

**STASIUN SEMUT (STASIUN SURABAYA KOTA): PERANAN SELAMA
MASA TRANSPORTASI TAHUN 1800-1900 DI SURABAYA**



SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian Akhir
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Humaniora
Di Departemen Arkeologi
Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin

OLEH

VERONIKA SRI ENJEL

F071191034

**DEPARTEMEN ARKEOLOGI
FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2023

**UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU BUDAYA**

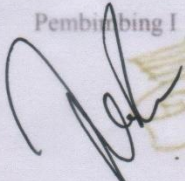
LEMBAR PENGESAHAN


Sesuai Surat Tugas Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin Nomor:
1373/UN4.9.1/KEP/2022 tanggal 20 Juli 2022, dengan ini kami menyatakan
menerima dan menyetujui Skripsi ini.


Makassar, 14 November 2023

Pembimbing I


Pembimbing II


Dr. Supriadi, M.A.
Nip. 197507072082121002


Drs. Musadad, M.Hum.
Nip. 196406051993031001


Disetujui untuk diteruskan
Kepada Panitia Ujian Skripsi.
Dekan,

u.b. Ketua Departemen Arkeologi
Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin


Dr. Rosnawati, S.S., M.Si.
Nip. 197205022005012002

SKRIPSI

**STASIUN SEMUT (STASIUN SURABAYA KOTA): PERANAN SELAMA
MASA TRANSPORTASI TAHUN 1800-1900 DI SURABAYA**

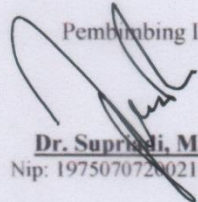
Disusun dan diajukan oleh

Veronika Sri Enjel
F071191034


Telah dipertahankan di depan panitia ujian skripsi
Pada tanggal 08 Desember 2023
Dinyatakan telah memenuhi syarat

**Menyetujui
Komisi Pembimbing.**


Pembimbing I .


Dr. Supriadi, M.A.
Nip: 197507072002121002

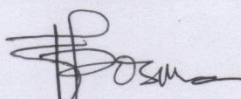
Pembimbing II


Drs. Musadad, M.Hum.
Nip: 196406051993031001

Dekan
Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin


Prof. Dr. Akim Duli, M.A.
Nip: 196407161991031010

Ketua Departemen Arkeologi
Fakultas Ilmu Budaya
Universitas Hasanuddin

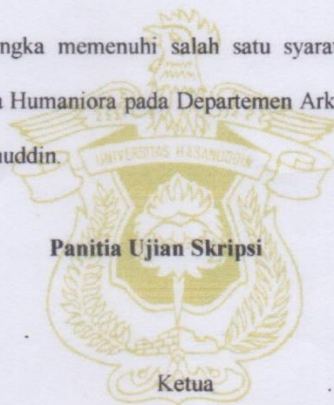

Dr. Rosmawati, M.Si.
Nip: 197215022005012002

**UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS ILMU BUDAYA**

Pada hari Kamis, 21 Desember 2023 Panitia Ujian Skripsi menerima dengan baik Skripsi yang berjudul :

**STASIUN SEMUT (STASIUN SURABAYA KOTA): PERANAN SELAMA
MASA TRANSPORTASI TAHUN 1800-1900 DI SURABAYA**

Yang diajukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat ujian skripsi guna memperoleh gelar Sarjana Humaniora pada Departemen Arkeologi Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin.



18 Desember 2023

Panitia Ujian Skripsi

- | | | |
|---------------------------|---------------|-------|
| 1. Dr. Supriadi, M.A. | Ketua | |
| 2. Drs. Musadad, M.Hum. | Sekretaris | |
| 3. Dr. Muhammad Nur, M.A. | Penguji I | |
| 4. Yusriana, S.S.,M.A. | Penguji II | |
| 5. Dr. Supriadi, M.A. | Pembimbing I | |
| 6. Drs. Musadad, M.Hum. | Pembimbing II | |

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Veronika Sri Enjel

NIM : F071191034

Program Studi : Arkeologi

Judul Skripsi : Stasiun Semut (Stasiun Surabaya Kota): Peranan Selama Masa Transportasi Tahun 1800-1900 Di Surabaya

Menyatakan dengan sesungguhnya-sungguhnya dan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang saya serahkan melalui penelitian ini merupakan hasil karya pribadi dan seluruh sumber yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan benar dalam daftar pustaka.

Makassar, 15 Desember 2023

Pembuat pernyataan,



Veronika Sri Enjel

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh, Syalom Salam Sejahtera Bagi Kita Semua, Om Swastyastu Namu Buddhaya, Salam Kebajikan. Puji dan Syukur dipanjatkan Kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul, “ **STASIUN SEMUT (STASIUN SURABAYA KOTA): PERANAN SELAMA MASA TRANSPORTASI TAHUN 1800-1900 DI SURABAYA**”. Penulisan skripsi ini adalah upaya penulis untuk memenuhi salah satu syarat ujian akhir guna memenuhi salah satu syarat ujian akhir guna mendapatkan gelar sarjana humaniora di Departemen Arkeologi Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin. Terdapat berbagai macam rintangan dan masalah yang penulis alami selama masa pengerjaan skripsi. Tetapi dengan ketekunan, kerja keras, dan bantuan doa akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan yang terdapat dalam skripsi. Sehubungan dengan hal tersebut penulis selalu terbuka terhadap adanya kritikan ataupun saran yang membangun bagi penulis atau bagi siapapun agar sempurnanya penulisan skripsi ini. Saran dan kritik yang diberikan selain berguna untuk penulis tapi juga berguna bagi ilmu yang digeluti selama ini. Dalam penyusunan skripsi ini, penulis telah mendapat bantuan, dorongan semangat, dan bimbingan dari berbagai pihak. Untuk itu, selayaknya pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan kepada:

1. Orang tua penulis, Ibu Adriani, S.ST serta kakak-kakak Reka Regina, ST dan Monika Meilany, S.Tr.Pel yang selalu memberi dukungan, doa, semangat, dalam menjalani perkuliahan hingga tugas akhir ini selesai.
2. Rektor Universitas Hasanuddin, Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc. serta seluruh jajarannya.
3. Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Hasanuddin, Prof. Dr. Akin Duli, M.A. serta seluruh jajarannya.
4. Ketua Departemen Arkeologi Universitas Hasanuddin, Dr. Rosmawati, S.S., M.Si., dan Sekretaris Departemen Arkeologi Yusriana, S.S., M.A., serta seluruh jajaran dosen Dr. Anwar Toshibo, M.Hum, Drs. Iwan Sumantri, M.A., M.Si., Dr. Khadijah Thahir Muda, M.Si., Dr. Erni Erawati, M.Si., Dr. Muhammad Nur, S.S., M.A., Dr. Supriadi, S.S., M.A., Dr. Yadi Mulyadi, S.S., M.A., Nur Ihsan D, S.S., M. Hum., Dott. Erwin Mansyur Ugu Saraka, M.Sc., Arch., MatSc., Dr. Hasanuddin, M.A., Andi Muh.Saiful, S.S., M.A., Suryatman, S.S., M.Hum., Dr. H. Muh. Bahar Akkase Teng, Lc.P., M.Hum., Dr. Ilham Alimuddin, S.T., M.Gis., Ir.H. Jamaluddin, M.A., Asmunandar S.S., M.A., dan Dra. Francisca E. Kapoyos, M.Hum., yang telah memberikan ilmu dan pengalaman yang bermanfaat untuk penulis.
5. Bapak Syarifuddin, S.E beserta tenaga pendidik Fakultas Ilmu Budaya, terima kasih atas pelayanan akademiknya selama menjalani masa studi.
6. Bapak Dr. Supriadi, S.S, M.A, dan bapak Drs. Musadad, M.Hum. selaku pembimbing terimakasih atas segala bentuk kritikan dan saran kepada

penulis. Penulis dibimbing secara mendalam dari hal yang teknis hingga gagasan dalam penulisan skripsi.

7. Alm. Drs. Zakaria Kasimin yang telah memberi kesempatan kepada penulis untuk belajar dan menuntut ilmu di BPCB Jatim (BPK Wilayah XI) sehingga penulis dapat menyusun skripsi.
8. Bapak Andi Muhammad Said, M.Hum., beliau yang memberikan ilmu pengetahuan, motivasi dan nasehat kepada penulis. Sehat selalu bapak Said.
9. Bapak Pahadi, S.S yang telah membantu penulis dalam mencari referensi sehingga penulis dapat mengerjakan tugas akhir ini
10. BPCB JATIM (BPK Wilayah XI) yang telah membantu penulis untuk mencari isu selama masa Magang di Jawa Timur.
11. Kantor PT KAI Daop 8 Surabaya yang telah membantu penulis selama masa penelitian di Stasiun Semut (Stasiun Surabaya Kota).
12. Staf Perpustakaan Universitas Airlangga yang telah memberikan penulis perizinan terkait akses skripsi yang ada di Perpustakaan Airlangga.
13. Avivah Mahasiswa Universitas Airlangga yang telah membantu dan memberikan tempat tinggal buat penulis selama melakukan penelitian di Surabaya.
14. Kak Mala yang telah memberikan pencerahan kepada penulis
15. Kaisar FIB-UH, salah satu lembaga penulis selama menginjakkan kaki di kampus, mengajarkan banyak hal selama berproses dalam lembaga. Hingga akhir kata ucapan terimakasih. Tetap menjadi misteri dengan berbagai proses yang luar biasa. Terimakasih atas pengalaman yang membuat penulis

lebih baik dan terima kasih untuk pengalaman yang membuat penulis lebih dewasa.

16. Kakak Wawan (Sandeq 17) yang telah membantu penulis dalam pembuatan peta situs.
17. Arrow 11, Bunker 12, Kjokenmodinger 13, Dwarapala 14, Pillbox 15, Landbrige 16, Sandeq 17, poetry 18 terima kasih telah menjadi kakak-kakak penulis dalam lembaga. Banyak hal pelajaran yang dipetik oleh penulis. Kepada Kalamba 20, Mercusuar 21, Nekara 22 yang telah menjadi kawan berdiskusi selama beberapa bulan maupun tahun terakhir.
18. Teman-teman Bastion 2019. Arul (Muh.Syahrul), Aldi (Aldi Surya Rante Ta'dung), Albar (Albar Wan Hafiz), Feri (Ferianto), kiki (Andi Tanra Aqib), ilyas (Muh. Ilham Ilyas), pipik (Muh. Taufik H), yaya (Andi Muh. Hidayat), Dayat (Hidayat Marzuki), Ipul (Muhammad Saifullah), Joy (Muhammad Ilham Nur), Ningso (Ningsih), Efraim (almrhum), Baso Muhammad zulkifli (Almrhum), Irda (Irdyanti), Erna (Erna Syahrul), Milka (Milka Deen Puassang), Eka (Megawati Eka Pratiwi), Rini (Rini Oktaviani R), Ijin (Gabriela Virginia Malino), Cica (Nur Aziza Nasir), Mimi (Wa Ode Nur Ilmi Fauwziah), Arny (Suharni), Ica (Hairum Anisa), Marsel (Marselina Rante), Ipe (Ivha Syaharani), Anna (Anna Islamiyati).
19. Marselina Rante, Gabriela Virginia Malino, yang telah bersedia dan meluangkan waktunya untuk membantu dalam proses pengambilan data lapangan.

20. Juan Steven Susilo yang telah menyempatkan diri dalam menemani penulis untuk melakukan survey dan observasi di lokasi penelitian.
21. Mas Nevy Eka Pattiruhu yang telah membantu penulis dalam mencari jurnal mengenai skripsi penulis.
22. Teman-teman KKNT 109 Desa Wisata Luwu Utara Desa Poreang.
23. Sufiyan Marcusuar 21 yang telah membantu penulis dalam pembuatan sketsa.
24. Orang-orang yang sempat memberikan dorongan dan semangat kepada penulis selama berstatus sebagai mahasiswa.

Makassar, 15 Desember 2023

Penulis

DAFTAR ISI

SAMPUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PENERIMAAN	iii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR FOTO	xiii
ABSTRAK	xv
ABSTRACT	xvi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1.Latar Belakang.....	1
1.2.Rumusan Masalah.....	5
1.3. Tujuan dan Manfaat.....	5
1.3.1. Tujuan.....	5
1.3.2. Manfaat.....	5
1.4.Metode Penelitian.....	6
1.4.1. Pengumpulan Data.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
2.1. Landasan Teori.....	11
2.2. Perkembangan perkeretapian di Pulau Jawa.....	12
2.3. Hasil Penelitian Sebelumnya.....	19
BAB III PROFIL WILAYAH	23
3.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	23

3.2. Sejarah Kota Surabaya.....	47
BAB IV DESKRIPSI DATA LAPANGAN	48
4.1. Deskripsi Lingkungan.....	48
4.2. Deskripsi Situs.....	59
BAB V PERKEMBANGAN TRANSPORTASI DI KOTA SURABAYA.....	60
5.1. Stasiun Surabaya Kota (Stasiun semut).....	60
5.2. Perubahan Jenis lokomotif.....	65
5.3. Stasiun Surabaya Kota pada masa perkembangan transportasi di Surabaya.....	70
BAB VI KESIMPULAN	75
DAFTAR PUSTAKA.....	78

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Peta Administrasi Kota Surabaya	23
Gambar 4. 1 Denah Sketsa Stasiun Surabaya Kota	50
Gambar 5. 1 Bangunan Stasiun Surabaya kota 1878.....	63
Gambar 5. 2 Sketsa Bangunan Stasiun Surabaya Kota 1878	63
Gambar 5. 3 Bangunan Stasiun Surabaya Kota 1899.....	63
Gambar 5. 4 Sketsa Bangunan Stasiun Surabaya Kota 1899	63
Gambar 5. 5 Peta Jalur Kereta Api di Surabaya	64
Gambar 5. 6 Emplasemen Stasiun Surabaya Kota	66
Gambar 5. 7 Lokomotif Seri Pertama SS	66
Gambar 5. 8 Lokomotif Uap B50 04.....	67
Gambar 5. 9 Roda-roda penggerak utama lokomotif	69

DAFTAR FOTO

Foto 4. 1 Lingkungan Pada Bagian Utara.....	48
Foto 4. 2 Lingkungan Pada Bagian Barat.....	48
Foto 4. 3 Lingkungan Pada Bagian Selatan.....	49
Foto 4. 4 Lingkungan Pada Bagian Timur	49
Foto 4. 5 Ruang Penginapan Kondektur.....	51
Foto 4. 6 Ruang barang-barang bestel	51
Foto 4. 7 Mushola	51
Foto 4. 8 Kamar Listrik	51
Foto 4. 9 Jalan Keluar.....	52
Foto 4. 10 PMK	52
Foto 4. 11 Kamar	52
Foto 4.12 Tempat pembayaran	52
Foto 4. 13 Admnistrasi KS	53
Foto 4. 14 Ruang KS	53
Foto 4. 15 Surat Kawat	53
Foto 4. 16 Kamar Uang	53
Foto 4. 17 Ruang Kosong	54
Foto 4. 18 Dinas material	54
Foto 4. 19 Dinas Gerobag.....	54
Foto 4. 20 Ruang Tunggu Kelas 1 dan 2	54
Foto 4. 21 Dapur.....	55
Foto 4. 22 Toilet	55
Foto 4. 23 Ruang Penumpang.....	55
Foto 4. 24 Tempat pengiriman barang-barang bagasi	55
Foto 4. 25 Ruang kosong.....	56
Foto 4. 26 Tempat penerimaan barang-baran bagasi.....	56
Foto 4. 27 Tampak Utara bangunan Stasiun Surabaya Kota	56
Foto 4. 28 Tampak Barat Bangunan Stasiun Surabaya Kota	56
Foto 4. 29 Rel lama.....	57

Foto 4. 30 Rel Baru.....	57
Foto 4. 31 Bekas Rel Stasiun Surabaya Kota	58
Foto 4. 32 Bekas Rel Stasiun Surabaya Kota	58
Foto 4. 33 Bekas Rel Stasiun Surabaya Kota	58
Foto 4. 34 Nama Pabrik Industri	59
Foto 4. 35 Nama Perusahaan Mesin Baja.....	59
Foto 5. 1 Kereta api zaman sekarang.....	67

ABSTRAK

Veronika Sri Enjel, “*Stasiun Semut (Stasiun Surabaya Kota): Peranan Selama Masa Transportasi Tahun 1800-1900 Di Surabaya*” (dibimbing oleh, Supriadi, dan Musadad).

Penelitian ini membahas mengenai suatu peranan Stasiun Surabaya Kota selama masa perkembangan jaringan transportasi kereta api di Surabaya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu, pengumpulan data, pengolahan data, dan interpretasi data. Pada pengumpulan data menggunakan Data pustaka dan data lapangan, lalu pada pengolahan data menggunakan data kepustakaan dan data lapangan dan Interpretasi Data yang diolah kemudian dikumpulkan untuk menjawab pertanyaan penelitian yang ditunjukkan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa suatu peranan transportasi jaringan kereta dan Stasiun Surabaya kota bagi penduduk di Surabaya baik dalam hal pengangkutan maupun mobilitas.

Kata Kunci: Stasiun, Peranan, Transportasi

ABSTRACT

Veronika Sri Enjel, "Semut Station (Surabaya City Station): Role During the Transportation Period 1800-1900 in Surabaya" (supervised by, Supriadi, and Musadad).

This research discusses the role of Surabaya City Station during the development of the railway transportation network in Surabaya. The methods used in this research are data collection, data processing and data interpretation. Data collection uses library data and field data, then data processing uses library data and field data and interpretation. The processed data is then collected to answer the research questions addressed. The results of this research show that the role of the train network and Surabaya City Station for residents in Surabaya is both in terms of transportation and mobility.

keywords : Stations, Roles, Transportation

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, karena transportasi menjadi salah satu dasar peningkatan pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi, transportasi juga merupakan media perpindahan manusia dan milik mereka (barang) dari suatu tempat ke tempat lain. Oleh karena itu transportasi sangat berperan penting bagi kehidupan manusia sepanjang waktu seiring dengan berkembangnya Revolusi Industri pada abad ke-18 membawa dampak besar pula pada perkembangan teknologi transportasi lalu muncullah upaya besar-besaran dari pihak kolonial untuk mengangkat kekayaan yang dihasilkan masyarakat pribumi di Hindia Belanda.

Sebelum adanya kereta pihak kolonial menggunakan tenaga hewan untuk mengangkut barang dagangan namun tenaga ini belum mampu mengangkut banyak bawahan karena keterbatasan beban angkut yang berlebihan sehingga banyak barang dagangan yang rusak saat di perjalanan dan menimbulkan banyak kerugian bagi pihak kolonial. Sehingga pada saat ditemukannya mesin uap yang menjawab kebutuhan para pedagang untuk dapat mengangkut barang dalam volume besar dan barang bisa sampai di pelabuhan dengan tepat waktu.

Pembangunan jalur kereta bertujuan memudahkan perdagangan jalur darat di pulau Jawa dan pertama kali dibangun di tahun 1870 sampai tahun 1920,

namun gagasan tersebut baru menjadi kenyataan pada tahun 1871. Sebelum James Watt menemukan tenaga uap yang dapat digunakan untuk menggerakkan mesin pada tahun 1765, manusia hanya mengandalkan alam semata-mata untuk bepergian yaitu dengan berjalan kaki, atau bersahabat dengan hewan-hewan pengangkut, seperti kuda, keledai, unta, gajah, dengan seiring perkembangan kebutuhan memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain, manusia mulai menciptakan gerobak yang ditarik oleh hewan, adapun di kawasan perairan, seperti di sungai, danau atau laut, manusia melintasinya dengan memakai kendaraan rakit, sampan, perahu, kapal atau alat sejenisnya.

Keberhasilan perusahaan kereta api swasta milik belanda, Staatsporwegen (SS) telah membangun jalur lintas pertamanya dengan lintas Surabaya, pasuruan dan malang, pada perkembangannya cakupan SS semakin meluas sehingga SS juga membangun jalur kereta api di daerah lain. Awal penemuan lokomotif berasal dari angkutan batu bara di Inggris, gerobak barang yang membawa angkutan batu bara tersebut diletakkan di atas rel dan ditarik oleh beberapa kuda yang mengakibatkan banyak kuda yang mati kelelahan dan menyebabkan pengiriman batu bara menjadi terhambat, hal tersebut mulai dicoba dan dipecahkan sehingga mesin uap mulai diteliti namun penemuan ini belum banyak dipergunakan oleh khalayak umum sehingga pada tahun 1786 teknologi mesin uap mulai dikembangkan oleh William Murdock seorang insinyur inggris yang berhasil membuat kereta uap dengan 2 sistem silinder pertama. Penemuan akan lokomotif uap telah mengubah jalan revolusi industri dan angkutan transportasi di dunia, perkembangan lokomotif dari yang sederhana berubah menjadi mesin yang

memiliki kekuatan besar hingga dapat menarik kereta dengan muatan yang berat dan panjang para penumpang juga bisa bepergian dengan jarak jauh dengan waktu yang lebih cepat.

Perkembangan pembangunan jalur kereta api di Nusantara berfungsi untuk menyalurkan hasil produksi dari industri perkebunan di pedalaman menuju kota-kota pelabuhan yaitu Semarang di Wilayah Jawa Tengah, Batavia di Wilayah Jawa Barat, dan Surabaya di Wilayah Jawa Timur. Jaringan kereta api di Jawa saat itu merupakan salah satu jaringan paling lengkap di Asia. Pembangunan-pembangunan tersebut memberikan pengaruh terhadap mobilitas sosial karena pembangunan jalur kereta api dan perkebunan menyerap tenaga kerja yang cukup berat khususnya di Surabaya. Pembangunan jalur-jalur kereta api di dalam kota terus dibangun sebagai sarana transportasi yang efektif untuk memfasilitasi berbagai kegiatan warga di Surabaya. Kota Surabaya yang mengalami pertumbuhan penduduk dan pembangunan yang pesat membuat perluasan kota menjadi alternatif agar pembangunan terus dapat dijalankan dan dapat menampung warga yang terus bertambah.

Surabaya merupakan pusat perdagangan dan pelabuhan besar memiliki infrastruktur yang lebih lengkap dibandingkan dengan wilayah pedalaman telah menarik masyarakat-masyarakat luar untuk datang. Hal ini mendorong masyarakat yang ingin melakukan perubahan perpindahan untuk mendapatkan hidup yang lebih layak sehingga kereta api menjadi alat transportasi perpindahan tersebut. Tahun 1875, didirikanlah perusahaan kereta api negara Staatspoorwegen Matshapij (SS) untuk melengkapi jaringan lintas utama kereta api se-Jawa. Dalam

strategi tersebut pemerintah Hindia-Belanda mengusung ideologi liberal, mereka merencanakan bahwa jaringan rel kereta api di Pulau Jawa akan dibangun oleh perusahaan-perusahaan swasta, yang masing-masing mendapat konsesi untuk lintas tertentu. Strategi tersebut lebih realistis sehingga pada tahun 1880-an banyak perusahaan kereta api kecil didirikan, yang kemudian mendapat konsesi untuk mengeksploitasi jaringan daerah wilayah tertentu, sebagai pelengkap lintas-lintas utama yang dieksploitasi oleh perusahaan negara atau dikenal dengan SS.

Stasiun Surabaya kota merupakan stasiun yang dilalui jalur lintas kereta milik pemerintah yaitu SS. Ide awal pembangunan stasiun Surabaya kota berkaitan dengan sistem perdagangan dan ekspor-impor di wilayah-wilayah Eropa, agar hal tersebut dapat tercapai dan sampai di pelabuhan dengan tepat waktu sehingga barang tidak rusak saat tiba di tujuan. Sehingga tahun 1875 didirikan perusahaan kereta Api Negara Staatsspoorwegen (SS) untuk melengkapi jaringan lintas utama kereta api Se-Jawa kebanyakan bangunan stasiun SS dari akhir abad ke-19 memiliki kemiripan satu sama lain, misalnya morfologi dan ornamennya. Gaya arsitektur yang digunakan dipengaruhi gaya neoklasik yang terinspirasi gaya Romawi dan Yunani dapat dilihat dari ukuran bangunan stasiun, dan jumlah pintu utama yang berjejer terdapat beberapa stasiun yang menggunakan gaya neoklasik yaitu Surabaya kota (barisan lima pintu), Malang, Kediri, Madiun (tiga pintu), dan Gubeng, Probolinggo, solo jebres (dua pintu).

Sebuah stasiun bisa menjadi tempat alih kereta api bagi penumpang yang akan melanjutkan tujuan dengan kereta api lain, Stasiun tidak lepas dari arsitekturnya yang kebanyakan ditemui stasiun-stasiun mempunyai ciri khas dan

arsitektur yang menarik yang hingga saat ini masih mempertahankan bangunan aslinya. Arsitektur stasiun mengikuti gaya-gaya arsitektur yang populer pada zamannya umumnya perusahaan swasta dituntut untuk menghemat anggaran, sehingga stasiun dan halte yang mereka bangun agar sederhana, terutama pada masa awal pengoperasiannya. Namun perusahaan Negara SS memiliki dana yang cukup banyak untuk membangun stasiun besar dengan arsitektur menarik.

1.2. Rumusan Masalah

- a) Bagaimana perubahan bentuk pada Stasiun Semut (Stasiun Surabaya Kota) pada Tahun 1878-1899 ?
- b) Bagaimana Perubahan jenis Lokomotif yang digunakan pada Stasiun Semut (Stasiun Surabaya Kota) ?

1.3. Tujuan Dan Manfaat

Berdasarkan permasalahan yang telah di paparkan di atas, maka penulis memiliki tujuan yang ingin dicapai yaitu:

1.3.1. Tujuan

1. Mengetahui penyebab perubahan pada Stasiun Semut (Stasiun Surabaya Kota) tahun 1878-1899.
2. Mengetahui perubahan pada penggunaan lokomotif yang digunakan pada stasiun semut (Stasiun Surabaya Kota)

1.3.2. Manfaat

Dapat menjadi pengetahuan bagi penulis dan para pembaca mengenai suatu perkembangan transportasi di Pulau Jawa Khususnya di

Surabaya sendiri yang menjadi sebuah pusat perdagangan pada masa penjajahan Kolonialisme.

1.4. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini terbagi menjadi tiga tahapan yaitu tahap pengumpulan data, pengolahan data, dan eksplanasi. Berikut uraian metode yang dimaksud :

1.4.1. Pengumpulan Data

Dalam penelitian kali ini penulis menggunakan metode pengumpulan data antara lain Studi pustaka, Observasi, Metode yang digunakan dalam proses pengumpulan data dalam penelitian ini adalah :

1. Data Pustaka

Pengumpulan data pustaka difokuskan untuk mengumpulkan data terkait penelitian yang serupa yang telah dilakukan di Stasiun Surabaya Kota (Stasiun Semut). Pengumpulan data bersumber dari skripsi, tesis, disertasi, artikel, jurnal dan buku. Hasil pengumpulan data tersebut dapat membantu penulis dalam menyusun rencana penelitian. Pengumpulan data melalui studi lapangan dengan cara melakukan observasi pada situs yang dijadikan tempat penelitian. Kegiatan tersebut diawali dengan melakukan pendeskripsian untuk menggambarkan fakta di lapangan ke dalam bentuk tulisan untuk dijadikan data dalam penelitian ini. Adapun hal yang dideskripsikan meliputi kondisi lingkungan situs, serta pendeskripsian bangunan Stasiun serta rel-rel yang masih tersisa.

2. Data Lapangan

Pengumpulan data lapangan dilakukan dengan cara observasi dan survei. uraiannya sebagai berikut:

a) Observasi

Observasi adalah melakukan pengamatan terhadap tinggalan arkeologi yang ditemukan di lapangan untuk memperoleh gambaran awal mengenai tinggalan arkeologi, keadaan lingkungan ataupun luas situs. Observasi yang dilakukan setelah data kepustakaan lengkap adalah mencocokkan data dengan penelitian-penelitian sebelumnya yang membahas mengenai Stasiun Semut (Stasiun Surabaya Kota) di Kelurahan Bongkaran, Kecamatan Pabean Cantikan, Kota Surabaya. pengamatan yang dilakukan berupa penentuan lokasi, pendeskripsian dan pemotretan. Dalam tahap ini dilakukan wawancara dengan pihak PT KAI Office Daop 8 Surabaya untuk memperoleh informasi mengenai Stasiun Semut (Stasiun Surabaya Kota) dan Lokasi Stasiun. Proses perekaman dilakukan dengan cara pemotretan terhadap setiap sisi bangunan stasiun dan sisa-sisa rel pada stasiun, kemudian pengambilan foto secara detail pada setiap ruangan stasiun dan sisa-sisa rel yang menjadi pendukung dalam penelitian ini. Selain dari pengambilan foto pada Stasiun dan foto secara detail, diperlukan pula foto lingkungan sekitar stasiun hal ini dilakukan untuk memperkuat pendeskripsian yang dilakukan terhadap lingkungan stasiun terkait.

b) Survei

Survei merupakan lanjutan dari observasi awal yang telah dilakukan. Survei dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh data yang lebih mendalam terhadap objek penelitian dengan cara mencocokkan dan menggabungkan data kepustakaan dan data observasi awal yang memperoleh data yang lebih mendalam terhadap objek penelitian dengan cara mencocokkan dan menggabungkan data kepustakaan dan data observasi awal yang diperoleh sebelumnya. sebelum melakukan survei, hal yang dilakukan adalah pengurusan perizinan, manajemen tim dan biaya serta penyediaan alat penelitian berupa kompas, kamera, rol meter, alat tulis menulis dan skala gambar penunjuk arah dan 100cm. Survei dimulai di dari Stasiun Gubeng dan Stasiun Surabaya Kota yang baru dengan ditemani oleh pihak KAI Daop 8, Survei dilakukan dengan menggunakan kereta Api dari Stasiun Gubeng ke Stasiun Surabaya Kota. Setelah menemukan objek penelitian, kemudian dilakukan pendeskripsian objek dan lingkungan, pengukuran dan pemotretan objek maupun lingkungannya. Dalam survei ini dilakukan juga wawancara, wawancara dilakukan untuk melengkapi data lapangan yang diperoleh dan mengetahui sejarah dan lokasi objek penelitian. Metode wawancara yang dilakukan adalah wawancara terbuka (opened interview), berupa bertanya secara langsung kepada informan lebih leluasa dalam memberikan jawaban atau keterangan. pertanyaan yang ditanyakan tergantung kebutuhan dan dapat berkembang tergantung pengetahuan narasumber. wawancara yang ditujukan kepada warga sekitar objek penelitian.

1.4.2 Pengolahan Data

Pada tahap ini, data yang diperoleh dari kepustakaan dan data lapangan untuk selanjutnya diolah. Setelah terkumpul, data lapangan kemudian diidentifikasi berdasarkan fungsinya. Selanjutnya diklasifikasikan berdasarkan keletakkan administrasinya. Hal selanjut yang dilakukan adalah pembuatan peta keletakkan lokasi dan jalur tinggalan perkeretaapian di Kota Surabaya. Hal ini dilakukan untuk melihat dengan jelas di mana saja lokasi bangunan dan jalur yang dilalui dengan mengacu pada peta tahun 1905 untuk mengetahui.

1.4.3 Interpretasi Data

Metode interpretasi merupakan tahap terakhir dari penelitian ini. Data yang telah diolah kemudian dikumpulkan untuk menjawab pertanyaan penelitian yang diajukan. Data ini ditafsirkan berdasarkan tinggalan arkeologis yang ada di lapangan dengan data historis untuk mendapatkan sebuah kesimpulan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersediannya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapat jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Menurut Morlok (1991) transportasi merupakan pemindahan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, selingan serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi. Tamin (2000) mengungkapkan bahwa transportasi adalah pergerakan manusia dan/atau barang dari tempat yang satu ke tempat yang lain. Pergerakan timbul karena adanya aktivitas di dalam masyarakat. Terdapat lima unsur pokok transportasi antara lain:

1. Manusia, yang membutuhkan transportasi;
2. Barang, yang diperlukan manusia;
3. Kendaraan, sebagai sarana transportasi;
4. Jalan, sebagai prasarana transportasi;
5. Organisasi, sebagai pengelola transportasi.

Pada dasarnya, ke lima unsur di atas saling terkait untuk terlaksanannya transportasi. Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara

manusia satu dengan yang lain, yang bersifat kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi yang diangkut. Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu Negara, dimana transportasi menjadi salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi.

Sebelum adanya kereta api, kereta digerakan dengan tenaga hewan seperti kuda namun kereta ini belum mampu mengangkut banyak bawaan karena keterbatasan beban angkut. Kereta api sudah ada di Indonesia sejak tahun 1867. Pengaruh diadakannya kereta ini didasarkan keinginan para pedagang Belanda untuk memiliki transportasi angkut yang bisa membawa barang dagangan dalam jumlah yang lebih banyak dan cepat. Pembangunan jalur kereta bertujuan untuk memudahkan perdagangan jalur darat di Pulau Jawa. Akhirnya pada tanggal 31 Oktober 1852, pemerintah Belanda mengeluarkan keputusan yang menetapkan pemberian kemudahan bagi kalangan penguasa swasta untuk mendapat konsesi (izin) pembukaan jalan rel atau usaha alat transportasi kereta api di Pulau Jawa. Konsesi ini kemudian diberikan kepada beberapa penguasa asing yang kemudian mendirikan Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) pada tahun 1862.

2.2 Perkembangan Perkeretapian di Pulau Jawa

Sama seperti infrastruktur jalan, jembatan, pelabuhan, jaringan irigasi, dan penyediaan air bersih, jaringan rel kereta api juga merupakan peninggalan karya insinyur Belanda dari zaman kolonial. Selain berkaitan dengan pembentukan tata negara kolonial modern, perkembangan keretaapi juga berkaitan dengan integrasi Hindia-Belanda ke dalam perdagangan internasional. Dengan terus bergulirnya sistem kolonial, kebijakan eksploitasi maksimal dengan Sistem Tanam Paksa lama-kelamaan berubah menjadi kebijakan untuk mengembangkan Hindia-Belanda sebagai sebuah negeri modern dan sejahtera.

Sejarah awal perkembangan kereta api di Jawa sejalan dengan pembangunan pabrik gula. Seperti mesin pabrik gula, kereta api juga didatangkan sebagai bagian dari hasil Revolusi Industri di Eropa. Pada awal zaman kereta api, dibangun beberapa jalur rel yang menghubungkan daerah pertanian di pedalaman dengan pelabuhan laut, dengan angkutan hasil bumi dan industri yang merupakan bahan ekspor utama. Selain fungsi pokok tersebut ada fungsi lain, yaitu fungsi militer; kereta api menghubungkan kota garnisun di pedalaman dengan pelabuhan laut. Jalur rel tersebut kebanyakan berorientasi utara-selatan tidak barat-timur karena keadaan geografis Pulau Jawa yang panjang. Lama-kelamaan angkutan penumpang semakin penting sehingga dibangun jaringan rel yang menghubungkan kota-kota besar yang tersebar di Pulau Jawa dari barat ke timur bukan dari utara ke selatan. Hasilnya, jaringan kereta api semakin berubah dari jaringan kereta api barang berorientasi utara-selatan menjadi jaringan kereta penumpang berorientasi barat-timur. Sejak 1949 seluruh jaringan kereta api antar

kota di Pulau Jawa dikelola oleh satu perusahaan kereta api negara yang berganti nama beberapa kali: Djawatan Kereta Api (DKA) 1945, Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) 1963, Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) 197, Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) 1991, PT Kereta Api (PT KA) 1999, PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) 2010. Perusahaan negara tersebut adalah pewaris sebelas perusahaan kereta api yang beroperasi pada akhir zaman kolonial. Pada zaman pendudukan Jepang (1942-1945) sebelas perusahaan tersebut dikelola sebagai satu kesatuan. Pada periode 1945-1949, perusahaan itu secara *de jure* tetap beroperasi dengan nama *Verenigd Spoorwegbedrijf* (VS) yang berarti perusahaan sepur serikat. Pada 1949, VS secara resmi masuk DKA (Olivier Johannes Raap, 2017).

Sebelum tahun 1942 terdapat banyak sekali perusahaan swasta yang masing-masing memiliki konsesi dari pemerintah untuk mengoperasikan kereta api di beberapa wilayah tertentu. Situasi itu berasal dari politik pada pertengahan abad ke-19, saat pembangunan jalur kereta api mulai direncanakan. Saat itu pemerintah Hindia-Belanda mengusung ideologi liberal. Mereka merencanakan bahwa jaringan rel kereta api di Pulau Jawa akan dibangun oleh perusahaan-perusahaan swasta yang masing-masing mendapat konsesi untuk lintas tertentu. Pernah terdapat 17 perusahaan swasta yang masing-masing mengoperasikan lintas atau jaringan kereta api di Jawa. Selain itu terdapat juga perusahaan negara *Staats Spoorwegen* (SS) yang membangun dan mendayagunakan jalur kereta api yang tidak dibiayai investor swasta. Beberapa perusahaan swasta pernah dibubarkan,

diambil alih, sehingga pada 1940 tinggal 12 perusahaan perkeretaapian di Pulau Jawa yang masih memiliki 5.137 kilometer rel (Olivier Johannes Raap, 2017).

Pada 1860-an, pemerintah Hindia-Belanda menganut ideologi liberal. Mereka merencanakan bahwa semua jaringan rel kereta api di Pulau Jawa akan dibangun oleh perusahaan-perusahaan swasta, yang dibiayai oleh investor swasta. Namun saat NIS menjadi pionir pada 1870-an, proyek perkeretaapian menjadi kurang menarik bagi para investor karena tidak begitu menguntungkan seperti yang diharapkan. Kemudian pemerintah Hindia-Belanda mempertimbangkan kembali kebijakannya dan membuat strategi baru. Rencananya, jaringan lintas utama kereta api se-Jawa dibangun dan didayagunakan oleh perusahaan negara *Staats Spoorwegen* (SS) yang didirikan pada 1875. Perusahaan swasta diberi kesempatan membangun jaringan kereta api daerah yang terhubung dengan jaringan kereta api negara. Sesuai konsesi yang diberikan, jaringan daerah tersebut bisa dibangun sebagai jalur kereta api atau jalur trem. Biasanya trem diartikan sebagai kereta api dalam kota, namun dimaksudkan adalah kereta api ringan yang bersifat regional. Trem tampilannya mirip kereta api biasa tetapi biasanya rel dibangun dengan konstruksi lebih ringan. Lokomotif dan gerbongnya berukuran kecil. Kapasitasnya lebih rendah dan kecepatan lebih lambat, maksimal 35 kilometer per jam. Trem dapat berbelok dengan radius lebih kecil sampai sekitar 20 meter. Proses pembangunan rel trem bisa lebih cepat dan lebih murah, demikian juga dengan biaya lokomotif dan gerbongnya. Semua jaringan trem di Jawa dibangun sebagai penyebaran jaringan kereta api utama yang dimiliki SS dan NIS. Semua jaringan trem tersebut tersambung dengan jaringan trem lain atau jaringan

kereta api utama di satu atau lebih lokasi. Dalam konsesi yang diberi oleh pemerintah setelah 1870 selalu ditentukan bahwa sebuah jalur trem harus cocok untuk dilintasi gerbong seukuran gerbong SS. Sebab itu, rel trem selalu menggunakan ukuran lebar di antara kedua barang rel 1.067 M. Sering kali sebuah lokomotif trem memiliki dua sisi muka, dengan tempat pengemudi di sisi depan dan juga di sisi belakang. keuntungannya , lokomotif sejenis itu tidak perlu diputar kembali di stasiun akhir dengan menggunakan rel putar, hanya perlu dilansir agar posisinya tetap ada di muka rangkain saat perjalanan ke arah sebaliknya.

Sekarang seluruh jaringan rel antar kota di Pulau Jawa menggunakan lebar sepur 1.067 milimeter. Lebar sepur maksudnya adalah jarak antara kedua batang rel. Jarak itu juga disebut dengan lebar jalur rel, atau dengan bahasa Inggris *gauge*, sesuai dengan jarak diantara roda sebelahkiri dan kanan pada kereta api. Pernah terdapat lintas yang menggunakan lebar 1.435 milimeter (jaringan NIS di Jawa Tengah), atau 1.088 millimeter (jaringan trem di Batavia), atau bahkan sepurmini selebar 600 atau 700 milimeter (jaringan trem sekitar karawang dan jaringan industri. Pemerintah Kolonial ingin menentukan standar untuk seluruh wilayah Hindia-Belanda, sebagai antisipasi terhadap kemungkinan terpecah-pecahnya jaringan rel se-Jawa yang pembangunannya telah direncanakan. Hal tersebut mungkin terjadi karena beberapa jalur rel memiliki lebar yang tidak sama. Jarak 1.435 milimeter ('sepur lebar') mengikuti sepur standar di Eropa saat itu. Rel selebar itu punya kelebihan dalam hal kapasitas, stabilitas, dan kenyamanan. Sementara sepur sempit lebih ekonomis karena pembangunan dan eksploitasinya

lebih murah. Selain itu, jalur rel sempit bisa dibangun dalam waktu lebih singkat dengan belokan lebih tajam. Hal itu menjadi alasan bagi pemerintah Hindia-Belanda untuk mempertimbangkan, gauge mana yang paling cocok untuk situasi di Jawa, dilihat dari sudut pandang ekonomis. Pada 1869 ditugaskan sebuah tim ahli yang menyarankan bahwa lebar rel yang paling cocok adalah 1.067 milimeter. Di daerah pegunungan, biaya pembangunan rel dapat kurangi hingga 67%. Diputuskan bahwa ‘sepur sempit’ ini menjadi sepur standar untuk Hindia- Belanda.

Pada 1860-an, pemerintah Hindia-Belanda menganut ideologi liberal. Mereka merencanakan, jaringan rel kereta api di Pulau Jawa akan dibangun oleh perusahaan-perusahaan swasta dengan investasi mereka. Lintas Semarang-Solo-Yogyakarta selesai dibangun pada 1872 dan lintas Batavia-Bogor mulai dioperasikan pada 1873 oleh perusahaan swasta *Nederlandsch Indische Spoorwegmaatschappij* (NIS). Meskipun perhitungan awal terlihat sangat menjanjikan, ternyata jalur kereta api sepanjang kurun waktu 1870-an tidak begitu menguntungkan seperti yang diharapkan, sehingga para investor kurang tertarik untuk terus membiayai proyek ini. Pada 1875 didirikanlah perusahaan Kereta Api Negara *Staats Spoorwegen* (SS) untuk melengkapi jaringan lintas utama kereta api se-Jawa. Dalam strategi baru tersebut, perusahaan swasta tetap diberi perandengan diberi kesempatan untuk membangun jaringan-jaringan kereta api daerah yang terhubung dengan jaringan milik negara. Strategi itu ternyata lebih realistis. Pada 1880-an banyak perusahaan kereta api kecil didirikan, yang kemudian mendapat konsesi untuk mengeksploitasi jaringan daerah di wilayah tertentu, sebagai pelengkap lintas-lintas utama yang dieksploitasi oleh perusahaan negara, SS.

SS mulai mengerjakan tugasnya dengan cergas Jaringan rel SS yang diletakkan di sebelah barat jaringan NIS di Jawa Tengah disebut *westerlijnen* (jaringan lintas barat), sementara jaringan SS di sebelah timur wilayah NIS disebut *oosterlingen* (jaringan lintas timur). Pembangunan oosterlingen dimulai lebih dulu, dengan titik awal Stasiun Surabaya Kota. Pada periode 1878-1903 diwujudkan dua lintas utama yang dibuka secara bertahap:

1. Jalur Surabaya-Pasuruan, yang selesai dibangun pada 1878, merupakan bagian pertama lintas Surabaya-Banyuwangi yang akhirnya diwujudkan pada 1903 dan membentang sepanjang 309 kilometer. Dari Bangil dibangun percabangan ke Malang sepanjang 49 kilometer yang sudah selesai pada 1879. Terusan dari Malang ke Blitar sepanjang 73 kilometer diresmikan pada 1897.
2. Lintas Surabaya-Solo selesai dibangun pada 1884. Jalur lama lewat Sidoarjo membentang sepanjang 258 kilometer. Pada 1895 dibuka jalur pintas lewat Krian sehingga panjang total disingkat menjadi 240 kilometer. Dari Kertosono dibangun percabangan ke Kediri sepanjang 28 kilometer yang sudah selesai pada 1881. Terusan Kediri-Blitar sepanjang 69 kilometer dibuka pada 1884.

Kedua percabangan yang masing-masing telah selesai dibangun pada 1879 dan 1881, yaitu Bangil-Malang dan Kertosono-Kediri, pada 1897 dihubungkan lewat Blitar. Saat itu terbentuk Blitar Lijn (Lintas Blitar) dari Bangil ke Kertosono lewat Blitar. Selain tiga lintas utama tersebut, juga dibangun beberapa lintas sekunder, antara lain ke pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya. Di Solo, jaringan SS terhubung dengan jaringan NIS. Selain itu, pada beberapa titik, jaringan SS menyambung dengan beberapa jaringan antara lain OJS (Oost Java Spoorwegmaatschappij), MS (Malang Spoorwegmaatschappij), dan PbSM (Probolinggo Spoorweg Maatschappij).

Kebanyakan bangunan stasiun SS dari akhir abad ke-19 memiliki kemiripan satu sama lain, misalnya morfologi dan ornamennya. Gaya arsitektur yang digunakan dipengaruhi gaya neoklasik yang terinspirasi gaya Romawi dan Yunani. Selain itu, arsitektur gedung stasiun juga banyak dipengaruhi oleh gaya chalet yang terinspirasi dari rumah kayu di pegunungan di Eropa. Kebanyakan stasiun memiliki bagian depan dengan barisan pintu lengkung yang menuju ke ruangan lobi. Di atas bagian depan terdapat gunung berbentuk segitiga, dengan di atasnya sebuah atap pelana lebar yang sedikit curam dan dihiasi ornamen. Pada dinding depan stasiun, di atas barisan pintu selalu ditempel atap payon yang menurun ke arah depan. Pinggiran atap payon tersebut selalu dihiasi gigi talang, salah satu ciri khas gaya arsitektur chalet. Pada dinding depan di atas payon tersebut hampir selalu ada tiang untuk menancapkan bendera. Pada kedua sisi stasiun sebelah kirikan kanan dibangun sayap lebar. Di dalamnya terdapat fasilitas stasiun lain. Pada umumnya bangunan fasilitas berbahan batu dan di belakangnya dibangun kanopi besar berkonstruksi besi beratap seng di atas peron dan jalur rel, yang diletakkan sejajar dengan bangunan stasiun. Status stasiun bisa dilihat dari ukuran bangunan, dan juga dari jumlah pintu utama yang berjejer. Dalam bab ini ditemui stasiun dengan barisan lima pintu (Surabaya Kota), tiga pintu (Malang, Kediri, Madiun), dan dua pintu (Gubeng, Probolinggo, Solo Jebres). Dengan dua pintu saja, stasiun tersebut kalah status dari stasiun yang memiliki barisan tiga pintu di bagian depan. Bangunan stasiun di kota kecil memiliki arsitektur kurang mewah. Tetap ada bagian pintu yang didampangi dua sayap, tetapi di atas pintu tidak terdapat bagian segitiga melainkan atap pelana yang berorientasi sejajar

dengan jalur rel. Tetap ada barisan dua pintu utama (Lawang, Banyuwangi). Tidak ada kanopi di atas jalur rel, hanya dibangun atap payon di atas peron satoe(Olivier JohannesRaap, 2017).

2.3. Hasil Penelitian Sebelumnya

Beberapa peneliti naturalis, sejarahwan, dan Arkeolog telah banyak menulis mengenai perkembangan perkeretaapian di Indonesia yaitu dengan membuat jurnal atau menggali sejarah transportasi yang pernah dibangun oleh Hindia-Belanda di Indonesia. Pada pertengahan abad ke- 18 Masehi, alat transportasi makin lama menjadi masalah besar dan sulit. Sejak saat itu muncullah upaya dari pengusaha kolonial untuk mengangkut kekayaan yang dihasilkan dari bumi Indonesia sebagai barang dagangan untuk dijual ke pasar internasional. Walaupun pada mulanya penggunaan kereta api sebagai alat transportasi di Indonesia berdasarkan pertimbangan kolonial, namun dalam perkembangannya berdampak pula terhadap kepentingan hajat hidup bangsa pribumi, bangsa Indonesia (Tim Telaga Bakti Nusantara,1997). Kereta api sudah ada di Indonesia sejak tahun 1867. Pengaruh diadakannya kereta api ini didasarkan oleh keinginan para pedagang Belanda memiliki transportasi angkut yang bisa membawa barang dagangan lebih banyak dan cepat. Pembangunan jalur kereta juga dilakukan agar memudahkan perdagangan jalur darat di Pulau Jawa.

Beberapa peneliti Sejarah, Arkeologi dan penggiat perkeretaapian telah banyak membahas mengenai perkembangan perkeretaapian di Pulau Jawa. Pada tahun 2014, Jurusan sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang telah mengeluarkan jurnal dengan judul “PerkembanganPerkeretaapian Pada Masa

Kolonial Di Semarang Tahun 1867-1901 ”Dimana ia membahas awal pembangunan rel kereta api di kota Semarang serta peranan perkeretaapian di Semarang yang dapat mempercepat terjadinya mobilitas penduduk di kota Semarang. Dikarenakan peningkatan perkebunan dan pertanian mendorong pemerintah Hindia-Belanda menambah transportasi darat yang dapat menembus ke wilayah-wilayah pedalaman dengan biaya yang lebih murah dan lebih cepat. Pada tahun 2014 Iwan Hermawan atau Balai Arkeologi Bandung telah menulis jurnal dengan judul “kereta api mengurai kebuntuan transportasi di pulau jawa” yang membahas tentang perkembangan transportasi di pulau Jawa yang membawa dampak yang luar biasa bagi masyarakat di indonesia, khususnya di Pulau Jawa. Pada tahun 2016 Rezky Atyka Wijaya dengan judul “Perkeretaapian Indonesia: Telaah Tentang Perkembangan Sosial Ekonomi Pada Masa Orde Baru (1966-1998)” yang membahas Peranan perkeretaapian dibidang sosial dalam mengatasi permasalahan di daerah perkotaan terutama untuk membantu mengatasi kemacetan lalu lintas di wilayah perkotaan. Pada tahun 2022 Iwan Hermawan dari atau Pusat Riset Arkeologi Prasejarah Dan Sejarah Badan Riset Dan Inovasi Nasional (BRIN) telah mengeluarkan jurnal dengan judul “Jalur Garut -Cikajang: pengembangan perkeretaapian di selatan Jawa Barat Masa Kolonial” yang berisi mengenai pembangunan jalur kereta api Garut-Cikajang yang merupakan bagian dari pembangunan infrastruktur transportasi yang menghubungkan jalur utama kereta api Pulau Jawa dengan pesisir selatan Jawa Barat. Pada tahun 2015 Fitriani Novita, Ibnu Sodik, dan Arif Purnomo Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu sosial Universitas Negeri Semarang telah menulis jurnal “Perkeretaapian Di Wonosobo

Tahun 1917-1942” yang membahas pembukaan jalur kereta api di Wonosobo dilatarbelakangi oleh permintaan pabrik gula di sekitar wonosobo yang mengeluhkan kesulitan dalam pendistribusian, sehingga masyarakat juga menggunakan kereta api sebagai sarana transportasi umum. Pembangunan perkeretaapian sangat membawa pengaruh besar di beberapa kota-kota yang ada di Pulau Jawa dan jalur pertama yaitu antara Semarang dengan kedung jati. Aktivitas kereta api di Jawa Timur pada periode 1878-1930 mempunyai pengaruh yang cukup penting bagi aktivitas manusia, baik untuk pengangkutan barang dan pengangkutan manusia. kereta api ini sangat berdampak terhadap perkembangan ekonomi khususnya bagi wilayah Jawa Timur.

Surabaya merupakan kota yang tidak terlepas dari predikat sebagai kota pahlawan, yang tercermin dari banyaknya bangunan yang secara historis memberi ciri pada semangat kepahlawanan. Dalam proses perkembangan suatu kota seringkali timbul masalah dan kegagalan dalam perencanaan sebagai akibat dan kurangnya pemahaman akan keadaan dan situasi kota di masa lampau. Stasiun Surabaya Kota atau yang lebih dikenal dengan Stasiun Semut adalah Stasiun SS (Staatsspoorwegen) pertama dan tertua yang dibangun pada tahun 1875 stasiun tersebut berfungsi untuk perjalanan kereta api jalur Pasuruan - Malang - Probolinggo. Seiring meningkatnya aktivitas perkeretaapian yang mulai maju, pada 11 November 1911 stasiun yang disebut juga Station Spoorwegen en Stoomtram Soerabaja oleh orang belanda ini mulai dibenahi dan diperluas oleh seorang Arsitek bernama C.W. Koch. Stasiun ini kemudian dijadikan pedoman bagi pengembangan sistem perkeretaapian di Jawa Timur dan jalur-jalur yang

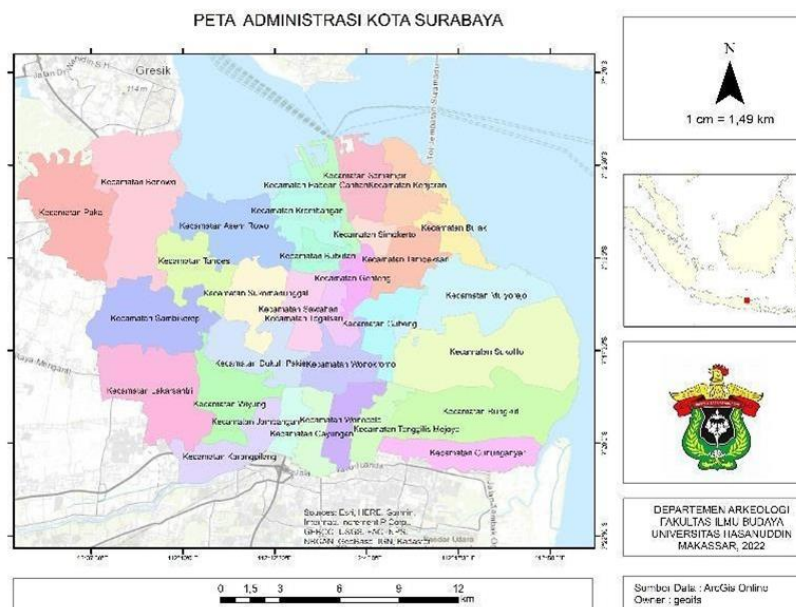
dikembangkan kota- kota lainnya di Jawa pada masanya (Raichanah Yasmin,2017). Pada dasarnya pembangunan jaringan kereta api ini bertolak dari Surabaya karena dipengaruhi oleh beberapa faktor. Yang Pertama adalah letak Surabaya yang strategis dan cocok dijadikan pelabuhan dagang, yang kedua semakin berkembangnya pelabuhan Surabaya tentunya membutuhkan sarana dan prasaran transportasi yang memadai untuk menghubungkan Surabaya dengan daerah pedalaman sebagai tempat produksi barang ekspor. Tujuan dari pembangunan transportasi kereta api ini antara lain untuk mengangkut barang-barang ekspor dari pedalaman di Jawa Timur dan untuk mendistribusikan barang impor ke daerah dan kota-kota di wilayah Jawa Timur

BAB III

PROFIL WILAYAH

3.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kota Surabaya terletak antara $07^{\circ} 9'$ s.d $07^{\circ} 21'$ Lintang Selatan dan $112^{\circ} 36'$ s.d $112^{\circ} 54'$ Bujur Timur. Wilayahnya merupakan daratan rendah dengan ketinggian 3-6 meter diatas permukaan air laut, kecuali di sebelah selatan ketinggian 25- 50 meter diatas permukaan air laut (BPS 2022). Stasiun Surabaya kota terdapat di Jalan Stasiun Kota No.9, Kel. Bongkaran, Kec. Pabean Cantikan, Kota Surabaya, Jawa Timur.



Gambar 3. 1 Peta Administrasi Kota Surabaya

(Dok. Hermawan Abbas, 2022)

3.2. Sejarah Kota Surabaya

Kota Surabaya sejak abad-18 sudah menjadi bagian dari penjajahan Belanda. Secara resmi kota Surabaya menjadi bagian dari kekuasaan VOC setelah pada tahun 1705 Mataram mengadakan perjanjian dengan VOC yang salah satu isinya menyebutkan bahwa VOC diberi kebebasan untuk mendirikan benteng di seluruh wilayah Jawa. Hal itu dilakukan setelah Mataram merasa berhutang budi kepada VOC yang telah membantunya memadamkan berbagai pemberontakan. Tahun 1743 Belanda memindahkan kedudukan *Gezaghebber van den Oothoek* dari kota Semarang ke kota Surabaya, sehingga resmilah kota Surabaya menjadi bagian dari pemerintahan kolonial Belanda. Tahun 1817 kota ini menjadi tempat kedudukan Surabaya, dengan demikian Surabaya merupakan ibukota karesidenan. Pada periode ini pengelolaan kota berada di bawah otoritas karesidenan dan secara teknis urusan kota diserahkan kepada Asisten Residen. Beberapa tahun setelah lahir undang-undang itu Kota Surabaya menjadi kota otonom yang memiliki pemerintahan sendiri.

Sebagai pelaksanaan dari Undang-Undang Desentralisasi Tahun 1903 atau Decentralisatie Wet 1903, maka pada tanggal 1 April 1906 disahkan pemerintahan Kota Surabaya yang otonom yang bernama *Gemeente* Surabaya. Berdirinya *Gemeente* Surabaya disahkan melalui *Staatsblad* No. 149 Tahun 1906. Dalam *staatsblad* tersebut dijelaskan bahwa dengan berdirinya *Gemeente* Surabaya maka Surabaya ditetapkan sebagai kota otonom atau kota mandiri yang berkewajiban mengelola dan mendanai sendiri kota tersebut. Lebih lanjut diterangkan bahwa pemerintah pusat akan menyisihkan dana sebesar F 284.300 sebagai modal awal

yang akan digunakan untuk menjalankan roda pemerintahan *Gemeente* Surabaya. Sebagai konsekuensi atas pembentukan pemerintahan yang otonom, maka beberapa kewajiban yang sebelumnya dijalankan oleh pemerintah pusat dalam rangka mengelola Kota Surabaya, selanjutnya akan diserahkan kepada *Gemeente* Surabaya. Beberapa kewajiban tersebut antara lain:

1. Perawatan, pembetulan pembaharuan, dan pembuatan jalan umum, jalanraya,lapangary pekarangarl taman dan tanaman-tanaman, parif, sumur, rambu-rambu jalan umum, papan nama, jembatan, dinding dam, penguatan dindingselokan dan got, pemandian urrum, cuci dan kakus, pemotongan hewary dan pasar;
2. Penyiraman jalanraya, pengambilan sampah di sepanjang jalan, pengambilan sampah di jalan-jalan kecil dan di lapangan;
3. Penerangan jalan;
4. Pemadam kebakaran;
5. Pembuatan makam.

Selain dibebani kewajiban, *Gemeente* Surabaya juga disertai beberapa perlengkapan yang sebelumnya dikelola oleh pemerintah pusat, antara lain semua alat pemadam kebakaran baik yang berbentuk manual maupun dalam bentuk mobil pemadam kebakaran. Persoalan lain yang menjadi perhatian dalam pengalihan kewenangan dari pemerintah pusat adalah masalah makam. Berdasarkan ketentuan Pasal 9 Staatsblad N o. 149 tahun 1906 disebutkan bahwa makam, baik makam Eropa maupun makam Bumiputra menjadi tanggung jawab sepenuhnya dari *Gemeente* Surabaya. *Gemeente*

berkewajiban mengangkat dan memberhentikan anggota komisi yang bertugas mengurus makam, serta berwenang membuat aturan-aturan berkenaan dengan pengelolaan makam.

Genteente Surabaya masih belum memiliki kelengkapan organisasi yang memadai pada saat lembaga tersebut didirikan. *Gemeente* mestinya dipimpin oleh seorang *burgemeester* atau walikota, namun sampai tahun 1916 atau sekitar sepuluh tahun sejak *Gemeente* Surabaya berdiri, pemerintah belum mengangkat *burgemeester* Surabaya. Jabatan tersebut untuk sementara waktu masih dipegang oleh Asisten Residen Surabaya. Salah satu ciri yang menonjol dari *gemeente* adalah dilibatkannya warga kota untuk menangani berbagai urusan tentang kota. Partisipasi wargakota dalam mengelola kota adalah melalui lembaga perwakilan yang disebut *gemeenteraad*. Lembaga tersebut mirip dengan Dewan Perwakilan Rakyat Kota, namun dipimpin oleh *burgemeester*. Menurut *Staatsblad* No. 149 Tahun 1906, *Gemeenteraad* Surabaya beranggotakan 23 orang perwakilan masyarakat berdasarkan etnis, yaitu 15 orang anggota dari golongan Eropa, 5 orang anggota dari golongan bumiputra, dan 3 orang anggota dari golongan Timur Asing. *Genteenternd* berkewajiban memberikan masukan-masukan dan pertimbangan kepada *gemeente* terutama berkaitan dengan pembangunan kota. Selama *burgemeester* belum diangkat, maka yang ditunjuk menjadi ketua *Genteenternad* Surabaya adalah Asisten Residen Surabaya, yaitu W.F. Lutter.³ Pada tahun 1907, W .F. Lutter diganti oleh J.H. Walesory karena yang bersangkutan dipindah di tempat lain. Pada periode ini mulai dibeli beberapa tanah yang diperuntukan untuk pengembangan kota, perluasan pemukiman Eropa, dan tanah untuk makam.

Pada periode yang pertama, keanggotaan Genrcenternd Surabaya masih ditunjuk. Tahun 1909 penyusunan keanggotaan genrcenterand mulai dilakukan dengan cara pemilihan, terutama untuk keanggotaan dari bangsa Eropa. Pada pemilihan tahun 1909 jumlah masyarakat Eropa yang terdaftar sebagai pemilih hanya berjumlah sekitar 1.398 orang, dan dari jumlah tersebut ternyata yang memilih hanya sekitar 25 persen. Pada tanggal 5 Maret 1912 secara tak terduga J.H. Waleson meninggal secara mendadak, sehingga kedudukan beliau sebagai ketua gerl eenternd Strabaya digantikan oleh G.Th. Stibbe. G.Th. Stibbe ternyata menjabat sebagai ketua genteenterand tidak terlalu lama, karena pada bulan Agustus pada tahun yang sama ia diberhentikan dan diganti oleh L.J. Schippers. L.J. Schippers menjabat sebagai ketua genreenterand sampai terpilih burgenteester definitif pada tahun 1916. Dalam pemerintah gemeente, burgenrecenter sekaligus merangkap sebagai ketua genteenteraad. Operasional Genteente Surabaya pada awal berdiri masih berada di gedung Keresidenan Surabaya yang berada di kawasan Willemsplein atau sekitar Jembatan Meratu karena baru tahun 1923 Gen rcente Sur abaya memiliki gedung balaikota atau stndshuis. Kelengkapan organisasi lainnya sebelum diangkat burgenteester definitif belum ada, karena semua operasional genrcente masih mengikuti operasional kantor Keresidenan Surabaya.

Secara administratif, Gemeente Surabaya terbagi ke dalam pemerintahan di bawahnya yang disebut dengan istilah wijk atau Lingkungan. Wijk merupakan struktur pemerintahan paling bawah yang dipimpin oleh Wijkhoofd atau Wijknrcenter. Pada awalnya wijk merupakan pemerintahan paling bawah yang

menghimpun warganegara Eropa dan Timur Asing, sedangkan warga Bumiputra tidak termasuk dalam pengelolaan wijk. Pembagian Kota Surabaya ke dalam wijk sebenarnya sudah dilakukan jauh sebelum berdirinya Gemeente Surabaya karena wijk didirikan dalam rangka mengontrol dan mengelola warga Eropa dan Timur Asing. Nama wijk ditandai dengan abjad, dan pada saat Gemeente Surabaya baru berdiri terdapat 25 wijk, tetapi pada tahun 1914 bertambah menjadi 26 wijk berdasarkan Keputusan Residen Surabaya No.2/24 tanggal 24 April 1914. Walaupun sudah terdapat kejelasan wilayah yang menjadi tanggung jawab Gemeente Surabaya, yaitu wilayah yang terbagi dalam wijk, namun batas-batas wilayah kota secara keseluruhan belum terlalu jelas. Batas dengan kabupaten – kabupaten di sekeliling Kota Surabaya pada awal berdiri Gemeente Surabaya belum ditentukan secara yuridis.

Pada saat Kota Surabaya ditetapkan sebagai gemeente pada tahun 1906, ditetapkan pula lambang kota. Lambang kota tersebut berupa dua ekor singa (Nederlandsche Leeuwen) berwarna emas yang berlidah dan berkuku merah. Kedua singa tersebut memegang perisai yang terdapat gambar ikan hiu (sura) dan buaya (baya), yang menggambarkan makna Kota Surabaya. Kedua kaki bawah mencengkeram pita yang bertuliskan SOERA-ING-BAIA. Di atas perisai yang dipegang oleh dua ekor singa terdapat gambar benteng yang memiliki arti bahwa kota Surabaya adalah kota yang dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda. Setelah Gemeente Surabaya berdiri selama sepuluh tahun lebih, barulah tahun 1916 diangkat seorang burgemeester (walikota) secara definitif. Burgemeester yang pertama kali diangkat adalah Mr. A. Meyroos, yang menjabat mulai tanggal 21

Agustus 1916. Dengan diangkatnya burgemeester secara definitif maka roda pemerintahan Gemeente Surabaya mulai berjalan dengan baik. Pada periode ini mulai dilakukan penataan organisasi gemeente, dengan melengkapi lembaga tersebut dengan beberapa dinas yang bersifat operasional. Pada periode ini Gemeente Surabaya dilengkapi dengan empat dinas, yaitu:

1. Bagian Urusan Umum (Gemeente Secretarie);
2. Bagian Pekerjaan Umum (GemeenteWerken), yang meliputi pula Dinas PemadamKebakaran (Brandweer);
3. Bagian Perusahaan-perusahaan(Gemeente Bedrijzten), antara lain: perusahaan air minum, pemotongan hewan (abattoir), dan pasar;
4. Bagian Urusan Kesehatan Umum.

Pada saat Indonesia merdeka tanggal 17 Agustus 1945 bangsa Indonesia memproklamasikan kemerdekaanya. Peristiwa itu menjadi tanda bahwa bangsa Indonesia sudah terlepas dari penjajahannya. System pemerintahan yang semula merupakan system kolonial berangsur-angsur diubah dengan system Indonesia yang berbeda dengan periode sebelumnya. Pemerintah Kota Surabaya juga mengalami perubahan yang sangat signifikan, terutama perubahanpada penyebutan lembaga yang semula menggunakan bahasa Belanda (pada masa Kolonial Belanda) dan bahasa jepang (pada masa penjajahan jepang) diganti dengan bahasa Indonesia. Pemerintah kota yang pada masa kolonial Belanda disebut gemeente (kemudian ditingkatkan menjadi Stadsgemeente) dan pada masa penjajahan jepang disebut shi, pada awal kemerdekaan disebut pemerintah kota besar Surabaya, dengan corak pemerintahan asli Indonesia.

Pada saat lempang menyatakan menyerah kalah kepada Sekutu, ia menyerahkan jabatan Walikota Surabaya kepada wakilnya yaitu Rajamin Nasution. Namun penyelenggaraan pemerintahan yang dilakukan oleh Rajamin tampaknya tidak berjalan efektif mengingat situasi peralihan berjalan kurang sempurna. Penyebab lain adalah karena di Kota Surabaya segera terbentuk Komite Nasional Indonesia yang berperan menjalankan roda pemerintahan di Surabaya. Rajamin Nasution juga menjadi anggota dari komite tersebut. Lima hari setelah proklamasi kemerdekaan, Panitia Persiapan Kemerdekaan Indonesia (PPKI) dalam sidangnya tanggal 22 Agustus 1945 memutuskan untuk membentuk Komite Nasional di seluruh Indonesia yang berpusat di Jakarta. Di tingkat pusat Komite Nasional disebut Komite Nasional Indonesia Pusat (KNIP). Komite Nasional Indonesia dimaksudkan sebagai lembaga perwakilan sebelum berdiri lembaga perwakilan yang bersifat definitif sebagai bentuk kedaulatan rakyat. Pembentukan Komite Nasional Indonesia di Kota Surabaya baru dapat dilakukan tanggal 23 Agustus 1945, dengan ketuanya adalah Doel Arnowo. Struktur organisasi Komite Nasional Indonesia Kota Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Ketua : Doel Arnowo
2. Wakil Ketua I : Bambang Suparto
3. Wakil Ketua II : Mr. Dwidjosewoyo
4. Sekretaris : Ruslan Abdulgani
5. Anggota-anggota : R.A.A. Sujadi, Soebakti Poesponoto Setiono, M. Masmoein Radjamin Nasution, Coesti Majoer I.H.W. Tampi, Dr. Siwabessy

Liem Thwan Tik Alaydroes, Dr. Darmawan Mangunkusumo, Soemono, Ir. Saliyo, Dr. Moh. Suwandhi Soebakto, Kustur Anwar Zen, Dr. Angka Nitisastro, H. Moh. Tohir Bakri, H. Abdoelkarim, H. Zarkasi Soedomo Notohamiprodo, Abdul Wahab Nj. Soemantri, dan Soepeno Soedji.

Komite Nasional Indonesia Kota Surabaya segera berjuang untuk menyelenggarakan pengalihan kekuasaan dari tangan Jepang. Namun usaha pengalihan kekuasaan tidak berjalan sebagaimana mestinya, karena yang terjadi adalah justru meletusnya kekerasan di mana-mana dalam rangka mengusir tentara Jepang. Di tengah-tengah upaya mengusir tentara Jepang, datanglah pasukan Sekutu di Kota Surabaya. Tujuan mereka adalah mengurus tentara Jepang yang telah menyerah yang masih tertinggal di Kota Surabaya. Namun kedatangan pasukan Sekutu justru memicu perang hebat dengan rakyat Kota Surabaya. Rakyat Kota Surabaya yang curiga bahwa pasukan Sekutu diboncengi tentara Belanda yang ingin menguasai kembali Indonesia, menyambut pasukan Sekutu dengan perlawanan. Perang besar berkobar di Kota Surabaya selama akhir Oktober sampai akhir November 1945. Namun karena kalah persenjataan maka rakyat Kota Surabaya terpaksa mundur ke pedalaman. Organ pemerintah Kota Surabaya, seperti Komite Nasional Indonesia Kota Surabaya beserta ketua dan anggotanya, dan Walikota Surabaya juga ikut mengungsi. Kota Surabaya untuk sementara waktu dikuasai oleh pasukan Sekutu. Mereka membentuk pemerintahan sipil-militer yang dinamakan Allied Military Civil Affairs Branch (AMACAB) di bawah koordinasi pasukan Inggris. Namun pemerintahan tersebut ternyata hanya

topeng belaka, karena yang banyak terlibat dalam AMACAB ternyata pasukan Belanda.

AMACAB menunjuk Mr. C.J.G. Becht sebagai Kepala Urusan Gemeente Surabaya yang bernama Knntoor aor Beoalkingszaken (Kantor Urusan Penduduk).s Posisi C.J.G. Becht sebenarnya setaradengan burgemeester pada masa kolonial, namun yang menjadi tanggung jawabnya hanya sebatasurusan penduduk, khususnya penduduk Eropa. Struktur Knntoor aor Beoalkingsznken sangat sederhana. Sebagai pembantu C.J.G Becht antara lain S.H. Pruijs sebagai kontrolir Kota Surabaya bagian barat yang dibantu oleh H.R.C. Snijder, J.J. Ch. Everhardt sebagai kontrolir Kota Surabaya bagian selatan dan timur yang dibantu oleh H.J. van Tuinery Mr. D. Hoen kepala urusan perintah khusus, dan L.J. Wesseldijk sebagai aspiran kontrolir.

Pada tahun 1947, AMACAB digantikan oleh sebuah pemerintahan baru yang mumi berada di tangan pasukan Belanda. Pemerintahan baru tersebut bernama Rege eingsconmtissaris oor B estuursnnngelegenl rcede n, disingkat R ecomba. Setelah bulan Agustus 1947, pemerintahan yang berkuasa atas wilayah Jawa Timur yang berhasil dikuasai oleh Belanda tersebut, dipegang oleh Ch.O. Van Der Plas. Yang merupakan mantan gubernur Jawa Timur pada akhir masa kolonial Belanda. Pada periode ini C.J. Becht sebagai pemangku urusan l(nntoor Beoalkings Zaken berusaha mengajak organisasi-organisasi masyarakat yang masih eksis di Kota Surabaya untuk menyusun Dewan Perwakilan Sementara Kota Besar Surabaya. Setelah terbentuk lembaga perwakilan tersebut kemudian mengangkat Mr. Indra Koesoema sebagai Walikota Surabaya. Namun jabatan yang diemban

oleh Mr. Indra Koesoema tidak berjalan lama karena kemudian diganti oleh Mr. Soerjadi. Indra Koesoema adalah seorang nasionalis tulery sehingga tidak bisa bekerja sama dengan Belanda. Indra Koesoema lah tokoh yang mendorong pembubaran Negara Jawa Timur pada awal tahun 1950. Negara Jawa Timur adalah Negara boneka ciptaan Belanda pada tahun 1948. Mr. Soerjadi menjabat sebagai Walikota Surabaya sampai Januari 1950.

Pada tanggal 27 Desember 1949 Belanda mengakui kedaulatan Indonesia setelah melalui sebuah perundingan yang sangat berlarut-larut di Den Haag. Perundingan yang terkenal dengan nama Konferensi Meja Bundar (KMB) menghasilkan kesepakatan bahwa Belanda mengakui kedaulatan seluruh wilayah Indonesia, kecuali Irian Barat yang akan diserahkan pada periode selanjutnya. Dengan mengakui kedaulatan Indonesia maka seluruh pasukan Belanda harus ditarik dari Indonesia, tidak terkecuali yang ada di Kota Surabaya. Pengakuan kedaulatan tersebut menandai era baru pemerintah Kota Surabaya. Para pemangku pemerintah yang sebelumnya mengungsi perlahan-lahan mulai kembali ke Kota Surabaya. Pada bulan Januari 1950, Doel Amowo yang pada awal kemerdekaan menjabat sebagai ketua Komite Nasional Indonesia Kota Surabaya, diangkat sebagai Walikota Surabaya oleh pemerintah pusat. Sebagai walikota di kota yang baru saja dilanda perang besar tentu saja bukan hal yang mudah. Keuangan di lembaga yang ia pimpin sangat minim karena kondisi negara yang belum stabil. Upaya untuk membenahi Kota Surabaya tidak berjalan dengan mulus karena persoalan keuangan tersebut. Hal lain yang dihadapi oleh Doel Arnowo adalah masalah kepegawaian. Pada masa itu pegawai di lingkungan Pemerintah Kota

Besar Surabaya terpecah menjadi dua, sebagian masih beranggapan bahwa pimpinan mereka adalah orang Belanda sementara sebagian lain, terutama golongan nasionalis menganggap bahwa setelah Indonesia merdeka maka seluruh pegawai di lingkungan pemerintah kota hanya memiliki satu loyalitas, yaitu kepada Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Oleh karena itu, pada masa awal Doel Arnowo memerintah, perhatian utama adalah pada masalah kepegawaian di lingkungan Pemerintah Kota Besar Surabaya. Beberapa langkah yang dilakukan oleh Doel Arnowo berkaitan dengan masalah kepegawaian antara lain:

1. Mempekerjakan kembali pegawai dari pedalaman (karena mengungsi) kira-kira 600 orang.
2. Penyesuaian kedudukan pegawai (inpassing) dari Peraturan RIS ke Peraturan RI.
3. Melakukan penggantian pimpinan bangsa asing (Belanda) di lingkungan Pemerintah Kota Besar Surabaya dengan pimpinan bangsa Indonesia.
4. Memberhentikan para pegawai bangsa asing menurut penetapan Konferensi Meja Bundar (KMB)
5. Memberikan tunjangan kepada janda-janda pegawai yang meninggal dunia dalam pengungsian.

Masa pemerintahan Walikota Doel Arnowo merupakan fase pertama pemerintahan Kota Surabaya pada periode kemerdekaan. Walaupun pada periode sebelumnya sudah ada sistem pemerintahan, namun pemerintahan paling awal

pada periode kemerdekaan belum berjalan secara efektif karena situasi pada waktu itu disambut dengan peperangan. Bahkan pemerintahan yang baru saja berdiri itu akhirnya harus mengungsi ke pedalaman. Pada masa Walikota Doel Arnowonama pemerintah kota yang pada masa penjajahan Belanda bernama Gemeente dan masa penjajahan Jepang bernama Shi, diubah namanya menjadi Pemerintahan Kota Besar Surabaya. Perubahan nama tersebut mengacu kepada Undang-Undang Nomor 22 tahun 1948, di mana dalam undang-undang tersebut pemerintah kota dibedakan menjadi dua yaitu pemerintah kota besar dan pemerintahan kota kecil. Adapun penetapan Kota Surabaya menjadi Kota Besar adalah dengan Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1950 tanggal 14 Agustus. Luas Kota Besar Surabaya pada periode ini adalah 92 kilometer persegi dan secara administratif dibagi menjadi enam kecamatan, yaitu: Krembangan, Kranggan, Kupang, Ketabang, Kapasan, dan Nyamplungan. Bagian pemerintahan terkecil di Kota Surabaya yang pada masa kolonial Belanda bernama wijk)uga diubah dengan nama Lingkungan, yang dipimpin oleh Kepala Lingkungan Jumlah Lingkungan juga bertambah menjadi 37 Lingkungan dari semula hanya 26 wijk pada masa kolonial Belanda.

Pada tanggal 4 Desember 1950, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Sementara (DPRDS) terbentuk, dan tanggal 7 Desember 1950 anggota-anggota DPRDS dilantik. Dasar pembentukan DPRDS adalah Peraturan Pemerintah No. 39 Tahun 1950. Dalam peraturan pemerintah itu ditegaskan bahwa yang duduk sebagai anggota DPRDS selain perwakilan partai politik juga perwakilan buruh, tani, pemuda, wanita, dan organisasi sosial lain. Pada periode ini keanggotaan DPRDS tidak dipilih melalui pemilihan umum, melainkan diajukan oleh

organisasi yang bersangkutan dengan melihat perimbangan suara. Jumlah anggota DPRDS periode pertama ini berjumlah 32 orang. Adapun susun pimpinan DPRDS Kota Surabaya tahun 1950 adalah sebagai berikut:

Ketua : Soeprapto (Masjumi)

Wakil Ketua : Sanusi (Partai Indonesia Raya)

Perwakilan di Dewan Pemerintahan Daerah Sementara (DPDS) : Mr. Sjarief Hidayat (Masjumi) dan Dr. Abdul Manap (PNI).

Perubahan politik yang sangat drastis pada tahun 1965 telah mengubah sebagian besar kondisi pemerintahan di Indonesia. Jika pada periode sebelumnya peran partai politik sangat dominan dalam menggerakkan pemerintahan, maka pada periode Orde Baru peran partai politik dikurangi secara drastis. Dominasi tentara dalam pemerintahan juga menguat sejalan dengan tampilnya tentara dalam panggung politik pasca kegagalan pemberontakan tanggal 30 September 1965. Pemerintah Kota Surabaya pada periode ini juga ditandai dengan tampilnya tentara untuk memimpin kota ini. Corak pemerintahan pun mengalami perubahan dibandingkan periode sebelumnya karena terkait dengan gaya kepemimpinan walikota pada periode ini. Ciri penting pemerintahan di daerah pada masa Orde Baru adalah, pemerintah daerah hanya merupakan kepanjangan tangan dari pemerintah pusat. Pada periode ini sistem pemerintahan di Indonesia menganut sistem pemerintahan yang sentralistik. Dengan demikian maka posisi Pemerintah Kota Surabaya juga hanya kepanjangan dari pemerintah pusat yang bertugas melaksanakan program- program pemerintah pusat di Kota Surabaya.

Meletusnya peristiwa G-30-S/1965 yang disinyalir merupakan usaha kudeta yang dilakukan oleh Partai Komunis Indonesia (PKI) berimbas kepada kondisi Pemerintah Kotamadya Surabaya. Beberapa saat setelah peristiwa tersebut meletus di Jakarta, dan upaya untuk melakukankudeta ternyata gagal, terjadi pembubaran PKI. Pengurus, anggota, dan simpatisan partai tersebut dikejar oleh aparat negara dan ditahan. Walikota Surabaya waktu itu, Moerachman, S.H., yang merupakan salah satu kepala daerah yang didukung oleh PKI tentu saja menjadi salah target dari penangkapan tersebut. Ia ditangkap dan kemudian ditahan di penjara Kalisosok, tapi nasibnya kemudian tidak ketahuan lagi sampai hari ini. Akibat penangkapan itu maka posisi Walikota Surabaya menjadi lowong. Untuk mengisi kekosonganitu, Letnan Kolonel R. Soekotjo yang pada waktu itu menjabat sebagai Komandan Korem Surabaya diangkat sebagai Pelaksana Tugas (Plt.) Walikota Surabaya. Pada tahun 1967 barulah yang bersangkutan diangkat secara definitif sebagai Walikota Surabaya oleh pemerintah pusat.

Pasca perang kemerdekaan kondisi Kota Surabaya sangat kacau dan tidak teratur. Kemiskinan muncul di mana-mana karena para korban perang kehilangan pekerjaan dan tempat tinggal mereka. Sebagian besar dari mereka jatuh menjadi gelandangan dan tinggal di tempat- tempat yang seharusnya bukan untuk tempat tinggal. Mereka membangun gubuk-gubuk seadanya di tepi jalan, tepi sungai, trotoar, bawah jembatan, tanah-tanah kosong milik perorangan dan milik pemerintah, dan sebagainya. Para walikota yang menjabat pada awal kemerdekaan sampai tahun 1960-an tidak berhasil menata warga miskin dan menyingkirkannya dari tempat-tempat yang telah disebutkan. Mereka terkendala minimnya dana serta

rasa kasihan terhadap korban perang. Kondisi kota semakin semrawut karena arus urbanisasi juga sangat tinggi. Ibaratnya, Kota Surabaya pada waktu itu telah berubah dari kota yang sangat teratur pada masa kolonial Belanda, menjadi kota gelandangan (istilah waktu itu kota bambungan) pada awal kemerdekaan sampai tahun 1960-an. Ketika R. Soekotjo diangkat menjadi Pelaksana Tugas (Plt.) Walikota Surabaya pada akhir tahun 1965, ia mendapatkan kenyataan sebagaimana digambarkan di atas. Dimana mana di berbagai titik kota berdiri gubuk-gubuk yang dihuni oleh rakyat miskin baik korban perang maupun para pendatang dari pedesaan yang mengadu nasib di Kota Surabaya. Namun dengan gaya kepemimpinannya yang berbasis pada militer, Walikota R. Soekotjo perlahan-lahan bisa membersihkan gelandangan yang tinggal di kawasan umum. Ia juga mengadakan gerakan penertiban bangunan-bangunan di bantaran sungai karena dianggap menyalahi aturan. Beberapa kawasan yang dibersihkan antara lain di bantaran sungai di Jl. Ahmad Jais dan Peneleh, bangunan di sepanjang Kali Pengampon di sekitar pasar Atom, juga bangunan yang melanggar garis sempadan di sepanjang jalan Kembang Jepun-Kapasan.

Pada periode ini, Kota Surabaya juga dibangun menjadi kota yang nyaman. Ruas jalan yang sempit dilebarkan panjang jalan juga ditambah. Beberapa jalan raya yang berhasil dilebarkan antara lain jalan dari kawasan Gubeng ke Ngagel, yang saat ini menjadi jalan besar yang menghubungkan kawasan Ngagel sampai ke Rumah Sakit Dr. Sutomo (Jl. Ngagel Jaya - Jl. Dharmawangsa). Jalan ini dulunya sangat sempit dan berkelok-kelok karena berada di tengah-tengah perkampungan ilegal. Jalan lain yang dibangun oleh R. Soekotjo adalah jalan

Tandes- Margomulyo. Jalan ini sangat penting untuk menghubungkan Surabaya dengan Gresik. R. Soekotjo juga membangun jalan Kenjeran-Kedung Cowek serta membangun jembatan Nginden- Rungkut. Beberapa proyek lain yang dilaksanakan oleh Walikota R. Soekotjo antara lain pembangunan Gedung Genteng Kali (saat ini jadi pasar Genteng), pembangunan Pasar Turi, pembangunan Pasar Atom, pembangunan Terminal Joyoboyo, dan pendirian PT. SIER yang mengelola kawasan industri Rungkut, dan lain-lain.

Pemilihan Umum Tahun 1971. merupakan pemilihan umum pertama setelah gejolak tahun 1965. Pemilihan umum kali ini berbeda dengan Pemilihan Umum Tahun 1955, selain jumlah partai yang mengikuti pemilihan umum lebih sedikit, Pemilihan Umum Tahun 1971, jrga dimaksudkan untuk memilih tiga tingkat anggota Dewan Perwakilan Rakyat (DPR). Anggota yang dipilih adalah anggota DPR Pusat, Anggota DPR Daerah Provinsi, dan anggota DPR Daerah Kota/Kabupaten. Dengan demikian maka pemilihan kali ini mengakhiri tradisi pemilihan umum lokal yang hanya memilih anggota DPRD kota surabaya yang pernah dilakukan pada periode sebelumnya. Pada tahun 1973 keluar Surat Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 68 Tahun 1973 tentang pedoman Susunan dan Tata Kerja Sekretariat Daerah Tingkat II. Untuk melaksanakan SK tersebut maka pada tahun itu juga Walikota Surabaya mengeluarkan Surat Keputusan Walikota Kepala Daerah Kotamadya Surabaya Nomor 176/WK tanggal 6 Juni 1973 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Daerah Kodya Surabaya. Berdasarkan SK tersebut maka organisasi pemerintah Kotamadya Surabaya menjadi dua bagian yaitu organisasi lini dan staf. Kota

Surabaya secara administratif dibagi menjadi tiga Wilayah Kerja Pembantu Walikotamadya. Pembagian tersebut didasarkan pada surat Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor Perry/17 /G, tanggal 7 Januari 1970.

Tahun 1974 Walikota Surabaya R. Soekotjo berakhir, dan sebagai penggantinya DPRD Kota Surabaya memilih Kol. R. Soeparno untuk menjadi walikota periode 1974- 1979. Pada Periode ini walikota dipilih oleh DPRD. Beberapa perubahan Penting dalam Pemerintahan Kota Surabaya antara lain mulai tahun 1974 sebagian Kotamadya Surabaya diubah menjadi Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya. Hal tersebut mengacu kepada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan Daerah. Pada tanggal 13 Maret keluar Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor Pem/ 128 / 22/ SK/ Ds tentang perubahan istilah Lingkungan menjadi Kelurahan. Dengan demikian maka tidak dipakai lagi istilah Lingkungan. Dalam surat keputusan tersebut juga diatur bahwa 38 Lingkungan/Kelurahan Di Kota Surabaya dimekarkan menjadi 60 Kelurahan. Perluasan wilayah Kota Surabaya yang dilakukan tahun 1965 dengan memasukan sebagian wilayah Kabupaten Surabaya menyebabkan hal-hal yang menjadi tanggung jawab pemerintah kota semakin kompleks. Di samping karena luas wilayahnya bertambah, jumlah penduduk Kota Surabaya juga mengalami lonjakan. Pada tahun 1975 penduduk kota ini sudah mencapai hampir 2 juta orang. Dari segi layanan walaupun jumlah karyawan Pemerintah Kotamadya Surabaya berjumlah 9.235 orang, masih kurang maksimal karena harus melayani penduduk yang terus mengalami lonjakan. Menghadapi kondisi semacam itu maka terdapat pemikiran agar Pembantu Walikotamadya ditingkatkan

fungsinya, yaitu diberi kewenangan untuk menangani administrasi di wilayah mereka. Secara bertahap kewenangan walikotamadya akan diserahkan kepada Pembantu Walikotamadya. Kewenangan itu antara lain mengelola pemberian izin bangunan, kebersihan kota, izin persewaan tanah, pelayanan pajak daerah, pemeliharaan jalary izin reklame, dan lain-lain. Caranya adalah dengan menempatkan suku (sub) dinas pada tiap-tiap Kantor Pembantu Walikotamadya. Bahkan gagasan tersebut berkembang ke arah pemikiran agar status wilayah Pembantu Walikotamadya Surabaya yang terdiri atas tiga pembantu ditingkatkan statusnya menjadi Kota Administratif, dan jabatan Pembantu Walikotamadya ditingkatkan menjadi Walikota Administratif.

Pada tanggal 23 Oktober 1979 usulan mengenai pembentukan kota Administratif diajukan kepada Gubernur Jawa Timur oleh Walikota madya Surabaya. Pada tanggal 29 November 1979 usulan tersebut diteruskan kepada Menteri Dalam Negeri, namun usulan tersebut tidak pernah disetujui. Pada masa R. Soeparno menjabat sebagai Walikotamadya Surabaya, Indonesia sedang memasuki Rencana Pembangunan Lima Tahun Kedua (Repelita II), sehingga cukup menguntungkan bagi Kota Surabaya karena beberapa proyek pembangunan didanai oleh pemerintah pusat. Selama periode 1974-1979 Kota Surabaya mendapat bantuan dari pemerintah pusat sebesar Rp. 3.502.522.000 yang merupakan bantuan atas dasar perhitungan penduduk per kapita, dan bantuan sebesar Rp. 284.836.000 yang merupakan bantuan insentif Ipeda (Iuran Pembangunan Daerah). Jumlah keseluruhan bantuan pemerintah pusat sebesar Rp. 3.873.988.000.

Salah satu perubahan penting pada pemerintah kota masa reformasi adalah perubahan kedudukan lembaga ini terhadap pemerintah pusat. Jika pada periode sebelumnya kedudukan pemerintah kota hanyalah perpanjangan dari pemerintah pusat, maka pada periode reformasi pemerintah kota diberi kedudukan sebagai lembaga otonom yang tidak tergantung kepada pemerintah pusat. Kondisi semacam ini seolah-olah mengulang situasi pemerintah kota pada masa kolonial Belanda di mana Pemerintah Kota Surabaya berkedudukan sebagai lembaga otonom (*gemeente*). Kondisi lain yang terjadi pada periode ini adalah, walikota tidak dipilih oleh DPRD melainkan dipilih langsung oleh masyarakat. Sebuah hal yang mencerminkan dijalankannya prinsip *dan-birokrasi* dalam penyelenggaraan pemerintahan kota.

Bulan Juni 2002 Drs. Bambang D.H. resmi menjabat sebagai walikota untuk meneruskan jabatan walikota sebelumnya, Sunarto Sumopawiro yang diberhentikan oleh DPRD Kota Surabaya. Secara definitif Bambang D.H. akan menjabat sebagai walikota sampai tahun 2005. Bambang D.H. merupakan walikota yang berlatar belakang aktivis partai Politik. Ia adalah Ketua PDI-P Kota Surabaya. Pada saat menjadi walikota, *euphoria* kebebasan akibat gerakan reformasi sedang mekar-mekarnya. Hal tersebut menyebabkan dinamika politik di Kota Surabaya juga sangat tinggi. Hubungan antara eksekutif dengan legislatif mengalami pasang surut, bahkan cenderung kurang harmonis. Sebagai bukti misalnya, pada saat Bambang D.H. menyampaikan Laporan Pertanggungjawaban (LPJ) tahun 2002 dalam sidang DPRD Kota Surabaya, LPJ tersebut ternyata tidak diterima. Sebagai dampak dari penolakan LPJ tersebut Bambang D.H. dipecat

sebagai walikota. Padahal ia baru beberapa bulan menjabat sebagai walikota. Alasan pemecatan itu karena LPJ dianggap tidak lengkap. Bambang D.H. melawan aksi pemecatan tersebut. Ia bersikukuh bahwa LPJ yang disampaikan dalam sidang DPRD sebenarnya LPJ walikota sebelumnya (Sunarto Soemopawiro). Masyarakat lebih melihat pemecatan Bambang D.H. karena adanya konflik pribadi secara tidak langsung dengan Ketua DPRD Kota Surabaya pada waktu itu, M. Basuki, yang pada awalnya sama-sama kader PDI-P. Konflik sesama kader suatu partai tersebut telah menyebabkan hubungan mereka retak, dan M. Basuki keluar dari PDI-P dan menyeberang ke partai lain. Kondisi tersebut mempengaruhi kondisi politik lokal di Kota Surabaya. Pelengseran Bambang D.H. tidak berhasil karena menurut pemerintah pusat pemecatan tersebut dianggap tidak prosedural dan menyalahi aturan. Bambang D.H. tetap menjadi walikota sampai masa jabatannya berakhir tahun 2005. Pada periode ini posisi wakil walikota dibiarkan kosong sampai akhir jabatan tahun 2005. Barulah pada masa jabatan Bambang D.H. yang kedua posisi wakil walikota ada lagi karena merupakan satu paket dalam pemilihan walikota beserta wakil walikota.

Secara umum administrasi pemerintahan tidak berbeda jauh dengan periode sebelumnya. Sejak otonomi daerah diberlakukan pemerintah kota bukan lagi kepanjangan dari pemerintah pusat, melainkan lembaga mandiri yang menyelenggarakan pemerintahan di daerah. Sasaran utama program otonomi daerah adalah meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, sehingga lembaga lembaga di daerah yang secara langsung bekerja untuk melayani masyarakat harus mendekat kepada masyarakat. Sejalan dengan kebijakan tersebut maka pada masa

kepemimpinan Bambang D.H. unit layanan dilebarkan dengan cara memekarkan unit administrasi kecamatan. Jumlah wilayah kecamatan yang semula hanya 28 kecamatan, pada tahun 2002 dimekarkan menjadi 31 kecamatan yang terbagi menjadi 163 kelurahan. Pada tahun yang sama jumlah pegawai di lingkungan Pemerintah Kota Surabaya sebanyak 23.936 orang.

Tanggal 7 Maret 2005, masa jabatan Bambang D.H. berakhir. Pada hari itu juga Gubernur Jawa Timur, H.Imam Utomo melantik Asisten I (Bidang Tata Praja) Sekretaris Provinsi Jatim, Drs. H. Chusnul Arifien Damuri, M.M., M.Si. sebagai Pejabat (Pj) Walikota Surabaya. Sesuai dengan perundang-undang baru, yakni Undang-undang No.32 tahun 2004, penggantian kepala daerah/walikota dilaksanakan dengan pemilihan langsung. Untuk pertama kalinya pemilihan walikota oleh rakyat diselenggarakan 27 Juni 2005 untuk memilih Walikota Surabaya periode 2005-2010. Empat pasang calon walikota-wakil walikota yang dipilih warga kota Surabaya itu adalah: Ir.H. Erlangga Satriagung berpasangan dengan Drs. A. Herman Thony; Drs.Bambang Dwi Hartono, M. Pd. berpasangan dengan Drs. Arif Affandi; Drs. H. Gatot Sudjito, M. Si. berpasangan dengan Ir. Benyamin Hilly, M. Si.; Dr. Ir. H. Alisjahbana, M.A. berpasangan dengan Drs. H. Wahyudin Husein. Pemilihan walikota dimenangkan pasangan Bambang D.H. dengan Arif Affandi. Pasangan Bambang D.H. dengan Arif Affandi dilantik tanggal 31 Agustus 2005 dan sekaligus pada hari itu berakhir pula masa jabatan Chusnul Arifin Damuri sebagai Pj.Walikota Surabaya. Pasangan walikota dan wakil walikota hasil Pilkada 2005, Bambang D.H. dengan Arief Affandi, memimpin Kota Surabaya untuk masa bakti tahun 2005-2010.

Pada masa pemerintahan Walikota Bambang D.H. - Arief Affandi, pembangunan di Kota Surabaya berkembang sangat pesat. Pada tahun 2002 misalnya, Pemerintah Kota Surabaya memberikan izin lokasi tanah untuk real estate dengan luas 2.885.000 meter persegi/ untuk industri dengan luas 464.411 meter persegi, dan untuk kebutuhan lain luas 283.400 meter persegi.² Data-data tersebut menunjukkan bahwa pembangunan fisik pada periode ini berkembang dengan pesat dan dinamis. Menjelang akhir masa jabatan yang kedua, Bambang D.H. berinisiatif membangun kawasan olah raga yang megah di Surabaya Barat, tepatnya di Kecamatan Tandes. Kawasan olah raga tersebut dinamakan Surabaya Sport Center (SSC). Salah satu bagian dari SSC adalah stadion yang kemudian dinamakan Gelora Bung Tomo (GBT), dan mulai dikerjakan tahun 2008. Stadion tersebut akan digunakan sebagai rumah dari klub sepak bola kebanggaan masyarakat Surabaya, Persebaya. Total nilai proyek SSC ini mencapai Rp 440 miliar, yang terbagi atas Rp 293 miliar untuk Stadion Gelora Bung Tomo, Rp 63 miliar untuk stadion in door, dan Rp 3 miliar untuk masjid. Selebihnya, digunakan untuk melakukan pengurukan lahan.

Khusus untuk stadion Gelora Bung Tomo dibangun sesuai standar internasional. Rumput stadion diimpor dari Swedia dan Belanda, sedangkan sistem drainase sesuai dengan standar internasional. Dalam kondisi hujan deras pun lapangan tidak tergenang karena sistem Penyerapannya cukup bagus dengan daya serap ti.gg. Sistem ini dibuat sampai tujuh lapisan di bawah rumput. Yang paling bawah adalah geotekstil, kemudian ditumpuk kerikil dan saluran pipa berlubang, pasir kasar, pasir halus, serta rumput hasil pembibitan di Swedia. Saat

ini Surabaya Sport Center sudah selesai dibangun dan sudah diresmikan penggunaannya oleh Walikota Surabaya Bambang D.H. tanggal 6 Agustus 2010. Kawasan Surabaya Sport Center diharapkan akan menjadi ikon baru dan pusat perkembangan kota Surabaya bagian barat.

Tahun 2010 masa jabatan Bambang D.H. - Arief Affandi berakhir. Pada awal tahun 2010 Kota Surabaya menyelenggarakan pemilihan walikota secara langsung lagi, yang dimenangkan oleh pasangan Ir. Tri Rismaharini, M.T. dan Bambang D.H. Pasangan ini agak unik karena Bambang D.H. yang sebelumnya adalah walikota mencalonkan lagi tetapi hanya sebagai wakil walikota. Hal itu dilakukan karena untuk mencalonkan lagi sebagai walikota tidak memungkinkan karena sudah menjabat dua periode secara berturut-turut. Pasangan Ir. Tri Rismaharini, M.T. dan Bambang D.H. dilantik menjadi walikota dan wakil walikota pada tanggal 8 Juni 2010.

Sebelum terpilih menjadi wali kota, Tri Rismaharini pernah menjabat Kepala Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP) dan Kepala Badan Perencanaan Kota (Bappeko) Surabaya hingga tahun 2010. Di masa kepemimpinannya di DKP, ia menjadikan Kota Surabaya menjadi lebih asri dibandingkan sebelumnya, lebih hijau dan lebih segar. Sederet taman kota yang dibangun di era Tri Rismaharini adalah pemugaran taman Bungkul di Jalan Raya Darmo dengan konsep all-in-one entertainment park, taman di Bundaran Dolog, taman Undaan, serta taman di Jalan Bawean. Selain itu Risma juga berjasa membangun kawasan pedestrian bagi pejalan kaki dengan konsep modern di sepanjang jalan Basuki Rahmat yang kemudian dilanjutkan hingga jalan Tunjungan, Blauran, dan Panglima Sudirman

Tri Rismaharini sangat peduli dengan keindahan dan kebersihan kota. Ia juga mendorong agar kampung-kampung dibersihkan dan dihijaukan dengan melibatkan warga kampung' Hasilnya, banyak kampung menjadi bersih dan indah.

BAB IV

DESKRIPSI DATA LAPANGAN

4.1. Deskripsi Lingkungan

Stasiun Surabaya Kota terletak di kelurahan Bongkaran, Kecamatan Pabean Cantian, Kota Surabaya, Jawa Timur. Secara Astronomis Stasiun Surabaya kota terletak pada koordinat $7^{\circ}14'34,86''$ S dan $112^{\circ}44'40.70''$ E. Adapun batas-batas bangunan di sekitar stasiun yaitu sebelah Utara terdapat Pasar Atum, bagian Selatan terdapat pemukiman dan pertokoan, bagian Barat terdapat Gedung Indo plaza Stasiun Surabaya Kota yang baru dan bagian Timur terdapat perlintasan kereta api, pemukiman dan pertokoan.



Foto 4. 1 Lingkungan Pada Bagian Utara
(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 2 Lingkungan Pada Bagian Barat
(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 3 Lingkungan Pada Bagian Selatan
(Dok. Marselina Rante, 2022)



Foto 4. 4 Lingkungan Pada Bagian Timur
(Dok. Marselina Rante, 2022)

4.2 Deskripsi Situs

Stasiun Surabaya Kota (Stasiun Semut) merupakan stasiun awal yang dibuka pada 16 Mei 1878. Stasiun tersebut diperluas dengan dua bangunan sudut dari tahun 1880 dan selesai dibangun pada tahun 1889. Stasiun ini menghadap ke utara berhadapan dengan pusat perbelanjaan yaitu Pasar Atum. Stasiun ini didesain dengan gaya arsitektur *Neo-Klasik* yang didominasi warna merah. Pada bagian tengah, di bawah jam, terbaca tulisan ‘Anno 1899’ yang menunjukkan tahun pembangunan. Bangunan stasiun ini terlihat lebar dan simetris terdapat bagian yang lebih tinggi sebelah kiri dan kanan, dengan masing-masing lima pintu berlekung, di bawah atap yang dihiasi gigi talang. Stasiun tersebut memiliki ruangan-ruangan yaitu Ruang 01-02 difungsikan untuk menyimpan barang-barang bestel, dan penginapan kondektur. Ruang 03-04 difungsikan untuk kamar listrik dan bersebelahan dengan mushola. Setelah ruangan ini terdapat jalan keluar penumpang stasiun dan bersebelahan dengan ruangan 05-06 difungsikan



Foto 4. 5 Ruang Penginapan
Kondektur

(Dok. Marselina Rante, 2022)



Foto 4. 6 Ruang barang-barang
bestel

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 7 Mushola

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 8 Kamar Listrik

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 9 Jalan Keluar

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 10 PMK

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 11 Kamar

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4.12 Tempat pembayaran

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 13 Adminstrasi KS

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 14 Ruang KS

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 15 Surat Kawat

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 16 Kamar Uang

(Dok.Marselina Rante,2022)



Foto 4. 17 Ruang Kosong

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 18 Dinas material

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 19 Dinas Gerobag

(Dok.Marselina Rante,2022)



Foto 4. 20 Ruang Tunggu
Kelas 1 dan 2

(Dok.Marselina Rante,2022)



Foto 4. 21 Dapur

(Dok.Marselina Rante,2022)



Foto 4. 22 Toilet

(Dok.Marselina Rante,2022)



Foto 4. 23 Ruang Penumpang

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 24 Tempat pengiriman barang-barang bagasi

(Dok.Marselina Rante,2022)



Foto 4. 25 Ruang kosong
(Dok. Marselina Rante, 2022)



Foto 4. 26 Tempat penerimaan
barang-baran bagasi
(Dok. Marselina Rante, 2022)



Foto 4. 27 Tampak Utara
bangunan Stasiun Surabaya Kota
(Dok. Juan Steven Susilo, 2022)



Foto 4. 28 Tampak Barat
Bangunan Stasiun Surabaya Kota
(Dok. Marselina Rante, 2022)

Bagian selatan stasiun terdapat bekas-bekas rel lama yang sudah tidak terpakai lagi. Rel tersebut berbahan besi dan kayu dan kelihatan telah berkarat dikarenakan sudah termakan waktu. sebelah rel lama juga terdapat rel baru yang digunakan untuk aktivitas perkeretaapian pada stasiun surabaya kota karena pelayanan penumpang pada stasiun surabaya kota kini terpusat di gedung Indo Plaza yang terletak di sebelah barat stasiun lama. Bangunan stasiun di sisi barat Indo Plaza ini diresmikan pada 22 April 1986.



Foto 4. 29 Rel lama
(Dok. Marselina Rante, 2022)



Foto 4. 30 Rel Baru
(Dok. Marselina Rante, 2022)

Bekas Emplasemen rel kereta api yang terdapat di sekitaran Stasiun Surabaya kota ada yang masih keliatan dengan rel dan ada juga yang sudah tertimbun dengan tanah. Emplasemen merupakan tempat terbuka atau tanah lapang yang disediakan untuk jawatan atau satuan bangunan (seperti tanah lapang di dekat stasiun untuk keperluan jawatan kereta api).



Foto 4. 31 Bekas Rel Stasiun
Surabaya Kota

(Dok.Marselina Rante,2022)



Foto 4. 32 Bekas Rel Stasiun
Surabaya Kota

(Dok.Marselina Rante,2022)



Foto 4. 33 Bekas Rel Stasiun Surabaya Kota

(Dok. Marselina Rante,2022)

Dalam bekas rel yang terdapat pada stasiun Surabaya Kota terdapat nama Pabrik Industri KRUPP (Fried Krupp Lokomotivfabrik Essen) Jerman, dengan tahun pembuatannya 1920. KRUPP adalah sebuah perusahaan keluarga turun temurun asal Jerman yang berdiri pada tahun 1811, dan sisi lain rel terdapat nama perusahaan yaitu Cockeri merupakan perusahaan teknik mesin yang berkantor di Belgia.



Foto 4. 34 Nama Pabrik Industri

(Dok. Marselina Rante,2022)



Foto 4. 35 Nama Perusahaan Mesin Baja

(Dok.Marselina Rante,2022)

BAB V

PERKEMBANGAN TRANSPORTASI DI KOTA SURABAYA

5.1 Stasiun Surabaya Kota (Stasiun Semut)

Masuknya Surabaya sebagai salah satu wilayah perusahaan perkeretaapian tentunya tidak lepas dari statusnya sebagai kota industri perdagangan dan pelabuhan besar yang menjadi gerbang akses keluar masuk pelayaran internasional ke Eropa. Di mana kereta akan menjadi alat pendukung pengangkutan barang dari daerah yang subur di selatan Surabaya ke pelabuhan untuk dikapalkan, keberadaan stasiun Surabaya Kota dipilih sebagai titik awal jalur Surabaya titik ini terletak dekat dengan kawasan komersial dan mudah diakses baik melalui darat maupun air, sayangnya stasiun ini berada di pembangunan yang posisinya terletak di kanal-kanal dan perkemahan semut.

Perbedaan antara Stasiun kereta api dan Trem yaitu kereta api biasanya memiliki rel besi yang dipasang secara khusus dan berjalan di luar batas kota saat mereka berjalan untuk jarak yang jauh masyarakat menggunakannya untuk bolak-balik dari satu kota ke kota yang lain, sedangkan trem memiliki kemiripan dengan kereta karena sama-sama beroperasi di atas rel besi. Trem juga lebih ringan dari kereta, trem memiliki sejarah yang panjang, dan gerbong trem pertama kali muncul di Inggris pada awal Abad ke-19 saat dikendarai kuda. Sejak munculnya kereta api terdapat dua perusahaan yaitu NIS dan SS, yang masing-masing memiliki kantor konstruksi sendiri yang merancang stasiun dibuat berdasarkan filosofi bisnisnya sendiri merancang jenis dan gaya bangunan yang berbeda bergantung pada waktu pembangunannya. Stasiun-stasiun yang awalnya sangat

sederhana dan kecil sering kali terbuat dari bambu dan kayu, yang lebih besar terbuat dari batu tidak lebih dari semacam barak, seiring dengan berkembangnya zaman stasiun-stasiun kereta api mulai diubah dan dibangun dengan menggunakan desain bergaya campuran misalnya dengan gaya Neo-Klasik, Neo-Gotik, dan Neo-Renaissance dengan menggunakan ornamen terkait dengan negara yang dimaksud dan disebut dengan eklektisisme.

Stasiun jenis pertama yang dibangun tiga hingga sampai empat tahun pertama di daerah Jawa Timur yang dibangun dengan gaya-gaya Eropa, pada tahun-tahun pertama masih kelihatan sederhana yang terbuat dari kayu dengan dinding bambu yang kemudian memperlihatkan kombinasi batu dan kayu, ukurannya yang bervariasi dengan atau tanpa ruangan koki. Bangunan stasiun juga sering kali berukuran lebih kecil dan memiliki aula dengan loket atau penanganan bagasi, ruang koki, berbagai ruang pelayanan, termasuk telegraf, ruang kondektur, ruang tunggu kelas satu, dua, dan tiga, terdapat juga rumah bagi kepala stasiun yaitu gedung milik NIS dan SS. Perpanjangan dan perluasan yang ada di banyak stasiun dimulai di tahun 1920-an sebagai akibat diperkenalkannya peralatan keamanan baru. Beberapa stasiun diketahui telah rusak akibat peperangan pada masa perjuangan kemerdekaan dan beberapa telah dikembalikan dalam keadaan semula, yang lain juga telah direnovasi hingga tidak dapat dikenali atau diganti dengan yang baru. Beberapa stasiun yang mengalami kehancuran yaitu Lemahabang, Cikampek, Krawang, Surabaya Kota, Surabaya Gubeng, Bangil, Tarik, Krian, Malang, Bangsalsari, Soemberbaroe, Tanggul, Sidoarjo, Tasikmalaya, Tjitjalengka, Malangbong, dan Bandjar.

Perubahan bentuk stasiun dari waktu ke waktu yang berkaitan erat dengan periode masa arsitektur atau gaya bangunan yang berkembang dari waktu ke waktu berpola secara dinamis, ketika tahun 1870-1800an gaya arsitektur yang terbuat atau berbahan kayu lalu berubah 1890-1900an arsitekturnya mengadopsi gaya dari barat yang mempunyai pengaruh dari kultur atau budaya dikarenakan para arsitek-arsitek dahulu mencoba memadukan gaya Barat dan Jawa, jika stasiun mengalami perubahan seperti Stasiun Surabaya Kota atau Stasiun semut yang awal bangunannya memiliki ciri dekorasi di bagian fronton atau fasad yang terdapat ukiran atau lebih ke bangunan yang disebabkan oleh pengaruh gaya arsitektur Neo-Klasik.

Stasiun Surabaya Kota atau dikenal sebagai stasiun semut merupakan stasiun tertua atau stasiun awal yang dibangun di kota Surabaya, stasiun ini dibangun pada tahun 1870 dan diresmikan pada tahun 1878 tujuan dibangunnya stasiun ini adalah untuk mengangkut hasil bumi dan perkebunan khususnya dari kota Malang menuju pelabuhan tanjung perak. Namun, seiring dengan meningkatnya penggunaan kereta api pada tahun 1899 bangunan lama dirobohkan dan diganti dengan bangunan baru bangunan tersebut didirikan sekitar 200 meter dari sebelah barat lokasi bangunan sebelumnya dalam pembangunan stasiun ini menggunakan gaya arsitektur Neo-Klasik dan struktur bangunan baru ini agak berbeda dengan bangunan sebelumnya. Pembangunan dan perubahan dilakukan pada saat itu dikarenakan stasiun Surabaya kota pertama di anggap sudah tidak cukup luas lagi dalam menampung jumlah penduduk dan barang dikarena jumlah penggunaan kereta api SS semakin meningkat, sehingga hal ini mendorong pihak

SS untuk membesarkan Emplasemen dan Stasiun, setelah melalui berbagai pertimbangan untuk mendirikan bangunan baru di anggap lebih efisien dibandingkan dengan merenovasi bangunan lama.



Gambar 5. 1 Bangunan Stasiun Surabaya kota 1878

(Sumber. KTLV)



Gambar 5. 2 Sketsa Bangunan Stasiun Surabaya Kota 1878

(Dok. Sketsa. Sufiyan,2023)



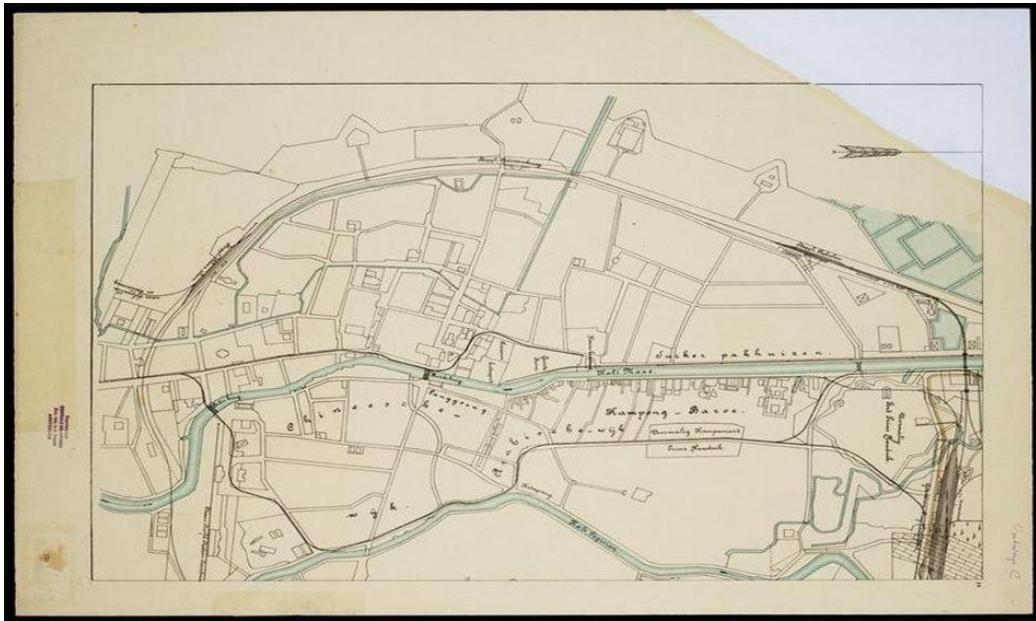
Gambar 5. 3 Bangunan Stasiun Surabaya Kota 1899

(Sumber. KTLV)



Gambar 5. 4 Sketsa Bangunan Stasiun Surabaya Kota 1899

(Sketsa. Sufiyan,2023)



Gambar 5. 5 Peta Jalur Kereta Api di Surabaya

(Sumber. KITLV)

Nama stasiun yang sebelumnya hanya Soerabaia resmi berganti kemudian menjadi Surabaya Kota sejak pertengahan tahun 1900. Stasiun Surabaya Kota yang baru tergolong unik karena tidak ditemukan kemiripan identik dengan stasiun-stasiun SS yang lain di Hindia-Belanda pada saat itu, sebagaimana dilakukan perusahaan SS dan perusahaan-perusahaan kereta era kolonial. Sudah sejak 1889, Stasiun Surabaya Kota terkoneksi jalur trem milik OJS (Oost-Java Stoomtram) untuk kepentingan 2 perusahaan itu dan berdekatan dengan lokasi halte trem OJS di Bibis jadi kemudahan dapat dirasakan para penumpang untuk berganti dari kereta ke trem begitu pun sebaliknya untuk mencapai tujuannya di wilayah dalam kota Surabaya yang dilintasi trem. Setelah perang dunia ke 1, sebenarnya S.S pernah akan kembali lagi membangun sebuah stasiun baru di Djoharlaan

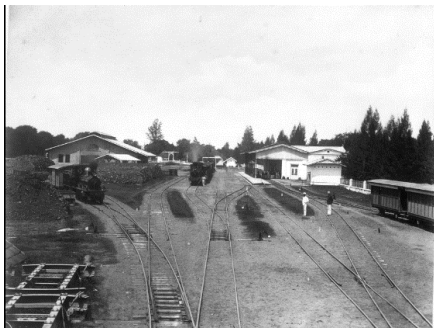
(sekarang Jl. Johar) untuk mengurangi peran Stasiun Surabaya kota hanya sebagai stasiun khusus layanan penumpang yang akan terkoneksi dengan stasiun pasar Turi untuk keperluan sambungan langsung antara jalur utara jawa milik N.I.S dengan jalur selatan dan ujung timur jawa milik S.S.

5.2 Perubahan Jenis Lokomotif

Lokomotif merupakan salah satu bagian terpenting dari sistem transportasi kereta api, sebuah kereta tidak dapat bergerak tanpa adanya lokomotif atau tenaga penggerak yang menghasilkan gaya untuk bergerak. Lokomotif uap yang mendominasi Hindia-Belanda berasal dari pabrik-pabrik dari Benua Eropa seperti di Jerman, Belanda, dan Inggris yang sistem teknologinya terus berkembang dari waktu ke waktu. Terdapat dua macam sistem uap yang digunakan yaitu sistem *Saturated Steam* atau yang sering disebut sebagai sistem uap basah dan Sistem *Superheater* atau biasa disebut pemanas lanjut.

Dalam mengenali suatu lokomotif uap dapat diketahui dari susunan roda penggeraknya yang memiliki fungsi roda-roda untuk menggerakkan lokomotif itu sendiri maupun untuk membagi beban lokomotif itu sendiri maupun untuk membagi beban lokomotif terhadap rel. B50 Seri SS200 merupakan salah satu Lokomotif milik Staats Spoorwegen (SS) yang memelopori pembangunan Jalur di Jawa Timur pada lintas Surabaya Kota, Sidoarjo dan pasuruan sepanjang 63km dan diresmikan pada tahun 1878 pada tahap selanjutnya dibangun juga jalur Sidoarjo, Tarik, Kertosono, dan Madiun dengan jarak 141 Km yang selesai dibangun pada tahun 1884 jalur tersebut dinilai sebagai jalur strategis yang melewati banyak industri pabrik gula dan area perkebunan, pada tahun 1880-1886

14 lokomotif uap B50 didatangkan dan digunakan untuk menarik rangkaian kereta yang mengangkut hasil perkebunan dan penumpang. Lokomotif SS era 1878-1890 dengan seri 1-5 periode 1912 dan diganti menjadi SS 53-57 di tahun 1920 sampai awal 1930an lokomotif ini sudah makin tersisih dari jalur raya dan hanya menjadi tenaga langsir rangkaian gerbong barang di kalimas dan Sidotopo.



Gambar 5. 6
Emplasemen Stasiun Surabaya
Kota

(Sumber. KITLV)



Gambar 5. 7 Lokomotif Seri Pertama
SS

(Sumber. KITLV)

Perkembangan jalur selanjutnya yaitu pembangunan jalur rel ke arah Madiun-Ponorogo dengan jarak 32 Km oleh SS yang selesai dibangun pada tahun 1907 dan rute Ponorogo- Slahung yang selesai dibangun pada tahun 1922. Lokomotif B50 yang memiliki diameter roda penggerak sebesar 1412mm dan memiliki susunan roda 2-4-0. Lokomotif ini dapat melaju hingga 60 km/jam dengan kestabilan yang cukup baik. Pada awal keberadaannya lokomotif ini bisa disebut sebagai loko “pelari” SS sebelum akhirnya status tersebut tergeser oleh lokomotif yang lebih baru dan lebih canggih.



Gambar 5. 8 Lokomotif
Uap B50 04

(Sumber. PT KAI Indonesia)



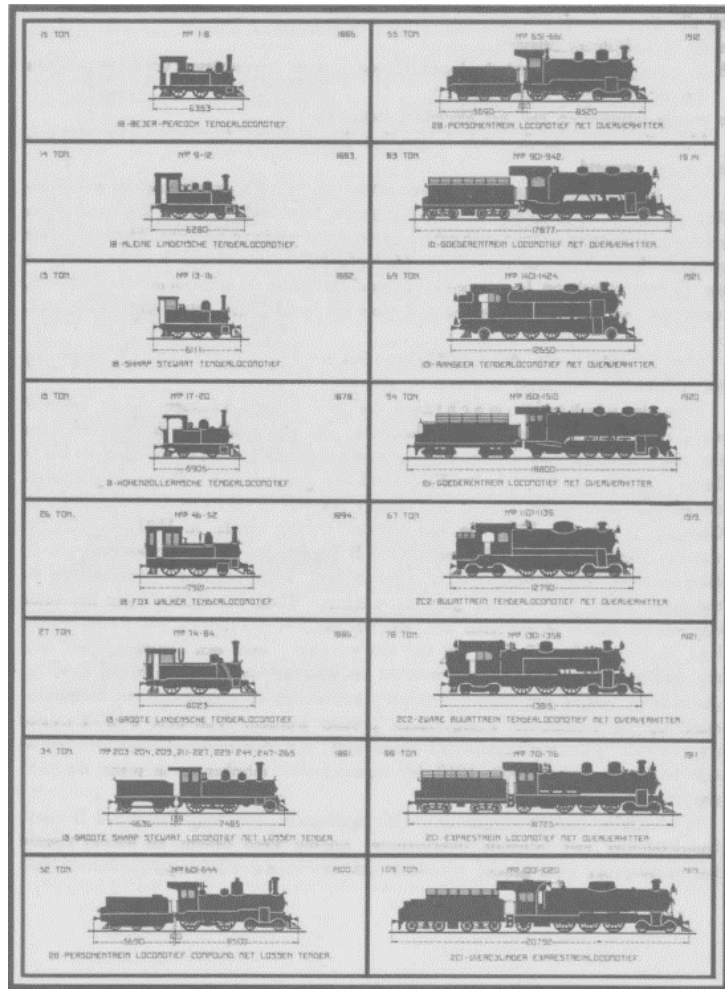
Foto 5. 1 Kereta api zaman
sekarang

(Dok. Marselina Rante,2022)

Dari 14 lokomotif SS B50, saat ini masih tersisa 1 lokomotif uap B50 yaitu lokomotif B50 04 yang mulai di operasikan di tahun 1881. Lokomotif ini pajang di museum Transportasi yang berada di Kota Jakarta. Tuntutan lalu lintas yang terus meningkat dari masa ke masa kereta api dan trem jelas mempunyai pengaruh yang paling besar terhadap konstruksi rel. Selain beban gandar lokomotif, kecepatan perjalanan lintasan juga memegang peranan yang besar. Pada awalnya kecepatan kereta api tidak lebih dari 60 km per jam, yang kecepataannya ditingkatkan secara bertahap menjadi 75 km untuk beberapa rute. Per jam sedangkan niatnya adalah untuk mencapai kecepatan 100 km di jalur dataran utama S.S di pulau Jawa. Jalur kereta api tertua di Jawa, yaitu Surabaya-Pasuruan-Malang yang dibangun 50 tahun yang lalu sesuai dengan keputusan pemerintah yang diterbitkan pada tahun 1869 dengan lebar lintasan normal 1.067 meter.

Gambaran yang jelas mengenai perkembangan lokomotif dan armada kendaraan perkeretaapian dan Trem Negara di Pulau Jawa disajikan. Lokomotif jalur gunung dan lokomotif listrik dengan jalur trem 60 cm. Beberapa jenis gerbong dengan peralatan listrik dengan panjang total, bobot layanan, jenis dan tahun masing-masing yang di berikan dalam skala 1 hingga 300 yang mencerminkan perkembangan dari jalur pertama dengan karakter tremnya yang menonjol, hingga jalur kereta api utama saat ini dengan lalu lintas ekspres dan peralatan paling modern, Pertumbuhan armada lokomotif di Pulau Jawa, baik jumlah mesin maupun total luas roaster. Di mana yang terakhir adalah ukuran yang baik dari total daya traksi yang tersedia, untuk mesin jalur permukaan di Jawa setelah tender pertama 7 unit lokomotif 1B untuk pembangunan dan pengoperasian jalur Surabaya ke Pasuruan, yang dipasok oleh perusahaan Fox Walker and Co di Bristol, sejumlah besar mesin dibangun pada periode 1880-1896. Mesin-mesin ini memenuhi persyaratan lalu lintas pada saat itu, namun menjelang akhir abad yang lalu angkutan penumpang ekspres diperkirakan akan memiliki kecepatan maksimum lebih dari 60 km per jam, dianggap perlu jenis lokomotif yang memenuhi persyaratan ini dan dilengkapi dengan bogie untuk memudahkan mengikuti aturan lintasan tanpa terlalu banyak goyangan yang dialihkan ke lokomotif. Sebanyak 44 unit lokomotif uap basah kereta penumpang 2B dengan tender tiga gandar ini dibeli dari berbagai pabrikan selama tahun 1900-1910. Pada periode yang sama, bobot kereta ekspres meningkat sedemikian rupa sehingga lokomotif kembar 2B dengan superheater Schmidt dianggap perlu, dan

angkutan ekspres jarak jauh bahkan memerlukan tipe dengan 3 gandar berpasangan.



Gambar 5. 9 Roda-roda penggerak utama lokomotif

(Sumber. Buku Staatsspoor En Tramwegen In Nederlandsch Indie 1875 6 April 1925)

5.3. Stasiun Surabaya Kota Pada Masa Perkembangan Transportasi di Surabaya

Pembangunan kereta api di Jawa yang menjadi alat pendukung dalam melakukan ekspor impor sehingga dapat memperlancar dan mempercepat pengangkutan barang dari pedalaman ke kota-kota pelabuhan. Transportasi yang merupakan salah satu bagian penting dalam hubungannya dengan kegiatan perekonomian baik perdagangan maupun perindustrian. Transportasi juga sangat berperan penting bagi pemerintahan Hindia Belanda dalam hal mengangkut barang dagangan dan manusia untuk berpindah tempat ke tempat yang lain.

Dalam pembangunan kereta api Menteri Van Den bosse mengajukan rencana undang-undang yang bertujuan untuk membangun empat lintas jalan rel di Jawa, keempat lintas dan dua lintas akan saling bersambungan dan juga menyambung pada lintas milik NISM seperti lintas Semarang-Surakarta-Yogyakarta, sedangkan lintas ketiga akan menghubungkan pasuruan Jawa Timur dengan Cilacap di Jawa Tengah melalui dua penghasil gula dan kelapa yang subur di Jawa Timur dan Jawa Tengah bagian selatan. Namun rencana undang-undang tersebut mendapat tantangan yang hebat dari sejumlah anggota parlemen Belanda sehingga jalur-jalur NISM oleh perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia-Belanda Staatspoorwegen (SS) yang didirikan pada tahun 1875, SS menjadi perusahaan besar yang menjadi pesaing NISM.

Lintas kereta api pertama yang dibangun oleh SS adalah lintas Surabaya-Pasuruan dengan lintas cabang dari Bangil menuju Malang. Seiring berkembangnya cakupan jalur SS di berbagai daerah lain seperti jalur kereta yang mendominasi area jalur kereta api di Jawa Timur terutama di wilayah selatan, timur dan sedikit di wilayah timur Jawa Tengah terdapat juga jalur milik SS yang menyatu dengan jalur NIS di lintas Yogyakarta-Surakarta yang berlanjut dari Surakarta ke Madiun SS juga menguasai beberapa jalur kereta api yaitu Jalur selatan Jawa Tengah hingga Priangan, Yogyakarta ke Kroya, Bandung ke

Bogor, Cirebon ke Batavia dari Batavia jalur SS masih berlanjut hingga ke ujung Barat Pulau Jawa.

Pengusaha swasta mengajukan permohonan pengadaan kereta api tahun 1852, pengusaha tersebut merupakan pemilik perkebunan swasta yang membutuhkan peranan kereta api untuk mengangkut hasil panen mereka karena hal tersebut di anggap sebagai jalur darat unggulan di pulau Jawa dalam mengatasi permasalahan agar hasil perkebunan bisa sampai ke pelabuhan dengan tepat waktu. Pemilik perkebunan mengajukan agar pembuatan jalur rel dilakukan dari pusat perkebunan ke pelabuhan di tepi pantai karena hal ini dianggap memudahkan proses distribusi barang sehingga peluang ini menjadi perusahaan-perusahaan swasta untuk mendorong pemerintah memprioritaskan kelancaran pengiriman barang dari perkebunan menuju pelabuhan dapat segera diekspor.

Peranan kota Surabaya sebagai sebuah kota pelabuhan pada zaman Majapahit di Abad-14 hingga Abad ke-19 sehingga mendorong pemerintah kolonial Belanda menjadikan Surabaya sebagai pelabuhan utama dalam rangkaian kegiatan pengumpulan hasil produksi perkebunan di bagian timur pulau Jawa yang berada di bawah pedalaman untuk diekspor ke Eropa, oleh karena itu pihak pemerintah kolonial membentuk Surabaya sebagai Kota Eropa kecil dengan mendirikan industri senjata. Peranan kota Surabaya sebagai kota pelabuhan sangat penting dalam menjaga hubungan pasar baik untuk dalam dan luar negeri Surabaya juga menjadi kawasan ekonomi yang baik sebagai penghasil komoditi ekspor maupun perdagangan. Jaringan jalur kereta api yang dibangun mulai tahun 1875 di Surabaya yang terus berkembang dalam mengangkut hasil-hasil perkebunan, jaringan jalan yang dibuat dengan melewati jalan kali Mas menuju ke pelabuhan. Sebelum pembangunan kereta api dilakukan pemerintah Belanda membangun kawasan pemukiman, perkantoran dan perdagangan di sepanjang tepi sungai. Kota Surabaya dikenal sebagai kota pusat

perdagangan serta kekayaan dan hubungan yang dihasilkan letaknya yang strategis juga dekat dengan daerah pedalaman yang subur dan maju pertaniannya sehingga hasilnya dapat menopang Surabaya sebagai kota pelabuhan. Kota ini sangat berperan dalam perkembangan perekonomian di Wilayah Jawa Timur.

Pembangunan jalan rel Surabaya-Malang dilakukan secara bertahap, tahap pertama meliputi jalan rel jalur Surabaya-Pasuruan yang selesai dibangun pada tanggal 16 Mei 1878, tahap kedua meliputi jalur Pasuruan-Malang dan selesai di kerjakan pada tanggal 20 Juli 1879, pada tahap kedua pembangunan jalan dibagi atas tiga bagian yaitu jalur Bangil-Sengon yang selesai pada tanggal 1 November 1878, jalur Sengon-Lawang selesai pada tanggal 1 Mei 1879, dan jalur rel Surabaya-Pasuruan yang dibuka untuk umum pada tanggal 18 Mei 1878. Stasiun Surabaya kota yang terletak di jalan Bibis Surabaya dibangun cukup besar dan megah dikarenakan keberadaan stasiun ini ditujukan untuk memfasilitasi kaum Elite Eropa yang terletak di Surabaya. Pembangunan jalur kereta api SS di Jawa timur di tahun 1878 memacu suatu perkembangan jalur kereta api lainnya yang dikelola oleh beberapa perusahaan untuk beroperasi di Jawa Timur.

Kemajuan Surabaya yang semakin pesat mendorong penduduk di Surabaya mengalami tingkat imigrasi yang tinggi dari tahun ke tahun, transportasi kereta api yang menjadi daya tarik bagi para imigran sehingga faktor tersebut menjadi daya tarik orang Belanda dan orang Eropa untuk membuka usaha atau menjadi pegawai pemerintah. Kepadatan penduduk di Surabaya terus meningkat sehingga menyebabkan kebutuhan lahan pemukiman ikut mengalami peningkatan. Sebelum dibangunnya kereta api, Surabaya sudah menjadi kota industri karena terdapat kegiatan ekonomi yang berkembang begitu pesat. Kereta api yang sudah berkembang di Surabaya sejak tahun 1878, sudah lebih dulu melintasi daerah Ngagel dengan jalur rel yang membentang dari Wonokromo sampai ke Gubeng, Keberadaan

kereta api sangat berperan penting bagi para pekerja yang datang ataupun pulang dari lokasi kerja waktu tempuh cukup terjangkau dengan menggunakan trem perkembangan fasilitas kereta api yang cukup pesat membuat pengangkutan hasil perkebunan maupun mesin-mesin industri menjadi lebih cepat.

Pengangkutan hasil perkebunan di Jawa Timur memiliki keunggulan karena adanya jaringan rel, sehingga dapat terhubung dengan mudah dari suatu daerah ke daerah lain seperti Pasuruan yang terhubung dengan Malang, Probolinggo, Blitar, dan Mojokerto, sehingga pengiriman hasil perkebunan dapat terhubung dengan mudah menuju Surabaya. Pembangunan pelabuhan di tahun 1910 membuat peranan kereta di Surabaya semakin meningkat sehingga hal ini membuktikan bahwa peranan kereta api di Surabaya semakin penting.

BAB VI

KESIMPULAN

Peranan kota Surabaya sebagai kota dagang dan kota pelabuhan telah membawa perubahan dengan adanya pembuatan jalur rel kereta api di Surabaya. Pembangunan jalur rel kereta api oleh Staatsspoorwegen Surabaya-Pasuruan-Malang yang membawa perubahan terhadap kondisi sosial ekonomi di Surabaya. Peranan kota Surabaya sebagai kota pelabuhan semakin terbuka dengan terbukanya jalur-jalur trem dan perusahaan kereta api di Jawa Timur dan memudahkan penduduk dalam berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain. Masuknya Surabaya sebagai salah satu wilayah yang tidak lepas dari statusnya sebagai kota industri perdagangan dan pelabuhan besar yang menjadi gerbang akses keluar masuk pelayaran internasional ke Eropa. Dimana kereta yang menjadi alat pendukung pengangkutan barang dari daerah subur di selatan Surabaya ke pelabuhan untuk dikapalkan. Salah satu sarana yang penting dengan dibangunnya sebuah stasiun.

Stasiun Surabaya yang dibangun oleh perusahaan SS (Staatsspoorwegen) yang bangunan awalnya dibangun pada tahun 1878 namun dengan seiring berkembangnya penggunaan kereta api milik SS bangunan lama tersebut dibongkar dan di bangun bangunan baru yang jaraknya tidak jauh dari bangunan sebelumnya dibangun pada tahun 1899 dengan bergaya Eropa menggunakan gaya Arsitektur Neo-Klasik, stasiun ini berbeda dengan stasiun awal yang dibangun oleh pihak SS. Penggunaan lokomotif di stasiun ini juga menggunakan lokomotif SS seri 200 di tahun 1878 namun karena masuknya pengaruh militer Jepang di tahun 1942

penamaan SS seri 200 diubah menjadi B50. Semua perusahaan kereta api dilebur menjadi satu seperti Nederland Indische Spoorweg Maatschappij (NISM), Staatsporwegen (SS) dan beberapa perusahaan stasiun lainnya. Maka dari itu semua kode seri lokomotif diubah yang awalnya berdasarkan nama perusahaan seperti SS 200 dan diubah menjadi seri B50.

Kereta api menjadi angkutan yang digemari oleh masyarakat pada awal abad ke 20. Banyak orang yang sudah terbiasa menjadikan kereta api sebagai sarana pengangkutan sehari-hari. Penduduk pribumi yang awalnya tidak tertarik dengan adanya fasilitas trem dalam kota, kemudian menggunakannya untuk kegiatan sehari-hari. Keberadaan jaringan kereta api telah mendorong berbagai perubahan yang terjadi di dalam kota, yaitu kereta api telah menghubungkan jarak satu daerah ke daerah lain menjadi lebih dekat.

DAFTAR PUSTAKA

- Andrianto, Dimas. "Cagar Budaya Stasiun Semut: Pemaknaan Masyarakat tentang Nilai Revitalisasi Bangunan Bersejarah di Kota Surabaya. Diss. Universitas Airlangga, 2010.
- Basundoro, Purnawan. Sejarah Pemerintahan Kota Surabaya Sejak Masa Kolonial Sampai Masa Reformasi (1960-2012). Departemen Ilmu Sejarah FIB Unair, 2012.
- Faber, G. H. Von: Nieuw Soerabaja. Soerabaya: H. Van Ingen, 1935
- Faber, G. H. Von. Oud Soerabaja. Soerabaya: G. Kolff & Co, 1931
- Fitroh, Nurudin. "Peranan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan ke Surabaya Tahun 1878-1930." *Avatara* 3.3 (2015).
- Handinoto, Handinoto. "Perletakan Stasiun Kereta Api Dalam Tata Ruang Kota-Kota Di Jawa (Khususnya Jawa Timur) Pada Masa Kolonial." *DIMENSI (Journal of Architecture and Built Environment)* 27.2 (1999).
- Handinoto. (1996). Perkembangan kota dan arsitektur kolonial Belanda di Surabaya, 1870-1940. Diterbitkan atas kerjasama Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat, Universitas Kristen PETRA Surabaya dan Penerbit ANDI Yogyakarta.
- Herawati, A. F. (2013). Analisis Value For Money Dalam Meningkatkan Mutu Pelayanan Publik Pada Stasiun Kereta Api Surabaya Kota. *Jurnal Akuntansi Universitas Negeri Surabaya*.
- Hermawan, I. (2022). Jalur Garut-Cikajang: Pengembangan Perkeretaapian di Selatan Jawa Barat Masa Kolonial. *PANALUNGTIK*, 5(1), 34-45.
- Kusumawardhani, P. A. (2017). Kereta Api di Surabaya 1910-1930. Gapura Publishing.com
- Michiel Van Ballegoijen de Jong (1993). *Spoorwegstations Op Jawa*. De Bataafche Leeuw. Amsterdam 1993.

- Michiel Van Ballegoijen De Jong. Amsterdam (1993) Spoorwegstations Op Jawa. 1993. De Bataafsche Leeuw.
- Michiel Van Ballegoijen De Jong. S.A. Reitsma (1925). Staatsspoor En Tramwegen In Nederlandsch Indie 1875 6 April 1925. Weltevevden.
- Oegama, J.J.G.: De Stoomtratie Op Jawa En Sumatra, Kluwer, 1982.
- Prayogo, S. (2007). Stasiun kereta api Surabaya Kota (Doctoral dissertation, Petra Christian University).
- Raap, Olivier Johannes. 2017. Sepoer Oeap Djawa Tempo Doeloe. Jakarta : KPG (KepustakaanPopuler Gramedia).
- Reitsma S.A.: Gedenkboek Der Staatsspoor-en Tramwegen In nederlandch-Indie 1875-1925 Weltevreden, Topografische Inrichting, 1925.
- Ridwan, Ilham Nur. Perancangan Buku Cerita Bergambar Sejarah Dan Perkembangan Perkeretaapian Di Indonesia. Diss. Institut Seni Indonesia Yogyakarta, 2015.
- Susanti, Anita, Ria Asih Aryani Soemitro, and Hitapriya Suprayitno. "Identifikasi Awal Jalur KA Untuk Perjalanan Orang di Kota Surabaya." *Rekayasa Teknik Sipil 1.1/REKAT/17* (2017).
- Susanti, Anita, Ria Asih Aryani Soemitro, and Hitapriya Suprayitno. "Identifikasi Awal Layanan Feeder Di Tiap-Tiap Stasiun Yang Menjadi Tempat Pemberhentian Ka Penumpang Di Kota Surabaya." *Rekayasa Teknik Sipil 1.1/REKAT/17* (2017).
- Tim Telaga Bakti Nusantara 1997. Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1. Bandung: Cv. Angkasa.
- Yasmin, Raichanah. Desain Interior Stasiun Surabaya Kota Sebagai Konservasi Bangunan Bersejarah. Diss. Institut Teknologi Sepuluh Nopember, 2017.