandang Masjarakat, dan Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*.
4. Foto dan peta: peta *Situatie van te het riolereengebied van de stad Cheribon*, serta beberapa foto dari ANRI dan KITLV.

Untuk melengkapi sumber primer, dikumpulkan juga sumber sekunder seperti buku, disertasi, dan artikel jurnal. Setelah sumber dikumpulkan tahap selanjutnya ialah kritik sumber (kritik eksternal dan kritik internal). Pada tahap ini dilakukan pengecekan aspek luar sumber sejarah (misalnya font, kondisi kertas) dan isi sumber (melakukan koraborasi untuk membandingkan kebenaran isi sumber yang satu dengan sumber yang lainnya). Setelah fakta sejarah terkumpul, tahap selanjutnya ialah interpretasi untuk menafsirkan fakta sejarah. Tahap terakhir ialah historiografi, pada tahap ini fakta yang telah diinterpretasi kemudian direkonstruksi dan ditulis dalam bentuk artikel jurnal berjudul “Perkembangan Saluran Pembuangan dan Normalisasi Sungai di Kota Cirebon pada Masa Kolonial (1870-1938)”.

Hasil dan Pembahasan

1. Kondisi Lingkungan Cirebon sebelum Pembangunan Saluran Pembuangan

Sebelum abad ke-19, pola permukiman di Cirebon masa kolonial terbagi menjadi penduduk benteng dan luar benteng (Hendro, 2014). Sejak berdirinya benteng De Beschermingh di muara Sungai Sukalila pada akhir abad ke-17 Masehi, benteng ini menjadi permukiman eksklusif orang-orang Eropa di Cirebon hingga tahun 1835 (Molsbergen, 1931). Benteng De Beschermingh terdiri dari rumah orang Eropa, gudang, penjara, dan kantor residen. Karena luas wilayah benteng yang kecil, benteng ini hanya mampu dihuni beberapa puluh orang Eropa saja (Valentijn, 1726). Sebagaimana benteng-benteng VOC lainnya di Nusantara, De Beschermingh menjadi pusat aktivitas ekonomi

dan politik kolonial di Cirebon. Karena lokasi De Beschermingh terletak di dekat sungai Sukalila, penduduk benteng tidak pernah kesulitan air bersih maupun mengalami masalah limbah air kotor (Sanusi et al., 2022).

Pada abad ke-18, Valentijn memperkirakan ada 7.000 kepala keluarga yang tinggal di luar benteng. Penduduk luar benteng terdiri dari orang pribumi dan Timur Asing. Arsitektur rumah penduduk luar benteng terbuat dari batu, kayu, atau bambu. Rumah batu dan kayu hanya dimiliki sultan dan keluarganya, sedangkan sebagian besar rumah di Cirebon terbuat dari bambu (Valentijn, 1726). Hingga awal abad ke-19, penataan permukiman di luar benteng sangat buruk. Rumah-rumah dibangun tanpa memperhatikan aspek kerapihan, keindahan, dan kesehatan penghuninya. Salah satu fasilitas yang diabaikan ketika pembangunan ialah saluran pembuangan. Karena tak memiliki saluran pembuangan, kota dipenuhi comberan dan genangan air yang menyebabkan tanaman rawa tumbuh subur. Karena kondisi tersebut, Cirebon rentan terkena wabah penyakit sejak tahun 1751 (Emalia, 2020; Molsbergen, 1931).

Erupsi Gunung Ciremai pada tahun 1772 dan 1805 menyebabkan munculnya wabah penyakit di Karesidenan Cirebon (Horsfield, 1816). Erupsi Gunung Ciremai pada tahun 1805 begitu dahsyat sehingga menyebabkan sumber air bersih (sungai, kanal, dan kolam) tercemar material vulkanik. Karena sumber air bersih tercemar material vulkanik, akibatnya Kota Cirebon mengalami krisis air bersih yang berdampak pada wabah kolera. Wabah ini menewaskan $\frac{1}{4}$ populasi kota pada tahun 1805-1806. Karena banyaknya korban jiwa menyebabkan penduduk pribumi harus mengubur jenazah di luar area pemakaman. Selain itu, banyak rumah yang kosong ditinggal pemiliknya menyebabkan kondisi kota semakin kotor (Molsbergen, 1931).

Karena wilayah benteng yang terlalu sempit, benteng tak dapat lagi menampung penduduk Eropa di Cirebon. Oleh sebab itu, satu-satunya solusi yang dapat dilakukan orang Eropa ialah pindah ke luar benteng. Meskipun demikian, pindah ke luar benteng bukan pilihan bagi penduduk Eropa (Molsbergen, 1931). Wabah penyakit yang menimpa penduduk pribumi dan Timur Asing menjadi faktor yang menyebabkan orang-orang Eropa enggan pindah ke luar benteng (Emalia, 2020). Selain itu, orang-orang Eropa pada saat tersebut juga memiliki keyakinan bahwa bercampur dengan orang pribumi akan menghilangkan status Eropa mereka (Wertheim, 1947). Karena itu, dibuat segregasi untuk memisahkan orang Eropa dan etnis lainnya agar mereka terhindar wabah penyakit.

Pada tahun 1826, pemerintah kolonial mengeluarkan undang-undang bernama *wijkenstelsel* (sistem distrik). Melalui undang-undang ini pemerintah kolonial dapat menentukan wilayah mana saja yang dapat ditinggali etnis di kota. Oleh sebab itu, secara fisik kota-kota di Jawa terbagi menjadi tiga wilayah besar. Wilayah besar tersebut terdiri dari wilayah penduduk Eropa (*Europeesche Wijk*), wilayah penduduk Timur Asing (*Chinezen Wijk* dan *Vreemde Osterlingen*), dan wilayah penduduk pribumi (Damayanti & Handinoto, 2005; Handinoto, 1999). Karena lokasi benteng yang berada di luar wilayah Eropa, maka penduduk Eropa harus pindah ke tempat yang telah ditentukan. Namun pemindahan tersebut tidak kunjung terlaksana karena beberapa wilayah di Cirebon rentan serangan hewan buas (Molsbergen, 1931).

Pada tanggal 31 Oktober 1835, terjadi ledakan gudang mesiu di benteng De Beschermingh. Ledakan tersebut menyebabkan rumah-rumah orang Eropa hangus terbakar dan tembok benteng rusak parah. Beberapa puing benteng bahkan terlempar ke aliran sungai Sukalila, akibatnya penduduk benteng tidak dapat menggunakan air sungai. Karena kondisi benteng yang hancur dan terjadi krisis air bersih, akhirnya residen memutuskan untuk menghancurkan benteng pada tahun yang sama dan memindahkan orang-orang Eropa ke wilayah Tangkil (Molsbergen, 1931).

Hingga akhir abad ke-19, permukiman di Cirebon belum memiliki saluran air bersih maupun saluran pembuangan (*riol*). Oleh sebab itu, penduduk Eropa biasanya berinisiatif membangun prasarana MCK secara mandiri. Orang Eropa biasanya membangun dua toilet yang terpisah di satu rumah. Satu toilet digunakan untuk buang air, sedangkan satunya lagi untuk mandi dan mencuci pakaian. Kedua toilet biasanya hanya dipisahkan tembok saja. Air bersih diperoleh melalui sumur pribadi atau jasa tukang air. Karena tidak ada teknologi drainase dan pipa pembuangan, maka kotoran ditampung dalam *septic tank* tertutup. Untuk mencegah bau kotoran menyebar, orang-orang Eropa menggunakan kloset leher angsa (Bergmans, 1909).

Berbeda halnya dengan penduduk Eropa, kebanyakan penduduk pribumi maupun Timur Asing tidak memiliki sarana pembuangan. Karena tidak memiliki saluran pembuangan yang dikelola pemerintah, maka limbah rumah tangga dan kotoran dibuang sembarangan ke sungai (Dahlan, 1956). Salah satu sungai yang terkenal karena citra kotor dan sarang penyakit ialah Kali Bacin. Sungai ini secara geografis melintasi wilayah Timur Asing di pusat kota. Karena lokasinya yang berdekatan dengan permukiman padat penduduk, Kali Bacin digunakan penduduk sekitar untuk buang kotoran (Burgerlijke Openbare Werken, 1920; Lonkhuizen, 1917). Berdasarkan *Verslag Burgerlijke Openbare Werken* (Laporan Dinas Pekerjaan Umum), hingga abad ke-20 banyak penduduk bantaran sungai yang membangun jamban di Kali Bacin untuk buang hajat. Arus Kali Bacin yang tenang menyebabkan kotoran tertahan di perairan (Burgerlijke Openbare Werken, 1911). Karena bau kotoran yang menyengat, penduduk sekitar menamai sungai ini dengan nama Kali Bacin. Dalam bahasa Jawa Cirebon *bacin* artinya berbau busuk (Sanusi et al., 2022).

Di samping kotor, Kali Bacin juga dianggap tak memiliki nilai praktis bagi kepentingan kolonial. Pada akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20, terjadi perkembangan pesat pada teknologi transportasi di Jawa dengan diperkenalkannya mobil, sepeda motor, dan kereta api oleh pemerintah kolonial. Kendaraan modern mendorong pembangunan jalan raya dan jalur kereta api secara intensif di Pulau Jawa. Oleh sebab itu, jalur air dianggap tak lagi diperlukan untuk kepentingan transportasi (Asnan, 2016). Selain itu, Kali Bacin juga dikenal sering menimbulkan wabah penyakit. Sejak abad ke-19, penduduk sekitar Kali Bacin dikenal memiliki tubuh lemah, sering anemia, dan mengalami pembengkakan limpa (Schrieke, 1918). Karena khawatir wabah penyakit menyebar ke permukiman Eropa dan mengganggu pemandangan kota, pemerintah Karesidenan Cirebon mulai mengajukan normalisasi Kali Bacin pada pemerintah pusat.

2. Perkembangan Saluran Pembuangan di Kota Cirebon

Rencana normalisasi Kali Bacin telah dikirim pemerintah daerah ke pusat sejak tahun 1870. Namun setibanya di Batavia, gagasan normalisasi tidak mendapat tanggapan serius dari pemerintah pusat (Schrieke, 1918). Kurangnya minat pemerintah pusat untuk memperbaiki Kali Bacin diduga karena lokasi sungai. Lokasi Kali Bacin yang terletak di permukiman Timur Asing dinilai kurang sesuai dengan agenda pemerintah kolonial (Lonkhuizen, 1917). Pada masa ekonomi liberal, agenda pembangunan lebih ditujukan bagi kepentingan swasta di Hindia Belanda. Oleh sebab itu, ketika dihadapkan pada pembangunan prasarana maka pemerintah pusat akan mendahulukan kebijakan yang menyangkut hidup para pengusaha Eropa (Tasnur et al., 2022). Misalnya eksplorasi sumber mata air dan pembangunan jalur air bersih di Karesidenan Cirebon pada tahun 1878, pembangunan ini bukan dilatarbelakangi kebutuhan orang Timur Asing maupun pribumi, melainkan demi kepentingan hidup orang Eropa di Cirebon (Molsbergen, 1931).

Permasalahan Kali Bacin mendapat titik terang pada tahun 1885. Saat itu Kali Bacin dan Kali Kenduran meluap hingga mengakibatkan banjir di permukiman Tionghoa dan pelabuhan. Karena dua sungai ini bermuara di pelabuhan Cirebon, air banjir

menggenangi pelabuhan yang menyebabkan aktivitas perekonomian terganggu. Karena aktivitas ekonomi yang terganggu, pemerintah pusat mulai merencanakan pembangunan saluran drainase di sekitar pelabuhan. Setelah melalui dua tahun revisi rancangan, akhirnya pemerintah pusat mengeluarkan *Gouvernementens Besluit* No. 32 Tanggal 14 Agustus 1887. Menurut peraturan pemerintah ini, BOW diberi dana sebesar f346.951 untuk memperbaiki kondisi pelabuhan dan membangun saluran pembuangan di Kali Kenduran (*Burgerlijke Openbare Werken*, 1892). Alasan normalisasi Kali Kenduruan didahulukan pemerintah karena sungai ini lokasinya lebih dekat dengan pelabuhan dibandingkan Kali Bacin. Dengan dilakukannya normalisasi Kali Kenduruan, pemerintah kolonial secara tidak langsung mulai memperhatikan kondisi sungai-sungai yang ada di Kota Cirebon.

Pada tahun 1887, pemerintah pusat mulai mengerahkan beberapa ahli untuk meneliti kondisi Kali Bacin (Schrieke, 1918). Hasil penelitian menunjukkan kondisi Kali Bacin sangat memprihatinkan, setiap musim hujan selalu banjir sedangkan pada musim kemarau menjadi selokan bau kotoran (*Burgerlijke Openbare Werken*, 1892). Laporan mengenai Kali Bacin kemudian dikirim ke pemerintah pusat. Setibanya di Batavia, hasil penelitian mendapat perhatian besar publik. Beberapa perusahaan pembangunan di Batavia mengajukan diri pada pemerintah Hindia Belanda untuk mengerjakan normalisasi Kali Bacin (Schrieke, 1918). Selain itu kondisi Kali Bacin yang kotor juga dikenal oleh warga Australia. Seorang wanita Australia bernama Leca mengirim surat pada temannya di Cirebon bernama Debbie. Dalam surat tersebut, ia membagikan pengalamannya ketika berkunjung ke Cirebon. Ia mendeskripsikan kondisi Kali Bacin yang berbau busuk dan kondisi Kota Cirebon yang penuh tanaman rawa (*Java-Bode, Brieven uit Australië*, 1893).

Untuk mengatasi pencemaran lebih lanjut di Kali Bacin, pemerintah kolonial membangun 10 jalur pipa dan 43 hidran air bersih di kota pada tahun 1893. Dengan adanya prasarana air bersih, diharapkan penduduk Cirebon meninggalkan kebiasaan buang hajat di sungai dan beralih menggunakan toilet (Molsbergen, 1931). Namun karena kebiasaan yang terlanjur melekat, penduduk sekitar Sungai tetap menggunakan jamban. Jika ada yang membangun toilet pun pembuangan masih tetap terhubung ke aliran sungai (Lonkhuizen, 1917). Selain itu dengan semakin banyak pendatang yang masuk ke Cirebon menyebabkan perebutan ruang kota. Akibatnya banyak pendatang yang tinggal di tepian sungai, stasiun, pelabuhan, dan tempat kumuh hanya untuk sekedar tidur (Emalia, 2016). Kondisi Kali Bacin yang terus memburuk menjadi masalah bagi pemerintah karesidenan. Pemerintah karesidenan hanya bisa melaporkan ke pemerintah pusat. Berbagai laporan terus dikirim ke pemerintah pusat hingga tahun 1901 namun tak mendapat tanggapan serius (Schrieke, 1918).

Pada tanggal 5 Januari 1902, terjadi banjir di Distrik Timur Asing dan Eropa. Banjir ini menyebabkan korban jiwa dari pihak Eropa maupun Timur Asing. Penyebab banjir ialah luapan Kali Kasunanan dan Kali Bacin (*Algemeen handelsblad voor Nederlandsch-Indië, Overstroemingen*, 1902). Oleh sebab itu, sekelompok perusahaan pembangunan di Batavia mengajukan petisi pada pemerintah pusat agar segera melakukan normalisasi Kali Bacin. Pada tanggal 14 Mei 1902, gubernur jenderal menyetujui keinginan para pemborong tersebut. Akhirnya setelah melalui beberapa kali revisi rancangan pada tahun 1903, para dokter dan insinyur dikirim ke Cirebon untuk meneliti kondisi sungai. Hasil penelitian kemudian dikirim ke pusat pada tahun yang sama. Ide ini kemudian disetujui dan pada tahun 1905, pemerintah pusat memberikan dana terbatas untuk perbaikan Kali Bacin. Karena biaya yang terbatas, perbaikan dilakukan dengan hasil yang mengecewakan (Schrieke, 1918).

Pada tanggal 1 April 1906, pemerintah pusat menaikkan status Cirebon menjadi *Gemeente* (kotamadya) dengan dikeluarkannya lembar negara *Staatsblad* No. 122 Tahun 1906. Dengan dikeluarkannya lembar negara tersebut, Cirebon diperintah oleh walikota

dan *gemeenteraad* (dewan kota). Berdasarkan pasal 3, kebijakan pembangunan kota tak lagi menjadi kewenangan pemerintah pusat melainkan urusan kotamadya. Selain itu, biaya pembangunan juga diperoleh dari kas kota. Namun karena kurangnya kas pemerintah kota untuk membiayai proyek pembangunan, banyak pembangunan dengan biaya besar yang terhenti. Hal ini menjadi kekhawatiran dewan kota, karena itu mereka mengajukan peraturan baru pada pemerintah pusat. Pada tahun 1908, dewan kota meminta bantuan pada pemerintah pusat untuk menyediakan subsidi pembangunan. Mereka melihat pembangunan di Kota Cirebon tidak dapat dilakukan jika hanya bersumber dari kas pemerintah kota. Akhirnya keinginan mereka terwujud dan pemerintah pusat bersedia menyediakan bantuan subsidi (Schrieke, 1918).

Pada tahun yang sama, dewan kota meminta bantuan subsidi untuk pembangunan saluran pembuangan dan normalisasi Kali Bacin. Sebelum dana dikeluarkan, pemerintah pusat meminta dewan kota untuk mengirim rancangan normalisasi Kali Bacin. Selama dua tahun revisi rancangan, akhirnya rancangan tersebut disetujui pemerintah pusat. Pada tahun 1910, pemerintah pusat memberikan dana sebesar f 73.300 untuk menutup tiga *balong* dan memasang tanggul dari batu bata di sekitar Kali Bacin. Namun saat memasuki setengah perjalanan, BOW menanggapi desain yang dikirim dewan kota tidak dapat dilaksanakan sepenuhnya karena kurang biaya, karena itu mereka menghentikan proyek di tengah jalan (*Burgerlijke Openbare Werken*, 1910). Keadaan ini menimbulkan kebingungan pemerintah maupun penduduk Cirebon karena mereka yakin proyek seharusnya selesai pada tahun 1911 (*De Preanger Bode, Uit Cheribon*, 1910).

Pada tahun 1911, sekretaris Kota Cirebon yakni V. E. Rijnders meminta pada residen untuk menanyakan alasan BOW menghentikan normalisasi di tengah jalan. Akhirnya pada bulan Juni 1911, residen mendapatkan kabar bahwa BOW pusat meminta agar pemerintah kota mengirim kembali rancangan normalisasi. Rijnders marah besar karena mereka sudah mengirim berbagai macam rancangan normalisasi Kali Bacin dan tak ada satupun yang sesuai dengan keinginan BOW pusat (*De Locomotief, Gemengd*, 1911). Karena itu, untuk menengahi kepentingan kotamadya dan pemerintah pusat. Residen kembali mengkontak BOW untuk mendamaikan kedua belah pihak. Akhirnya pembangunan diteruskan oleh pemerintah kota (Schrieke, 1918).

Pembangunan di Cirebon kembali berlanjut pada tahun 1912, pada tahun tersebut pemerintah Kota Cirebon melakukan pembersihan aliran Kali Bacin, sungai Sipadu, dan Kanal Silayar secara mandiri. Selain membersihkan aliran sungai, pemerintah kota juga membangun beberapa selokan batu bata di permukiman Tionghoa dan Arab (Molsbergen, 1931). Meskipun demikian, karena dana yang terbatas maka pembangunan tidak tuntas. Pembersihan aliran sungai hanya dilakukan di beberapa tempat sedangkan hulu dan hilir sungai tidak dibersihkan (Emalia, 2020). Normalisasi aliran sungai merupakan pekerjaan yang besar karena itu harus ada upaya pembersihan dari hulu ke hilir, jika normalisasi dilakukan tanpa memperhatikan hulu hingga hilir sungai maka proyek akan selalu gagal (Cha, Park, Kim, Byeon, & Stow, 2014).

Pada tahun 1914, saluran pembuangan permukiman Timur Asing di Kali Bacin mengalami kerusakan. Akibatnya kondisi Kali Bacin semakin kotor. Karena menyadari bahwa pemerintah kota tak mampu melakukan pembangunan tanpa bantuan pemerintah pusat. Oleh sebab itu pemerintah kota kembali mengkontak BOW pusat untuk rencana pembangunan saluran pembuangan. Setelah itu departemen *waterstaat* (pengairan) BOW Kota Cirebon mengirim rancangan pada BOW pusat, namun rancangan ini kembali ditolak. Akhirnya dewan kota membuat permohonan pada Gubernur Jenderal Idenburg untuk pembangunan saluran pembuangan di Kota Cirebon. Dalam permohonan tersebut, disebutkan bahwa penduduk Cirebon menderita karena proyek pembangunan yang menggantung selama 40 tahun. Permohonan tersebut kemudian dikabulkan gubernur

jenderal, dan insinyur dari BOW pusat yakni K. van der Laan ditunjuk untuk pembangunan saluran pembuangan di Kota Cirebon (Schrieke, 1918).

Pada tahun 1915, van der Laan memberikan rancangan pembangunan saluran pembuangan pada BOW Kota Cirebon (Schrieke, 1918). Berdasarkan rancangan tersebut, pembangunan saluran pembuangan dan normalisasi sungai akan dibagi menjadi dua wilayah kerja yakni Cirebon Selatan (*Cheribon-zuid*) dan Cirebon Utara (*Cheribon-noord*) dengan masing-masing wilayah kerja dibatasi Sungai Sukalila. BOW pusat mulanya berencana melakukan pembangunan di kedua wilayah secara bersamaan. Namun rencana ini ditolak dewan kota karena mereka merasa pembangunan akan memakan biaya lebih besar jika dilakukan bersamaan. Setelah melalui beberapa kali perubahan, rancangan pembangunan saluran pembuangan disetujui Asisten Residen dan dewan kota dengan *Governements Besluit* (keputusan pemerintah) No. 58 tanggal 27 April 1917. Dengan keputusan pemerintah ini, pemerintah Kota Cirebon mulai proyek normalisasi sungai dan pembangunan saluran pembuangan (Molsbergen, 1931).

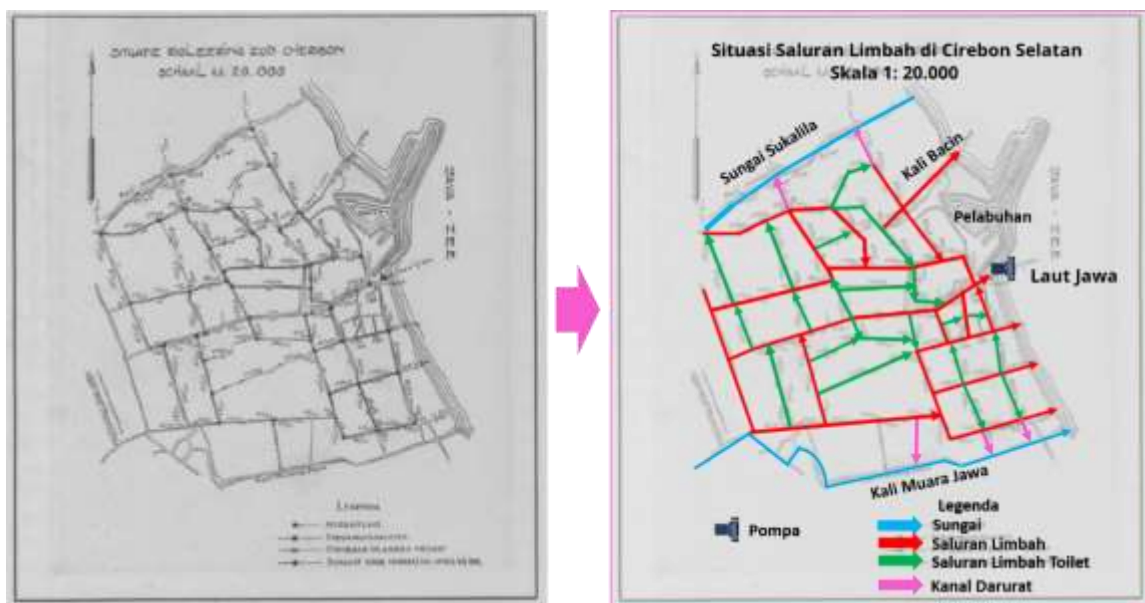
a. Cirebon Selatan (*Cheribon-Zuid*)

Proyek normalisasi sungai dan saluran pembuangan di Cirebon Selatan dimulai pada tahun 1918. Saat itu pemerintah kota melakukan rapat guna menentukan nasib akhir Kali Bacin. Gagasan yang paling banyak disetujui ialah ide pengurukan dari asisten Residen Cirebon yakni J. H. Eycken. Menurut Eycken, pengurukan dengan tanah adalah langkah terakhir yang dapat dilakukan pemerintah kota. Melalui pengurukan maka penduduk tidak akan membangun jamban maupun buang sampah sembarangan lagi di lokasi tersebut. Oleh sebab itu, diharapkan dengan pengurukan maka masalah Kali Bacin dapat diatasi selamanya. Setelah melalui kesepakatan, akhirnya diputuskan untuk menguruk Kali Bacin dengan tanah dan menggantinya dengan saluran pembuangan (Molsbergen, 1931). Pada bulan Agustus 1918, para pemborong dan kuli mulai bekerja menguruk Kali Bacin dengan tanah. Selain melakukan pengurukan, para pekerja juga diperintahkan menghancurkan rumah-rumah kosong yang ada di sekitar Kali Bacin. Namun karena kurang kewaspadaan, penghancuran rumah kosong menyebabkan kebakaran hebat pada tanggal 17 Agustus 1918. Kebakaran ini dipicu kelalaian pegawai yang tidak mengetahui rumah kosong memiliki barang mudah terbakar. Akibatnya api dengan cepat menyambar ke permukiman Arab dan pengurukan sempat terhenti sementara waktu (*De Preanger Bode*, 1918). Setelah kebakaran berhasil dipadamkan, pengurukan dilanjutkan selama beberapa bulan dan selesai pada awal tahun 1919 (Molsbergen, 1931).

Setelah pengurukan Kali Bacin selesai, pemerintah kota melanjutkan proyek dengan pembangunan saluran pembuangan. Jalur pertama yang dibangun pemerintah kota ialah saluran pembuangan dari wilayah Pasuketan sampai Keraton Kasepuhan, lokasi pembangunan tepat berada di atas bekas Kali Bacin. Karena lahan urukan masih kosong, pemerintah kota juga berinisiatif membangun jalan raya di atasnya. Pada akhir tahun 1919, pengerjaan saluran pembuangan sempat terhambat banjir di wilayah Pasuketan. Oleh sebab itu, dilakukan penelitian guna mengecek penyebab banjir di wilayah tersebut. Akhirnya ditemukan bahwa penyebab banjir ialah muara Sungai Sukalila yang terhalang reruntuhan benteng De Beschermingh. Sejak akhir 1919, pemerintah kota mengeluarkan dana sebesar f 20.000 untuk mengeruk puing-puing benteng agar proyek pembangunan tetap berjalan. Setelah pengerukan Sungai Sukalila selesai, proyek dilanjutkan kembali hingga selesai pada tahun 1920. Untuk menghormati jasa asisten residen J.H. Eycken, jalan kemudian diberi nama *Laan Eycken* (Jalan Eycken) (Molsbergen, 1931)

Pada awal tahun 1920, pemerintah Cirebon melanjutkan proyek pembangunan dengan normalisasi Sungai Sukalila (Molsbergen, 1931). Saat itu pemerintah kota melakukan rapat dadakan karena Sungai Sukalila kembali banjir. Setelah melalui kesepakatan, akhirnya diputuskan untuk meluruskan aliran sungai (Sanusi et al., 2022).

Asteja (2018) mengungkapkan bahwa Sungai Sukalila hingga awal abad ke-20 memiliki aliran yang berkelok-kelok. Namun yang menjadi permasalahan sungai ini juga melewati permukiman padat penduduk seperti Panjunan yang rentan tercemar limbah rumah tangga. *Meander* atau sungai berkelok menjadi penyebab erosi di bantaran sungai dan sedimentasi di delta sungai (Rosgen, 1997). Jika Sungai Sukalila tidak diluruskan maka akan menyebabkan banjir yang berdampak pada permukiman padat penduduk (Sanusi et al., 2022). Pada tanggal 1 April 1920, J. H. Eycken menunjuk seorang insinyur bernama H. M. Bendsrop untuk memimpin proyek pelurusan Sungai Sukalila. Setelah melalui serangkaian persiapan, akhirnya proyek normalisasi dimulai dan para pekerja meluruskan aliran sungai (Het Nieuws, 1920). Setelah pelurusan aliran sungai, para pekerja kemudian memindahkan aliran Sungai Sukalila lama ke saluran baru yang disebut Kali Anyar (sekarang bermuara di pintu Pelabuhan III Cirebon). Aliran lama Sungai Sukalila kemudian diuruk dengan tanah, dibangun jalan raya, dan dipasang saluran pembuangan. Jalan raya baru ini disebut Jalan Syarif Abdurrahman (Sanusi et al., 2022). Proyek normalisasi Sungai Sukalila selesai pada tahun yang sama dengan biaya sebesar f 210.000 (Molsbergen, 1931).



Gambar 1. Peta Saluran Pembuangan (*Rioleering*) di Cirebon Selatan (Sumber Molsbergen, 1931)

Sementara mengerjakan proyek normalisasi Sungai Sukalila, pemerintah kota juga mengerjakan pembangunan saluran pembuangan di seluruh wilayah Cirebon Selatan. Proyek ini berlangsung selama dua tahun dan menghasilkan saluran pembuangan sepanjang 15,5 km. Saluran yang digunakan di Cirebon Selatan ialah jenis tertutup atau tipe gorong-gorong. Setiap gorong-gorong memiliki kedalaman 60-70 cm dan terkoneksi rumah penduduk dengan rasio 1:200 (1 gorong-gorong berbanding 200 rumah). Saluran pembuangan di Cirebon Selatan berfungsi mengalirkan air hujan, kotoran, dan limbah rumah tangga. Saluran pembuangan juga dilengkapi *sanitary manhole* yakni lubang agar pekerja kebersihan dapat membersihkan gorong-gorong (Burgerlijke Openbare Werken, 1920). Untuk mengatasi banjir karena luapan air hujan yang melebihi kapasitas, pemerintah kota juga membeli 3 pompa sentrifugal. Pompa berkapasitas 370 liter per detik ini berfungsi menyedot air kotor ke sungai atau laut. Meskipun pompa drainase sudah dipasang sejak tahun 1919, pompa baru dapat digunakan setelah pembangunan saluran pembuangan selesai pada tahun 1922 (Molsbergen, 1931).

Proyek pembangunan di Cirebon Selatan selesai pada tahun 1922. Para pemborong mulai menyerahkan catatan biaya pembangunan pada pemerintah kota. Pembangunan saluran pembuangan (belum termasuk normalisasi sungai) menghabiskan biaya sebesar f 956.826, dua kali lebih besar dari estimasi awal pembangunan yakni f 455.000. Pada saat yang sama, pemerintah pusat juga memberikan dana subsidi sebesar f 11.500 per tahun untuk biaya pemeliharaan pompa, saluran pembuangan, dan sungai di Cirebon Selatan. Berkat biaya ini pemerintah kota dapat menggaji pegawai kebersihan untuk membersihkan saluran pembuangan dan sungai di Kota Cirebon (Molsbergen, 1931). Perbaikan saluran pembuangan berhasil menangani masalah wabah di Cirebon Selatan selama beberapa tahun.

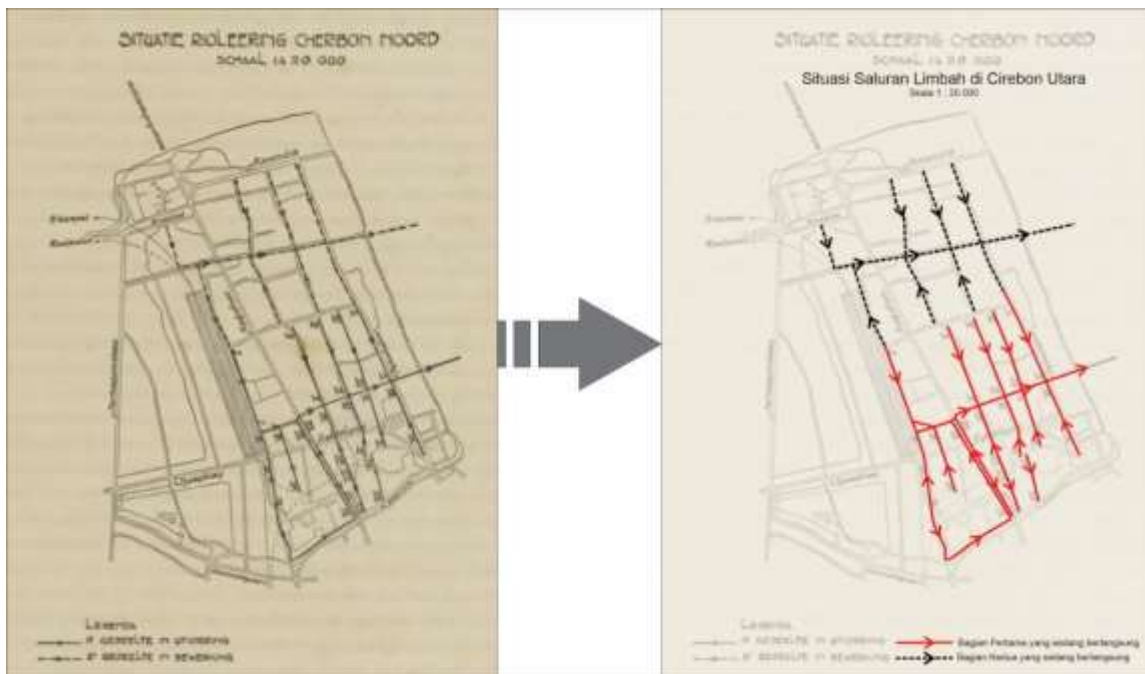
Pada awal tahun 1925, Cirebon kembali terserang wabah penyakit. Pemerintah kota saat itu kebingungan karena penyebab utama wabah malaria yakni Kali Bacin sudah diuruk namun wabah penyakit masih juga terjadi. Oleh sebab itu, pemerintah kemudian melakukan penelitian intensif mengenai kasus Malaria ini. Setelah dilakukan penelitian akhirnya ditemukan bahwa penyebab wabah malaria ialah Sungai Sipadu yang berlokasi di dekat Keraton Kasepuhan (Molsbergen, 1931). Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa muara sungai Sipadu tersumbat sampah, kotoran manusia, dan kotoran binatang. Akibatnya terjadi pencemaran yang menyebabkan air sungai terhambat, keruh, dan penuh lumpur. Kondisi ini mendorong nyamuk *anopheles* berkembang biak dan menularkan penyakit malaria ke manusia (Sanusi et al., 2022). Setelah penyebab wabah berhasil diketahui, pemerintah kota merencanakan normalisasi Sungai Sipadu.

Pada tahun 1925, pemerintah Kota Cirebon mulai membuat rancangan normalisasi Sungai Sipadu. Berdasarkan rancangan tersebut, normalisasi yang akan dilakukan terdiri dari pembersihan saluran pembuangan, pengerukan lumpur di muara sungai, pembangunan dinding beton pada bantaran sungai, dan pembuatan bendungan kecil sebelum air keluar muara. Rancangan ini dikirim ke pemerintah pusat pada tahun yang sama. Rancangan ini disetujui pemerintah pusat pada tahun 1926, pemerintah pusat kemudian mengeluarkan *Gouvernementens Besluit* No. 15 Tanggal 6 Desember 1926. Pada peraturan pemerintah tersebut, pemerintah pusat memberikan dana subsidi sebesar f 61.210 untuk memperlancar proyek normalisasi Sungai Sipadu. Setelah subsidi diterima pemerintah pusat kemudian mengerjakan normalisasi sungai. Pada tahun 1928, pemerintah pusat memberikan subsidi tambahan untuk penyelesaian proyek normalisasi. Akhirnya pengerjaan normalisasi di seluruh Cirebon Selatan selesai pada tahun 1929 (Sanusi et al., 2022).

b. Cirebon Utara (*Cheribon-Noord*)

Berdasarkan rancangan tahun 1915, pembangunan saluran pembuangan dan normalisasi sungai di Cirebon Utara seharusnya dilakukan bersamaan dengan Cirebon Selatan. Namun rencana ini ditolak dewan kota karena kurangnya dana untuk membiayai proyek, karena itu pembangunan dipisah menjadi dua bagian (Molsbergen, 1931). Karena tak kunjung mendapat perhatian, penduduk Eropa di Cirebon Utara menyampaikan keluhannya melalui surat kabar pada tahun 1926. Dalam keluhan tersebut, mereka meminta walikota R.A. Schotman agar segera membangun saluran pembuangan di permukiman mereka. Mereka mengeluhkan kondisi kotor di Cirebon Utara karena kurangnya gorong-gorong. Bahkan mereka menyindir Schotman yang lebih mementingkan keperluan orang Tionghoa di Cirebon Selatan dibanding sesama orang Belanda. Karena hal tersebut, Schotman berjanji untuk segera membangun saluran pembuangan (*Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië, Rioleering en Asfalteering*, 1926). Karena desakan tersebut, pemerintah kota mulai mengajukan dana subsidi pada pemerintah pusat untuk proyek pembangunan di Cirebon Utara.

Pada awal tahun 1927, air Kanal Silayar meluap mengakibatkan banjir di jalan Kesambi, Rumah Sakit Oranje, dan penjara kota. Air banjir pada saat itu sangat kotor bahkan bercampur kotoran manusia. Kanal Silayar yang merupakan warisan pemerintahan Residen Waterloo memang sejak lama digunakan penduduk pribumi untuk mandi, cuci, dan kakus. Peristiwa tersebut menyebabkan kemarahan penduduk sekitar kepada Pemerintah Kota. Oleh sebab itu tanpa menunggu subsidi pemerintah pusat, Pemerintah Kota Cirebon membangun saluran pembuangan di Kanal Silayar pada 19 Maret 1927 agar kejadian serupa tidak terulang kembali (Molsbergen, 1931). Pada akhir tahun 1928, pengajuan subsidi dikabulkan Pemerintah Pusat dengan *Gouvernement Besluit* No. 22 tanggal 29 Desember 1928 dan Pemerintah Kota Cirebon mendapat dana sebesar f 86.000. Selain itu pada 6 September 1929, pemerintah pusat melalui *Gouvernement Besluit* No. 58 tanggal 6 September 1929 memberikan dana tambahan sebesar f 16.000 pada pemerintah Cirebon. Melalui dana sebesar f 102.000 pemerintah Cirebon diperintahkan pemerintah pusat untuk segera memperbaiki kondisi gorong-gorong dan sungai di Cirebon Utara (*De Locomotief, Assainering Cheribon-noord*, 1930). Dengan dana yang besar, pemerintah kota mulai merencanakan pembangunan *rioleering* dan normalisasi sungai di Cirebon Utara. Pemerintah kota berencana merampungkan proyek dalam waktu 4 sampai 5 tahun ke depan (Molsbergen, 1931). Pembangunan *rioleering* dimulai pada akhir tahun 1929 sedangkan normalisasi sungai dilakukan pada tahun 1930.



Gambar 2. Peta Saluran Pembuangan (*Rioleering*) di Cirebon Utara (Sumber Molsbergen, 1931)

Tak seperti *rioleering* di Cirebon Selatan yang hanya memiliki satu jenis saluran pembuangan, *rioleering* di Cirebon Utara dibangun menggunakan sistem terpisah. Sistem ini terbagi menjadi dua jenis saluran yakni pipa bawah tanah dan selokan terbuka. Kotoran dan limbah rumah tangga dialirkan melalui pipa bawah tanah menuju penampungan, sedangkan air hujan dialirkan melalui selokan terbuka yang bermuara ke Laut Jawa. Selokan Terbuka di Cirebon utara terbuat dari beton dengan ketebalan 20 cm, setiap selokan dibangun di atas bantalan kerikil dengan ketebalan 10 cm. Setiap selokan dibuat sedikit miring dengan tujuan agar air hujan dapat mengalir ke tempat lebih rendah (Molsbergen, 1931).

3. Dampak Pembangunan Saluran Pembuangan di Kota Cirebon

a. Kehadiran Toilet Modern dan Prasarana Mandi, Cuci, Kakus (MCK)

Dengan adanya jaringan pipa air bersih pada tahun 1893 dan perubahan status Cirebon menjadi *gemeente* pada tahun 1906. Pemerintah Kota Cirebon mulai merumuskan kebijakan guna mengatur pembuangan kotoran manusia ke lingkungan sekitar. Akhirnya kebijakan regulasi berhasil dirumuskan dengan hadirnya Peraturan Bangunan dan Perumahan Kotamadya Cheribon (*Bouw-en Woningverordening der Gemeente Cheribon*) (Molsbergen, 1931). Menurut pasal 157 sampai 164 dalam peraturan ini, rumah dan bangunan di Cirebon harus memiliki minimal salah satu dari sistem berikut:

- 1) *Septic tank* yang terhubung ke saluran pembuangan kota (*rioleering*).
- 2) *Septic tank* yang terhubung ke saluran drainase.
- 3) Jamban gali (*cesspool*) yang terbuat dari batu bata dengan alas.
- 4) Jamban gali (*cesspool*) yang terhubung ke saluran drainase.
- 5) Tangki pengendapan (*settling tanks*) dari batu bata tanpa alas.

Kehadiran regulasi ini memiliki dampak besar bagi higiene penduduk Kota Cirebon. Regulasi ini membatasi penduduk kota agar tidak buang hajat sembarangan di sungai. Selain itu pada saat yang sama penduduk kota juga diperkenalkan dengan toilet bergaya Barat dan mereka diminta untuk segera beralih ke toilet bergaya Barat. Peraturan ini juga menjadi bukti bahwa kebijakan politik sanitasi pemerintah kolonial berusaha menekankan supaya masyarakat beralih menggunakan toilet bergaya Barat.

Dengan dimulainya pembangunan saluran pembuangan pada tahun 1918, pemerintah Kota Cirebon mulai membangun 12 toilet umum di Kampung Pesisir, Kampung Panjunan, dan Pasar Kanoman. Namun karena terjadi peningkatan jumlah penduduk, pemerintah kota kembali membangun satu toilet umum di kampung Pekiringan pada tahun 1929 (Molsbergen, 1931).

Toilet umum di Kota Cirebon memiliki ukuran masing-masing panjang sebesar 5 meter, lebar 3 meter, dan tinggi 2,4 meter. Toilet umum terdiri atas 4 toilet dengan masing-masing unit selebar 100 cm. Di setiap toilet dilengkapi jamban dengan lubang pembuangan kotoran sedalam 30 cm. Selain itu, setiap toilet juga dilengkapi saluran air dengan tipe 3/8 inch yang tersambung ke saluran pembuangan (*Burgerlijke Openbare Werken*, 1920). Salah satu contoh toilet umum yang digunakan penduduk Cirebon ialah toilet umum di Pasar Kanoman (ANRI, 1930). Berkat kehadiran toilet umum, penduduk dapat menggunakannya untuk buang air ketika berkunjung ke pasar.



Gambar 3. Toilet Umum di Pasar Kanoman
(Sumber: ANRI, 1930)

Hingga tahun 1938, Kota Cirebon belum memiliki fasilitas pencucian umum. Karena kekurangan tempat mencuci umum, maka toilet umum dipergunakan untuk tempat mandi dan mencuci pakaian. Ketika pemerintah kota mengetahui penduduknya menggunakan toilet umum untuk mandi dan mencuci pakaian, kemudian dilakukan upaya penyediaan keran air untuk memfasilitasi kegiatan tersebut (Molsbergen, 1931).

Pada tanggal 19 Juli 1937, terjadi kebakaran hebat yang menghancurkan 106 rumah di Kampung Pekalangan. Dampaknya 800 orang penduduk kampung kehilangan tempat tinggalnya. Akhirnya atas prakarsa dewan kota dan Pangreh Praja (*Inlandsch Bestuur*), pada tahun yang sama pemerintah kota mengalokasikan dana sebesar f.6.930 untuk pembangunan kampung percontohan. Akhirnya pada tahun 1938, kampung percontohan berhasil dibangun dengan enam tempat pencucian umum dan saluran selokan sepanjang 515 m. Pada tanggal 18 Mei 1938, walikota, patih, anggota dewan, dan pengunjung lainnya menghadiri pembukaan kampung percontohan. Kampung Pekalangan menjadi pemukiman pertama di Cirebon yang dilengkapi tempat pencucian umum (De Indische Courant, 18 Mei 1938).

b. Meningkatkan Kinerja Divisi Kebersihan Kota

Pada tahun 1908, pemerintah Kota Cirebon mulai memasang bak-bak sampah di berbagai lokasi terutama wilayah permukiman. Setelah bak sampah terpasang di beberapa lokasi, pemerintah kota kemudian membentuk Divisi Kebersihan Kota (*Gemeentelijke Renigingsdienst*) untuk bekerja di bawah naungan Dinas Pekerjaan Umum (*Gemeentewerken*). Divisi Kebersihan Kota bertugas mengangkut sampah, membersihkan jalan raya, dan membersihkan saluran air agar tetap berfungsi. Namun karena kurangnya kas kota untuk merekrut pegawai dari masyarakat biasa, pemerintah kota mempekerjakan narapidana menjadi pegawai kebersihan pada masa awal berdirinya divisi. Seluruh jasa layanan kebersihan diberikan secara gratis oleh pemerintah. Namun untuk pelanggar yang membuang sampah sembarangan, setiap pelaku dikenakan denda sebesar f 0.05. Pengelolaan sampah dan kebersihan jalan mengubah Kota Cirebon yang mulanya kotor, dipenuhi tumbuhan rawa, dan becek menjadi lebih bersih (Molsbergen, 1931).

Bertepatan dengan rencana pembangunan saluran pembuangan pada tahun 1917, pemerintah kota memberikan dana sebesar f 2.600 pada Divisi Kebersihan Kota untuk meningkatkan kinerja pengangkutan sampah, pembersihan saluran pembuangan, dan pembersihan jalan agar lebih profesional. Berkat bantuan tersebut, divisi berhasil meningkatkan radius layanan kebersihan hingga 12 km. Selain itu pada tahun yang sama, pemerintah kota juga menaikkan biaya denda buang sampah sembarangan dari f 0.05 menjadi f 0.12. Denda ini menjadi sumber pemasukan besar bagi Kota Cirebon. Per tahun 1917, tercatat uang sebesar f 38.000 masuk kas kota yang sebagian besar bersumber dari denda. Hal ini menunjukkan pada saat tersebut para penduduk kota belum terbiasa membuang sampah pada tempatnya (Molsbergen, 1931).

Sejak tahun 1919, Divisi Kebersihan Kota mulai berkonsultasi dengan para dokter di Dinas Pekerjaan Umum mengenai pengenalan teknologi kebersihan terbaru di Kota Cirebon. Berkat konsultasi dengan para dokter, pada tahun 1920 dan 1926, Divisi Kebersihan Kota membeli beberapa buah gerobak penyemprot (*sproeiwagen*) untuk menyemprot jalan dari kotoran. Sejak tahun 1926, divisi kebersihan memiliki gerobak penyemprot berukuran kecil, pembersihan jalan tak hanya dilakukan di jalan raya saja melainkan juga hingga gang sempit. Selain berfungsi sebagai penyemprot jalan dan tanaman, gerobak juga dibekali selang sehingga dapat digunakan jika terjadi kebakaran di lokasi yang jauh dari hidran (Molsbergen, 1931). Ilustrasi gerobak penyemprot dapat dilihat pada gambar 4 di bawah ini.



Gambar 4. Ilustrasi Gerobak Penyemprotan (*Sproeiwagen*) pada Abad ke-20
(Sumber: KITLV, 1920)

Struktur organisasi Divisi Kebersihan Kota Cirebon terdiri dari seorang supervisor yang memimpin 10 kelompok. Setiap kelompok berisi 13 orang yang terdiri dari satu mandor dan 12 kuli. Masing-masing kelompok diberi gerobak dan fasilitas kebersihan lainnya untuk membersihkan kota. Hingga tahun 1931, Kota Cirebon memiliki 30 gerobak sampah yang ditarik menggunakan sapi. Pada akhir tahun 1920-an, divisi kebersihan memiliki rencana untuk memperkenalkan truk pengangkut sampah ke Kota Cirebon. Namun rencana tersebut ditolak Dewan Kota karena kurangnya kas kota untuk membeli truk tersebut (Molsbergen, 1931). Cirebon memiliki satu Tempat Pembuangan Akhir (TPA) yang berlokasi di *Havenweg* (sekarang lokasinya dekat Pelabuhan Cirebon). TPA ini memiliki luas 3.550 m² dan menjadi lokasi penyimpanan gerobak sampah (*Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië, Allerlei uit Cheribon*, 1930).

Sejak pembangunan saluran pembuangan tahun 1931, divisi kebersihan memperluas radius layanan pembersihan jalan, saluran pembuangan, dan pengangkutan sampah menjadi 31 km. Oleh sebab itu pemerintah kota kemudian memberikan dana sebesar f 12.000 per tahun untuk menopang kemajuan tersebut. Meskipun dana yang dikeluarkan pemerintah kota semakin besar, divisi kebersihan hanya menggunakan f 300 saja per tahun untuk kebersihan jalan. Mereka beralasan jalan raya yang telah diaspal tidak lagi perlu penyemprotan intensif. Oleh sebab itu, penyemprotan hanya dilakukan di pinggiran jalan saja (Molsbergen, 1931).

Meskipun kondisi kota lebih bersih dari sampah, kenyataannya kondisi jalan di kota semakin buruk pada tahun 1930-an. Menurut penuturan wisatawan yang berkunjung ke Cirebon, banyak jalan raya yang bolong dan tergenang air. Akibatnya sering terjadi kecelakaan lalu lintas akibat jalur lalu lintas yang belum ditata baik dan kondisi jalan yang buruk (*Koemandang Masjarakat*, 25 Mei 1940). Selain itu, pada tahun 1939 seorang anggota Dewan Kota juga menyinggung jalan kota yang kotor pada saat rapat. Ia bahkan menyatakan jalan di Kota Tegal jauh lebih bersih dibanding Kota Cirebon (*Bataviaasch Nieuwsblaad*, 1939). Menurut Puguh (2010), berkurangnya pelayanan fasilitas kota juga disebabkan karena *malaise* yang melanda Hindia Belanda. *Malaise* menyebabkan krisis ekonomi bagi penduduk Cirebon dan akibatnya banyak pelayanan kota yang terhambat.

Kesimpulan

Latar belakang pembangunan saluran pembuangan di Kota Cirebon ialah karena kota belum memiliki saluran pembuangan yang terkelola, sedangkan normalisasi sungai dilakukan karena banjir dan wabah penyakit. Pembangunan saluran pembuangan dan normalisasi sungai di Cirebon telah dimulai sejak tahun 1870 dan puncaknya dilakukan pada tahun 1918 sampai 1934. Pada saat itu proyek dibagi menjadi dua lokasi yakni Cirebon Selatan (*Cheribon-zuid*) dan Cirebon Utara (*Cheribon-noord*). Pembangunan saluran pembuangan dan normalisasi memunculkan fasilitas MCK di kota Cirebon dan perkembangan pada manajemen pengelolaan sampah. Saran untuk penelitian selanjutnya ialah mengkaitkan perkembangan saluran pembuangan zaman kolonial dan dampaknya pada perkembangan saluran pembuangan pasca kemerdekaan.

Daftar Pustaka

- Ackerknecht, E. H. (2009). Anticontagionism between 1821 and 1867: the Fielding H. Garrison lecture. *International Journal of Epidemiology*, 38(1), 7–21.
- Affandi, K. M. (2019). *Persoalan Sanitasi di Kota Medan, 1909-1942*. Medan: Universitas Sumatra Utara.
- Affandi, K. M., Agustono, B., & Zuska, F. (2022). Urban Sanitation Problems and the Efforts to Overcome It in Medan City, 1909–1930s. *Paramita: Historical Studies Journal*, 32(1), 45–56.
- Alvarez-Palau, E. J., Bogart, D., Dunn, O., Satchell, M., & Shaw-Taylor, L. (2020). Transport and urban growth in the first industrial revolution. *The Cambridge Group for the History of Population and Social Structure. Working Paper*, (4).
- Angelakis, A. N., Capodaglio, A. G., & Dialynas, E. G. (2022). Wastewater Management: From Ancient Greece to Modern Times and Future. *Water*, 15(1), 43.
- Arif, F., Anwar, S., Rosidin, D. N., & Padiatra, A. M. (2020). Changes and Existence of Cirebon's Rivers in 1900-1942. *Al-Tsaqafa: Jurnal Ilmiah Peradaban Islam*, 17(2), 173–185.
- Asnan, G. (2016). *Sungai & Sejarah Sumatra*. Yogyakarta: Ombak.
- Asteja, M. (2018). Mengenal Sejarah Cirebon Kali Bacin Aliran Sungai Tua Cirebon Yang Musnah. In *Warta Balaikota Cirebon* (Vol. 1, p. 29).
- Bergmans, E. J. (1909). *Bouwhygiene: Proeve van Eene Toepassing van de Algemeene Regelen der Gezondheidsleer Bij Het Bouwen in Koude, Gematigde en Tropische Klimaten*. Delft: J. Waltman Jr.
- Broek, J. A. van den. (1891). *De Cheribonsche Opstand van 1806*. Weltevreden: Tijdspeigel.
- Budiman, H. G. (2022). Perkembangan Sanitasi dan Prasarana Kebersihan di Kota Bandung Awal Abad Ke-20. *Paradigma*, 12(3).
- Burgerlijke Openbare Werken. (1892). *Verlag over de burgerlijke openbare werken in Nederlandsch-Indië 1892*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Burgerlijke Openbare Werken. (1910). *Verlag over de burgerlijke openbare werken in Nederlandsch-Indië 1910*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Burgerlijke Openbare Werken. (1911). *Verlag over de burgerlijke openbare werken in Nederlandsch-Indië*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Burgerlijke Openbare Werken. (1920). *Het rioleeringsvraagstuk in Nederlandsch-Indië*. Weltevreden: Papyrus.
- Cha, Y., Park, S. S., Kim, K., Byeon, M., & Stow, C. A. (2014). *Water Resources Research*. 5375–5377.
- Crane-Kramer, G., & Buckberry, J. (2023). Changes in health with the rise of industry. *International Journal of Paleopathology*, 40, 99–102.

- Dahlan. (1956). *Buku Peringatan 50 Tahun Kota Besar Tjirebon, 1906-1956*. Cirebon.
- Damayanti, R., & Handinoto. (2005). Kawasa "Pusat Kota" Dalam Perkembangan Sejarah. *Dimensi Teknik Arsitektur*, 33(1), 34–42.
- Emalia, I. (2016). Dinamika Kota Pesisir Cirebon dan Kesehatan Masyarakat Kolonial 1906-1940. *Jurnal Sejarah Jejak Nusantara*, 4(3), 108–120.
- Emalia, I. (2020). *Wabah Penyakit dan Penanganannya di Cirebon 1906--1940*. Yogyakarta: Ombak.
- Gollin, D., Jedwab, R., & Vollrath, D. (2016). Urbanization with and without industrialization. *Journal of Economic Growth*, 21, 35–70.
- Hakim, C. L. (2018). *Politik Pintu Terbuka: Undang-Undang Agraria dan Perkebunan Teh di Daerah Bandung Selatan 1870-1929*. Vidya.
- Handinoto, H. (1999). Lingkungan "Pecinan" dalam Tata Ruang Kota di Jawa Pada Masa Kolonial. *DIMENSI (Journal of Architecture and Built Environment)*, 27(1).
- Hendro, E. P. (2014). Perkembangan morfologi kota cirebon dari masa kerajaan hingga akhir masa kolonial. *Paramita: Historical Studies Journal*, 24(1). Retrieved from
- Herlina, N. (2020). *Metode Sejarah*. Bandung: Satya Historika.
- Horsfield, T. (1816). *On the Mineralogy of Java: Essay I*. Batavian Society of Arts and Sciences.
- Hudiyanto, R. (2015). Mengungkap Unsur Air Dalam Sejarah Kota Malang: Pengelolaan Asenering, dan Gorong-Gorong Kota 1914-1940. *Jurnal Sejarah Dan Budaya*, 3(2).
- Idris, I. (1970). *Sejarah Perkembangan Pekerjaan Umum di Indonesia*. Jakarta: Dinas Pekerjaan Umum.
- Loedin, A. A. (2005). *Sejarah kedokteran di bumi Indonesia*. Jakarta: Pustaka Utama Grafiti.
- Lonkhuizen, J. J. (1917). De gezondmaking van Cheribon. In *Koloniale Studien. Weltevreden: Albrecht & Co*.
- Melosi, M. V. (2008). *The sanitary city: Environmental services in urban America from colonial times to the present*. University of Pittsburgh Press.
- Molsbergen, E. G. (1931). *Gedenkboek der gemeente Cheribon, 1906 - 1931*. Bandung: Nix & Co.
- Porter, D. H. (2001). *The great stink of London: Sir Joseph Bazalgette and the cleansing of the Victorian metropolis*. Indiana University Press.
- Puguh, D. R. (2010). Dari "Per Aspera Ad Astra" ke "Cirebon Baru": Perubahan Citra Kota Cirebon 1930-1950-an. *Citra Leka Dan Sabda*, 1(1).
- Ravesteijn, W. (2008). De bouw van burgerlijke openbare werken in Nederlands-Indië, 1800-1950. *De Indische School*, 1(1), 1–3.
- Rosenberg, C. E. (2009). *The cholera years: The United States in 1832, 1849, and 1866*. University of Chicago Press.
- Rosgen, D. L. (1997). A geomorphological approach to restoration of incised rivers. *Proceedings of the Conference on Management of Landscapes Disturbed by Channel Incision*, 1, 12–29. Citeseer.
- Sanusi, A., Arif, F., & Hasyim, R. S. (2022). *Perubahan Eksistensi Sungai dan Pengaruhnya Bagi Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon Pada Masa Hindia Belanda Tahun 1900-1942*. Yayasan Wiyata Bestari Samastra.
- Sasmita, N. (2019). Menjadi Kota Definitif. *Historia*, 2(1), 50–67.
- Schrieke, J. J. (1918). *Ontstaan en groei der stads- en landgemeenten in Nederlandsch-Indië*. Amsterdam: J. H. de Bussy.
- Smil, V. (2019). *Growth: from microorganisms to megacities*. Mit Press.

- Suriani, S., & Anwar, S. (2019). Gemeente Medan Awal Abad Ke-20: Sebuah Eksistensi Kota Kolonial dalam Pengelolaan Suplai Air Bersih dan Saluran Pembuangan. *Majalah Ilmiah Tabuah: Talimat, Budaya, Agama Dan Humaniora*, 23(1), 27–34.
- Tasnur, I., Apriyanto, J., & Arrazaq, N. R. (2022). Liberalisme dan Monetisasi Ekonomi di Hindia Belanda (1870-1900). *Keraton: Journal of History Education and Culture*, 4(2), 71–78.
- Taylor, J. G. (2011). *Cleanliness and culture: Indonesian histories*. Brill.
- Valentijn, F. (1726). *Oud en nieuw Oost-Indiën*. Van Kesteren.
- Vuorinen, H. S., Juuti, P. S., & Katko, T. S. (2007). History of water and health from ancient civilizations to modern times. *Water Science and Technology: Water Supply*, 7(1), 49–57.
- Wertheim, W. F. (1947). The Indo-European Problem in Indonesia. *Pacific Affairs*, 20(3), 290.