

## BAB II

### GAMBARAN UMUM SURABAYA DAN PELABUHAN SURABAYA AWAL ABAD XX

#### A. Kondisi Fisik dan Demografis Surabaya Awal Abad XX

Kondisi alam Jawa bagian timur yang sangat subur merupakan keuntungan tersendiri bagi daerah-daerah di pedalaman. Dua aliran sungai besar yaitu Sungai Brantas dan Sungai Solo menjadikan daerah-daerah di sekitarnya subur. Muara dari sungai besar ini di sebelah utara adalah Kali Surabaya atau lebih dikenal dengan nama Kali Mas. Kali Surabaya mempunyai cabang dan dikenal dengan nama Kali Pegirian. Selanjutnya muara dari sungai besar ini di sebelah selatan adalah Kali Porong. Di antara kedua muara sungai besar ini pada abad-abad lalu muncul Pelabuhan Gresik. Pelabuhan ini pada masa lalu jauh lebih penting kedudukannya daripada Surabaya. Perbukitan yang menjadi batas alami antara Delta Solo dan Delta Brantas di dekat Gresik mencapai pantai. Sementara itu baik di utara maupun selatan tempat ini dataran pantainya sangat rendah dan lapisan tanahnya sangat lunak. Daerah ini sejak dahulu tertutup dengan rawa pantai dan hutan pantai yang sangat lebat serta hampir tidak bisa dimasuki pendatang. Namun demikian, para pendatang bisa membangun rumah (pemukiman) dan gudang di tanah yang padat tepat di pantai Gresik. Selain itu di Gresik ada keuntungan besar bahwa garis pantai di sini memiliki bentuk tetap (tidak lunak), dan tidak seperti dekat muara Brantas dimana garis pantai setiap tahun harus berpindah karena terjadinya pengendapan sebagai akibat

pengangkutan material oleh sungai ini menuju laut. Bisa dipahami bahwa para pendatang dan orang-orang Cina yang telah mengunjungi daerah ini sejak beberapa abad lampau memilih tempat yang lebih bergunung sebagai tempat tinggalnya daripada daratan pantai di Surabaya. Pada perkembangan selanjutnya menunjukkan perubahan besar ketika peran Gresik sebagai kota pelabuhan tergantikan kedudukannya oleh Surabaya sebagai kota pelabuhan dan pusat perdagangan.<sup>1</sup>

Surabaya merupakan sebuah wilayah yang terletak di daerah pesisir utara Pulau Jawa, di samping juga muara dari Sungai Brantas. Selain nama sebuah karesidenan, Surabaya juga merupakan nama sebuah kota. Karesidenan Surabaya terletak pada 07° 12'—07° 21' Lintang Selatan dan 112° 36'—112° 54' Bujur Timur dan berbatasan dengan Selat Madura di sebelah utara dan timur serta Gresik di bagian barat.<sup>2</sup> Secara spesifik, letak Karesidenan Surabaya sebelah utara dibatasi Laut Jawa dan sebelah timur oleh Selat Madura serta sebelah tenggara dibatasi oleh Residensi Pasuruan. Sebelah barat daya dari ibukota terdapat tanah lautan yang panjangnya sekitar 23 km ke arah daratan yaitu kota Lamongan. Sepanjang pantai timur terdapat tambak ikan yang agak menjorok ke dalam dan dibatasi oleh *gumuk* (gundukan tanah yang luas) dari wilayah Gresik. Sementara itu Delta Brantas yang subur sejak awal telah ditanami dan dikembangkan, yang diantaranya bisa dibuktikan dari puing-puing bekas peninggalan kerajaan Majapahit yang besar di dekat Mojokerto.

---

<sup>1</sup> *Encyclopaedie van Nederlandsch - Indie*, vol. 4., (s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1905) hlm. 292.

<sup>2</sup> *Polytechnisch Weekblad* tanggal 7 April 1927 nomer 15., hlm. 255.

Pengangkutan produk pertanian dari Delta Brantas berlangsung melalui sungai. Daerah luas yang subur serta beririgasi ini semakin banyak ditanami, terutama ketika lebih banyak produk perkebunan bagi pasaran Eropa yang ditanam. Pengiriman melalui sungai Surabaya menjadi semakin penting dan akan berkembang sejalan dengan meningkatnya hasil produk ekspor. Bagian tertentu Surabaya merupakan daerah rawa dan sebagian besar memiliki tanah yang padat sehingga memadai untuk membangun gudang dan infrastruktur perdagangan. Lebih jauh kota Surabaya pada akhirnya mendahului Gresik sebagai kota lama.<sup>3</sup>

Melihat lebih jauh kondisi fisik Karesidenan Surabaya adalah sebagai berikut: topografi tanah pada umumnya rata dan sepanjang pantai utara terdapat pegunungan kapur yang sangat rendah kurang lebih 100 meter tingginya. Topografi tanah yang rata hampir menutupi daerah yang terdapat di sebelah selatan dari Sungai Brantas dan cabang sebelah utara Kali Surabaya serta di antara Kali Solo dan Kali Lamongan.<sup>4</sup>

Secara administratif pada tahun 1900 Karesidenan Surabaya dibagi dalam enam wilayah bagian, yaitu Surabaya, Sidoarjo, Mojokerto, Jombang, Gresik, dan Lamongan. Bagian terdahulu seperti Sedayu dan Bawean berlaku sebagai bagian kontroler dari Gresik.<sup>5</sup> Pembagian wilayah tersebut berpengaruh pada perkembangan jumlah penduduknya. Jika diamati lebih jauh, Karesidenan Surabaya merupakan wilayah yang cukup pesat peningkatan jumlah

---

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Encyclopaedie van Nederlandsch - Indie ... , op.cit.*, hlm. 294.

<sup>5</sup> *Ibid.*

penduduknya. Terlebih dengan kondisi daerah-daerah pedalaman yang subur lebih memungkinkan menambah persentase peningkatan angka pendatang dan angka kelahiran. Lebih lanjut penjelasan mengenai jumlah penduduk Karesidenan Surabaya setelah pembentukan enam wilayah bagian tersebut di atas sampai pada tahun 1930-an dapat dilihat pada tabel (1) dibawah ini:

Tabel (1)

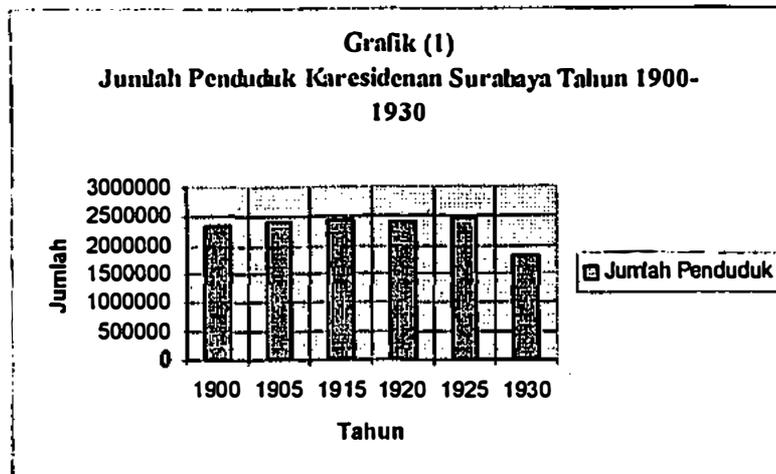
**Jumlah Penduduk Karesidenan Surabaya  
Tahun 1900—1930**

Tahun	Jumlah	Tahun	Jumlah	Tahun	Jumlah
1900	2.320.869	1917	2.464.638	1924	2.405.696
1905	2.395.618	1918	2.445.082	1925	2.471.903
1912	2.421.962	1919	2.430.910	1926	2.476.743
1913	2.409.248	1920	2.396.520	1927	2.486.485
1914	2.443.206	1921	2.385.973	1928	2.511.191
1915	2.443.517	1922	2.408.680	1929	-----
1916	2.476.297	1923	2.420.088	1930	1.813.259

Sumber : Kolonial Verslag untuk tahun-tahun yang bersangkutan; Volkstelling 1930, Deel III; P. Boomgard dan A.J. Gooszen (eds.), *Population Trends 1795-1942* (Amsterdam: Royal Tropical Institute, 1991), hlm. 108-121.

Dari tabel di atas dapat dijelaskan bahwa selama kurun waktu 1900—1928 penduduk Karesidenan Surabaya mengalami fluktuasi jumlah penduduk. Namun demikian, dapat dikatakan bahwa peningkatan ini sejalan dengan pembentukan enam wilayah bagian yang bergabung dalam Karesidenan Surabaya. Khusus pada tahun 1914—1918 terjadi peningkatan akibat terjadinya Perang Dunia I sehingga banyak sekali pendatang dari wilayah lain yang berbondong-bondong menuju Karesidenan Surabaya. Faktor pendorongnya adalah karena alasan ekonomi sekaligus keamanan. Sebaliknya, pada periode 1927—1930 jumlah penduduk Karesidenan Surabaya mengalami penyusutan. Hal ini dikarenakan terjadi perubahan batas wilayahnya. Pada waktu itu

Karesidenan Surabaya hanya meliputi dua kabupaten, yaitu Kabupaten Surabaya dan Kabupaten Gresik.<sup>6</sup> Berdasarkan data tabel di atas untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik (1) di bawah ini.



Sumber: Diolah dari tabel (1)

Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat terjadi kenaikan secara konstan sampai dengan tahun 1925. Baru pada tahun 1930 terjadi penurunan sebagai akibat dari perubahan batas karesidenan.

Termasuk dalam Karesidenan Surabaya yaitu Jombang dan Mojokerto, topografi tanahnya banyak mengandung pasir, bahan lava serta sebagian dari tanah liat yang kuning dan coklat karena bercampur dengan bagian tumbuh-tumbuhan sehingga kebanyakan daerah pedalaman merupakan area yang subur karena di samping banyak dialiri sungai yang menghubungkan daerah satu dengan daerah lainnya juga banyak mengandung bahan mineral penyubur tanah. Didukung oleh sumber daya alam yang memadai serta tanah yang subur,

<sup>6</sup> Nasution, "Perkembangan Ekonomi Karesidenan Surabaya 1830—1930", (Tesis, Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1998), hlm. 69.



Sebagian besar penduduk pribumi mengusahakan peternakan kecil (berupa ayam, bebek, kambing) sebagai usaha sampingan.<sup>8</sup>

Usaha lain yang lebih populer nantinya adalah perkebunan, hasil bumi dari perkebunan ini (terutama gula dan kopi) merupakan tanaman yang laku di pasaran Eropa (tanaman ekspor). Bahkan pada perkembangan selanjutnya akibat dari target penanaman produk ekspor yang berlebihan menjadi bumerang tersendiri pada sektor pangan (khususnya tanaman padi). Terbukti dengan adanya impor beras yang cukup besar pada tahun 1921 hingga 285.287 ribu metric ton.<sup>9</sup> Namun demikian kekurangan ini sebanding dengan besarnya komoditas ekspor yang dihasilkan di karesidenan ini, terutama sekali komoditas gula yang sempat *booming* pada tahun 1920-an. Usaha perkebunan komoditas ekspor ini diusahakan (ditanam) di 24 daerah; daerah-daerah seperti Sidoarjo, Mojokerto, dan Jombang merupakan daerah pedalaman yang subur dan banyak terdapat perkebunan yang diusahakan. Kurang lebih ada 39 pabrik gula dibangun di ketiga wilayah tersebut.<sup>10</sup>

Dari gambaran di atas terbukti bahwa kondisi di pedalaman sejak awal sangat menguntungkan bagi munculnya “akses perdagangan”. Surabaya pertama kali sadar memiliki makna yang besar sebagai pelabuhan ekspor dalam lalu lintas internasional adalah ketika di daerah-daerah pedalaman yang subur

---

<sup>8</sup> *Ibid.*, hlm. 304-305.

<sup>9</sup> Konsentrasi pada sektor perkebunan dalam rangka memenuhi target komoditi ekspor berdampak kurang positif pada sektor pertanian, khususnya padi. Hal ini dibuktikan dengan adanya impor beras yang cukup besar dalam kurun waktu 20 tahun terakhir sejak 1911, bahkan sampai sesudahnya. Untuk lebih jelasnya lihat tabel (13) pada bab IV, hlm. 124.

<sup>10</sup> *Encyclopaedie...*, *op.cit.*, hlm. 306-308.

tumbuh industri pertanian. Disamping juga di daerah-daerah pegunungan berkembang tanaman pegunungan penting sebagai produk tanaman bagi pasaran internasional.

Suatu debit besar dan rutin dari Sungai Brantas pada musim kemarau disertai dengan kesuburan tanah di delatanya sejak dahulu mendorong pembukaan industri gula di daerah ini. Industri ini semakin penting ketika pada tahun 1880-an dibangun proyek pengairan yang besar di dekat Mojokerto dengan tujuan utama untuk membagi air banjir, menyediakan air pengairan dari delta di musim hujan dan musim kemarau, serta menyebarkannya melalui kanal pengairan besar yang mampu meningkatkan air dari Sungai Brantas. Sejak itu Delta Brantas atau yang lebih dikenal sebagai Delta Sidoarjo perlahan-lahan menjadi pusat terpenting industri gula. Juga di daerah Brantas bagian atas yang terletak di Karesidenan Madiun, Kediri, dan Afdeling Malang di Karesidenan Pasuruan. Daerah-daerah tersebut merupakan daerah yang sejak dahulu muncul industri gula yang subur. Sebagai akibat dari ini sekarang 65 dari 180 pabrik gula yang menanam tebu di Jawa pada saat itu mengangkut produknya ke Surabaya. Selain 65 pabrik gula ini di sebelah timur darinya, di lingkungan pengaruhnya, masih ada 33 perkebunan tebu yang langsung mengangkut hasilnya menuju pelabuhan pantai diantaranya: Pasuruan, Probolinggo, Besuki, Panarukan, dan Banyuwangi.<sup>11</sup>

Kantor-kantor pusat perkebunan yang mengelola 98 pabrik itu dibuka di Surabaya. Peralatan mesin serta kebutuhan lebih lanjut bagi perkebunan ini

---

<sup>11</sup> *Polytechnisch ...*, *op.cit.*, hlm. 256.

dibuat di Jawa, sebagian besar didatangkan dari Surabaya. Hal ini yang mengakibatkan pemusatan industri mesin dan bengkel konstruksi penting ada di sana. Implikasi dari itu semua adalah hampir semua peralatan yang diperlukan didistribusikan melalui Surabaya, tak terkecuali bagi 65 pabrik gula di karesidenan ini dimana kebutuhan untuk industrinya berasal dari luar seluruhnya. Tercatat hampir setengah dari 65 pabrik tersebut (sekitar 33 pabrik) sebagian besar impor melalui Surabaya. Pabrik-pabrik di atas di pedalaman Surabaya menghasilkan 625 ribu ton gula pada tahun 1922, dimana pada tahun itu hampir 560 ribu ton dikapalkan ke luar dari Surabaya.<sup>12</sup>

Meskipun arti penting industri gula bagi Surabaya sangat dominan, keberadaan berbagai tanaman pegunungan dan penanaman produk ekspor lain bagi pasaran luar juga tidak kalah besarnya. Hasil tanaman pegunungan khususnya tapioka, kopi, karet, serat rami, tembakau, dan kopra banyak yang memanfaatkan pengangkutan melalui Pelabuhan Surabaya. Bukan hanya ekspor produk ini yang penting (pada tahun 1925 sekitar 312 ribu ton), namun sebaliknya perkebunan yang menghasilkan produk ini mengimpor sejumlah besar mesin, bahan bangunan, kebutuhan pabrik, pertanian, dan perkebunan melalui Surabaya. Dengan cara ini banyak membantu pertumbuhan Surabaya sebagai pelabuhan impor di samping juga pelabuhan ekspor. Dengan kenaikan lalu-lintas yang pesat, transportasi sejak lama sudah tidak lagi didominasi oleh pengangkutan perahu di sungai, dan masih ditambah lagi dengan pesatnya perkembangan jalan darat dan jalan kereta api. Hal ini merupakan faktor penting

---

<sup>12</sup> *Ibid.*, hlm. 257.

berkembangnya akses perdagangan di Surabaya. Pada akhirnya, pengangkutan ke dan dari pedalaman lewat Sungai Surabaya hampir lenyap. Sebelumnya pintu air di samping bendungan Gunungsari dan Gubeng di sepanjang Sungai Surabaya menunjukkan makna arus perkapalan yang cukup padat. Hal yang menarik adalah bendungan tersebut selain sebagai transportasi sungai juga berguna bagi tujuan irigasi. Berdasarkan sumber-sumber yang ada, puluhan tahun lalu produk-produk dari Sidoarjo (termasuk spiritus) masih diangkut dengan perahu ke Surabaya.<sup>13</sup>

Ketika perkapalan dari luar negeri intensitasnya semakin meningkat ditambah lagi dengan meningkatnya volume dan besarnya kapal, semakin diperlukan tempat berlabuh yang lebih luas bagi kapal-kapal yang masuk. Jika dibandingkan dengan kapal-kapal tradisional yang melayani hubungan antarpulau dan pelayaran pantai, kapal-kapal luar ini tidak lagi menemukan tempat berlabuh di muara sungai. Hal ini disebabkan faktor kedalaman tambatan yang tidak memadai sehingga pada waktu itu mereka terpaksa berlabuh di depan muara sungai di pelabuhan laut (*Oedjoeng*). Jika diamati lebih lanjut, Pelabuhan Surabaya yang memiliki letak istimewa bisa menggeser kedudukan pelabuhan lain di sepanjang Pantai Utara Jawa, dimana pada ujungnya dan di jalan tersempit yang terletak di Selat Madura merupakan jalan masuk yang aman. Baik di sisi timur maupun barat pelabuhan ini dilindungi oleh Selat Madura sehingga terlindung dari gelombang langsung maupun dari gangguan angin maupun badai yang bisa saja muncul di laut Jawa. Selain itu,

---

<sup>13</sup> *Ibid.*, hlm. 258.

pelabuhan ini menawarkan tanah berlabuh yang baik sehingga bisa menjamin letak yang aman dari segala sisinya.<sup>14</sup> Uraian di atas menunjukkan bahwa dilihat dari letak geografis Surabaya serta faktor lainnya yang mempengaruhi kondisi fisiknya, sangat dimungkinkan sekali untuk bisa mengembangkan Surabaya sebagai kota pelabuhan.

Sedangkan di wilayah bagian Mantup (Lamongan) juga di daerah Jombang sebelah utara dan Mojokerto (di wilayah bagian Ngoro dan Mojosari) terdapat hutan jati. Sejak diberlakukannya reorganisasi oleh pihak Perhutani, eksploitasi kayu jati semakin intensif dan dipertahankan di daerah tersebut.<sup>15</sup>

Salah satu pendukung suburnya kondisi alam Karesidenan Surabaya adalah tingginya curah hujan di daerah-daerah pedalaman, termasuk diantaranya di daerah Delta Brantas dan daerah sepanjang pantai. Hal ini hampir sama kondisinya dengan daerah pantai di beberapa daerah di Jawa Tengah dan di Jawa Barat. Besarnya hasil-hasil perkebunan di daerah pedalaman semakin meningkatkan mobilitas perdagangan. Kota-kota pantai yang terletak di bagian timur, Surabaya misalnya, angka-angka perdagangannya tidak menunjukkan lebih rendah daripada kota-kota pantai di wilayah bagian barat seperti Batavia dan Semarang. Hal ini mengindikasikan bahwa perkembangan ekonomi perdagangan di wilayah bagian timur (Surabaya) sudah mulai berkembang pesat sejalan dengan meningkatnya hasil bumi yang disuplai dari daerah-daerah pedalamannya. Tak heran jika ditinjau dari letak geografis, Kota Surabaya

---

<sup>14</sup> *Ibid.*, hlm. 259.

<sup>15</sup> *Encyclopaedie...*, *op.cit*, hlm. 302-304.

berada dalam wilayah yang sangat strategis sebagai jalur pelayaran dan perdagangan.<sup>16</sup> Berdasarkan deskripsi tersebut di atas, Karesidenan Surabaya menempatkan wilayahnya sebagai daerah penghasil komoditas ekspor yang cukup potensial, disamping juga sebagai pusat perdagangan. Hal ini nantinya akan berpengaruh luas bagi pengembangan perekonomian wilayah Surabaya secara keseluruhan.

Sebagai sebuah kota, kondisi fisik dan demografis kota Surabaya berkaitan dengan aktivitas pelayaran dan perdagangannya dapat dijelaskan sebagai berikut: kota Surabaya termasuk seluruh bagian dari kabupaten dan wilayah bagiannya dibatasi Selat Madura pada bagian utara dan timur. Sebelah selatan dibatasi Sidoarjo dan sebelah barat dibatasi oleh Mojokerto dan Gresik. Bagian wilayah kota Surabaya terdiri dari bagian pengawasan yang dibagi atas tiga wilayah bagian, yaitu: Surabaya, Jabakota (beribukota Wonokromo), dan Gunung Kendeng (beribukota Driyorejo). Wilayah bagian pengawasan kabupaten dan bagian Residensi Surabaya mempunyai 107 gupermen, 202 desa swasta, dan 7 distrik pembantu dengan luas area kurang lebih 127 Km<sup>2</sup>.<sup>17</sup> Kota Surabaya di bawah pemerintah Gubernur Jenderal Daendels dibangun sebagai sebuah kota Eropa kecil (miniatur kota Eropa). Surabaya dibangun sebagai sebuah kota dagang sekaligus kota benteng. Jalan pos (*grootte postweg*) yang dibangun di sepanjang Pantai Utara sangat membantu kelancaran hubungan perdagangan melalui jalur darat. Demikian halnya Surabaya, pemanfaatan jalur

---

<sup>16</sup> *Ibid.*, hlm. 308-314.

<sup>17</sup> *Ibid.*, hlm. 316

darat sangat penting untuk mendistribusikan hasil-hasil perkebunan baik yang berasal dari Karesidenan Surabaya sendiri maupun dari daerah pedalaman lainnya. Selanjutnya, prasarana dan sarana kota mulai dibangun dengan gaya Eropa, termasuk diantaranya pembangunan benteng (salah satunya adalah Benteng *Lodewijk*). Fungsi benteng disini jelas menunjuk pada masalah pertahanan, terlebih dengan dibangunnya pabrik senjata (*altellerie constructie winkel*) semakin memperjelas fungsi itu. Selain itu, dibangun pula asrama militer dan rumah sakit militer. Sebagai kota pertahanan dibuktikan dengan dibangunnya tembok pertahanan *Prins Hendrik*<sup>18</sup> yang melingkupi daerah seluas kurang lebih 300 hektar dari kota Surabaya.

Sebagai kota dagang, Surabaya dilengkapi dengan prasarana jalan, khususnya di pemukiman-pemukiman Eropa. Pemukiman ini berada di sekitar Jembatan Merah dan dapat dikatakan pusat kota pada waktu itu. Di sebelah barat Jembatan Merah terletak tempat kediaman orang-orang Belanda serta perkantoran yang terdiri atas kantor residen (*city hall*), kantor pos (*post kantoor*), rumah toko (*winkels*), barak militer, bengkel, gereja dan sebagainya. Sedangkan di sebelah timur Kali Mas terdapat pemukiman orang-orang Cina (*Chinese kamp*), orang-orang Arab (*Arabische kamp*), dan orang-orang Melayu

---

<sup>18</sup> Di bawah pemerintahan Gubernur Jenderal D.G. Van de Bosch direncanakan perlindungan kota dari serangan musuh. Rencana ini dapat dilaksanakan pada tahun 1835 dibangun di bagian barat dan selatan kota sebuah benteng yang nantinya terkenal dengan nama Prins Hendrik, lihat G.H. von Faber, *Oud Soerabaia, de Geschiedenis van Indies Voornamste Koopstad in de eerste Koopstad in de eerste Kwarteeuw sedert hare instelling 1906—1931* (Soerabaia, 1931), hlm. 114.

(*Malaise kamp*), sedangkan penduduk asli lebih banyak berdiam di luar benteng.<sup>19</sup>

Secara fisik, perkembangan kota Surabaya awal abad XX dapat dilihat dari beberapa hal, salah satunya adalah pertumbuhan penduduk yang sangat pesat. Pertumbuhan penduduk yang sangat pesat tidak saja mempengaruhi perkembangan fisik kota Surabaya, tetapi juga mempunyai dampak sosial. Dalam paruh pertama abad XX penambahan jumlah penduduk di kota Surabaya sejajar dengan perkembangan di kota-kota lain, hal itu menunjukkan adanya hubungan tingkat kemajuan kota dengan jumlah penduduk.<sup>20</sup> Dampak ini pada akhirnya juga sangat mempengaruhi perkembangan fisik kota Surabaya. Luas kota Surabaya sampai pada tahun 1905 adalah 4.275 hektar dengan jumlah penduduknya adalah 150.188 jiwa yang terdiri atas 8.063 orang Eropa, 124.473 orang Pribumi, 14.843 orang Cina, 2.482 orang Arab, dan 327 orang Timur Asing lainnya.<sup>21</sup>

Sampai dengan tahun 1905 pusat Kota Surabaya masih tetap berlokasi di sekitar Jembatan Merah. Di sebelah kanan Jembatan Merah berhadapan dengan kantor residen (pusat pemerintahan) pada waktu itu muncul kegiatan perdagangan, terutama di daerah *Heerenstraat* (sekarang Jl. Rajawali). Setelah tahun 1905-an daerah perdagangan ini meluas ke selatan dan timur sampai ke

---

<sup>19</sup> Handinoto, *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 1870--1940* (Yogyakarta: Penerbit Andi, 1996), hlm. 35-37.

<sup>20</sup> Denys Lombard, *Nusa Jawa: Silang Budaya III* (Jakarta: Gramedia, 2000), hlm. 47.

<sup>21</sup> G.H. von Faber, *Nieuw Soerabaia, de Geschiedenis van Indies Voornamste Kooptad in de Eerste Kwarteeuw Sedert Hare Instelling 1906--1931* (Soerabaia, 1933) hlm. 2, lihat juga Handinoto, *op.cit.*, hlm. 53.

daerah *Handelstraat* (sekarang Jl. Kembang Jepun) hingga daerah *Sosieteitstraat* (sekarang Jl. Veteran), Pasar Besar, Gemblongan sampai ke Jl. Tunjungan. Batas paling selatan kota Surabaya sampai pada tahun 1905 adalah Kayoon. Fenomena westernisasi pada awal abad XX besar pengaruhnya bagi kehidupan sosial masyarakat Surabaya pada waktu itu. Hal itu terlihat pada perubahan cara hidup mereka, mulai dari cara makan, cara berpakaian, sampai pada tingkah laku sehari-hari. Secara berangsur-angsur Surabaya berubah dari kota yang bersifat *indisch* menjadi kota yang bercorak Barat.<sup>22</sup>

Dikeluarkannya Undang-Undang Desentralisasi pada tahun 1905 berdampak pada pembentukan wilayah Surabaya menjadi sebuah kotamadya (*gemeente*) pada tanggal 1 April 1906.<sup>23</sup> Sejak saat itu terjadi pemekaran dan perluasan wilayah kota sampai ke arah selatan. Berdasarkan sumber-sumber arsip yang ada perluasan tersebut sebagai akibat dari pesatnya pertumbuhan penduduk dalam kurun waktu 1906—1930, di samping juga semakin pesatnya perkembangan ekonomi di kota Surabaya sejalan dengan makin majunya sektor perdagangan dalam kurun waktu tersebut.

Data mengenai pertumbuhan penduduk kota Surabaya dalam kurun waktu 1906—1930 dapat dilihat pada tabel (2).

Tabel (2)

## Pertumbuhan Penduduk Kota Surabaya dari Tahun 1906—1930

Tahun	Eropa	Pribumi	Cina	Arab	Timur Asing	Jumlah
1906	8.063	124.473	14.843	2.482	327	150.188
1930	26.376	260.537	38.929	-	5.608	331.509

Sumber: von Faber, 1933:2

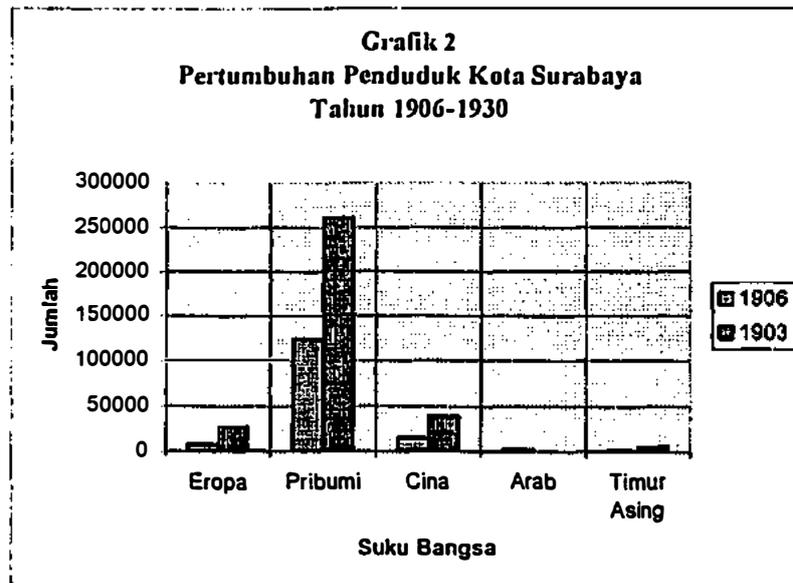
<sup>22</sup> *Ibid.*, hlm. 107-108.

<sup>23</sup> Lihat *Staatsblad* 1906. No. 149.



Dari tabel (2) dapat dijelaskan bahwa selama kurun waktu 1906—1930 pertumbuhan penduduk kota Surabaya naik dua kali lipat selama kurang lebih 25 tahun. Salah satu faktor penyebab perubahan tersebut adalah perkembangan ekonomi yang cukup pesat pada waktu itu, terutama sekali pada sektor perdagangan.

Besarnya pertumbuhan penduduk Surabaya sampai dengan tahun 1930-an dapat dilihat pada grafik (2) di bawah ini:



Sumber : Diolah dari tabel (2)

Berdasarkan grafik tersebut di atas dapat dilihat bahwa pertumbuhan penduduk pribumi lebih tinggi dibandingkan dengan penduduk asing lainnya. Sementara itu pertumbuhan tersebut juga diikuti dengan besarnya pertumbuhan penduduk China dan Eropa. Sedangkan pertumbuhan penduduk Arab dan timur asing lainnya tidak terlalu besar jumlahnya.

Secara spesifik, luas kota Surabaya pada tahun 1906 adalah 4.275 hektar dan pada tahun 1930-an luasnya menjadi 8.280 hektar. Hal ini menjelaskan

bahwa hanya dalam waktu kurang lebih 25 tahun, luas kota Surabaya berkembang hampir dua kali lipat. Di samping pertambahan jumlah penduduk yang cukup pesat, prasarana dan sarana yang sudah ada sebelum tahun 1906 sangat membantu pemekaran kota Surabaya. Kereta api sudah ada sejak tahun 1877, telepon pada tahun 1884, tram uap pada tahun 1888, serta mobil pertama pada tahun 1890. Setelah itu, pada tahun 1903 ada distribusi air bersih lewat pipa. Setelah tahun 1906 Kota Surabaya sudah dilengkapi dengan sarana penerangan listrik. Sarana penerangan ini mulai dijalankan pada tahun 1908. Jenis pemanfaatan lain dari listrik adalah pada tram listrik. Transportasi darat (dalam hal ini tram listrik) sudah mulai beroperasi pada tahun 1923.<sup>24</sup>

Sumber-sumber sejarah menunjukkan bahwa pemekaran kota Surabaya menjurus dari utara ke arah selatan. Dengan demikian, kota ini dapat dibagi menjadi dua bagian, yaitu kota lama yang terletak di sebelah utara dan kota baru yang terletak di sebelah selatan. P. Bleeker dalam catatan perjalanannya juga menyebutkan bahwa kota lama terletak di sebelah utara kota baru.<sup>25</sup>

Perluasan kota Surabaya lebih ditekankan pada perluasan sarana perumahan, industri, perdagangan, dan perluasan pelabuhan. Perluasan daerah perumahan pertama terjadi pada tahun 1906—1916. Perluasan daerah perumahan pertama yang dieksploitasi oleh Kotamadya Surabaya adalah daerah

---

<sup>24</sup> von Faber, *Nieuw Soerabaja*, hlm. 2, lihat juga Handinoto, *op.cit.*, hlm. 108-112.

<sup>25</sup> P. Bleeker, *Fragmenten Eener Reis Over Java* (Reis Langs de Noordkust van Midden Java). *Hoofdstuk VII: Van Toeban naar Soerabaija; Hoofdstuk VIII: Soerabaija*, TNI, 12e Jaargang, afl. 1-6 (Eerste Deel) (Griningen, 1850), hlm. 99; lihat Atmodjo, *op.cit.*, hlm. 246-247.

Gubeng yang dilakukan pada tahun 1908, merupakan daerah kedua setelah daerah T.<sup>26</sup> Gubeng kemudian terkenal sebagai daerah perumahan elit orang-orang Eropa. Setelah itu berturut-turut antara tahun 1906—1916 daerah perumahan untuk orang Eropa diperluas lagi, misalnya di daerah Sawahan di *Juliana Boulevard* (sekarang Jl. Tidar) dan sekitarnya. Khusus daerah Pacar Keling diperuntukkan sebagai perumahan pegawai Kereta Api. Setelah tahun 1916 daerah Darmo dan Kupang seluas 228,8 hektar dieksploitasi oleh pihak swasta sebagai daerah perumahan elit. Pada tahun yang sama pula daerah Ketabang seluas 100,4 hektar dibeli oleh Kotamadya Surabaya untuk digunakan sebagai daerah perumahan. Untuk sarana perhubungan maka pada tahun 1920 jalan-jalan di Surabaya sudah mulai diaspal. Jalur perhubungan seperti Wonokromo–Ngagel–Gubengboulevard–Signalstraat–Canalaan–Kaliondoweg–Simokerto–Citadelweg menuju ke *Oedjoeng* atau Perak merupakan jalur-jalur utama. Pada perkembangan selanjutnya, daerah-daerah tersebut merupakan daerah pusat kota.<sup>27</sup>

Perluasan daerah industri sejak tahun 1906 dipusatkan di kota bawah.<sup>28</sup>

Pada tanggal 16 Oktober 1916 Kotamadya Surabaya membeli tanah partikelir di

---

<sup>26</sup> Daerah T yang dimaksud disini adalah suatu daerah yang dibatasi oleh daerah Simping (sekarang Jl. Pemuda), Kali Asin (sekarang Jl. Basuki Rahmad), Lemah Putro dan Kayoon. Daerah ini merupakan daerah pertama di Surabaya yang direncanakan untuk daerah perumahan dengan pola jalan yang menyerupai huruf T. (lihat gambar (2) peta daerah T, hlm. 179. )

<sup>27</sup> Handinoto, *op. cit.*, hlm. 115-118.

<sup>28</sup> Kota bawah yang dimaksud di sini adalah dimaksudkan untuk menyebut daerah yang terletak di sebelah selatan pusat kota (kota atas atau sebelah utara). Kota bawah ini dikhususkan sebagai tempat kerja, terutama sebagai basis industri (utamanya daerah Ngagel dan sekitarnya).

daerah Ngagel untuk dijadikan daerah industri. Pabrik mesin, industri logam, galangan kapal, las, pabrik asam belerang, dan sebagainya tumbuh dengan pesat di Surabaya. Jika ditinjau lebih lanjut, Surabaya sebagai pusat manufaktur untuk industri kecil sebenarnya sudah ada sejak abad XIX.<sup>29</sup> Dengan demikian, perluasan daerah industri pada awal abad XX pada dasarnya merupakan kelanjutan dari perkembangan sebelumnya. Sedangkan perluasan daerah perdagangan utama sebelum tahun 1906 adalah di sekitar Jembatan Merah. Setelah tahun 1906 daerah tersebut dipenuhi oleh pembangunan gedung perkantoran dan bank dengan gaya modern, bangunan tersebut antara lain: *Koloniale Bank*, *Internatio*, dan sebagainya. Antara kota atas (daerah perumahan) dengan kota bawah (tempat kerja) timbul daerah pertokoan yang diselingi dengan perkantoran. Daerah tersebut dimulai dari Jl. Kaliasin (sekarang Jl. Basuki Rahmad), Tunjungan, Kramat Gantung, dan Pasar Besar.<sup>30</sup> Daerah inilah yang pada nantinya sebagai salah satu denyut nadi perekonomian di Surabaya.

Perluasan sarana yang nantinya paling berpengaruh adalah pembangunan pelabuhan. Surabaya sebagai salah satu pusat perdagangan di sepanjang Pantai Utara membutuhkan sarana pendukung berupa fasilitas pelabuhan laut yang memadai. Hal ini besar pengaruhnya bagi perkembangan perdagangan pada waktu itu. Besarnya potensi Karesidenan Surabaya sebagai daerah penghasil komoditas ekspor terbesar (gula, tembakau, dan kopi) setelah

---

<sup>29</sup> Anthony Reid, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450—1680* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1992), hlm. 118.

<sup>30</sup> Handinoto, *op. cit.*, hlm. 120.

Batavia, sangat memungkinkan bagi Surabaya sebagai pusat perdagangan pada waktu itu. Terlebih letak geografis Surabaya sangat strategis sebagai pintu gerbang sirkulasi perdagangan internasional. Oleh karenanya, dengan dibangunnya pelabuhan laut yang bertaraf internasional sangat membantu kelancaran aktivitas perdagangan di Surabaya pada waktu itu. Sehingga, Pelabuhan Surabaya ditetapkan sebagai salah satu pelabuhan terbesar di Hindia Belanda setelah Batavia.<sup>31</sup>

Dengan demikian, ditinjau dari kondisi fisik dan demografisnya, Surabaya merupakan sebuah wilayah yang cukup potensial sebagai sebuah kota yang berkembang pada sektor industri, dagang, dan maritim.

## **B. Pelabuhan Surabaya Awal Abad XX**

Surabaya merupakan sebuah kawasan yang cukup strategis sebagai daerah perdagangan. Hal ini terlihat sekali dengan semakin intensifnya aktivitas pelayaran dan perdagangan yang ada di pelabuhan Surabaya. Faktor penopang aktivitas perdagangan tersebut adalah adanya pelabuhan. Surabaya menempatkan wilayahnya dalam percaturan perdagangan internasional sejalan dengan meningkatnya hasil-hasil perkebunan. Guna memperlancar aktivitas tersebut dibutuhkan fasilitas pendukung berupa sarana pelabuhan yang

---

<sup>31</sup> Peraturan Pemerintah tahun 1818 (14 Desember 1818) berisi tentang kebijaksanaan Pemerintah Kolonial terhadap pembukaan pelabuhan untuk kapal asing. Isinya adalah sebagai berikut: *De vaart op en de handel van geheel Nederlandsch-Indie (met uitzondering van Moluksche eilanden) is vrij en open voor alle volken, waarmede het koninkrijk der Nederlanden in vriendschap leeft. Bij bijzondere verordeningen worden de plaatsen en havens aangewezen, welke de onderscheidene schepen moeten of mogen aandoen.* Peraturan ini juga menegaskan bahwa pelabuhan Batavia telah dibuka untuk semua kapal asing; Semarang dan Surabaya dengan pembatasan tertentu. Lihat *Indisch Staatsblad* 1818, No. 58.

memadai. Tercatat Surabaya mempunyai pelabuhan utama sebagai tempat aktivitas perdagangan regional maupun internasional. Pelabuhan yang terletak di bagian ujung paling utara wilayah Surabaya tersebut dikenal dengan nama "Tanjung Perak". Seperti halnya daerah-daerah di sepanjang Pantai Utara, Pelabuhan Surabaya secara geografis terletak pada posisi 7° 15' Lintang Selatan dan 112° 45' Bujur Timur. Letak yang strategis seperti ini besar pengaruhnya bagi perkembangan aktivitas pelayaran dan perdagangan di Surabaya. Seperti halnya Tanjung Priok, sebagai pelabuhan ekspor-impor besar<sup>32</sup> yang berkembang cepat di wilayah bagian barat, Pelabuhan Surabaya juga menempati posisi yang sama untuk wilayah bagian timur, bahkan dalam hal-hal tertentu diantaranya keramaian pelayaran dan perdagangan tidak kalah penting. Keramaian lalu lintas perdagangan ini didukung dengan kondisi daerah pedalaman yang subur. Pelabuhan Surabaya sebagai sebuah bandar pelabuhan utama ditinjau dari letak geografis merupakan titik pertemuan jalur-jalur laut yang menyusuri Pantai Utara dan selatan Pulau Madura serta menyusuri bagian ujung wilayah bagian timur.

Seperti yang sudah dijelaskan pada bagian lain, pelabuhan sebagai tempat aktivitas perdagangan dan penyelenggaraan bongkar muat barang, hewan, penumpang, dan sebagainya merupakan faktor terpenting bagi

---

<sup>32</sup> Pelabuhan-pelabuhan di Hindia Belanda terbagi dalam tiga kategori: pelabuhan besar, pelabuhan industri kecil, dan pelabuhan kecil. Termasuk dalam kategori pelabuhan besar adalah Tanjung Priok (Batavia), Tanjung Perak (Surabaya), Semarang, Cilacap, Belawan Deli (Medan). Dalam kategori pelabuhan industri kecil adalah Batavia, Cirebon, Tegal, Pekalongan, Pasuruan, Banyuwangi, dan sebagainya. Sedangkan dalam kategori pelabuhan kecil di Hindia Belanda lebih dari 450 jumlahnya tidak termasuk kategori dua di atas. Dalam *Hand Book of Netherlands East-Indies* (Buitenzorg: Division of Commerce Departement of Agriculture, Industry and Commerce, 1924), hlm. 307-308, dalam Nasution, *op.cit.*, hlm. 155.

perkembangan ekonomi wilayah pesisir. Secara geografis, Surabaya merupakan wilayah pesisir dengan letak tambatan secara alami aman dan terlindungi dari gelombang besar arus laut.<sup>33</sup> Oleh karenanya, Surabaya sangat potensial sebagai jalur pelayaran dan perdagangan utama di Jawa bagian timur.<sup>34</sup> Hal ini tentu saja membutuhkan prasarana dan sarana pelabuhan yang memadai. Sebelumnya aktivitas pelayaran ditempatkan di wilayah bagian ujung sebelah utara Kali Mas. Wilayah sebelah utara Kali Mas ini merupakan sebuah perairan lepas pantai yang berfungsi sebagai tempat berlabuh (*tambatan/reede*) kapal-kapal lokal maupun asing yang datang untuk aktivitas perdagangan. Belum adanya sarana tempat berlabuh bagi kapal-kapal pendarang secara permanen sangat menyulitkan kapal-kapal besar yang hendak menurunkan atau menaikkan barang-barang perdagangannya. Di sinilah kemudian letak pentingnya perahu-perahu kecil sebagai sarana penyalur barang-barang perdagangan yang berasal dari kapal-kapal besar tersebut. Sedangkan jalur perdagangan pada waktu itu terpusat di daerah sepanjang Kali Mas, yang diteruskan di daerah pusat perdagangan yaitu sekitar Jembatan Merah dan daerah-daerah perdagangan lainnya.<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> Secara alami letak wilayah Surabaya terlindung oleh Pulau Madura sehingga aman dari gangguan angin dan ombak besar. Sehingga aktivitas pelayaran dan perdagangan dapat berjalan lancar dan aman. (lihat gambar (13) Peta Sepanjang P. Jawa dan Madura, hlm. 182)

<sup>34</sup> Departement der Burgerlijke openbare Werken Mededeelingen en Rapporten, *Nederlandsch-Indische Haven*. (Haven Wezen, No. 5 deel I tekst, Batavia-Februari 1920), hlm. 30.

<sup>35</sup> *Ibid.*, hlm. 32.

G.H. von Faber dalam bukunya *Oud Soerabaia* banyak memberikan informasi sekaligus data sejarah mengenai tempat-tempat yang menjadi basis dan ujung tombak perekonomian di Surabaya. Informasi yang dimaksud adalah sebagai berikut:

...ketika pada hari itu pada tahun 1910, kita bersama-sama berada di Pelabuhan Tanjung Perak, di tambatan orang-orang tampak sedang sibuk dengan pekerjaannya masing-masing...  
...di tempat lain sebuah perahu Cunia yang penuh dengan muatan tampak keluar dari muara Kali Mas. Di kejauhan kelihatan sebuah kapal Gresik yang kecil seolah-olah sedang merayap di atas permukaan air laut yang sambil menderu-deru membunyikan sirine.<sup>36</sup>

Dapatlah dijelaskan di sini bahwa pada akhir abad XIX dan awal abad XX peranan Tanjung Perak (baca: Pelabuhan Surabaya) belum sepenting Kali Mas sebagai pusat aktivitas perdagangan pada waktu itu. Tanjung Perak hanya berfungsi sebagai pangkalan laut, sedangkan aktivitas bongkar muat dilakukan dengan menggunakan perahu-perahu kecil. Sehingga nampak di sini peran Kali Mas sebagai sarana pendistribusian barang-barang perdagangan. Lebih lanjut von Faber menjelaskan aktivitas perdagangan di sepanjang Kali Mas sebagai berikut:

...pada waktu itu tampak ratusan perahu hilir-mudik di Kali Mas, sedang di sana-sini kelihatan para tukang tambang nongkrong di atas perahunya menunggu para penyeberang...  
...deretan gudang-gudang raksasa di sepanjang tepi kanan-kiri Kali Mas, kelihatan puluhan kuli dengan keringat bercucuran mengangkut bal-bal karung dan peti-peti dari perahu-perahu ke dalam gudang-gudang dan di sebelah selatan gudang-gudang itu. Di tambatan timur dari Kali Mas tampak beberapa orang pelaut sedang mabuk-mabukan...<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> von Faber, *Oud Soerabaia*, hlm. 54 -55.

<sup>37</sup> *Ibid.*, hlm. 57-58.

Dengan demikian, dapatlah dijelaskan di sini bahwa ramainya aktivitas perdagangan pada waktu itu didukung semakin efektifnya sarana transportasi sungai, dalam hal ini adalah Kali Mas.

Surabaya sebagai sebuah kota pelabuhan yang menghubungkan pusat-pusat perdagangan dengan daerah-daerah pedalaman, dalam konteks lebih luas pada dasarnya merupakan cerminan dari perkembangan ekonomi wilayah Surabaya itu sendiri. Terjadinya peningkatan dan penurunan aktivitas pelabuhan tidak semata-mata ditentukan oleh pertumbuhan ekonomi itu sendiri, melainkan juga harus didukung oleh perangkat infrastruktur dan kebijakan pemerintah serta permintaan pasar.<sup>38</sup> Sebuah keuntungan yang besar bagi Surabaya sehingga ditetapkan sebagai salah satu pelabuhan terbesar kedua setelah Batavia. Penetapan itu lebih pada faktor kepentingan ekonomi-politik Pemerintah Kolonial belaka, yang termanifestasi dalam kebijakan-kebijakan ekonominya. Dalam konteks ini, kebijakan yang dikeluarkan lebih banyak difungsikan pada wilayah-wilayah pusat perdagangan komoditas ekspor, di samping juga wilayah-wilayah yang cukup potensial sebagai penghasil komoditas yang sama. Salah satu manifestasi pengeluaran kebijakan tersebut adalah penetapan tiga pelabuhan besar di wilayah Pantai Utara sebagai pusat pelayaran dan perdagangan di Jawa.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Zuhdi, *op.cit.*, hlm. 36.

<sup>39</sup> Lihat *Indisch Staatsblad* 1841, No. 40. (implementasi *Staatsblad* tersebut tertuang pada Peraturan Pemerintah tertanggal 1 Oktober 1882, berisi tentang penetapan tiga pelabuhan umum untuk ekspor dan impor di Jawa, yaitu Pelabuhan Batavia, Semarang, dan Surabaya. Dan juga penetapan pelabuhan pendukung lainnya seperti; Pelabuhan Cirebon, Tegal, Pekalongan, Juana, Pasuruan, Probolinggo, dan Cilacap. Lihat *Indisch Staatsblad* 1883, No. -.).

Dalam konteks wilayah Surabaya, kebijakan pembangunan sarana pelabuhan banyak memberikan keuntungan bagi perkembangan aktivitas ekonomi perdagangan wilayahnya.

### C. Pelabuhan dan jaringan Komunikasinya

Surabaya sejak masa pemerintahan Gubernur Jenderal H. W. Deandels (1808—1811) oleh pihak VOC dianggap sebagai tempat yang strategis untuk perdagangan dan pusat pemerintahan. Oleh karena itu Surabaya ditetapkan menjadi kedudukan dari *Gezaghebber in den Oosthoek* (penguasa dari bagian timur Jawa).<sup>40</sup> Arti Surabaya bagi perdagangan pada waktu itu makin meningkat sejalan dengan semakin berkembangnya eksploitasi perkebunan-perkebunan (*cultures*) di daerah pedalaman. Dengan semakin meningkatnya perdagangan di Surabaya, semakin berkembanglah Surabaya sebagai kota maritim. Sebenarnya Surabaya mempunyai arti sebagai kota maritim sudah sejak tahun 1864. Hal ini terlihat dengan semakin ramainya jalur-jalur perdagangan yang melakukan transit (singgah) di Surabaya, disamping juga semakin meningkatnya nilai perdagangan pada tahun-tahun tersebut.<sup>41</sup>

Pesatnya aktivitas pelayaran didukung pula dengan semakin berkembangnya kapal-kapal bermesin uap yang mulai berkembang pada waktu

---

<sup>40</sup> von Faber, *Oud Soerabaia*, hlm. 36.

<sup>41</sup> Penetapan tahun tersebut (1864) berdasarkan *pertama*, nilai perdagangan Surabaya pada tahun-tahun sebelum 1864 terus mengalami perkembangan yang berarti. Hlm ini bisa dilihat pada nilai ekspor-impor Surabaya sejak 1851—1856 yang terus meningkat. Lihat von Faber, *Oud Soerabaia*, hlm. 147. *Kedua*, berdasarkan penetapan-tarif non-diferensial pada tahun 1865. Dimana penetapan tarif ini sekaligus membuka babakan baru perkembangan aktivitas kepelabuhan di Surabaya.

itu. Seorang mantan opsir laut yang bernama W. Cares de Vries bekerjasama dengan Pemerintah Kolonial untuk membuat jalur pelayaran antara Batavia—Semarang—Surabaya dan Makasar serta Menado—Ambon dan Ternate. Jalur-jalur tersebut merupakan jalur pelayaran yang berorientasi ekspor, utamanya perdagangan rempah-rempah dan hasil-hasil perkebunan. Perkembangan aktivitas perdagangan tersebut semakin meningkat, ditandai dengan berdirinya perusahaan pelayaran bernama *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM).<sup>42</sup>

Pada tahun 1900-an jumlah kapal KPM sebanyak 36 buah kapal. Tiga tahun kemudian bertambah 10 buah kapal (menjadi 46 buah kapal). Pada tahun 1906 jumlah kapal mengalami peningkatan yaitu sebanyak 66 buah kapal. Baru kurang lebih 30 tahun kemudian naik hingga 400% yaitu sebanyak 133 buah kapal. Kenaikan jumlah kapal yang dimaksud lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan grafik (3) berikut ini:

Tabel (3)

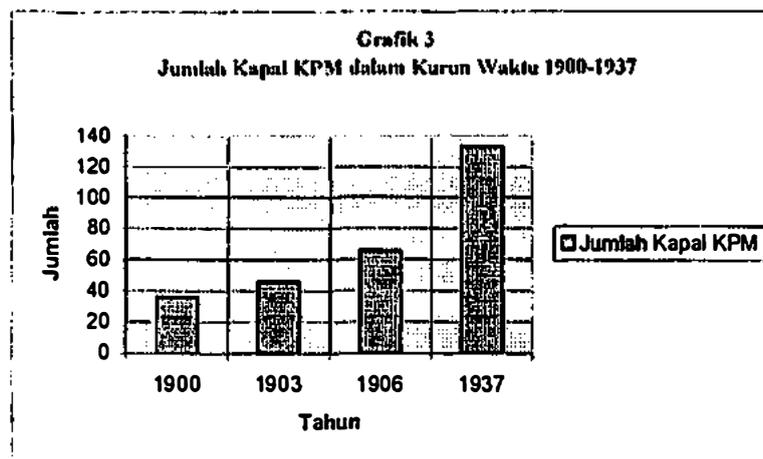
Tahun	Jumlah Kapal
1900	36 buah
1903	46 buah
1906	66 buah
1937	133 buah

Sumber: Doenia Dagang, 1939, no. 4, hlm. 12

<sup>42</sup> Permintaan merger (penggabungan) antara kongsi kapal "Nederland" & "Rotterdamsche Lioyd" dengan "Nederland Handel Mij." (factorij) pada tanggal 21 juni 1887 guna mendirikan kongsi perdagangan yang lebih besar. Kongsi dagang inilah yang nantinya menguasai jalur-jalur pelayaran dan perdagangan di Hindia Belanda. Permintaan merger tersebut dikabulkan dengan dikeluarkannya *Koninklijk Besluit* pada tahun 1888. No. 34. Lihat Doenia Dagang, *op.cit.*, hlm. 11.

Dapatlah dikatakan di sini bahwa sebagian besar “eksploitasi” pelayaran diusahakan oleh KPM. Selain itu juga diusahakan dari kalangan pribumi dengan kapal-kapal tradisional (*schoener*) dan beberapa buah kapal api milik partikular asing. Kapal-kapal milik orang asing diantaranya dari China namun berbendera Inggris (Ban Ho Guan, Giang Ann) dan juga dari Japan (Daichi Tora Maru).<sup>43</sup>

Untuk lebih jelasnya lagi mengenai penambahan jumlah armada KPM sampai dengan tahun 1937 dapat dilihat pada grafik (3) berikut ini:



Sumber: Diolah dari tabel (3)

Dari grafik tersebut dapatlah dijelaskan bahwa terjadi kenaikan secara bertahap mulai dari tahun 1906 hingga 1906. Kenaikan pesat terjadi hingga tahun 1937, yakni hampir dua kali lipat dari tahun0tahun sebelumnya.

Dalam konteks regional wilayah Surabaya sendiri, aktivitas tersebut terus meningkat sejalan dengan berkembangnya ekonomi perdagangan di Hindia Belanda, khususnya di Jawa. Dengan dibukanya berbagai macam prasarana pendukung seperti konsul-konsul (*agentschap*) perdagangan asing di Surabaya,

<sup>43</sup> Doenia Dagang, “Pelajaran di Zaman Doeloe dan Sekarang,” th. II. No. 12 (Soerabaja: Sarikat-Dagang Soerabaja, 1939), hlm. 1.

semakin memperlancar hubungan kerjasama dalam bidang perdagangan. Perwakilan dagang asing itu sudah ada sejak tahun 1857, diantaranya perwakilan dagang yang berasal dari Inggris (Donald MacLachlan), perwakilan dagang dari Belgia (H.P.J.A. Kervel), dan juga perwakilan dagang dari Prussen (W.F. Mathieu). Faktor lain yang mendukung kelancaran aktivitas perdagangan pada waktu itu adalah adanya perhimpunan dagang, salah satunya adalah *Soerabaiasche Handel* yang didirikan pada tanggal 13 Desember 1851. Perhimpunan dagang ini mempunyai pengaruh luas bagi perkembangan perekonomian di Surabaya pada waktu itu. Didukung pula dengan adanya pembukaan sejumlah pertokoan, perbankan (perwakilan dari *Javasche Bank*, yang dibuka pada tanggal 14 September 1829) juga berpengaruh besar bagi kelancaran aktivitas perdagangan yang mulai berkembang pada waktu itu.<sup>44</sup>

Sebagai pelabuhan utama, keberadaan dan peranan Surabaya sudah pasti tidak dapat dilepaskan dari sistem hubungan antara pusat kota dengan daerah pedalaman, baik dalam skala regional maupun internasional. Oleh karenanya, infrastruktur berupa prasarana dan sarana merupakan prasyarat utama perkembangan sistem hubungan tersebut. Kondisi serta karakteristik jaringan komunikasi Pelabuhan Surabaya bersifat *ekstern* dan *intern*. *Ekstern* yang dimaksud di sini adalah jaringan pelayaran antarwilayah perdagangan, baik bersifat regional (*interinsuler* atau antarpulau) maupun internasional (*intrainsuler* atau antarnegara). Sedangkan *intern* lebih pada jaringan

---

<sup>44</sup> Handinoto, *op.cit.*, hlm. 12.

perdagangan antara wilayah pesisir, dalam konteks ini Surabaya dengan daerah-daerah pedalaman di sekitarnya.

Gambaran mengenai jaringan komunikasi antara daerah pedalaman dengan pusat kota dapat diuraikan sebagai berikut: *Pertama*, untuk menghubungkan Pelabuhan Surabaya dengan pusat kota yang terletak kurang lebih 4—5 km dari pelabuhan, dibangunlah sebuah jalan kembar (sebelah timur dinamakan *Oosterkade Perakweg* dan sebelah barat dinamakan *Westerkade Perakweg*) dengan lebar 48 meter. Sedangkan di kiri-kanan jalan dibangun perkerasan untuk jalan tram listrik selebar 12 meter.<sup>45</sup> *Kedua*, jalur sepanjang Kali Mas (lebar  $\pm$  30 meter) yang terletak di muara Sungai Brantas merupakan bagian terpenting sarana penghubung menuju ke pusat kota dan daerah-daerah perdagangan. Dapatlah dikatakan di sini bahwa sistem transportasi yang paling efektif dan efisien untuk menuju ke pusat kota dan daerah-daerah perdagangan adalah melalui jalur sungai. Barang-barang perdagangan yang dibongkar atau diturunkan dari kapal-kapal besar diangkut dengan menggunakan perahu-perahu kecil (*kleine prauwen*) menuju pusat kota. Perahu-perahu tersebut sebelum meneruskan perjalanan bersandar dulu di *kleine boom* (tambatan atau dermaga kecil di Jalan Oedjoeng sekarang), dimana terletak *tolkantoor* (kantor pabean) yang berfungsi untuk memungut biaya tol (*tolgeld*). Berdasarkan sumber arsip yang ada mengenai penetapan tarif Pelabuhan Surabaya untuk barang-barang tertentu adalah sebagai berikut: untuk harga berbagai macam barang adalah sebesar f. 9.428,83, sedangkan harga barang-barang tertentu (berupa bahan

---

<sup>45</sup> Departement der Burgerlijke..., *op.cit.*, hlm. 33-34.

baku) adalah sebesar f. 8.453,89, dan untuk barang-barang eceran per-itemnya adalah sebesar f. 7,41.<sup>46</sup> Barang-barang tersebut diperiksa terlebih dahulu sebelum diizinkan masuk melalui jalur kiri Kali Mas ke tempat *groot boom* (dermaga besar) yang terletak dekat *Willemskade* (di sekitar Jembatan Merah) dimana terdapat kantor *duane* (kantor pelabuhan) yang lebih luas. Letaknya kurang lebih 3,5 Km dari muara Kali Mas.<sup>47</sup> Dermaga besar ini luasnya 3 Ha dan sebagian besar terdapat bangunan gudang-gudang dan pengemasan barang-barang. Sedangkan barang-barang yang akan dikirim ke pelabuhan dilakukan dari gudang-gudang pengepakan milik swasta yang dibangun di pinggiran Kali Mas.<sup>48</sup> Kedua, untuk menuju ke pelabuhan terdapat dua jalan yang dipisahkan oleh Kali Mas. Dua jalan tersebut, yaitu *Westerkade* Kali Mas (sebelah barat Kali Mas) yang menghubungkan Dermaga Oedjoeng dengan *Heerenstraat* (pusat kota) dan *Oosterkade* Kali Mas (sebelah timur Kali Mas) yang menghubungkan Dermaga Oedjoeng sampai ke Kembang Djepoen. Kedua tempat tersebut merupakan pusat perdagangan sekaligus sebagai daerah pemasaran barang-barang perdagangan.

Pada dasarnya wilayah Surabaya terbagi atas dua jalur sungai yang menghubungkan antara wilayah pesisir dengan daerah-daerah pedalaman. Dua jalur sungai tersebut yaitu Kali Mas dan Kali Pegirian. Kali Mas berada di sebelah barat yang menghubungkan daerah pesisir dan sampai di pusat kota.

---

<sup>46</sup> Verslag Burgelijke Open Werken in Nederlands- Indie over de Jaaren 1916—1922, Haven Wezen, Landsdrukkerij-Batavia, 1930., hlm. 43.

<sup>47</sup> Departement der Burgerlijke..., *op.cit.*, hlm. 32.

<sup>48</sup> *Ibid.*

Sedangkan Kali Pegirian terletak di sebelah timur dan menghubungkan daerah pesisir sampai di daerah perdagangan Kembang Djepoen. Antara pusat kota (Jembatan Merah) dengan daerah perdagangan (Kembang Djepoen) merupakan wilayah yang berseberangan. Untuk dapat saling berhubungan, dibangunlah sebuah jembatan yang nantinya terkenal dengan nama Jembatan Pete'an (*Ophaalburg*). Disebut Jembatan Pete'an karena dapat diatur secara otomatis membuka dan menutup untuk aktivitas keluar-masuknya kapal-kapal.<sup>49</sup>

Penjelasan mengenai jaringan perdagangan *ekstern* Surabaya dapat dijelaskan sebagai berikut: jalur-jalur sepanjang Pantai Utara Jawa merupakan titik pertemuan wilayah-wilayah di pesisir Jawa. Sepanjang Pantai Utara Jawa, Surabaya terletak di Jawa bagian timur. Posisi tersebut cukup menguntungkan sebagai pusat dari jaringan komunikasi antar wilayah di pesisir Pantai Utara. Hal ini terlihat dengan semakin ramainya jalur-jalur perdagangan di Surabaya sejak abad ke XIX. Dibukanya Surabaya sebagai pelabuhan umum semakin memperkuat posisi Surabaya sebagai pusat dari jaringan pelayaran dan perdagangan di wilayah timur.

Dengan melihat jaringan komunikasi yang ada, Pelabuhan Surabaya berkembang sejalan dengan semakin ramainya perhubungan dari dan ke daerah-daerah pedalaman. Hal ini berimplikasi semakin lancarnya hubungan antara pusat kota (kota Surabaya) dengan daerah-daerah pedalaman. Letak yang cukup

---

<sup>49</sup> *Ophaalburg* merupakan nama lain dari Jembatan Petekan yang menghubungkan penduduk *wetan kali* (*Oosterkade*) dengan *kulon kali* (*Westerkade*). Seperti yang sudah dijelaskan di atas bahwa mulai dari Dermaga Oedjoeng (pesisir) hingga ke daerah pusat kota dan Kembang Djepoen dipisahkan oleh dua aliran sungai, yaitu sebelah barat Kali Mas dan sebelah timur Kali Mas. Dengan demikian, untuk menghubungkan dua wilayah berseberangan tersebut dibuatlah sebuah jembatan yang bisa dibuka dan ditutup untuk aktivitas kapal yang keluar-masuk.

strategis semakin memperlancar komunikasi antar wilayah perdagangan di sepanjang pesisir Pantai Utara, bahkan lebih dari itu. Dengan demikian, kedudukan Surabaya sebagai pusat jaringan komunikasi antar pelabuhan di pesisir utara berkembang sejalan dengan meningkatnya aktivitas pelayaran di sepanjang Pantai Utara.

#### **D. Perkembangan Transportasi yang Mendukung Pelabuhan**

Jika diamati lebih lanjut, jalur transportasi sebelum tahun 1800-an dalam hal hubungan antara wilayah pesisir dengan daerah pedalaman lebih efektif menggunakan transportasi sungai. Transportasi sungai ini sangat efisien untuk mengangkut serta mendistribusikan barang-barang perdagangan. Berdasarkan kondisi serta letak geografis wilayahnya, di samping belum berkembangnya transportasi darat secara maksimal, dapat dimengerti jika kehadiran sungai yang dapat dilayari hingga ke pusat kota dan daerah-daerah pedalaman mempunyai peran besar bagi jalur-jalur perdagangan pada waktu itu. Jalur-jalur perdagangan ini berkembang sejalan dengan makin besarnya tingkat pertumbuhan ekonomi perdagangan di wilayah tersebut.

Ketika produk tanaman *cultuurstelsel* milik pemerintah, terutama gula, tembakau, dan kopi melimpah, prasarana dan sarana pengangkutan menjadi masalah pokok. Minimnya sarana transportasi mengakibatkan kurang efektif dan efisiennya distribusi barang dari dan ke daerah-daerah pedalaman. Hal ini tentu saja akan menambah biaya dan waktu. Sebenarnya permasalahan transportasi yang mendukung kemajuan perekonomian di Surabaya sudah sejak

lama menjadi objek pembicaraan pemerintah. Sebagai kota perdagangan dengan daerah pedalamannya yang subur, Pemerintah Hindia Belanda memutuskan untuk membangun jaringan kereta api di Surabaya.

Dengan dikeluarkannya Undang-Undang tertanggal 6 April 1875 (*Staatblad* 1875 no. 141), diputuskan oleh Pemerintah Belanda untuk membuat jaringan kereta api di Jawa. Pembangunannya hanya dilakukan oleh pemerintah Belanda yang diberi nama *Staatsspoorweg*.<sup>50</sup> Perkembangan sarana transportasi darat lainnya adalah mobil, kereta kuda, dan pedati. Sarana transportasi tersebut pada akhirnya turut memberikan peranan bagi perkembangan ekonomi yang sudah berkembang sebelumnya. Dapatlah dikatakan di sini bahwa perkembangan sarana transportasi, baik transportasi sungai maupun transportasi darat sangat berpengaruh bagi kelancaran aktivitas perdagangan di Surabaya pada waktu itu. Seiring dengan perkembangan perekonomian pada waktu itu, bergesernya peran transportasi sungai oleh transportasi darat semakin memberikan arti luas bagi perkembangan perekonomian Surabaya di masa selanjutnya.

---

<sup>50</sup> von Faber, *Oud Soerabaia*, hlm. 199

## **BAB III**

# **PERTUMBUHAN DAN PERKEMBANGAN PELABUHAN SURABAYA 1910 - 1940.**