

Surabaya sebagai Kota Kolonial Modern pada Akhir Abad ke-19: Industri, Transportasi, Permukiman, dan Kemajemukan Masyarakat

(Surabaya as A Modern Colonial City in the End of the 19th Century: Industry, Transportation, Housing, and Multiculturalism of Society)

Samidi

Program Studi Ilmu Sejarah, Universitas Airlangga
Jalan Dharmawangsa Dalam, Surabaya
Tel.: +62 (031) 5035676
Surel: sambaskoro@gmail.com

Abstrak

Kemajuan Kota Surabaya pada awal abad ke-20 ditandai oleh perubahan di berbagai bidang. Perubahan ini menyebabkan munculnya simbol modernitas kota, seperti industri, transportasi, dan permukiman modern. Perkembangan industri mampu mengubah mata pencaharian penduduk kota dari sektor pertanian ke pabrik dan kerajinan. Kegiatan ekonomi industri didukung oleh masuknya kendaraan modern yang berfungsi sebagai alat angkutan barang dan orang. Kesempatan kerja yang terbuka mendorong laju migrasi, sehingga populasi penduduk meningkat. Artikel ini menjelaskan unsur-unsur yang menunjukkan perubahan Surabaya menjadi kota modern. Penjelasan lain berhubungan dengan perubahan tatanan fisik kota dan komposisi penduduk. Tujuan tulisan ini adalah untuk mengetahui kemajuan Kota Surabaya ketika terjadi perubahan secara simultan yang disebabkan oleh perkembangan berbagai bidang.

Kata kunci: industri, kemajemukan, permukiman, transportasi

Abstract

An apparent progress of the city of Surabaya in the early twentieth century was marked by the changes in various fields. These changes led to the emergence of modernity symbol of the city, such as industry, transportation, and a modern housing. The development of the industry is able to change the people's livelihoods in the city from agriculture to factories and craft. Industrial economic activity was supported by the inclusion of modern vehicle that served as the transport of goods and people. Open employment opportunities encouraged the migration rate, so that the population of the city increased. This article explains the symbols of modernity that shows the progress of the city. Another explanation relates to the change in the physical structure of the city and the composition of the population. The paper aimed to determine the progress of the city of Surabaya when there were simultaneous changes which were caused by the development of various fields.

Keywords: industry, multicultural society, settlement, transportation

PENDAHULUAN

Pada bulan Desember 1903, seorang pelancong dari Samarinda tiba di Pelabuhan Surabaya. Dalam perjalanan dari pelabuhan menuju ke penginapan maupun saat berkeliling kota di hari berikutnya, hanya kekaguman yang dirasakannya. Berbagai aktivitas masyarakat dan fasilitas pendukung kota, seperti perkampungan padat,

perumahan eksklusif orang kulit putih, deretan pertokoan, jalan raya, lorong (gang), dan hilir mudik kendaraan, belum pernah dijumpai di kota lain. Sebagai ungkapan ekspresi kagum pada kota ini, dia menyatakan “djika orang-orang koerang pande berdjalan-djalan di kota ini ta’bolih tida temtoelah sesat badannja ta’tahoe menoedjoe, [.....]” (BS 17/2/1904). Kesaksian ini menginformasikan dan menegaskan bahwa Surabaya telah berubah dari kota tradisional menjadi kota modern pada awal abad ke-20.

Perubahan kota tentu tidak terjadi secara mendadak, tetapi berlangsung melalui proses panjang pengaruh industrialisasi sejak pertengahan abad ke-19. Menurut H. W. Dick (2000:177; 2002:253), kegiatan ekonomi industri inilah yang menyebabkan Surabaya berubah status menjadi kota industri dari agraris. Perubahan kota juga didukung oleh kemajemukan kegiatan ekonomi produksi (pertanian dan perkebunan) dan distribusi (pertokoan, pergudangan, dan pasar). Sektor pertanian dan perkebunan merupakan pendukung utama perdagangan pada pertengahan abad ke-19, tetapi sejak akhir abad ke-19 produk industri ikut berkontribusi menyuplai kebutuhan perdagangan. Ini ditandai oleh munculnya beberapa jenis pabrik, antara lain perkapalan, peleburan tembaga, sabun, minuman, makanan, dan peralatan rumah tangga.

Perwujudan kemajuan dan modernitas kota juga ditunjukkan oleh perkembangan infrastruktur, seperti jalan, rel, pelabuhan, dan bangunan. Pembangunan infrastruktur membuktikan penerimaan masuknya alat transportasi baru, seperti kereta api, trem, truk, bus, mobil, dan sepeda motor. Industri dan transportasi ternyata mendorong laju migrasi yang berimplikasi pada penambahan jumlah penduduk kota dari tahun ke tahun dan perubahan komposisi penduduk. Akibatnya, perluasan permukiman penduduk tidak dapat dihindari sebagai efek kecenderungan positif perekonomian. Sehubungan dengan hal itu, tulisan ini membahas perubahan Surabaya menjadi kota modern yang ditandai oleh industrialisasi, transportasi, dan permukiman, dalam kisaran waktu akhir abad ke-19. Perubahan kota berpengaruh pada komposisi penduduk dan kehidupan masyarakat.

Secara teoretis, perkembangan kota modern berhubungan dengan berdirinya berbagai jenis industri sebagai tempat penduduk kota bekerja (Ginsburg 1989:78). Perkembangan industri merupakan tahapan tipe kota setelah agraris dan pra-industri (Nas 1986a:5). Surabaya disebut kota agraris ketika dikendalikan oleh otoritas lokal yang berlangsung pada abad ke-16 hingga pertengahan abad ke-18. Hal ini berarti kelahiran kota tidak secara spontan atas kehendak pedagang, pengrajin, dan petani, tetapi tergantung pada otoritas raja sehingga juga disebut kota tradisional. Kompleks *abdi dalem* dan pemerintahan didesain mengelilingi kraton, kemudian berkembang menjadi perkampungan, seperti Kampung Kranggan, Maspati, Tumenggungan, Carikan, dan Kepatihan. Perkembangan kampung lainnya disusun berdasarkan istilah pertanian, pertukangan, perdagangan, dan pasar, yang menunjukkan karakteristik perekonomian kota

tradisional ditopang oleh kegiatan pertanian, kerajinan, dan perdagangan (Lombard 2000:218).

Kota Surabaya di bawah kendali bangsa asing dimulai ketika VOC berkuasa pada tahun 1743. Sejak saat itu, VOC lebih leluasa mendirikan kota sesuai model dan ciri-ciri kota di Eropa, seperti tembok kota, kanal, dan benteng. Pusat kota bergeser dari tempat kedudukan raja (*negaragung*) ke kompleks perdagangan dan permukiman Belanda. Meskipun pusat kota dan kegiatan komersial telah dikendalikan oleh VOC, karakteristik aktivitas ekonomi masih serupa dengan periode sebelumnya, yaitu pertanian, perdagangan, dan kerajinan. Transisi Surabaya menjadi kota praindustri dimulai pada awal abad ke-19. Kampung dan permukiman kota belum menjadi bagian persoalan kota yang serius karena lahan-lahan masih tersedia luas untuk pembangunan permukiman baru, tetapi kota mulai menghadapi persoalan terkait kepadatan kampung yang semakin meningkat yang berakibat pada memburuknya keadaan fisik kampung. Pada dekade ketiga abad ke-20, pemerintah mengagendakan program khusus perbaikan kampung (*Kampung Verbetering*). Pada era setelah kemerdekaan juga muncul KIP (*Kampung Improvement Program*). Ketika waktu semakin bergerak jauh dari titik awal Surabaya sebagai kota modern, masalah yang dihadapi semakin rumit terutama permukiman liar di bantaran Sungai Mas yang menjadi ikon kota (King dan Idawati 2010). Hal ini berarti perubahan kota membawa konsekuensi pada persoalan lain. Tulisan ini tidak akan menjelaskan akibat perubahan kota, tetapi penekanan tertuju pada realitas objektif tentang Surabaya pada akhir abad ke-19.

METODE

Penulisan sejarah Kota Surabaya pada pergantian abad ke-20 tentu menggunakan metode penelitian sejarah yang tahapannya dimulai dengan pengumpulan data (sumber sejarah), kritik dan analisis sumber, sintesis, dan penulisan. Temporal yang ditentukan menunjukkan sejarah yang ditulis kurang lebih satu abad yang lalu. Mengetahui masa lampau yang dekat dapat diandalkan dari pengalaman, kesaksian, dan berbagai bukti yang tercetak, tetapi sumber sejarah seratus tahun yang lalu tidak mungkin mengandalkan pengalaman dan kesaksian lisan. Ini menunjukkan bahwa sumber sejarah, baik yang berasal dari waktu jauh maupun dekat, memiliki kedudukan sama sebagai representasi fakta tercerai-berai yang harus dikaitkan dan ditafsirkan. Penelitian ini menggunakan dokumen (arsip), majalah, koran, foto atau gambar, dan buku-buku yang relevan.

Sumber sejarah itu menunjukkan (1) sumber resmi pemerintah kolonial, (2) terbitan sezaman, dan (3) buku referensi khusus, yang dapat dilacak di berbagai tempat. Sumber resmi pemerintah kolonial yang digunakan adalah *Algemene Secretarie* seri *Grote Bundel Besluit* yang terdapat di Arsip Nasional Jakarta. Sumber terbitan sezaman dilacak di ruang koleksi surat kabar di perpustakaan-perpustakaan, seperti Perpustakaan Daerah Istimewa Yogyakarta, Museum Pers Surakarta, dan Perpustakaan Nasional. Jenis koran sezaman yang digunakan adalah *Bintang Soerabaia*, *Bintang Timor*, *Oetoesan Hindia*, *Pembrita Bahroe*, *Pewartar Soerabaia*, dan *Trompet Masyarakat*, sedangkan majalah yang digunakan adalah *Pandji Poestaka*,

Liberty, dan *Gapura*. Sumber sejarah yang berhasil dikumpulkan dari berbagai lokasi itu, baik berupa arsip maupun informasi yang dihimpun dari terbitan sezaman, diklasifikasi sesuai tema yang telah disusun berdasar kerangka pemikiran. Pada langkah ini, kritik sumber sejarah dan penjelasan sejarah dikerjakan secara bersamaan dalam satu proses penulisan sejarah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Ekonomi Industri

Surabaya sebagai kota praindustri bertepatan dengan masa F.J. Rothenbuhler (1799-1808) menjabat *gezaghebber* ujung timur Jawa. Pada saat itu, infrastruktur pertahanan kota berupa pabrik senjata dan peralatan perang (*constructie winkel*) mulai dibangun di Kalisosok. Pabrik senjata merupakan awal kemunculan industri skala besar yang berpengaruh pada terciptanya peluang kerja dalam bidang pengecoran tembaga-kuningan-besi, perakitan senjata, dan pembukuan (von Faber 1931:127). Kebijakan Sistem Tanam Paksa oleh Gubernur Jenderal Joannes van den Bosch (1830-1833) tidak hanya meningkatkan volume perdagangan yang dikuasai oleh Nederlandsche Handel Maatschapij (disebut Koempeni Ketjil) pada pertengahan abad ke-19 (PP 24/3/1924), tetapi juga menyebabkan industri semakin berkembang khususnya industri gula.

Kebijakan Tanam Paksa mengubah wilayah pinggiran kota sebelah selatan sampai kawasan Sidoarjo menjadi sentra perkebunan tebu. Perkebunan tebu pertama di Jawa Timur terdapat di Pasuruan yang ditanami sejak akhir abad ke-18 sebagai pengembangan dari Batavia, kemudian diikuti oleh berdirinya pabrik gula juga di Pasuruan pada 1779 oleh Han Kit Ko. Industri gula di Surabaya berkembang pesat pada tahun 1830-an (Lombard 2000:248, 463). Beberapa pabrik gula di sekitar Surabaya adalah Buduran, Waru, Karang Bong, dan Ketegan pada tahun 1835; Candi pada tahun 1837; Watutulis, Balongbendo, Gedek, dan Seranten pada tahun 1839; dan Sruni pada tahun 1940. Pabrik gula yang terdapat di kawasan Surabaya di antaranya Ketabang, Jagir, Karah, Darmo, Keputran, Gubeng, Bagong, Dadongan, dan Petemon. Beberapa pengusaha pabrik gula di Surabaya dan sekitarnya antara lain J.E. Banck, von Franquemont, J.D. Kruseman, The Goan Tzing, Han Kok Tie, Notto Dipuro, dan Soemo Diwirjo (von Faber 1931:178-179; Tjiptoatmodjo 1983:132).

Kemunculan pabrik gula di beberapa tempat tentu menciptakan kesempatan kerja baru, baik di bidang produksi maupun di gudang-gudang penyimpanan gula. Produksi gula dengan tenaga binatang mulai diganti dengan peralatan modern (mesin uap) pada tahun 1830-an, sehingga mengubah volume dan percepatan produksi gula. Sejak saat itu, penggunaan teknologi uap mendorong kemunculan usaha lain, yaitu penyediaan alat angkut dan perawatan mesin. Alat angkut gula menggunakan pedati (cikar) dari pabrik ke gudang dianggap kurang efisien. Hal ini mendorong Firma Besier en Jonkheym mulai menjual lokomotif (*locomobiel*) pada tahun 1868 sebagai alat angkut gula (von Faber 1931:180). Perubahan alat produksi juga melahirkan pengusaha bengkel reparasi dan pembuatan ketel. Industri yang dibangun tidak hanya terbatas pada perangkat produksi gula, tetapi juga terus

berkembangnya industri lain, seperti peralatan uap, kapal, senjata, pengecoran besi dan tembaga, dan kerajinan (Dick 2000:253-258).

Perkembangan industri pada masa Sistem Tanam Paksa ditandai oleh lahirnya pengusaha. Pengusaha perintis yang bergerak di bidang peralatan berat adalah Frans Jacob Hubert Bayer. Keahliannya tidak dihabiskan sebagai pekerja biasa di bengkel konstruksi pemerintah, tetapi beralih profesi menjadi pengusaha petualang. Hal ini ditunjukkan ketika F.J.H. Bayer mengundurkan diri dari pekerjaan pada tahun 1841, kemudian mendirikan pabrik peralatan uap De Phoenix yang berkembang baik dalam waktu tiga tahun. Pada tahun 1844, pabrik ini dijual kepada pemerintah dan hasil penjualan digunakan lagi sebagai modal mendirikan pabrik De Volharding yang dikelola hinggadia meninggal pada tahun 1879 dalam usia 72 tahun (BT 15/1/1879).

Beberapa tokoh industrialis lain adalah Bezier en Jonkheym, C.F. Huysdens, dan F. Willems. Industri permesinan didirikan oleh Bezier Jonkheym en Smith di Kalimas, C.F. Huysdens di Rustenburgerpad, dan F. Willems di Grisseescheweg. Industri tempat tidur dari besi (*ijzeren ledikanten*) terdapat di beberapa tempat, seperti di Chineesche Voorstraat (dikelola oleh A. Matzen), Boomstraat (Meduwe Schmid), dan Kalimas (Haije dan van Marle). Industri konsumsi sehari-hari juga berkembang, misalnya pabrik sabun di Kalongan didirikan oleh Rosemier en Perret, dua pabrik es di Societeitstraat dikelola oleh G. Kuneman dan J.J. Spiekerman, dan pabrik air minum (*waterfabriek*) milik J.A.A. Nicolai terdapat di Kalimas (Anonim 1872: 39).

Sebagian besar industri yang berkembang pada pertengahan abad ke-19 ternyata didominasi oleh pembuatan barang kerajinan tangan. Industri kerajinan mengandalkan bahan dari kayu, kulit, dan logam. Produk yang dihasilkan berupa barang jadi dan setengah jadi untuk memasok instrumen kapal, kereta kuda, mebel, dan rumah. *Adres-boek* 1872 menyebutkan bahwa kampung-kampung di Kota Surabaya identik dengan pekerjaan kerajinan, seperti arloji di Kampung Pecantian, pengecoran tembaga dan kuningan di Kampung Kawatan dan Pabean, pengolahan kulit di Kampung Songoyudan, pembuatan kereta kuda di Kampung Donorejo, pelana di Kampung Kramatgantung, dan tambangan di Kampung Bandaran (Anonim 1872:40). Perekonomian kampung yang bersumber dari sektor kerajinan semakin menguat sehingga beberapa kampung dikenal sebagai kampung pengrajin, seperti Kampung Pecantian (kampung reparasi atau pengrajin jam tangan), Pesapen (*meubelmakers*, pengrajin meubel), Kawatan (*kopergieters*, pengrajin tembaga), Pabean (*geelgieters*, pengrajin dari kuningan), Bubutan dan Maspati (*draaijers, ivoor, en hoornwerkers*, tukang bubut, gading, dan tanduk), Kampung Baru (*bathikers*, pengrajin batik), Ampel (*kledermakers*, penjahit pakaian), dan Sangayudan (*huidenbereiders*, pengrajin kulit) (Anonim 1872:53). Beberapa jenis industri kerajinan melahirkan tenaga terampil yang disebut tukang.

Jumlah pekerja di bidang pertukangan sebanyak 13.347 orang, seperti tukang kayu, perabot rumah tangga, batik, kapal, kereta, dan pengecoran kuningan, tembaga, dan besi (von Faber 1931:183-184). Golongan Bumiputra mengisi semua jenis pekerjaan,

kecuali pengrajin besi (bukan *pande besi*) dan pembuat roti. Persentasi pekerja dapat dihitung melalui jumlah penduduk kota pada 1859, yaitu 34.927 jiwa (2.404 Eropa, 1.809 Cina, Arab, India, dan golongan lain, 30.714 Bumiputra). Jumlah golongan Eropa yang bekerja di sektor industri pertukangan sebesar 289 orang sama dengan 12%, sedangkan golongan Cina, Arab, dan India, dan golongan lain sebesar 952 sama dengan 52%. Golongan Eropa yang dianggap sebagai tuan ternyata memiliki kelompok yang berprofesi dalam bidang pertukangan.

Pertumbuhan jenis pekerjaan di sektor industri secara bertahap mengubah pola kerja. Jika pekerjaan di sektor pertanian didasarkan pada ikatan tradisional selama kurun waktu sebelum abad ke-19, kemunculan industri mengubah ikatan yang diatur oleh pengusaha (Burger 1983:14). Pada awal abad ke-20, perkembangan lebih lanjut sektor industri melibatkan penanam modal dari Eropa yang bergerak dalam skala besar di berbagai bidang, misalnya industri logam, es, mineral, kilang minyak dan gas, galangan kapal, dan percetakan (Dick 2002:262-267). Kawasan industri yang dikembangkan bergeser ke selatan kota di daerah sekitar Ngagel sebagai bukti bahwa industrialisasi pada awal abad ke-20 bergerak dinamis.

Infrastruktur dan Transportasi

Perkembangan industri seperti dijelaskan di atas didukung oleh beberapa faktor, seperti pemerintah kolonial, teknologi, inovasi, bahan baku, tenaga kerja, dan modal, terbukti mengantarkan Surabaya bergerak dinamis. Faktor pendukung lain adalah percepatan distribusi yang berhubungan dengan perbaikan, pelebaran, dan pembuatan jalan baru, misalnya jalan lebar dibuka antara Keputran dan Kayun. Perbaikan jalan diawali pada masa Gubernur Jenderal Daendels (1808-1811) membuka jalur pos yang melintas Kota Surabaya. Jalan utama kota mendapatkan perhatian serius pada paruh kedua abad ke-19 ketika aspal sebagai material penting pengeras jalan. Ini berarti infrastruktur jalan merupakan sarana utama percepatan distribusi. Distribusi barang dan angkutan orang sebelum muncul kendaraan mesin masih mengandalkan alat transportasi tradisional, seperti pedati (cikar) dan kereta kuda.

Kereta kuda digunakan sebagai alat transportasi ke tempat bekerja. Bagi pekerja berpenghasilan rendah, menyewa kereta kuda memberatkan jika hanya untuk keperluan berangkat kerja. Realitas ini menginspirasi A. Ledebor membuka usaha angkutan umum pada tahun 1859 yang tarifnya tentu lebih murah. Kereta kuda berangkat pada pagi hari menuju ke pusat kegiatan ekonomi, kemudian mengantarkan para pekerja kembali pulang pada sore hari. Kereta kuda sederhana dan murah disebut *dos-a-dos* (dilafalkan menjadi *sado*), yakni kereta kecil roda dua dengan tempat duduk penumpang saling membelakangi. Setelah dilakukan modifikasi, kendaraan ini juga disebut *dokar* pada tahun 1877. Muncul lagi istilah *kosong* untuk menyebut dokar ketika calon penumpang mencegat *dokar* sewaan di jalan (von Faber 1931:197-198). Sebutan *kosong* merupakan bentuk pertanyaan pada kusir *dokar* sewa yang kembali ke rumah dalam keadaan kosong setelah mengantarkan penumpang atas perintah majikan. Usaha kusir memperoleh

pendapatan tambahan dilakukan dengan cara mengangkut penumpang dan mengantarkan ke alamat yang dituju dengan pembayaran langsung ke kusir.

Pedati dan kereta kuda mendapatkan saingan ketika hadir alat transportasi baru, yaitu kereta api dan trem uap. Rel dibangun secara bertahap pada akhir abad ke-19. Pembangunan rel Surabaya-Pasuruan dan Surabaya-Malang (disambungkan di Bangil) dilakukan oleh Perusahaan Kereta Api Negara (Staatspoorwegen), yang dimulai pada 1875, merupakan keputusan parlemen dan pemerintah Belanda (BT 18/5/1878). Ini terjadi setelah satu dekade pembukaan jalur kereta api antara Semarang dan wilayah-wilayah kerajaan di Jawa Tengah (Knaap 1989:12). Pada tahun 1878, jalan besi pertama di Jawa Timur selesai dikerjakan. Sehubungan dengan hal ini, Gubernur Jenderal Johan Willem van Landberge (1875-1881) datang ke Surabaya, seperti diabadikan dalam syair yang dimuat di *Bintang Timor* (18/5/1878).

*Soenggoeh rameh di Surabaija,
Datengnja goebernoer dengen bininja,
Goebernoer VAN LANSBERGHE itoe namanja,
Kaja dan meskin kloewar semoeanja,
Kapal belaboe berboeni meriam,
Tinggal kwali di atas keren,
Denger djindral njang soeda dateng
Masak nasi setengah matang*

Kedatangan gubernur jenderal meresmikan jalur pertama kereta api Surabaya-Pasuruan dan pembukaan pameran pertanian. Pejabat yang memberi sambutan dalam peresmian adalah Gubernur Jenderal Johan Willem van Landberge, Inspektur Jenderal Kolonel David Maarschalk, dan pejabat kepala pembangunan jalur rel, H.G. Derx. Setelah acara seremonial, gubernur jenderal beserta pejabat yang hadir mengawali perjalanan kereta api dari Surabaya menuju Pasuruan pada tanggal 16 Mei 1878 (BT 18/5/1878). Perjalanan ini merupakan momentum penting yang memberi makna bahwa kereta api sebagai angkutan penumpang jarak jauh dan distribusi hasil perkebunan. Komoditas pertanian dan perkebunan dari pedalaman terdistribusikan dengan baik, sehingga mendukung Kota Surabaya semakin kuat sebagai pusat perdagangan ekspor-impor. Jadwal keberangkat dari Kota Surabaya menuju Pasuruan dalam satu hari, yaitu pada pukul 07.00 dan 14.30, sedangkan keberangkatan sebaliknya pada pukul 06.15 dan 14.10. Jadwal perjalanan kereta api menambah pengalaman hidup baru penumpang terkait kedisiplinan terhadap waktu (von Faber 1931:201). Jalur kereta api disambungkan ke kota-kota lain di bagian selatan dan timur. Gubernur Jenderal Johan Willem van Landberge datang lagi ke Kota Surabaya meresmikan jalur rel kereta api Surabaya-Malang (1875-1879) pada 20 Juli 1879. Jalur rel kereta api diperpanjang ke timur, yaitu dari Pasuruan sampai Banyuwangi (PS 22/4/1918). Hal ini menandakan perubahan percepatan, mobilitas, dan ketepatan.

Transportasi darat yang tidak kalah penting adalah jalur rel trem uap yang dibangun oleh perusahaan kereta api lokal (Oost Java Stoomtram). O.J.S. didirikan oleh W.A. Zilver Rupe dan A.J. Snouck Hurgronje pada 7 Juni 1888. Perbedaan Oost

Java Stoomtram (O.J.S.) dan Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (N.I.S.M.) terletak pada segi yuridis dan aktivitas beroperasi. Kereta api lokal dan trem O.J.S. hanya menjangkau wilayah karesidenan tertentu, sedangkan kereta api N.I.S.M. menempuh jarak lebih jauh antarkaresidenan (Knaap 1989:13). Trem uap melalui jalur dalam dan luar kota, seperti Tarik (Mojokerto), Krian (Sidoarjo), Sepanjang (Sidoarjo), Wonokromo, Kebun Raja (Stadstuin), dan Ujung. Panjang jalur dari Sepanjang sampai Ujung kurang lebih 20 kilometer yang digunakan pada tahun 1889 dan 1890 (von Faber 1931:205 dan PS 13/9/1923). Kendala yang dihadapi oleh O.J.S. terkait pembebasan lahan-lahan partikelir di beberapa kawasan Surabaya Selatan. Pada tahun 1910 O.J.S. mulai mengerjakan jalan baru dari Wonokromo-Kebun Raja yang diresmikan pada 1 Maret 1916 (PS 7/2/1916).

Pembangunan trem listrik (*electrische trem*) diajukan oleh O.J.S. pada 31 Desember 1910 kepada gubernur jenderal (PS 13/9/1923). Gagasan ini dilatarbelakangi oleh kehadiran perusahaan listrik Algemeene Nederlandsche Electriciteit Maatschappij (A.N.I.E.M.) pada tahun 1909. Akan tetapi, pembangunan rel dimulai dari Wonokromo sampai Willemplein pada pertengahan tahun 1919 hingga 1923. Pada bulan Juni 1923, trem listrik dibuka untuk publik, tetapi kehadirannya tidak menghentikan trem uap karena terbukti tetap mengangkut penumpang hingga tahun 1968 (PS 22/8/1919, 4/7/1923; Gpr 10/1968). Jalur pertama trem listrik adalah dari stasiun Wonokromo (di sebelah utara Sungai Mas), Palmenlaan, Simpang, Tunjungan, Kramat Gantung, Kebun Raja, Societeitstraat, Williemplein, Grisseescheweg, dan Pelabuhan. Jalur keberangkatan kedua dimulai dari Stasiun Gubeng, Celebesstraat, Konninginneweg, Sumatrastraat, kemudian melalui Jembatan Gubeng, dan bertemu dengan jalur dari Wonokromo di Simpang. Dari Simpang ini pula jalur trem listrik dipecah menjadi dua, yaitu dari Simpang ke arah Utara menuju kota bawah dan ke arah Barat menuju Princesselaan (Jalan Embongmalang) (PS 3/11/1921; 28/11/1922; 11/7/1923). Tempat duduk dibagi dalam dua kelas, yaitu kelas satu 12 tempat duduk dan kelas dua 23 tempat duduk, yang berada dalam satu gerbong (PS 31/12/1920 dan 3/11/1921). Antusiasme masyarakat pada trem listrik dapat dilihat dari jumlah penumpang selama setengah tahun sejak pembukaan seperti tampak pada Tabel 1.

Tabel 1. Penumpang Trem Listrik
Juni-November 1923

Bulan	Kls 1	Kls 2	Jumlah	Rata-rata/hari	Pendapatan
Juni	90.911	510.136	601.047	20.034	f. 50.913,70
Juli	84.495	521.529	606.042	20.201	f. 50.389,95
Agustus	76.551	489.655	566.206	18.874	f. 49.394,34
September	81.822	513.397	595.219	19.841	f. 46.426,53
Oktober	67.042	501.177	568.219	18.941	f. 45.911,60
November	58.215	475.054	533.269	17.776	f. 42.437,23

Sumber: diolah dari *Pewarta Soerabaia*, 17 Januari 1924

Tabel 1 menunjukkan rata-rata jumlah penumpang trem listrik setiap hari kurang lebih 20.000 orang. Jumlah penduduk kota pada 1923 sebesar 204.791 jiwa, berarti

pengguna trem listrik kurang lebih 10% per hari. Angka ini tidak termasuk jumlah pengguna trem uap dan kendaraan pribadi, artinya mobilitas penduduk kota tergolong tinggi, seperti kutipan “pada waktoe Stoomtram masih berdjalan dan belon ada tram listrik, belon pernah djoemlah penoempang ada begitoe banjak” (PS 10/9/1923). Trem listrik sempat menimbulkan kekhawatiran angkutan umum lain karena “sedjak ada tram terseboet, semoea kandara’an lainnja moendoer dengan santer, jaitoe seperti kosong” (PS 10/9/1923). Penurunan jumlah penumpang (Tabel 1) terjadi pada penumpang kelas 1 yang sebagian besar ditempati oleh orang Eropa. Penurunan ini disebabkan oleh kehadiran taksi, “dengan taxi orang brasa lebih seneng, lantaran bisa toeroen di depan tempat jang ditoedjoe, sedeng dengan tram listrik orang masih moesti djalan lagi” (PS 17/1/1924).

Beberapa jenis alat transportasi, seperti trem uap, trem listrik, bus, taksi, pedati, dan *kosong*, telah meramaikan jalan di Kota Surabaya. Menurut Gerrit J. Knaap (1989:16), kendaraan baru bermesin sebagai tanda kemajuan yang menuntut pengorbanan, misalnya pedati dan kereta kuda, menjadi korban ekspansi kendaraan bermotor. Dari tahun ke tahun, mobil semakin banyak melintas dan saling berpapasan di jalan dengan kendaraan lain. Sejak pertengahan tahun 1910-an telah tersedia mobil sewa, seperti tampak pada Gambar 1, sehingga orang tidak harus memiliki mobil jika ingin mengendarainya.



Gambar 1. Iklan Persewaan Mobil
Sumber: *Pewarta Soerabaia*, 2 Januari 1914

Iklan persewaan mobil (Gambar 1) yang dikelola oleh Liem Giok Tien dan Teng Giok Tjiang menunjukkan pergeseran usaha jasa angkutan yang semula didominasi persewaan kereta kuda. Persewaan kereta kuda kalah bersaing dengan persewaan mobil, akibatnya “itoe satoe per satoe kosongan soedah disimpn sadja dan tiada didjalankan. Malah ada dikabarkan, bahoea banjak verhuurdery [persewaan] kosong soedah ditoetoep” (PS 17/9/1920). Merasakan naik mobil menjadi lebih mudah pada tahun 1920-an ketika hadir taksi yang dikelola oleh pemerintah, *gemeente taxidienst* dan swasta, *Maatschappij tot Exploitatie Taxi Onderneming (M.E.T.O.)* pada 1920 (PS 28/6 dan 9/10/1920). Kehadiran taksi juga disebut-sebut menyebabkan berkurangnya *kosong*. Kendaraan *kosong* yang mangkal di stasiun mulai enggan mengangkut penumpang Eropa yang tidak bersedia diangkut

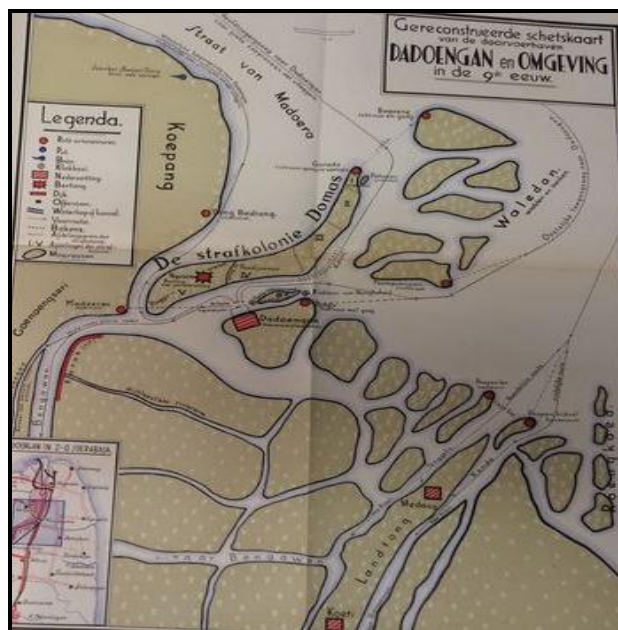
bersama. Hal ini terkait pada pendapatan yang lebih kecil dibanding mengangkut penumpang Bumiputra yang bersedia diangkut bersama.

Peralihan sarana transportasi disebabkan oleh meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Pada tahun 1922, jumlah kendaraan sebesar 6.065, terdiri atas mobil (*auto*) 4.288, truk (*vrachtauto*) 566, dan sepeda motor (*motorfiets*) 1.211 (PS 20/3/1922). Jumlah kendaraan bermotor pada tahun 1927 menjadi 8.290, terdiri atas mobil 5.973, truk 685, sepeda motor 1.452, dan omnibus 180 (PS 5/1/1928). Selama lima tahun (1922-1927) kendaraan bermotor di Kota Surabaya bertambah sebesar 36,7%. Perubahan alat transportasi berpengaruh pada percepatan, mobilitas, dan menimbulkan keluhan baru kemacetan. Ketika gerak kendaraan bertemu dalam satu titik tertentu terutama di sisi perlintasan kereta api dan trem yang ditutup, maka macet tidak dapat dihindari (PS 21/4/1923). Selain kendaraan darat sebagai wujud kemajuan transportasi, muncul transportasi jarak jauh yang lebih cepat, yaitu transportasi udara. Pada tahun 1920, alat transportasi baru diperagakan di udara Kota Surabaya, sehingga menarik perhatian dan menjadi tontonan masyarakat, “doea tukang terbang militer Luitenant Behrens dan De Ruyter soedah membikin kalangan terbang di atas Soerabaia, kira lima menit lamanja kita bisa pandang itoe penglihatan indah” (PS 30/6/1920). Penerbangan rintisan ini ditindaklanjuti dengan lahirnya *Eerste Nederlandsch Indische Vlieg Onderneming* (ENIVO) (BS 20/8/1921).

Alat transportasi modern, seperti kereta api, mobil, dan pesawat terbang, memperlancar perhubungan yang memungkinkan setiap orang dapat bepergian lebih cepat. Perkembangan transportasi merupakan penjelasan faktual tentang kota pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 yang bermakna sebagai tanda kemajuan zaman dan membuktikan Surabaya sebagai kota modern

Permukiman Kota

Akibat yang ditimbulkan oleh industrialisasi dan perkembangan transportasi tampak pada perluasan permukiman. Perluasan permukiman kota juga dipengaruhi oleh faktor lain, seperti pertokoan, jalan, dan penambahan penduduk. Sekitar tahun 1860, muncul perkampungan baru dan toko-toko mengikuti radial jalan. Bagian selatan kota, di sisi jalan yang membentang dari Simpang sampai Societeitstraat berderet bangunan pertokoan berdiri berdampingan dan di belakangnya terdapat perkampungan yang tumbuh semakin padat (von Faber 1931:44). Kelompok etnik di Kota Surabaya pada pertengahan abad ke-18 dapat diklasifikasi berdasarkan rumpun kebangsaan, yaitu Bumiputra, Cina, Arab, dan Eropa. Segregasi antargolongan ditunjukkan oleh perbedaan permukiman yang tetap dipertahankan meskipun tipologi kota telah berubah menjadi kota industri pada awal abad ke-20. Sebelum kedatangan bangsa Barat, permukiman di Surabaya telah dimulai jauh sebelumnya, seperti tampak pada Gambar 2.



Gambar 2. Sketsa Peta Surabaya pada Abad ke-9
Sumber: von Faber 1953

Gambar 2 tidak menyatakan nama permukiman atau kampung, tetapi ini menarik perhatian jika dirujuk berdasarkan pendapat Sukadana yang menyebutkan bahwa dari segi kewilayahan Surabaya berada di dataran rendah hilir Sungai Mas yang berfungsi sebagai jalan masuk pelayaran ke pedalaman (Sukadana 1979:5). Menurut G.H. von Faber (JP & PS 1/3/1952), di hilir sungai terdapat pelabuhan bernama Dadungan yang ada sejak zaman Pu Sindok (929-948). Lokasi pelabuhan diduga berada di sekitar Wonokromo dan diyakini sebagai faktor penting kemunculan perkampungan. Nama tempat yang tergolong tua di muara sungai atau di delta-delta, di antaranya Gunungsari, Ngasem, Pumpungan, Pulo Wonokromo, Kupang, Ujunggaluh, dan Pacekan. Tempat ini sampai saat ini masih menjadi nama kampung (Timoer 1983:27-29). Peta sketsa hilir sungai dan delta-delta di Gambar 2 diperkirakan sudah berkembang menjadi perkampungan penduduk sejak abad ke-10 yang bertepatan dengan perpindahan pusat Kerajaan Mataram Hindu dari Jawa Tengah ke Jawa Timur. Perpindahan kerajaan merupakan peristiwa besar yang mengubah Jawa Timur menjadi pusat pemerintahan dan ekonomi. Bukti kuat tentang perubahan kawasan dapat dihubungkan dengan hilir dan delta Sungai Mas yang dimanfaatkan sebagai lokasi terbentuknya perkampungan pada Airlangga (1019-1042) (Coedès 2010:202-6).

Perkampungan penduduk yang tergolong tua dikuatkan oleh bukti arkeologis dan historis zaman Majapahit (Lbt 9/9/1961; 15/2/1964; Gpr 7-8/1968). Penelusuran bukti-bukti dapat dimulai dari Prasasti Trowulan I berangka tahun 1358 dan Kitab *Negarakertagama* yang ditulis oleh Prapanca pada tahun 1365. Dua sumber ini menyebutkan nama-nama yang diduga sebagai kampung, yaitu Terung (dekat Krian wilayah Sidoarjo), Kambangan Sri atau Kembangsri (desa di Mojokerto), Teda, Gesang atau Pagesangan, Bukul, dan Surabaya. Sampai sekarang nama-nama ini masih menjadi nama kampung. Dalam prasasti Trowulan I tertulis, “[...] i trung, i

kambangan çri, i tda, i gsang, i bukul, i çurabhaya, muwah prakāraning naditira pradeça sthananing anāmbangi i madanten [...]” (Timoer 1983:13) dan “[...] di Terung, Kambangan Sri, Teda, Gesang, Bukul, Surabaya, demikian pula halnya desa-desa tepian sungai tempat penyeberangan seperti Madanten [...].”

Bukti lain keberadaan kampung ditunjukkan oleh situs Ampel (pemakaman dan masjid). Apabila suatu kawasan memiliki tempat pemakaman dan ibadah, maka dapat dipastikan sebagai kawasan berpenghuni. Kawasan Ampel berkembang pada pertengahan abad ke-15 ketika Raden Rahmat (Sunan Ampel) mengemban tugas Raja Majapahit memperbaiki perilaku masyarakat di tempat itu. Hal ini berarti di tempat itu telah terbentuk permukiman. Setelah Sunan Ampel meninggal, situs pemakaman dan masjid menjadi tujuan peziarah muslim, sedangkan Kampung Ampel menjadi konsentrasi tempat tinggal komunitas Arab berbaur dengan Bumiputra.

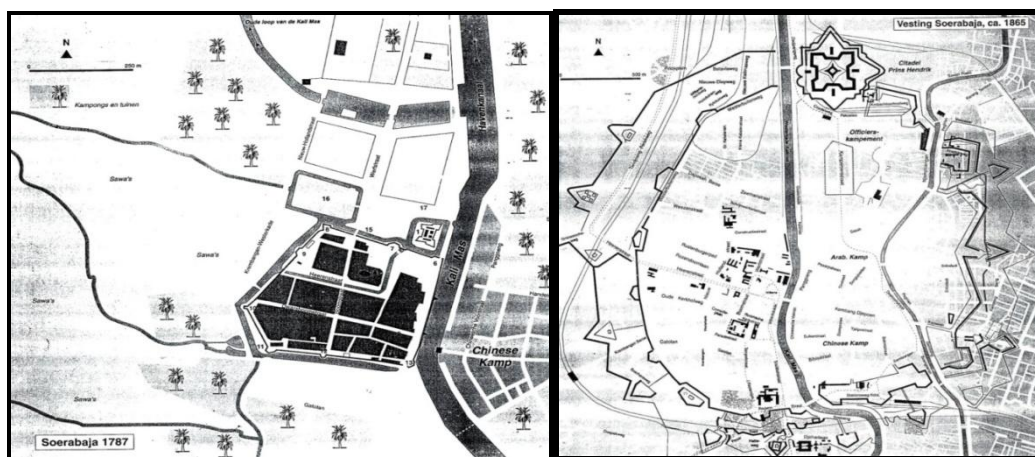
Ketiga bukti yang disebutkan di atas, yaitu bukti geografis, peristiwa, dan situs, menunjukkan kepastian adanya perkampungan di kawasan hilir Sungai Mas. Kedatangan pedagang dari luar membuktikan Surabaya telah lama disinggahi, bahkan dihuni oleh koloni-koloni asing berdampingan dengan penduduk lokal. Perkembangan perkampungan pada abad ke-16 dapat dihubungkan dengan kegiatan perdagangan. Pada saat itu, beberapa kapal pedagang dan kapal Portugis yang melintasi Selat Madura singgah di Pelabuhan Gresik (de Jonge 1989:3-4), karena lebih unggul dibanding Surabaya. Akan tetapi, pusat perdagangan beralih ke Pelabuhan Surabaya sejak pengaruh Kerajaan Demak mulai melemah. Kondisi politik ini juga dimanfaatkan oleh daerah kabupaten di kawasan pantai utara Jawa untuk melepaskan diri dari hegemoni Kerajaan Demak (de Graaf dan Pigeaud 1985:18-26, 174, 196). Sejak saat itu, Surabaya berkembang menjadi negara kota yang kuat dalam menjalankan fungsi ideologis, administratif, politik, dan ekonomi secara dominan dibanding kota lain di sekitarnya (Nas 1986b:18-36; de Graaf dan Pigeaud 1985:206).

Tata ruang kota terdiri atas beberapa unsur, seperti kraton, alun-alun, pasar, dan perkampungan. Perwujudan Kraton Surabaya mengalami kerusakan parah setelah perang dengan pasukan Sultan Agung pada 1625, sehingga struktur tata ruang kraton dan perkampungan tidak dapat digambarkan secara detail. Kekuasaan kraton yang melemah sejak peristiwa perang dan berdirinya perkampungan baru secara alamiah menyebabkan bekas-bekas Kraton Surabaya terkikis. Kondisi ini diperparah ketika VOC memilih membangun perangkat teknis pertahanan, benteng, permukiman, dan aktivitas ekonomi di sebelah utara kraton. Penguasa lokal hanya berkedudukan secara simbolik tanpa kewenangan besar dalam mengendalikan kota. Akibatnya, bukti arkeologis kraton secara berangsur-angsur sirna dan peninggalan yang tersisa hanya nama dan toponimi kampung (Lombard 2000:217, 222).

Pertumbuhan penduduk pada abad ke-17 sampai pertengahan abad ke-18 dalam keadaan lambat karena situasi politik tidak kondusif. Sebelum Sultan Agung (1613-1645) menaklukkan Surabaya pada 1625, penduduk kota ditaksir 50.000 sampai

60.000 jiwa (de Graaf 2002:94-120). Jumlah ini menurun drastis setelah perang selesai, yaitu kurang lebih 1.000 jiwa. Penurunan jumlah penduduk karena kematian dan yang lebih besar karena migrasi untuk menghindari perang. Pada tahun 1706, jumlah penduduk meningkat lagi hingga mencapai kurang lebih 20.000 jiwa. G.H. von Faber (1931:16) mengibaratkan orang yang tinggal di Kota Surabaya bagaikan hidup di gunung berapi yang dapat meletus setiap saat karena ketenangan kehidupan kota masih terusik oleh pemberontakan. Kehadiran VOC sejak awal abad ke-17 hingga pertengahan abad ke-18 belum berperan mengubah kota karena hanya menjalankan kegiatan ekonomi dan tidak memiliki kekuasaan politik.

Perubahan model dan bentuk kota mulai terlihat ketika VOC memegang kendali kekuasaan sejak tahun 1743 yang diperoleh melalui perjanjian politik dengan Pakubuwono II (1726-1749). Pada tahun 1763, Surabaya ditetapkan sebagai tempat kedudukan *Gezaghebber in den Oosthoek*. Penetapan ini secara bertahap berpengaruh pada perubahan infrastruktur yang ditandai dengan pembangunan fasilitas pertahanan dan pemisahan ketat tempat tinggal penduduk Bumiputra, Eropa, Cina, dan Arab. Segregasi etnik ini tampak pada tahun 1787 (Gambar 4 Kiri), kemudian pada tahun 1865, permukiman yang tersegregasi semakin meluas (Gambar 4 Kanan).



Gambar 4. Peta Kota Surabaya Tahun 1787 (Kiri) dan Tahun 1865 (Kanan)
Sumber: Broesshart, et al. 1994:14, 17

Gambar 4 menunjukkan komponen utama pertahanan didukung oleh pos jaga, benteng, tembok keliling, gerbang, gudang mesiu, dan gudang amunisi, yang berada di sebelah barat sungai. Fasilitas ini berfungsi sebagai perlindungan kepentingan Belanda. Tempat tinggal golongan Eropa berada di dalam tembok dan benteng, sedangkan golongan lain berada di luarnya. Beberapa fasilitas pendukung yang ada di kompleks adalah kantor, pergudangan, dan gereja. Pos jaga berfungsi sebagai tempat penjagaan dan akses keluar masuk menuju permukiman eksklusif Eropa dan tempat yang memudahkan pemantauan permukiman Cina di seberang sungai. Segregasi etnik ditujukan untuk melindungi kepentingan Eropa dan mengawasi golongan etnik lain yang ternyata menghambat terjadinya pembauran antaretnik

(Steele 1980:41). Kurang dari satu abad, pemerintah kolonial berupaya membangun tembok kota dan benteng lebih luas dibanding sebelumnya.

Posisi permukiman Cina, Melayu, dan Arab, berada di luar garis batas (Gambar 4 kiri), lokasinya saling bersebelahan di sebelah timur Sungai Mas. Letak kampung Bumiputra tersebar mengelilingi permukiman Eropa (Bleeker 1850:99-101). Proyek infrastruktur pertahanan kota diperluas lagi pada tahun 1835. Model dan bentuk sama dengan sebelumnya, yaitu benteng, tembok, dan parit yang melingkari pusat kota (Gambar 4 Kanan). Jarak antara ujung utara sampai selatan kurang lebih 2.700 *elo* (1.854,9 m), sedangkan garis yang ditarik lurus dari timur ke barat kurang lebih 1.850 *elo* (1.270,9 m) (Tjiptoatmodjo 1983:246). Proyek pertahanan ini menggusur beberapa kampung Bumiputra. Jumlah kampung yang terdapat di kawasan tembok dan sekitarnya sebanyak 192, sedangkan kampung yang digusur sebanyak 54 kampung. Perkampungan ini dihuni oleh penduduk lokal. Dari jumlah yang tersisa sebanyak 138 kampung, hanya 46 kampung yang berada di dalam tembok kota (Basundoro 2013:75).

Menurut G.H. von Faber (1931:43, 45, 86), pembangunan benteng pertahanan kota yang tidak tuntas menghambat perluasan kota sebab wilayah yang dibatasi oleh tembok diibaratkan seperti ruang dalam sangkar. Residen S. van Deventer (1868-1873) memutuskan membongkar tembok kota pada tahun 1871. Wilayah yang dibatasi oleh garis-garis itu disebut kota bawah (*benedenstad*) atau kota lama. Istilah *benedenstad* sebagai pembeda dari *bovenstad* (kota atas) yang berkembang pesat di sebelah selatan pada awal abad ke-20, yaitu kawasan Simpang, Tunjungan, Darmo, dan sekitarnya. Pembongkaran tembok kota berpengaruh pada pengembangan kawasan permukiman ke arah selatan kota. Perluasan ini tidak serta-merta berjalan lancar karena kendala kepemilikan tanah. Sebagian besar tanah di sebelah selatan kota telah banyak dijual kepada pihak swasta pada masa Daendels dan Raffles, sehingga statusnya berubah menjadi tanah partikelir. Menurut *Adres-boek* 1872, penguasa tanah partikelir di bagian selatan kota terdiri atas para tuan tanah yang berasal dari kalangan Cina, Arab, Eropa, dan Jawa (Anonim 1872:59).

Tuan tanah keturunan Arab adalah Sech Awal Mohammad bin Boebsaid, penguasa tanah di Embong Malang, Sawahan, dan Kenjeran. Sederet nama keturunan Cina, seperti Tjoa Djin Ho, Tjoa Djin Sing, dan Tan Tong Lip, menguasai tanah di Keputran Kidul dan Kupang. Tan Bin Djang menguasai tanah di Wonokromo, Dadungan, Karang Poh, dan sebagian persil di Kupang. Beberapa tanah yang tersebar di selatan kota dikuasai oleh beberapa orang, seperti Ketintang milik Oei Pik Tjioen, Karah milik Han Liong Kong, Tegalsari milik J. Jansen, Dinoyo milik Said Alwi Alhabsi, Bubutan milik Schmilouw dan Matzen, Ketabang Selatan milik Han Tian Ki, dan Ketabang Utara milik Han Tjian Kie. Tanah partikelir juga dimiliki oleh bangsawan Jawa, misalnya Prawiro Adi Koesoemo menguasai tanah di Simo dan Rekso Adi Koesoemo menguasai tanah di Petemon dan Kedung Anyar (Anonim 1872:59-60). Realitas kepemilikan tanah oleh para tuan tanah menyebabkan Kota Surabaya sulit berkembang ke selatan selama abad ke-19 meskipun tembok kota telah dibongkar dan parit-parit telah ditimbun. Perluasan permukiman kota ke

selatan secara bertahap mulai terealisasi pada abad ke-20 ketika pemerintah pusat memberi bantuan keuangan kepada *gemeente* untuk membeli kembali tanah partikelir (Basundoro 2013:51).

Perluasan permukiman secara pesat berlangsung setelah penetapan Surabaya sebagai *gemeente* pada 1 April 1906. Sebelumnya, yang disebut Kota Surabaya hanya salah satu distrik setara *Jabakota* dan Gunung Kendeng, di bawah administratif Kabupaten Surabaya. Walikota definitif baru ditetapkan pada 21 Agustus 1916 bertepatan dengan selesainya pembangunan kantor pemerintahan kota. Dengan adanya walikota, kebutuhan perumahan dan perbaikan kampung terutama pembenahan sanitasi mulai mendapat perhatian. Kawasan selatan kota berkembang pesat menjadi pusat pemerintahan, perekonomian, dan permukiman. Contohnya adalah perumahan yang dibangun di Ketabang Utara dan Selatan pada dekade kedua abad ke-20 merupakan hasil pembelian tanah partikelir oleh pemerintah (ASGGBB 1891-1942; PS 6/5, 3/6/1918). Kedua tanah itu dibeli dari Tan Tiang Kie dan Tan Tjiang Kie. Proses serupa juga terjadi pada perumahan yang dibangun di beberapa tempat, seperti Sawahan, Gubeng, dan Darmo. Rumah-rumah di kawasan tersebut identik sebagai permukiman mewah golongan Eropa.

Area permukiman awalnya berfungsi sebagai lahan persawahan yang diubah atas intervensi pemerintah kota hingga menjadi permukiman elite. Perkembangan perumahan dilengkapi dengan fasilitas penting menyesuaikan standar hidup modern. Perumahan yang dibangun lebih mengakomodasi tempat tinggal golongan Eropa daripada Bumiputra, sehingga hanya golongan Eropa yang mampu membeli rumah itu. Hal ini berarti pengorganisasian ruang permukiman selama abad ke-19 dan abad ke-20 tetap menerapkan prinsip etnisitas. Pola yang terbentuk masih mirip permukiman pada akhir abad ke-18, yaitu pada saat dimulainya segregasi etnik. Kampung-kampung Jawa tetap terhalang oleh pemandangan rapi deretan perumahan modern di sepanjang jalan utama.

Komposisi Penduduk dan Masyarakat Kota

Perkembangan perekonomian kota (industri dan perdagangan) dan pembangunan infrastruktur (jalan, transportasi, dan permukiman) berpengaruh terhadap komposisi penduduk dan masyarakat kota. Ini disebabkan oleh peluang kerja yang besar sehingga menarik minat orang bermigrasi. Pemilik modal swasta berpeluang mengembangkan perkebunan, perdagangan, dan perusahaan karena didukung oleh kebijakan liberalisasi ekonomi pada 1870. Hal ini menyebabkan perubahan populasi dan komposisi penduduk kota. Golongan Eropa yang datang belakangan terkonsentrasi pada bidang pekerjaan di perusahaan dan pemerintahan, tetapi beraneka ragam pekerjaan lain juga tercipta, misalnya pengacara, konsultan, guru privat, seniman, dan wartawan. Akibatnya, jumlah golongan Eropa di Kota Surabaya mulai berubah, misalnya, penduduk Eropa pada tahun 1850 berjumlah 3.000, tahun 1.870 menjadi 4.500, dan tahun 1890 menjadi 7.500 (von Faber 1931:61). Kenaikan jumlah penduduk berlangsung secara berkelanjutan hingga pemerintah Hindia Belanda runtuh. Populasi golongan etnik lain tampak pada Tabel 2.

Tabel 2. Populasi dan Komposisi Penduduk Kota Surabaya

Tahun	Bumi-putra	Cina	Eropa	Arab	Timur Asing	Jumlah Total
	Jumlah (%)	Jumlah (%)	Jumlah (%)	Jumlah (%)	Jumlah (%)	%
1906	124.473 82,89	14.843 9,88	8.063 5,37	2.482 1,65	327 0,21	150.188 100
1920	148.411 78,98	18.020 9,59	18.714 9,96	2.593 1,38	165 0,09	187.903 100
1930	265.872 77,87	42.768 12,53	26.502 7,76	4.994 1,46	1.303 0,38	341.439 100
1940	308.000 77,63	47.884 12,07	34.576 8,72	5.242 1,32	1.027 0,26	396.729 100
1950	568.877 79,63	102.363 14,33	33.808 4,73	7.419 1,04	1.962 0,27	714.429 100
Kenaikan/Penurunan Jumlah Penduduk (dalam %)						
1906-1920	19,23	21,40	132,09	4,47	-49,54	25,11
1920-1930	79,15	137,34	41,62	92,59	689,69	81,71
1930-1940	15,84	11,96	30,47	4,97	-21,18	16,19
1940-1950	84,70	113,77	-2,22	41,53	910,42	80,08

Sumber: diolah dari von Faber 1936:2; *Verslag der Gemeente over Jaar 1927 & 1940*; *Terompet Masyarakat*, 1 April 1953)

Angka di Tabel 2 setidaknya dapat mewakili terjadinya perubahan jumlah penduduk. Persentase jumlah penduduk menunjukkan kenaikan paling tinggi terjadi pada kurun waktu tahun 1920 hingga 1930 sebesar 81,71%, kenaikan rata-rata per tahun sebesar 8%. Orang Eropa mengalami kenaikan tinggi pada periode 1906 hingga 1920, yaitu kenaikan rata-rata per tahun sebesar 9%, sedangkan periode tahun 1930 hingga 1940 menunjukkan kenaikan rata-rata per tahun sebesar 3%. Kenaikan pesat jumlah orang Cina terjadi pada periode 1920 sampai 1930, yaitu kenaikan rata-rata per tahun sebesar 14%. Jumlah Bumiputra antara periode 1906 hingga 1920 mengalami kenaikan sebesar 19,23%, tetapi tidak dapat ditarik rata-rata kenaikan per tahun karena terjadi banyak persoalan jika dicermati dari tahun ke tahun dalam periode itu. Jumlah penduduk Bumiputra kurang detail. Pada tahun tertentu pertumbuhan tampak lambat, bahkan pernah terjadi penurunan.

Perbandingan populasi dapat dilihat pada tahun 1906 dan 1913. Jumlah penduduk kota sebesar 150.188 jiwa (tahun 1906) dan 133.632 (tahun 1913), sedangkan jumlah Bumiputra 124.473 jiwa (tahun 1906) dan 123.584 jiwa (tahun 1913). Populasi Bumiputra mengalami penurunan yang disebabkan oleh kondisi buruk kesehatan karena wabah penyakit pes tahun 1910 (von Faber 1936:297). Penyakit ini menjadi persoalan serius yang mengakibatkan angka kematian tinggi terutama di kalangan penduduk Bumiputra pada periode 1910 hingga 1920. Pada tahun 1916, jumlah penduduk Bumiputra sebesar 124.291 jiwa (bandingkan dengan tahun 1906) dengan

angka kematian sebesar 5.960 jiwa atau 4,79% (OH 2/2/1917; PS 7/2/1917). Penurunan populasi juga dipengaruhi oleh pembangunan yang menggusur kampung, “pendoedoek anak negri di ini kota soedah semangkin koerang lantaran bebrapa kampoeng soedah dibeli boeat diriken gedoeng, hingga hilang ratoesan orang boemipoetra ke paksa pindah di lain tempat” (PS 14/1/1914).

Komposisi penduduk yang disusun menurut klasifikasi etnik (Tabel 2) memperlihatkan stratifikasi sosial berdasarkan etnisitas. Hal ini menjadi ciri khas masa kolonial sekaligus sumber diskriminasi rasial dalam kehidupan bermasyarakat. Kelompok etnik terstruktur secara hierarkis berdasar status sosial dalam posisi atas, menengah, dan bawah. Lapisan atas ditempati oleh golongan Eropa dan paling bawah adalah Bumiputra. Posisi di antara kedua golongan ini ditempati oleh golongan Cina, Arab, dan Timur Asing. Penduduk Eropa terdiri atas orang yang berasal dari Eropa (kebangsaan Belanda, Armenia, Belgia, Jerman, Prancis, Inggris, Italia, Hongaria, dan lain-lain) dan keturunan campuran (von Faber 1936:35).

Kelompok Indo atau *Indis* menguat seiring dengan mantapnya kekuasaan Belanda. Keturunan ini hasil dari perkawinan campuran dan tindakan menyimpang orang Belanda yang memiliki *gundik* Bumiputra. Perilaku seperti ini masih ditemukan pada abad ke-20 (BS 9/11/1912; PS 1/6/1914). Kehidupan Indo cenderung mengikuti atau mengadopsi pola hidup Eropa (ke-Eropa-an) dibanding Bumiputra (ke-Jawa-an), sehingga Indo disamakan dengan Eropa. Sebagian besar Indo bekerja sebagai *ambtenaar* rendahan, tetapi posisi yang dipegang bertahun-tahun itu tidak dapat dipertahankan setelah masa kemerdekaan. Golongan Indo yang tidak mampu bertahan dan tidak sepenuhnya diterima dalam kehidupan bermasyarakat harus eksodus dan menjadi warga negara Belanda merupakan sebuah pilihan (TM 20/6/1952).

Kelompok etnis lain (kebangsaan) adalah Cina, Arab, dan Timur Asing, yakni imigran yang menempati kelas menengah dan bertempat tinggal secara terpisah di bawah pemimpin sendiri. Mereka sebagian besar berprofesi sebagai wiraswasta, terutama kegiatan perdagangan. Orang Cina peranakan pada akhir abad ke-19 sudah tidak menggunakan bahasa Cina, tetapi berkomunikasi dengan bahasa Melayu, bahasa sehari-hari masyarakat kampung, dan sebagian kecil berbahasa Belanda. Fenomena ini menjadi perhatian seorang penulis seperti yang dimuat di surat kabar (PS 18/11/1914) yang berbunyi “kaloe saja pikir-pikir soenggoeh maloe sekali orang peranakan Tionghoa, kebanjakan tiada mengerti hoeroef dan bahasa TH.” Secara umum, golongan Cina memakai kombinasi istilah Tionghoa, Melayu, dan Belanda.

Golongan Arab dikelompokkan dalam etnik tersendiri, sehingga golongan Timur Asing adalah orang Asia selain Arab dan Cina. Orang Arab sudah bertempat tinggal di Kampung Ampel sejak abad ke-17 (tahun 1680) yang dirintis oleh Syekh Awad Boebsaid yang berasal dari Hadramaut (pantai selatan Arab antara Yaman dan Oman). Peranakan Arab yang berkembang pada periode berikutnya diidentifikasi

menjadi dua golongan genealogis, yaitu kelompok yang menyatakan diri sebagai golongan *alawiyyin* atau *sayid*, beranggapan keturunan Nabi Muhammad dan bukan *sayid* (Patji 1983:57). Mayoritas komunitas Arab bermatapencaharian sebagai saudagar, berdagang, dan meminjamkan uang. Orang Arab yang berjualan *mindringan* oleh orang Jawa disebut *singkek* Arab yang terkenal karena meminjamkan barang dan uang dengan bunga tinggi (PB 29/6, 1/8/1896). Hal ini menjadi perbincangan dan peringatan, seperti dikutip dari *Bintang Soerabaia* (23/1/1904).

“Singkek-singkek Arab sekarang soeda moelai banjak lagi masoek kloewar dalem kampoeng mendjalanken mindringan barang dan oewang rentenan, itoe anak negri gampang sekali menarik hatinja boewat pindjem apa apa sama Arab itoe jang mana achirnja keberatan dirinja sendiri, inilah di koewatirkan keroesaken bagi anak boemi jang koerang ingetan di blakang harinja.”

Lapisan bawah dalam kategori etnik adalah Bumiputra, yang didominasi oleh etnik Jawa dan berbagai macam etnik, seperti Madura, Bali, Sulawesi, dan Ambon. Menurut D.H. Burger (1983:67-70), stratifikasi sosial berubah sejak abad ke-20 dengan munculnya kelas sosial baru, yaitu pamongpraja Belanda, pegawai swasta, pengusaha partikelir Eropa, akademisi, dan pengusaha (van Niel 1984:19; Wertheim 1999:112). Pekerjaan, pendidikan, peranan, kekayaan, jabatan, dan genealogi menunjukkan perbedaan status sosial dengan penyebutan priyayi dan *wong cilik* (*kawula alit*, rakyat jelata). Kelompok swasta bekerja atas inisiatif sendiri di sektor perdagangan dan perusahaan, seperti ahli mesin, pelayan toko, hotel, restoran, dan sopir, dipengaruhi oleh perkembangan ekonomi dan meningkatnya kontak dengan dunia Barat. William H. Frederick (1989:28-30) mengklasifikasikan status sosial Bumiputra di Kota Surabaya secara hierarkis tingkat bawah, menengah, dan atas.

Golongan tingkat bawah adalah rakyat jelata, tingkat menengah dikenal dengan istilah kaum *cukupan* yang ditetapkan dari kriteria ekonomi, yaitu pengusaha, pedagang, pegawai, tukang, dan buruh berkeahlian khusus. Stratifikasi sosial atas adalah priyayi, yaitu kelompok yang bergelar bangsawan dan yang mempunyai kedudukan pada profesi-profesi modern, seperti dokter, pengacara, dan guru. Meskipun beberapa profesi-baru bermunculan, mayoritas Bumiputra yang didominasi oleh etnik Jawa masih menggantungkan matapencaharian di sektor pertanian dibanding pedagang dan pegawai administrasi. Seiring dengan longgarnya kehidupan sosial di kota, tampaknya kelompok priyayi masih dikategorikan sebagai elite. Ini menunjukkan perubahan kota pada pergantian abad ke-20 terjadi secara menyeluruh, misalnya ekonomi, teknologi, infrastruktur, penduduk, dan sosial.

SIMPULAN

Kemajuan Kota Surabaya sekitar awal abad ke-20 telah mengubah status kota menjadi kota kolonial modern yang ditunjukkan oleh munculnya simbol modernitas. Simbol modernitas menjadi pembeda karakteristik fisik kota, yaitu industri, alat transportasi, dan permukiman. Perkembangan pesat industri

menyebabkan terjadinya perubahan kegiatan ekonomi dan pola bekerja. Dari perubahan ini ditemukan bahwa masyarakat kota tidak hanya bertumpu pada pertanian dan perdagangan, tetapi juga sektor-sektor lain khususnya industri. Perkembangan industri di Kota Surabaya meliputi berbagai jenis pabrik skala besar dan kerajinan. Sektor kerajinan dikategorikan sebagai industri karena memproduksi barang secara berkesinambungan. Unsur lain yang menunjukkan kemajuan kota adalah perubahan alat transportasi modern. Kendaraan modern mendukung percepatan distribusi barang dan mobilitas semakin tinggi. Sejak kehadiran alat transportasi modern, terjadi perubahan jasa angkutan. Kendaraan yang dianggap kuno digeser oleh kendaraan bermotor. Hal ini menyebabkan mobilitas penduduk kota semakin tinggi, sehingga populasi kota semakin meningkat dari tahun ke tahun. Kemajuan kota juga menghasilkan perubahan stratifikasi masyarakat. Setiap orang memiliki peluang menempatkan status sosial di masyarakat melalui persaingan terbuka, misalnya pendidikan, pekerjaan, dan kekayaan. Mobilitas vertikal baru dapat diraih pada awal abad ke-20.

UCAPAN TERIMA KASIH

Artikel ini merupakan bagian dari disertasi penulis. Oleh karena itu, ucapan terima kasih disampaikan kepada Promotor Prof. Dr. Bambang Purwanto dan Ko-promotor Prof. Dr. Djoko Suryo.

DAFTAR PUSTAKA

A.J. van der A.A. 1857. *Nederlands Oost-Indie: beschrijving der nederlandsche bezittingen in Oost-Indie*. Breda: Broese en Comp.

Algemene Secretarie seri Grote Bundel Besluit (disingkat ASGBB). "Het voorstel inzake de door de regering tegeleden steun den ankoop van land Ketabang Zuid en Ketabang Noord (Soerabaja 1916-1919)." *Algemene Secretarie seri Grote Bundel Besluit 1891-1942*.

Anonim. 1872. *Adres-boek van Soerabaya voor 1872, Eerste Jaargang*. Surabaya: CHS Kocken & Co.

"Asal Usul Kota Surabaya." 1961. "Asal Usul Kota Surabaya." *Liberty*, 9 September. 1961,

"Asal Usul Kota Surabaya." 1964. "Asal Usul Kota Surabaya." *Liberty*, 15 Februari.

"Asal Usul Kota Surabaya." 1968. "Asal Usul Kota Surabaya." *Gapura*, Juli.

"Asal Usul Kota Surabaya." 1968. "Asal Usul Kota Surabaya." *Gapura*, Agustus.

Basundoro, Purnawan. 2013. *Merebut Ruang Kota, Aksi Rakyat Miskin Kota Surabaya 1900-1960-an*. Tangerang: Marjin Kiri.

Bintang Soerabaia (disingkat BS). 1904. *Bintang Soerabaia*, 23 Januari.

- . 1921. *Bintang Soerabaia*, 20 Agustus.
- Bintang Timor* (disingkat BT), 18 Mei 1878.
- . 1879. *Bintang Timor*, 15 Januari.
- Bleeker, P. 1850. "Fragmenten Eener Reis Over Java," Hoofdstuk VIII: "Soerabaija." Dalam *Tijdschrift Nederlandsch Indie*, eerste deel, 12e Jaargang. Groningen.
- Broesshart, A.C., et al. 1994. *Soerabaia beeld van een stad*. Amsterdam: Asia Maior.
- Burger, D.H. 1983. *Perubahan-Perubahan Struktur dalam Masyarakat Jawa*. Jakarta: Bhratara.
- Coèdès, George. 2010. *Asia Tenggara Masa Hindu-Buddha*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- de Graaf, H.J. dan Th. G. Th. Pigeaud. 1985. *Kerajaan-kerajaan Islam Pertama di Jawa, Kajian Sejarah Politik Abad ke-15 dan ke-16*. Jakarta: Grafitipers.
- de Graaf, H.J. 2002. *Puncak Kekuasaan Mataram, Politik Ekspansi Sultan Agung*. Jakarta: Pustaka Utama Grafiti dan KITLV.
- de Jonge, Huub. 1989. *Madura dalam Empat Zaman: Pedagang, Perkembangan Ekonomi, dan Islam*. Jakarta: Gramedia.
- Dick, H.W. 2000. "Industrialisasi Abad ke-19, Sebuah Kesempatan Yang Hilang?" Dalam *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia, Berbagai Tantangan Baru*, disunting oleh J. Thomas Lindblad. Jakarta: LP3ES.
- . 2002. *Surabaya, City of Work, A Socioeconomic History, 1900–2000*. Athens: Ohio University Press.
- Frederick, William H. 1989. *Masyarakat Kota dan Lahirnya Revolusi Indonesia (Surabaya 1926–1946)*. Jakarta: Gramedia.
- Furnivall, J.S. 2009. *Hindia Belanda, Studi tentang Ekonomi Majemuk*. Jakarta: Freedom Institute.
- Gapura* (disingkat Gpr). 1968. Nomor 6, Oktober.
- "Gemeentebld Soerabaia." 1917. "Gemeentebld Soerabaia: Verslag tentang Keadaan Kesehatan Oemoem dalam Afdeeling Soerabaia bagian Tahun 1916." *Oetoesan Hindia* (disingkat OH), 2 Februari.

- "Gemeentebld Soerabaia." 1917. "Gemeentebld Soerabaia: Verslag tentang Keadaan Kesehatan Oemoem dalam Afdeeling Soerabaia bagian Tahun 1916." *Pewarta Soerabaia*, 7 Februari.
- Ginsburg, Norton. 1983. "Kota dan Modernisasi." Dalam *Modernisasi: Dinamika dan Pertumbuhan*, disunting oleh Myron Weiner. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- "Gundik dalam Tangsi." 1914. "Gundik dalam Tangsi." *Pewarta Soerabaia*, 1 Juni.
- Handinoto. 1996. *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya (1870-1940)*. Yogyakarta: Andi.
- Kartodirdjo, Sartono. 1993. *Sejarah Pergerakan Nasional dari Kolonialisme sampai Nasionalisme*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- King, Ross dan Idawati, Dyah Erti. 2010. "Surabaya Kampung and Distorted Communication." *Sojourn: Journal of Social Issues in Southeast Asia* 25 (2).
- Knaap, Gerrit J. 1989. "Beberapa Aspek dalam Sejarah Angkutan 1816-1942." *Masyarakat Indonesia*, nomor 1 tahun XII.
- "Keadaan Peranakan Tionghoa." 1914. "Keadaan Peranakan Tionghoa." *Pewarta Soerabaia*, 18 November.
- Liberty* (disingkat Lbt). 1963. *Liberty*, nomor 494, 23 Februari.
- Lombard, Denys. 2000. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Kajian Sejarah Terpadu, Bagian II: Jaringan Asia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Nas, Peter J. M. 1986a. "Introduction: A General View on the Indonesian Town." Dalam *The Indonesian City: Studies in Urban Development and Planning* disunting oleh Peter J.M. Nas. Dordrecht-Holland/Cinnaminson-USA: Foris Publications.
- Nas, Peter J. M. 1986b. "The Early Indonesian Town: Rise and Decline of the City-State and Its Capital." Dalam *The Indonesian City: Studies in Urban Development and Planning* disunting oleh Peter J.M. Nas. Dordrecht-Holland/Cinnaminson-USA: Foris Publications.
- "Nasib Indo-Belanda di Indonesia." 1952. "Nasib Indo-Belanda di Indonesia." *Trompet Masyarakat*, 20 Juni.
- Nasution. 2006. *Ekonomi Surabaya pada Masa Kolonial (1830-1930)*. Surabaya: Intelektual.

“Nederlandsche Handel-Maatschappij.” 1924. “Nederlandsche Handel-Maatschappij.” *Pandji Poestaka* (disingkat PP), nomor 13 Tahun II, 24 Maret.

Patji, Abdul Rachman. 1983. “Asimilasi Golongan Etnis Arab, Suatu Studi Lapangan di Kelurahan Ampel Surabaya.” *Masyarakat Indonesia* X (1).

Pembrita Bahroe (disingkat PB). 1896. *Pembrita Bahroe*, 29 Juni.

———. 1896. *Pembrita Bahroe*, 1 Agustus.

Peraturan tentang orang asing di Jawa dan Madura tercantum dalam *Staatsblad* 1871 No. 146, *Staatsblad* 1872 No. 9, *Staatsblad* 1873 No. 83, *Staatsblad* 1880 No. 94 dan 95. Peraturan perundangan tentang orang Cina di Surabaya tercantum dalam *Staatsblad* 1860 No. 52, *Staatsblad* 1867 No. 167, *Staatsblad* 1874 No. 42, dan *Staatsblad* 1880 No. 122.

“Perkara Pemboenoehan.” 1912. “Perakara Pemboenoehan Hoofdagent Politie Scholten.” *Bintang Soerabaia*, 9 November.

Pewarta Soerabaia (disingkat PS). 1914. 2 Januari.

———. 1914. *Pewarta Soerabaia*, 14 Januari.

———. 1915. *Pewarta Soerabaia*, 21 September.

———. 1915. *Pewarta Soerabaia*, 23 Oktober.

———. 1916. *Pewarta Soerabaia*, 7 Februari.

———. 1917. *Pewarta Soerabaia*, 7 Februari.

———. 1918. *Pewarta Soerabaia*, 22 April.

———. 1918. *Pewarta Soerabaia*, 6 Mei.

———. 1918. *Pewarta Soerabaia*, 3 Juni.

———. 1919. *Pewarta Soerabaia*, 22 Agustus.

———. 1920. *Pewarta Soerabaia*, 28 Juni.

———. 1920. *Pewarta Soerabaia*, 30 Juni.

———. 1920. *Pewarta Soerabaia*, 17 September.

———. 1920. *Pewarta Soerabaia*, 9 Oktober.

———. 1920. *Pewarta Soerabaia*, 31 Desember.

———. 1921. *Pewarta Soerabaia*, 3 November.

———. 1922. *Pewarta Soerabaia*, 20 Maret.

———. 1922. *Pewarta Soerabaia*, 28 November.

———. 1923. *Pewarta Soerabaia*, 21 April.

———. 1923. *Pewarta Soerabaia*, 4 Juli.

———. 1923. *Pewarta Soerabaia*, 11 Juli.

———. 1923. *Pewarta Soerabaia*, 10 September.

———. 1923. *Pewarta Soerabaia*, 13 September.

———. 1924. *Pewarta Soerabaia*, 17 Januari.

———. 1928. *Pewarta Soerabaia*, 5 Januari.

———. 1941. *Pewarta Soerabaia*, 19 September.

———. 1952. *Pewarta Soerabaia*, 27 Februari.

Santoso, Jo. 2000. *[Menyiasati] Kota Tanpa Warga*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia & Centropolis.

Sukadana, Adi. 1979. "Perubahan Ekologi di Hilir Kali Solo dan Kali Brantas." Makalah dalam Ceramah di FKG Universitas Airlangga, 2 Maret.

Steele, R.M. 1980. "Origin and Occupational of Migrants to Surabaya East Java." Disertasi pada Australian National University.

Timoer, Soenarto. 1983. *Menjelajahi Jaman Bahari Indonesia: Mitos Çūra-bhaya*. Jakarta: Balai Pustaka.

Tjiptoatmodjo, Fransiscus Asisi Sutjipto, 1983. "Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura (Abad XVII sampai medio Abad XIX)." Disertasi pada Program Doktor dalam Ilmu Sastra Universitas Gadjah Mada.

Trompet Masyarakat (disingkat TM). 1952. 20 Juni.

van Niel, Robert. 1984. *Munculnya Elit Modern Indonesia*. Jakarta: Pustaka Jaya.

- von Faber, G.H. 1931. *Oud Soerabaia, de geschiedenis van indie's eerste koopstad van de oudste tijden tot de instelling van gemeenteraad 1906*. Soerabaia: Gemeente Soerabaia.
- . 1936. *Nieuw Soerabaia, de geschiedenis van Indie's voornaamste koopstad in de eerste kwarteeuw sedert hare intelling 1906–1931*. Soerabaia: Van Ingen.
- . 1953. *Er werd een stad geboren..., de wordingsgeschiedenis van het oudste Soerabaja*. Soerabaja: N. V. Koninklijke Boekhandel en Drukkerij G. Kolff & Co.
- . 1952. "Sedjarah Kota Surabaya, Dadungan: Pelabuhan Surabaya di Zaman Purba, Menghormat Sedjarahnja Sendiri," *Java Post*, 1 Maret.
- . 1952. "Sedjarah Kota Surabaya, Dadungan: Pelabuhan Surabaya di Zaman Purba, Menghormat Sedjarahnja Sendiri," *Pewarta Soerabaia*, 1 Maret.
- Wertheim, W.F. 1999. *Masyarakat Indonesia dalam Transisi, Studi Perubahan Sosial*. Yogyakarta: Tiara Wacana