

PERKEMBANGAN PEMUKIMAN EROPA DI SURABAYA TAHUN 1910-1930**CHANDRA FANDY ASHIDIQI**

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
E-mail : chandrafandyashidiqi@gmail.com

Sri Mastuti Purwaningsih

Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

ABSTRAK

Perkembangan kota Surabaya sebagai pusat aktivitas ekonomi menarik kedatangan bangsa asing untuk menetap di Surabaya. Keberadaan bangsa Eropa khususnya Belanda sebagai mayoritas, turut mempengaruhi perkembangan kota Surabaya. Pemukiman merupakan salah satu fasilitas penting sebagai penunjang berkembangnya sebuah kota. Pemerintah kolonial berinisiatif untuk membangun sebuah kawasan kota bergaya Eropa di Surabaya guna menjadikan kota Surabaya sebagai “rumah” kedua bagi masyarakat golongan Eropa. Penelitian ini mengupas mengenai perkembangan pemukiman Eropa di Surabaya tahun 1910-1930, serta menganalisis dampak yang ditimbulkan akibat kedatangan bangsa Eropa khususnya Belanda di Surabaya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis mengajukan rumusan masalah berupa, perkembangan pemukiman Eropa beserta kehidupan masyarakat Eropa yang berdampak terhadap kondisi sosial-budaya dan ekonomi bagi pribumi kota Surabaya. Dalam menjawab permasalahan tersebut, metode penulisan sejarah yang digunakan terdiri dari heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Penulisan ini dilandasi oleh teori perkembangan kota milik Branch yang berisi mengenai kondisi internal sebagai unsur penting berkembangnya sebuah kota. Kondisi internal tersebut berupa keadaan geografis, site, fungsi kota, sejarah dan kebudayaan, unsur-unsur umum. Kota Surabaya secara geografis terletak di posisi strategis yang menjadikannya sebagai pusat aktivitas ekonomi yang sudah terkenal sejak lama. Kota Surabaya dengan fungsi ekonominya mampu berkembang lebih pesat dibandingkan kota berfungsi tunggal.

Pemukiman Eropa di Surabaya dibentuk pemerintah kolonial guna memudahkan masyarakat Eropa dalam menjalankan aktivitas sehari-harinya terutama aktivitas perekonomian di kota Surabaya. Menetapnya masyarakat Eropa di Surabaya menimbulkan interaksi sosial dengan pribumi. Interaksi sosial tersebut berdampak baik dari segi ekonomi hingga sosial-budaya pada kehidupan pribumi di kota Surabaya.

Kata Kunci : Perkembangan Kota, Pemukiman, Masyarakat Eropa, Surabaya

ABSTRACT

Development of Surabaya city as an economic center attract the arrival of the staying of foreign nations. The existence of Europeans especially Dutch as the majority, influencing the development of Surabaya city. Settlement is the one of the important facilities as supporting the development of a city. Colonial government took the initiative to build a European style neighborhood in Surabaya as the second “home” of the Europeans. This study discusses the Development Of European Settlement In Surabaya At 1910-1930, and analyze the impact of Europeans arriving especially Dutch in Surabaya.

Based on the background, author propose formulation of the problem of the development of Europeans settlement along the Europeans life that have impact on social-culture and economic conditions for local residence. In answer to the probem of historical writing method used consist of heuristic, critic, interpretation and historiographic. This study is based on the theory of the development of city owned by Branch which contains the condition as an important element ò developing a city. The internal conditions such á geographical location, site, city function, history and culture, common elements. Surabaya city is geographically located in a strategic position that makes it a center economic activity that has been know for a long time. Surabaya city with economic function capable of growing faster than the single function city.

Europeans settlement in Surabaya established by colonial government in order to facilitate the Europeans in carrying out their daily activities, especially in economic activity in the city of Surabaya. Europeans existancy in Surabaya raises social interactions with local residences. Social interactions has an impact both in tém ò economics to the social culture on local residence daily life in Surabaya city.

Keywords : City development, Settlement, Europeans society, Surabaya

PENDAHULUAN

Tujuan utama manusia dalam mengendalikan lingkungan binaannya adalah mengubah suatu lahan menjadi suatu tempat. 'Tempat' semacam itulah yang akan melahirkan jati diri atau mempunyai ciri tempat. Pernyataan Christian Nobergt-Schulz, dalam bukunya *Genius Loci* (1980: 17-18), tersebut menunjukkan situasi yang cukup ideal. Namun, dalam kenyataannya tidak semua 'tempat' di bumi, para penghuni bisa mengatur lingkungan sesuai yang dikehendakinya.

Contohnya ketika sebagian besar kota-kota di Asia Tenggara pada umumnya, dan Indonesia khususnya yang mengalami masa penjajahan oleh bangsa Eropa di abad 16 hingga pertengahan abad 20, mustahil rasanya untuk mengatur 'tempat' sesuai dengan yang dikehendakinya. Surabaya adalah salah satu contoh kota yang tidak terlepas dari campur tangan penjajah, sehingga dalam perkembangannya terdapat pengaruh kebijakan perencanaan dimasa lalu.

Kota merupakan pusat kegiatan politik, ekonomi, sosial, dan kultural. Berbagai pusat kegiatan tersebut tidak terlepas dengan latar belakang sejarah terjadinya kota. Suatu daerah yang terkenal dengan objek budaya dan nilai historikal yang tinggi, akan mampu berkembang menjadi sebuah kota. Surabaya merupakan representasi dari pembentukan sebuah kota.

Surabaya dapat berkembang secara pesat setelah diberlakukannya Undang Undang Gula (*Suikerwet*) dan Undang Undang Agraria pada tahun 1870. Dengan adanya kedua Undang-Undang tersebut memberikan keluasaan bagi investor swasta untuk menjalankan investasinya di Hindia-Belanda, termasuk wilayah Jawa Timur. Hal ini disadari secara langsung maupun tidak langsung membawa Surabaya sebagai kawasan yang semakin penting secara ekonomi pada masa kolonial. Bahkan di tahun 1880, Surabaya sudah masuk dalam percaturan ekonomi dunia sebagai wilayah sentral dari jaringan perdagangan dan pelayaran internasional.¹ Kegiatan perdagangan internasional inilah yang menyebabkan Surabaya menjadi salah satu pusat kota pelabuhan yang cukup diperhitungkan di kawasan Asia. Howard Dick dalam bukunya menggambarkan posisi Surabaya sebagai suatu kota pelabuhan yang tumbuh dan berkembang sehingga keberadaannya disamakan dengan kota-kota pelabuhan lain di kawasan Asia seperti Calcutta, Rangoon, Singapore, Bangkok, Hongkong dan Shanghai.²

Pantai Surabaya dan sungai Kalimas merupakan salah satu faktor yang mendorong berkembangnya wilayah ini menjadi sebuah kota. Dimana tempat yang menjadi roda transportasi memiliki kecenderungan paling besar untuk tumbuh menjadi kota, karena tempat tersebut

menjadi perkumpulan masa yang besar yang mampu memancing terbentuknya aglomerasi.³ Selain itu, sungai Kalimas juga diartikan sebagai sumber kehidupan serta media yang efektif untuk transportasi penduduk setempat, baik untuk menuju wilayah pedalaman maupun untuk menuju dunia luar melalui lautan bebas.⁴

Ketika keberadaan kota Surabaya segera berkembang secara fisik dalam arah yang mengungkap hubungan seperti ini, dan ketika populasi kota dan makna ekonominya semakin tumbuh, pernak-pernik urbanisasi barat juga berkembang pesat seperti adanya pelabuhan modern, sistem perairan bersih, jaringan transportasi jalur tram listrik dan jalan-jalan beraspal, serta konstruksi gedung-gedung perkantoran bagi usaha perdagangan, bank, toko barang-barang pertanian, dan bangunan kolonial itu sendiri.⁵ Kota Surabaya sendiri merupakan kawasan yang penting bagi pemerintah kolonial Belanda, karena termasuk sebagai kota "*Collecting Sentris*" selain Batavia dan Semarang, yang berarti kota Surabaya merupakan pusat perdagangan di wilayah timur. Sebagai pusat pemerintahan dan pusat aktivitas ekonomi, Surabaya telah menarik minat orang-orang Eropa untuk tinggal di kota ini. Keberadaan mereka turut mempengaruhi kemajuan Surabaya.

Dengan kedatangan orang-orang dari benua Eropa membuat Kota Surabaya menjadi kota yang penting bagi pemerintahan kolonial sehingga orang-orang Eropa membangun sejumlah fasilitas baik administrator pemerintahan maupun membangun suatu pemukiman yang dikhususkan bagi orang-orang Eropa. Pemukiman yang terkesan elite dengan fasilitas yang sangat lengkap untuk menunjang orang-orang Eropa yang ingin tinggal baik sementara atau jangka lama merasa nyaman untuk tinggal di Kota Surabaya.

Atas hal inilah yang membuat Kota Surabaya berubah menjadi Kota yang maju dan berkembang layaknya kota yang ada di negara-negara Eropa, karena Kota Surabaya pada saat itu terdapat banyak gedung dan rumah yang bergaya Eropa. Periode tahun 1910-1930 bisa dikatakan sebagai puncak aktivitas pemerintahan kolonial di Surabaya. Dengan dibentuknya *Gemeente* di tahun 1906, kinerja *Gemeente* Surabaya tersebut dapat dijadikan acuan terhadap tingkat keberhasilan pembangunan yang dilakukan *Gemeente* Surabaya pada periode sesudah terbentuknya *Gemeente*.

Berbagai aktivitas pemerintah kolonial dalam membangun kota Surabaya pada rentan waktu tersebut, telah merubah wajah kota Surabaya dengan modernitas barat yang diusung pemerintah kolonial. Perkembangan kota Surabaya menjadi salah satu bahasan yang sangat menarik terutama perkembangan pemukiman Eropa.

³ Purnawan Basundoro, "*Transportasidan Ekonomi di Karesidenan Banyumas Tahun 1830-1940*" Tesis Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada 1999. Hlm.27

⁴ G.H. Von Faber, Oud Soerabaia : *De Geschiedenis van Indieseerte Koopstad van Oudste tijden tot de Instelling van den Gemeenteraad 1906*, (Soerabaia : *Gemeente Soerabaia*,1931). Hlm.11

⁵ Catatan dan potret dalam Von Vaber (1936) dan Buitenweg (1964) dan (1980) merekam perubahan-perubahan secara hidup.

¹ Sehingga menurut Thomas Linblad Surabaya pada saat itu telah mengalahkan Batavia secara ekonomi maupun politik. H.W.Dick, (ed), "*Manufaktur*" dalam Howard Dick, James J Fox dan Jamie Mackie, (ed), *Pembangunan Yang Berimbang : Jawa Timur dalam Era Orde Baru*, (Jakarta:Gramedia, 1997). Hlm.327

² Howard Dick, *Surabaya City of Work*, (Ohio, USA, Centre of Internasional Studies Ohio, 2002), hlm. 17

Karena pemukiman Eropa tersebut merupakan titik dimana dimulainya perkembangan peradaban barat di kota Surabaya pada masa itu. Selain itu, bentuk bangunan peradaban barat yang terkenal megah menjadi nilai surplus terhadap pemukiman Eropa.

1. Dalam hal ini, penulis akan mengkaji tentang, Perkembangan Pemukiman Eropa di Surabaya pada tahun 1910-1930. Berdasar pada hal tersebut, maka peneliti mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut: Bagaimanakah awal perkembangan pemukiman Eropa di Surabaya ?
2. Bagaimanakah kehidupan sosial masyarakat Eropa di Surabaya ?
3. Bagaimanakah dampak terbentuknya pemukiman Eropa terhadap pribumi di kota Surabaya ?

Metode Penelitian

Sejarah sebagai ilmu-ilmu lainnya juga memiliki seperangkat prosedur kerja yang disebut metode sejarah.⁶ Louis Gottschalk mengemukakan bahwa metode sejarah sebagai suatu proses pengujian dan analisis sumber atau laporan dari masa lampau secara kritis.⁷ Dalam usaha untuk menjawab permasalahan yang telah ditentukan sebelumnya, penulis menggunakan metode penulisan sejarah yang terdiri dari Heuristik, Kritik, Interpretasi, dan Historiografi.⁸

Pada tahap awal yang dilakukan penulis adalah Heuristik, yaitu pencarian sumber sejarah baik primer maupun sekunder. Penelusuran sumber dilakukan dengan cara mencari berbagai literatur yang relevan dengan tema kajian yang akan ditulis. Sumber sekunder yang didapat penulis berupa buku-buku mengenai kota Surabaya pada masa pendudukan Hindia-Belanda terdapat pada Perpustakaan Daerah Jawa Timur, Perpustakaan Universitas Negeri Surabaya. Buku tersebut adalah buku milik Von Faber yang berjudul *Oud Soerabaia* sebagai sumber primer yang berisi mengenai catatan kondisi Surabaya pada masa kolonial. Kemudian ditunjang oleh sumber-sumber lain berupa buku-buku serta foto-foto aktivitas masyarakat Eropa yang berada di Surabaya. Penulis mengumpulkan sumber-sumber tersebut yang nantinya kemudian dianalisa.

Setelah melakukan pengumpulan data, tahap selanjutnya adalah kritik. Pada tahap ini, penulis mengajukan pengujian terhadap sumber-sumber yang digunakan. Penulis melakukan pengujian kredibilitas sumber yang ditelusuri dengan kritik intern. Dengan kritik intern tersebut penulis membandingkan satu sumber dengan sumber yang lainnya. Bagaimana kondisi kota Surabaya serta bagaimana awal pembentukan pemukiman Eropa di Surabaya. Hasilnya adalah terdapat

berbagai macam faktor-faktor yang mempengaruhi terbentuknya pemukiman Eropa di Surabaya.

Tahap selanjutnya adalah tahap Interpretasi, pada tahap ini peneliti telah mencari keterkaitan antar berbagai fakta yang ditemukan diberbagai sumber, baik primer maupun sekunder yang sudah melalui tahap kritik baik intern dan dari fakta-fakta sejarah itu kemudian dikonstruksikan menjadi suatu rangkaian fakta sejarah yang memiliki keterkaitan dan sebab akibatnya untuk kemudian ditafsirkan. Penafsiran ini dilakukan setelah membaca dan menganalisis sumber-sumber dan menghasilkan penafsiran berdasarkan inti pembahasan penelitian. Fakta yang didapat penulis adalah sebagai sarana penunjang aktivitas masyarakat Eropa di Surabaya, pemerintah kolonial membuat pemukiman berdasarkan etnis dengan pemukiman Eropa berada pada jalan-jalan utama.

Tahapan keempat yaitu historiografi. Historiografi adalah suatu tahapan untuk menyampaikan kesimpulan yang diperoleh serta historiografi didapat melalui penyusunan urutan secara kronologi. Fakta-fakta disusun secara sistematis dalam suatu sintesa yang komparatif, kausalitas dan kronologis. Historiografi disampaikan dan disajikan dalam bentuk tulisan yang dapat dipertanggung jawabkan. Pada tahapan ini peneliti akan menyajikan sebuah tulisan sejarah yang berjudul, "Perkembangan Pemukiman Eropa di Surabaya Tahun 1910-1930". dari sumber-sumber yang telah diinterpretasikan. Kemudian penulisan ini dilakukan dengan benar sesuai dengan EYD.

HASIL DAN PEMBAHASAN DESKRIPSI SURABAYA SECARA GEOGRAFIS

Kondisi geografis merupakan penentuan awal kondisi suatu kota yang akan menentukan bentuk fisik, fungsi, dan karakter kota. Adanya potensi tertentu yang menonjol pada gilirannya akan meningkatkan fungsi kota, tidak hanya terbatas dalam satu sektor saja. Melainkan kompleksitas kegiatan manusia di dalamnya. Secara geografis, Surabaya dikategorikan sebagai kota pesisir, dengan karakteristik pertumbuhan yang lebih cepat karena sifatnya yang lebih terlibat dalam jaringan ekonomi dan transportasi yang lebih luas. Sebelum adanya jaringan transportasi darat yang memadai, sungai merupakan salah satu jalan transportasi utama yang penting di P.Jawa khususnya Surabaya.

Pada zaman pra kolonial, sungai menghubungkan daerah pedalaman (*hinterland*) dengan kota-kota pesisir pantai Utara Jawa. Daerah *hinterland* sangat berperan bagi perkembangan kota-kota dagang seperti Surabaya. Daerah Surabaya cukup subur, terutama di sekitar delta Brantas yang banyak menghasilkan beras dan palawija, sedangkan daerah berawa di sepanjang pantai dimanfaatkan untuk memelihara ikan tambak yang cukup memberi hasil untuk konsumsi lokal maupun untuk diperdagangkan. Pelabuhan utama Surabaya terletak di Kalimas, tepatnya dari muara sampai sekitar *Willemstraat* (sekarang

⁶Aminuddin Kasdi. *Memahami Sejarah*. Surabaya:University Press. 2000. Hlm.10

⁷ Louis Gottschalk. *Mengerti Sejarah*. Jakarta:UI Press. 1981. Hlm. 31

⁸ Aminuddin Kasdi. *Ibid*, hlm.11

kawasan Jembatan Merah) pelabuhan ini dikenal dengan nama pelabuhan Kalimas.⁹

Ramainya perdagangan di Surabaya ditunjang dengan adanya daerah hinterland yang subur. Ekspor-impor, baik yang berasal dari daerah pedalaman maupun komoditi dari luar negeri. Komoditi ekspor tersebut antara lain: gula, kopi, teh, tembakau, tapioka, dan lainnya. Surabaya yang terletak diujung Kalimas merupakan muara Sungai Brantas (sungai terbesar di Jawa). Semua hasil pertanian maupun perkebunan diangkut dari pedalaman melalui Sungai Brantas. Sejak abad ke-14, Surabaya menjadi pelabuhan penting sejak zaman Majapahit yang menguasai Nusantara pada saat itu. Jadi, kota Surabaya sejak awal sudah diuntungkan secara geografis sebagai kota pelabuhan dari situasi tersebut.¹⁰ Sungai kalimas merupakan orientasi utama perkembangan kota Surabaya, sungai tersebut dapat dilayari perahu-perahu yang membawa barang dagangan. Dengan demikian, sungai Kalimas adalah pintu masuk menuju pusat kota Surabaya dari jalur laut. Muara sungai tersebut menjadi pelabuhan penting yang disebut pelabuhan Kalimas.

Kapal-kapal yang menghubungkan kota Surabaya dengan daerah-daerah lain di luar pulau, bersandar di pelabuhan Kalimas. Pemanfaatan sungai Kalimas sebagai jalur transportasi sungai, telah mendorong terbentuknya aglomerasi di kedua tepinya, barat dan timur.

Karena tuntutan perkembangan zaman dengan semakin meningkatnya aktivitas lalu lintas perdagangan dan peningkatan arus barang serta bertambahnya arus transportasi maka sejak dibukanya Pelabuhan Tanjung Perak di muara Kalimas sekitar tahun 1920-an, aktivitas pelayaran perahu-perahu tradisional mulai terkonsentrasi di muara sungai. Dengan selesainya pembangunan kade/tambatan, kapal-kapal Samudera dapat melakukan bongkar muat di pelabuhan, yang selanjutnya berfungsi untuk melayani angkutan tradisional dan kapal-kapal layar. Sementara pelabuhan kalimas yang terletak di Jembatan Merah secara perlahan mulai ditinggalkan.¹¹

Jaringan Pelabuhan dan Distribusi

Secara garis besar, orientasi tujuan pemerintah kolonial telah berubah sejak pembubaran VOC pada akhir abad 18. Darurat finansial yang ditinggalkan VOC menuntut sejumlah improvisasi agar Belanda bangkit dari kebangkrutan. Dengan pergeseran berbagai komoditi perdagangan, maka pemerintah kolonial mulai berorientasi kedalam dengan mengembangkan pertanian. Namun, fakta geografis membuktikan bahwa aspek maritime tetap mendominasi perdagangan yaitu sebagai sarana transportasi, baik bagi mobilisasi penduduk

maupun sebagai persebaran komoditi. Warisan besar VOC dalam bidang maritim adalah jalur perdagangan yang berisi titik pelabuhan sebagai jaringnya.

Sebagai salah satu kota pelabuhan utama di Indonesia dengan segala aktivitas perdagangan, industri, dan pelayaran, eksistensi pelabuhan Surabaya telah membuat kota ini menjadi pusat komunikasi dan transportasi di Jawa Timur serta pusat distribusi barang perdagangan untuk pulau-pulau di bagian Timur Hindia-Belanda sejak pertengahan abad XIX.¹² Pelabuhan Surabaya menjadi salah satu titik simpul yang penting dalam eksploitasi kolonial. Keberadaan pelabuhan Surabaya juga ditopang oleh daerah-daerah disekitarnya yang berfungsi sebagai daerah penyangga. Perluasan jaringan transportasi semakin memperbesar kesempatan daerah pedalaman mengirimkan produk ekspornya melalui pelabuhan Surabaya. Perkembangan ini menuntut adanya proses yang cepat dan lancar dalam aktivitas pelabuhan khususnya bongkar-muat dan perdagangan ekspor impor.¹³

Aktivitas Pelabuhan Kalimas sangat ramai pada abad ke-19, karena selain sebagai tempat kegiatan perdagangan juga merupakan tempat berkumpulnya komoditi ekspor-impor, baik yang berasal dari daerah pedalaman maupun komoditi dari luar negeri. Sebelum dibangunnya pelabuhan Tanjung Perak pada tahun 1910, semua komoditi ekspor-impor berkumpul di Kalimas. Tanjung Perak saat itu hanya sebagai dermaga sementara yang disebut dermaga Oedjoeng, yang berfungsi sebagai tempat bersandar sementara kapal-kapal sekunder yang masuk ke pelabuhan Kalimas.¹⁴

Pelabuhan Kalimas pada saat itu tidak dapat disandari kapal besar, karena perairan Surabaya yang dangkal sehingga tidak dapat dilalui kapal besar. Hanya kapal-kapal kecil, perahu atau tongkang-tongkang saja yang dapat memasuki kawasan pelabuhan Kalimas. Sedangkan kapal-kapal besar hanya bisa berlabuh di tengah selat Madura yang mendekati perairan Surabaya, maka untuk memindahkan barang-barang terlebih dahulu ke dalam kapal-kapal kecil atau tongkang-tongkang. Aktivitas bongkar muat dari kapal besar ke kapal kecil ini terjadi di tengah lautan, sehingga tidak jarang ada barang-barang yang terjatuh ke laut.

Aktivitas Perekonomian Kota Surabaya Sebagai Pusat Perdagangan dan Perekonomian

Surabaya telah menjadi kawasan perekonomian yang penting, baik sebagai penghasil komoditi ekspor, industri, maupun perdagangan. Tahun 1870, Surabaya berkembang menjadi kota perdagangan yang modern. Dengan berlakunya sistem liberal yang ditandai dengan

⁹ Lustrum Arsitektur ITS, *Selayang Pandang Surabaya Tempo Doeloe*, (Surabaya: Lustrum Arsitektur ITS, 1996), hlm.83

¹⁰ Handinoto, "Surabaya Kota Pelabuhan (Surabaya Port City)" *Jurnal Dimensi Teknik Arsitektur*. Vol.3 No.35, 2007, hlm. 90

¹¹ Nanang Purwono, *Mana Soerabaia Koe: Mengais Butiran Masa Lalu*. (Surabaya: Pustaka Eureka, 2006) hlm. 28

¹² John C. van Dyke, *In Java And The Neighboring Island of the Dutch East Indies*. (London: Charles Scribner's Lions, 1929), hlm. 189

¹³ F. Soeratno, "Perkembangan Teknis dan Sosial di Pelabuhan" *Dalam Dunia Maritim*. Vol.29 No.12. 1979, hlm. 22

¹⁴ Ibid. hlm. 25

adanya Undang-Undang gula (*Suikerwet*) dan Undang-Undang Agraria (*Agrarischewet*), serta dibukanya terusan Suez pada tahun 1869,¹⁵ dan keputusan pemerintah untuk membongkar benteng yang mengelilingi Surabaya, membuka luas bagi masuknya modal swasta di Surabaya.

Sebagai pusat perdagangan, pemerintah kolonial melengkapi berbagai sarana pelabuhan dengan fasilitas entreport (gudang). Selain fasilitas berupa entreport, juga terdapat sebuah *drookdok*, yaitu bengkel yang berfungsi mereparasi kapal-kapal kecil. *Drookdok* dari bengkel konstruksi *Nederland-Indische* industri ini terletak di *Kampmentstraat* (sekarang bernama jalan K.H.M. Mansyur 229) yang berdiri pada tahun 1823. Kantor-kantor dagang didirikan di sepanjang pelabuhan. Fasilitas kantor-kantor dagang serta bank-bank di bangun guna mendukung kegiatan perdagangan di pelabuhan. Bank-bank yang membuka cabang di Surabaya antara lain, *Ned. Handels. Mij* (24 Januari 1824), *de Javasche Bank* (1828), *Ned. Indische Escompto Mij* (1857), *de Nederlandsche-Indische Handelsbank te Amsterdam* (1853), *de Koloniale Bank* (22 Maret 1881), *de Nederlandsch-Indische Escompto Maatschappij I* (5 November 1857), *de Rotterdamsche Bank*, *de Internationale Credit Handels vereening Rotterdam*, dan *Firma Fraser Eaten & Co.*(1835)¹⁶

Selain bank-bank diatas, adapula agen perdagangan seperti *Lindetevez Stokvis*, *Carl Schlipper*, dan lainnya yang terletak di daerah pemukiman orang-orang Eropa di Surabaya. Sebagian kantor-kantor tersebut berada di sepanjang *Handelstraat*, *Schoolstraat*, (kemudian bernama *Bankstraat*) dan *Boomstraat*.

Menjelang abad ke-20, daerah perdagangan itu berkembang ke arah Selatan sampai ke daerah *Societeitstraat* (sekarang Jl. Veteran), Jl. Bibis dan daerah Jl. Pasar Besar, hingga sampai ke alun-alun Contong.¹⁷ Surabaya sebagai kota perdagangan, memiliki perkumpulan dagang, yang terbaik di Seluruh Hindia-Belanda. Organisasinya sangat baik, teratur, dan sangat aktif. Perkumpulan dagang ini banyak manfaatnya terutama sebagai pemberi rekomendasi pengesahan terhadap seseorang yang menjadi makelar. Persatuan pedagang eceran juga diorganisasikan dengan baik di Surabaya.¹⁸

2. PEMUKIMAN EROPA DI SURABAYA

A. Kedatangan bangsa Eropa di Surabaya

Kedatangan bangsa eropa di Surabaya tidak terlepas dari petualangan mereka ke “Negeri Timur” untuk mencari rempah-rempah. Menurut Von Faber orang-orang Eropa yang pertama kali datang di Jawa

Timur pada abad ke-16 tidak mendarat di pelabuhan Surabaya, melainkan di pelabuhan Gresik. Hal tersebut dikarenakan kondisi pelabuhan Gresik pada saat itu yang lebih ramai dan strategis dibandingkan dengan pelabuhan Surabaya.¹⁹

Baru beberapa tahun setelahnya, ada orang-orang Eropa yang mendarat di pelabuhan Surabaya. Menurut Clifford Geertz, selama ratusan tahun, orang-orang Jawa telah menyaksikan orang-orang Eropa datang dan pergi di pulau Jawa. (Geertz, 1989:9). Orang-orang Eropa inilah yang sebagian kemudian menjadi penghuni kota Surabaya. Von Faber mengungkapkan, para pendatang dari bangsa portugis lebih dulu “menemukan” Surabaya dibandingkan orang-orang Belanda.

Pada tahun 1617, Jan Pieterzon Coen mendirikan sebuah loji²⁰ di Surabaya, sehingga ia dapat mengadakan hubungan dagang dengan para pedagang setempat secara intensif. Loji tersebut menjadi simbol bahwa kota Surabaya pada titik tertentu telah berada di bawah kekuasaan bangsa Eropa. Dengan didirikannya loji tersebut, pelabuhan Surabaya secara bertahap menjadi kota pelabuhan penting dengan posisi yang strategis. Orang Eropa yang datang ke kota Surabaya semakin banyak terutama orang-orang Belanda. Di bawah VOC, kota Surabaya diletakkan di dalam kekuasaan penguasa Jawa bagian timur dan dijadikan sebagai ibukotanya.²¹

Pada periode awal, loji tersebut menjadi orientasi awal pemukiman Eropa di Surabaya, artinya rumah-rumah dibangun untuk tempat hunian berada di sekeliling loji. Pasukan Belanda yang dipimpin Cornelius Spelman menempati sebuah titik di muara Sungai Kalimas di tepi timur (Von Faber 1931:11). Pada titik inilah Belanda kemudian membangun benteng yang diberi nama Prinz Hendrik yang berada pada wilayah yang diapit antara Sungai Kalimas dengan Sungai Pegirian. Tahun 1870 oleh ahli perkotaan Indonesia, dianggap sebagai titik awal perkembangan kota-kota di Indonesia.²² Sejak periode ini sebagian kota-kota dikembangkan menjadi kota modern dengan segala fasilitas pelengkap. Periode ini ditandai dengan keluarnya Undang-Undang Agraria 1870 yang menjadi simbol liberalisasi ekonomi di Indonesia. Sesudah 1870 periode kolonial akhir dimulai atau disebut juga dengan periode kota kolonial “keras” sebagai akibat dari politik pintu terbuka yang mengizinkan orang-orang Eropa lainnya untuk datang ke Indonesia.²³

¹⁹ G.H. von Faber, *Oud Soerabaia*, (Soerabaia: Gementee Soerabaia, 1931), hlm. 6.

Loji adalah sebuah bangunan abad pertengahan yang digunakan sebagai barak tempat tinggal pekerja. Umumnya namanya adalah *Loje* tetapi penduduk lokal menyebutnya *loji*

²¹ P.J. Veth, *Java : Geographisch, Ethnologisch, Historisch*. (Harleem: De Erven F. Bohn, 1882), hlm. 847

²² Bedjo Ritanto, *Ikla Surat Kabar dan Perubahan Masyarakat di Jawa Masa Kolonial (1870-1915)*, (Yogyakarta : Tarawang, 2000)

²³ Peter J.M. Nas, *Kota-Kota Indonesia: Bunga Rampai*, (Yogyakarta : Gadjah Mada University Pres), hlm. 305.

¹⁵ J.S. Furnivall, *NetherlandsIndia, a Study Plural Economy*, (Cambridge : Cambridge University Press, 1994), hlm. 174-223

¹⁶ Regeerings Almanak (*Depeartement van Justitie*), Tahun 1910

¹⁷ Handinoto, *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya Tahun 1870- 1940*, (Yogyakarta: Andi, 1996), hlm. 71-72

¹⁸ Dukut Imam Widodo, *Surabaya Tempoe Doeloe* (Surabaya: Dinas Pariwisata Surabaya 2002) hlm. 479

Secara umum bertambahnya penduduk asing yang datang di Surabaya secara global di dorong oleh beberapa faktor, antara lain:

1. Adanya penerapan politik liberal atau kebijakan liberal oleh pemerintah Hindia-Belanda
2. Perluasan aparatur pemerintahan, karena semakin luas pula bidang yang harus ditangani oleh pemerintah
3. Adanya perbaikan hubungan antara Eropa dengan daerah koloni.

Meningkatnya taraf hidup orang-orang Eropa di daerah koloni dianggap menarik, karena kebahagiaan mereka selalu diusahakan dan ditingkatkan oleh pemerintah.²⁴ Seiring dengan tumbuhnya kelas menengah yang semakin cepat di perkotaan, tuntutan akan berbagai fasilitas kota yang memadai juga cukup tinggi. Mereka menginginkan agar kota-kota di Indonesia dibangun mirip dengan kota-kota tempat asal mereka di Eropa. Akibatnya, dengan perencanaan yang terstruktur, beberapa kota besar tumbuh menjadi kota yang modern dengan bangunan berskala besar berarsitektur modern gaya barat.

Secara umum kota-kota yang berkembang pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 lebih bercirikan dan berfungsi sebagai kota kolonial. Oleh pengaruh-pengaruh dari luar sesuai asal mereka, kota-kota kolonial pada umumnya terdiri dari dua nuansa yaitu nuansa pribumi dan nuansa asing. Oposisi antara nuansa pribumi dan nuansa asing ini berakar pada karakter masyarakat kolonial yang bersifat menindas yang mengakibatkan kota-kota kolonial sering kali ditepikan sebagai kota-kota bermuka dua. Situasi kolonial di Indonesia ternyata lebih kompleks dari sifatnya. Di samping nuansa pribumi dan barat, terdapat pula nuansa ketimuran yang sangat besar yaitu nuansa Cina. Oleh karena itu kota-kota di Indonesia pada masa kolonial dapat dikarakterisasikan sebagai kota-kota tripartite karena melibatkan tiga pihak terkait, yaitu unsur pribumi yang terdiri dari kraton dan kampung-kampungnya, unsur Cina dengan rumah-rumah tokonya, dan unsur Barat dengan benteng dan rumah kolonialnya. Tiga unsur pembentuk kota tersebut secara bersamaan membentuk konfigurasi yang dianggap sebagai ciri khas kota kolonial.

Terbentuknya Pemukiman Eropa

Tahun 1794-1798 Surabaya diperintah oleh Dirk van Hogendorp. Pada masa ini pemukiman orang Belanda yang awalnya merupakan benteng kecil Fort Retranchement yang letaknya di tepi Kalimas berkembang ke arah utara yang berpusat di Jembatan Merah dan Willemsplein (Taman Jayengrono). Daerahnya kemudian mengalami perluasan ke arah selatan sampai daerah Simpang.²⁵

Berdasarkan laporan Anthony Barkey pada pertengahan 1792, di dalam kota Surabaya masih terdapat sisa-sisa tembok kota (*walmuren*) yang di beberapa tempat telah runtuh. Keruntuhan tembok kota yang tidak diperbaiki tersebut menandakan bahwa perasaan paranoid terhadap pribumi telah hilang dari pikiran para pendatang Eropa. Salah satu konsekuensi pembangunan kota yang mengikuti alur sungai ini adalah terkonsentrasinya pemukiman-pemukiman penduduk di tepi sungai. Tentunya, aktivitas penduduk menggunakan sungai sebagai sarana transportasi yang utama. Selain sebagai sarana transportasi, masyarakat Eropa khususnya orang-orang Belanda juga menggunakan Kalimas sebagai sarana rekreasi. Pada hari Minggu selepas pulang dari gereja, para petinggi pemerintah kolonial Belanda dan keluarganya bersampan ria menyusuri Kalimas. Perahu-perahu tersebut di dayung oleh budak-budak mereka. Perahu-perahu tersebut dihias dan diiringi oleh permainan musik yang dimainkan oleh budak lainnya dan acara tersebut merupakan "ajang pamer" kekayaan antar keluarga Belanda.²⁶

Orang-orang Eropa yang tinggal di kawasan Jembatan Merah adalah pegawai pemerintah, pekerja pabrik, dan pedagang. Keberadaan pemukiman Eropa beserta bangunan pendukungnya menjadikan kawasan 2,47 kilometer persegi tersebut sebagai kota Eropa di Surabaya yang eksklusif. Pada 1830, dibangun tembok keliling untuk membatasi kawasan eksklusif tersebut dengan kawasan lain. Pembangunan tembok ini bukan didasarkan pada kekhawatiran atas ancaman pribumi seperti sebelumnya, melainkan dibangun guna menjaga eksklusivitas kawasan Eropa tersebut. Perkampungan yang bercitra kumuh dan tradisional, berubah menjadi kawasan berstandar Eropa. Sebanyak 54 kampung dari 194 kampung yang dihuni oleh penduduk lokal digusur hingga tersisa 138 kampung. Dari jumlah kampung yang tersisa, hanya 46 kampung yang masuk dalam kawasan eksklusif. Penduduk lokal yang berjumlah 78.136 ha-nya disisakan 26.324 orang untuk melengkapi kota Eropa yang dikelilingi tembok.²⁷

Dalam UU Wijkenstel tahun 1843 kota bawah dibagi menjadi 2 wilayah pemukiman. Pemukiman orang Eropa yang berada di sisi barat Jembatan Merah dan pemukiman masyarakat timur asing (*Vreemde Oosterlingen*) berada di sisi timur yang terdiri dari Kampung Cina, Kampung Arab dan Melayu. Kota bawah ini dikelilingi oleh benteng dan kanal. Penduduk pribumi kebanyakan bermukim di luar benteng.²⁸ Selain itu, UU Wijkenstel bertujuan untuk memudahkan pengontrolan dan pengawasan pada setiap etnis. Pemerintah kolonial Belanda benar-benar memperhatikan tingkatan sosial,

²⁶ Dukut Imam Widodo, "Berpesiar di Kalimas Diiringi Orkes Budak" dalam Freek Kolombijn "Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Eropa Asianesia (Yogyakarta: Ombak,2005), Hlm.561.

²⁷ H.F. Tillema, 1992, *op.cit.*, hlm. 924-927.

²⁸ Timocitin Kwanda, Potensi dan Masalah Kota Bawah Surabaya Sebagai Kawasan Pusaka Budaya dalam Freek Colombijn (ed), Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Eropa Asianesia, (Yogyakarta: Ombak,2005), Hlm.488

²⁴ Indriyanto, O.S, Kota pelabuhan Surabaya abad XX dalam Kajian Sastra No.1 Tahun XXIV, (Semarang : Fakultas Sastra Universitas Diponegoro, 2000), hlm.117.

²⁵ Handinoto. Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya (1870-1940). (Yogyakarta: Andi, 1996), Hlm.24.

serta fasilitas yang diberikan bagi setiap golongan penduduk yang ada.

Kawasan Eropa ini disebut Kota Bawah (Benedenstad) yang dibatasi oleh tembok kota yang melingkar dari Utara tepatnya di sebelah Selatan Jembatan Petekan (Ophaal Brug) melebar ke Barat hingga Selatan (Pesapen) terus ke Selatan (Kreimbangan) ke timur (Bibis dan Cantian) kemudian ke Utara (Srengganan-Tonggomong-Njemplungan) dan kembali menyambung ketitik awal di Selatan Jembatan Petekan, Jalan Jakarta (Batavia Weg) sebelah Timur sungai Kalimas.²⁹ Kawasan ini memiliki dua jalan utama. Dari sisi Barat-Timur sampai balai kota pertama (Jembatan Merah) yaitu Heerenstraat (Jl. Rajawali) kemudian jalan yang sejajar dengan Kalimas dari Utara-Selatan yaitu Willemskade (Jl. Jembatan Merah dan Jl. Veteran). Tanggal 19 April 1871 benteng-benteng mulai dihancurkan. Perkembangan kota mulai berkembang ke arah Selatan yaitu daerah Pemuda, Kayoon dan perumahan elit Belanda di Darmo dan Kupang.³⁰

DAMPAK PEMUKIMAN EROPA TERHADAP PRIBUMI

Pembangunan kota Surabaya yang kebanyakan hanya dilakukan di sekitar jalan-jalan utama, khususnya jalan-jalan raya yang menuju kota lain dan jalan-jalan samping secara spontan karena tidak diatur dalam suatu rencana induk (masterplan) kota. Pada masa kolonial menanggung beban berat akibat kenaikan penduduk yang tidak terkendali terutama akibat dari arus migrasi. Hal ini disebabkan karena pada periode kolonial, kota-kota yang berkembang baru sedikit. Akibatnya arus migrasi penduduk tersebut hanya berpusat pada kota-kota yang baru berkembang. Adanya golongan-golongan dalam masyarakat karena berkembangnya kelas menengah kolonialis menyebabkan terjadinya permasalahan kampung.

Pertumbuhan penduduk lokal juga kerap menjadi andil dalam permasalahan tersebut. Kampung-kampung dibangun oleh pendatang baru yang menghendaki untuk tinggal dikawasan pinggir-pinggir jalan yang strategis. Selain itu, semakin bertambahnya penduduk menyebabkan mereka tinggal secara berdesakan dan mengakibatkan keadaan menjadi tidak higienis yang kemudian mengancam daerah-daerah lainnya.

Daftar Pustaka

Arsip

Decentralisatie Verslag 1912-1913 Staatsblad van Nederlandsch-Indie No.149 Tahun 1906
Regeerings Almanak. 1910 (*Department van Justitie*)

Silas, Johan. 1981. *Surabaya Abad Pertengahan*. Surabaya Pos 30 Mei.

Buku

Abeyasekera Susan, 1987. Jakarta: A History Singapore: Oxford University Press

Aminuddin Kasdi. 2000. *Memahami Sejarah*. Surabaya: University Press.

Bedjo Rianto. 2000. *Iklan Surat Kabar dan Perubahan Masyarakat di Jawa Masa Kolonial (1870-1915)*. Yogyakarta: Tarawang

Denys Lombard. 2005. *Nusa Jawa Silang Budaya (Batas-Batas Pembaratan)*. Jakarta : Gramedia

D.H.Burger. 1983. *Perubahan-perubahan Struktur dalam Masyarakat Jawa*. Jakarta: Bharata Karya Aksara.

Djoko Soekiman. 2000. *Kebudayaan Indis dan Gaya Hidup Masyarakat Pendukungnya di Jawa (Abad XVII-XX)*. Jakarta: Komunitas Bambu

Nuni Kurniati Utami, 1996. *Perkembangan Pelabuhan Surabaya : Dampaknya pada Aspek Sosial Ekonomi Kota*. Fakultas Sastra Universitas Indonesia

Ong Hok Ham. 2002. *Dari Soal Priyayi sampai Nyi Blorong* (Jakarta: Kompas)

Pamela Pattinama. 2004. "Keluarga Indis: Kehidupan Sehari-hari pada Masa Sebelum Perang di Batavia" dalam Joost Cote dan Westerbee, *Recalling the Indies, Kebudayaan Kolonial dan Identitas Poskolonial*. Yogyakarta: Syariat.

Pauline D. Millone *Indische Culture and its relations to urban life*" dalam *Coparative Studies In Society and History* vol.9, Jul-Ocy 1966-1967

Peter J.M. Nas, *Kota-Kota Indonesia*: Bunga Rampai, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Petrus, J.Th. "De Madoerees en Zijn Wapen" *Wekblaad Voor Indie*. 2-4 1905-1906

Koran

Pewartar Soerabaia, 8 Mei 1920

Surabaya Post, 30 Mei 1992

Radar Surabaya, 1 Desember 2015

²⁹ Nanang Purwono, Mana Soerabaia Koe (Mengais Butiran Mutiara Masa Lalu) (Surabaya: Pustaka Eureka, 2006), hlm.26.

³⁰ Handinoto, 1996, op. cit., hlm.37