

BAB IV

DAMPAK PEMBANGUNAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI DARAT TERHADAP BIDANG POLITIK, EKONOMI, SOSIAL, DAN BUDAYA DI PALEMBANG

Perkembangan transportasi di Palembang tidak terlepas dari berbagai aspek, yaitu: politik, ekonomi, sosial, dan budaya. Menurut Abidin Kusno, sebagaimana dikutip oleh Dedi Irwanto pada dasarnya kolonialisasi Barat menghasilkan suatu kota atau sistem perkotaan, di mana kota penjajah di Barat berhubungan erat dengan kota-kota di koloni. Karena sistem pengontrolan kolonial diwarnai oleh ideologi-ideologi tertentu, maka sangat menarik jika ideologi-ideologi tersebut dilacak. Sebab, fisik kota atau pengetahuan 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.¹

Ideologi konstruksi fisik kota Palembang pada masa kolonial adalah artikulasi antara tradisi dan identitas kota dagang tradisional, walaupun sebenarnya ia sudah dalam jaringan yang bersifat internasional di satu pihak, dengan artikulasi pembangunan kota dagang modernitas pada sisi lain. Artinya, dalam konstruksi ideologi kolonial, mereka sadar bahwa kota ini adalah kota dagang, namun yang perlu diubah dari kota dagang ini wajah tradisional ke wajah modernisasi, baik secara fisik maupun jiwa warga kotanya.²

¹Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang dari Kolonial sampai Pasca Kolonial* (Yogyakarta: Ombak, 2011), h. 55.

²*Ibid.*, h. 55.

Palembang memiliki prospek yang cukup baik, dan Kota Palembang sendiri dapat dikembangkan sebagai kota dagang dan industri. Itu sebabnya penduduk di dalam kota dan masyarakat pedesaan di daerah ini, pada tahun 1920 dihadapkan pada berbagai tantangan yang datang dari luar. Tantangan tersebut menimbulkan suatu perubahan yang memicu dari berbagai aspek kehidupan, baik dalam segi politik, ekonomi, sosial maupun budaya. Perubahan yang dimaksud adalah beberapa perubahan yang tampak dari dibangunnya pola transportasi darat di Keresidenan Palembang sebagai prioritas oleh pemerintah kolonial Belanda. Hal ini tentunya berdampak pada berbagai bidang aspek kehidupan. Adapun uraiannya akan lebih di jelaskan di bawah ini.

A. Dampak dalam Bidang Politik

Perubahan politik kebijakan pemerintah kolonial Belanda terhadap daerah Keresidenan Palembang, termasuk juga di seluruh Nusantara, mengakibatkan mulai terjadinya perubahan sosial budaya akibat dari pergantian pola politik. Perubahan politis ekonomis, sosial dan budaya ini tidak saja dirasakan di *Gemeente* Palembang, tetapi juga di daerah-daerah *Ulu*an Keresidenan Palembang. Perubahan sistem kekuasaan ini berpengaruh juga pada pola kebijakan politik dan ekonomi, dimana Belanda mulai awal abad ke-20 mulai menjalankan Politik Liberal dengan sistem ekonomi “pintu terbuka”, *open the door politie*. Akibat lebih lanjutnya adalah mulai

banyaknya orang-orang Belanda dan bangsa Barat lainnya hadir di dalam kehidupan orang-orang *Uluu*.³

Pemerintah Belanda di Indonesia dipimpin oleh seorang wali negara yang berpangkat gubernur jenderal, yang dalam pelaksanaan tugas pemerintahan sehari-hari dibantu oleh delapan kepala departemen (direktur) beserta stafnya dan pembantu-pembantu. Kedelapan departemen itu meliputi: (1) Departemen Kehakiman, (2) Departemen Keuangan, (3) Departemen Pemerintahan Dalam Negeri, (4) Departemen Pendidikan/Agama dan Kerajinan, (5) Departemen Urusan Ekonomi, (6) Departemen Perhubungan, dan (7) Departemen Marine (Angkatan Laut).⁴

Pejabat di bawah gubernur jenderal adalah gubernur, residen, asisten residen, kontroler, bupati dan seterusnya. Mulai tingkat bupati ke bawah di wilayah Keresidenan Palembang hanya mengenal pangkat “Demang” yang dijabat oleh pemuka-pemuka pribumi. Biasanya masing-masing bupati didampingi oleh seorang asisten residen, sedangkan di daerah ini masing-masing demang didampingi oleh seorang kontroler. Di Pulau Jawa sendiri terdapat penguasa pribumi yang berstatus kepala daerah swapraja besar dan kecil,⁵ yaitu yang setingkat dengan residen (Yogyakarta dan Surakarta) dan ada pula setingkat kabupaten atau lebih rendah dari itu bahkan setingkat dengan desa. Jabatan bupati, wedana atau demang dan

³Dedi Irwanto, dkk., *Iliran dan Uluu: Dikotomi dan Dinamika dalam Sejarah Kultural Palembang* (Yogyakarta: Eja Publisher, 2010), h. 27.

⁴Makmun Abdullah, *Kota Palembang sebagai Kota Dagang dan Industri* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1984), h. 47.

⁵*Swapraja* adalah daerah yang memiliki pemerintahan sendiri.

sebagainya diangkat oleh pemerintah Hindia Belanda, sedangkan kepala swapraja dijabat secara turun temurun.⁶

Keresidenan Palembang dibagi dalam daerah berbentuk *afdeeling* yang meliputi tiga *afdeeling* yaitu:

1. *Afdeeling Palembangsche Benendenlanden* (Palembang daerah-daerah dataran rendah) yang beribukota Palembang.⁷
2. *Afdeeling Palembangsche Bovenlanden* (Palembang daerah-daerah dataran tinggi) yang beribukota di Lahat.
3. *Afdeeling Ogan en Komering Oeloe* yang beribukota di Baturaja.

Daerah di bawah *afdeeling* di Keresidenan Palembang berbentuk *Onderafdeeling* yang kekuasaannya dipegang oleh seorang *Kontroleur* dan berkedudukan di ibukota *onderafdeeling*.

Afdeelling Palembangsche Benedenlanden kemudian terbagi lagi atas lima *onderafdeeling*, yaitu:

1. *Onderafdeeling Banyoe Asin en Koeboestreken* dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* berada di Talang Betoetoe.
2. *Onderafdeeling Komering Hilir* dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* berada di Kayoe Agoeng.
3. *Onderafdeeling Ogan Hilir* dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* berada di Tandjoeng Radja.

⁶Makmun Abdullah, *Kota Palembang sebagai Kota Dagang dan Industri*, h. 48-49.

⁷Dedi Irwanto Muhammad Santun dkk., *Iliran dan Uluan*, h. 20. Lihat juga Makmun Abdullah, h. 49.

4. *Onderafdeeling* Moesi Hilir dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* berada di Sekajoe.
5. *Onderafdeeling* Rawas dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* berada di Soeroe Langoen.

Afdeeling Palembangse Bovenlanden juga terbagi atas lima *onderafdeeling*, yaitu:

1. *Onderafdeeling* Lematang Hilir dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* berada di Moeara Enim.
2. *Onderafdeeling* Lematang Oeloe dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* berada di Lahat.
3. *Onderafdeeling* Pasemahlanden dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* berada di Pagar Alam.
4. *Onderafdeeling* Tebing Tinggi dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* di Tebing Tinggi.
5. *Onderafdeeling* Moesi Oeloe dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* di Moeara Bliti.

Afdeeling Ogan dan Komering Oeloe terbagi lagi atas tiga *onderafdeeling*, yaitu:

1. *Onderafdeeling* Komering Oeloe dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* berada di Martapoera.
2. *Onderafdeeling* Ogan Oeloe dengan ibukota dan kedudukan *Kontroleur* di Loeboek Batang.

3. *Onderafdeeling* Moeara Doea dengan ibukota dan keduduka *Kontroleur* di Moeara Doea.

Masing-masing *Onderafdeeling* dikepalai oleh seorang *kontroleur*, sedangkan ibukota Palembang dibagi atas dua distrik, yaitu Distrik Seberang Ilir dan Distrik Seberang Ulu. Dengan demikian, seluruh wilayah Keresidenan Palembang terdapat 15 distrik dan 40 *onderdistrik* yang masing-masing dikepalai oleh seorang asisten *demang*.⁸

Onderafdeeling yang merupakan distrik dan membawahi *onderdistrik* dibantu oleh beberapa personil mantri polisi dan mantri pajak (*belasting*), adalah aparat pemerintahan formal yang diangkat dan digaji oleh pemerintah Hindia Belanda, yang secara vertikal melaksanakan perintah atasan, sehingga arus pemerintahan hanya satu arah yaitu dari atas ke bawah. Segala sesuatu bersal dan diatur dari pusat dan diselenggarakan oleh aparat pemerintah pusat pada tingkat daerah, betapapun kecil dan tidak berartinya urusan tersebut. Pembagian wilayah semacam ini tidak hanya menyesuaikan kehendak pemerintah kolonial, tetapi secara psikologis telah mempertajam rasa kesukuan yang tinggal di daerahnya masing-masing, yang diakui sebagai persekutuan hukum adat yang bersifat otonom.

Pejabat-pejabat seperti residen, asisten residen dan kontroler pada umumnya dipegang oleh orang-orang berkebangsaan Belanda, yang merupakan suatu korps tersendiri yang lazim disebut *Nederlandsche Corp van het Binnenland Bestuur*. Orang-orang bumiputera hanyalah menjabat sebagai pegawai biasa (*ambtenaar*)

⁸*Ibid.*, h. 49.

seperti: demang, asisten demang, mantri polisi, dan mantri pajak. Residen sebagai penguasa administratif, legislatif, yudikatif dan fiskal adalah sebagai kepala pelaksana teknis dan tingkat keresidenan, sedangkan asisten residen yang mengepalai *afdeeling* sejajar dengan daerah kabupaten di Jawa, menjalankan tugas-tugas residen kecuali yang menyangkut bidang peradilan.⁹ Tugas seorang kontroler pada dasarnya hanyalah mengumpulkan data informasi dan melaksanakan semua perintah dari atasannya. Dalam melaksanakan tugas kewajiban pemerintahan, kontroler didampingi oleh demang, asisten demang dan beberapa orang mantri polisi dan mantri pajak yang terdiri dari orang-orang bumiputera. Dengan kata lain bahwa pemerintah kolonial Belanda dalam berhubungan dengan rakyat, selalu memperlakuk orang-orang bumiputera dan menunjukkan sikapnya yang berhati-hati dalam menghadapi masyarakat di daerah ini.¹⁰

Di daerah *Uluu* sistem pemerintahan warga yang merupakan sistem pemerintahan formal tradisional masih tetap berlangsung bahkan diberi hak untuk hidup berdasarkan *Gemeente Ordonnantie Stbl. 1919 no. 814*. Sejak itu status warga merupakan daerah otonom yang mengatur masyarakat agraris tradisional di dalam ruang lingkup "*Inlandsche Gemeente*", yang diatur dalam *Inlandsche Ordonantie Buitengewesten* (IGOB) tahun 1938 No. 490. 34) masing-masing warga yang membawahi beberapa dusun dikepalai oleh seorang *pesirah* dengan gelar *depati* atau *ngabehi*. Setiap dusun dikepalai oleh seorang *kerio*, sedangkan dusun di ibukota

⁹Makmun Abdullah, dkk., *Kota Palembang*, h. 50.

¹⁰*Ibid.*, h. 50-51.

marga dikepalai oleh *pembarap*. Semua pejabat formal tradisional ini dipilih oleh penduduk yang mempunyai hak memilih untuk waktu yang tidak ditentukan. Para *pesirah* (*depati/ngabehi*) yang telah menjalankan tugasnya selama 15 tahun, biasanya diberhentikan dengan hormat oleh residen dengan diberi gelar “pangeran”.

Beberapa uraian di atas menggambarkan bahwa sistem pemerintahan di Keresidenan Palembang terbagi atas pejabat Belanda dan pribumi. Dalam hubungannya dengan rakyat dengan dibangunnya jalur transportasi darat ini tentunya dapat mempermudah sistem pengontrolan pemerintah kolonial dari pemerintah pusat ke daerah pedalaman.

Akses jalan darat juga sangat membantu di bidang keamanan. ketika terjadi kekacauan di suatu daerah dapat segera dilakukan penanganannya. Hal ini tentunya dipengaruhi oleh pembangunan transportasi darat di Keresidenan Palembang yang menghubungkan antara daerah *Ulu* dan *Iliran*.

B. Dampak dalam Bidang Ekonomi

Pemerintah Kolonial Belanda mengenai daerah Palembang dari tahun ke tahun semakin meningkat, bahkan sejak dikeluarkannya Undang-Undang Agraria 1870 telah merangsang kaum kapitalis Belanda untuk melebarkan sayap ke luar Pulau Jawa.¹¹ Dalam kaitan ini Keresidenan Palembang dan daerah sekitarnya, merupakan daerah yang cukup luas untuk dijadikan lahan perkebunan. Jaringan hubungan dagang

¹¹Jeroen Peeters, *Kaum Tuo-Kaum Mudo: Perubahan Religius di Palembang 1821-1942*, (INIS: Jakarta, 1997), h. 132.

pun telah ada pada masa Kesultanan Palembang Darussalam. Bahkan, jauh sebelum maju dan ramainya perdagangan antarbangsa, orang Palembang sudah mengenal suatu administrasi pelabuhan.¹² Palembang merupakan kota terbesar yang berfungsi sebagai pusat perdagangan, dan Palembang juga merupakan tujuan akhir barang-barang yang diekspor dan sekaligus merupakan daerah sumber barang-barang yang diimpor.¹³

Proses perkembangan sistem perkebunan berlangsung sejajar dengan fase-fase perkembangan politik kolonial dan sistem kapitalisme kolonial yang melatarbelakanginya. Pada dasarnya, pertumbuhan sistem perkebunan pada masa kolonial mengalami dua fase perkembangan, yaitu: fase perkembangan industri perkebunan negara ke fase industri perkebunan swasta.¹⁴ Palembang mulai terbuka sebagai daerah eksploitasi ekonomi oleh kaum kapitalis Eropa sejak akhir paruh kedua abad ke-19 (1870-an) dengan proyek “perkebunan-perkebunan besar”. Palembang sejak abad ke-19 sampai dasawarsa pertama abad ke-20 sebenarnya begitu diminati para pengusaha perkebunan swasta dari Deli. Daerah Sumatra itu mampu merangsang kaum *Planters* untuk menanamkan modal di sektor perkebunan, terutama tembakau. Pada periode 1887-1893 dibuka sekitar 21 perkebunan tanaman dagang kopi di tanah-tanah *erfpacht* –tanah sewa selama 75 tahun – daerah daratan

¹²Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang*, h. 270.

¹³*Ibid.*, h. 132.

¹⁴Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia* (Yogyakarta: Aditya Medika, 1991), h. 10.

tinggi Pasemah. Palembang dibanding daerah-daerah lain di Sumatra masih tetap diabaikan oleh kapitalis Eropa yang berada di Batavia.¹⁵

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 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. Salah satu yang terpenting adalah *Handdelsvereeniging Amsterdam* (HVA) sebuah perusahaan swasta yang didirikan oleh para bankir dan pedagang dari Amsterdam pada 1870. Cabang perusahaan ini membuka puluhan ribu hektar perkebunan kopi dan karet di Musi Ulu atau Tebing Tinggi sejak tahun 1917. Perusahaan-perusahaan perkebunan besar seperti *Cultuurmaatschappij Indragiri* (modal Swiss) juga ikut membuka perkebunan kopi dan teh seluas 2.500 *bouw*¹⁶ di dataran tinggi Pasemah, serta *Straits & Sunda Syndicate* (perusahaan dari Jerman) yang menanam lahan seluas 7.000 *bouw* di Muara Dua dengan pohon-pohon karet.¹⁷

¹⁵Mestika Zed, *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950*, h. 68.

¹⁶*Bouw* merupakan istilah dalam Bahasa Belanda yang setara dengan meter persegi (m²).

¹⁷Mestika Zed, *Kepialangan Politik*, h. 69.



Gambar 25:
R.J.H. Brinkgreve di kebun kopi Pagaralam 1932
 (Sumber: www.tropenmuseum.nl)

Palembang merupakan salah satu daerah Sumatra yang banyak ditanami karet dan berhasil baik.¹⁸ Dalam laporan *Departemen van Landbouw*, hanya Palembang yang banyak mendapat perhatian dan dicatat paling panjang. Palembang memiliki luas tanah 85.000 kilometer persegi dengan penduduknya 823.000 pribumi. Untuk bertahan hidup, para penduduk bertani karet, walaupun tidak bisa dihitung dengan tepat tetapi bisa dilihat bahwa yang paling banyak ditanami karet adalah Ogan Ilir, Ogan Ulu, Komering Ilir, Komering Ulu, Lematang Ilir, dan Rawas. Selain karet, penduduk ini mengusahakan padi, kopi, pinang, rotan, dan kayu hutan. Penghasilan

¹⁸Jousairi, *Mamang dan Belanda: Goresan-Goresan wajah Sosial Ekonomi dan Kependudukan Sumatra Selatan Zaman Kolonial dan Refleksinya pada Hari ini* (Palembang: Penerbit Universitas Sriwijaya, 1996), h.

yang baik tersebut diangkut di pasar-pasar dengan mudah karena sudah ada jalur kereta api sampai ke Martapura dan Lahat. Jalur tersebut disambung dari Martapura sampai Lampung dan Lahat sampai ke Tebing Tinggi, di tempat mana juga banyak terdapat masyarakat yang menanam karet. Lebih jauh lagi sungai-sungai yang ada di Keresidenan Palembang seperti: Sungai Musi, Ogan, dan Komering pada waktu musim hujan dapat dilayari sampai ke ujungnya, *Uluan*, juga dapat digunakan dalam mengangkut karet tersebut dari daerah pedalaman ke pasaran di Palembang.¹⁹

Pada permulaan abad ke-18 (1710 M), di Kersidenan Palembang –tepatnya di Pulau Bangka Belitung- telah ditemukan biji timah. Sejak tahun 1860 M biji timah di Pulau Belitung diusahakan oleh *Billiton Maatschapij*.²⁰ Pada tahun 1891 juga telah ditemukan batubara di daerah Bukit Asam, Tanjung Enim. Sekitar pergantian abad, di kalangan pemerintah kolonial telah merencanakan pembangunan jalur kereta api. Pembangunan jalur rel kereta api Muara Enim-Tanjung Enim yang dimulai dari tahun 1919 ini tentunya memiliki dampak positif dalam kemudahan pengangkutan batubara di Bukit Asam.

¹⁹Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur*, h. 93.

²⁰*Ibid.*, h. 42.



Gambar 26:
Transportasi batubara dari eksplorasi batubara Bukit Asam
Tanjung Enim 1920
 (Sumber: www.tropenmuseum.nl)

Beberapa sumber minyak ditemukan juga di daerah Muara Enim (1899 M), Suban Jeriji (1906 M), Limau (1915 M), Karang Ringin (1902 M), Babat I (1904 M), Banjarsari (1903 M), Selaro (1903 M), Araham (1907 M), Ramok (1915 M), Tanjung Luntar (1915 M), Ladang Pait (1905 M), dan Sumpal (1912 M) yang kesemuanya ini dikelola oleh *Bataafsche Petroleum Maatschappij* (B.P.M.). Sumber-sumber minyak mentah itu dialirkan ke Plaju atau Sungai Gerong untuk diolah, dan kemudian dikirimkan ke luar negeri yang dibawa oleh kapal-kapal tanki melalui pelabuhan kota yang terletak di 2 Ilir Palembang.

Kilang minyak di Plaju pada awalnya milik *Shell* dan *Stanvac* dengan lokasinya di Bagus Kuning (Sungai Gerong). Kedua kilang minyak ini sekarang telah

menjadi Pertamina. Berdirinya kilang minyak di Plaju dan Sungai Gerong tidak terlepas kaitannya dengan sejarah penemuan minyak di Sumatra dan sejarah terbentuknya badan usaha penambangan minyak Belanda. Banyak yang belum mengetahui bahwa penemu minyak di Sumatra adalah Aeliko Jans Zijlker, seorang *Administrateur* perkebunan tembakau di Sumatra Timur.²¹



Gambar 27:
Kilang minyak di Plaju 1930
 (Sumber: www.tropenmuseum.nl)

Apa yang telah dilukiskan di atas merupakan suatu gambaran umum mengenai sampai sejauh mana peranan dan posisi Kota Palembang sebagai kota dagang dan industri pada zaman kolonial Belanda. Tampak dengan jelas mengenai Palembang sebagai kota bandar dan pusat konsentrasi pemerintahan kolonial di

²¹Bambang Budi Utomo, dkk., *Kota Palembang dari Wanua Sriwijaya menuju Palembang Modern* (Palembang, Pemerintah Kota Palembang, 2012), h. 272.

daerah ini, tidak saja berdasarkan letaknya yang sentral sebagai mata rantai perdagangan laut antara Kota Batavia dan Singapura, tetapi juga mengandung banyak kemungkinan sebagai produsen sumber alam dan komoditi ekspor non-minyak lainnya yang lainnya yang diperlukan di pasaran Eropa.

Kebesaran Palembang sebagai distributor kota dagang, dapat dilihat dari gambaran yang ditulis dalam sebuah surat kabar lokal, serta kenyataan bahwa Palembang sudah lama dikenal sebagai jembatan penghubung jaringan perdagangan pusat-pusat perniagaan Hindia Belanda bagian barat. Julukan Palembang dengan gelar “*de grootste handelstad van Sumatra*,” membuktikan hal tersebut. Palembang dan daerah sekitarnya, dikenal juga sebagai “*state of production, commerce and trade*,” untuk membandingkannya dengan wilayah Sumatra Timur yang disebut dengan “*state of estates*,” membuktikan bahwa semua urusan bisnis sangat dominan di Palembang. Oleh karena itu, tergambar dengan jelas bahwa kota ini sangat menguntungkan dan berlaku ramah, mulai dari perusahaan besar, orang-orang terkaya pribumi maupun Tionghoa, sampai bagi usaha orang kecil sekalipun. Kota ini dianggap sebagai tempat menumpuk uang. Tidak ada kota di Sumatra, dapat bertindak dan berlaku seperti Palembang.²²

Pada tahun 1920-an, lalu lintas perdagangan mengalami perubahan drastis, dengan dimulainya perkembangan lalu lintas mobil melalui darat. Hal ini menjadikan titik perubahan jalur transportasi perdagangan di Keresidenan Palembang.

²²Dedi Irwanto Muhammad Santun, *Venesia dari Timur*, h. 62. Lihat juga dalam Mestika Zed, 2003 h. 4.

Pertumbuhan mobil ini seiring dengan perkembangan karet pada 1925. Perubahan jalur transportasi ini tentunya menjadikan kemudahan pengangkutan dalam sistem ekspor impor komoditi dagang.

Pesatnya pertambahan penduduk di Kota Palembang sebagai *gemeente* juga terjadi selama tahun 1920-an terkait erat dengan berbagai perubahan transportasi di Keresidenan Palembang. Pertambahan penduduk diakibatkan oleh perpindahan penduduk desa masuk ke kota. Namun, dalam konteks Kota Palembang proses tersebut menunjukkan gejala yang berbeda. Penduduk yang memadati Kota Palembang sebagian besar berasal dari pendatang “luar” daerah Palembang, bukan dari pedesaan sekitarnya. Data penduduk 1920-1930 memperlihatkan bahwa kenaikan jumlah penduduk kelompok etnis non-Palembang yang juga mengalir masuk ke pelosok daerah pedalaman jauh lebih mencolok daripada kelompok bumiputra. Jumlah orang Eropa secara keseluruhan meningkat hampir dua kali lipat pada 1920, separuh di antaranya, 47,9 % menetap di Kota Palembang. Sementara itu, etnis Cina meningkat lebih dari dua kali lipat, yakni 12.973 jiwa pada 1920 menjadi 26.066 jiwa pada 1930, 60,6% memilih tinggal di Kota Palembang. Demikian pula kelompok “Timur Asing” dan Keling (India), yang menunjukkan kecenderungan serupa. Walaupun tidak sebesar kelompok lain, prosentase penduduk bumiputra secara keseluruhan menunjukkan peningkatan dari 810.353 jiwa menjadi 1.061.967 jiwa.²³

Dari data di atas menunjukkan bahwa berdasarkan pertumbuhan penduduk Kota Palembang yang mencolok adalah bahwa pendatang yang memasuki dan

²³Mestika Zed, *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950*, h. 66.

menetap di kota ini sebagian besar berasal dari luar daerah daripada pelosok pedalaman atau penduduk daerah Palembang sendiri. Kecenderungan tersebut beriringan dengan berbagai perubahan pesat di daerah Palembang sejak dasawarsa kedua abad ke-20 dan sejalan dengan semakin terbukanya prospek ekonomi daerah ini.

Daerah Palembang mulai berkembang menjadi salah satu daerah paling penting bagi pemasukan keuangan pemerintah kolonial di Sumatra selama dasawarsa ketiga dan keempat abad ke-20. Daerah itu mulai “diserbu” para pendatang dari berbagai kelompok etnis luar. Mereka berdatangan untuk mengadu nasib atau mengejar keuntungan ekonomi, baik secara perorangan maupun korporasi, dengan membuka berbagai macam usaha serta lapangan pekerjaan. Palembang menjadi tempat arena persaingan ekonomi dan politik dari berbagai kelompok kepentingan yang masing-masing terbelah dalam wilayah “kantong” (*enclaves*).

Orang-orang Eropa di daerah Palembang juga tampak memiliki “keunggulan” tertentu. Ada di antara mereka yang duduk dalam jajaran tinggi administrator pemerintahan dan ada pula yang bergiat di bidang usaha swasta. Seluruh sektor padat modal di bidang perkebunan besar dan pertambangan (minyak bumi dan batu bara) mereka kuasai. Cukup banyak petualang pribadi yang kemudian diangkat menjadi manajer pabrik (firma) atau mencari nafkah pada bidang pelayaran umum seperti perhotelan, toko buku, perbaikan atau bengkel, dan *domine*.²⁴

²⁴Mestika Zed, *Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950*, h. 68.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa Palembang tidak saja bertindak sebagai ibukota keresidenan secara politis, akan tetapi juga dapat disebut sebagai “ibukota tidak resmi ekonomi” dari perdagangan untuk seluruh wilayah keresidenan. Sebagai ibukota dagang, Palembang memiliki letak strategis karena terletak secara luas dengan daerah-daerah lain yang ada di sekelilingnya. Kota ini menjadi sentral dan penyaji utama dalam perhubungan tersebut, baik lewat jalan air maupun jalan darat. Segala hasil bumi yang datang dari daerah-daerah yang ada di sekelilingnya, seperti: getah para atau karet, kopi, jeletung, kapas, damar, dan sebagainya, semuanya lebih dahulu mesti dikumpulkan di kota tersebut. Barang-barang yang terkumpul itu baru kemudian didistribusikan ke daerah-daerah di seberang laut, baik untuk pasaran pelabuhan tingkatan “nasional” seperti: Batavia, Surabaya, Semarang, Banten, Bugis, Banjarmasin, dan daerah-daerah pesisir Selat Malaka maupun “internasional”, seperti: Singapura, Amerika, dan Eropa. Begitu pula dengan barang-barang yang diimpor dari luar yang merupakan kebutuhan keresidenan, seperti: kain, besi, makanan dalam kaleng, dan lain-lain lebih dahulu harus singgah di kota ini. Oleh karena letaknya berhubungan dengan daerah luar dan tanah *Uluu*, maka kota ini amat berharga untuk perdagangan.²⁵ Dengan demikian, dengan diberlakukannya jalan darat ini lebih mempermudah dan mempercepat sistem ekspor dan impor barang yang menjadikan lebih efektif dan efisien.

²⁵Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur*, h. 63.

C. Dampak dalam Bidang Sosial dan Budaya

Perubahan sosial merupakan bagian dari perubahan budaya. Karena itu, perubahan dalam kebudayaan mencakup semua bagian yang meliputi kesenian, ilmu pengetahuan, sistem kepercayaan, teknologi, filsafat, dan lainnya. Akan tetapi, perubahan tersebut tidak mempengaruhi organisasi sosial masyarakatnya. Ruang lingkup perubahan kebudayaan lebih luas dibandingkan dengan perubahan sosial. Sekalipun demikian, dalam praktiknya di lapangan, kedua jenis perubahan tersebut sulit untuk dipisahkan.²⁶

Sebagai ibukota keresidenan, perkembangan infrastruktur di Palembang memperlihatkan pada sisi bagian barat terdapat tempat orang-orang bisnis dan politikus dapat beristirahat dengan tenang dan nyaman. Sementara itu, pada sisi timur sebagai pusat kota, “daerah” sibuk untuk kegiatan ekonomi, politik, dan hiburan warga sekitar. Infrastruktur ini menjadi sebuah bentuk dikotomi atau disebut sebagai suatu transisi yang berbanding terbalik. Kalau dibaca dalam perspektif pribumi, bagian timur dengan lokalitas pribumi yang padat, kotor, dan tingkat keamanan yang memprihatinkan, sedangkan bagian barat kota sebagai lokalitas barat yang tenang, nyaman, dan tentram. Kedua bentuk ini, tradisional di sisi timur dan modern di sisi barat bertemu pada pusatnya di tengah-tengah sebagai daerah politik, ekonomi, dan budaya.²⁷

²⁶Heny Gustini Nuraeni dan M. Alfian, *Studi Budaya di Indonesia* (Bandung: Pustaka Setia, 2012), h. 57.

²⁷Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur*, h. 59.

Gambaran di atas terlihat pada seperempat abad ke-20. Keberadaan *gemeente* menjadikan konstruksi ruang fisik Kota Palembang menjadi lebih teratur. Secara umum, pembagian wilayah kota dapat dibedakan menjadi empat zona, yaitu: perniagaan, industri, perkampungan, dan permukiman. *Pertama*, zona perniagaan. Zona ini memanjang sepanjang aliran Sungai Musi bagian Seberang Ilir, mulai dari Sungai Rendang sampai Sungai Sekanak. Selain pasar, kawasan ini dibangun gudang-gudang penyimpanan barang, kantor perwakilan dagang, pabrik industri perdagangan serta daerah Pasar 16 Ilir. Pasar ini dikelola dengan baik oleh *Gemeente* Palembang dengan konsep modern. Los-los pasar lama diperbaiki dan dibangun los-los pasar baru, dengan memperhatikan asas *hiegencies*. Pasar ini dijadikan pasar induk oleh *gemeente*, bersama Pasar Sekanak, di daerah 18 Ilir.

Kedua, zona industri, *industrial estate*. Daerah ini memanjang sepanjang aliran Sungai Musi bagian seberang Ulu. Pusat zona industri ini terletak di kawasan Plaju dan Sungai Gerong.

Ketiga, zona perkantoran. Merupakan daerah pusat kota, yang diawali dengan pengambilalihan Kraton Kuto Besak sebagai benteng militer Belanda dan rumah sakit militer, kemudian dilanjutkan dengan pengambilalihan dan pembangunan kembali Keraton Kuto Batu sebagai kantor Residen Palembang. Zona perkantoran ini dilengkapi dengan fasilitas *societiet* dan *schouwburg*, kantor pos, kantor pengadaan, rumah tahanan dan kantor *gemeente* atau *watertoren*. Kantor ledeng ini pada 1930 dianggap sebagai gedung termegah dan termewah serta pencakar langit pertama di Palembang karena terdiri atas tiga tingkat lantai. *Keempat*, zona permukiman, *real*

estate. Kawasan ini terletak di daerah bagian barat pusat kota, Perumahan Talang Semut.²⁸

Pengembangan infrastruktur kota Palembang tersebut, kemudian diperluas dengan adanya jaringan transportasi, terutama sejak adanya rel kereta api yang masuk pada bagian daerah pedalaman kota dan berujung di wilayah Kertapati. Dapat dikatakan bahwa bangunan-bangunan publik tersebut memuat makna bahwa inilah bentuk baru Kota Palembang, sebagai kota dagang tradisional yang bertransisi menuju kota dagang modern, bentuk baru kota kolonial. Artinya, ragam simbol-simbol yang banyak sekali maknanya ini kalau dipahami akan berujung pada sebuah pemaknaan membentuk dan bertujuan menciptakan tertib mental, atau boleh disebut politik kebudayaan kota, politik identitas kota, bahwa kota ini adalah kota dagang dan ia harus bermuatan modernitas. Simbol ideologi sebagai kota dagang modern tersebut memiliki paralelisme dengan dunia perdagangan dan perniagaan ekonomi Kota Palembang, yang memang sudah melekat pada roh kota ini sebelumnya.

Pembangunan yang dibuat oleh pemerintah kota, *Gemeente* Palembang, memperlihatkan gejala yang terus meningkat, terutama dengan adanya dana *Gemeente*. Pembangunan kota, seperti yang telah diuraikan di atas, menghasilkan konstruk fisik yang demikian rupa. “Protes halus” warga kota asli dan lainnya terhadap pembangunan *societet* dan *schouwburg*, timbul kesadaran bahwa kota ini dibangun bukan ditujukan untuk kepentingan mereka. Hal ini menimbulkan resistensi

²⁸Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur*, h. 61.

halus dan kontra reaksi warga kota, terutama warga kota asli dan warga kota lain terhadap pembangunan fisik oleh pemerintah kota.

Dimensi diskriminatif pemerintah kota, dapat dilihat dari *wegen en bruggenbelasting*, pajak jalan dan *jerambah* yang diberlakukan hanya untuk kaum pribumi dan *vreemde oosterlingen*, bangsa timur asing, sebagai ganti *heerendienst*. Sebetulnya, *belasting* ini ditolak oleh *iedengementeraad*, anggota dewan kota dari pribumi, mereka merasa keberatan kalau pribumi dan orang timur asing yang terkena pajak, sementara orang Eropa tidak sama sekali. Sehingga, realitas dari pemberlakuan dimensi diskriminatif pemerintah kota membuat warga kota asli teringat akan fondasi awal perbandingan kota sebelum dan sesudah lahirnya *gemeente*.²⁹

Perbandingan sebelum dan setelah lahirnya *Gemeente* sejalan terjadinya perbedaan keadaan. Sebelum lahirnya *Gemeente*, kampung-kampung kota dikuasai oleh *hoof van Plaatselijk Bestuur*. Ketika itu penduduk kampung merasa senang hati, sebab seluruh jalan dan *jerambah* di kampung-kampung selalu diperhatikan, begitu juga penerangan di jalan-jalan walaupun tidak dengan penerangan elektrik tetapi hanya menggunakan lampu minyak tanah namun selalu ada.

Keadaan seperti itu, jika dibandingkan sekarang, sesudah lahirnya *Gemeente*, bagi warga pribumi di Palembang mengira tentu jalan-jalan, jembatan dan penerangan di kampung-kampung kota akan bertambah modern, sebab pajak ditarik dari penduduk. Namun, perkiraan ini meleset, jalan kampung menjadi lumpur, sudah bertahun-tahun tidak diperbaiki, *jerambah-jerambah* di kampung-kampung tinggal

²⁹Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur*, h. 130.

menunggu waktu ambruk dan bisa membawa maut bagi setiap orang yang melewatinya. Bagi warga kota asli setelah kelahiran *Gemeente*, penerangan di kampung-kampung kota bukannya bertambah modern, sebaliknya lampu minyak menjadi hilang dan penerangan elektrik yang diharapkan tidak ada. Perubahan sistem pemerintah modern seperti ini, bagi warga kota asli tidak mendatangkan kesejahteraan dan kesenangan bagi mereka. Bagi mereka keadaan ini jelas tidak mendatangkan kemajuan, tetapi sebaliknya justru menimbulkan kemunduran.³⁰

Diskriminasi kelas seperti itu, ternyata juga terindikasi dalam dimensi ras. Warga kota asli, memiliki kecemburuan akan pembangunan perumahan di Talang Semut yang menyebabkan warga kota asing, Belanda dan Eropa lainnya dapat menikmati hawa alami daerah ini. Di mata warga kota asli mereka tidak terlalu menentang pembangunan perumahan tersebut, tetapi *Gemeente* mestinya juga bersedia mengadakan dekan secepatnya perumahan-perumahan rajyat bagi warga kota asli, dengan sewa yang murah, terutama bagi orang-orang miskin. Sebab, di Kota Palembang susah mendapatkannya, sehingga banyak dari mereka yang menumpang di kolong rumah-rumah orang.

Persoalan penerangan listrik kota, juga mendapat tanggapan serupa dari warga kota asli dan warga kota lain. Minimnya penerangan elektrik atau listrik di daerah warga kota asli dan “lain” tersebut, berkebalikan dengan keadaan di daerah warga kota asing, permukiman mereka di Talang Semut yang mendapat penerangan berlebih di malam hari.

³⁰Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur*, h. 131.

Pendistribusian urusan *waterleiding* (air minum) juga mengalami persoalan, padahal air sangat penting bagi kesehatan penduduk. Warga kota asli menuntut perlu penyaluran yang merata *hydrand-hydrand* air minum, sebab kebutuhan air bagi mereka didalurkan sangat kecil. Kenyataan tersebut, didukung dengan keadaan lingkungan pribumi. Kebanyakan rumah-rumah mereka terbuat dari kayu sehingga mudah terbakar, dan apabila terjadi kebakaran, *hydrand* air yang kecil tidak dapat menolongnya.³¹

Proses penciptaan simbol-simbol pun pada masa kolonial ini dapat dikatakan sebagai sebuah usaha yang *resisten* dari masa sebelumnya, kota air diubah menjadi kota darat. Namun kalau dilihat lebih jauh, sebenarnya tidak lebih dari sebuah proses transformasi dalam memadukan berbagai struktur simbol-simbol dari kurun waktu zaman sebelumnya. Sebuah transformasi dari suatu transisi kota dagang tradisional ke arah kota dagang modern. Modernitas tersebut dapat dilihat dalam kepribadian warga kota. Dari situ, kepribadian ini akan berujung pada pembentukan identitas warga kota Palembang pada masa kolonial. Perubahan Palembang sebagai sebuah kota dagang modern, terutama dengan ditetapkannya sebagai sebuah kota dagang modern, terutama dengan ditetapkannya sebagai *gemeente* menyebabkan munculnya kristalisasi akan apa yang disebut warga kota. Warga kota tersebut memiliki kontruksi kepribadian dan identitasnya lengkap dengan stereotip dan karakteristiknya.

³¹Dedi Irwanto M. Santun, *Venesia dari Timur*, h. 135.

Adapun secara kultural pun, wilayah Palembang mempunyai tiga pembagian yaitu Kota Palembang, *Uluan* Palembang dan *Iliran* Palembang.³²

Pembagian wilayah secara kultural tersebut menjadikan status sosial dan gaya hidup mereka berubah. Kemudian seiring dengan kemajuan teknologi transportasi yang di bawa oleh pemerintah Kolonial yang awalnya mengangkut barang menggunakan gerobak berubah menjadi menggunakan truk. Kemudian jika dahulu Rikshaw digunakan sebagai alat transportasi massa berubah menggunakan angkutan mobil. Begitu pun kendaraan personal seperti sepeda yang beralih banyak yang menggunakan sepeda motor. Perubahan dari alat transportasi tradisional ke alat transportasi menggunakan mesin. Perubahan pola pemukiman juga merupakan dampak dari perubahan jalur transportasi. Hal ini dapat kita lihat ketika jalur transportasi awalnya menggunakan sungai, rumah-rumah berpola *waterfront*. Akan tetapi ketika sistem transportasi berubah ke darat, pola pemukiman atau rumah-rumah penduduk di Palembang berubah menjadi menghadap ke jalan. Hal-hal tersebut merupakan salah satu bentuk dampak yang ditimbulkan dari sistem sosial dan kebudayaan yang berkembang di wilayah Palembang. Perubahan orientasi transportasi air ke transportasi sungai pun menjadikan perubahan pola hidup masyarakat pribumi berubah, yaitu dari tradisional ke modernis.

³²Jeroen Peeters, 1997, h. 35; berbeda dengan Peeters tersebut, Sandra Taal lebih menekankan persoalan *Iliran* dan *Uluan* pada faktor administrasi pemerintahan pada masa Kesultanan Palembang. Taal, lebih menyamakan *kepungutan*, daerah protektorat kesultanan sebagai *Iliran* yang tinggi di kaki perbukitan Bukit Barisan, sebagai daerah *Uluan*. Lihat Sandra Taal, "Between Ideal and Rality" (Leiden: Thesis, Vrij University, 2003).