

BAB II

KEBIJAKAN PEMERINTAH KOLONIAL BELANDA TERHADAP SISTEM TRANSPORTASI DARAT DI PALEMBANG

Bab ini menguraikan tentang beberapa kebijakan pemerintah kolonial Belanda dalam kaitannya dengan pembangunan sistem transportasi darat di Palembang. Dalam pembuatan kebijakan tersebut, tentu saja, pemerintah Kolonial Belanda mempertimbangkan kondisi riil di Palembang pada masa itu. Seberapa pun prosentasenya, pada gilirannya, kebijakan itu pasti mempunyai dampak lanjutan. Salah satunya adalah perubahan dalam pemukiman. Oleh karena itu, uraian dalam bab ini difokuskan pada: [a] struktur geografis dan ekologis Keresidenan Palembang pada masa kolonial Belanda; [b] kebijakan Pemerintah Kolonial Belanda dalam pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat di Palembang; dan [c] perubahan pola permukiman di Palembang.

A. Struktur Geografis dan Ekologis Palembang pada Masa Kolonial Belanda

Keresidenan Palembang (*Residentie Pelambang*) termasuk dalam wilayah Sumatera Selatan, di sebelah Tenggara berbatasan dengan Residen Lampung, di sebelah Barat dibatasi oleh Keresidenan Bengkulu, di sebelah Utara berbatasan dengan Keresidenan Jambi, dan sebelah Timur berbatasan dengan Selat Bangka dan Laut Jawa. Selain itu,

di sebelah Barat daerah itu terdapat Bukit Barisan yang membentang dari arah Barat Daya menuju Tenggara.¹ Hal ini dapat dilihat dalam peta berikut ini.



Gambar 1:
Peta Residen Palembang 1919/1920
(Sumber: Arsip Nasional Republik Indonesia No. Inventaris 1436)

Pada abad ke-19, luas wilayah Keresidenan Palembang adalah 85.918 kilometer persegi. Sebagian wilayahnya berupa dataran yang sangat subur, yang dipotong oleh sejumlah aliran sungai. Terutama daerah pantai atau *Ilir* terletak sangat rendah, terbuka bagi banjir dan sebagian besar berupa rawa; sedangkan di sebelah barat berupa daerah pegunungan yang membentuk bagian dari Bukit Barisan. Di sebelah selatan dimulai dengan dataran tinggi Sungai Mekakau dan Sungai Ranau, yang hanya terputus dari sisi Barat oleh rangkaian gunung mencapai Pandan yang berketinggian 1678 meter, tetapi di sebelah timur daerah pegunungan itu berubah

¹Supriyanto, *Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang, 1824-1864*, (Yogyakarta: Ombak, 2013), h. 29.

menjadi dataran rendah yang sangat luas. Di sebelah selatan dataran tinggi itu terdapat Danau Ranau, dan Sungai Way Kuala mengalir yang bertemu dengan Sungai Makakau dan selanjutnya mengalir dan bertemu dengan Sungai Saka di Muaradua yang namanya berubah menjadi Ogan Komerling. Pada gilirannya Sungai Ogan Komerling itu mengalir ke arah timur dan bertemu dengan Sungai Musi di Plaju, dekat Kota Palembang.²

Kota Palembang mempunyai keuntungan atas letaknya, yaitu terletak dalam satu jaringan yang mampu mengendalikan lalu lintas antara tiga kesatuan wilayah.³ *Pertama*, wilayah tanah tinggi Sumatera bagian Barat, yaitu pegunungan Bukit Barisan; *kedua*, daerah kaki bukit atau *piedmont* dan pertemuan anak-anak sungai sewaktu memasuki daerah rendah; *ketiga*, daerah pesisir Timur Laut. Faktor setempat yang berupa jaringan komunikasi dan kegiatan lalu lintas, tukar-menukar informasi dan bahan dengan frekuensi tinggi sudah terbentuk lebih dulu, dan sudah berhasil mendorong manusia setempat menciptakan peradaban yang tinggi di Sumatera Selatan.⁴

Kota Palembang terletak pada garis lintang 2° 52' Lintang Selatan dan 104° 37' - 104° 52' Bujur Timur. Wilayah ini memiliki ketinggian rata-rata 12 meter di atas permukaan laut.⁵ Kota Palembang dibelah oleh Sungai Musi dengan lebar sekitar 300 meter. Di sisi selatan Musi dan sisi utara Musi ada permukiman dengan segala

²*Ibid.*, h.30.

³Djohan Hanafiah, *Melayu-Jawa: Citra Budaya dan Sejarah Palembang* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1995), h. 5.

⁴*Ibid.*, h. 5-6.

⁵Dedi Irwanto M. Santun, dkk., *Iliran dan Uluan: Dikotomi dan Dinamika Islam Sejarah Kultural Palembang* (Yogyakarta: Eja Publisher, 2010), h. 7.

aktivitasnya.⁶ Di mana Sungai Komering dan Sungai Ogan bermuara di dekat Pulau Kembara, tentunya dahulu dibangun berdasarkan pertimbangan yang seksama, sehingga semua lalu lintas yang melalui sungai dapat diawasi.⁷ Kota ini juga merupakan daerah tropis dengan suhu yang cukup panas mencapai 23,4° sampai 31,7° Celcius. Curah hujan yang turun di Palembang terbanyak terjadi dalam bulan April sebesar 388 mm dan bulan September menduduki posisi yang paling sedikit berkisar 10 mili meter.⁸ Dengan demikian, sepanjang tahun daerahnya dipengaruhi oleh angin musim barat dan angin musim timur. Angin musim barat yaitu angin yang berhembus dan membawa air cukup besar sehingga mengakibatkan hujan pada Oktober sampai April. Angin musim timur berhembus pada April sampai Oktober membawa udara kering yang menyebabkan kemarau panjang di wilayah Sumatera Selatan.⁹

Deskripsi kolonial tentang keadaan alam Kota Palembang datang dari William Marsden, yang menyebutkan bahwa kota yang terletak di dataran rendah berupa tanah rata dan berawa-rawa, selain bagian bahwa daerah Palembang yang menuju pantai merupakan tempat yang mudah digenangi banjir, sehingga seluruh daerah tersebut tidak cocok untuk daerah pertanian. Palembang umumnya memiliki tanah alluvial,¹⁰ liat dan berpasir dengan lapisan yang masih muda sehingga banyak mengandung minyak bumi.

⁶Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 251.

⁷Makmun Abdullah, dkk., *Kota Palembang sebagai Kota Dagang dan Industri* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1984), h. 39.

⁸Dedi Irwanto M. Santun, dkk., *Ilihan dan Uluan*, h. 7.

⁹Supriyanto, *Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang, 1824-1864*, h. 30.

¹⁰Menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Alluvial adalah berhubungan dengan alluvium, seperti tanah aluvial. Lihat Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*,

Palembang, meskipun secara geografis terletak jauh dari laut, masyarakat Palembang menempatkan sungai sebagai hal yang sangat penting bagi segi-segi kehidupan mereka. Letak Palembang yang berada di tepian Sungai Musi yang mudah dijangkau oleh lautan, oleh de Faille dan William Marsden, maka kota ini disebut sebagai kota maritim yang mengembangkan budaya air.¹¹ Bahkan, dalam tradisi sebagian masyarakat Palembang sendiri menyebut sungai besar itu sebagai “laut”.

Letak Palembang yang strategis tersebut mampu “menguasai” dan mampu memiliki pengaruh besar ke daerah pedalaman cukup dengan mengembangkan apa yang disebut dengan politik kebudayaan dalam bentuk “dayung”¹² Masyarakat di daerah pedalaman yang cenderung kolektif, tetapi terpecah berpecah secara lingkungan permukiman, dimasa lalu memiliki penghubung tetap yang berupa kepandaian para pendayung yang dimiliki utusan kerajaan atau kesultanan yang terletak di daerah ilirannya, Palembang. Para utusan ini, hanya dengan berkelana di daerah pedalaman, uluan sungainya, dengan membawa lambang-lambang dan piagam raja sebagai simbol untuk mendapatkan pengakuan kekuasaan dari pembesar *Uluan* yang masih merdeka ini. Dengan cara demikianlah, maka “kehadiran” raja tetap harus

(Jakarta: Balai Pustaka, 1990), h. 25. Sementara itu, pengertian *alluvium* dapat dijelaskan sebagai berikut. *Alluvium* berasal dari bahasa Latin, *alluvius*, yaitu: sejenis tanah liat, halus dan dapat menampung air hujan yang tergenang. Dengan demikian, padi sawah sangat sesuai ditanam di tanah jenis *alluvium*. Tanah *alluvium* biasanya terdapat di tebingan sungai, delta sungai dan dataran yang tergenang banjir. Banjir yang melimpah akan menimbulkan endapan tanah *alluvium* di tepi sungai. Lihat <https://id.wikipedia.org/wiki/Alluvium>, diakses pada Sabtu, 31 Desember 2016, pukul. 08.55.

¹¹Lihat Dedi Irwanto, *Venesia dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pasca Kolonial*, (Yogyakarta: Ombak, 2011), h. 25 dalam catatan kaki no. 3.

¹²Dedi Irwanto M. Santun, dkk., *Iliran dan Uluan*, h. 9. Uraian selanjutnya mengacu pada buku ini, kecuali ada catatan tersendiri.

berjalan di atas aliran sungai-sungai yang sekaligus memiliki fungsi sebagai arena lalu lintas ketatanegaraan. Keadaan ini berlangsung, sejak masa Sriwijaya sampai Kesultanan Palembang.

Palembang, dengan kebesarannya itulah kemudian muncul sebagai “penguasa” secara politis, ekonomis, sosial dan budaya untuk daerah dan sekitarnya. Dalam setiap perjalanan masa lampunya, Palembang selalu muncul sebagai “pasat” yang lebih “unggul” dari daerah-daerah yang mengitarinya, yang dianggap dan dilekatkan sebagai daerah pedalamannya. Bermula dari masa Sriwijaya, Kerajaan dan Kesultanan Palembang, Keresidenan Palembang di masa kolonial hingga pada masa pasca kemerdekaan. Namun dibalik kedudukan ini, muncul serpihan-serpihan resistensi menarik yang datang dari daerah *Uluan* itu. Kadang dalam bentuk yang terbuka, dan mengental dalam elaborasi perjuangan sosial ketika muncul arus urbanisasi orang uluan yang datang ke Palembang, maupun dalam bentuk lebih banyak diam-diam dan tidak teraba dengan sikap memiliki kekuatan sendiri, yang merdeka walaupun harus melakukan ritual “*milir seba*”.

Di samping itu, wilayah Kota Palembang tersebut pada umumnya merupakan dataran rendah dengan ketinggian rata-rata \pm 4-12 meter di atas permukaan laut. Lokasi daerah tertinggi berada di Bukit Siguntang Kecamatan Ilir Barat I. Sementara itu, kondisi daerah terendah berada di daerah Sungai Lais, Kecamatan Ilir Timur II. Sementara itu, daerah pedalaman, daerah ulu, sebaliknya merupakan tanah yang produktif. Akibatnya, di sana terdapat kebun-kebun dengan hasil alam yang dapat dipasarnya untuk kebutuhan daerah luar, seperti lada, damar

atau darah naga, gambir, tembakau, benang pualam, sutra merah yang masih sangat kasar, gading gajah, tawas, arsenikum, kemenyan dan sebagainya.¹³

Berdasarkan geografi lingkungan pada kenyataannya lebih berafiliasi pada realita bahwa masyarakat pedesaan di daerah *Uluan*, sangat tergantung pada sistem transportasi sungai sebagai jaringan utama dalam komunikasi, baik antar mereka sendiri, maupun dengan daerah pusatnya yang terletak di *Iliran*, Palembang. Transportasi merupakan komunikasi utama ini tercipta demikian rupa, karena pada masa itu jalan daratan belum dikenal sama sekali karena boleh dikatakan hampir tidak ada jalan daratan.¹⁴

Kondisi alam bagi masyarakat Palembang menjadi modal untuk memanfaatkannya, sebab air menjadi sarana transportasi yang sangat vital, ekonomis, efisien dan punya daya jangkau yang tinggi,¹⁵ daripada menempuh jalan darat. Letak kota di muara Sungai Musi menyebabkan Palembang tumbuh sebagai kota dagang yang mempunyai jaringan yang mampu mengendalikan lalu-lintas. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat pada masa itu mampu mengadakan suatu jaringan komunikasi yang bersifat luas, sehingga frekuensi tukar menukar informasi sudah bertaraf tinggi.

Sebagaimana yang dituliskan Sevenhoeven, tanah di daerah *Uluan* Palembang sangat cocok untuk jenis-jenis tanaman, seperti sayuran, buah-buahan,

¹³Dedi Irwanto M. Santun, dkk., *Iliran dan Uluan*, h. 42-43.

¹⁴*Ibid.*, h. 40.

¹⁵*Ibid.*, h. 44.

serta tanaman yang laku di pasaran dunia, yaitu cengkeh, kopi, dan lada.¹⁶ Sistem tanam yang dilakukan penduduk masih sederhana atau tradisional, yaitu ladang berpindah. Oleh sebab itu, sebagian penduduknya, terutama yang berada di daerah pedalaman dalam kehidupan kesehariannya lebih ditentukan oleh tanah pertanian. Namun demikian, wilayah Palembang juga memiliki sumber daya alam, seperti tambang minyak, batubara, dan timah.¹⁷ Kekayaan alam seperti inilah yang menjadi salah satu motivasi bangsa Barat, khususnya Inggris dan Belanda, datang untuk menguasai wilayah Keresidenan Palembang.

Hubungan antara Kesultanan Palembang dengan Belanda telah mulai sejak 1616.¹⁸ Akan tetapi, semenjak pemerintah Kolonial Belanda menguasai daerah ini sampai pendudukan Jepang, Palembang sebagai kota bandar yang memiliki fungsi ganda, yaitu selain sebagai pusat administrasi pemerintahan juga sebagai kota pelabuhan yang sibuk mengatur masuk keluarnya barang dan sekaligus berperan sebagai bandar transito. Oleh karena itu, semenjak semula Kota Palembang tumbuh berkembang sebagai pusat kekuasaan maritim, justru letaknya yang sentral dekat perairan Selat Sunda dan sebagai pintu gerbang memasuki perairan Nusantara.

Pada masa Kesultanan Palembang, kota bandar ini banyak dikenal oleh pedagang-pedagang asing karena ekspor ladanya, sebab lada terlibat dalam perdagangan internasional dan akhirnya lada itu pulalah yang menjadi sebab

¹⁶Sevenhoeven, *Lukisan tentang Ibukota Palembang*, h. 53-55.

¹⁷Supriyanto, *Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang, 1824-1864*, h. 31.

¹⁸Husni Rahim, *Sistem Otoritas dan Administrasi Islam: Studi tentang Pejabat Agama Masa Kesultanan dan Kolonial di Palembang* (Jakarta: Logos, 1998), h. 70.

keruntuhannya. Rupa-rupanya dianggap sebagai suatu gejala umum di Kepulauan Nusantara pada waktu itu, yaitu tanaman dagang untuk pasaran Eropa yang membesarkan keraton-keraton dagang.¹⁹

Betapa penting peranan jalan dagang yang melalui kedua selat itu, dan oleh karena lokasi letaknya menyebabkan Palembang banyak dipengaruhi oleh pulau-pulau sekitarnya, baik dalam soal kebudayaan maupun dalam percampuran suku bangsa. Di samping faktor-faktor tersebut, letak kota bandar ini sangat menguntungkan karena Sungai Musi yang bermuara ke Selat Bangka memiliki jalur pelayaran dan perdagangan yang mudah dijangkau dari Batavia atau Singapura. Transportasi melalui sungai ini telah memberikan kemudahan-kemudahan bagi pedagang-pedagang asing, terutama sekali setelah Pemerintahan Kolonial Belanda menemukan sumber-sumber mineral di daerah ini pada permulaan awal abad ke-20.

Kiranya perlu diketahui bahwa sungai-sungai besar tersebut juga memiliki anak-anak sungai. Pada zaman Kesultanan Palembang anak-anak sungai ini dijadikan benteng pertahanan untuk melawan serdadu Belanda. Dalam kesehariannya, sungai juga digunakan sebagai sarana perhubungan dari kampung ke kampung. Bahkan, sampai sekarang nama-nama kampung di dalam kota mengambil dari anak sungai setempat, seperti: Kampung Serengam, Kampung Sungai Lais, Kampung Sungai Tawar, dan sebagainya.²⁰ Selain itu, sungai-sungai itu juga digunakan untuk

¹⁹Makmun Abdullah, dkk., *Kota Palembang*, h. 39-40.

²⁰*Ibid.*, h. 41.

mendukung aktivitas sehari-hari, seperti untuk sumber air minum bagi penduduk sekitarnya dan, bahkan, sebagai tempat untuk membuang kotoran.

Di samping itu, sungai merupakan jalur komunikasi yang menghubungkan daerah pedalaman dengan Palembang sebagai pusat administrasi pemerintah kolonial, atau yang menghubungkan daerah yang satu dengan daerah yang lain. Bahkan, sungai merupakan satu-satunya jalur lalu lintas yang paling lancar pada waktu itu dan waktu sebelumnya. Khusus Sungai Musi, di mana sungai ini dapat dilayari oleh kapal roda lambung dan perahu-perahu motor sampai ke daerah uluan mencapai jarak 200 kilometer. Dengan kata lain, kapal dan perahu motor yang berukuran sedang dan kecil merupakan alat transportasi yang dominan, karena tata lingkungan daerahnya sangat memungkinkan dan Kota Palembang sendiri memiliki lalu lintas air yang sangat ramai. Perahu-perahu kecil dan sedang hilir mudik masuk keluarnya sungai sebagai alat penghubung antara kampung yang satu dengan kampung yang lain, bahkan perahu-perahu kecil yang diberi atap kain cita berfungsi sebagai pasar terapung, yang berisi barang dagangan atau makanan ringan untuk dijual pada penduduk setempat. Bagi mereka yang tinggal di dekat sungai perlu lagi ke warung perahu-perahu untuk hilir mudik mencari pembeli. Semua gambaran yang terlukis ini masih segar sekali pada zaman Revolusi Fisik, walaupun di sana-sini telah banyak anak sungai yang tidak dapat digunakan karena dangkal.²¹

Demikianlah, perahu merupakan salah satu bentuk budaya dayung adalah alat transportasi alat transportasi yang sangat penting di sungai. Berbagai jenis perahu

²¹*Ibid.*, h. 42.

digunakan oleh masyarakat Kota Palembang sesuai jenis penggunaan dan kegunaan. Van Sevenhoeven menggambarkan dengan jelas bahwa perahu (*pencalang*) merupakan alat komunikasi-transportasi kenegaraan yang vital dan mempunyai otoritas yang besar di perairan Sungai Musi. *Pencalang* ini adalah kendaraan sultan atau wakilnya yang didayung oleh puluhan orang tanpa berhenti secara bergantian. Laju perahu *pencalang* cukup cepat karena dibentuk demikian rupa dari sebuah batang kayu besar.

Perahu yang dipakai oleh rakyat ada tiga jenis, yaitu perahu *dangkuk* atau *kolek*, dan perahu *kajang*, dan perahu *jukung*. Perahu *dangkuk* atau *kolek* dan perahu *kajang* lebih kecil dari perahu *jukung*. Perbedaannya antar *dangkuk* atau *kolek* dan perahu *kajang* hanya terletak pada bentuknya, jika perahu *dangkuk* atau *kolek* terbuka untuk satu orang atau lebih pendayung dan yang duduk di belakang sebagai pengemudi. Sementara perahu *kajang* tertutup dengan memakai atap dari daun rumbia dengan dilengkapi kelambu, tempat tidur, dan alat memasak. Perahu ini juga dilengkapi dengan kemudi kecil di belakang perahu pengendaranya. Perahu *dangkuk* atau *kolek* biasanya hanya dipergunakan untuk alat transportasi dalam sungai dan anak-anak sungai di dalam kota serta untuk ke sawah atau kebun dengan jarak yang relatif pendek. Perahu *kajang* dipergunakan untuk menyebrang ke Sungai Musi atau untuk berdayung ke pedalaman, biasanya perahu ini dipergunakan untuk keperluan mengangkut barang dagangan. Sementara *jukung* merupakan perahu yang relatif besar, biasanya dipergunakan oleh pedagang-pedagang Cina dan Arab, bahkan pribumi untuk berlayar lewat Selat Bangka atau masuk ke pedalaman dengan

membawa bahan dagang yang lebih banyak. Kadang kala *jukung* ini dilengkapi dengan alat mesin sebagai penggerakannya.²²



Gambar 2:
Perahu terdampar karena dangkalnya anak sungai di Palembang 1918
 (Sumber: www.tropenmuseum.nl)

Kemudian kondisi lingkungan tepian sungai sangaat mempengaruhi bentuk bangunan, struktur konstruksi dan penggunaan bangunan pada desain hunian tepian Sungai Musi di Palembang, seperti rumah panggung, rumah limas dan rumah rakit. Lingkungan binaan pada umumnya tumbuh melalui proses adaptasi dan menghasilkan pola serta wujud fisik yang spesifik di lingkungan tepi sungai. Sejak dahulu sungai sudah dimanfaatkan untuk berbagai kepentingan manusia, misalnya memanfaatkan sungai untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga, sanitasi lingkungan,

²²Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur*, h. 33-34.

pertanian, industri, pariwisata, olahraga, pertahanan, perikanan, pembangkit tenaga listrik, dan transportasi. Demikian pula fungsinya bagi alam sebagai pendukung utama kehidupan flora dan fauna sangat menentukan. Kondisi ini harus dijaga jangan sampai menurun. Oleh karena itu, sungai perlu dipelihara agar dapat berfungsi secara baik dan berkelanjutan.²³

Dari uraian di atas menunjukkan bahwa batas geografis daerah Palembang pada masa kolonial Belanda adalah meliputi daerah *Iliran* yang merupakan wilayah Kota Palembang sekarang yang merupakan daerah rendah, dan *Uluan* atau daerah yang mencakup umumnya pada wilayah dataran tinggi. Wilayah *Iliran* dan *Uluan* tersebut yang kemudian dikenal dengan wilayah Keresidenan Palembang. Sementara itu, ekologis daerah Palembang merupakan daerah tepi sungai yang memanjang dari Sungai Musi.

B. Kebijakan Pemerintah Kolonial Belanda dalam Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi Darat di Palembang

Peristiwa sejarah yang penting dan cukup berarti biasanya membawa akibat perubahan-perubahan di dalam masyarakat termasuk masyarakat yang tinggal di dalam kota itu sendiri. Perubahan-perubahan itu menyangkut segala aspek, terutama dalam lapangan politik, ekonomi dan kebudayaan. Perubahan itu terlihat pada masa

²³Husnul Hidayat, *Konteks Ekologi Kota Tepian Sungai dalam Prespektif Bahan Bangunan* (Palembang: Universitas Sriwijaya, 2014), h. 1.

pemerintahan Hindia Belanda, masa pendudukan Jepang, dan pada awal Perang Kemerdekaan.²⁴

Setelah sistem kesultanan dihapuskan oleh Belanda, kota Palembang langsung sepenuhnya di bawah Pemerintahan Kolonial Belanda. Meskipun pada waktu itu Pemerintahan Kolonial Belanda berada di Palembang dan menguasai Bangka-Belitung, tetapi secara riil daerah *Uluang* yang letaknya jauh dari pusat kota, kekuasaan pemerintah kolonial belum atau kurang dirasakan. Bahkan, sampai pada pertengahan tahun 1860-an Belanda masih belum dapat berkuasa sepenuhnya atas daerah pedalaman. Oleh sebab itu, pada masa transisi ini Pemerintah Kolonial Belanda masih membutuhkan bantuan pengaruh dan tenaga dari golongan tertentu, karena masih terlalu takut dan belum banyak memiliki kemampuan dalam menghadapi situasi dan kondisi daerah ini.²⁵

Palembang mulai terbuka sebagai daerah eksploitasi ekonomi oleh kaum kapitalis Eropa sejak akhir paruh kedua abad ke-19 (tahun 1870-an) dengan proyek "perkebunan-perkebunan besar". Daerah sejak abad ke-19 sampai dasawarsa pertama abad ke-20 sebenarnya tidak begitu diminati para pengusaha perkebunan swasta ketimbang Deli. Daerah di Sumatera Utara itu mampu merangsang kaum *Planters* untuk menanamkan modal sektor perkebunan, terutama tembakau. Pada periode 1887-1893 dibuka sekitar 21 perkebunan tanaman dagang kopi di tanah-tanah

²⁴Makmun Abdullah, dkk., *Kota Palembang*, h. 2.

²⁵*Ibid.*, h. 44.

*erfpacht*²⁶ daerah dataran tinggi Pasemah. Dari sekitar 700 orang Eropa yang berada di Palembang pada awal abad ke-20, sebagian besar di antara mereka bekerja sebagai administrator pemerintah. Pemberian konsesi tanah *erfpacht* semakin dipermudah seiring dengan reorganisasi administratif tahun 1912-1913. Kemudahan tersebut, di samping prospek komoditas pertanian teh dan karet serta pertambangan (batu bara dan minyak bumi) yang kelihatannya menjanjikan, semakin mendorong pengusaha Barat untuk berlomba-lomba mengeksploitasi daerah Palembang. Jumlah perkebunan-perkebunan besar swasta Eropa di Palembang meningkat drastis menjadi 51 perkebunan pada 1916.²⁷

Perusahaan swasta Barat mulai merambah bidang pertambangan sejak ditemukannya sumber minyak bumi pertama di Lematang Hilir pada 1891. Pada periode 1899-1930 dikeluarkan 35 konsesi pertambangan ladang minyak mencakup tanah seluas 126.661 hektar. Sebagian besar (71 persen) perusahaan tambang mulai melakukan eksplorasi pada 1916. *Royal Dutch Shell* yang dikelola oleh *Bataafsche Petroleum Maatschappij* (BPM) merupakan perusahaan tambang minyak bumi yang penting di Hindia Belanda sampai dengan tahun 1912.²⁸

Perusahaan tambang batu bara Bukit Asam di Tanjung Enim (kurang dari 220 kilometer dari Palembang) dibuka bersamaan dengan fase pertumbuhan perusahaan-perusahaan perkebunan dan pertambangan minyak bumi di daerah

²⁶*Erfpacht* adalah tanah sewa selama 75 tahun

²⁷Mestika Zed, *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950* (Jakarta: LP3ES, 2003), h. 68-69.

²⁸*Ibid.*, h. 71.

Palembang. Perusahaan yang dioperasikan pada 1915 itu mulai memproduksi dua tahun berikutnya. Tambang batu bara ini kemudian diambil alih pemerintah dari perusahaan swasta *Lematang Maatschappij* pada 1919 saat produksinya sudah setara dengan kapasitas produksi tambang batu bara Ombilin Sumatera Barat, penghasil batu bara pertama di Hindia Belanda yang di eksplorasi beberapa tahun sebelumnya. Satu tambang batu bara juga dibuka di Bengkilis, Riau, pada 1917. Di antara ketiganya, Bukit Asam merupakan pemasok batu bara terpenting untuk seluruh Hindia Belanda. Pasokan batu bara Bukit Asam terutama untuk memenuhi kebutuhan perusahaan Kereta Api Sumatera Selatan (ZSS), pabrik briket di Tnajung Priok, dan tambang timah di Bangka. Selain itu juga untuk memenuhi permintaan beberapa perusahaan swasta yang lebih besar.²⁹

Seperti yang telah diuraikan di atas, Palembang sebagai pusat daerah perkebunan, penghasil minyak bumi terbesar di seluruh Sumatera dan pertambangan batu bara, menjadikan pemerintah Kolonial Belanda kemudian mengeluarkan beberapa kebijakan untuk kemudahan proses ekspor-impor dengan membangun jalan dan rel kereta api. Pembangunan-pembangunan inilah yang menjadi tonggak awal perubahan dari jalur transportasi air yang kemudian mendominasi transportasi darat. Palembang memulai pembangunan ke seluruh Keresidenan Palembang pada awal abad ke-20 M. Hal ini menjadi penting dalam *masterplan* dari Pemerintah Kolonial Belanda demi kelancaran proses ekspor impor dari sektor perkebunan dan

²⁹*Ibid.*, h. 72-73.

pertambangan di Palembang. Rencana induk ini tertuang dalam beberapa kebijakan pemerintah sebagai dasar pembangunan di wilayah koloni.

Adapun kebijakan-kebijakan Pemerintah Kolonial Belanda tersebut meliputi sebagai berikut. Pada 1871 pemerintah menerapkan Undang-undang Agraria. Diberlakukannya Undang-Undang Agraria ini Pemerintah Kolonial Belanda mulai menggalakan privatisasi pertanian yang menyebabkan mulai bermunculan perkebunan-perkebunan besar sebagai upaya menarik modal swasta ke Hindia Belanda. Hal ini diakibatkan oleh tumbuhnya kota-kota di Sumatera Selatan yang beriringan dengan perkembangan transportasi yaitu sebagai sarana untuk pemasokan komoditi dagang Pemerintah Kolonial Belanda.³⁰

Berawal dari bangkitnya Liberalisme dan Politik Etis di Negeri Belanda dan tanah jajahan, mengakibatkan timbulnya tuntutan desentralisasi. Di Nusantara, akibat dari dua hal tersebut kemudian dikeluarkan Undang-Undang Desentralisasi 1903 yang kemudian membentuk lembaga otonomi. Palembang ditetapkan sebagai *Geemente* dengan Stbl. No. 126 tanggal 1 April 1906 (terakhir diperbarui dengan Stbl. 1924 No. 543).³¹

Desentralisasi ini mencakup tiga hal, yaitu: (1) pendelegasian kekuasaan dari pemerintah pusat di Belanda ke Hindia-Belanda, kemudian dari pemerintah ini ke departemen, pejabat lokal, dan dari pejabat Belanda ke pejabat pribumi; (2) menciptakan lembaga-lembaga otonom yang mengatur urusan sendiri, dan (3)

³⁰Jeroen Peeters, *Kaum Tuo-Kaum Mudo*, h. 132.

³¹Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang dari Wanua Sriwijaya Menuju Palembang Modern* (Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 2012), h. 249.

memisahkan keuangan negara dan keuangan pribadi. Azas desentralisasi ini dituangkan secara formal dalam undang-undang yang disebut *Wet houdende Decentralisatie van het Bestuur in Nederlandsch-Indie* (Stbl. 1903 No. 329 jo *Decentralisatie Besluit* Stbl. 1905 No. 137). Dengan undang-undang ini memungkinkan pembentukan *gewest* atau bagian dari *gewest* yang mempunyai keuangan sendiri untuk membiayai kebutuhan daerah tersebut.³²

Undang-Undang Desentralisasi 1903 M tersebut juga menciptakan dewan lokal, baik *Residentie Raad* (Dewan Keresidenan) maupun *Gemeente Raad* (Dewan Kota) sebagai lembaga hukum yang mempunyai wewenang membuat berbagai peraturan tentang pajak, urusan bangunan fasilitas umum seperti jalan, taman, jembatan dan makam.

Gemeente Raad pada mulanya diketahui oleh *Hoofd van Plaatselijk Bestuur* (*Controleur*), kemudian berdasarkan Stbl 1919 No. 138 *Gemeente Palembang* diketuai oleh *Burgemeester* (Walikota). Sebagai *Stadsgemeente*, terakhir susunan pemerintahannya terdiri dari *Burgemeester/Hoofd Raad* dan 2 orang *Loco-Burgemeester* (Wakil Walikota) (salah seorang di antaranya pribumi) dengan 17 anggota dewan yang terdiri dari 10 orang Eropa atau yang disamakan, 5 orang pribumi dan 2 orang Timur Tengah. Seluruh anggota dan ketuanya diangkat berdasarkan pemilihan.

³²Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang dari Wanua Sriwijaya Menuju Palembang Modern* (Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 2012), h. 243-244.

Pada masa Kolonial, Belanda telah berkuasa atas Palembang sejak tahun 1821, namun dari segi fisik sampai menjelang awal abad ke-20 hampir tidak ada yang dibangun oleh pemerintah Kolonial Belanda.³³ Ketika lahirnya *Gemeente*,³⁴ tidak langsung otomatis mengubah Palembang menjadi otonom dan melaksanakan pembangunan. Kebijakan membangun Palembang secara fisik baru dimulai setelah tiga belas tahun kemudian dari ditetapkannya *Gemeente* yaitu pada tahun 1906. J.G. Larive sebagai *Bugemeester* Palembang pada tahun 1919 (Stbl. 1938 No. 138). Ia menjabat sebagai *Bugemeester* Palembang selama kurang dari dua tahun (25 Mei 1919 - 8 Desember 1920), dan kemudian digantikan oleh P.E.E.J. Le Cocq d'Armandville (8 Desember 1920 - 2 Juni 1928). Sejak saat inilah Palembang sebagai salah satu kota kolonial di Nusantara yang mulai melakukan aktivitas pembangunan fisik secara besar-besaran sesuai dengan tugas dan wewenang *Burgemeester*.³⁵

Pembangunan fisik tersebut meliputi penimbunan sungai untuk pembangunan jalan, membuat tempat penyebrangan, membuat menara air yang sekarang menjadi kantor walikota, membangun “Gedung Societiet”, dan pembangunan perumahan elit tanah darat di Talang Semut.³⁶ Pemerintah Kolonial

³³Dedi Irwanto M. Santun, dkk., *Iliran dan Uluan: Dikotomi dan Dinamika dalam Sejarah Kultural Palembang* (Yogyakarta: Eja Publisher, 2010), h. 47.

³⁴*Gemeente* istilah penduduk Palembang *Haminte* berarti kotapraja atau sekarang setara dengan kota/kabupaten.

³⁵Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 250.

³⁶PurnamaSalura, dkk., *Identifikasi Fisik Arsitektur Kawasan Permukiman Etnis Tepi Sungai Musi Kota Palembang Berdasarkan Aspek Peraturan*, h. 28.

Belanda juga membentuk *Verkeercommissie voor Palembang* (Komisi Lalu-lintas untuk Palembang).³⁷

C. Perubahan Pola Permukiman

Sungai memiliki peran yang besar dalam sejarah pertumbuhan berbagai bentuk permukiman.³⁸ Lokasi Kota Palembang sejak awal berdirinya permukiman adalah lokasi yang banyak terdapat sungai. Permukiman rakyat di Palembang menempati areal di sepanjang tepian Sungai Musi, anak-anak sungai, dan kanal-kanal.³⁹ Awal mulanya orang non pribumi tidak bertempat tinggal di ruang daratan. Penempatan orang asing di luar daratan mengakibatkan pembentukan sistem rumah mengapung yang dikenal penduduk sebagai rumah rakit. Rumah rakit, selain sebagai tempat tinggal, juga merupakan area tempat toko berdagang, gudang, bahkan, pusat kerajinan.⁴⁰ Permukiman ini ada yang berupa rumah rakit yang ditambatkan di tepinya, dan ada pula yang berupa rumah panggung yang dibangun di atas tiang setinggi dua meter dari permukaan tanah.⁴¹

Pada masa pemerintah Kolonial Belanda juga dibuat kebijakan mengenai kawasan permukiman di Palembang yang zonasinya dikelompokkan berdasarkan etnis masih tetap diberlakukan. Hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya dan ditunjang dengan data sejarah diketahui bahwa selain kelompok etnis Arab, terdapat

³⁷Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 251.

³⁸Gusti Asnan, *Sungai dan Sejarah Sumatra* (Yogyakarta: Ombak, 2016), h. 67.

³⁹Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 248.

⁴⁰Husnul Hidayat, *Membangun Karakter Kota Berbasis Lokalitas* (Palembang: Universitas Sriwijaya, 2014), h. 3.

⁴¹Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 249.

beberapa kelompok etnis asing lainnya yang bermukim di Kota Palembang sejak masa lalu, yaitu; Cina, India dan Eropa. Keberadaan kelompok etnis Cina dan India telah ada jauh sebelum Bangsa Eropa datang ke Palembang, bahkan kelompok etnis Cina diperkirakan telah ada sejak abad ke-7 M.⁴² Kawasan permukiman penduduk yang sudah ada sejak masa Kesultanan Palembang seperti Kampung Kapitan, Kampung Arab, dan penduduk asli Palembang masih tetap dipertahankan di tepi Sungai Musi. Sementara itu, kawasan permukiman baru dikembangkan pemerintah Hindia Belanda di dataran yang lebih tinggi dengan mengadopsi konsep kota taman, dengan ciri khas bangunan yang dikelilingi oleh halaman luas.⁴³

Namun demikian, sistem wilayah *guguk* yang sudah ada sebelumnya dipecah belah menjadi beberapa kampung yang lebih kecil. Tujuannya adalah selain untuk memecah kekuatan Kesultanan Palembang juga memecah belah masyarakat yang tadinya tunduk pada sistem kesultanan menjadi tunduk pada administrasi Belanda. Selain memecah *guguk*, pemerintah Kolonial Belanda secara tegas juga membagi dua wilayah administratif Kota Palembang menjadi Seberang Ulu dan Seberang Ilir yang dipisahkan oleh Sungai Musi. Masing-masing wilayah ini dipimpin oleh *Demang*.

Pada awal pembagiannya, Kota Palembang terdiri dari 52 kampung, terdapat 16 kampung berada di Seberang Ulu dan 36 di Seberang Ilir. Kampung-kampung ini

⁴²Aryandini Novita, *Berita Penelitian Arkeologi "Permukiman Kelompok Etnis Arab: Sejarah Perkembangan Permukiman Kota Palembang Pasca Masa Sriwijaya"*, (Palembang: Balai Arkeologi, 2006), h. 39.

⁴³Purnama Salura, dkk., *Identifikasi Fisik Arsitektur Kawasan Permukiman Etnis Tepi Sungai Musi Kota Palembang Berdasarkan Aspek Peraturan*, h. 26.

diberi nomor. Nomor 1 sampai 36 Iir untuk Sebrang Iir, dan 1 sampai 16 Ulu untuk Sebrang Ulu. Namun pada tahun 1939 jumlah kampung menyusut menjadi 43 buah, yakni 29 kampung berada di Sebrang Iir dan 14 kampung berada di Sebrang Ulu.⁴⁴ Beberapa kampung yang jumlah jiwanya sedikit digabung dan dikepalai oleh seorang Kepala Kampung. Kepala Kampung hanya mengurus penduduk pribumi, sedangkan untuk golongan orang Timur Asing, mereka mempunyai kepala dan *wijk* tersendiri. Untuk golongan Cina, golongan Arab dan Keling (India/Pakistan), kepalanya diangkat dengan kedudukan seperti kepangkatan militer, yaitu Letnan, Kapten, dan Mayor. Mereka biasanya dipilih berdasarkan atas pernyataan jumlah pajak yang akan mereka pungut dan diserahkan bagi pemerintah disertai pula jaminan dana bagi kedudukannya.⁴⁵



Gambar 3:
Kampung 14 Iir Palembang 1930
 (Sumber: www.kitlv.nl)

⁴⁴*Ibid.*, h. 27.

⁴⁵*Ibid.*, h. 28.

Perubahan pola permukiman ini sebenarnya bukanlah untuk tujuan utama memenuhi kebutuhan pribumi, akan tetapi lebih kepada kepentingan pengusaha Barat. Dalam hal ini pemerintah kolonial melakukan pendekatan terhadap masyarakat dengan masuk dan mengubah sistem permukiman di Kota Palembang. Pemerintah Kolonial juga melakukan pembangunan bangunan-bangunan penting yang modern di wilayah tepi Sungai Musi.⁴⁶

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, kelompok etnis Eropa pada masa-masa awal bermukim di Palembang menempati kawasan di sekitar Benteng Kuto Besak. Setelah Palembang secara *de jure* menjadi *staadgemeente*, sebagai kelompok penguasa pemerintah Belanda juga membangun sebuah kawasan permukiman baru yang terpisah dari permukiman-permukiman penduduk lainnya. Lokasi permukiman tersebut berada di sebelah barat kawasan pusat pemerintahan, yaitu Talangsemut.⁴⁷

Meneruskan penguasa-penguasa Palembang terdahulu, pemerintah Belanda dalam menentukan lokasi penempatan fasilitas kota yang baru juga memperlihatkan kondisi tapak wilayah Palembang. Seperti yang telah diuraikan sebelumnya bahwa pada masa Sriwijaya lokasi permukiman berada di lahan yang lebih tinggi dari daerah sekitarnya. Permukiman-permukiman tersebut kemudian berkembang hingga masa Kesultanan Palembang dan dilanjutkan oleh pemerintah Belanda. Umumnya pemerintah Belanda membangun fasilitas-fasilitas kota yang baru juga di lahan yang lebih tinggi dari daerah sekitarnya, seperti Permukiman di Talangsemut, pasar, dan

⁴⁶Purnama Salura, dkk., *Identifikasi Fisik Arsitektur Kawasan Permukiman Etnis Tepi Sungai Musi Kota Palembang Berdasarkan Aspek Peraturan*, h. 29.

⁴⁷Aryandini Novita, *Berita Penelitian Arkeologi*, h. 44.

pelabuhan. Secara geografis lokasi-lokasi tersebut juga dialiri oleh anak-anak Sungai Musi.⁴⁸

Di Talang Semut, pemerintah kolonial membangun sebuah permukiman yang dikhususkan untuk warga keturunan Eropa dan kalangan elit lainnya. Secara khusus kawasan ini didirikan seperti umumnya kawasan-kawasan permukiman di Indonesia yang dibangun pada akhir abad ke-19 M dan awal abad ke-20 M. Pembangunan pemukiman di Talangsemut ini tentunya tidak terlepas dengan realitas dibangunnya jalan raya dan rel kereta api. Hal ini yang menjadikan penduduk cenderung membangun permukiman di sepanjang jalan raya dan stasiun-stasiun kereta api.⁴⁹



Gambar 4:
Perumahan Talang Semut 1935
(Sumber: www.kitlv.nl)

⁴⁸*Ibid.*, h. 45.

⁴⁹Gusti Asnan, *Sungai dan Sejarah Sumatra*, h. 67.

Pada masa itu kawasan yang diperuntukan untuk kalangan elit tersebut dibangun dengan konsep “kota taman” dimana rumah-rumah tidak didirikan saling berdempetan dengan tepian jalan yang ditanami pohon-pohon, median jalan yang difungsikan sebagai jalur hijau serta ditambah beberapa taman atau lapangan oleh raga yang terletak di antara perumahan.

Secara umum penerapan konsep “kota taman” di kawasan Talangsemut terlihat pada pendirian bangunan yang tidak saling berdempetan, tepian jalan yang ditanami pohon-pohon serta lahan hijau. Jaringan jalan di kawasan Talngsemut terlihat dibangun dengan tipe lengkung. Hal ini dikaitkan dengan keadaan geografis kawasan ini yang berbukit-bukit sehingga bentuk jalannya disesuaikan dengan bentuk lahan setempat.⁵⁰

Menurut Abidin Kusno, pada dasarnya kolonialisasi Barat menghasilkan suatu kota atau sistem perkotaan, di mana kota penjajah di Barat berhubungan erat dengan kota-kota di koloni. Fisik kota atau pengetahuan tentang kota, biasanya dibentuk dan dipolakan oleh ideologi pemerintah kolonial melalui asumsi-asumsi budaya yang sering kali membawa dimensi-dimensi, kelas, gender, dan ras atau hal yang bersifat diskriminasi. Dalam kontruksi ideologi kolonial, mereka sadar bahwa kota ini adalah kota dagang, tetapi yang perlu diubah dari kota dagang ini wajah tradisi ke wajah modernisasi, baik secara fisik maupun jiwa warga kotanya.⁵¹

⁵⁰*Ibid.*, h. 43.

⁵¹Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur*, h. 55.

Perubahan tradisional ke modern dimulai ketika pembangunan bangunan-bangunan “baru” kolonial yang berbeda dengan bangunan –bangunan “lama” zaman Kesultanan Palembang. Bangunan-bangunan "baru" kolonial tersebut adalah simbol-simbol fisik “baru”, atau konstruksi ideologi Kota Palembang yang baru sebagai kota modern, lebih tepatnya kota dagang modern. Simbol-simbol “publik” ini, selain bersifat ideologis juga dapat dikatakan suatu simbol keruangan.⁵²

Usaha pemerintah kolonial di Palembang, dalam menciptakan simbol publik pertama dapat dilihat ketika mereka mencoba membangun bangunan-bangunan fisik yang seolah-olah sebagai “usaha” untuk mengalihkan pengaruh kekuasaan dari Kesultanan Palembang. Bangunan-bangunan ini umumnya diciptakan tidak lama setelah penaklukan kolonial atas Kesultanan Palembang, sebelum abad ke-20.

Bangunan-bangunan fisik ini pada awalnya bertujuan untuk menciptakan arena publik bagi golongan kolonial, misalnya, gedung *societiet* dibangun pada tahun 1928,⁵³ (yang sekarang gedung Polisi Pamong Praja Kota Palembang), dan gedung *schouwburg* atau gedung komedi, (sekarang balai prajurit), serta gedung “bioscoop Flora” atau bioskop Oriental. Pada awalnya jelas bangunan-bangunan pada sebelah barat Keraton Kuto Besak yang sebelumnya merupakan taman keraton ini dipahami sebagai tempat hiburan, khususnya diperuntukkan bagi warga kota asing, orang Belanda, dan Eropa lainnya. Namun, dalam pengertian kedua, ia bermuatan sebagai sebuah usaha untuk "menduniakan" kehidupan ekonomi warga kota dagang tersebut.

⁵²*Ibid.*, h. 56.

⁵³Lihat juga Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang dari Wanua Sriwijaya Menuju Palembang Modern*, (Pemerintah Kota Palembang: Palembang, 2012), h. 255.



Gambar 5:
Bioskop Oriental 1940
 (Sumber: www.tropenmuseum.nl)

Selanjutnya bangunan fisik tersebut diperkuat dengan simbol-simbol ekonomi, misalnya pembangunan los-los untuk pedagang atau *pasarloods* dan gedung perusahaan listrik *ogem* 16 Ilir pada bagian timur keraton. Bangunan-bangunan ini dilengkapi dengan fasilitas jalan yang dibangun di atas kanal-kanal sungai. Tidak ada catatan yang pasti mengenai kapan orang mulai berdagang di Kampung 16 Ilir ini, yang jelas, los-los pasar 16 Ilir mulai dibangun sekitar tahun 1918. Awalnya bangunan pasar ini berupa bangunan kayu dengan atap seng. Kemudian pada tahun 1939 (pada masa pemerintahan *Burgemeester* F.H. van Wetering) los-los dibangun dengan permanen. Pasar 16 Ilir yang lama tampak los-losnya dibuat dari kayu dengan atap seadanya. Kendaraan yang lalu-lalang disepanjang jalan pasar adalah kendaraan becak Cina, gerbong dan mobil dengan atap

kanvas yang dapat dilipat. Becak Cina adalah kendaraan roda dua yang mempunyai tempat duduk untuk penumpang dan beratap kain/kanvas yang mudah dilipat. Kendaraan ini ditarik manusia, dan biasanya yang menarik adalah orang-orang dari etnis Cina dengan kuncir rambut yang panjang. Keadaan jalan Pasar 16 Ilir sudah mengalami kemacetan sejak tahun 1930. Hal ini disebabkan karena banyaknya kendaraan yang berlalu-lalang di pasar.⁵⁴



Gambar 6:
Becak Cina dengan latar belakang Pasar 16 Ilir Palembang 1931
(Sumber: *www.kitlv.nl*)

⁵⁴Maryani Sujiyati, "Perubahan dan Kesenambungan Tata Ruang Kota Palembang, 1906-1965: Sebuah Tinjauan Morfologi Perkotaan" *Skripsi*, (Palembang: IAIN Raden Fatah, 2014), h. 81. Lihat juga Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 261.