

Venesia Dari Timur:

MEMAKNAI PRODUKSI DAN REPRODUKSI SIMBOLIK

KOTA PALEMBANG

DARI KOLONIAL SAMPAI PASCAKOLONIAL



Undang-undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta

Lingkup Hak Cipta

Pasal 2 :

1. Hak Cipta merupakan hak eksklusif bagi Pencipta atau Pemegang Hak Cipta untuk mengumumkan atau memperbanyak ciptaannya, yang timbul secara otomatis setelah suatu ciptaan dilahirkan tanpa mengurangi pembatasan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan Pidana

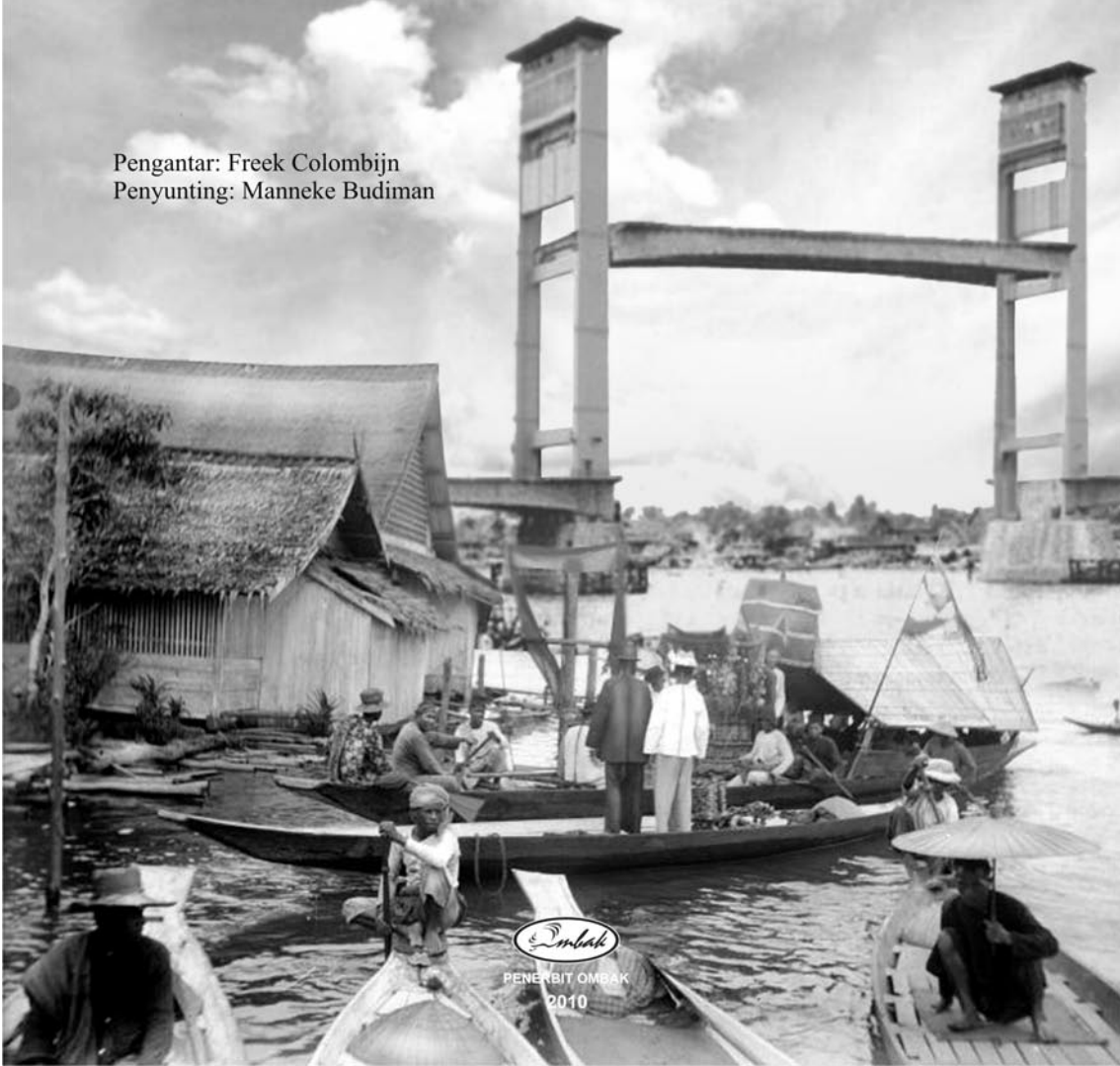
Pasal 72 :

1. Barangsiapa dengan sengaja atau tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) atau Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah).
2. Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu Ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

◆ DEDI IRWANTO MUHAMMAD SANTUN ◆

VENESIADARI TIMUR: MEMAKNAI PRODUKSI DAN REPRODUKSI SIMBOLIK KOTA PALEMBANG DARI KOLONIAL SAMPAI PASCAKOLONIAL

Pengantar: Freek Colombijn
Penyunting: Manneke Budiman



PENERBIT OMBAK
2010

**VENESIA DARI TIMUR:
MEMAKNAI PRODUKSI DAN REPRODUKSI SIMBOLIK KOTA PALEMBANG
DARI KOLONIAL SAMPAI PASCAKOLONIAL**

Copyright©Dedi Irwanto Muhammad Santun, 2010

Diterbitkan pertama kali oleh Penerbit Ombak, 2010
Perumahan Nogotirto III, Jl. Progo B-15 Yogyakarta 55292
Tlp. (0274) 7019945, Fax. (0274) 620606
Email: redaksiombak@yahoo.co.id
Facebook: Penerbit Ombak
Website: www.penerbit-ombak.com

PO.157.07-'10

Penulis: Dedi Irwanto Muhammad Santun
Penyunting: Manneke Budiman
Penyelaras Aksara: M. Nazir
Sampul & Layout: Dian Qamajaya

Perpustakaan Nasional: Katalog Dalam Terbitan (KDT)

**VENESIA DARI TIMUR:
MEMAKNAI PRODUKSI DAN REPRODUKSI SIMBOLIK KOTA PALEMBANG
DARI KOLONIAL SAMPAI PASCAKOLONIAL**

Yogyakarta: Ombak, 2010
xxix+ 294 hlm.; 15 x 23 cm
ISBN: 978-602-8335-?

Persembahan Khusus:

*Abah Kami,
Mendiang Dalil Waris Bin Waris
Yang tercinta dan tak terlupakan
Yang selalu mendorong, menyemangati
Dan memberi makna pada hidup Kami
Dunia dan akhirat Kami mendoakan sorga untukmu*

Kupersembahkan juga untuk:

*Istriku tercinta Agustina Bidarti,
Anak-anakku tersayang Bhagawan Fitiradjasa,
Poedjangga Sastraradjasa
Choennienk Chierrannaratoeaoera,
serta orang-orang yang mencintai sejarah.*

DAFTAR ISI

DAFTAR SINGKATAN ~

DAFTAR ISTILAH ~

DAFTAR GAMBAR ~

PENGANTAR PENULIS ~

PENGANTAR EDITOR ~

KATA PENGANTAR ~

BAB I PALEMBANG, 1930-1960an ~

- A. Pendahuluan ~
- B. Pendekatan Teoretis ~
- C. Historiografi dan Analisis ~

BAB II KONSTRUKSI FISIK KOTA PALEMBANG MASA KOLONIAL ~

- A. Dari Ruang Air ke Ruang Daratan ~
- B. Wajah Kota Palembang dalam Polesan Jepang ~
- C. Politik Kebudayaan Kota Dagang, dari Tradisional ke Modern ~

BAB III IDENTITAS WARGA KOTA: KONSTRUKSI IDEOLOGIS

PALEMBANG MASA KOLONIAL ~

- A. Kehidupan Sehari-hari Warga Kota ~
- B. Kepribadian dan Identitas Warga Kota: Pribumi dan Asing ~
- C. “Perang Dingin di Kota”: *Gemeente* Vs Warga Kota ~

BAB IV PERGULATAN PUSAT DAN DAERAH: PENCARIAN IDENTITAS

PALEMBANG PADA MASA TRANSISI ~

- A. Dari Revolusi Fisik ke *Stad Oorlog van Beleg*: Palembang Pasca Kemerdekaan ~
- B. Kota Diam: Pembangunan yang Berjalan di Tempat ~

- C. Bertahan Hidup di Kota: Kemerosotan Ulu dan Arus Urbanisasi ~
- D. “Perkelahian” Penduduk Asli, Pendetang, dan Asing ~

**BAB V DI BAWAH SIMBOLISME AMPERA: SEBUAH IDEOLOGI
PALEMBANG [BARU] ~**

- A. Menciptakan Konstruksi (Baru) Ideologi Kota ~
- B. Palembang Pascakolonial: Konstruksi Ideologis Sukarno ~
- C. Jembatan Ampera dan Palembang (Baru) ~
- D. Modernisasi yang Terus Berlanjut ~

BAB VI KESIMPULAN ~

DAFTAR PUSTAKA ~

LAMPIRAN ~

INDEKS ~

TENTANG PENULIS ~

DAFTAR ISTILAH

<i>Alingan</i>	: Dialingi, dilindungi. Orang yang dilindungi oleh pembesar kesultanan.
Batanghari Sembilan	: Sebutan untuk nama daerah yang terdapat di sekitar sembilan sungai, mengacu pada Kota Palembang khususnya dan Sumatera Selatan umumnya. Batanghari sembilan terdiri atas Sungai Kelingi, Beliti, Lakitan, Rawas, Rupit, Batanghari Leko, Lematang, Ogan, dan Komering.
Ba'Alawi	: Keturunan Nabi Muhammad dari cucunya Husien.
<i>Begol</i>	: Pemilik modal
<i>Beurs</i>	: Dana belajar
<i>Blando Gadungan</i>	: Belanda gadungan, meniru-meniru sikap dan sifat orang Belanda, cenderung tidak persis. Biasanya ditujukan untuk pribumi.
<i>Booming</i>	: Meledak, gambaran melonjaknya harga, terutama karet.
<i>Buffer project</i>	: Proyek untuk menggalakkan pertanian tambahan sebagai penyangga jika harga pasaran merosot
Plembang Buntung	: Sebutan untuk orang Palembang yang mengalami kemunduran hidup
<i>Burgermeester</i>	: Wali kota zaman kolonial Belanda
Cekwan-Cekwih	: Ungkapan paradoks penuh ironi tentang dua orang saudara anak orang Palembang, orang iliran. Cekwan kakak laki-laki, Cekwih

	adik perempuannya.
Centeng	: Jagoan
Darah Palembang	: Mengacu pada stereotip orang Palembang yang berdarah panas dan agresif.
Darussalam	: Tempat yang tenteram
Depati	: Gelar Pasirah, bertindak sebagai raja kecil di pedalaman, kepala-kepala rakyat yang bebas dari pajak (<i>Vryheren</i>). Mereka tidak mempunyai kewajiban membayar upeti kepada Sultan Palembang. Hanya dibelakang hari sebagai tanda ada hubungan dengan sultan, diadakan <i>timbang tukon</i> . Barang-barang dari Palembang, seperti garam, kain, dan lain-lain dikirim sultan ke pedalaman dengan harga tertentu. Nanti barang-barang itu diganti dengan barang-barang pedalaman keperluan kota, misalnya kapas, beras, damar, dsb.
<i>Gemeente</i>	: Kota Besar zaman Kolonial Belanda
<i>Gemeentefonds</i>	: Dana <i>Gemeente</i> atau Haminte.
<i>Gemeenteraad</i>	: Dewan Kota
Guguk	: Pemukiman aspiratif, di mana penduduk di wilayah ini memiliki profesi dan kedudukan yang sama
<i>Heritage</i>	: Warisan, budaya kota
Ibukota	: Merujuk pada kota Palembang zaman Kesultanan Palembang Darussalam. Pusat kharisma, legitimasi, pusat politik dan kebudayaan.
Iliran	: Secara administrasi dan budaya merujuk pada kota Palembang.
Kama, Ulu Kama	: Pengotor, orang ulu yang pengotor.
<i>Kampong verbeetering</i>	: Perbaikan kampung

<i>Kayo lamo</i>	: Kata penuh ironi, biasanya dialamatkan untuk menyebut orang miskin yang dahulunya kaya.
Kebangkan	: Wilayah tempat tinggal orang yang berasal dari Bangka
Kepandean	: Wilayah tempat tinggal perajin pandai besi
<i>Kepalo tetak</i>	: Kepala yang dipotong, tumbal potongan kepala anak kecil
<i>Kepungutan</i>	: Dipungut artinya dilindungi, daerah yang langsung dilindungi oleh sultan, orang pedalaman Palembang yang langsung di bawah kekuasaan sultan Palembang. Mereka dikenakan segala bentuk pajak.
Kotapradja	: Pemerintahan daerah yang dijalankan oleh suatu daerah
<i>Machtsvorming</i>	: membuat kekuasaan
Marga	: Gabungan beberapa dusun, desa. Secara administrasi merupakan wilayah terendah dalam Keresidenan Palembang.
<i>Miji</i>	: Orang yang mendapat perlindungan dan pekerjaan dari bangsawan Keraton Palembang.
<i>Milir Seba</i>	: <i>Milir</i> , menghilir, menuju ke hilir sungai. <i>Seba</i> , menghadap raja, sembah. Raja berada di ibukota tempatnya di hilir. Lawan kata hilir yaitu ulu, uluan, artinya pedalaman atau udik. Pembesar uluan yang menghiliri sungai untuk menyerahkan sesembahan kepada sultan Palembang.
<i>Melaise</i>	: Depresi ekonomi dunia, lesunya dunia perdagangan secara global.
<i>Oejan mas</i>	: Keuntungan yang tidak terhingga.
<i>Oosthaven</i>	: Daerah-daerah bagian selatan, kalau

- dahulu merujuk untuk wilayah Keresidenan Palembang yang berada di selatan, misalnya Kayuagung dan Tangjung Raja.
- Palembang asli : Penduduk Kota Palembang asli. Dianggap keturunan Melayu.
- Palembang datangan : Orang Kota Palembang datangan. Kaum urban, biasanya yang datang dari daerah-daerah pedalaman Palembang, daerah uluan.
- Pancalang Lima* : Perahu kecil terbuat dari kayu atau papan. *Pancalang lima*, diasosiasikan sebagai sebuah lembaga pemerintahan di Palembang, yang bercorak Islam, panca tunggal, yang terdiri atas Susuhunan (sultan), Adipati, Papatih (perdana menteri), Guru (penghulu), dan Hakim (Pengadil Negara)
- Pasarloods* : Los-los buat pedagang
- Pasirah : Kepala Marga
- Rumah limas : Rumah *bari*, Sejenis rumah tradisional di Palembang
- Sekendal : Tapak dermaga penyeberangan di Kota Palembang untuk seberang ilir ada di 16 Ilir dan seberang ulu ada di 7 Ulu.
- Seberang Ilir : Daerah seberang ilir, bagian utara Sungai Musi yang membelah Kota Palembang
- Seberang Ulu : Daerah seberang ulu, bagian selatan Sungai Musi yang membelah Kota Palembang
- Shi-co* : Wali kota zaman pendudukan Jepang
- Sikep, sikap* : Daerah yang dibawahi langsung oleh pamong sultan, wakil sultan dengan jabatan sebagai *jenang* atau *raban*. Tidak dipungut pajak, namun memiliki tugas khusus, *mata gawe*, pekerjaan tersendiri untuk keperluan sultan,

- misalnya pendayung perahu sultan, tukang kayu keraton, pembawa air, prajurit, dan pelbagai keahlian lain.
- Sindang* : Wilayah pedalaman paling ujung atau pinggir. Penduduknya tidak membayar pajak (*sindang mardika*), namun mengakui kekuasaan sultan di ibukota.
- Si Iliran : Orang-orang iliran, masyarakat Kota Palembang asli.
- Si Uluan : Orang-orang uluan, masyarakat pendatang Kota Palembang yang berasal dari daerah uluan.
- Stadsgemeente* : Kota besar zaman kolonial.
- Stadsgemeente Raad* : Dewan Perwakilan Rakyat Kota Besar
- Swapradja : Pemerintahan sendiri
- Toke getah : Bandar karet
- Uluan : Secara administrasi dan budaya merujuk pada daerah di luar Kota Palembang, pedalaman Palembang.
- de Venetie van het Oosten*: Venesia dari Timur, Venesia nama kota di Italia.
- Water tower* : Menara Air
- Wingewesten* : Daerah untung
- Veerpont* : Kapal penyeberangan milik haminte
- Volkshuisvesting* : Perumahan rakyat
- zelfwerkzaamheid* : Suatu kemampuan untuk bekerja sendiri

DAFTAR GAMBAR

BAB I

- Gambar 1. Metamorfosis Jalan Tengkuruk yang ditimbun di atas Sungai Tengkuruk
- Sebelum ditimbun, sebelum 1870-an
 - Setelah ditimbun sepabagian, 1870-an
 - Setelah ditimbun penuh, pusat perayaan Hari Ulang Tahun Ratu Belanda 1938.

BAB II

- Gambar 2. Pemandangan kesibukan Sungai Musi Palembang dengan perahu tambang kajang berlatar kapal perdagangan sebagai bentuk jaringan komunikasi sungai
- Gambar 3. Pemandangan sepanjang kali (anak Sungai Musi) dibelakang rumah penduduk Palembang, mereka dapat menyusuri anak sungai ini sampai jauh ke dalam dengan perahu
- Gambar 4. Rumah panggung dengan perahu di kali anak Sungai Musi
- Gambar 5. Pedagang durian dari uluan masuk ke kali-kali anak Sungai Musi Palembang menjajakan dagangannya
- Gambar 6. Sebuah toko di atas rakit Sungai Musi Palembang
- Gambar 7. Perahu kajang dengan barang dagangannya di Sungai Musi
- Gambar 8. Pemandangan perdagangan antar perahu di atas Sungai Musi Palembang
- Gambar 9. Perahu-perahu kecil berlabuh di kali anak Sungai Musi Palembang
- Gambar 10. Pemandangan rumah di sepanjang Sungai Musi Palembang
- Gambar 11. Masjid Agung Palembang. Selain tempat ibadah, masjid juga berfungsi sebagai tempat kegiatan keagamaan lain bagi warga, 1930

- Gambar 12. Pemandangan tangga raja di Sungai Ogan aliran Sungai Musi Palembang
- Gambar 13. Pemandangan los-los pasar dengan perahu-perahu dagang berbentuk kajang sepanjang sungai di Palembang
- Gambar 14. Peta konstruksi Kraton Benteng Kuto Besak Palembang sebagai wilayah pusat kota
- Gambar 15. Peta Kraton Benteng Kuto Besak Palembang dan sekitarnya sebagai wilayah pusat kota
- Gambar 16. Sebuah mobil di jalan yang banjir ketika pasang datang di Palembang, 1932
- Gambar 17. Pemandangan Jalan Masjid Lama sebagai poros yang menghubungkan dengan pelabuhan Palembang
- Gambar 18. Becak Cina (Rikshaw) dan toko pakaian di Pasar 16 Ilir Palembang, 1931
- Gambar 19. Mobil diangkut dan menyeberang di atas Sungai Lematang. Mobil di daerah pedalaman Palembang merupakan barang prestisius para pedagang lokal (*toke*)
- Gambar 20. Peta daerah Talang Semut yang dijadikan wilayah pemukiman Eropa zaman kolonial. Daerah ini terletak di sebelah keraton//pusat kota daerah tinggi dan bekas pekuburan pribumi
- Gambar 21. Jalan banjir dengan latar menara air di Palembang, 1932
- Gambar 22. Peta Palembang masa akhir kolonial
- Gambar 23. Muka Gerbang Keraton Benteng Kuto Besak Palembang 1930. Ruang publik pertama diciptakan dengan membangun bangunan mengelilingi keraton ini
- Gambar 24. Listrik Ogem dengan generator turbo berkapasitas 1200 untuk memenuhi kebutuhan listrik Kota Palembang. Dibangun di sebelah timur Keraton Kuto Besak
- Gambar 25. Sebuah pertunjukan kesenian rakyat untuk menghibur para nyonya dan sinyo Belanda waktu sore hari di taman kambang ikan, Perumahan Eropa Talang Semut Palembang, 1933

- Gambar 26. Potret kesibukan mengangkut barang dagangan di tepian Sungai Musi Palembang
- Gambar 27. Suasana lomba perahu bidar dalam rangka perayaan menyambut Ulang Tahun Ratu Belanda atau kunjungan para pembesar dari Batavia
- Gambar 28. Pemandangan industri perkayuan di sepanjang sebelah uluan tepi Sungai Musi dengan latar sebuah kapal komersial milik KPM
- Gambar 29. Rel kereta api yang memanjang dari Kertapati Palembang menuju pedalaman. Kereta batubara dengan latar belakang stasiun Kertapati
- Gambar 30. Kilang minyak Nederlandse Koloniale Petroleum, di Plaju 1938
- Gambar 31. Penumpang kereta api di Stasiun 32 Prabumulih. Rel kereta diarahkan ke Oosthaven bagian barat pedalaman Palembang yang kaya akan hasil perekebunan dan pertambangan

BAB III

- Gambar 32. Sebuah mobil di atas angkutan penyeberangan Sungai Lematang dengan latar Bukit Serelo. Lambang *oejan mas* di pedalaman Palembang.
- Gambar 33. Pemandangan dari atas sebuah dermaga Sungai Musi dengan perahu dan kapal yang ilir mudik berlayar dari dan ke pedalaman sampai ke luar negeri.
- Gambar 34. Perahu orang Tionghoa berhias altar Imlek dengan latar belakang rumah rakitnya
- Gambar 35. Kapal penumpang "Hong Sing Bie" milik kongsi Tionghoa berlayar di Sungai Enim, Muara Enim
- Gambar 36. Sebuah kapal pedagang Arab masuk Sungai Musi dari pelayaran di pantai Sumatera
- Gambar 37. Gambaran "Pedagang Keliling" dengan perahu kajangnya di sebuah Dusun Teluk Bingin, Rawas
- Gambar 38. Keadaan jalan di Muara Enim tahun 1921. Gambaran mulai

munculnya kemakmuran uluan

- Gambar 39. Jalan menembus dusun untuk mempercepat pengangkutan hasil pertanian dan perkebunan di uluan
- Gambar 40. Suasana keramaian di pedalaman Palembang. Judi, sabung ayam, dan lelang sebagai daya tariknya. Para *pasirah* dan *kerio* dari marga dusun sebelah banyak yang datang ke keramaian tersebut
- Gambar 41. Lokomotif dengan latar kesibukan penumpang di Stasiun Kereta Api Prabumulih 1932. Orang uluan (pedalaman Palembang) banyak yang bermigrasi ke iliran (Kota Palembang) salah satunya lewat pintu masuk jaringan rel kereta api yang diperkenalkan kolonial. Dengan kreta ini juga orang Komeriing, Pasemah, dan Rawas dapat dengan mudah pergi ke kota
- Gambar 42. Para *pasirah* dari pedalaman Palembang. Anak, keponakan, dan orang-orang kampungnya yang mengaku masih memiliki hubungan darah dengannya banyak yang bersekolah di Palembang
- Gambar 43. Suasana pemilihan *Pasirah* atau *Kerio* di Pedalaman Palembang. Orang yang memilihnya cukup membentuk barisan memanjang di belakang atau di depan tempat ia berdiri. Pemilihan kepala daerah paling demokratis dalam sejarah di Sumatra Selatan, namun ditenggarai masuknya unsur uang (*money politic*) dianggap sebagai salah satu kelemahannya. Selanjutnya, pada masa kolonial pengangkatan *Pasirah* atau *Kerio* di Pedalaman Palembang berdasarkan pendidikannya.
- Gambar 44. Potret salah seorang kaum terdidik uluan yang berasal dari Soeroelangoen Distrik Rawas
- Gambar 45. *Si uluan* yang berhasil di perkotaan dengan menjadi pegawai rendahan Belanda, pulang menjenguk kampung halamannya, 1937
- Gambar 46. Para *bujang*, laki-laki yang belum menikah, anak para

pembesar dari pedalaman Lesoeng Batoe, Rawas dengan latar belakang sekolah desanya. Mereka melanjutkan sekolah yang lebih tinggi ke kota. Di antara mereka (*si uluan*) banyak yang berhasil dan hidup di kota pada masa kolonial

Gambar 47. Pernikahan pengantin Palembang. *Si iliran* dengan menantu Arabnya

Gambar 48. Sebuah jembatan kayu di atas Sungai Lematang, Muaraenim, Palembang Sumatera Selatan, 1922. Jembatan-jembatan seperti ini banyak dijumpai di kampung-kampung Palembang, dan kondisinya banyak yang rusak parah sehingga menyulitkan warga untuk menyeberang

BAB IV

Gambar 49. *Watertoren* (menara air) Kota Palembang, yang digunakan sebagai kantor pemerintah pada masa kolonial, 1937

BAB V

Gambar 50. Kerangka baja Jembatan Musi

Gambar 51. *Masterplan body* Jembatan Musi

Gambar 52. *Masterplan* menara Jembatan Musi

Gambar 53. Jembatan Ampera pada masa awal sebagai hasil revisi Sukarno atas Planning Fuji Shario

Gambar 54. Pidato P.J.M. Presiden Sukarno pada rapat raksasa di depan kantor gubernur di Palembang pada 10 April 1962

Gambar 55. Sambutan masyarakat yang luar biasa di sepanjang Sungai Musi ketika P.J.M. Presiden Sukarno mengadakan pelayaran untuk meninjau pembuatan Jembatan Musi

Gambar 56. Sambutan masyarakat yang luar biasa di sepanjang Sungai Musi ketika P.J.M. Presiden Sukarno mengadakan pelayaran untuk meninjau pembuatan Jembatan Musi

Gambar 57. Gubernur Sumsel A. Bastari (paling kiri, berbaju putih), Kolonel Harun Sohar (nomor tiga dari kiri, berbisik kepada Sukarno), dan Sukarno setelah pidato upacara pemancangan

tiang pertama Jembatan Musi

Gambar 58. Jalan Jenderal Sudirman pendukung utama Jembatan Ampera

Gambar 59. Bagian Barat Jembatan Ampera dengan Masjid Agung dan bangunan Instansi Pemerintah Kota Palembang

Gambar 60. Taman Nusa Indah dengan Latar Masjid Agung di bagian barat Jembatan Ampera

Gambar 61. Masjid Agung dan Air Mancur di tapak Jembatan Ampera Bagian Ilir Kota Palembang

PENGANTAR PENULIS

Sejarah kota, dengan segala perubahan dan perkembangan ternyata suatu studi yang menarik. Menurut penulis, sesuai dengan roh historiografi dalam tulisan ini, masa kolonial dan masa pascakolonial, bukanlah sebuah pertentangan, namun, ia merupakan sebuah proses keberlanjutan antarmasa. Yang menarik dalam proses ini, tentunya adalah pertanyaan bagaimana proses dekolonisasi hadir di sana. Masa pascakolonial tentulah suatu tahap dengan apa yang disebut “menjadi Indonesia” di Kota Palembang. Menariknya, menjadi Indonesia tersebut adalah membangun dan mencoba memunculkan semesta simbolik sebagai konstruksi ideologi memodernisasikan kota.

Jargon modernisasi ini ternyata merupakan jargon yang sama pada masa sebelumnya. Oleh karena itu, modernisasi sebagai sebuah alat dan mesin kerja tentu akan membawa berbagai konsekuensi terhadap para pendukung kota. Yang siap, akan menjadi pemenang, sementara yang tidak siap, kembali dan terbukti akan menjadi pecundang. Realitas menunjukkan, konstruksi fisik Palembang dalam bentuk simbol perkotaan pada masa kolonial dan masa pascakolonial menghasilkan hal yang berbeda tajam, dapat dikatakan ia mampu memproduksi, dan simbol pascakolonial dengan Jembatan Ampera-nya menjadi barometernya untuk membuktikannya. Tetapi, secara konstruksi ideologis, pemaknaan atas simbol tersebut, ternyata jalan di tempat, bahkan boleh dikatakan ia berreproduksi seperti masa sebelumnya. Pada masa kolonial, “warga kota asli”, terutama dari iliran menjadi pecundang, karena faktor ketidaksiapan dalam perubahan kota, dan pada masa pascakolonial “warga kota asli” juga, terutama kaum urban, pendatang dari berbagai pedalaman Palembang, yang menjadi pecundang. Pada kedua kasus di masa yang berbeda ini tampaknya, pejabat (penguasa kota), memang dapat menerjemahkan semesta simbolik tersebut dengan baik, namun

tidak dengan warganya.

Akhirnya, pada batas-batas tertentu penulis merasa kajian ini masih sangat lemah dan interpretasinya belum cukup tajam. Namun apa yang penulis hasilkan, dalam bentuk historiografinya mau tidak mau sepertinya mesti dan harus dianggap sebagai sebuah khasanah dalam memperkaya kajian kota, terutama Kota Palembang. Jauh pada kedalamannya, penulis telah berkerja keras dalam usaha menghadirkan karya ini, “siang dan malam” penulis banyak bertanya dengan orang-orang yang mengetahui sejarah kota ini. Tidak cukup sampai di situ, penulis juga mencoba mencari berbagai pemaknaan mereka, baik yang memahami maupun yang awam terhadap makna simbolis dari konstruksi fisik Kota Palembang, baik pada masa kolonial maupun pada masa pascakolonial untuk melengkapi dan mengkonstruksikan kembali sumber-sumber arsip dan koran yang penulis temukan.

Pada awalnya, tulisan ini berasal dari sebuah makalah yang dihasilkan lewat workshop *Street Images: Decolonization and Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture between 1930s and Early 1960s* yang kemudian dikembangkan menjadi tesis pada Program Pascasarjana Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada. Oleh karena itu, dengan segala takzim dan rasa terima kasih tidak terhingga penulis ucapkan kepada, pembimbing dan mentorku, Prof. Dr. Bambang Purwanto. Semua saran yang diberikan beliau ingin rasanya saya turuti dan lakukan, namun apa daya berbagai keterbatasan dan kekurangan akademis saya yang begitu “naif”, membuat tulisan ini masih jauh dari apa yang beliau sarankan dan harapkan. Dalam kesempatan ini juga, rasa terima kasih mesti kulayangkan kepada para *reviewer* yang telah memberiku banyak “jamu”, walaupun rasanya pahit, namun menyehatkan dan menyegarkan, Prof. Dr Heddy Shri Ahimsa Putra, Prof. Dr. Joko Suryo, Dr. Anton Haryono, Dr. Abidin Kusno, dan juga para dosenku di Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, UGM.

Sebagai orang yang bernaung pada sebuah lembaga, izinkanlah penulis dengan tulus merangkaikan dan mengaturkan terima kasih kepada lembaga, Universitas Sriwijaya dan Universitas PGRI Palembang.

Pimpinanku, Ibu Badia Farizade, Bapak Tatang Suhery, Bapak Aidil Fitri Syah, Bapak Usman Madjid, Bapak Syarwani Ahmad, Bapak Houtman, dan semua civitas akademik dan para kolegaku di dua perguruan tinggi tersebut, yang sekali lagi tidak dapat kusebutkan satu persatu, terima kasih atas semua bantuan dan dukungannya, baik materil maupun immateril. Juga kepada seseorang, kawan dan guruku, yang tidak terlupakan almarhum Marzuki AB Yass, terima kasihku yang tak kunjung padam untukmu.

Jauh di lubuk hati ini, sebenarnya terungkap keengganan untuk mempublikasikan tesis yang kuhasilkan dari pascasarjana di almamater tercintaku, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada Yogyakarta menjadi buku. Keengganan itu didasari bahwa tulisan ini masih terlalu jauh dari kesempurnaan. Mas Nursam dan Penerbit Ombak, maafkan saya atas ketidakberdayaan menahan ketidakpercayaan diri untuk menjadikannya buku karena saya merasa tulisan ini masih sangat mentah. Semangat awal saya yang sempat menyala lama kelamaan kian padam, sampai pada suatu waktu, saudaraku, M. Nazir, menelpon bahwa ia sedang mengedit naskah ini untuk penerbit. Oleh karena itu secara spesial selayaknya dan sepantasnyalah, kujunjungkan terima kasih seluasnya untuk keduanya yang dengan sabar dan penuh pengertian telah menghadirkan tulisan ini ke tangan pembaca.

Terima kasih kuantarkan juga kepada kawan-kawan pasca sejarah angkatan 2005 serta kawan-kawan *workshop* di PSSAT UGM Yogyakarta, yang besar bersama segala kritik dan budi. Tidak lupa juga, terima kasih ini kususunkan untuk kawan-kawan seperjuanganku dari masa ke masa, The Gamis Cs, Gabungan Anak Muda Ingin Sukses dari dusun tercinta Pedamaran, OKI, Sumsel. Dan kawan-kawan Asrama Kabokiku, tempat saya berkelana dan menaungkan diri, peristiwa gempa Yogya membuat kesan mendalam tentang cerita kita di masa yang akan datang.

Penulis berusaha keras dalam usaha menghadirkan karya ini, penulis banyak bertanya dengan orang-orang yang mengetahui sejarah kota ini. Seratusan lebih nara sumber yang penulis tanyai dalam bentuk wawancara-wawancara untuk menghasilkan tulisan ini, sudah

selayaknya dan pada tempatnya penulis mengaturkan terima kasih kepada mereka yang tidak bisa penulis sebut satu persatu. Inilah alasan penulis untuk tidak menyebut nama narasumber sebagai catatan kaki dalam wawancara saya di buku ini, jadi lebih bersandar pada alasan etika dari pada akademiknya. Untuk sumber-sumber tertulis rasa terima kasih ini penulis aturkan kepada perpustakaan pribadi Al-Wasthyyah LBH Yudhistira Palembang, Perpustakaan dan Museum A.K. Gani Palembang, Koleksi Prof. Dr. Mochtar Effendi, koleksi pribadi almarhum Bapak Makmun Abdullah, Koleksi pribadi almarhum Marzuki AB Yass. Kemudian kantor arsip dan perpustakaan lembaga seperti Kantor Arsip Provinsi Sumatra Selatan, Kantor Arsip Kota Palembang, Kodam II Sriwijaya, Monpera, Taman Bacaan Masyarakat Sriwijaya, Kantor Gubernur Provinsi Sumatra Selatan, Humas Pemkot Palembang, Diknas Sumatra Selatan, Perpustakaan Sumatra Selatan, Universitas Sriwijaya Bukit Besar dan Inderalaya, dan perpustakaan-perpustakaan lainnya di wilayah Palembang.

Kepadaistriku, Agustina Bidarti, SP, Anak-anakku Bhagawan Fitiradjasa, Poedjangga Sastraradjasa, dan Choennienk Chierrannaratoeaera. Maafkan Bapak atas serakan buku dan kertas serta “teman” bapak mengetik berupa asap dan abu rokok pada malam-malam tidur lelap kalian. Atas doa, kesabaran, dan semua dukungannya kuciumkan terima kasih ini kepada kalian. *Gede*-ku, Almarhum Cek Abun dan Cek Mana, tulisan dari biji matamu ini kuabadikan untuk kalian berdua. Bahwa biji matamu Pendentang do’a tiada henti padaku, Muhammad Santun dan Masnani, bapak dan *umak*-ku berdua terima kasih atas semua perjuanganmu mengantarkanku setinggi ini. Dalil Waris dan Nurhayati, mertuaku, terima kasih atas segala do’a dan dukungannya. Terima kasih juga kutujukan kepada kakak-kakakku, adik-adikku, dan seluruh keluarga, baik dari pihak keluargaku maupun dari pihak keluarga istriku.

Saya sitir bait terakhir, ke-260, dari “*Syair Perang Menteng*” yang ditulis dalam Perang Palembang, kota tercinta:

*Tidak ketahuan lebih dan kurang
Melainkan ma'af diharap sekarang
Karena baharu belajar mengarang
Ampun diharap sekalian orang*

Sebagai sebuah karya, maka tulisan ini tentunya mengandung banyak berbagai kelemahan. Oleh karena itu, kritik selalu terbuka akan tulisan ini. Pada akhirnya, izinkanlah saya berharap agar tulisan ini mempunyai dan memiliki manfaat, semoga.

Palembang, Medio Mei 2010

PRAKATA EDITOR

Buku karya Dedi Irwanto Muhammad Santun ini adalah terbitan ketiga *Seri Kota, Kata, dan Kuasa*. Buku ini secara konkret memberikan tubuh kepada semangat dan visi interdisipliner seri penerbitan ini karena pendekatan yang diambilnya dalam mengulas sejarah dan perkembangan Kota Palembang sejak zaman kolonial hingga kini berisi jalinan pelbagai pisau analisis dan sudut pandang, seperti semiotika, strukturalisme, kritik ideologi, ilmu sejarah, perencanaan kota, kajian teks, dan studi identitas.

Palembang disoroti tidak hanya sebagai sebuah konstruksi fisik, melainkan pula sebagai sebuah konstruksi ideologis, dan sangat menarik menyaksikan bagaimana tegangan antara keduanya menjadi bingkai pengembangan Kota Palembang dari zaman ke zaman. Sebagai sebuah kota yang lokasinya di luar Pulau Jawa tetapi tidak terlalu jauh dari Jawa dan Batavia sebagai pusat kekuasaan, baik pada masa kolonial maupun pascakolonial, Palembang memang menduduki posisi yang unik sekaligus ambigu.

Sebagaimana dikemukakan Dedi, identitas kota ini tidak pernah betul-betul jelas: ia adalah kota keraton karena secara tradisional ada sebuah kesultanan di situ. Namun, ia adalah juga kota maritim karena lingkungan geografis kota ini didominasi dan dikelilingi air. Bukan laut tetapi sungai. Dan sungai ini tak hanya membelah kota di tengah-tengahnya, tetapi juga memotong-motong Palembang menjadi pecahan-pecahan mosaik, kalau tidak dapat dikatakan potongan-potongan *puzzle*, karena sungai Musi ini memecah menjadi ratusan anak sungai. Lokasinya yang strategis juga menyebabkan kota ini berfungsi sebagai kota pelabuhan karena memberi akses menuju ke pedalaman dari arah Selat Malaka yang sibuk dan penting sepanjang masa.

Tidak heran jika isu identitas pun menjadi sebuah isu penting

dalam pembahasan tentang Palembang, dan saya tidak yakin orang bisa betul-betul memahami karakter dan perkembangan kota ini tanpa menyinggung atau menyertakan pembahasan tentang identitasnya yang cair, majemuk, dan dinamis. Itu sebabnya mengapa semiotika menjadi sebuah pisau analisis yang berguna dalam upaya penulis buku ini untuk menggali riwayat pertumbuhan kota ini. Palembang, dalam hal ini, diperlakukan sebagai sebuah teks yang tidak menawarkan sebuah makna dominan tetapi membiarkan dirinya menjadi ajang pertarungan makna oleh berbagai kekuasaan yang punya kepentingan masing-masing dengan kota ini.

Dedi juga mengungkapkan bagaimana pelbagai kekuatan sejak masa prakolonial hingga masa kemerdekaan senantiasa berupaya ‘menaklukkan’ Palembang dengan cara menciptakan jarak antara kota ini dengan penanda utamanya, yakni air. Palembang dibangun dan dikembangkan dengan perspektif daratan oleh kekuatan-kekuatan tersebut. Air yang memegang peranan penting dalam menghubungkan komunitas-komunitas yang menghidupi kota itu selalu hendak digantikan dengan sesuatu yang solid, yang mudah dibentuk dan dibingkai, sehingga, dengan demikian, lebih mudah diatur dan dikendalikan. Maka lahir lah Jembatan Ampera yang megah, tetapi seakan mematok kota tersebut secara lebih kaku alih-alih membiarkannya menjadi sebuah ‘kota terapung’ yang sudah menjadi kodratnya sejak semula. Ini dilakukan seiring dengan dibangunnya permukiman-permukiman baru dalam wujud bangunan-bangunan batu, yang menggeser kehidupan kota ke arah barat—menusuk ke pedalaman dan menjauh dari perairan.

Namun, kota ini memiliki kemampuan perlawanannya sendiri. Alam lingkungannya yang khas dan warganya yang multikultur rupanya menjadi senjata pamungkas dalam menolak setiap upaya penaklukan, baik oleh kekuatan elite pribuminya maupun kekuatan-kekuatan asing yang datang silih berganti. Kekuatan buku ini yang terutama terletak pada bagaimana ia mampu mengungkapkan gerakan-gerakan yang saling berbenturan itu lewat penelusuran atas sejarah kota sekaligus sejarah warga kota secara bebarengan. Sejarah Palembang dalam buku

ini pertama-tama tidak dibentuk oleh riwayat orang-orang penting dan kaum elite pembuat kebijakan kota, melainkan oleh kisah-kisah mereka yang berada di lapis bawah, yang tersingkirkan, dan yang dilemahkan. Mereka inilah yang menjadi tokoh-tokoh utama dalam kisah Palembang sebagai sebuah teks.

Tanpa adanya sebuah jembatan fisik macam Ampera pun, Kota Palembang sudah aktif berfungsi menjadi jembatan antarkelompok warga, antarkepentingan, dan antarzaman. Ia memiliki struktur dan jiwanya sendiri, yang tidak selalu mau dikekang ataupun dikendalikan manusia. Dedi tak lupa memperlihatkan bahwa sesungguhnya Palembang bukanlah sebuah 'kota' dalam artian konvensional. Ia lebih tepatnya adalah sekumpulan delta yang masing-masingnya memiliki denyut dan otonominya sendiri. Upaya tiada henti untuk menjadikan perca-perca ini sebuah kesatuan bernama kotalah yang direkam dan disajikan oleh buku ini, lengkap dengan kisah-kisah sukses serta kegagalannya.

Buku ini berharga karena menyajikan sebuah dimensi baru yang tersimpan dalam riwayat Palembang tapi belum pernah digali secara komprehensif hingga kini. Gambaran kita tentang kota air—Venesia dari Timur—ini tak akan lagi sama dalam imajinasi kita setelah usai membaca buku ini. Kita diajak untuk memahami bahwa sesungguhnya studi atas sebuah kota adalah ibarat sebuah studi atas sesosok jasad organik yang hidup, bukan sekumpulan benda-benda mati yang dibangun dari pasir dan batu. Buku ini ditulis dengan kecintaan seorang warga—pemilik sekaligus bagian dari kota, dan bukan semata oleh seorang sejarawan yang mengamati kota secara berjarak.

Sebagai Editor *Seri Kota, Kata dan Kuasa*, dengan bangga saya mengantarkan buku ini kepada sidang pembaca. Semoga kecintaan kita terhadap kota-kota kita, yang pada hakikatnya adalah bagian tak terpisahkan dari hidup kita, dapat ditumbuhkan secara lebih kukuh.

Manneke Budiman

KATA PENGANTAR

Freek colombijn (vu university amsterdam)

Symbolisme urban sepintas tampak seperti sebuah topik remeh-temeh saja. Siapa peduli akan patung-patung, nama-nama jalan, makna-makna simbolik yang dilekatkan pada gedung-gedung, bendera-bendera, parade-parade, dan sebagainya? Pertumbuhan ekonomi kota, pembangunan mal-mal, menara-menara pencakar langit, dan pabrik-pabrik, serta kebijakan pemerintah tentang pedagang kaki lima, ataupun topik-topik lainnya, tampaknya jauh lebih penting untuk diperbincangkan. Namun sesungguhnya tidaklah demikian halnya. Simbol-simbol urban penting peranannya bagi identitas sosial sebuah kota secara keseluruhan dan segenap warganya.

Misalnya, penyerahan kedaulatan dari Pemerintah Kolonial Belanda kepada negara Indonesia merdeka pada 27 Desember 1949. Arsip-arsip Kota Medan tidak menyimpan catatan penyerahan kekuasaan ini kecuali sebuah perintah tentang bendera apa yang harus dikibarkan. Semua bangunan pemerintah harus mengibarkan bendera merah-putih. Kantor-kantor Negara Sumatra Timur diperbolehkan mengibarkan bendera mereka sendiri di sebelah kiri sang merah-putih. Warga pun diperkenankan, tapi tidak diwajibkan, mengibarkan bendera. Warga Indonesia mengibarkan bendera merah-putih, kemungkinan berdampingan dengan bendera Negara Sumatra Timur. Warga asing diperbolehkan mengibarkan pula bendera mereka sendiri (sebagian besar tentu saja mengibarkan bendera Belanda), jika bendera Indonesia ditempatkan di sebelah kanan dan jika kedua bendera berukuran sama serta dikibarkan pada ketinggian sama. Tidak diperkenankan mengibarkan bendera asing tanpa didampingi bendera Indonesia.

Bendera hanyalah sebuah simbol yang tampaknya tidak penting. Akan tetapi, mengibarkan bendera yang tepat pada saat itu rupanya

menjadi hal terpenting untuk dilakukan karena menandai titik-balik sejarah Indonesia. Pertempuran antara para pemuda Indonesia dan Belanda dalam insiden penurunan bendera Belanda dari Hotel Oranje di Surabaya empat tahun sebelumnya adalah contoh lain betapa pentingnya simbol-simbol.

Pergantian rezim sering kali menyebabkan terjadinya perubahan simbol-simbol urban. Sejumlah patung dihancurkan, mengibarkan bendera lama dilarang, nama-nama jalan diubah. Ini semua adalah contoh yang bisa dijumpai di Indonesia pada saat peralihan kekuasaan dari Belanda ke Jepang dan kemudian ke Indonesia merdeka. Kendatipun demikian, beberapa simbol mampu bertahan cukup lama. Monumen Van Heutz di Batavia, yang didirikan untuk mengenang jenderal Belanda yang menumpas perlawanan bangsa Aceh, dibiarkan tetap tegak berdiri baik di masa pendudukan Jepang maupun di masa revolusi. Monumen itu baru dirubuhkan pada 1960-an untuk pelebaran jalan. Contoh lain adalah Perdana Menteri Lee Kuan Yew, yang membiarkan patung Raffles, pendiri Singapura, tetap berdiri ketika kota itu memperoleh kemerdekaannya dari Inggris. Ini sengaja dilakukannya untuk memperlihatkan kepada orang Inggris dan investor asing lainnya bahwa ia tidak memusuhi pemodal.

Simbol-simbol urban tidak hanya merujuk pada kekuasaan politis, melainkan juga pada nilai-nilai lain. Gedung-gedung megah tidak merupakan bangunan megah semata, tetapi juga simbol modernitas. Lihat saja gedung-gedung kantor pencakar langit, bandara-bandara, dan mal-mal. Keraton Sultan Yogya adalah sebuah bangunan yang sarat dengan makna simbolik. Objek-objek lainnya adalah simbol-simbol keagamaan atau orang-orang kudus. Dan banyak lagi yang lainnya. Namun, makna simbolik sebuah objek tidak selalu sama bagi setiap orang. Orang bisa memberikan makna berbeda kepada objek yang sama. Sebuah mal baru yang dibangun di atas bekas kampung yang tergusur adalah simbol modernitas bagi sebagian orang, tapi bagi sebagian lainnya ia adalah simbol keserakahan kapitalisme global dan penindasan terhadap warga kampung.

Pendek kata, simbol sangatlah penting bagi manusia. Simbol memberi

manusia sebuah identitas sosial dan manusia bersedia berperang demi simbol. Buku karya Dedi Irwanto Muhammad Santun ini patut disambut sebagai sebuah pengayaan bagi kajian atas simbolisme urban. Kita khususnya beruntung karena ia mengulas tentang Palembang. Studi-studi historis dan kajian-kajian urban di Indonesia cenderung terpusat ke Jawa. Namun demikian, kota-kota di luar Jawa pun sama penting dan menariknya untuk dikaji. Letaknya di sungai Musi dan statusnya sebagai pewaris kerajaan kuno Sriwijaya membuat Palembang menjadi sebuah kota yang istimewa.

Buku Dedi Irwanto Muhammad Santun ini adalah bagian dari hasil proyek riset *Indonesia dari Zaman ke Zaman: Reorganisasi masyarakat Indonesia*, yang dikoordinasikan oleh Institute untuk Dokumentasi Perang Kerajaan Belanda (Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie, NIOD) di Amsterdam. Dalam proyek ini, banyak sarjana Indonesia, Belanda, dan Australia bekerja bersama-sama, dengan dukungan dana dari Kementerian Kesehatan, Kesejahteraan, dan Olahraga Kerajaan Belanda. Dukungan mereka sangat dihargai.

BAB I

PALEMBANG, 1930-1960AN

A. Pendahuluan

Perubahan pada dasarnya adalah upaya untuk menciptakan tatanan baru namun tidak jarang perubahan tersebut justru menghilangkan tatanan lama yang dirasakan lebih baik dari sebelumnya. Pesatnya pertumbuhan Palembang sebagai sebuah kota dalam kenyataan telah mengikis roh dari wujud lamanya. Di dalam berbagai literatur, baik kolonial maupun pascakolonial, ketika membahas kota Palembang, peneliti dan penulis sejarah cenderung menyebutnya dengan identitas “*Venetie van Oost*”¹ “*de Oostersch Venetie*”,² “*de Indisch Venetie*”, “*The Venice of the East*”,³ atau Venesia dari Timur. Kata *Venetie* merujuk dari Venesia, sebuah kota air di selatan Italia. Sebutan *Venetie van Oost* digunakan ketika dimulainya hubungan dagang antara Kompeni Belanda, *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) dengan Kesultanan Palembang pada abad 16—17. Pada abad ke-19, seorang komisararis yang pernah ditempatkan di Palembang, J.L. van Sevenhoven, melukiskan Ibu Kota Palembang dengan sangat menarik. Ia menyebutnya sebagai sebuah

¹ J.L. van Sevenhoven, *Beschrijving van de hoofdplaats van Palembang. Verhandeligen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten 9. 1923*. Tulisan ini sudah diterjemahkan dalam buku *Lukisan Tentang Ibukota Palembang* (Jakarta: Bhratara, 1971). Tulisan ini dibuat tidak lama setelah Wolterbeek dan Muntinghe menyerbu dan menaklukkan Palembang.

² Kata *de Oostersch Venetie*, sebutan lain dari *Venetie van Oost*, didapat dalam laporan-laporan kolonial tentang Palembang pada abad ke-19, salah satunya dalam artikel J.A. van Rijn van Alkemade, “*de hoofdplaats Palembang*,” *Tijdschrift van het Aardrijkskundig Genootschap 7. 1883*, hlm. 51.

³ Peter J.M. Nas menyadur istilah ini dalam artikelnya Peter J.M. Nas, “*Palembang: The Venice of the East*,” dalam *Issue in Urban Development: Case Studies From Indonesia* (Leiden: Research School CNWS, 1995), hlm. 132.

kota yang dibagi dan terbagi oleh sungai terbesar di Pulau Sumatra, Sungai Musi. Dalam tulisan tersebut, Sungai Musi disebut sebagai sungai *sungsang* (terbalik), yang berarti “menentang arus”.

Orang-orang Eropa menyebut Palembang sebagai *Venetie* oleh karena kota ini penuh dengan muatan-muatan simbolik sebagai kota air, *waterfront*. Disamping sebutan *Venetie van Oost*, mereka juga menyebut Palembang sebagai *de stad der twintig einlanden*, kota dua puluh pulau. Pusat Kota Palembang pada saat itu dialiri dan seolah-olah dipetak oleh lebih dari seratus anak sungai dengan lembahnya yang berawa-rawa. Banyaknya anak sungai yang memotong lembah tersebut menyebabkan daratan yang ada tampak berbentuk sebuah pulau. Oleh karena itu, secara topografis, Palembang menjadi kota yang lahannya selalu digenangi air.

Sungai Musi yang membelah kota dengan anak-anak sungainya yang mengalir tersebut menjadi urat nadi kehidupan masyarakat Palembang. Dalam buku *Lukisan tentang Ibukota Palembang*,⁴ Sevenhoven menggambarkan bahwa orang-orang Palembang dan Arab tinggal di daratan dengan rumah panggung dari kayu, sementara di atas air, mengapung rumah-rumah rakit tempat tinggal orang Tionghoa, Melayu, dan orang asing lainnya.⁵ Oleh karena itu, air menjadi alat transportasi utama. Barang-barang konsumsi masyarakat diangkut melalui air di setiap muka rumah, baik panggung maupun rakit, dibuat suatu bangunan berbentuk dermaga dari kayu dengan tangga tempat menambatkan perahu untuk mengangkut barang kebutuhan hidup dari sungai.

⁴ J.L. van Sevenhoven, *op.cit.*

⁵ Alasan yang sangat menarik untuk dikaji mengapa orang Palembang asli—dalam hal ini terkait dengan konsep pribumi—tinggal di daratan, sementara orang Tionghoa, Melayu, dan orang asing lainnya, kecuali orang Arab, dalam hal ini berkenaan dengan konsep nonpribumi, tinggal bukan di daratan. Artinya dengan sistem seperti itu terlihat dengan jelas adanya segregasi spasial kota. Penguasa kota, pribumi, sultan, dan para keluarga pembesar istana, mengembangkan konsep tersebut dengan memandang daratan, tanah timbul, yang tidak begitu banyak dengan konsep penguasaan tanah. Orang yang tidak memiliki tanah diharuskan membuat rumah di atas air. Telaah menarik dideskripsikan oleh Jeroen Peeters, “Space, Religion, and Conflict: The Urban Ecology of Islamic Institutions in Palembang,” dalam *Issue in Urban Development: Case Studies From Indonesia* (Leiden: Research School CNWS, 1995), hlm. 143, bahwa meskipun berada di daratan perlakuan diskriminasi tentang konsep penguasaan tanah juga terjadi pada orang Arab.

Pusat Kota Palembang secara historis awalnya terletak di tanah tinggi. Berdasarkan jejak arkeologis dari Proklamasi Sriwijaya⁶—yang terdapat dalam bait-bait prasasti Kedukan Bukit—jantung Kota Palembang berada di Bukit Seguntang. Secara harfiah mengandung pengertian tanah yang membentang, *guntang* atau terapung.⁷ Sejalan dengan perkembangan zaman, kemudian terjadi pergeseran pusat Kota Palembang. Menurut Van Leur,⁸ kota-kota kuno di Indonesia umumnya mula-mula terjadi dari pusat-pusat kekuasaan raja atau bawahnya. Keraton atau kediaman penguasa menjadi inti dari suatu pertumbuhan kota. Selain itu, tentunya adalah peranan faktor ekonomi. Hal tersebut berlaku dengan Kota Palembang. Perubahan secara politis, yakni runtuhnya Kerajaan Sriwijaya dan munculnya Kesultanan Palembang, mengakibatkan pusat kota mengalami pergeseran. Berdirinya Keraton Kuto Gawang⁹ di hilir

⁶ Pengertian Prasasti Kedukan Bukit sebagai teks Proklamasi Sriwijaya dikemukakan oleh Boechari. Lihat Boechari, *Bunga Rampai Sriwijaya* (Jakarta: Depdikbud, 1993), hlm. 32.

⁷ Lihat Boedenani dan Djavid, *Tambo Kerajaan Sriwijaya sampai Berakhirnya Kesultanan Palembang* (Bandung: Penerbit Terate, 1956), hlm. 5. Dijelaskan bahwa secara geologis kualitas Sungai Musi bukan seperti sekarang di dekat Pulau Bangka, tetapi jauh ke hulu kira-kira dekat Kota Sekayu saat ini. Karena itu, jika pada zaman tersebut orang berlayar, ketika itu Palembang, sekarang ini tentunya masih di tepi pantai, mereka akan melihat dari jauh benda terapung, padahal benda tersebut sebenarnya sebuah bukit. Bisa jadi inilah asal nama Bukit Seguntang. Guntang adalah suatu kata dari Palembang yang menyatakan kata sifat, yaitu terapung, awalan *se-* berasal dari *si-*. Bukit Siguntang atau Seguntang berarti bukit yang terapung, terapung-apung.

⁸ J.C. van Leur, *Indonesian Trade and Society* (Bandung: The Haque, 1955), hlm. 137.

⁹ Keraton Kuto Gawang didirikan oleh Ki Gede Ing Suro Tuo, seorang pelarian dari Jawa, ia bersama-sama dengan para pengikutnya yang pro dengan Aria Penangsang dalam perebutan tahta di Demak, mengalami kekalahan dan melarikan diri ke Palembang. Lihat Djohan Hanafiah, *Kuto Besar: Upaya Kesultanan Palembang Menegakkan Kemerdekaan* (Jakarta: Penerbit Masagung, 1989). Tokoh Ki Gede Ing Suro juga banyak dibahas oleh P. de Roo de la Faille, *Dari Zaman Kesultanan Palembang* (Jakarta: Bhratara, 1971), hlm. 13. Keraton Kuto Gawang terletak di Ilir, tapak pabrik pupuk Sriwijaya sekarang ini, daerah dataran rendah, seberang muara Sungai Komering, di depannya terdapat Pulo Kemaro. Daerah ini secara ekonomis merupakan tempat pendulangan emas di sungai. Dari sinilah asal nama sebutan Palembang terhadap kota ini. *Limbang* adalah suatu kata Jawa yang kira-kira berarti membersihkan biji atau logam dari tanah atau benda-benda dari luar lainnya. Penyaringan itu dilakukan dengan menggunakan keranjang kecil, biji yang kotor dikocok di sungai dan dibersihkan. *Pa-* adalah kata depan yang digunakan oleh orang Jawa dan Melayu jika hendak menyebut sesuatu tempat, di mana berlangsungnya suatu usaha atau keadaan. Lihat van Sevenhoven, *op.cit.*, hlm. 12.

Sungai Musi menyebabkan pusat kota berpindah dari barat ke timur. Ketika Keraton ini dibakar habis oleh VOC selama tiga hari tiga malam pada 23 hingga 26 November 1659, pusat Kota Palembang berpindah ke daerah Beringin Janggut, 16 liliir saat ini dengan berdirinya Keraton Kuto Lamo. Karena alasan strategi perang, maka pada 1776 sampai 1803, Sultan Mahmud Badaruddin I mendirikan Keraton Kuto Besak di sebelah hulunya.

Secara topografis, Palembang adalah suatu kota *waterfront*, yang menghadap ke air dengan anak-anak sungai yang besar dan kecil memotong tepianannya sehingga membentuk sebuah laguna. Keadaan permukaan tanah yang luas di daerah ini didominasi oleh rawa. Oleh karena itu, pemukiman penduduk sepanjang tepian Sungai Musi dipenuhi oleh rumah-rumah rakit dari bambu dan kayu terapung serta rumah tiang kayu.

Palembang setelah ditaklukkan Belanda pada 1821 mengalami perubahan yang berarti. Perubahan-perubahan ini mencapai puncaknya ketika pada awal abad ke-20 dijadikan suatu kota, *Gemeente*, berdasarkan undang-undang desentralisasi, *desentralisatiewet*, yang diberlakukan pada 1 April 1906.¹⁰ Walaupun sudah dijadikan *Gemeente*, pembangunan Kota Palembang secara berkelanjutan baru dimulai sejak 1929, ketika Ir. Th. Karsten¹¹ membuat pemetaan kota untuk *masterplan* kota.

Pemerintah Kolonial Belanda memandang Kota Palembang pada masa kesultanan tidak berbeda jauh dengan kota-kota di Jawa. Keraton ditempatkan sebagai pusat kota, oleh karena itu, bagi Pemerintah

¹⁰ *Staadblad van Nederlansch Indie*, No. 126, 1 April 1906.

¹¹ Ir. Herman Thomas Karsten adalah seorang penasihat (*adviseur*) berbagai kota di Hindia Belanda, mulai Jawa, Sumatra, sampai Kalimantan. Selain sebagai seorang penasihat pembangunan kota, juga sebagai seorang arsitektur sesuai dengan keahliannya selama mengenyam pendidikan di Sekolah Tinggi Teknik Delf. Ia dilahirkan pada 22 April 1884 di Amsterdam. Hasil karyanya tersebar di berbagai kota antara lain Pasar Johar (1931), Rumah Sakit St. Elizabeth (1926), Kantor Nillmij (1916) di Semarang, Pasar Gede (Surakarta, 1929), Museum Sonobudoyo (Yogyakarta, 1935), dan dan di daerah lain seperti Padang, Medan, Palembang, dan sebagainya. Riwayat hidup dan karya Karsten di Indonesia banyak ditulis dalam buku Hadinoto dan Paulus Soeharjo, *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Malang* (Yogyakarta: Andi Offset, 1996), hlm. 121-122.

Belanda ketika menduduki Palembang, keraton sebagai pusat kota dijadikan modal awal mereka membangun kantor komisariss dan gedung dewan, pusat pemerintahan, administrasi dan ekonomi Belanda, untuk membentuk citra kolonialnya. Secara arsitektur, Kota Palembang memang tidak berbeda dengan kota-kota Jawa. Bangunan kota berbentuk simetris, di selatan terdapat masjid agung dan di utara ada alun-alun dengan sisi barat dan timurnya terdapat bangunan-bangunan penting lainnya. Penciptaan mikrokosmos dualistis dan mikrokosmos hierarkis seperti halnya keraton di Jawa diejawantahkan oleh sultan dan para pembesar Palembang.¹² Ketika Belanda melakukan pembaharuan di Kota Palembang, perspektif mereka tentang konsep tanah dengan pandangan pendahuluan dari para pembesar pribumi sangat berbeda. Bagi kolonialis Belanda, Kota Palembang sebagai suatu kota air, urat nadi transportasinya adalah sungai dengan memanfaatkan perahu. Akibatnya, sebelum 1928, jalan darat sedikit sekali mendapat perhatian.

Untuk menciptakan infrastruktur kota, Belanda kemudian membangun daratan, dengan membangun jalan pada daerah aliran sungai yang banyak terdapat di kota, artinya banyak menimbun sungai dan rawa-rawa untuk mempersatukan pulau-pulau yang dipisahkan oleh aliran sungai-sungai tersebut. Selain itu, kota laguna ini juga dihadapkan pada persoalan kekurangan air bersih. Ketika Pemerintah *Gemeente* Palembang melaksanakan pembangunan tata kota, maka acuan yang dipakai adalah penerapan *landhuis* Kota Batavia yang disesuaikan dengan teknologi, bahan, dan iklim di Palembang.

¹² Hal ini tidak mengherankan, mengingat budaya Palembang adalah perkawinan dari berbagai budaya atau silang budaya antara Melayu, Tionghoa, dan Jawa sejak zaman Kerajaan Sriwijaya sampai Kesultanan Palembang. Namun, dalam salah satu wawancara, Djohan Hanafiah menyebutkan bahwa dominasi budaya Jawa sangat kental, hal tersebut berlangsung ketika adanya penaklukan Majapahit atas Sriwijaya dan gelombang migrasi pertama pembesar Jawa ke Palembang di bawah pimpinan Ki Gede Ing Suro Tuo serta gelombang migrasi kedua para pembesar Jawa yang dipimpin Ki Gede Ing Suro Mudo. Mereka dan para keturunannya inilah yang mendirikan keraton serta berkuasa di Kesultanan Palembang. Unsur-unsur Jawa mereka bawa juga antara lain arsitektur rumah joglo dalam arsitektur rumah bari Palembang, *Baso* (bahasa) Palembang yang banyak mengambil kosa kata Bahasa Jawa, bahkan ada wayang Palembang yang tema-tema ceritanya tidak jauh dengan wayang Jawa dan sebagainya. Lihat juga Djohan Hanafiah, *Melayu-Jawa: Citra Budaya dan Sejarah Palembang* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 1995).

Menarik sekali bahwa pembangunan sarana dan prasarana Kota Palembang ditujukan pada kepentingan kolonial. Misalnya, alun-alun selatan bekas Keraton Kuto Lamo yang merupakan pusat Kota Palembang digunakan sebagai pusat administrasi sekaligus sebagai simbol kekuasaan kolonial. Meskipun sudah dihapus sejak 1920, ide kolonial yang membagi tempat tinggal berdasarkan ras, yakni orang Eropa, Timur Asing, dan Pribumi, namun untuk Kota Palembang hal itu tetap dipertahankan hingga akhir kekuasaan kolonial. Oleh karena itu, ketika kebutuhan akan perumahan yang mendesak bagi orang Eropa di Palembang, maka pemerintah *Gemeente* Palembang atas rekomendasi pemerintah di Batavia mengadakan pembangunan rumah agak ke barat kota, yaitu Talang Semut yang jauh dari pemukiman penduduk Pribumi.

Secara *settlement*, kota dibagi dua, sebelah barat terdapat pemukiman Barat yang dibangun di atas timbunan rawa dan di kaki bukit. Sementara pada sebelah timurnya pemukiman-pemukiman penduduk yang terdiri atas rumah rakit dan rumah panggung yang berdiri di pinggir sungai. Pada masa ini pula Pemerintah Kolonial Belanda memberi izin bagi penduduk yang tinggal di rumah rakit untuk menaikkan rumahnya di atas daratan. Orang-orang Tionghoa, dengan kebijakan ini, banyak yang membangun pertokoan di tanah daratan di pusat perkotaan, umumnya di sekitar Sungai Tengkuruk, yang menjadi cikal bakal Pasar 16 Ilir dan sekitar Sungai Sekanak yang menjadi cikal bakal Pasar Sekanak.¹³

Menariknya, Pemerintah Kolonial Belanda secara perlahan mengubah Palembang dari kota air menjadi kota daratan. Proses penghilangan simbol kota sebagai Venesia dari Timur dimulai sejak zaman kolonial, *Gemeente* Palembang membuat kebijakan pembangunan dan pengaspalan jalan dengan cara menimbun sungai. Jalan sebagai urat nadi transportasi dibangun di atas “tembakan” yang menimbun sungai dengan menggunakan puru dan kerikil. Dalam rangka “memodernisasi” kota, Sungai Tengkuruk menjadi anak sungai pertama yang ditimbun

¹³ J. L. van Sevenhoven, *op.cit.*

untuk dijadikan *boulevard* kota pada 1929 sampai 1930¹⁴ (Gambar 1). Penghilangan makna kota sebagai kota sungai yang indah tersebut berlanjut terus sampai masa republik. Selain perubahan [ke]ruang[an] tersebut, hal menarik lainnya dari Kota Palembang adalah melihat bagaimana kontinuitas itu mencari bentuknya sendiri.



Gambar 1. Metamorfosis Jalan Tengkuruk yang ditimbun di atas Sungai Tengkuruk
 a. Sebelum ditimbun, sebelum 1870-an
 b. Setelah ditimbun sepagian, 1870-an
 c. Setelah ditimbun penuh, pusat perayaan Hari Ulang Tahun Ratu Belanda tahun1938 (Sumber: www.kitlv. nl).

¹⁴ Lihat Djohan Hanafiah, *Palembang Zaman Bari: Citra Palembang Tempo Doeloe* (Palembang: Humas Pemerintah Kotamadya Daerah Tk. II Palembang, 1990), hlm. 22.

Pada masa pascakolonial, pemerintah kota berusaha menciptakan Palembang “baru” yang berbeda dengan teks kolonial sebelumnya, maka penciptaan keruangan diarahkan untuk juga melekatkan identitas nasional dan lokal dalam bangunan simbolis berjudul Jembatan Ampera. Jembatan yang berdiri pada pertengahan 1960-an tersebut, dipandang sebagai *master piece* masa pascakolonial di Palembang. Jembatan ini dibuat sebagai media dalam menanamkan ideologi dan menjalankan politik identitas baik nasional maupun lokal. Ketika rakyat mendobrak Orde Lama, Jembatan Ampera menjadi media yang merepresentasikan kehendak mereka agar zaman berubah. Lalu menjadi pemikiran, apa interpretasi mereka terhadap simbol tersebut.

Colombijn,¹⁵ dalam kajiannya mengenai Kota Padang, yang menekankan pada bagaimana perubahan pola penggunaan ruang berpengaruh pada segi politik, ekonomi, sosial, dan budaya pada warganya; di mana penggunaan ruang dilakukan dengan suatu “penguasaan” atas ruang-ruang tertentu dan pada pola penguasaannya ditanamkan simbol-simbol tertentu di ruang tersebut. Dengan demikian nantinya pada simbol tanah yang dikuasai tersebut akan membentuk dan terbentuk suatu pola ekologi simbolik, penyebaran simbol-simbol.

Dalam kajian mengenai Kota Palembang ini, penulis mengubah perspektif pada hal lain, yaitu bagaimana perubahan ruang kota membentuk suatu konstruksi fisik yang berujung pada suatu konstruksi ideologis, di mana pada konstruksi ideologis ini bekerja pemaknaan-pemaknaan atas beberapa simbol yang ada dalam konstruksi fisik ruang tersebut. Simbol-simbol yang ada dalam konstruksi fisik ini membentuk berbagai pemaknaan, namun nantinya akan berujung pada suatu konsep semesta simbolik, penyatuan simbol-simbol dalam suatu makna simbol ideologis untuk tujuan mana simbol ini diciptakan. Pada tataran yang demikian, pembentukan semesta simbolik tersebut, tulisan ini mencoba meraba bagaimana warga kota, dalam hal ini penguasa dan penduduk kota, baik dengan kesadarannya maupun dengan ketidaksadarannya,

¹⁵ Freek Colombijn, *Paco-Paco (Kota) Padang: Sejarah Sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2006).

memaknai semesta simbolik tersebut. Di arena seperti itu, akan terlihat siapa yang berada pada pihak pemenang dan pihak mana yang harus meringkuk sebagai pecundang. Melihat dan mendeskripsikan pemenang dan pecundang ini sangat penting, karena dari sinilah nanti identitas kota, warganya, dan penduduknya muncul ke permukaan.

Lebih lanjut kajian ini membahas tentang perubahan simbolik dan pemaknaan masyarakat Kota Palembang, terhadap simbol-simbol tersebut dengan merujuk pada realitas yang lain daripada pengalaman sehari-hari mereka. Hal yang paling dekat dengan pemaknaan adalah simbol, ia adalah acuan yang digunakan untuk segala sesuatu yang dimaknai. Buku ini ingin melihat identitas warga Kota Palembang, apakah identitas tersebut muncul dari pemaknaan mereka atas simbol-simbol fisik tersebut? Kalau simbol tersebut dipandang sebagai sebuah teks, apakah ada hubungan antartekstanya? Artinya, apakah ada hubungan dengan simbol lainnya. Maka pekerjaan utama dalam penelitian ini adalah usaha untuk mendapatkan deskripsi mengenai identitas orang Palembang. Hal pertama dari usaha mencari identitas tersebut adalah menghubungkannya dengan persoalan politis dan budaya kota, yang dilakukan secara komparatif, yakni kota pada masa kolonial dan Palembang pada pascakolonial.

B. Pendekatan Teoretis

Ciri khas penulisan sejarah yang penting diperhatikan adalah dimensi ruang dan waktu. Berdasarkan judulnya, buku ini secara implisit telah menunjukkan batasan ruang dan spasial, yaitu Kota Palembang, namun dalam pembahasannya, karena sebuah kota tidak bisa begitu saja dilepaskan dengan beberapa wilayah sekitar lainnya, maka tulisan ini secara spasial, berbicara menyangkut wilayah lebih luas lagi, Sumatra Selatan. Penetapan 1930 sebagai batasan awalnya dengan pertimbangan bahwa pada tahun tersebut dimulainya pengembangan konsep tata kota oleh *Gemeente* Palembang, sekaligus mulai munculnya sebuah gelombang baru dalam masyarakat kota kolonial, ketika urbanisasi besar mulai terjadi. Sementara 1960-an dijadikan batasan akhir ketika

Jembatan Ampera menjadi simbol Kota Palembang, bahkan simbol wilayah Sumatera Selatan. Namun, penetapan temporal kajian ini hanyalah sebuah batasan semu, sebab menurut Kuntowijoyo¹⁶ dalam suatu perkembangan sosial dan sejarah, kadang tidak memiliki apa yang disebut dengan permulaan maupun akhirnya. Maka, tulisan ini bisa saja terlepas dari batasan tersebut dan seolah ia tidak memiliki batasan waktu yang mengukungnya.

Perkembangan paradigma dalam ilmu-ilmu sosial pada pengujung abad ke-20, mengisyaratkan telah terjadinya perubahan perspektif para peneliti ilmu sosial. Menariknya, perkembangan demikian turut mengubah wacana dalam historiografi Indonesia. Kajian sejarah tidak lagi ditempatkan sebagai penjelasan (*explantation*), tetapi diarahkan pada penafsiran (*interpretation*), maka sejarawan dekonstruksionis memposisikan peran tersebut dalam kajian-kajiannya. Ketika sejarawan melakukan studi atas sejarah sebuah kota, maka penjelasan atas berbagai realitas kota berganti menjadi tafsir atas realitas-realitas kota tersebut di masa lalunya. Sama seperti kajian ilmu sosial dan budaya, kota dipandang oleh sejarawan sebagai sebuah teks. Realitas kota ditampilkan sebagai kerangka tekstual yang dimaknai.

Kajian seperti ini, memunculkan perspektif dekolonisasi¹⁷ dalam ranah ilmu sejarah, sejarah melihat tidak saja pada persoalan prosedural dari sebuah kota, melainkan juga pada persoalan-persoalan emik dan komparatif dari pemaknaan masyarakatnya atas berbagai simbol kota mereka. Dekolonisasi memposisikan diri dalam melihat sejarah masa kini, pasca merdeka sebagai kontinuitas dari sejarah kotanya pada masa kolonial. Namun, dalam studi seperti itu, sejarawan mencoba menggali bagaimana masyarakat memaknai sebuah kota pasca Indonesiannya tersebut. Apa komparatif dari mentalitas massa kota di masa kolonial dengan pascakolonial. Untuk membangun hal ini memulai kajian sejarah

¹⁶ Kuntowijoyo. *Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Agraris: Madura, 1850-1940* (Yogyakarta: Mata Bangsa, 2002), hlm. 1.

¹⁷ Baca lebih lanjut dalam Bambang Purwanto, "Historisisme Baru dan Kesadaran Dekonstruksi: Kajian Kritis terhadap Historiografi Indonesiasentrisme", dalam *Humaniora* Volume XIII No.1/2001.

kota dengan menggali bagaimana pemaknaan atas simbolisasi di kota mereka. Penjelajahan atas realitas-realitas kota melalui jaringan dan kompleksitas kejiwaan yang terlibat dalam pembentukan *image* dan penggunaan konsep sejarah idealis tentang semangat zaman. Maka dalam melihat simbol perkotaan, sejarawan mengkaji adakah identitas yang ingin dilekatkan atas simbol tersebut dan bagaimana dengan mentalitas warga tersebut.

Mengkaji kota seperti itu, sama dengan persoalan ketika ahli budaya melihat kebudayaan dari sudut bagaimana manusia memiliki kemampuan untuk melakukan simbolisasi, bagaimana manusia mengenal simbol (*animal symbolicum*). Simbolisasi tersebut dengan sangat baik mampu digunakan, dikembangkan manusia, sekaligus ia mampu menciptakan lambang-lambang untuk berkomunikasi dengan sesama dan menanggapi lingkungan sekitarnya.

Ada istilah-istilah yang sudah umum seperti tanda, sinyal, gambaran, penunjuk, ikon, dan kiasan. Menurut Dillistone,¹⁸ simbol agak terpisah dari dunia, sedangkan penunjuk dan tanda pertama-tama diterapkan pada dunia sebagaimana adanya. Penunjuk dan tanda beroperasi dalam lingkungan yang relatif statis, di mana kata-kata atau gerak-gerik yang sudah dikenal digunakan untuk mendeskripsikan suatu barang atau peristiwa. Sementara sinyal lebih mengisyaratkan permintaan perhatian atau tindakan dengan satu cara akan mentransformasikan suatu keadaan atau duduk perkara yang ada. Kata ini digunakan dengan tepat dalam menyampaikan pesan. Situasi ini agak berbeda ketika bahasa simbol atau simbolisme digunakan. Pikiran manusia berfungsi secara simbolis apabila beberapa komponen pengalaman menggugah kesadaran, kepercayaan, perasaan, dan gambaran mengenai komponen-komponen lain dari pengalamannya.¹⁹

¹⁸ F. W. Dillistone. *Daya Kekuatan Simbol (The Power of The Symbols)* (Yogyakarta: Penerbit Kanisius, 2002), hlm. 15.

¹⁹ Dosen Arsitektur UGM Yogyakarta, Hikra Putra, dalam sebuah kuliah pada *Workshop Street Images: Decolonization and Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture between 1930s and early 1960s*, Agustus 2004, di Yogyakarta, meminta mahasiswanya mengambil sebuah kertas dan pensil dengan cara membagi mahasiswanya

Pembentukan simbol mengarah pada suatu konstruksi ideologi masyarakat di mana simbol tersebut diartikan dan dimaknai. Ideologi berarti sekumpulan saran politik, yang mencakup juga lamunan-lamunan sosial (*social romances*). Studi tentang determinan-determinan sosial dari ideologi menurut Geertz,²⁰ menyangkut dua teori besar tentang politik identitas. *Pertama*, teori kepentingan (*the interest theory*) yang berasumsi bahwa ideologi adalah sebuah kedok atau senjata. Dilihat dalam latar belakang sebuah perjuangan universal untuk memperoleh keuntungan, manusia mengejar kekuasaan. *Kedua*, teori ketegangan (*the strain theory*) yang berasumsi ideologi sebuah simptom atau obat. Latar belakangnya adalah usaha terus menerus untuk memperbaiki ketidakseimbangan sosiopsikologis manusia melarikan diri dari kecemasan. Politik identitas melakukan keduanya sekaligus yang tidak perlu ditentang.

Sebuah ideologi akan sangat terhubung dengan baik akan apa yang dinamakan dengan imajinasi, biasanya yang bersifat imajinasi sosial dari masyarakat yang memiliki konstruksi ideologis tersebut. Konsep ideologi tidak dapat diaplikasikan secara leluasa tanpa memperluas cara memahami ideologi. Ideologi menurut Lefort,²¹ cenderung dilihatnya sebagai tipe wacana spesifik yang terbentuk pada waktu tertentu, ketika wacana ideologis telah menjalani transformasi kompleks sejak waktu terbentuknya, maka identitasnya sebagai suatu tipe dapat dipertajam. Secara fundamental mempelajari ideologi berarti memperhatikan bahasa, karena secara luas dalam bahasa makna dimobilisasi untuk mempertahankan dominasi. Ideologi tidak hanya didapat dalam wacana

ke dalam kelompok-kelompok yang terdiri atas dua orang, satu orang ditutup matanya dan satunya dibiarkan terbuka, mahasiswa-mahasiswa tersebut diperintahkan berjalan keliling kampus UGM, hanya diberi waktu yang pendek dengan sasaran mengetahui apa yang secara spontan muncul dalam pikiran dari pengalamannya berkeliling tersebut. Dari sana mahasiswa-mahasiswa memberi jawaban sederhana dalam kertasnya yaitu sebuah kata atau barang yang mewakili atau mengingatkan suatu entitas yang lebih besar yang dilihatnya dalam keliling kampus, dan itu biasanya adalah simbol dari kampus UGM.

²⁰ Clifford Geertz, *Politik Kebudayaan* (Yogyakarta: Penerbit Kanisius, 1986), hlm. 24.

²¹ Claude Lefort, "Ideologi dan Imajinasi Sosial" dalam John D. Thompson, *Analisis Ideologi: Kritik Wacana Ideologi-ideologi Dunia* (Yogyakarta: IRCisoD, 2003), hlm. 60.

tentang ideologi, *locus* prinsipnya adalah bahasa kehidupan sehari-hari, komunikasi dengan melalui bahasa manusia untuk dapat melangsungkan kehidupan sehari-hari. Hal ini berarti terdapat hubungan erat antara ideologi dan imajinasi, ideologi dapat diartikan sebagai sesuatu yang konkret ketika ia menjelma dari wacana ke pemahaman berupa fenomena sosial dan ideologi abstrak yang tidak tampak dan baru bisa dipahami dengan memberikan arti makna terhadapnya.

Ideologi mengklaim otonom dari kondisi sosial tempat ia bersandar dan bahasa tempat ia diekspresikan. Rasionalitas ideologi dibatasi oleh keinginan untuk menjadi *supra-historis* dan melalui pemahaman dasar terhadap kata yang disembunyikan. Ideologi tidak menggapung dalam realisme ide yang sangat ringan tetapi ia terikat sangat tertutup dengan media komunikasi bahasa. Ideologi menyinggung bagian kesadaran yang dapat dikatakan, ia memiliki objektivitas publik yang memungkinkan didiskusikan di kalangan orang-orang yang belum atau baru dikenal. Menurut Gouldner,²² berdasarkan pengertian tersebut, ideologi adalah “sistem simbol”, “varian bahasa”, dan “kode yang dikolaborasikan”. Dalam pemahamannya yang sangat mendasar, menurut Recour,²³ ideologi berhubungan dengan *image* yang diserap oleh suatu kelompok sosial dan dengan representasi diri sebagai sebuah komunitas yang memiliki sejarah dan identitasnya. Ideologi, dengan demikian dapat memberi pemahaman yang terikat dalam peristiwa-peristiwa tindakan yang terletak di dalam asal-usul suatu kelompok. Tugasnya tidak hanya menyebarkan keyakinan melampaui para pendirinya, tetapi juga untuk menjadikannya sebagai keyakinan seluruh kelompok (kelompok sosialnya). Ideologi berbeda dengan “*utopia*”, ideologi cenderung mengintegrasikan tatanan sosial dengan menutup adanya pertentangan antara masa kini dengan masa lalu, *utopia* justru cenderung menumbangkan tatanan sosial dengan menciptakan pertentangan melalui pemunculan suatu kemungkinan

²² Alvin W. Gouldner, *The Dialectic of Ideology and Technology: The Origins Grammar and Future of Ideology* (London: Macmillan, 1976), hlm. 81.

²³ Paul Recour ed. & terj. John B. Thompson, *Hermeneutics and Human Science: Essays on Language, Action and Interpretation* (Cambridge: Cambridge University Press, 1981), hlm. 107.

masa depan dari apa yang saat ini menjadi keinginan masyarakat. Ideologi dan *utopia* dapat dilihat sebagai dua bentuk praktik imajinatif, dua ekspresi yang oleh Ricoeur disebut dengan “imajinasi sosial”.

Melihat pemaknaan atas sebuah simbol kota, maka sama dengan menempatkannya seperti perspektif Raymond Williams²⁴ ketika ia membicarakan skematika sosiologi budaya. Dalam skematika tersebut, Williams mempunyai tiga komponen, yaitu lembaga-lembaga budaya, isi budaya, dan aspek atau norma-norma. Skematika seperti itu, sama dengan tiga perspektif Freek Colombijn²⁵ dalam memahami simbolisasi kota. Tiga perspektif yang digunakan Colombijn dalam memahami simbolisme perkotaan ini, yaitu prosesual, emik, dan komparatif. Perspektif prosesual digunakan untuk menyelidiki proses penciptaan simbol yang memadukan sinkronik dan diakronik dari terbentuknya citra keruangan dalam kurun waktu yang berbeda yaitu ruang air pada kota keraton, ruang daratan pada kota kolonial, dan penyambung antar kedua ruang tersebut pada pascakolonial. Perspektif emik dengan analisa semiotis digunakan untuk menginterpretasikan makna simbol yang menjadi objek. Di satu sisi dalam pemaknaannya orang mempunyai kebebasan, sementara di sisi lain terdapat kecenderungan ruang simbolisnya sangat terbatas, maka suatu simbol sering memiliki arti yang berbeda. Hal inilah yang menjadi sebab suatu simbol, maknanya berbeda ketika diciptakan penciptanya dan dipahami penerimanya. Sementara, perspektif komparatif digunakan untuk melihat apakah penciptaan simbolisme Jembatan Ampera pada masa pascakolonial merupakan produksi atau reproduksi dari simbolisme ruang air dan ruang daratan sebelumnya. Oleh karena itu pendekatan Kian Tajbakhs,²⁶ terutama tentang identitas dan mentalitas warga kota atas simbol keruangannya tersebut menjadi

²⁴ Raymond Williams. *Culture* (Glasgow: Fontana Paperbacks, 1981).

²⁵ Freek Colombijn, “Sign of the Times: Symbolic Change Around Indonesia Independence”, in *Paper for the Conference on Urban Symbolism*, Leiden, 16-18 June 2004.

²⁶ Kian Tajbakhs. *The Promise of the City* (Berkeley: University of California Press, 2001).

relevan. Menurut Tajbakhs terciptanya ruang, membuat masyarakat di dalamnya berusaha memahami citra keruangan tersebut dengan berbagai perspektif simbolismenya sehingga melahirkan suatu identitas mereka dan ruangnya.

Menurut Ken Plumer,²⁷ identitas merupakan proses penanaman atau penempatan diri di dalam suatu kategori atau konstruksi sosial tertentu. Identitas sendiri juga merupakan sebuah konstruksi sosial, dalam arti kita mengekspresikan diri kita yang bisa diterima oleh orang “lain” dalam menilai identitas diri kita sendiri. Konsep identitas ini muncul ketika suatu hal berhadapan dengan suatu hal yang lain. Identitas kemudian merupakan suatu batasan dalam rangka membedakan diri dengan yang lainnya. Terminologi lainnya, dikemukakan oleh Thomas Hylland Eriksen,²⁸ bahwa identitas dibangun dari seleksi dengan batasan yang bersifat semena-mena, hanya dari suatu bentuk budaya yang dianggap sangat penting dan dapat diwakili secara keseluruhan. Melihat hal ini, tampaknya bahwa bagaimanapun citra kolektif tersebut dibentuk oleh sekelompok orang. Citra kolektif dan identitas tergantung pada subjektivitas. Eriksen juga mengatakan bahwa identitas selalu dibangun berdasarkan legitimasi sebuah bentuk lembaga yang berkepentingan.

Peter Hall,²⁹ dalam karyanya *Cities of Tomorrow*, juga mengadakan kajian-kajian perkotaan seperti itu. Bagaimana simbol kota seperti Berlin dengan monumen tembok Berlinnya, Paris dengan menara Eiffelnya, Vatikan dengan agama Katoliknya. Simbol kota tersebut melekat menjadi identitas, namun identitas itu akan muncul sebagai *image* kalau ia dimaknai oleh warganya. Kerangka teoritis ini dapat digunakan sebagai pendekatan dalam membangun bingkai struktural penelitian ini. Bagaimana simbol-simbol ini diciptakan dan dimaknai dalam konstruksi

²⁷ Ken Plummer, “Identity”, dalam William Outhwaite & Tom Bottomore (eds) *The Blackwell Dictionary of Twentieth Century Social Thought* (Oxford: Blackwell Publishers, 1994).

²⁸ Thomas Hylland Eriksen. *Ethnicity & Nationalism: Anthropological Perspectives* (London: Pluto Press, 1993).

²⁹ *Ibid.*

warga kota, lalu bagaimana warga kota bertindak dengan acuan pemaknaan mereka terhadap simbol.

C. Historiografi dan Analisis

Studi sejarah ini secara tidak langsung muncul dari tulisan Peter J.M. Nas,³⁰ *The Venice of the East*, dalam buku *Issues in Urban Development: Case Studies from Indonesia*. Artikel Nas tersebut melihat bagaimana terjadinya perkembangan populasi kota yang didorong oleh faktor daya menariknya sehingga menyedot kaum urban, baik dari luar daerah maupun dari “pedalamannya”. Bagi Nas, Palembang saat itu mulai menjadi kota yang menggeliat sejak berdirinya berbagai Perusahaan Umum Milik Negara (BUMN), kilang minyak Plaju, dan Sungai Gerong serta Pupuk Sriwijaya di seberang ilirnya. Secara eksklusif, Nas melihat bagaimana terbentuknya berbagai simbol Kota Palembang seperti militerisasi bangunan eks kolonial, modifikasi rumah *bari* dan salah satu daya sedot urban, Jembatan Ampera. Sayangnya, mungkin hanya karena sebuah artikel, kupasannya terbatas, sehingga Nas mendeskripsikan sekilas mengenai pembentukan simbol-simbol itu dan belum menyentuh pemaknaan masyarakatnya.

Buku *Kepialangan Politik dan Revolusi: Palembang 1900-1950*, karya Mestika Zed³¹ merupakan studi komprehensif tentang munculnya kelas “baru” tapi lama di Kota Palembang. Mestika Zed dengan sangat menarik berhasil membangun sintesis mengenai “bersalin baju” kaum aristokrat Palembang zaman kesultanan dari warna politik ke corak ekonomi dengan memakai kendaraan niaga di zaman revolusi. Mestika Zed dapat menampilkan figurasi dari dunia perdagangan Palembang yang bersifat trans-internasional zaman revolusi. Buku ini berkenaan dengan persoalan sejarah sosial, ekonomi, dan politik Palembang, atau bahkan Sumatra Selatan, dan membicarakan peran agen atau makelar dalam perubahan politik ekonomi di Palembang. Para agen atau makelar

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

berasal dari golongan atas dan belum berbicara pada tataran masyarakat kecilnya.

Desertasi Guru Besar Sejarah Universitas Gadjah Mada, Bambang Purwanto³², *From Dusun to the Market: Native Rubber Cultivation in Southern Sumatra, 1890-1949*, merupakan sejarah ekonomi tentang dunia perkaretan di Sumatra Selatan yang sangat menarik. Selain sumber daya alam, terutama gas dan minyak bumi, karet menjadikan Kota Palembang sebagai pasar yang menjadi media dalam alur perdagangan dari daerah pedalaman menuju dunia perdagangan internasional. Geliat kota dagang terjadi ketika munculnya *booming* karet di daerah ini, sehingga terjadi "hujan mas", naiknya kemakmuran hidup di daerah uluan, pedusunan atau pedalaman Palembang, terutama di daerah iliran, Kota Palembang. Dusun bagian dari sebuah marga yang merupakan pemerintahan terkecil dari sistem Keresidenan di Palembang. Tulisan ini sudah menawarkan tentang geliat kehidupan masyarakat kecil tetapi fokusnya lebih pada pedesaan. Penelitian ini juga telah menguraikan lapisan masyarakat dengan sangat menarik, orang kaya, orang biasa, dan budak. Orang kaya menempatkan diri sekaligus sebagai elite politik, pemimpin kampung, pedagang besar, dan beberapa petani kaya namun baru untuk tingkat pedesaan. Kesan yang ditampilkan dalam penelitian ini adalah sejarah pedesaan Sumatra Selatan, tetapi belum menyentuh tentang sejarah perkotaan Kota Palembang. Selain itu, artikel Bambang Purwanto,³³ yang sangat baik dalam *Lembaran Sejarah* dengan judul "Minyak dan Ekonomi di Keresidenan Jambi dan Palembang pada Akhir Masa Kolonial" merupakan sebuah kajian bagaimana penemuan dan produksi minyak menimbulkan gejolak yang luar biasa terhadap ekonomi kedua kota tersebut. Menariknya, dalam ulasannya, artikel ini memuat mengenai proses pengkotaan di Palembang. Minyak, secara mikro belum berintegrasi dengan baik terhadap perkembangan ekonomi lokal, namun

³² Bambang Purwanto, "From Dusun to the Market: Native Rubber Cultivation in Southern Sumatra, 1890-1949" (London: Disertasi Doktorat, University of London, 1992).

³³ Bambang Purwanto, "Minyak dan Ekonomi di Keresidenan Jambi dan Palembang pada Akhir Masa Kolonial" dalam *Lembaran Sejarah Vol. 1, No. 1, 1997* (Yogyakarta: Jurusan Sejarah, Fakultas Sastra, Universitas Gadjah Mada).

secara makro memberi kontribusi ekonomi terhadap Kota Palembang. Industri minyak ikut turut andil dalam menciptakan sebuah perubahan dari pemukiman penduduk kampung menjadi kota. Ia mampu memberi kesempatan terhadap penduduk lokal dalam memenuhi kebutuhan para pekerja seperti perumahan, sarana transportasi, dan pasar-pasar baru.

Fragmentasi tangan Jousairi Hasbullah³⁴ dalam buku *Mamang dan Belanda: Goresan-goresan Wajah Sosial Ekonomi dan Kependudukan Sumatera Selatan Zaman Kolonial dan Refleksi pada Hari Ini*, merupakan kupasan unik tentang masalah sosial budaya masyarakat Sumatra Selatan umumnya, khusus Palembang. Jousairi Hasbullah dengan lembar-lembar statistikalnya mencoba memotret diskursus kultural *wong*, orang Palembang dan secara luas Sumatra Selatan. Walaupun analisa argumentatifnya secara historis sedikit lemah, namun buku ini dapat membuat deskripsi menarik tentang tradisi panjang budaya masyarakatnya dilengkapi dengan beberapa saran argumentatif untuk reformulasi kebudayaan Palembang ke depan. Buku Raden Muhammad Akib³⁵ *Kota Palembang 1272 Tahun dan 50 Tahun Kotapradja (Haminte) Palembang*, meskipun hanya merupakan karya dalam memperingati 50 tahun Gemeente Palembang, namun bisa memberi gambaran menarik mengenai berbagai persoalan Palembang 1950-an, terutama setelah masa revolusi.

Studi disertasi Sandra Taal³⁶ berjudul *Between Idea and Reality*, memberi suatu koleksi menarik mengenai bagaimana mengkaji image Kota Palembang dari berbagai literatur, baik yang ditulis sarjana asing maupun kajian penulis nasional dan lokal. Taal dari berbagai pustaka mampu menghadirkan pencitraan artistik mengenai kekumuhan dan kriminalitas perkotaan Palembang, baik zaman kolonial maupun

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Raden Muhammad Akib. *Kota Palembang 1272 Tahun dan 50 Tahun Kotapradja (Haminte) Palembang* (Palembang: Rhama, 1956).

³⁶ Sandra Taal, "*Between Idea and Reality*" (Leiden: Thesis Vreij University Leiden, 2003).

pascakolonial. Tesis Pascasarjana UGM, Ida Liana Tanjung³⁷ *Palembang dan Plaju: Modernitas dan Dekolonisasi Perkotaan Sumatera Selatan, Abad ke-20*, sebuah penelitian menarik terutama tentang pemaknaan atas simbol-simbol di Komperta, Komplek Pertamina, di daerah Plaju. Penelitian ini sebuah telaah tentang awal kemunculan perminyakan di Palembang. Kajian utamanya meletakkan diri pada sebuah persoalan menarik, ketika daerah minyak ini menjadi daerah "sendiri" dan seolah terpisah dari kotanya, Palembang yang berjarak kurang lebih 20 KM. Eksklusifitasan dibentuk dengan menciptakan berbagai simbol, ketika simbol tersebut dimaknai oleh para pendukung kompleks yang menyerupai kota ini, maka terlihat identitas para warganya yang berbeda dengan masyarakat kota induknya. Hal yang sama terjadi ketika proses indonesianisasi atas "kota" ini, yang sekarang berubah warna kulit dan kebanyakan para Pribumi, tetap menganggap mereka berbeda dengan masyarakat kota induknya, Palembang. Dilihat secara utuh, Tanjung hanya khusus membedah "Kota" Plaju dan belum banyak membicarakan simbol-simbol lain Kota Palembang secara luas.

Selain itu, karya-karya zaman kolonial yang di-Indonesiakan setelah 1930-an, seperti tulisan de Roo de la Faille.³⁸ Ia yang pada masa itu berkedudukan sebagai anggota Dewan Hindia (*Raad van Indie*) mengupas problematik adat asli dan roda Pemerintah Belanda, termasuk tradisi politik Palembang dalam buku *Dari Zaman Kesultanan Palembang*. Buku ini aslinya berbahasa Belanda dan diterjemahkan oleh Soegarda Poerbakawatja diterbitkan oleh Bhratara, Jakarta 1971. Buku kedua adalah karya komisioner Belanda untuk Palembang, J.L. van Sevenhoven berjudul *Lukisan Tentang Ibu Kota Palembang*. Buku ini merupakan geografis dan antropologisnya Kota Palembang terutama pada zaman Keresidenan Palembang di abad ke-19. Selain mengenai iklim, cuaca, dan topografis Palembang, buku ini menjelaskan juga penduduk dari segi ras

³⁷ Ida Liana Tanjung, *"Palembang dan Plaju: Modernitas dan Dekolonisasi Perkotaan Sumatera Selatan, Abad ke-20"* (Yogyakarta: Tesis Pascasarjana Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada, 2006).

³⁸ *Op. cit.*

dan budayanya. Sama seperti karya di atas, buku ini aslinya berbahasa Belanda yang diterjemahkan oleh Sugarda Purbakawatja dan diterbitkan oleh penerbit dan tahun yang sama. Buku-buku budayawan Palembang, Djohan Hanafiah, berjudul *Palembang Zaman Bari: Citra Palembang Tempo Doeloe, Kuto Besar: Upaya Kesultanan Palembang Menegakkan Kemerdekaannya, Melayu-Jawa: Citra Budaya dan Sejarah Palembang*, dan lain-lain juga digunakan.

Tidak kalah pentingnya, dalam buku ini, adalah melacak ingatan individu dan kolektif tentang peristiwa kontemporer di masa republik, terutama persepsi mereka tentang pembangunan Jembatan Ampera. Dalam menghadirkan pemaknaan terhadap Palembang sebagai kota air, kota daratan, dan transformasi keduanya dengan hadirnya Jembatan Ampera. Tulisan ini mencarinya pada buku-buku biografi dan memoar elite nasional maupun lokal, seperti biografi dan memoir serta pidato Soekarno,³⁹ Adnan Kapau Gani, Asnawi Mangkualam, Nungtjik AR, Ahmad Bastari, Ali Amin,⁴⁰ dan sebagainya.

Kajian-kajian teoritisnya, akan dilihat buku Peter Hall⁴¹ *Cities of Tomorrow*, buku ini menghadirkan kajian-kajian simbolik mengenai simbol-simbol kota seperti pada bab 6 ketika ia membahas monumen-monumen kota, baik di Chicago, New Delhi, Berlin maupun Moskow pada 1900 sampai 1940. Buku James C. Scott⁴² *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, adalah kajian tentang legitimasi negara atas kota, warga dan budayanya. Visi transformasi negara atas kota dan arsitektur sosial baik *settlement*

³⁹ Arsip-arsip pidato Sukarno di Palembang pada 1962 pada waktu peresmian pemancangan tiang Jembatan Musi ditemukan di Arsip Nasional.

⁴⁰ Ali Amin adalah Wali Kota Palembang pada waktu direaliasikannya Jembatan Musi. Bersama Tim Musyawarah Pimpinan Daerah (Muspida) Provinsi Sumatra Selatan pada waktu itu yakni Penguasa Perang Daerah TT II/Sriwijaya Kolonel Harun Sohar dan Gubernur H. A. Bastari serta didampingi Ketua Dewan Rakyat Palembang Ir. Indra Caya, Ali Amin mengusulkan aspirasi masyarakat Palembang tentang lokasi letak Jembatan Musi ke Jakarta.

⁴¹ *Ibid.*

⁴² James C Scott. *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed* (Oxford: Blackwell Publisher, 2003).

maupun produksi kota dan warganya dari negara, yang pada akhirnya terjadinya *missing link* dalam implikasi antara ide dan realita negara dan kota atas warganya. Karya lain yang diharap memperkaya kajian ini adalah buku Jane Schneider dan Ida Susser (ed),⁴³ *Wounded Cities: Destruction and Recontruction in a Globalized World* yang merupakan kumpulan dari kajian berbagai perkotaan. Dalam buku ini tulisan Ara Wilson tentang Kota Bangkok dapat menjadi referensi menarik ketika melihat simbolisme, identitas, dan mentalitas warga Kota Palembang. Dari catatan penulisan, semua referensi yang ada tersebut, tidak ada yang membahas tentang tema yang sama yang penulis kerjakan.

Buku ini menitikberatkan pada data-data tertulis yang terkait dengan masalah yang diperoleh melalui penelitian arsip dan perpustakaan di beberapa kota (Palembang, Jakarta, Yogya, dll). Inti dari penelitian ini merupakan kajian sejarah kota menyangkut pendeskripsian tentang pemaknaan suatu simbol dalam memahami identitas kotanya. Oleh karena itu butuh berbagai disiplin ilmu untuk mendekati persoalan-persoalan yang ada di Palembang. Pendekatan itu untuk meningkatkan pemahaman dan kecermatan dalam mengamati fakta sejarah yang ada di lapangan.

Serangkaian kajian pustaka, referensi dari koran, majalah, dan foto sezaman, serta wawancara narasumber telah penulis coba lakukan. Hasilnya, penelitian ini paling tidak ingin mengungkapkan pergeseran pemaknaannya atas pergulatan simbolisme kota dalam perubahan ruang di Kota Palembang. Secara metodologis, penelitian ini juga mengambil beberapa puisi sezaman sebagai sumber sejarah. Sebagai sebuah karya sastra, akan ada persoalan antara fakta dan fiksi di dalamnya, namun dalam penelitian ini penulis mengabaikan persoalan fakta dan fiksi, karena puisi tersebut bagi peneliti dapat merepresentasikan bukti-bukti material dari suatu masyarakat yang terjadi pada masa lalu tersebut.⁴⁴

⁴³ Jane Schneider dan Ida Susser (ed). *Wounded Cities: Destruction and Recontruction in a Globalized World* (New York: Berg International Publisher, 2003).

⁴⁴ Uraian ini sejalan dengan pendapat Bambang Purwanto, dalam *Gagalnya Historiografi Indonesiasentrisme?!* (Yogyakarta: Ombak, 2006), hlm. 2-10.

Pengamatan dilakukan atas objek-objek studi lapangan, terutama bangunan kolonial dan pascakolonial yang ada di Palembang. Oleh karena objek studi sangat banyak, maka yang dipilih objek-objek yang menggambarkan perkembangan konsep tatakota yang dirasakan penting, seperti Benteng Kuto Besak, Menara Ledeng, bekas pemukiman Eropa di Talang Semut, rumah panggung di sepanjang Sungai Musi, dan Jembatan Ampera. Usaha pengamatan ini dilakukan untuk melacak deskripsi dari sumber tertulis yang didapat. Selain itu, wawancara mendalam dilakukan untuk menggali ingatan kolektif elite dan masyarakat lokal dalam perubahan tentang konsep tatakota air menjadi tatakota darat dan penyambung antara kota air dan daratan.

Akhirnya, tujuan utama buku ini adalah melihat perubahan keruangan kota, serta menghadirkan realitas historis sehari-hari warganya. Prosesual terbentuknya simbol, tafsir atas simbol, dan pada akhirnya studi komparatif dalam setiap perubahan keruangan serta fenomenologis warganya, baik dari segi pencarian dan penanaman identitas maupun dari perilaku mentalitasnya menjadi analisis utama dalam buku ini.

BAB II

KONSTRUKSI FISIK KOTA PALEMBANG MASA KOLONIAL

Palembang pada masa kesultanan secara alami adalah kota yang indah. Ekologi fisik yang terbentuk dari anak-anak Sungai Musi yang masuk ke pusat kota merupakan deskripsi menarik dari keindahan tersebut. Kontinuitas pola perdagangan antara ibu kota, sebagai pusat dengan daerah pedalaman sudah terjadi demikian rupa di kota ini. Ketika kota dikuasai pemerintah kolonial, konstruksi fisik yang ada dirasakan belum cukup. Infrastruktur kota belum menopang dengan maksimal tujuan sebagai sebuah kota dagang, maka pada taraf ini terjadi perubahan fisik yang luar biasa. Dalam tujuan besarnya, pembangunan, baik langsung maupun tidak langsung merupakan usaha untuk menciptakan sebuah memori baru yang tentunya bertujuan menggantikan memori lama. Kebijakan fisik bagaimanapun sangat bersentuhan dengan kebijakan mental, menciptakan tatanan akan dunia yang diidamkan atau dikehendaki.

Pada bab ini akan dideskripsikan dan dibicarakan perubahan kota secara fisik tersebut. Namun di sini tidak cukup rasanya membicarakan perubahan fisik semata, tetapi lebih jauh yang ingin ditampilkan adalah sebuah pencarian jejak masa lalu, kota ini ditujukan untuk apa, apa pandangan kolonial atas kota ini. Beberapa simbol dari pembangunan fisik pun ditampilkan dengan harapan akan menjadi sebuah jalan pembuka konstruksi ideologis sebagaimana yang terkandung dalam konstruksi fisik tersebut. Dalam membuka jalan ini ada kecenderungan menarik “kolonial” atas pembangunan dan kebijakan fisik kotanya. Ada segregasi spasial, pembangunan yang cenderung ke arah barat di bagian ilir kota, usaha penghilangan memori kolektif lokal atas simbol “penguasa Pribumi”, gambaran singkat konstruksi fisik pendudukan Jepang yang meneruskan usaha kolonial.

Penampilan konstruksi fisik kemudian dijelaskan juga dengan menampilkan irama yang dialunkan pemerintah kolonial, dalam bentuk sebuah “soneta” yang bernama politik kebudayaan kota, di sana ada teori dan konsep yang dibungkuskan atas nama perubahan tersebut. Ketradisional dihadapakan-hadapkan dengan modernisasi, simbol-simbol kota modern dibangun mulai dari infrastruktur sampai ke simbol-simbol ekonomi, sosial, budaya, dan hiburan. Bab ini sebenarnya dapat dikatakan sebagai sebuah bacaan awal untuk pembicaraan pada bab berikutnya.

A. Dari Ruang Air ke Ruang Daratan

Palembang termasuk kota lama, namun sulit untuk mentipologikan kota ini termasuk jenis kota keraton, kota pelabuhan atau kota maritim.¹ Karena berdasarkan ciri, terutama ekologi kota, Palembang dapat dikatakan memiliki ketiga tipologi awal kecuali kota pedalaman. Namun, menariknya walaupun kota ini memiliki dan berkembang dari sebuah kota keraton, pada masa kesultanan, jelas kota ini bukan termasuk kota bercirikan kosmis yang mempunyai pandangan kosmologis, yang berarti kota ini tidak tersentuh dan bersentuhan dengan proses *indianasasi city*. Konsep sebagai kota keraton tersebut hanya terbentuk dari sosio kultural, di mana representatif dari fisik kota adalah kota sungai. Berdasarkan ciri fisik dan sosio kultural seperti itu, ketika menggambarkan dan mendeskripsikan kota, penulis-penulis kolonial, selalu membuat

¹ Tipologi kota lama seperti ini, pembagiannya beserta ciri-cirinya dengan jelas dibedakan oleh Djoko Suryo, “Sejarah Perkotaan di Indonesia: Dari Kota Tradisional sampai Kota Kolonial,” makalah dalam Workshop: Street Image: Decolonization and Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture, 1930-1960s, PPAT-UGM dan NIOD, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Agustus 2004. Tipologi kota lama menurut Djoko Suryo, berdasarkan ciri-cirinya dibedakan paling tidak dalam empat jenis yaitu, *pertama*, kota istana atau keraton, *kedua* kota pelabuhan, bandar atau maritim, *ketiga* kota pantai atau maritim dan *keempat* kota pedalaman atau agraris.

sinonim keindahan kota dengan merujuk pada Kota Venesia,² bahkan mensymbolismekan Kota Palembang sebagai Venesia dari Timur, *de Venetie van het Oosten*.

Penyebutan Palembang sebagai Kota Venesia tidak terlepas dari stereotip kondisi alami serta sarana fisik yang mirip dari kedua kota di atas. Karakteristik yang sama tersebut karena Palembang juga merupakan kota dengan ruang airnya yang sangat dominan dalam kehidupan warganya. Palembang meskipun secara geografis jauh dari laut,³ masyarakat Palembang menempatkan sungai sebagai hal yang sangat penting bagi segi-segi kehidupan mereka. Letak kota di muara Sungai Musi menyebabkan Palembang tumbuh sebagai kota dagang yang mempunyai jaringan yang mampu mengendalikan lalu-lintas antara tiga kesatuan wilayah pedalaman Kesultanan Palembang atau, yaitu tanah tinggi Sumatra bagian barat yang terbentang di Bukit Barisan atau wilayah Sindang Kesultanan, daerah kaki bukit atau *piedmont* yang merupakan tempat pertemuan anak-anak sungai sewaktu memasuki dataran rendah atau wilayah sikep kesultanan, serta wilayah pesisir timur yang merupakan daerah kepungutannya. Dengan faktor-faktor tersebut masyarakat mampu mengadakan suatu jaringan komunikasi yang bersifat luas sehingga frekuensi tukar menukar informasi cukup tinggi.

² Venesia dalam bahasa Belanda ditulis dengan ejaan *Venetie*.

³ Oleh beberapa ahli sejarah karena terletak di tepian Sungai Musi yang mudah dijangkau lautan, maka kota ini disebut sebagai suatu kota maritim yang mengembangkan budaya air. Beberapa ahli tersebut adalah de la Faille dan William Marsden, lihat dalam P. De Roo de Faille, *Dari Zaman Kesultanan Palembang* (Jakarta: Bhratara, 1971), hlm 36, lihat juga William Marsden, *The History of Sumatra* (Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1966), hlm. 539.



Gambar 2. Pemandangan kesibukan Sungai Musi Palembang dengan perahu tambang kajang berlatar kapal perdagangan sebagai bentuk jaringan komunikasi sungai (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Kota Palembang memiliki beberapa anak sungai dengan sentralnya terletak pada Sungai Tengkuruk di sebelah timur dan Sungai Sekanak di sebelah baratnya.⁴ Paling sedikit tercatat lebih kurang 117 buah

⁴ Pusat kota pada masa kesultanan, sebenarnya mengalami tiga kali pergeseran. Pusat kota awal, terletak di daerah apa yang disebut dengan *Palembang Lamo*, Palembang Lama, daerah sepanjang 1 sampai 3 lili, di mana dahulunya berdiri Keraton *Kuto Gawang*. Pusat kota awal ini terletak di antara dua sungai, yaitu Sungai Buah dan Sungai Linta. Kemudian keraton ini dibakar oleh Belanda, sehingga pusat kota bergeser ke arah Barat. Pusat keraton kedua ini di daerah Beringin Janggut atau Keraton Beringin Janggut, di antara Sungai Rendang dan Sungai Tengkuruk. Terakhir pusat kota terletak di daerah 16 lili di antara Sungai Tengkuruk dan Sungai Sekanak, mula-mula sultan membangun Keraton Kuto Batu lalu disebelahnya dibangun Keraton Benteng Kuto Besak yang dibangun sebagai pertahanan dalam menghadapi Belanda. Lihat dalam J.W.J. Wellan, "de Stad Palembang in 1935: 275 Jaar Gelegen als een Phoenix, uit haar Asch Herrezen," dalam *Koloniaal Tijdschrift*, 1935, hlm. 17, Djohan Hanafiah, *Kuto Gawang: Pergolakan*

anak sungai yang mengalir di tengah kota dengan bagian jantungnya terdapat banyak air yang mengalir dan tampak jernih.⁵ Penunjang utama kota adalah tatanan perdagangan “ruang air” dengan dukungan dari kampung-kampung atau *guguk-guguk* yang menghasilkan industri kecil dan ditopang masyarakat pedalaman yang menghasilkan hasil kebun, hutan, serta tambang membuat sultan dan para pembesar keraton dapat berdagang dengan dunia luar di atas “ruang air” Kota Palembang.⁶ Secara geopolitis, banyaknya sungai-sungai yang mengalir ke kota menciptakan suatu kebijakan unik yang dijalankan Sultan Palembang. Sebagai kota kesultanan yang secara budaya mewarisi tradisi keraton Jawa, keraton menempatkan diri menjadi pusat kekuasaan. Pusat kota adalah wilayah Keraton Kuto Besak yang berada terpisah dengan rumah penduduk yang dibatasi oleh tembok-temboknya yang tinggi. Bangunan keraton ini dikelilingi langsung oleh anak Sungai Musi, di sebelah baratnya terdapat Sungai Sekanak, sebelah timur terdapat Sungai Tengkuruk, sebelah utaranya terdapat Sungai Kapuran dan berhadapan langsung di sebelah selatannya dengan Sungai Musi.⁷

dan Permainan Politik dalam Kelahiran Kesultanan Palembang Darussalam (Palembang: Pariwisata Jasa Utama, 1988) dan Djohan Hanafiah, *Kuto Besak: Upaya Kesultanan Palembang Menegakkan Kemerdekaan* (Jakarta: Penerbit Masagung, 1989).

⁵ Jumlah 117 buah anak sungai tersebut menurut Djohan Hanafiah, *Melayu-Jawa: Citra Budaya dan Sejarah Palembang* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 1995), hlm. 16. Wawancara Palembang, 14 Maret 2004, 4 September 2006, dan 28 Oktober 2008.

⁶ Lihat dalam J.W.J. Wellan, *Zuid-Sumatra economisch overzicht van de Gewesten, Djambi, Palembang, de Lampoengsche Districten, en Benkoelen* (Wageningen: H. Veenman & Zoon, 1932), hlm. 160.

⁷ Lihat dalam M.O. Woelders, *Het sultanaat Palembang, 1811-1825* (Den Haag, 1975).



Gambar 3. Pemandangan sepanjang kali (anak Sungai Musi) dibelakang rumah penduduk Palembang, mereka dapat menyusuri anak sungai ini sampai jauh ke dalam dengan perahu (Sumber: www.tropenmuseum.nl).



Gambar 4. Rumah panggung dengan perahu di kali anak Sungai Musi (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Proses adaptasi masyarakat atas “ruang air” yang tercipta di kota ini sedemikian rupa, sehingga berpengaruh pada kehidupannya. Sebagian besar Kota Palembang adalah wilayah air dengan sedikit daratan. Tanah yang tergenang air pada masa kota keraton tersebut, mungkin lebih luas, sebab secara topografis, tanah tinggi di Palembang dikategorikannya sebagai tanah talang. Yang dimaksud dengan tanah talang pada masa kesultanan adalah tanah yang ada di kaki bukit. Menurut peta kolonial,⁸ daerah perbukitan itu membentang di Barat Daya Palembang, yaitu Bukit Seguntang ke arah tengah kota lewat Bukit Besar, Bukit Kecil, dan Bukit Gubah Penganten. Jadi selain daerah tersebut kota keraton Palembang berada di tanah rendah dan rawa-rawa. Di kaki bukit-bukit tersebut muncul tanah-tanah agak tinggi yang disebut talang. Sepanjang pertemuan antara Bukit Besar dan Bukit Kecil terdapat Talang Makrayu, sementara pertemuan antara Bukit Kecil dan Bukit Gubah Penganten terdapat Talang Kranggo, demikian juga antara Bukit Besar dan Bukit Gubah Penganten terdapat Talang Semut. Sementara di utara Palembang terdapat tanah tinggi yang disebut Gubah Empuk yang pada daerah kakinya ada tanah Talang Jawa. Talang ini dimanfaatkan oleh pembesar keraton sebagai areal perkebunan durian, duku, rambutan, manggis, dan jambu. Tanah tinggi tersebut tidak dijadikan tempat tinggal dan untuk pergi ke kebun tersebut para petani penggarap menaiki perahu menyusuri Sungai Sekanak.

⁸ Periksa dalam *Ancient Kuto Besak* (Stadspl. N/00440/Bl.-854.2-ISBN=4040.) Kon. Inst. Vd. Tropen. Amsterdam; Lihat juga dalam *Centrale Sumatra* (Stadspl. N/00440/Bl.-854.2-ISBN=4040.) Kon. Inst. Vd. Tropen. Amsterdam.



Gambar 5. Pedagang durian dari uluan masuk ke kali-kali anak Sungai Musi Palembang menjajakan dagangannya (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Lokalitas pemukiman yang berada tepat di pusat kota dengan sentranya adalah keraton yang terletak di tanah landai. Ruang daratan yang tersisa tersebut dijadikan wacana politik bangsawan keraton untuk kelompok eksklusifnya. “Tanah” yang ada adalah milik sultan, oleh karena itu segregasi spasial dipakai oleh sultan. Penduduk lokal yang dikategorikan Pribumi ditempatkan di “tanah daratan” yang pada musim

pasang digenangi air.

Sultan Palembang membagi perkampungan kotanya tersebut berdasarkan ruang air, yaitu kampung-kampung yang berbentuk delta akibat dikelilingi anak-anak sungai mempunyai tapal kampung berdasarkan aliran sungai. Selain keraton sebagai daerah sentral ibu kota kesultanan, penduduk Palembang mendirikan rumah di setiap anak Sungai Musi yang mengalir kota kesultanan. Oleh karena hampir setiap jengkal tanah yang timbul di Kota Palembang adalah daerah rawa yang berbentuk pulau karena dikelilingi oleh anak-anak sungai,⁹ maka Palembang adalah sebuah ibu kota kesultanan yang berbentuk delta-delta. Penduduk, sebagai konsekuensi bertempat tinggal di tanah sultan, memiliki kewajiban untuk mengabdikan kepada kepentingan sultan. Kewajiban penduduk di “tanah darat” terhadap kepentingan keraton dapat dilihat dari pemberian nama atas kampung tersebut yang dikenal dengan istilah sistem *guguk*.¹⁰

Orang Asing yang dikategorikan “nonPribumi” Tionghoa, Arab, dan Eropa serta Melayu lainnya diberlakukan oleh sultan untuk tidak bertempat tinggal di ruang daratan, kecuali untuk mereka yang digolongkan berjasa untuk keraton. Salah satu gambaran orang-orang yang dianggap berjasa tersebut adalah para pedagang Melayu kaya yang sering membantu keuangan kesultanan.¹¹

Penempatan orang asing di luar “ruang daratan”, mengakibatkan

⁹ Dalam bahasa Palembang anak-anak sungai tersebut juga disebut sebagai *soak*. Jadi, kalau *Soak Lado* adalah sungai kecil yang arusnya mirip patahan keris, *lado*. Wawancara Palembang, 15 Januari 2005.

¹⁰ Djohan Hanafiah, “Guguk, Lembaga Sosial Ekonomi di Kota Palembang pada Abad ke-18 dan ke-19,” dalam majalah *Jambatan: Tijdschrift voor de Geschiedenis van Indonesia*, Amsterdam: Jaargang 7, nummer 2, 1980, hlm. 83. *Guguk* berasal dari kata sansekerta “*gugu*” yang mengacu pada kepatuhan masyarakat pada pemimpinnya. *Guguk* mencerminkan keahlian masyarakat yang mendiami kampung tersebut. Misalnya *Guguk Sayangan* kampung pengrajin tembaga, *Guguk Kepandean* kampung pandai besi. Berdasarkan status masyarakat misalnya *Guguk Ketandan* kampung para *tandha* atau bendaharawan kesultanan yang bertugas memungut pajak. Berdasarkan asal masyarakatnya misalnya *Guguk Kebangkan*, kampung yang didiami oleh penduduk asal daerah Bangka.

¹¹ Lihat dalam de la Faille, 1971, hlm. 36.

pembentukan sistem rumah mengapung yang dikenal oleh penduduk lokal sebagai rumah rakit. Pada masa awalnya orang-orang Eropa lebih senang tinggal di atas “ruang air” dengan rumah rakit karena dianggap lebih sehat dan lebih banyak pemandangan yang bisa dilepas di atas kesibukan Sungai Musi.¹² Rumah rakit, selain sebagai tempat tinggal juga merupakan area tempat toko berdagang, gudang bahkan pusat kerajinan.



Gambar 6. Sebuah toko di atas rakit Sungai Musi Palembang
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Konsekuensi terciptanya “ruang air” kota keraton Palembang ini terlihat pada adaptasi mereka yang sangat tergantung dengan air dalam kehidupannya. Jalur transportasi satu-satunya yang dipakai hanyalah lewat sungai. Gondola Venesia dalam miniaturnya terlihat pada jenis perahu yang digunakan oleh pembesar keraton dan masyarakat lokal. Perahu yang merupakan budaya dayung adalah alat transportasi

¹² J.L. van Sevenhoven, *Beschrijving van de hoofdplaats van Palembang. Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten 9*, 1923. Diterjemahkan menjadi *Lukisan tentang Ibukota Palembang* (Jakarta: Bhratara, 1971), hlm. 28.

yang sangat penting di sungai. Berbagai jenis perahu digunakan oleh masyarakat Kota Palembang sesuai jenis pengguna dan kegunaannya. Van Sevenhoven¹³ menggambarkan dengan jelas bahwa perahu (*pencalang*) merupakan alat komunikasi-transportasi kenegaraan yang vital dan mempunyai otoritas yang besar di perairan Sungai Musi. *Pencalang* ini adalah kendaraan sultan atau wakilnya yang didayung oleh puluhan orang tanpa berhenti secara bergantian. Laju perahu *pencalang* cukup cepat karena dibentuk demikian rupa dari sebuah batang kayu besar.



Gambar 7. Perahu kajang dengan barang dagangannya di Sungai Musi
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Perahu yang dipakai oleh rakyat biasa dibedakan tiga jenis, yaitu perahu *dangkuk* atau *kolek*,¹⁴ perahu *kajang*, dan perahu *jukung*. Perahu *dangkuk* atau *kolek* dan perahu *kajang* lebih kecil dari perahu *jukung*. Perbedaannya antara *dangkuk* atau *kolek* dan perahu *kajang* hanya

¹³ J.L. Van Sevenhoven, *loc. cit.* hlm. 16.

¹⁴ Istilah *dangkuk* dan *kolek* dibedakan berdasarkan teknik pembuatannya, kalau *dangkuk* dibuat dengan beberapa keping kayu papan, sementara *kolek* dibuat utuh dari sebatang kayu.

terletak pada bentuknya, jika perahu *dangkuk* atau *kolek* terbuka dengan satu orang atau lebih pendayung dan yang duduk di belakang sebagai pengemudi, sementara perahu *kajang* tertutup dengan memakai atap dari daun rumbia dengan dilengkapi kelambu, tempat tidur, dan alat memasak. Perahu ini juga dilengkapi kemudi kecil di belakang perahu pengendaranya. Perahu *dangkuk* atau *kolek* biasanya hanya dipergunakan untuk alat transportasi dalam sungai dan anak-anak sungai di dalam kota serta untuk ke sawah atau kebun¹⁵ dengan jarak yang relatif pendek. Perahu *kajang* dipergunakan untuk menyeberang ke Sungai Musi atau untuk berdayung ke pedalaman, biasanya perahu ini dipergunakan untuk keperluan mengangkut barang dagangan. Sementara *jukung* merupakan perahu yang relatif besar, biasanya dipergunakan oleh pedagang-pedagang Tionghoa dan Arab, bahkan Pribumi untuk berlayar lewat Selat Bangka atau masuk ke pedalaman dengan membawa bahan dagang yang lebih banyak. Kadang kala *jukung* ini dilengkapi dengan alat mesin sebagai penggeraknya.

¹⁵ Sebagian besar para pembesar atau mantan pembesar keraton memiliki sawah di tanah lebak atau kebun di tanah talang. Daerah lebak merupakan tempat menanam padi yang subur walaupun hanya bisa untuk menanam sekali setahun, sementara daerah talang tempat berkebun yang baik karena jarang digenangi air. Mereka menanam buah-buahan yang sangat terkenal di Palembang seperti durian, duku, manggis, rambutan, kelapa, dan sebagainya. Mereka umumnya mempekerjakan para *alingannya* di sawah dan kebun tersebut dengan mengendarai perahu menelusuri sungai-sungai yang ada di kota dari pemukimannya. Beberapa nama talang seperti Talang Pangeran atau Talang Ratu membuktikan bahwa kebun di tanah talang tersebut milik seorang pangeran atau ratu dari keraton Kesultanan Palembang. Talang Jawa atau Talang Cina yang berarti orang-orang yang menunggu kebun tersebut terdiri dari orang-orang Jawa atau orang Tionghoa.



Gambar 8. Pemandangan perdagangan antar perahu di atas Sungai Musi Palembang (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Penggunaan perahu sebagai media dalam “ruang air” ini juga dibenarkan oleh pendapat Drennan,¹⁶ yang membuktikan bahwa angkutan air, perahu, lima kali lebih efisien dibandingkan angkutan darat. Menurut Wolters,¹⁷ dalam kajiannya tentang Sriwijaya menyebutkan keadaan Palembang sebagai *riverine culture*, kebudayaan penduduk yang berkehidupan di tepian sungai, di mana bentangan alam dan aksesnya yang sangat luar biasa menjadikan sungai sebagai sarana komunikasinya, sehingga kehidupan masyarakatnya sangat ditentukan oleh kayuhan dayung dan perahu baik melalui air yang pasang maupun surut.

¹⁶ R. D. Drennan, “Long Distance Transport Cost in Prehispanic America,” dalam *American Anthropologi* 86/1, 1986, hlm. 105.

¹⁷ O.W. Wolters, *Early Indonesia Commerco: Study of the Origins of Sriwijaya* (New York: Cornell University Press, 1967), hlm. 17-19.



Gambar 9. Perahu-perahu kecil berlabuh di kali anak Sungai Musi Palembang
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Adaptasi mereka terhadap ruang air juga terakumulasi dalam bentuk rumah penduduk yang memakai tiang dengan menghadap sungai. Sungai juga wahana perdagangan yang mempertemukan antara orang kota dan orang dusun. Pada tiap kampung kota tersebut terdapat tangga raja, yang berfungsi sebagai sarana tempat bertemunya orang kota dan pedalaman. Orang dusun dengan menambatkan tali perahunya di tangga raja bermalam di kota sampai barang dagangannya habis. Sekembali dari kota mereka membawah berbagai bahan dagangan seperti kain dan pakaian untuk diperjualbelikan kepada penduduk dusunnya. Dari hal seperti inilah perdagangan di Kesultanan Palembang sangat maju, tidak saja bagi Negara Agung, namun juga menyentuh daerah *Kepungutan*, *Sikep*, dan *Sindang*.



Gambar 10. Pemandangan rumah di sepanjang Sungai Musi Palembang
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Letak Palembang yang strategis karena merupakan pusat penghubung antar “dunia luar” yang datang dari perairan Selat Bangka dengan pedalaman menjadikannya tumbuh sebagai kota pelabuhan. Palembang juga memiliki bandar-bandar dagang di mana sultan bertindak sebagai pengawas langsungnya. Prasarana di Palembang sangat mendukung kemajuan perdagangannya dari seluruh pelabuhan di wilayah orang-orang Melayu. Palembang telah membuktikan dan menjadi pelabuhan yang paling aman dan dengan peraturan yang paling baik, seperti dinyatakan oleh orang-orang Pribumi dan orang-orang Eropa.

Menurut Wiryomartono,¹⁸ suatu pemukiman urban dibentuk berdasarkan struktur-struktur yang tetap yaitu adanya pusat pemerintahan, pusat peradaban, kebudayaan, dan pusat ekonomi-pasar. Tipe seperti ini terakumulasi dalam kehidupan “ruang air” masyarakat

¹⁸ Lihat dalam A. Bagoes P. Wiryomartono, *Seni Bangunan dan Seni Binakota di Indonesia*. (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1995), hlm. 92.

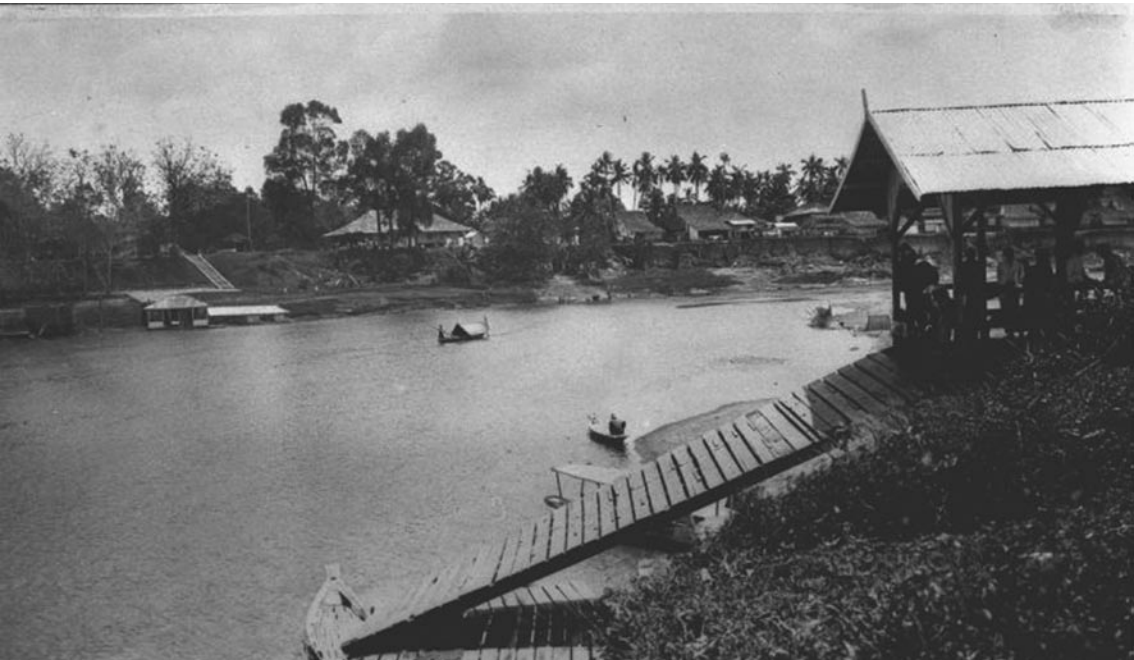
Palembang. Pusat kekuasaan hampir selalu di bagian selatan dan menghadap alun-alun. Sumbu bangunan masjid dan pusat pemerintahan biasanya diusahakan bertemu di bagian tengah alun-alun. Stereotype yang demikian agak berbeda dengan bangunan Keraton Palembang. Adanya “ruang air” membuat kota ini tidak memiliki alun-alun sebab keraton langsung menghadap Sungai Musi. Oleh karena itu, *open space*, ruang publik masyarakat Palembang tidak terletak di alun-alun.



Gambar 11. Masjid Agung Palembang. Selain tempat ibadah, masjid juga berfungsi sebagai tempat kegiatan keagamaan lain bagi warga, 1930
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Paling tidak “kota air” ini dilihat dari aktivitas penduduknya, memiliki dua ruang publik sebagai tempat mengumpulkan masyarakatnya, pertama adalah masjid sebagai pusat peradaban. Masjid Agung Palembang menjadi rujukan bagaimana kegiatan religius yang terorganisir diberi tempat sebagai bagian dari sentra kekuasaan. Potensi ritual bersama di Masjid

Agung Kesultanan merupakan suatu kejadian yang melibatkan hampir seluruh isi kota dan menjadi kesempatan baik bagi pembesar keraton untuk memperlihatkan kekuasaannya. Ruang publik bagi masyarakat Palembang justru terletak pada fungsi tangga raja yang ada pada tiap-tiap kampung di Palembang. Tempat sultan dan para pembesar lainnya untuk bertemu dengan penduduknya, bahkan menjadi arena pertemuan kaum muda yang sedang memadu kasih.



Gambar 12. Pemandangan tangga raja di Sungai Ogan aliran Sungai Musi Palembang (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Kota tidak bisa melepaskan diri dari adanya pusat kegiatan komersial yang disebut pasar. Pasar di Palembang pada masa kota keraton ini merupakan suatu keistimewaan karena perdagangan berlangsung di atas permukaan air seperti pasar terapung atau warung di atas rakit. Pasar yang ada saat ini seperti Pasar 16 Iilir, Sekanak, Pasar Bajas, Pasar Kuto adalah pasar-pasar yang dahulu terbentuk dari kegiatan pertemuan perahu-perahu di muara sungai. Di Kota Palembang sendiri, muara sungai dan hampir di setiap aliran sungai berdiri pasar-pasar terapung,

pedagang dan pembeli menjualbelikan barang dagangannya dari atas sungai memakai perahu. Muara Sungai Sekanak menciptakan pasar ikan Sekanak tempat memperjualbelikan segala jenis ikan sungai yang ditangkap baik oleh penduduk kota maupun penduduk pedalaman. Di pertemuan Sungai Bajas, Terusan Panjang dan Sungai Jeruju tumbuh pasar Sungai Bajas yang memperjualbelikan hasil kerajinan masyarakat. Sementara pasar besarnya terdapat di antara muara Sungai Tengkuruk dan Sungai Rindang, yaitu pasar besar di daerah pecinan yang memperjualbelikan mulai dari perabot rumah tangga sampai kain dan pakaian. Hasil bumi dari pedalaman, hasil sungai seperti ikan, hasil kerajinan seperti *laku*, songket, dan sebagainya yang dihasilkan masyarakat Palembang, selain tentunya primadona perdagangan, lada dan timahyang diawasi dan dikelola langsung oleh sultan. Peristiwa ini menjadi daya tarik perdagangan di celah-celah sungai yang mengalir Kota Palembang yang kemudian mengantarkan pedagang Eropa masuk ke Sungai Musi.¹⁹

Gambar 13. Pemandangan los-los pasar dengan perahu-perahu dagang berbentuk kajang sepanjang sungai di Palembang (Sumber: www.tropenmuseum.nl).



Kota keraton Palembang pada abad pertengahan memiliki stereotipe pasar terapung. Produk yang dihasilkan oleh daerah *guguk* dan dari pedalaman Palembang dijual di sekitar kanal dengan perahu sebagai medianya.²⁰ Masyarakat *guguk* menjualbelikan hasil-hasil yang diciptakannya dengan para pedagang pedalaman yang membawa hasil bumi dari uluan ke Palembang dengan transaksi di atas perahu.

Memasuki zaman kolonial, walaupun Belanda telah berkuasa atas Palembang sejak 1821, namun dari perkembangan fisik sampai menjelang awal abad ke-20 hampir tidak ada yang dibangun oleh pemerintah kolonial. Pemerintah Belanda masih berketat dengan persoalan menanamkan hegemoni politik terhadap daerah-daerah pedalaman bekas wilayah Kesultanan Palembang. Ketika Liberalisme bangkit di Eropa yang menyebabkan timbulnya Politik Etis di tanah jajahan, membawa implikasi yang tidak kecil bagi perkembangan Kota Palembang dengan lahirnya Undang-undang Desentralisasi, yaitu terbentuknya kota otonom, *Gemeente* Palembang sejak 1 April 1906. Secara fisik kebijakan membangun Palembang baru dimulai setelah masa tiga belas tahun kemudian dari ditetapkannya sebagai *gemeente*. Hal tersebut disebabkan pada rentang waktu tersebut tidak ada penunjukan untuk seorang pemimpin, *burgemeester*, wali kota atas kota tersebut.²¹

Oleh karena itu, ketika L. G. Lavire ditunjuk sebagai wali kota pertama dan diteruskan oleh le Cocq d'Armandville, sejak 1919 mulai diadakan pembangunan atas Palembang. Pembangunan kota yang dilakukan pada masa kepemimpinan dua pejabat ini "hanya" sebatas penghapusan image masyarakat lokal tentang masih hadirnya kesan Kesultanan Palembang lewat kemegahan Benteng Kuto Besak di pusat kota pada tepian Sungai Musi. Atas dasar kebutuhan hiburan untuk orang Eropa, Keraton Kuto Besak "dipagari" dengan bangunan kolonial. Pada bagian kanan yang merupakan taman bunga keraton dibangun sebuah gedung *Societiet*, balai pertemuan dan *Schouwburg*, gedung pertunjukan serta pada bagian belakang dibangun sebuah gedung bioskop "*Bioscoop Flora*", Bioskop Oriental.

²⁰ Lihat dalam J. de Vries, *Winkler Prins Algemeene Encyclopaedie* (Amsterdam: Uitgevers Maatschappij'Elsevier", 1938), hlm. 68.

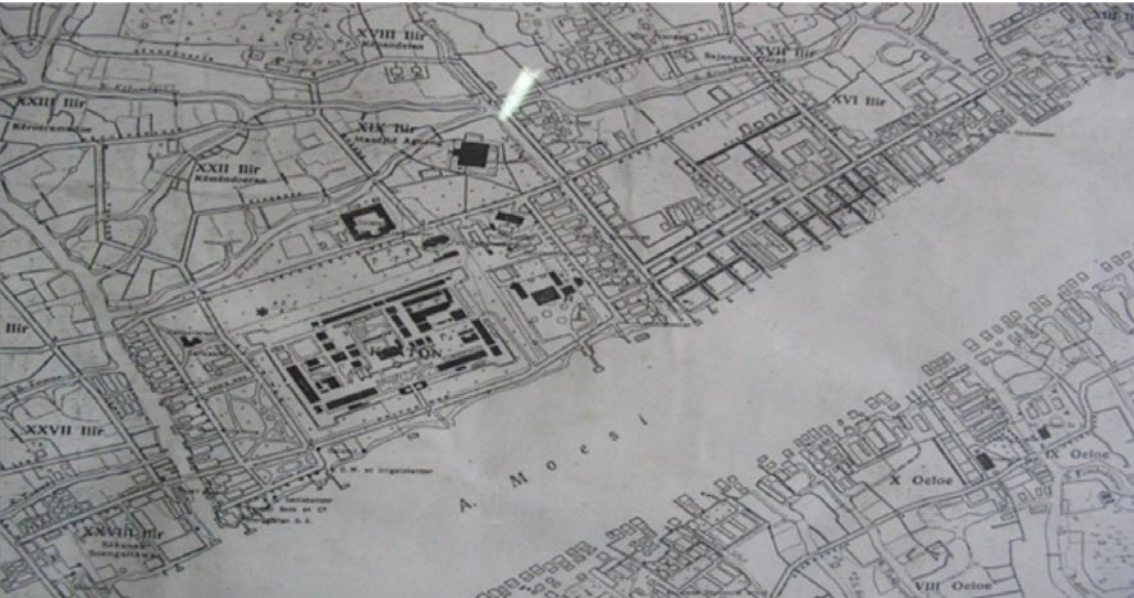
²¹ Lihat dalam Djohan Hanafiah, 1988, *ibid*, hlm. 19.



Gambar 14. Peta konstruksi Keraton Benteng Kuto Besak Palembang sebagai wilayah pusat kota (Sumber: *Ancient Kuto Besak*. (Stadspl. N/00440/Bl.-854.2-ISBN=4040.) Kon. Inst. Vd. Tropen. Amsterdam).

Penghapusan image kota kesultanan juga terjadi dengan pergantian sistem perkampungan. Kampung masa kesultanan dibagi atas dasar sistem *guguk* yang ditujukan untuk patuh pada kepentingan dan kehendak pembesar keraton, dibagi dengan menciptakan “kampung-kampung baru” kolonial berdasarkan sistem administratif. Palembang yang geografisnya dibelah oleh Sungai Musi dibagi dalam dua distrik, yaitu Seberang Ulu dan Seberang Ilir. Distrik Seberang Ulu secara administratif dibagi dalam 14 kampung, sementara Distrik Seberang Ilir sebagai pusat kota dipecah dalam 37 kampung.²² Masing-masing kampung memuat dua atau lebih sistem *guguk*.

²² *Staadblad van Nederlandsch Indie*, No. 506 jo Decentralisatie Verslag, Tahun 1929.



Gambar 15. Peta Keraton Benteng Kuto Besak Palembang dan sekitarnya sebagai wilayah pusat kota (Sumber: *Ancient Kuto Besak*. (Stadspl. N/00440/Bl.-854.2- ISN=4040.) Kon. Inst. Vd. Tropen. Amsterdam).

Pada waktu peringatan dua puluh lima tahun desentralisasi kota *gemeente* di tanah jajahan, pemerintah kolonial mengadakan penyelidikan atas kemajuan kota tersebut.²³ Pemerintah kolonial menilai, pembangunan *Gemeente* Palembang termasuk kategori ketinggalan terhadap kemajuan ekonominya dan dirasakan tidak ada penerapan kebijakan perencanaan perluasan kota. Akibat dari pelaksanaan pembangunan tersebut berjalan membabi buta dan dipandang memiliki citra buruk sebagai akibat ketergantungan yang besar penduduk lokal atas air dalam kehidupannya. Namun dalam rangka memodernisasi kota, pemerintah kolonial memandang Palembang rentan akan persoalan-persoalan klasik. Kota air bekas kesultanan ini menyimpan bahaya besar bagi kelangsungan kota itu sendiri. Persoalan pertama, kota ini mengalami

²³ Kerchman, W.F.M., "25 Jaren Decentralisatie Nederlandsch-Indie 1905-1930," dalam *Vereeniging voor Locale Belangen*, Semarang, 1930, hlm. 5.

kesulitan terhadap “tanah tinggi”, sebab masyarakat lokal yang tinggal “di atas air” pada masa hidupnya, kemudian di masa “matinya” justru berdiam di dataran tinggi. Akibatnya timbul persoalan, tanah dataran yang ada dipenuhi banyak kuburan dan hal ini telah berlangsung lama sejak awal kesultanan.

Persoalan yang kedua, minimnya tingkat air bersih yang ada di kota tersebut, meskipun kaya air tetapi dikala musim surut air yang ada menimbulkan permasalahan karena sangat keruh dan kotor. Letak geografis Palembang yang sangat rendah di bawah permukaan air, membawa konsekuensi kota ini pada musim hujan dan pasang digenangi air, sehingga penduduk lokal membuat rumah panggung dari kayu. Namun pada masa musim kemarau dan surut, kota ini menciptakan lumpur sehingga rumah-rumah di atas tiang kayu pada masa surut menimbulkan persoalan karena kesan tidak sehat.

Menurut Karsten,²⁴ pemerintah *gemeente*, untuk memodernisasi kota dalam mengatasi persoalan tersebut membutuhkan energi dengan memakan waktu dan biaya yang tidak sedikit. Masyarakat lokal yang hidup “di atas air”, sebelumnya tidak pernah membayangkan untuk berdiam di dataran. Oleh karena itu, ruang dataran yang sebelum tahun 1930 sedikit mendapat perhatian karena sudah tercipta ruang air yang sedemikian rupa dengan kehidupan sungai dan transportasinya mesti dirubah oleh pemerintah *Gemeente* Palembang. Mulai banyaknya orang-orang Eropa yang hadir di Palembang, menimbulkan ide untuk diadakannya kota dataran di atas kota air bekas kesultanan. Hal pertama yang dilakukan adalah membangun perumahan bagi warga Eropa. Untuk membuat perumahan di pusat kota bagi orang Eropa tentu mengalami banyak kendala.

“Ruang dataran” yang ada sebagai hasil pembangunan sejak 1921, tidak terlalu banyak, hanya berupa jalan sempit dan penuh tikungan

²⁴ Thomas H Karsten, “Staatbouw,” dalam W.F.M. Kerchman (ed.), “25 Jaren Decentralisatie Nederlandsch-Indie 1905-1930,” dalam *Vereeniging voor Locale Belangen*, Semarang, 1931, hlm. 125, lihat juga dalam Thomas H. Karsten, *Opmerkingen over de Ontwikkeling-Smogelijkheid der Inheemse Bouwkunst* (Weltevreden: Albrecht, 1921), hlm. 11.

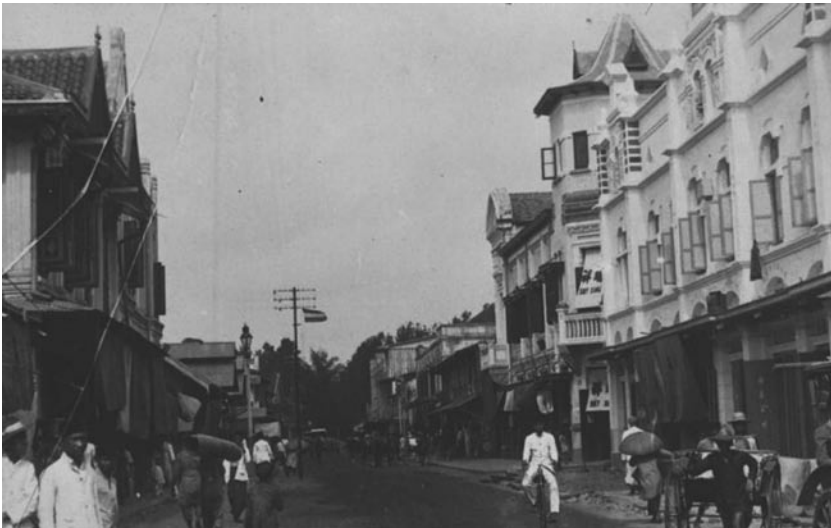
dengan tidak memperhatikan garis sempadannya sehingga jalan hanya bisa dilewati satu arah saja. Untuk itu Masterplan *Gemeente* Palembang yang dibuat oleh Thomas Karsten harus direalisasikan pemerintah *gemeente* dalam rangka memodernisasi tersebut. Modernisasi pertama, dicurahkan pada infrastruktur jaringan transportasi “ruang air” yang mengandalkan sungai sebagai urat nadi perhubungan dirubah dengan “ruang daratan” yang menjadikan jalan darat sebagai media transportasi. Sungai Tengkuruk menjadi sungai pertama yang ditimbun oleh *Gemeente* Palembang pada tahun 1928 dengan memakai “puruh” yang banyak terdapat di perbukitan Palembang.



Gambar 16. Sebuah mobil di jalan yang banjir ketika pasang datang di Palembang, 1932 (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Kemudian pada tahun 1921, “ruang daratan” pertama tercipta sepanjang 20 km mulai dari Jalan Belakang Benteng sampai ke Sungai Tengkuruk dengan menembok Sungai Kapuran, Sungai Tengkuruk, Sungai Sayangan, dan Sungai Rendang. Jalan di atas Sungai Tengkuruk

tersebut terbentuk mulai dari pelabuhan muara Sungai Tengkuruk yang diperpanjang sampai ke daerah Talang Jawa, sekarang depan Pasar Cinde. Ketika Pelabuhan Boom Baru dibangun pada 1908 dirasakan mulai timbul kebutuhan untuk memperluas ruang daratan ke arah sebelah timur pada 1932, maka pemerintah *gemeente* membuat jalan tembusan ke Pelabuhan Boom Baru yang memanjang mulai dari Masjid Lama, melewati Sungai Sayangan, Sungai Rindang, dan Sungai Bajas. Sementara untuk keperluan transportasi ke arah sebelah ilir bagian barat dibuat Jalan *Raadhuisweg*, sekarang Jalan Merdeka, yang bersambung dengan Jalan *Nassaulaan*, sekarang Jalan Taman Talang Semut, yang menghubungkan pusat kota dengan kompleks pemukiman Eropa di Talang Semut dengan menimbun Sungai Kapuran dan melewati Sungai Sekanak.



Gambar 17. Pemandangan Jalan Masjid Lama sebagai poros yang menghubungkan dengan pelabuhan Palembang (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

“Ruang daratan” semakin luas ketika dibangun jalan tembusan antara daerah 1 Ulu di tepi Sungai Ogan dengan wilayah Plaju di tepi Sungai Komering yang memanjang sepanjang tepi Sungai Musi. Sungai-sungai

di seberang Ulu walaupun tidak ditimbun, namun dampaknya terhadap aliran sungai sangat besar sekali. Pada musim pasang, orang tidak dapat lagi berlayar di dalam sungai tersebut karena terhalang dengan badan jembatan yang dibangun untuk menghubungkan antarjalan. Akibat keuntungan yang besar yang didapat dari pungutan pajak karet, maka pada 1939 di daerah seberang ulu dibangun *Wilhelmina Brug*, Jembatan Ogan, sekarang Jembatan Kertapati, yang menghubungkan antara daerah seberang ulu dengan daerah Kertapati yang merupakan titik ujung jalan kereta api dari pedalaman yang mengambil batu bara dari tambang-tambang *Bukit Asam MijNSTEENCOLEN* (BAM). Proses kegiatan penambangan ini telah dimulai pada 1919. Jaringan kereta api untuk umum pembangunannya dimulai pada 1911 dan beroperasi 1927.²⁵ Namun lebih jauh, yang ingin dilihat dari wacana kebijakan politik di atas adalah mulai berubahnya persepsi penduduk lokal terhadap perubahan ruang dari “ruang air” ke “ruang daratan”. Penduduk mulai memaknai “ruang darat” yang tercermin dari jalanan ciptaan kolonial sebagai sarana transportasi yang jauh lebih mudah dan cepat dibandingkan “ruang air” sebelumnya. Pembangunan jalan dan jembatan yang menimbun sungai tersebut membawa implikasi bagi masyarakat lokal yang melakukan proses adaptasi terhadap pola daratan yang diciptakan kolonial. Mereka melakukan adaptasi dengan jalan kaki, becak cina, sado, dan mobil.

²⁵ Arsuady, dkk., *Palembang: Doeloe, Sekarang dan Akan Datang* (Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 2000), hlm. 70.



Gambar 18. Becak Cina (Rikshaw) dan toko pakaian di Pasar 16 Ilir Palembang, 1931
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Perubahan besar secara mendasar yang dilakukan oleh Pemerintah Kolonial Kota Palembang dalam membangun kota ini adalah merubah secara perlahan dari kota air—yang memiliki ketergantungan dengan sungai-sungai—ke kota daratan, yang dialihkan ke jalan-jalan. Transportasi perahu untuk menuju pusat kota berganti dengan kendaraan darat. Kendaraan seperti becak yang oleh penduduk lokal disebut “*beca cina*”, karena ditarik dengan tenaga manusia, yaitu orang-orang Tionghoa berkucir sambil berlari,²⁶ menjadi daya magnet bagi Kota Palembang.

²⁶ Djohan Hanafiah, *Palembang Zaman Bari: Citra Palembang Tempo Doeloe* (Palembang: Humas Pemerintah Kotamadya Daerah Tk. II Palembang, 1990), hlm. 41.

Kebutuhan akan angkutan kota dengan terciptanya ruang daratan dimulai pada 1907, angkutan kota dengan kereta kuda diperkenalkan. Kereta kuda ini oleh penduduk lokal disebut dengan nama *sado* sebagai akronim dari kata *dos-a-dos* atau sebutan lain dengan kata *dokar*. Sejalan dengan tercipta “ruang darat” atau jalan yang mulai meluas sejak 1930, ketika terjadi *booming* karet di Palembang, jumlah kendaraan roda empat meningkat tajam. Di jalan-jalan kota mulai terlihat mobil-mobil jeep, sedan VW, otolet, mobil willis, dan bus kota. Mobil menjadi suatu barang yang prestisius bagi sebagian orang-orang kaya yang merupakan pedagang lokal, bahkan pada 1935 seorang *toke geta*, bandar karet di daerah Lubuk Linggau memiliki sebuah mobil.



Gambar 19. Mobil diangkut dan menyeberang di atas Sungai Lematang. Mobil di daerah pedalaman Palembang merupakan barang prestisius para pedagang lokal (*toke*) (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Berbeda dengan Kota Surabaya yang pola pembangunan perumahannya permanen dilakukan di sepanjang jalan utama dan jalan-jalan samping secara simultan, pada bagian belakang terdapat perkampungan orang-orang Pribumi. Penciptaan “ruang daratan” yang dilakukan di Palembang tidak saja terjadi pada daerah pusat kota melainkan pelebaran kota ke sebelah barat dan pemerintah kolonial menciptakan “kota baru” yang dirancang pada wilayah “tanah tinggi” daerah Talang Semut di kaki Bukit Gubah Penganten. Pemukiman baru tersebut dirancang untuk tidak tumpang tindih di mana daerah perdagangan dan pemerintahan berada di pusat kota yang mulai sumpek dengan pola perumahan modern di wilayah barat kota.



Gambar 20. Peta daerah Talang Semut yang dijadikan wilayah pemukiman Eropa zaman kolonial. Daerah ini terletak di sebelah keraton//pusat kota daerah tinggi dan bekas pekuburan Pribumi (Sumber: *Ancient Kuto Besak*. (Stadspl. N/00440/Bl.-854.2- ISN=4040.) Kon. Inst. Vd. Tropen. Amsterdam).

Di daerah ini, Karsten²⁷ merencanakan dua “kota”, bagian utara yang terletak di Talang Semut diperuntukkan untuk pegawai Eropa yang berhadapan dengan pemukiman rumah sewa untuk penduduk lokal,

²⁷ Perumahan Talang Semut, terletak antara Bukit Gubah Penganten dan Lebak Soak Bato, karena Lebak Soak merupakan tanah rawa, maka sebagian tanah tinggi di Bukit Gubah Penganten dikeruk dan diratakan pada daerah lebak berawa-rawanya. Karsten. 1931, *ibid*.

sementara kaum pangreh praja Pribumi di daerah selatannya yang lebih rendah, dahulu dikenal dengan nama *bedeng haminte* daerah 15 Ilir, sekarang menjadi asrama polisi Bukit Kecil. Talang Semut terletak di daerah transisi antara daerah kaki bukit dengan rawa-rawa, di daerah ini ada tiga buah rawa besar dan yang terbesar Lebak Soak Bato. Lebak Soak Bato, dalam mencegah dan mengatasi banjir di Perumahan Eropa Talang Semut ini, dibagi dua untuk dijadikan kolam penampungan air, *restensi*, yang dikenal dengan nama kolam besar dan kolam kecil. Pada bagian depan kolam besar, *kambang iwak*, terdapat Gereja Soloam, kata *soloam* memiliki arti sebuah kolam penyucian dari segala penyakit.

“Ruang daratan baru” tersebut dibuat melingkar dengan transportasi jalan lebar yang saling terhubung. Pemukiman dan ruang ini dirancang sebagai kota taman yang ditanami pepohonan rindang sepanjang jalan dan dilengkapi fasilitas ruang terbuka Taman Talang Semut yang terletak di sentra pertemuan jalan-jalan pemukiman.²⁸ Pembangunan perumahan Eropa di Talang Semut yang bergaya *Indis* mulai diadopsi masyarakat lokal dalam bentuk pergantian arsitektur tradisional rumah *bari* menjadi rumah *gudang*. Walaupun tetap dibuat dari rumah kayu bertiang namun karakteristiknya dibangun di atas daratan. Kalau arsitektur rumah bari melebar dengan sekat-sekat ruangnya yang bertingkat dan dipenuhi simbol sebagai status pemilik rumahnya, maka rumah gudang ini berbentuk panjang dengan ruangan agak tinggi dan los serta hanya dua kamar saja tanpa tingkat pada lantainya. Umumnya rumah gudang ini dibuat oleh para saudagar Pribumi lokal sebagai gaya hidup baru.²⁹

Anak-anak sungai yang dikala musim surut menjadi kendala, diatasi dengan cara peningkatan aliran air, *assainering*, dengan perbaikan pada siring-siring kota. Perbaikan jalan dicurahkan dengan menjadikan Sungai Tengkuruk sebagai jalan utama, *boulevard* kota, yang diperlebar dan diperkeras lagi dengan cara menimbun semua bagian sungai

²⁸ Thomas H. Karsten. 1931. *op. cit.*, hlm. 127-128.

²⁹ Lihat dalam Peter J. M. Nas, “Palembang: The Venice of the East,” dalam *Issue in Urban Development: Case Studies From Indonesia* (Leiden The Netherlands: Research School CNWS, 1995), hlm. 139-140.

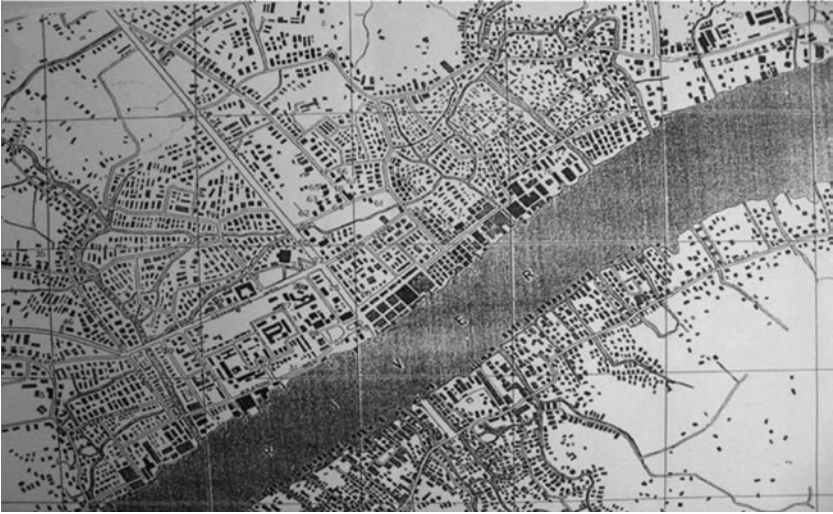
tersebut dengan memakai “puruh” yang banyak terdapat di perbukitan Palembang. Jalan tersebut dimodernisasi dengan membuat kantor-kantor bank dan gedung-gedung untuk keperluan perdagangan. Jalan Tengkuruk memperlihatkan peningkatan pembangunannya dari periode 1921, 1931, dan 1938. Proses penghilangan “ketergantungan” masyarakat lokal terhadap air juga terlihat pada kebijakan kolonial atas air bersih. Penduduk lokal yang mempunyai kebiasaan mengkonsumsi air sungai sebagai minuman, diperkenalkan pada cara minum sehat dengan mengkonsumsi air ledeng.



Gambar 21. Jalan banjir dengan latar menara air di Palembang, 1932
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Penyediaan air bersih ini dibarengi dengan pembangunan menara air, *watertoren* di atas Kantor *Gemeente* Palembang yang dirancang oleh Ir. S. Snuijff dari Surabaya. Pengerjaannya dimulai sejak tahun 1926 dan selesai pada 1931 dengan dua lantai, pertama yang bersayap sebagai kantor administrasi serta lantai tiga bagian atas sebagai bak penampungan.³⁰

³⁰ Lihat dalam Djohan Hanafiah, *Masjid Agung Palembang: Sejarah dan Masa Depan* (Jakarta, C.V. Masagung, 1988), hlm. 20-21.



Gambar 22. Peta Palembang masa akhir kolonial (Sumber: *Centralee Sumatera* (Stadspl. N/00440/Bl.-854.2-ISN=4040). Kon. Inst. Vd. Tropen. Amsterdam).

B. Wajah Kota Palembang dalam Polesan Jepang

Jepang masuk ke Palembang pada 14 Februari 1942. Kota ini menjadi target utama penaklukan karena pusat kilang minyak terbesar Belanda di Indonesia terdapat di daerah Plaju dan Sungai Gerong. Pemerintah Pendudukan Jepang menjalankan kebijakan perang, sehingga perhatian dan tenaga dicurahkan untuk pertahanan-pertahanan yang diadakan militer Jepang. Dalam strategi Perang Jepang di Asia Timur, Palembang adalah daerah incaran kedua Jepang, selain Kalimantan. Tujuan Jepang menguasai Palembang untuk mengeksploitasi minyak bumi dan merestorasi kilang-kilang minyak yang sempat dibumihanguskan Belanda untuk keperluan perang Jepang.

Menurut Mestika,³¹ bagi Jepang, pendudukan mereka terhadap Palembang telah mendatangkan keuntungan dengan menyumbangkan lebih dari 9.000.000 barel, sekitar delapan puluh dua persen dari total produksi minyak mentah di seluruh Indonesia. Minyak memiliki

³¹ Lihat Mestika Zed, *Kepialangan Politik dan Revolusi: Palembang 1900-1950* (Jakarta: LP3ES, 2006), hlm. 211.

arti penting bagi militer Jepang dapat dilihat dari kebijakan dualistis Pemerintah Jepang. Ketika Palembang dijadikan *Palembang Shi*, pengganti *gemeente* yang dipimpin oleh seorang *Shi-co*, wali kota, yang memiliki kekuasaan lebih besar dibanding seorang *burgermeeste* zaman kolonial Belanda, maka *Asano Butai* adalah wilayah atau lebih tepat balatentara yang ditugaskan menjaga kilang minyak, yang terletak di Sungai Gerong dan Plaju. Daerah ini tidak tunduk kepada kekuasaan *Shi-co* Palembang, melainkan langsung berada di bawah kendali penguasa militer di Singapura.

Palembang Shi dalam pemerintahan singkatnya mampu memperluas “ruang daratan” dengan memperbaiki dan memperlebar Jalan Tengkuruk yang merupakan *boulevard* di masa kolonial, mulai dari Simpang Masjid Agung sampai ke simpang Rumah Sakit Charitas, sekarang Jalan Sudirman, sehingga jalan tersebut tidak lagi berbentuk jalan melingkar. *Palembang Shi* juga membangun Lapangan Udara di Talang Betutu dan Sekojo. Untuk itu dalam memperlancar transportasi ke Lapangan Udara Talang Betutu mereka membuka jalan lurus lanjutan Jalan Tengkuruk menuju Lapangan Terbang Talang Betutu sepanjang 12 Km yang dinamai Jalan Miaji, sekarang Jalan Kolonel Barlian. Miaji nama *Shi-co* Palembang pada waktu itu.³²

Pembangunan “ruang darat” tersebut dengan menggerakkan tenaga kasar *romusa* yang di Palembang dikenal dengan istilah *tenaga bepepe*, BPP singkatan dari Badan Pembantu Pemerintah, yang digabung 3000 tawanan Sekutu dengan melewati daerah pekuburan, kebun rakyat, dan rawa-rawa berat. Peninggalan “berharga” dari hadirnya ruang daratan zaman *Palembang Shi* adalah kendaraan bekas milik tentara Jepang yang masih ada dan berfungsi sampai 1957. Di antaranya, sebanyak 30 buah mobil tempelan, 30 buah gandengan, 482 jeep dan 919 otolet.³³ Karena keadaan serba darurat, tidak terlalu tergambarkan respons penduduk lokal mengenai ruang daratan ciptaan Jepang. Namun, setelah

³² Lihat dalam Makmun Abdullah, *Sejarah Perjuangan Revolusi di Sumatera Selatan* (Palembang: Proyek Kanwil Depdikbud Sumatera Selatan, 1987), hlm. 124.

³³ Lihat dalam Tabloid Mingguan *Gelora Musi*, No. 01, Th. 1, Mg. I Januari 1957.

kemerdekaan masyarakat Palembang sudah memiliki modal bertambah luas ruang daratan dan salah satu penyebab dibangunnya Jembatan Ampera tepat di Jalan Miaji, kelanjutan Jalan Tengkuruk.

C. Politik Kebudayaan Kota Dagang, dari Tradisional ke Modern

Palembang ini berisi emas dan perak,
kembang melati berbae-baer,
selama ini senang makan, dan senang berak...³⁴

Menurut Abidin Kusno,³⁵ pada dasarnya kolonisasi Barat menghasilkan suatu kota atau sistem perkotaan, di mana kota penjajah di Barat berhubungan erat dengan kota-kota di koloni. Karena sistem pengontrolan kolonial diwarnai oleh suatu ideologi-ideologi tertentu, maka sangat menarik jika ideologi-ideologi itu dilacak. Sebab fisik kota atau pengetahuan kota, biasanya dibentuk dan dipolakan oleh ideologi pemerintah kolonial melalui asumsi-asumsi budaya yang sering kali membawa dimensi-dimensi, kelas, gender, dan ras atau hal yang bersifat diskriminasi.

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

Perubahan tradisional ke modern dimulai ketika pembangunan bangunan-bangunan “baru” kolonial yang berbeda dengan bangunan-

³⁴ Sebuah ilustrasi mengenai kemakmuran Kota Palembang. Syair ini di muat dalam kolom “*Iseng-iseng*” yang ditulis dengan simbol penulisnya “*Penjoeka Hati*”. Lihat dalam *Moesi*, Palembang, Minggu, 1 Juli 1928.

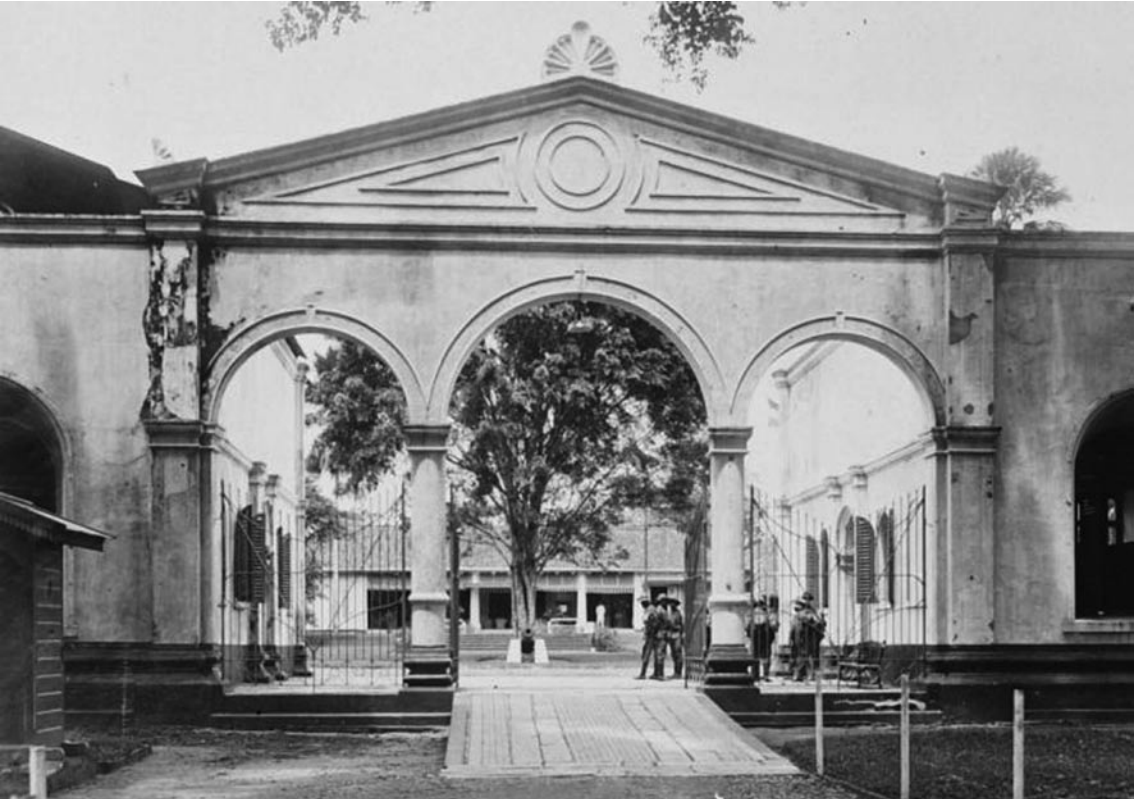
³⁵ Abidin Kusno, “Studi Perkotaan dalam Perspektif Postkolonial,” *Paper 1 untuk diskusi di Workshop: Street Image: Decolonization and Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture, 1930-1960s*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 31 Agustus 2004.

bangunan “lama” zaman Kesultanan Palembang. Bangunan-bangunan “baru” kolonial tersebut adalah simbol-simbol fisik “baru”, atau konstruksi ideologi kota Palembang yang baru sebagai kota modern, lebih tepatnya, kota dagang modern. Simbol-simbol “publik” ini, selain bersifat ideologis juga dapat dikatakan suatu simbol keruangan. Artinya, ia simbol keruangan yang jauh di atasnya yang sebenarnya bermuatan ideologis. Persoalan itu sebenarnya, memiliki kesamaan dengan apa yang diungkapkan oleh Freek Colombijn,³⁶ meminjam pengertiannya bahwa secara umum, simbol-simbol memberi makna, menciptakan tertib mental, dan menjadi dunia ini mudah dipahami. Usaha untuk menciptakan tertib mental dan menjadikan dunia mudah dipahami tersebutlah yang dapat dikatakan sebuah konstruksi ideologis. Dalam buku ini, konstruksi ideologis “warga kota” Palembang yang menuju pada sebuah kota dagang modern.

Usaha pemerintah kolonial di Palembang, dalam menciptakan simbol publik pertama dapat dilihat ketika mereka mencoba membangun bangunan-bangunan fisik yang seolah-olah sebagai sebuah “usaha” untuk mengalihkan pengaruh kekuasaan dari Kesultanan Palembang. Bangunan-bangunan ini umumnya diciptakan tidak lama setelah penaklukan kolonial atas Kesultanan Palembang, sebelum abad ke-20. Bangunan-bangunan fisik ini pada awalnya bertujuan untuk menciptakan arena publik bagi golongan kolonial, misalnya, gedung *societiet*, sekarang gedung Polisi Pamong Praja Kota Palembang, dan gedung *schouwburg* atau gedung komedi, sekarang balai prajurit, serta gedung “bioscoop Flora” atau bioskop Oriental. Awalnya, jelas bangunan-bangunan pada sebelah barat Keraton Kuto Besak yang sebelumnya merupakan taman keraton ini dipahami sebagai tempat hiburan, khususnya diperuntukkan bagi warga kota asing, orang Belanda, dan Eropa lainnya. Namun dalam pengertian kedua, ia bermuatan sebagai sebuah usaha untuk “menduniakan” kehidupan ekonomi warga kota dagang tersebut. Selanjutnya, bangunan fisik tersebut diperkuat dengan simbol-simbol

³⁶ Freek Colombijn, *Paco-Paco (Kota) Padang: Sejarah sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2006), hlm. 434.

ekonomi, misalnya pembangunan los-los buat pedagang atau *pasarloods* dan gedung perusahaan listrik *ogem* di 16 Ilir pada bagian timur keraton. Bangunan-bangunan ini dilengkapi dengan fasilitas jalan yang dibangun di atas kanal-kanal sungai.

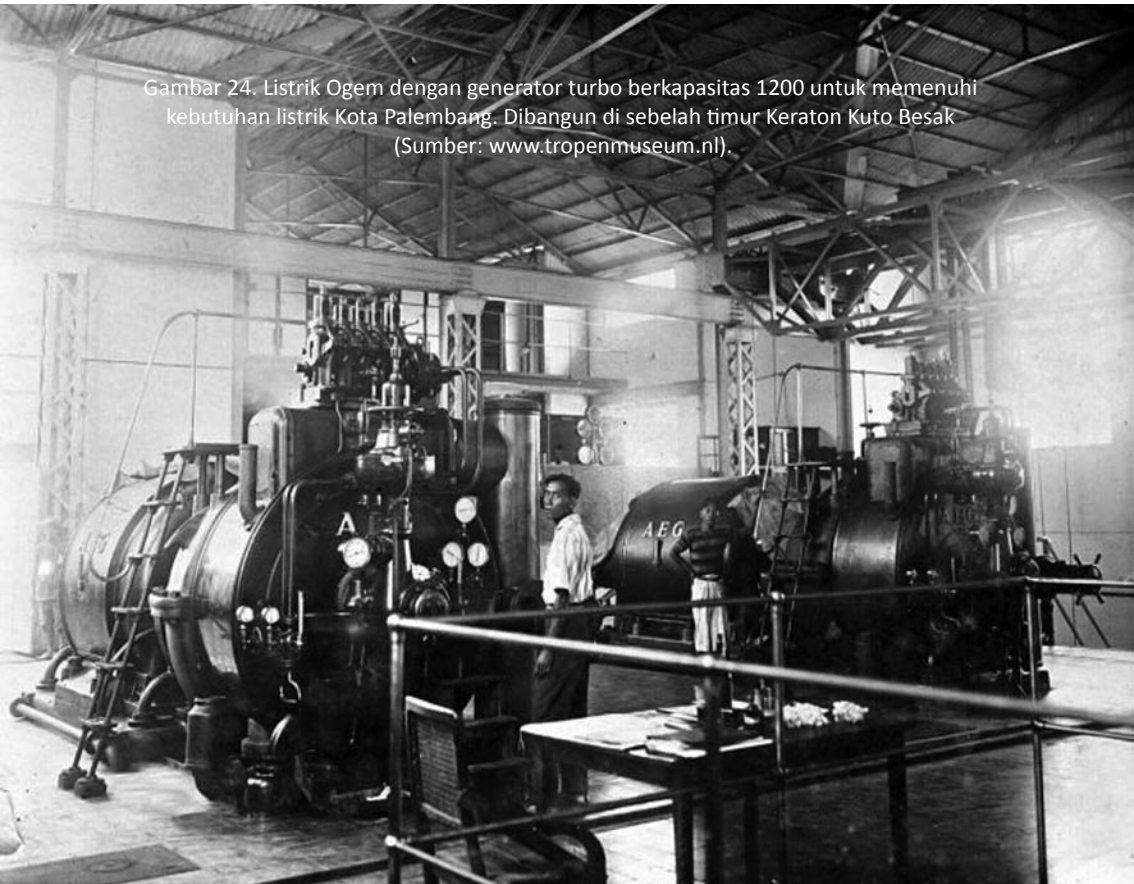


Gambar 23. Muka Gerbang Keraton Benteng Kuto Besak Palembang 1930. Ruang publik pertama diciptakan dengan membangun bangunan mengelilingi keraton ini (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Kemudian, pada awal abad ke-20 bangunan publik yang mengelilingi “pusat kekuasaan” Pribumi, Keraton Benteng Kuto Besak tersebut, dilengkapi dengan bangunan fisik lain yang berfungsi sebagai kekuatan politik kota, yaitu menara air atau *waterleiding*. Bangunan ini memiliki dua fungsi, pertama pada bagian lantai bawah gedung ia diciptakan sebagai kantor wali kota, *burgemeeste Gemeente* Palembang. Kedua, pada bagian lantai atas gedung fungsinya sebagai penyalur utama air untuk kebutuhan seluruh penjurur “warga kota”.

Kedua simbol hiburan dan politik ini, bertransformasi dengan sangat baik ketika pemerintah kolonial membangun pusat-pusat ekonomi kota, yang diikuti pengembangan jaringan transportasi. Gedung Bank Perkreditan Rakyat atau *Eskompto* dibagian utara dan gedung listrik *ogem* juga dibangun. Bank jelas merupakan sebuah simbol ekonomi perusahaan atau petani dalam mengejar sebuah keuntungan yang diikat dengan tali temali bernama uang dan merupakan pengembangan dari sebuah sistem adanya saluran pasar, terutama sejak kopi dan karet dari *onderneming*, termasuk juga kebun rakyat dapat menghasilkan produksinya. Penciptaan bangunan publik yang mengelilingi bekas “pusat kekuasaan Pribumi” tersebut, lebih lanjut kemudian diikuti dengan penciptaan kawasan pemukiman “baru” untuk para politikus dan ekonom warga kota dalam bentuk Perumahan Talang Semut pada daerah dataran tinggi kota sebelah barat. Pengembangan pola pemukiman ini, tampaknya berbeda dengan pola pemukiman masa sebelumnya, zaman kesultanan, yang lebih ke arah sebelah timur.

Gambar 24. Listrik Ogem dengan generator turbo berkapasitas 1200 untuk memenuhi kebutuhan listrik Kota Palembang. Dibangun di sebelah timur Keraton Kuto Besak (Sumber: www.tropenmuseum.nl).



Pola infrastruktur kota memperlihatkan suatu tingkat pemukiman pada sisi bagian barat, tempat orang-orang bisnis dan politikus dapat beristirahat dengan tenang dan nyaman, sementara sisi timur sebagai pusat kota, “daerah” sibuk untuk kegiatan ekonomi, politik, dan hiburan warganya. Infrastruktur ini, agaknya sebuah bentuk dikotomi atau boleh disebut sebagai suatu transisi yang ironi, kalau dibaca dalam perspektif Pribumi, bagian timur kota dengan lokalitas Pribumi yang padat, kotor, dan tingkat keamanan yang memprihatinkan, sementara bagian barat kota sebagai lokalitas Barat yang tenang, nyaman, dan tenteram. Kedua bentuk ini, tradisional di sisi timur dan modern di sisi barat bertemu pada pusatnya di tengah-tengah sebagai daerah politik, ekonomi, dan budaya.

Gambar 25. Sebuah pertunjukan kesenian rakyat untuk menghibur para nyonya dan sinyo Belanda waktu sore hari di taman kambang ikan, Perumahan Eropa Talang Semut Palembang, 1933 (Sumber: www.tropenmuseum.nl).



Di tengah geliat pembangunan fisik publik ini, secara perlahan, muncul sebuah perubahan baru dari konstruksi fisik ideologis kota dengan adanya bangunan gudang-gudang perwakilan dagang Belanda dan Eropa sepanjang tepian Sungai Musi bagian ilir, mulai dari Sungai Rendang sampai Sungai Sekanak. Seperti gudang *Borsumij* perusahaan utama pengekspor karet di Palembang, gudang *Indrustreele Mij Palembang*, perusahaan dalam bidang transportasi kapal dan pengangkutan pos dan militer, gudang *Internatio*, perusahaan perkreditan rakyat, gudang *Jacobson van den Berg*, pemasok tekstil terbesar di Palembang. Bangunan gudang pada bagian ilir tepian Sungai Musi ini diikuti dengan bangunan industri pada sepanjang tepian ulu Sungai Musi, seperti kilang-kilang minyak di bagian timurnya, daerah Plaju dan Sungai Gerong, serta tempat-tempat perusahaan kayu dan pabrik kapas pada bagian timur Sungai Musi tepian ulu.

Sampai dengan seperempat abad ke-20, keberadaan *gemeente* menjadikan konstruksi ruang fisik Kota Palembang menjadi lebih teratur. Secara umum, pembagian wilayah kota dapat dibedakan menjadi empat zona, yaitu: *pertama*, zona perniagaan. Memanjang sepanjang aliran Sungai Musi bagian seberang Iilir, mulai dari Sungai Rendang sampai Sungai Sekanak. Selain pasar, kawasan ini dibangun gudang-gudang penyimpanan barang, kantor perwakilan dagang, pabrik industri perdagangan serta daerah Pasar 16 Iilir. Pasar ini dikelola dengan baik oleh *Gemeente* Palembang dengan konsep modern. Los-los pasar lama diperbaiki dan dibangun los-los pasar baru, dengan memperhatikan asas *hiegenies*. Pasar ini dijadikan pasar induk oleh *gemeente*, bersama Pasar Sekanak, di daerah 18 Iilir; *kedua*, zona industri, *industrial estate*. Memanjang sepanjang aliran Sungai Musi bagian seberang ulu. Pusat zona industri ini terletak di kawasan Plaju dan Sungai Gerong; *ketiga*, zona perkantoran. Daerah pusat kota, diawali dengan pengambilalihan Keraton Kuto Besak sebagai benteng militer Belanda dan rumah sakit militer, kemudian dilanjutkan dengan pengambilalihan dan pembangunan kembali Keraton Kuto Batu sebagai kantor Residen Palembang. Zona perkantoran ini dilengkapi dengan fasilitas *societiet*

dan *schouwburg*, kantor pos, kantor penggadaian, rumah tahanan dan kantor *gemeente* atau *watertoren*. Kantor ledeng ini pada tahun 1930 dianggap sebagai gedung termegah dan termewah serta pencakar langit pertama di Palembang karena terdiri atas tiga tingkat lantai; *keempat*, zona pemukiman, *real estate*. Kawasan ini terletak di daerah bagian barat pusat kota, Perumahan Talang Semut.

Pengembangan infrastruktur Kota Palembang tersebut, kemudian diperluas dengan adanya jaringan transportasi, terutama sejak adanya rel kereta api yang masuk pada bagian daerah pedalaman kota dan berujung pada wilayah Kertapati. Wilayah Kertapati masih dipisahkan dengan kota oleh Sungai Ogan, untuk menyambung bagian yang terpisah ini, maka Pemerintah Kolonial Belanda membangun *Wilhelmina Brug* di atas Sungai Ogan tersebut. Menariknya, kalau ini dibaca sebagai suatu simbol keruangan yang jauh di atasnya sebenarnya bermuatan ideologis. Dapat dikatakan bangunan-bangunan publik tersebut memuat makna bahwa inilah bentuk baru Kota Palembang, sebagai kota dagang tradisional yang bertransisi menuju kota dagang modern, bentuk baru kota kolonial. Artinya, ragam simbol-simbol yang banyak sekali maknanya ini kalau dipahami akan berujung pada sebuah pemaknaan membentuk dan bertujuan menciptakan tertib mental,³⁷ atau boleh disebut politik kebudayaan kota, politik identitas kota, bahwa kota ini adalah kota dagang dan ia harus bermuatan modernitas. Simbol ideologi sebagai kota dagang modern tersebut memiliki paralelisme dengan dunia perdagangan dan perniagaan ekonomi Kota Palembang, yang memang

³⁷ Pada ujung kalimat yang dimaksud ini, rasanya sangat beralasan kalau dihubungkan dengan konsep "ekologi simbolik" dalam karya Colombijn, ekologi simbolik berkenaan dengan penyebaran simbol-simbol. Tetapi Colombijn, lebih menemukannya pada suatu sistem penemuan tempat setiap organisme dalam kaitannya dengan organisme lain dan lingkungan hidupnya, diluar penyebaran ruang sebuah simbol. Lihat Freek Colombijn, 2006. *op.cit.*, hlm. 436. Oleh karena itu, pengertian pada kalimat di atas, tampaknya lebih mengarah pada konsep "semesta simbolik" atau *symbolic universe* yang didefinisikan dan dijelaskan sebagai seperangkat tradisi teoretis yang menginterpretasikan perbedaan-perbedaan makna dan merangkul tertib kelembagaan dalam sebuah totalitas simbolis. Lihat dalam P.L. Berger dan T. Luckmann, *The Social Construction of Reality: A Treatise in the Sociology of Knowledge* (Garden City, New York: Doubleday, 1966), hlm. 95, lihat juga Hans-Dieters Evers & Rudiger Korff, *Southeast Asia Urbanism: The Meaning and Power of Social Space* (Muenster-Hamburg-London: LIT Verlag, 2000), hlm. 213.

sudah melekat pada “roh” kota ini sebelumnya.

Kebesaran Palembang sebagai kota dagang distributor, dapat dilihat dari gambaran yang ditulis dalam sebuah surat kabar lokal,³⁸ serta kenyataan bahwa Palembang sudah lama dikenal sebagai jembatan penghubung jaringan perdagangan pusat-pusat perniagaan Hindia Belanda bagian barat. Julukan Palembang dengan gelar “*de grootste handelstad van Sumatra*,” membuktikan hal tersebut. Palembang dan daerah sekitarnya, dikenal juga sebagai “*state of production, commerce and trade*,” untuk membandingkannya dengan wilayah Sumatra Timur yang disebut sebagai “*state of estates*,”³⁹ membuktikan bahwa semua urusan bisnis sangat dominan di Palembang. Oleh karena itu, tergambar dengan jelas bahwa kota ini sangat menguntungkan dan berlaku ramah, mulai para perusahaan besar, orang-orang terkaya Pribumi maupun Tionghoa, sampai bagi usaha orang kecil sekalipun. Kota ini dianggap sebagai tempat menumpuk uang. Tidak ada kota di Sumatra, dapat bertindak dan berlaku seperti Palembang.

Kota Palembang tidak saja bertindak sebagai ibu kota keresidenan secara politis, tetapi sekaligus “ibu kota tidak resmi ekonomi” dari perdagangan untuk seluruh wilayah keresidenan. Sebagai ibu kota dagang, Palembang memiliki letak strategis karena terhubung secara luas dengan daerah-daerah lain yang ada di sekelilingnya. Kota ini menjadi sentra dan penyaji utama dalam perhubungan tersebut, baik lewat jalan air maupun jalan darat. Segala hasil bumi yang datang dari daerah-daerah yang ada di sekelilingnya, seperti *getah para* atau karet, kopi, jelutung, kapas, damar, dan sebagainya, semuanya lebih dahulu mesti dikumpulkan di kota tersebut. Barang-barang yang terkumpul itu baru kemudian dikirim dan didistribusikan ke daerah-daerah di seberang laut, baik untuk pasaran pelabuhan tingkatan “nasional” seperti Batavia, Surabaya, Semarang, Banten, Bugis, Banjarmasin, dan daerah-daerah

³⁸ Lihat dalam *Boemi Melajoe*, 11 Agustus 1927, lihat juga dalam Mestika Zed, 2003, *op. cit.*, hlm. 4.

³⁹ Lihat dalam “*Bespreking Palembang*,” 6-10, April 1949, lihat juga dalam “*Algemeene Secretarie*,” Batavia, 1942-1945, No. 3436, atau lihat dalam Mestika Zed, 2003, *op. cit.*, hlm. 1.

pesisir selatan Selat Malaka maupun “internasional” seperti Singapura, Amerika, dan Eropa. Begitu pula dengan barang-barang yang diimpor dari “luar” yang merupakan kebutuhan keresidenan seperti kain, besi, makanan dalam kaleng dan lain-lain lebih dahulu harus singgah di kota ini. Oleh karena letaknya berhubungan dengan daerah luar dan tanah uluannya sehingga kota ini amat berharga untuk perdagangan.



Gambar 26. Potret kesibukan mengangkut barang dagangan di tepian Sungai Musi Palembang (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Dalam ideologi kota dagang Palembang ada beberapa aspek utama yang terpadu dan terjalin. Ideologi Palembang sebagai “daerah ekonomi”, membuat pembangunan fisik memiliki konstruksi ideologi sebagai kota modern yang ditujukan untuk kepentingan perdagangan, namun kepentingan ini, ternyata dalam realitanya memiliki makna muatan *ambigius*, mendua, bahwa modernisasi ini hanya untuk kepentingan kolonial.

Gambaran sebagai kota dagang ekonomis, dengan segala kelebihan kehidupan ekonomi masyarakatnya, seperti dilukiskan dan diilustrasikan dengan sangat baik oleh Tideman.⁴⁰ Dalam pidato pertamanya sebagai Residen Palembang yang baru, mula-mula ia membandingkan Palembang dengan Manado sebagai tempat asal tugas sebelumnya:

... membandingkan daerah Palembang dengan Manado, ada perbedaan yang bertolak belakang, kemajuan masyarakat Manado adalah dalam hal “pendidikan otak”. Di Manado buat tiap-tiap 800 jiwa didirikan sebuah sekolah, dan keadaan ini sebenarnya sudah melebihi negeri Belanda di Eropa sekalipun, di mana sebuah sekolah hanya diperuntukkan untuk 1100 jiwa. Pada daerah tingkatan distriknya di Manado, masyarakat sudah bisa berbahasa Belanda, sehingga kapala-kepala dari daerah Kota Minahasa memiliki aksen Belanda sama seperti orang-orang Belanda sendiri.

Lalu kemudian lebih tegas tentang Palembang ia mengatakan:

... tetapi di Palembang, semua masyarakat boleh dikatakan hidup di tengah-tengah padang ekonomi, sebaliknya yang tertinggal dari Minahasa adalah ekonomi dan tanahnya, sementara di Palembang hal tersebut sudah tersedia dengan baik untuk menjadi penghasilan hidup masyarakatnya. Buat kedua daerah ini, terdapat kelebihan dan kekurangannya masing-masing, yang sifatnya saling mengisi. Palembang harus dicoba dengan ‘pendidikan otak dan aturan Barat,’ jika di Minahasa harus diadakan seperti yang sudah ada di Palembang yaitu ‘ekonomi’....⁴¹

Dalam pandangan Tideman tersebut, ideologi kota dagang

⁴⁰ Tideman adalah Residen Keresidenan Palembang yang menjabat mulai 1926, ketika politik pintu terbuka mulai akan diberlakukan di tanah koloni, Hindia Belanda. Dalam *Nieuwsblad voor de Residenties Palembang, Djambi en Bangka*, Palembang, 14 Januari 1927, dituliskan bahwa “warga kota asing,” orang-orang Belanda, umumnya tidak senang dengan Tideman karena menganggap ia terlalu berpihak kepada “warga kota asli,” Pribumi. Namun mengenai tulisan tersebut *Boemi Melajoe*, Palembang, Kamis, 18 Agustus 1927, balik menyerang tulisan tersebut, karena justru “warga kota asli,” bumiputera tidak mendapat apa-apa dari seorang Tideman, sehingga tulisan berita dalam koran berbahasa Belanda ini dianggap sebagai sebuah teori kosong belaka. Contohnya, Tideman memang memberi kesempatan kepada *onderneming-onderneming* untuk menanamkan modalnya di Palembang, salah satunya *Onderneming Melanie Estate* di Banyuasin milik perusahaan Belgia, namun sekitar delapan puluh persen dari penghasilan *onderneming-onderneming* tersebut kembali ke negara asalnya.

⁴¹ Pidato panjang lebar Tideman tersebut disalin dalam berbagai surat kabar lokal. Lihat dalam *Nieuwsblad voor de Residenties Palembang, Djambi en Bangka*, Palembang, 6 Mei 1926.

Palembang jelas diakui dengan jujur. Secara fisik, modal dagang sudah terindikasi sedemikian rupa, padang ekonomi dengan geliat perdagangan dan tanah, yang tentu berhubungan dengan persoalan daerah pendukung kota sudah tersedia dengan baik. Ia dengan jeli melihat bahwa persoalan “otak” warga kota dalam hal pendidikan belum nampak di kota tersebut. Namun yang lebih ingin dilihat dari deretan ucapan Tideman adalah pandangannya yang menyebut dan mengakui Palembang memiliki potensi ekonomi besar, adalah modal awal dalam mengkonstruksikan Palembang sebagai kota perdagangan. Kota yang memiliki geliat ekonomi, dengan segala usaha dagang dan perniagaannya. Sebagai ilustrasinya, Residen Tideman kemudian membuat suatu kebijakan politik ekonomi yang mengusahakan supaya modal-modal asing masuk ke Palembang untuk meluaskan *onderneming-onderneming*, perkebunan-perkebunan swasta.

Deskripsi konstruksi kota dagang dan industri terilustrasikan juga dari kunjungan gubernur jenderal⁴² ke Palembang dari Batavia:⁴³

... pada hari Selasa, 24 Agustus 1926, Residen Palembang membuat peraturan agar diadakan keramaian di Kota Palembang, berkenaan dengan kedatangan gubernur jenderal. Semua rakyat harus berkumpul di muka rumah residen untuk memapak dan menyongsong kedatangan gubernur jenderal dari Batavia. Residen, asisten residen dan sekretaris naik kapal Pruijs untuk berangkat ke Plaju menjemput gubernur jenderal. Kira-kira pukul sembilan pagi dari Sungai Musi datanglah kapal perang yang memakai empat corong serta dengan berbagai peralatan untuk menyiarkan dan mengajak agar rakyat datang ke keramaian. Sekitar jam satu dari kapal Pruijs dengan membawa gubernur jenderal berlabuh ke tangga residen.

Orang-orang ramai menyongsong kedatangan gubernur jenderal, berbaris pada bagian depan para opzier dan pasirah dengan anak-anak perawannya untuk menari. Orang-orang yang menonton dari berbagai bangsa dan tidak terhitung jumlahnya, baik laki-laki maupun perempuan serta anak-anak

⁴² Gubernur Jenderal yang dimaksud adalah Mr. D. Fock (1921-1926). Kunjungannya ke Palembang merupakan kunjungan ke daerah yang terakhir, karena tidak sampai satu bulan kemudian, ia diganti oleh Jhr. Mr. A. C. D. de Graeff (1926-1931) pada 7 September 1926.

⁴³ Lihat dalam *Terajoe*, Palembang, Senin, 24 Agustus 1926.

kecil maupun orang tua yang seumur hidupnya tidak pernah didatangi oleh gubernur jenderal di Palembang juga ikut menonton kedatangannya.

Pada pukul tiga sorenya, gubernur jenderal beserta rombongan residen naik ke mobil menuju daerah Talang Semut untuk meninjau pengerjaan perumahan pegawai. Pada pukul enam malam hari, gubernur jenderal menonton bioskop di belakang Benteng. Anak-anak sekolah, baik dari sekolah Belanda, Cina, maupun Melayu hadir menonton bersama gubernur jenderal. Pada haru Rabu paginya, kepala-kepala kampung mengkoordinir warganya dalam mengeluarkan perahu-perahu bidar dan jukung untuk berlomba di Sungai Musi. Ketika orang-orang berlomba, gubernur jenderal melihat dari kapal Pruijs. Sesudah selesai perlombaan tersebut, gubernur jenderal berangkat dari kapal menuju daerah Plaju.



Gambar 27. Suasana lomba perahu bidar dalam rangka perayaan menyambut Ulang Tahun Ratu Belanda atau kunjungan para pembesar dari Batavia (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Realita pembangunan industri kota, nampak juga dalam perjalanan kunjungan tersebut, seperti berikut ini:

Selama di Palembang, gubernur jenderal mengadakan berbagai peninjauan dan perjalanan. Pada tanggal 4 Agustus, gubernur jenderal berkunjung di Rumah Sakit Militer. Kemudian berangkat ke Plaju dan disambut oleh Ir.

W.O. Theerop, administratur BPM. Kemudian kembali lagi ke seberang ilir dengan naik mobil pergi ke pabrik kapas milik Moluksche Handelsch Vennonschap. Pabrik ini pada waktu itu merupakan pabrik penghasil kapas terbesar di Hindia Belanda. Hasilnya kira-kira 200 sampai 500 ball per-bulan. Kapas-kapas ini dikirim ke luar negeri misalnya ke Amerika Serikat sekitar 150 ton. Kemudian dari sana, gubernur jenderal, naik kembali ke kapal Pruijs untuk melihat komplek pabrik Vereenigde Indische Borch exploitatie maatschappijen. Di sini, gubernur jenderal melihat pengergajian kayu yang dianggap modern di Palembang, pabrik ini sanggup mengggergaji kayu-kayu ungleng yang sangat keras untuk keperluan eksport.

Gubernur jenderal, pada sore sampai malamnya, dengan kapal Pruijs berangkat ke arah ilir dengan diiringi kapal-kapal stroom dan motor, sambil berlayar melihat panorama sungai Musi di malam hari yang dihiasi penerangan lampu-lampu, di mana hampir untuk daerah-daerah yang dilewatinya, penduduk menghidupkan mercon-mercon. Hari Kamis, 25 Agustus, gubernur jenderal berangkat ke Kayu Agung melalui Tanjung Raja. Sepanjang perjalanannya, para pesirah dan orang-orang kaya di setiap kampung membuat keramaian....

Geliat sebagai kota dagang tradisional yang mulai berkembang menuju modern, sudah mulai terjalin di kota ini. Simbol-simbol kota dagang modernitas, area pertunjukkan umum (*public space*) dalam bentuk gedung bioskop, pertunjukan perahu-perahu bidar dan jukung di Sungai Musi, rumah sakit modern bercorak militer, kilang minyak di Plaju dan Sungai Gerong, pabrik-pabrik industri pemproduksi kapas dan kayu untuk ekspor ke luar negeri sudah mulai menunjukkan taringnya di kota ini. Bukan itu saja, sebenarnya secara ideologis, pusat kota baik secara politis maupun ekonomis, geografisnya mulai dapat dipetakan. Daerah industri minyak ada di sebarang ulu kota pada bagian barat, pusat-pusat industri perkayuan dan perkapasan ada di sepanjang sungai, baik di seberang ulu maupun di seberang ilir. Pusat pemerintahan untuk pendukung perekonomian mulai diciptakan dengan adanya rumah sakit, perumahan, dan gedung-gedung pertunjukan pada titik tengah kota memanjang ke bagian barat.



Gambar 28. Pemandangan industri perikanan di sepanjang sebelah uluan tepi Sungai Musi dengan latar sebuah kapal komersial milik KPM
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Memasuki dasawarsa kedua abad ke-20, 1930-an, Palembang muncul sebagai *wingewesten*, daerah untung, sebutan untuk daerah-daerah yang dieksploitasi secara ekonomi. Realitas konstruksi kota dagang dengan adanya hal ini, semakin mendapat tempatnya ketika kemajuan dalam perdagangan ekspor karet. Berharganya *rubber*, getah karet, membuat Palembang menjadi kota yang ramai dan banyak sekali perubahan-perubahan yang ada. Konstruksi ideologis berkerja dengan baik dalam bentuk berbagai “bangunan ekonomi”. Keberadaan bangunan tersebut tidak lepas, berbarengan dengan penyediaan segala fasilitas kota untuk dunia perdagangan. Pasar di Palembang mengalami perkembangan yang sangat luar biasa, paling tidak pada 1932, terdapat dua kategori pasar, yaitu pasar besar dan pasar kecil. Pasar besar terdapat di Pasar 16 Ilir⁴⁴ dan Pasar Sekanak di 28 Ilir. Pasar

⁴⁴ Renovasi awal Pasar 16 Ilir yang terletak di tepi Sungai Musi dilakukan pada 1871 dengan dilengkapi sebuah dermaga besar. Sebagian besar pertokoan di Pasar 16 Ilir dibangun dan dimiliki oleh saudagar keturunan Arab, Syeikh Syehab, selain memiliki firma keluarga di bidang bangunan, ia juga seorang arsitek. Syeikh ini juga yang menjadi pemborong perumahan Eropa di Talang Semut. Pertokoannya di Pasar 16 Ilir kemudian disewakan kepada pedagang kecil Palembang. Dapat dikatakan Pasar 16 Ilir adalah pasar pertama dan menjadi pusat seluruh aktivitas perdagangan di Palembang. Petani yang berasal dari pedalaman Palembang membawa seluruh hasil tanaman dagang ke Pasar 16 Ilir, sebaliknya para pedagang menikmati untung melalui tukar menukar komoditas. Hampir seluruh suplai produk dari uluan langsung ditujukan ke pasar pusat. Lihat dalam Ida Liana Tanjung, “Palembang dan Plaju: Modernitas dan Dekolonisasi Perkotaan Sumatera Selatan, Abad Ke-20” (Yogyakarta: Tesis Pascasarjana Universitas Gadjah Mada, 2006). Oleh karena itu, pada tahun 1920-an, Pasar 16 Ilir menjadi pusat perdagangan karet

kecil terdapat di Pasar Kuto daerah 10 Ilir, Pasar 10 Ulu, Pasar Kertapati, Pasar Lemabang di 2 ilir. Di lingkungan Jalan Sungai Rendang, tepat di seberang kantor *borsumij*, berdiri sebuah ruang pameran dari perusahaan *auto ford* yang dinamai “*ford show room*”, kemudian sebuah rumah bola Belanda, *schouwburg*, yang ada di samping Jalan Sungai Sekanak semakin mempercantik kota ini. Kota ini bertambah ramai, hampir tiap kapal yang datang membawa beberapa bangsa asing dan juga orang-orang Indonesia, di antara mereka itu ada yang datang mengunjungi kota ini untuk sementara waktu saja, ada yang membawa barang-barang dagang yang hendak dijual, ada yang datang untuk mencari langganan-langganan baru, ada pula yang hendak menetap tinggal di kota ini dan bermaksud mencari penghidupan dengan kecakapan dan ilmunya.⁴⁵

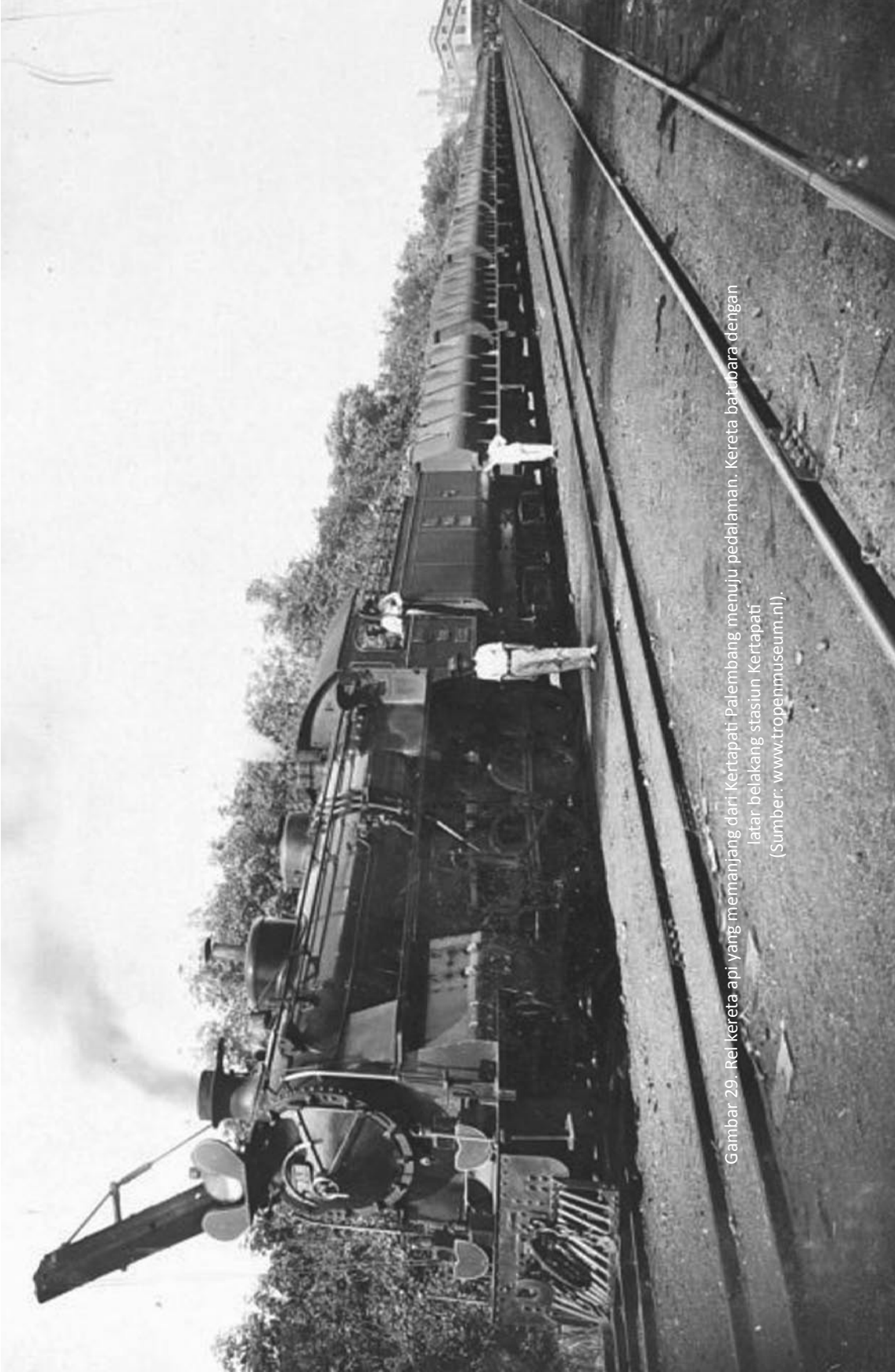
Simbolisasi kota dagang modern tersebut terlihat dalam pembangunan secara fisik kota. Pada 1915 sampai 1920, pada masa Residen Brautigam dan Westenenk, dibuat *vergadering*, peraturan untuk perbaikan keperluan pelayaran perdagangan kapal-kapal dan urusan transportasi di Kota Palembang. Akan tetapi karena kemajuan ekonomi dari kota dan daerah-daerah uluannya yang tidak berjalan baik, sehingga memunculkan keadaan yang sangat memprihatinkan.

Dalam suatu laporan tentang “pelabuhan Palembang” yang ditulis oleh inspektur dari *waterstaat* di Batavia Ir. A. A. Meyers pada Februari 1927 dibuat suatu *pleidooi*, keputusan bahwa Kertapati dijadikan sebagai stasiun penghabisan jalanan kereta api. Meyers menerangkan bahwa menurut *adviseur* pelabuhan terdahulu, Ir. Woter Cool berpendapat sama yang juga menetapkan Kertapati merupakan stasiun penghabisan. Untuk perhubungan ke laut, kemudian di ujung stasiun kereta api dibuat suatu *steiger*,⁴⁶ landasan utama yang menghubungkan rel dengan kapal sepanjang 40 meter untuk tempat kapal-kapal berlabuh.

terpenting dari sini dilakukan ekspor ke Singapura, pusat industri karet yang mengelola *lateks* menjadi *sheets*. Lihat juga dalam Bambang Purwanto, “From Dusun to the Market: Native Rubber Cultivation in Southern Sumatra, 1890-1949” (London: Disertasy University of London, 1992).

⁴⁵ Lihat dalam *Kemoedi*, Palembang, Sabtu, 17 Juli 1926.

⁴⁶ *Steiger*, pelabuhan landasan utama di Kertapati ini bergandengan dengan Pelabuhan Boom Baru yang dibangun di daerah Sungai Rendang pada tahun 1908. Sandra Taal, “Between Idea and Reality” (Leiden: Thesis Vreij University Leiden, 2003).



Gambar 29. Rel kereta api yang memanjang dari Kertapati Palembang menuju pedalaman. Kereta batu bara dengan latar belakang stasiun Kertapati (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Keadaan fisik yang memprihatinkan untuk kepentingan kota dagang modern tersebut kemudian meningkat tajam dengan mulainya geliat pembangunan transportasi kota modern dalam bentuk kereta api. Pada dasarnya, jalan kereta api untuk memudahkan mengangkut hasil-hasil perkebunan. Di daerah perbatasan Palembang dan Bengkulu banyak terdapat daerah-daerah yang merupakan kantong-kantong perkebunan karet, baik yang dikelola oleh *onderneming* maupun petani karet itu sendiri. Hasil-hasil perkebunan ini kebanyakan tidak diperdagangkan di dalam negeri, melainkan untuk pasaran luar negeri dengan pelabuhan Tanjung Priok sebagai pintunya. Hasil bumi kalau mau dikeluarkan dengan cara melalui jalur barat, dan Bengkulu tidak memiliki pelabuhan yang baik, sehingga dipilihlah jalur kereta api dari daerah Lahat sekitarnya ke Kertapati di Palembang yang diteruskan oleh rel kereta api ke Tanjung Karang, Lampung, dari sana kemudian menuju pintu utamanya, Tanjung Priok.⁴⁷

Di Keresidenan Palembang sekarang ini telah tergalang jalan kereta api yang panjangnya 323 Km yang menghubungkan Keresidenan Palembang dan Lampung.⁴⁸ Pada akhir 1925, galangan ini diteruskan ke Teluk Betung sepanjang 28 Km, sementara dari Keresidenan Palembang ke Bengkulu sudah terhubung jalan darat sepanjang 1194 Km. Jalan kereta api yang dibangun dari pangkal ke ujung Keresidenan Palembang, dibangun untuk memudahkan dan mempercepat perjalanan dan

⁴⁷ Lihat dalam *Moesi*, Palembang, Minggu, 1 Juli 1928.

⁴⁸ Suplai perdagangan, termasuk oleh perusahaan dagang pada awalnya masih mengandalkan angkutan tradisional lewat jalur air, diangkut dengan kapal roda lambung, namun pada 1920-an, transportasi angkutan mengalami modernisasi dengan diperkenalkannya jalur kereta api. Sepanjang 1909 sampai 1910, diselesaikan pengukuran pertama yang kemudian dilanjutkan dengan pembangunannya, sepanjang 387 km rel yang menghubungkan Palembang dan Teluk Betung, Lampung dengan cabangnya Prabumulih dan Muara Enim sepanjang 65 km selesai dibangun. Dengan demikian sumbu perekonomian yang penting dengan mengikuti arus Sungai Lematang ke pedalaman dapat dibuka. Pada 1917, di daerah Palembang dimulai pembangunan jalur Kertapati, Palembang sampai ke Muara Enim. Akhirnya pada 1927 telah terhubung jalur lintasan kereta api Palembang, Baturaja, Martapura sampai ke Lampung. Lihat dalam Wellan, *op. cit.* hlm. 474, lihat juga G. F. de Bruyn Kops, *Overzicht van Zuid-Sumatra* (Amsterdam: Druk van J. H. De Bussy, 1919), hlm. 144, serta J. P. F. Richter, *Rapport nopens den aanleg van staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra*. Jilid 3 (Batavia, 1910), hlm. 22.

hubungan dari suatu tempat ke tempat lain. Namun jika dilihat secara keseluruhan dari hubungan antara rel-rel di pedalaman Keresidenan Palembang hal ini dapat dipertanyakan. Hubungan antara rel-rel tersebut dapat dirasakan untuk memudahkan keluarnya hasil-hasil perkebunan. Pada batas-batas di uluan pedalaman Keresidenan Palembang banyak terdapat perusahaan-perusahaan perkebunan yang setiap waktu perlu alat untuk mengeluarkan hasil-hasil kebunnya.

Hasil-hasil tersebut kebanyakan tidak diperniagakan di dalam negeri, melainkan untuk pasaran luar negeri dan Pelabuhan Tanjung Priok (Batavia) merupakan pintu utama dari perniagaan tersebut. Oleh karena itu, menjadi pertanyaan misalnya kenapa rel kereta api ini tidak sampai ke sebelah barat Bengkulu. Sebab di Bengkulu tidak ada pelabuhan laut yang baik. Oleh sebab itulah, kemudian barang-barang dari pedalaman tersebut diangkut sepanjang Linggau, Lahat, Muara Enim, Prabumulih dan terus ke Kertapati, Palembang dan dari sini baru ke pintunya Tanjung Priok lewat laut.⁴⁹

Perhubungan laut Palembang ke Tanjung Priok terlalu lambat, ditambah juga banyaknya perusahaan-perusahaan perkebunan yang keperluannya seperti itu di Lampung dan Muara Dua, maka rel kereta api ke daerah *oosthaven*, selatan diadakan. Tetapi menjadi pertanyaan juga kalau untuk mempercepat hubungan kenapa tidak dibuat trayek lewat Tanjung Raja dan Kayu Agung yang lebih dekat ke *oosthaven*. Di koran *Moesi*,⁵⁰ hal tersebut juga dipertanyakan, dilihat dari arah jaringan relnya, jalan kereta api yang menghubungkan pedalaman Palembang dengan iliran Palembang yang dilanjutkan ke *oosthaven* mempunyai muatan-muatan ekonomis untuk kepentingan-kepentingan perusahaan perkebunan di sepanjang rel-rel kereta api tersebut yang *begol*, dan pemodalnya ada di Negeri Belanda.

Pada akhirnya, segala apa yang dibangun di sana-sini oleh

⁴⁹ Jarak antara Palembang dengan Jakarta sepanjang 345 mil, sementara dari Palembang ke Singapura jaraknya lebih dekat lagi sepanjang 298 mil. Lihat dalam J.W.J. Wellan, "de Stad Palembang in 1935: 275 Jaar Gelegen als een Phoenix, uit haar Asch Herrezen" dalam *Koloniaal Tijdschrift*, 1935. hlm. 11.

⁵⁰ Lihat dalam *Moesi*, Palembang, Minggu 1 Juli 1928.

pemerintah kolonial guna untuk mendapatkan keuntungan mereka sendiri, apabila merugi, tentu tidak akan dilakukan. Pemikiran ini untuk menarik hati peminat penanaman modal asing agar betah tinggal di Palembang, untuk meluaskan *onderneming-ondernemingnya* di daerah uluan Palembang, adanya pengangkutan ini, karena di sana banyak barang-barang hasil buminya. Kalau dilihat sebelah dalam, bisa dilihat berapa banyak tambang-tambang batu bara seperti di Muara Enim dan sebagainya, masuk sedikit lagi dapat dilihat tambang minyak di Plaju dan *onderneming-onderneming* dari para kapitalis asing. Perusahaan-perusahaan minyak tersebut sudah dibuka oleh "*Royal Duitsc Compagnie for exploiting petroleum wells in the Neterlands Indies*" mulai 1890.⁵¹ *Fabrik snijverheid*, yang ada di Plaju, Bagus Kuning, dan Sungai Gerong mampu memproduksi minyak 1.137.386 ton per tahun dengan keuntungan sebesar 65 juta gulden. Tambang batu bara Bukit Asam, pada 1930 mampu mendatangkan penghasilan sebesar 5 juta gulden dengan produksi batunya sebanyak 413.762 ton per tahun.⁵²



Gambar 30. Kilang minyak Nederlandse Koloniale Petroleum, di Plaju 1938
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Dilihat dari perspektif ideologi, simbol dan ekspresi kebanggaan sebagai kota ekonomis, dapat dirasakan berdasarkan pengakuan jujur

⁵¹ Lihat dalam *Pertja Selatan*, Palembang, 29 Juli 1926.

⁵² Lihat dalam Wellan, 1932, *loc.cit.*, hlm. 392.

dan sangat mengesankan yang datang dari Residen Tideman dan jejak perjalanan Gubernur Jenderal D. Fock. Jiwa kota dagang dari ucapan kedua pembesar tersebut kemudian makin mengesankan ketika bangunan konstruksi ideologis kota memperkuat citra tersebut dalam bentuk bangunan ekonomis, seperti arena pemuasan masyarakat, gedung bioskop, gedung olah raga sampai ke *showroom auto ford*. Namun, artikulasi ini akan berubah di mata komunitas kota,⁵³ komunitas yang diterjemahkan sebagai sifat hubungan pribadi antara orang-orang yang tinggal di perkotaan, diidentikkan sebagai warga kota, dan dipersempit lagi warga kota Pribumi, ketika muncul pertanyaan, modernisasi kota ini ditujukan untuk siapa. Modernisasi kota, apakah untuk kepentingan mereka, kelompok komunitas, atau hanya sebatas untuk kepentingan penguasa kota.

Penempatan-penempatan fasilitas kota untuk kepentingan siapa, dengan sangat baik dapat dimaknai oleh penduduk kota Pribumi sebagai sebuah penegasian terhadap makna “terselubung” untuk kepentingan kelompok penguasa. Akses fasilitas kota modern, seperti bangunan rel kereta api, semata-mata tampak jelas menegaskan ideologi yang corongnya ditujukan untuk kepentingan kolonial. Banguna rel kereta api diarahkan ke bagian *oosthaven*, selatan, serta mengarah dan diarahkan ke bagian barat yang memiliki ladang ekonomi subur, seperti perkebunan dan pertambangan. Tetapi anehnya, bagi warga Pribumi, jaringan rel yang mengarah bagian selatan memanjang ke Baturaja dan daerah Martapura, pembangunannya tidak diarahkan atau melewati Tanjung Raja dan Kayuagung. “Kecurigaan” ini bisa saja karena memang pada tempat tersebut, Tanjung Raja dan Kayuagung tidak ada hasil bumi yang menguntungkan secara ekonomis, terutama dari *onderneming-onderneming* Belanda sendiri.

⁵³ Komunitas dan hirarki dalam wajah perkotaan merupakan pendekatan yang digunakan O’Connors dalam bukunya, J. O’Connors, “A Theory of Indigenous Southeast Asian Urbanism,” dalam *Research Notes and Discussion Paper No. 38* (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1983).



Gambar 31. Penumpang kereta api di Stasiun 32 Prabumulih. Rel kereta diarahkan ke Oosthaven bagian barat pedalaman Palembang yang kaya akan hasil perekebunan dan pertambangan (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Ideologi politik kebudayaan kota mampu bekerja dengan baik, mengubah segala fasilitas perdagangan tradisional ke arah modernisasi kota perdagangan. Penguasa kota yang telah sangat baik mampu membaca segala “kelebihannya” dalam bidang ekonomi kota dan menganalisa “kelemahan” pada warganya yang ditempatkan sebagai objek sasaran. Ideologi politik kebudayaan ini mengarah pada usaha penciptaan citra tertib mental. Kota dagang yang modern tersebut harus diikuti dengan gerakan yang dinamis dari warganya. Tampaknya, hanya orang-orang dari warga yang berperilaku dan bersikap modernlah sebuah “kemenangan” akan dapat digapai, sementara bagi mereka yang dianggap berperilaku dan bersifat tradisional, siap-siap akan menjadi pecundang di tengah sebuah geliat baru kota.

BAB III

IDENTITAS WARGA KOTA: KONSTRUKSI IDEOLOGIS PALEMBANG MASA KOLONIAL

Pemerintah kolonial berhasil membangun *image* modernisasi atas kota ini, terbukti secara ideologis, tatanan fisik yang dibuat dan dibangun sangat mendukung pencitraan tersebut. Kota tradisional zaman kesultanan berbeda baik fisik maupun rohnya dengan kota modern zaman kolonial. Kesibukan kota mulai menggeliat dengan baik, kesempatan sebagai sebuah “ciri” kota modern, meskipun terbatas, mulai terbuka untuk siapa saja.

Bab ini—sebagai kelanjutan dari bab sebelumnya—akan dibicarakan mengenai gambaran kehidupan sehari-hari warga kota yang diikuti dengan bangunan kepribadian dan identitas warganya. Sebagai sebuah bentuk baru, yang terlihat menarik di sini penerimaan atau pun juga resistensi dari mereka yang digolongkan warga kota “biasa”, penduduk kota, mereka yang di luar lini pembuat kebijakan atas politik kebudayaan kota oleh pemerintah kolonial. Gambaran yang ingin ditampilkan di bab ini adalah bagaimana pergumulan mereka terhadap konstruksi ideologis tersebut, peta lapisan warga kota apa yang terbentuk, pihak mana yang siap, siapa yang merasa memperoleh manfaat, siapa yang meringkuk sebagai pecundang, dan bagaimana mereka mencoba mengatasi elegi terhadap realita dari ide yang diterimanya. Penyajian tersebutlah yang ingin dipaparkan dalam bab ini. Dari dua bab, Bab II dan Bab III tentang Palembang masa kolonial ini, kesatuan unit tentang revolusi awal secara simbolik atas kota dapat digambarkan.

A. Kehidupan Sehari-hari Warga Kota

Warga kota memahami dengan baik akan keuntungan letak kota ini sebagai pusat perdagangan, terutama letak strategisnya. Mereka yang

dikategorikan sebagai warga kota “bangsa asing”, terutama Belanda, sangat menyadari keuntungan strategis kota sebagai pusat perdagangan. Kota ini memegang geliat ekonomi untuk seluruh wilayah Keresidenan Palembang, wilayah Sumatra Selatan.

Kenyataan tersebut juga memperlihatkan kecenderungan bahwa pada akhir abad ke-19 dan memasuki awal abad ke-20, Palembang memiliki arti strategis penting. Sumber daya ekonomi baru bertambah di Palembang. Hasil pertanian seperti karet dan kopi, hasil tambang seperti minyak bumi dan batu bara, mulai dikenal luas dan terbuka lebar untuk digarap, sehingga keadaan yang membanggakan ini menimbulkan istilah, bahwa Palembang pada awal abad ke-20 dianggap sebagai daerah *oejan mas* oleh penduduknya.¹



Gambar 32. Sebuah mobil di atas angkutan penyeberangan Sungai Lematang dengan latar Bukit Serelo. Lambang *oejan mas* di pedalaman Palembang (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

¹ Istilah *oejan mas* diambil dari J.W.J. Wellan, *Zuid Sumatra: Economich overzicht van Gewesten Djambi, Palembang, de Lampoengsche Districht en Benkoelen* (Wegeningen: H. Veenman & Zoon, 1932), hlm. 485. Mengenai gambaran *oejan mas* tersebut dapat dilihat dalam diskripsi Bambang Purwanto bahwa di setiap dusun ditemukan rumah tempat menyimpan karet. Ogan penghasil utama karet di Palembang, 30% penghasilan karet Palembang datang dari daerah ini. Sehingga di antara 1920 sampai 1930 merupakan masa perkembangan karet rakyat di Palembang. Perkebunan karet rakyat tersebar di daerah *onderdistrik* Ogan Ulu, Ogan Ilir, Lematang Ilir, Komering Ilir, Komering Ulu, Rawas, dan Musi Ulu. Lihat dalam Bambang Purwanto, “From Dusun to the Market: Native Rubber Cultivation in Southern Sumatra, 1890-1949” (London: Disertasi University of London, 1992), hlm. 200.

Lebih rinci, realitas tersebut nampak bahwa setelah pada abad ke-20, telah ditandai dengan tiga dasawarsa pertumbuhan ekonomi yang kuat. Pada dasawarsa pertama sebelum 1915, nilai ekspor pertanian kota dan keresidenan masih di bawah sepuluh juta gulden. Setelah tahun tersebut, sampai 1925—1926, pertumbuhan ekonomi kota dan keresidenan melejit pesat dengan nilai ekspor pertanian melampaui angka lima puluh juta gulden. Dengan demikian, hanya dalam kurun waktu dua puluhan tahun nilai ekspor tanaman pasar di keresidenan meningkat lima kali lipat.²

Berikutnya, pada 1925—1929, memperlihatkan konjungtur yang semakin tinggi. Walaupun setelah tahun tersebut, dengan adanya krisis ekonomi, nilai ekspor hasil hutan dan pertanian kembali turun pada angka di bawah batas sepuluh juta gulden.³ Mengenai gambaran *Melaise* di Kota Palembang dapat dilihat dalam goresan di bawah ini:⁴

Oh, melaise, jang penoeh kagetiran, sebab kaeo, akoe toelis ini sairan,
Boeat oewarken 'koe poenja pikiran, oendjoek bagaimana kaeo terbitken
kegeteran,

Dagang sepi, pasar djadi moendoer, boeroeh lebi banjak jang nganggoer,
Para dan koffie djadi lebi soeboer. Tapi harep-harepan semoea kaboer,
Lantaran perniagaan ibarat berenti, Pedagang-pedagang pada soesah hati,
pikiranen nasib di hari nanti, apakah keadaan tidak lekas berganti?
Kaloe keadaan, bagini teroes, Jang gemoek bisa djadi koeroes,
Banjak orang djadi sala dioeroes, Achirnja djadi kagak oeroes,

Sekarang sadja soeda terdjadi, Banjak pedagang blajar berdjoedi,
Loepa pekerdjaan, loepa mandi, Napsoenja dagang mati tertindi,

² Lihat J.P.F. Richter, *Rapport Nopens den Aanleg van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra*. Jilid 3 (Batavia: 1910), hlm. 129.

³ Gambaran krisis ekonomi dapat dilihat J.W. J. Wellan, 1932. *op. cit.* hlm. 224; Lihat juga dalam *Hanpo*, Palembang, Kamis, 14 September 1933; *Hanpo*, Palembang, Djoemahat, 15 September 1933.

⁴ Puisi ini berjudul "Melaise" ditulis oleh "L". Lihat dalam *Hanpo*, Palembang, Senin, 1 Agustus 1930.

Ini klakoean djangan ditiroe, Sebab itoe amat sesat dan kliroe,
Lebi baik diam doedoek di djoeroe, Pikirken nasehat baik dari goeroe,

Di waktoe malaise djangan terlaloe soesa, Tegeohken pikiran djangan
potoes asa,

Andelken sendiri poenja biasa, Tjara daja oepaja jang sentosa,

Koeatken pikiran, tegeohken hati, himatken apa jang bisa dihimati

Keborosan djangan sekali didekati, Simpan baik baik oewang di
dalem peti...

Pada waktu *melaïse*, bukan saja kaum dagang dan kaum buruh perusahaan yang merasakan kegetiran ekonomi, seperti puisi di atas, tetapi juga kaum buruh negeri yang disebabkan uang yang masuk dalam kas negeri menjadi berkurang. Kaum dagang selalu dalam kekhawatiran karena akan mendapatkan kerugian. Sementara kaum buruh tetap memikirkan dalam pekerjaan akan terjadi pengurangan pendapatan atau pemberhentian dari perusahaan. Kalau perdagangan berjalan lancar kaum dagang dan buruh tidak akan khawatir. Dengan adanya *melaïse*, tidak saja satu bidang perdagangan yang mengalami kemunduran di pasaran dunia, tetapi hampir semua jenis perdagangan mengalami kemerosotan harga. Hal ini disebabkan karena produksi jauh lebih besar daripada konsumsi. Di dalam negeri segala macam barang dari luar negeri dikeluarkan untuk dijual di pasaran, dan tetap laku, karena barang-barang tersebut belum diproduksi di dalam negeri. Pembelian barang-barang dari luar negeri sebenarnya menyedihkan karena barang dalam negeri yang dijual ke luar negeri mengalami kemerosotan.

Produksi dari dalam negeri yang dapat dijual di pasaran dunia adalah karet, kopi, dan lain-lain hasil bumi. Tetapi harga hasil bumi ini mengalami penurunan, sehingga banyak pedagang-pedagang yang mengalami kerugian. Bagi orang-orang yang mengetahui penyebab kemunduran ini, terutama masyarakat kota, bukanlah suatu hal yang mengherankan, namun untuk orang-orang kampung, masyarakat pedalaman, seakan mereka dipermainkan karena harga berbagai hasil bumi jatuh tak terkendali. Orang-orang pedalaman tidak memahami, bahwa jatuhnya

harga-harga tersebut bukan semata-mata pemodal, namun karena barang yang dihasilkan masyarakat sudah terlalu banyak. Kopi dan karet bukan hanya dihasilkan oleh Indonesia saja, tetapi juga dari negara-negara lain, terutama di Amerika. Dalam keadaan seperti ini, sudah tentu barang-barang hasil bumi yang dihasilkan di Amerika tersebut mendapat tempat utama dalam pasaran dunia. Bukan saja karena didorong ingin memajukan hasil bumi dalam negeri sendiri, namun lebih disebabkan biayanya yang lebih rendah karena dikurangi ongkos pengiriman barang.

Seandainya ada cukup pabrik di Hindia Belanda yang dapat memproduksi untuk memenuhi keinginan masyarakatnya, maka tentu barang-barang dari luar negeri dan dalam negeri memiliki imbalan dalam neraca “untung dan rugi”. Tetapi keadaan lain, sebab masih menunjukkan kerugian di pihak dalam negeri. Untuk mendapatkan perubahan dalam masa *melaïse* ini, maka sangat diperlukan adanya perusahaan-perusahaan yang mampu memproduksi hasil barang dalam negeri sendiri. Namun orang-orang dalam negeri tidak memiliki modal untuk melakukan hal tersebut.

Menariknya, dampak *melaïse* “mengamuk” di Jawa, banyak orang kehilangan mata pencaharian. Namun di Sumatra, termasuk Kota Palembang, belum kelihatan pengaruh desakannya.⁵ Pertumbuhan ekonomi yang luar biasa ini disebabkan oleh kemajuan dalam dua tananam pasar, karet dan kopi robusta yang mulai berkembang. Kedua produk pertanian ini menjadi penyumbang lebih dari delapan puluh persen penghasilan pertanian ekspor tersebut.⁶ Kemajuan pesat secara ekonomis tersebut, menyebabkan Palembang dijadikan daerah baru tempat tinggal dan persinggahan para pedagang maupun perantau lain, baik pencari kerja maupun kelompok profesional lainnya. Palembang tumbuh sebagai kota berkembang terbesar dengan penduduk paling padat se-Sumatra. Mengalirnya para pendatang baru dari luar daerah

⁵ Lihat dalam *Hanpo*, Palembang, Rabu, 1 Oktober 1930.

⁶ Lihat dalam *Een an Ander Over de Bevolkingscultuur van Robustakoffie ter Sumatra's Weskust en ini Palembang* (Batavia/Weltreveden: Nijverheid en Handel van het Departement van Landbouw, 1926), hlm. 18.

secara besar-besaran tersebut terjadi pada 1930-an.⁷

Yang menarik dari kemajuan ekonomi ini adalah bagaimana warga kota dapat memanfaatkan hal tersebut. Pada tahun 1920-an, rumah-rumah dagang besar milik kompeni dagang orang Belanda banyak berdiri di Kota Palembang,⁸ seperti *Borsumij*, *Indrustreele Mij Palembang*, *Moluksche Handelsvenootschap*, *Jambi Mij*, *Geo Wehrij*, dan *Ben Meijer* yang sudah berdiri sebelumnya. Dalam hitungan satu tahun, sejak 1925—1926, agen-agen telah bertambah empat sampai lima lebih perusahaan dagang besar di Palembang, seperti *Internatio*, *Hoppenstedt*, *Schnitzler*, *Jacobson van den Berg*, dan *Borneo Compagnie*.⁹ Selain itu, menyusul kemudian berbagai perusahaan besar warga kota Barat lainnya seperti *Escompto*, *Hagemijer*, *Posma en Co*, *N.V. Tichelwerkers Palembang*, dan *Nederlandsch Indisch Handelsbank*.

Keadaan ini disebabkan—warga kota dari orang-orang asing—memahami secara baik bagaimana strategisnya Palembang sebagai pusat perdagangan. Apalagi Kota Singapura dan Jakarta berpengaruh besar di dalam perniagaan, dan tidak begitu jauh dari Kota Palembang, selain tentunya hasil bumi dari Kota Palembang sangat banyak jumlahnya.

⁷ Sebagai perbandingan tiga penduduk kota besar di luar Pulau Jawa memperlihatkan komposisi sebagai berikut: Palembang penduduknya berjumlah 109.069 jiwa, Makassar penduduknya 86.662 jiwa, dan Medan 74.976 jiwa. Lihat dalam J.W.J. Wellan, “de Stad Palembang in 1935: 275 Jaar Gelegen als een Phoenix, uit haar Asch Herrezen”, dalam *Koloniaal Tijdschrift*, 1935, hlm. 232.

⁸ Keadaan meningkatnya perusahaan dagang di kota ini didukung ekspansi perusahaan swasta yang terus meningkat pada awal abad ke-20 di Palembang yang dimungkinkan oleh adanya perluasan administrasi pemerintah kolonial di daerah pedalaman Palembang. Dalam memudahkan komunikasi dengan pusat, Kota Palembang, para kontrolir berusaha melakukan perbaikan prasarana, seperti jalan dan alat transportasi. Pada 1870-an, di mulai pembangunan jalan trayek Lahat dan Tebing Tinggi, dalam dasawarsa berikutnya dibangun jalan dari Muara Enim ke Batruaraja dan dari sana terus ke Muara Dua. Lihat dalam Pruys van der Hoven, *Vertig Jaren Indische Dienst* (Den Haag, 1894), hlm. 226-229.; Lihat juga Ida Liana Tanjung, “Palembang dan Plaju: Modernitas dan Dekolonisasi Perkotaan Sumatra Selatan, Abad Ke-20” (Yogyakarta: Tesis Pascasarjana Universitas Gadjah Mada, 2006), hlm. 59.

⁹ Lihat dalam *Kemoedi*, Palembang, Sabtu, 3 Juli 1926. Pendirian dan perkembangan perusahaan warga kota Barat (Belanda dan Eropa) di Palembang lebih jauh dapat dilihat dalam buku panduan *Jaarverslag Handelsvereniging Palembang 1924-1936* (Buitenzorg: Afdeling Handel van het Departement van Landbouw 1924-1938).

Produksi dan letak kota ini merupakan dua faktor yang amat penting dalam dunia perdagangan. Dua hal inilah yang membuka mata warga kota asing untuk mendirikan wakil-wakil perusahaan dagangnya di Palembang. Kongsi kapal besar Belanda, Koninklijk Pakketvaart Maatschappij (KPM) juga memiliki pemahaman yang tinggi dalam mengartikan hal tersebut, sehingga mempermudah pelayaran di Sungai Musi. Hasil-hasil yang dapat dibawa keluar dari kota ini dengan tidak memerlukan waktu yang lama dapat dikirim ke mana-mana. Demikian juga, apa yang diperlukan dan dibutuhkan oleh kota ini dapat dengan mudah dan segera didapat.



Gambar 33. Pemandangan dari atas sebuah dermaga Sungai Musi dengan perahu dan kapal yang ilir mudik berlayar dari dan ke pedalaman sampai ke luar negeri (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Keadaan seperti ini jelas merupakan suatu hal yang sangat menyenangkan bagi para pedagang. Orang-orang Tionghoa di Palembang, termasuk dalam kelompok warga kota yang telah memanfaatkan peluang ini. Oleh karena itu, mereka berusaha kuat untuk memelihara perdagangannya di Kota Palembang. Mereka tidak berusaha melawan

para pedagang asing, tetapi dengan baik berusaha mempertahankan perdagangan sendiri. Mereka tetap menjalin dan memelihara kongsi-kongsi dagang dengan sebaik mungkin sesama mereka, seperti kongsi dagang *Siang Loen Tjoen* atau nama lain *Tiong Hoa Sing Loen Choen Kongs*i dan *Han Lie*. Mereka jarang sekali mengirim barang-barang dagangannya dengan kapal KPM, paling-paling kalau terpaksa hanya untuk membawa barang-barang ke tanah Jawa.¹⁰



Gambar 34. Perahu orang Tionghoa berhias altar Imlek dengan latar belakang rumah rakitnya (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

¹⁰ Lihat dalam *Kemoedi*, Palembang, Sabtu, 3 Juli 1926. Beberapa warga kota lain, orang-orang Tionghoa ini juga memiliki perusahaan besar dalam sektor ekspor seperti *N.V. Palembang Ruber* dan *N.V. Hok Tong*, eksportir kopi *Firma Lim Kim Hin*, *Firma Ong Tek Jang*, *N.V. Goei's Handelmaatschaappij*, dan *Handelmaatschaappij Kian Gwan* serta perusahaan balok es *N.V. Nieuwe Ijsfabriek*. Lihat juga dalam Wellan, 1932. *op. cit.* hlm. 300-398. Lihat juga dalam Jeroen Peeters, *Kaum Tuo-Kaum Mudo: Perubahan Religius di Palembang 1821-1942* (Jakarta: INIS, 1997), hlm. 133.

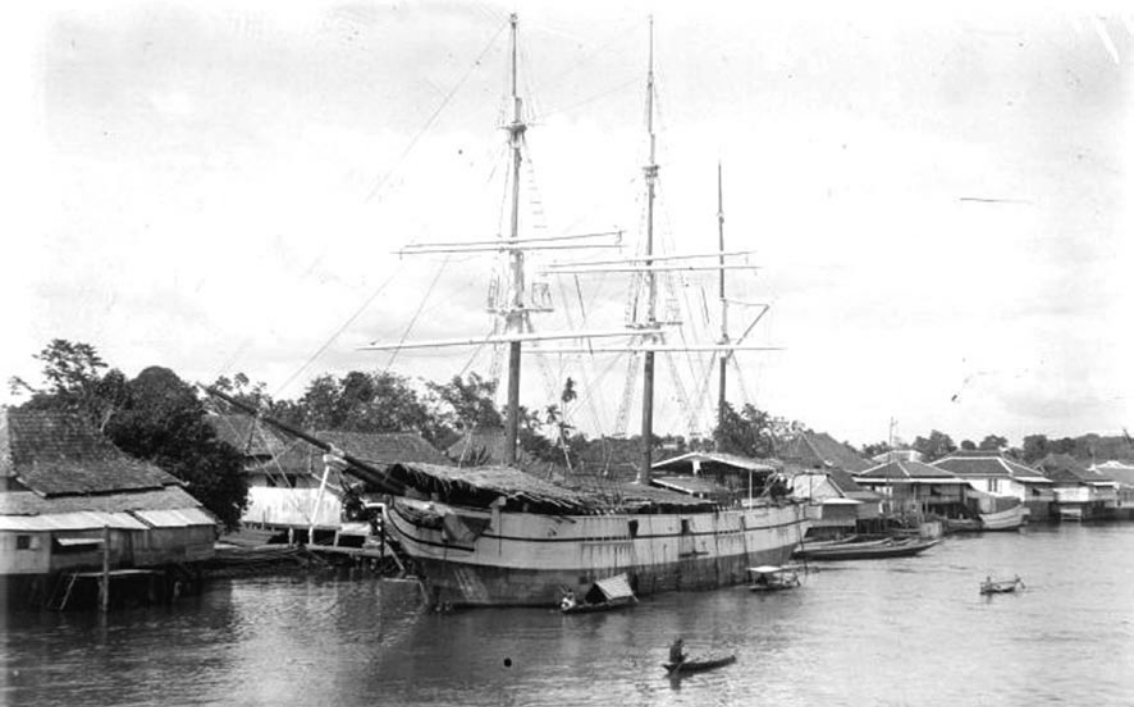
Pedagang-pedagang Tionghoa, mampu bertindak sebagai agen yang mengandalkan pengalaman-pengalaman mereka sebagai pedagang tangguh. Warga kota ini, hampir semuanya menerjunkan diri dalam berbagai kegiatan dagang, mulai dari penunggu warung atau toko, pedagang kecil-kecilan, pengecer kebutuhan sehari-hari, sampai kepada agen penyalur komoditas kopi dan karet sekaligus eksportir dan importir yang memiliki jaringan usaha luas ke luar Kota Palembang.



Gambar 35. Kapal penumpang "Hong Sing Bie" milik kongsi Tionghoa berlayar di Sungai Enim, Muara Enim (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Demikian juga dengan orang-orang Arab—salah satu warga kota lainnya—termasuk di dalamnya orang-orang India dan Timur Asing lainnya. Pada pertengahan abad ke-19, mereka mendominasi perdagangan kain

dan tekstil serta kapal dan perusahaan kayu.¹¹ Salah satu perusahaan besar yang dimiliki warga kota yang berasal dari golongan ini adalah perusahaan Said Aboe Bakar bin Ahmad yang bergerak dalam usaha tanaman tebu dan industri gula di pinggiran kota. Walaupun menjelang abad ke-20, para pengusaha Arab ini mengalami kemunduran karena tekanan pemerintah kolonial dengan menjalankan kebijakan diskriminasi yang tidak memperbolehkan mereka untuk berdagang memasuki daerah pedalaman, namun ada sedikit yang dapat bertahan sampai pertengahan abad ke-20 seperti firma Assegaf dan firma Alimoenar, P.T. Ali yang bergerak pada penggergajian kayu.¹²



Gambar 36. Sebuah kapal pedagang Arab masuk Sungai Musi dari pelayaran di pantai Sumatra (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

¹¹ Lihat dalam G. Fischer, *Een papierfabriek te Palembang* (Palembang: (s.n.), 1920), hlm. 13.

¹² *Pertja Selatan*, Palembang, 16 Januari 1932; Wawancara Palembang, 24 Januari 2004; 25 Januari 2004; 26 Januari 2004.

Saat warga kota asing dan warga kota lain mendapat keuntungan dari Palembang sebagai simbol kota dagang tersebut, ternyata tidak banyak berimbas bagi warga kota Pribumi¹³ Palembang. Memang ada indikasi, sebagian dari warga kota asli mengerti akan keuntungan letak kota ini sebagai pusat perdagangan, terutama letak strategisnya. Namun karena persoalan “modal dagang”, warga kota asli yang bergerak dalam bidang niaga ini jauh lebih sedikit dibanding orang-orang kulit putih, termasuk di dalamnya jam terbang dan ilmu dagang. Oleh karena itu, pada periode ini, warga kota asli tidak banyak yang mengetahui dengan baik bahwa mereka harus hidup dengan berniaga atau berdagang. Kalau pun ada warga kota asli yang berkecimpung dalam dunia perniagaan dan perdagangan, bentuk perdagangan mereka dianggap masih dengan pola-pola tradisional. Pola tradisional dalam perdagangan ini paling tidak dapat dilihat dalam dua bentuk. *Pertama*, warga kota asli ini lebih banyak menjalankan perdagangannya dalam bentuk yang tidak terorganisir. *Kedua*, perdagangan dan perniagaan yang dijalankan adalah bersifat “perdagangan keliling”.¹⁴



Gambar 37. Gambaran “Pedagang Keliling” dengan perahu kajangnya di sebuah Dusun Teluk Bingin, Rawas (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

¹³ Penggunaan secara bergantian kata warga kota asli dan warga kota Pribumi merujuk pada orang-orang asli Palembang dan orang-orang pendatang yang tinggal di Kota Palembang. Untuk kata warga kota asing merujuk pada orang-orang Barat (Belanda dan Eropa lainnya). Sementara warga kota asing/lain merujuk pada orang-orang Tionghoa, Arab, India. (ed.).

¹⁴ Lihat dalam *Boemi Melajoe*, Palembang, 21 Juli 1927.

“Orang Palembang” yang sedang merantau ini ketika “berdagang keliling” di “negeri asing”, di luar Kota Palembang, membawa serta keluarga atau kenalanannya dari Palembang untuk membantu dan mengembangkan perdagangannya. Biasanya, “pembantu” tersebut dipekerjakan sebagai juru tulis, tukang timbang atau tukang tunggu toko. Orang yang dibawa tersebut, tidak ditentukan gaji atau bagian peruntungannya. Kadang kala, orang yang dibawa pergi berdagang ini ke tanah uluan atau wilayah pedalaman Palembang lainnya kerap kali disuruh juga untuk melakukan pekerjaan ekstra lainnya dalam urusan rumah tangga seperti membersihkan rumah, halaman, dapur atau urusan mencuci serta memasak untuk mereka. Jika, orang yang dibawa ini dianggap pemalas dan tidak memiliki kesadaran dalam aturan rumah tangga atau tidak mengerti persoalan makanan, kerap kali orang-orang ini kembalikan. Mereka sering dikatakan *ongeschikt*, tidak baik, tidak dapat digunakan atau tidak sesuai dalam urusan perdagangan, tetapi jika dianggap *geschikt*, baik, pantas atau cocok mereka terus diikutsertakan dalam perdagangan saudagarnya. Kalau sudah dua atau tiga tahun, mereka dianggap menurut dan belum memiliki istri, maka saudagar tersebut meminta keluarganya yang ada di Palembang agar mencarikan istri untuk “pembantu” dagangnya itu. Kalau sudah menikah, tetap diikutsertakan dalam usaha saudagar tersebut dalam perdagangan di “negeri orang”, namun tetap saja tidak ditentukan gajinya. Sehingga berdasarkan kenyataan tersebut, jarang sekali terdengar ada kelompok dengan status “pembantu dagang” ini, meskipun sudah mahir dalam urusan perdagangan diberi modal pokok oleh sang majikan untuk menjalankan dan mengadakan perdagangan sendiri.

Menurut catatan, corak perdagangan warga kota asli yang sudah tidak tradisional lagi di Palembang, hanya satu yaitu Firma Hadji M. Akil & Co.¹⁵ Bentuk perdagangan yang mereka jalankan sudah terorganisir

¹⁵ Perusahaan warga kota asli yang dianggap terbesar dan berbasis di Kampung 4 Ulu Laut berdiri sejak 1920-an. Perusahaan ini memiliki cabang di Baturaja dengan nama Firma Haji Moh. Saleh & Co, yang dikelola oleh Haji Mohammad Soleh dan Mas Agus Cek Ong Cek Ebek yang memborong kopi dan karet di daerah Komereng. Selain Firma Hadji M. Akil & Co, ada sebuah firma besar lain yang diusahakan oleh salah seorang warga kota asli

dengan baik dan menetap, sehingga dapat dikatakan sudah menurut kerja perdagangan dan perniagaan modern. Firma ini telah menetapkan gaji untuk karyawannya dengan baik dan teratur, meskipun yang bekerja di situ datang dari keluarganya sendiri. Aturan dagang seperti itu sering dianggap “menyimpang dan kontroversial” dalam dunia perdagangan warga kota asli. Sebab, aturan yang seperti ini justru kerap kali mendapat tantangan jika saudagar tersebut meninggalkan dunia atau kalau terjadi perselisihan di antara orang yang mengikutinya berdagang.

Gambaran tersebut dapat dilihat dari sebuah kasus perdagangan warga kota asli,¹⁶ di mana seorang saudagar Palembang yang mengadakan perdagangan di daerah Manggala, Lampung, membawa anak-anaknya untuk membantu usaha perdagangannya. Setelah beberapa tahun mengikuti sang ayah berdagang, muncul keinginan untuk berdagang sendiri, akan tetapi orang tua selalu berfikir belum layak dan dianggap belum mampu. Maka saat salah seorang anak diutus sang ayah untuk berbelanja ke Betawi dengan modal 4000 gulden, ia mulai berubah pikiran. Setelah berangkat ke Betawi dan mendapatkan belanjanya, bukannya pulang ke Manggala mengantarkan barang dagangan milik sang ayah, namun berbelok arah menuju Palembang. Di Palembang, sang anak mencoba berdagang sendiri, dan sang bapak sangat marah melihat tingkah anaknya sebagai seorang bandit, bahkan tidak lagi memberi maaf sekalipun sang anak mendatanginya untuk meminta maaf.

Berdasarkan gambaran di atas, sebenarnya dapat dilihat bahwa akibat usaha perdagangan dan pola perniagaan seperti itu, yang mengandalkan pertalian keluarga, dapat menyebabkan putus hubungan keluarga. Pola perdagangan tradisional tersebut di atas banyak dipakai oleh para warga kota asli, saudagar Pribumi Palembang. Selain itu, ada corak menarik dari

yaitu Firma Hadji Anang yang bergerak dalam ekspor-impor dan percetakan, salah satu anak perusahaannya adalah firma Meru yang mencetak berbagai surat kabar lokal seperti *Nieuwsblad voor de Residentie Palembang, Han Po, dan Pertja Selatan*. Lihat dalam Henry J. Van Noppen, *Zuid-Sumatra: Enkele Aanwijzingen Voor den Nederlanschen Koopman of Industrieel Omtrend Afzetgebieden en Kansen Voor Economische Expansie* (Benkoelen: TXP Drukkerij Lim Djin Seng, 1919), hlm. 4.; Wawancara Palembang, 12 Maret 2005; 13 Maret 2005; 15 Maret 2005. Baca Juga dalam Jeroen Peeters, 1997, *ibid*.

¹⁶ Lihat dalam *Kemoedi*, Palembang, 3 Juli 1926.

pola perdagangan warga kota asli, yakni adanya realitas yang ironis di mana para pedagang “Orang Palembang” jarang yang memperhatikan pendidikan keluarganya.

Dalam beberapa tahun sebelum 1930-an, diceritakan banyak orang Palembang yang mengadakan perniagaan besar ke daerah Betawi.¹⁷ Mereka umumnya mengelompok di Gang Pekodjo, Betawi Utara, sehingga gang ini dikenal sebagai Gang Palembang oleh warga Kota Palembang. Namun sayang, roda perdagangan di daerah ini tidak lama, hanya bertahan sekitar lima sampai enam tahun, setelah itu perdagangan orang Palembang di daerah ini menjadi lesu. Tetapi yang menarik, di antara pedagang tersebut, terselip kisah menarik. Bahwa di daerah ini tetap ada satu atau dua orang lebih yang datang dari Palembang ke Betawi untuk berdagang barang-barang kuno atau barang-barang antik yang memang disukai oleh pembeli dari orang-orang Eropa kaya.¹⁸ Dari bentuk perdagangan seperti ini, maka orang-orang tersebut banyak yang bersahabat dengan orang-orang besar Eropa yang kaya. Tak jarang pula dari para pedagang Palembang ini yang mendapat pinjaman modal dari orang-orang Belanda. Dengan modal pinjaman sebesar 85.000 gulden, ia membuka toko agen dan meninggalkan dagang barang antik. Karena kemampuan dagangnya yang cukup baik, dalam waktu satu tahun telah kembali modal dan memperoleh keuntungan sebesar 225.000 gulden.

Pola-pola dagang yang digunakan secara perlahan mulai berubah, ia menerapkan sistem “modern”, yaitu *speculeeren* (spekulasi). Ia tergoda cara-cara yang banyak digunakan oleh pihak lain, kalau ingin kaya dengan cara yang cepat, maka ia harus segera masuk ke perdagangan sistem spekulasi tersebut. Jika tidak jadi *millionnaires*, ia dapat menjadi *bedlaars* atau *gevangenen*. Pola-pola ini sebenarnya yang digunakan oleh orang-orang Eropa dan Tionghoa, dan mereka ditunjang oleh rajinnya berlangganan surat kabar, sehingga mengetahui perkembangan secara cepat akan banyak informasi. Sementara dalam tradisi orang Palembang,

¹⁷ Lihat dalam *Boemi Melajoe*, Palembang, 21 Juli 1927.

¹⁸ Lihat dalam *Bintang Sumatra*, Palembang, 25 November 1927.

umumnya malas membaca surat kabar dan sayang mengeluarkan uang untuk membayar langganannya. Sementara surat kabar adalah nyawa kedua dari sistem perdagangan dengan pola ini, khususnya pedagang spekulasi. Terbukti, pedagang ini dengan cepat memperoleh keuntungan dalam jumlah besar, akan tetapi dalam waktu yang tidak terlalu lama, ia mengalami kerugian sampai akhirnya mengalami kebangkrutan. Hutang dagang semakin besar dan tidak mampu membayarnya. Hal ini terjadi akibat pola dan sistem yang diterapkan bukan bagian dari keahlian yang dipahami, bahkan tidak mengenal pembukuan yang jelas akibat tidak ditopang ilmu dagang yang baik.

Pada tataran awal dari gambaran di atas, dapat kita lihat bagaimana simbol kota dagang ini dapat dimanfaatkan dengan baik oleh warga kota asing (Belanda, Eropa, Tionghoa, Arab, dan timur asing lainnya), tetapi justru tidak dapat dimanfaatkan dengan baik oleh warga kota asli (orang-orang Pribumi).

Sebenarnya, pergerakan dalam usaha perdagangan tersebut merupakan usaha untuk kemajuan perbaikan nasib orang-orang miskin, yang banyak terjadi pada warga kota asli.¹⁹ Akan tetapi pada tataran tertentu terdapat saingan yang lebih besar dalam mencari jalan supaya mereka bisa bertahan dan memiliki pencaharian hidup, baik secara langsung maupun tidak langsung. Hal ini terjadi di dunia perniagaan dan perdagangan Palembang, karena kota ini telah tumbuh menjadi kota pusat perdagangan terbesar di Sumatra Selatan.

Namun dalam perdagangan ini banyak warga kota asli yang tidak memiliki perserikatan dagang yang dapat membedakan mereka dari pedagang-pedagang lainnya, pemodal *maatschappij* dan perusahaan yang memiliki kongsi-kongsi dagang di beberapa pabrik. Kalau kongsi-kongsi dagang ini menguasai pasar, maka beberapa perniagaan kecil akan mengalami kemunduran.

¹⁹ Lihat dalam *Tjahaja Palembang*, Palembang, Kamis, 4 November 1926.

B. Kepribadian dan Identitas Warga Kota: Pribumi dan Asing

Proses penciptaan simbol-simbol pada masa kolonial ini dapat dikatakan sebagai sebuah usaha yang *resisten* dari masa sebelumnya, kota air dirubah menjadi kota daratan. Namun kalau dilihat lebih jauh, sebenarnya tidak lebih dari sebuah proses transformasi dalam memadukan berbagai struktur simbol-simbol dari kurun waktu zaman sebelumnya. Sebuah transformasi dari suatu transisi kota dagang tradisional ke arah kota dagang modern. “Roh” modernitas tersebut dapat dilihat dalam sebuah konstruksi kepribadian warga kota, “yang mencoba memodernkan diri”, bersamaan mulai menggeliatnya proses modernisasi kota. Dari situ, konstruksi kepribadian ini akan berujung pada pembentukkan identitas warga Kota Palembang pada masa kolonial. Perubahan Palembang sebagai sebuah kota dagang modern, terutama dengan ditetapkannya sebagai sebuah *gemeente* menyebabkan munculnya kristalisasi akan apa yang disebut warga kota. Warga kota tersebut memiliki konstruksi kepribadian dan identitasnya lengkap dengan stereotipe dan karakteristiknya. Namun sebelum membicarakan konstruksi tersebut ada baiknya ditinjau mengenai sebuah realita sosial masyarakat Palembang, yaitu apa yang disebut dengan dikotomi warga iliran dan uluan, dalam diri apa yang dinamakan warga kota asli dari sebuah *Gemeente* Palembang.

Secara kultural, keruangan Palembang membuat tiga pembagian yang jelas antara Kota Palembang, iliran Palembang, dan uluan Palembang.²⁰ Pembagian tersebut lebih bersifat spasial kultural, terutama menyangkut

²⁰ Jeroen Peeters, 1997, *op.cit.*, hlm. 35.; Berbeda dengan Peeters tersebut, Sandra Taal, “Between Idea and Reality” (Leiden: Thesis Vreij University, 2003). Berdasarkan beberapa referensinya, lebih menekankan persoalan *iliran* dan *uluan* pada faktor administrasi pemerintahan pada masa Kesultanan Palembang. Taal, lebih menyamakan *kepungutan*, daerah protektorat kesultanan sebagai *iliran* yang berhadapan dengan daerah *sindang*, dataran tinggi di kaki perbukitan Bukit Barisan, sebagai daerah *uluan*. *Iliran* dipungut pajak, sementara *uluan* diberi kebebasan untuk tidak dipungut pajak, sehingga seperti sebuah wilayah merdeka, namun *uluan* ini minimal dalam rentang 3 tahun diwajibkan untuk melapor ke ibukota, *milir seba*, sebagai rasa takluk atas sultannya. Sultan memberi perlindungan sebagai balasannya, terutama dalam perdagangan dengan agen-agensya di ibu kota. Di antara dua daerah ini, terdapat daerah *sikep*, yang tidak jelas apakah termasuk *iliran* atau *uluan* dalam dikotomis Taal tersebut.

religius kultural dari masing-masing pendukung trilogi tersebut yang berhubungan dengan zona kebudayaan. Kebudayaan kota mempengaruhi kebudayaan desa, dalam arti kata budaya Islam iliran Palembang menempati posisi yang baik dibanding dengan uluan Palembang. Hal itu karena adanya faktor kedekatan geografis dengan Kota Palembang. Uluan, letak geografisnya berbukit-bukit dan dinilai memiliki kesulitan dalam menyerap “nilai-nilai baik” dari Kota Palembang. Artinya, daerah dataran rendah lebih mudah dijangkau oleh kota dibanding daerah dataran tinggi. Iliran akan jauh lebih dinamis dibandingkan uluan karena adanya pengaruh alam, tanah dataran rendah jauh lebih produktif dalam hal pangan industri dibanding dataran rendah. Komersialisasi ekonomi menempatkan diri pada dataran rendah. Faktor komersialisasi ini didukung dengan keadaan alam di pedesaan Palembang, di mana pedesaan hampir tidak memiliki jaringan komunikasi darat dan sungai justru memegang peranan utamanya.



Gambar 38. Keadaan jalan di Muara Enim pada 1921. Gambaran mulai munculnya kemakmuran uluan (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Secara ekosistem pembagian dikotomi aliran dan uluan dipertajam dengan adanya bentang alam yang membagi daerah-daerah uluan dengan daerah-daerah yang lebih bersifat sungai, pematang, lebak, rawa-rawa, dan talang. Kedua dikotomi ini memiliki keadaan yang sama seperti itu, tetapi yang membedakannya adalah pola produksi tanaman yang dihasilkan. Aliran lebih memanfaatkan produktivitas tanahnya dengan tanah lebak yang ditanami padi, sementara uluan lebih memanfaatkan produktivitas pada padi dan kapas di tanah talang.

Palembang merupakan salah satu daerah Sumatra yang banyak ditanami karet dan berhasil baik.²¹ Dalam laporan *Departement van Landbouw*, hanya Palembang yang banyak mendapat perhatian dan dicatat paling panjang. Palembang memiliki luas tanah 85.000 km² dengan penduduknya 823.000 Pribumi. Untuk bertahan hidup, para penduduk bertani karet, walaupun tidak bisa dihitung dengan tepat tetapi bisa dilihat bahwa yang paling banyak ditanami karet adalah Ogan Ilir, Ogan Ulu, Komering Ilir, Komering Ulu, Lematang Ilir, dan Rawas.²² Selain karet, penduduk ini mengusahakan padi, kopi, pinang, rotan, dan kayu hutan. Penghasilan yang baik tersebut diangkut di pasar-pasar dengan mudah karena sudah ada jalur kereta api sampai ke Martapura dan Lahat. Jalur tersebut sebentar lagi akan disambung dari Martapura sampai ke Lampung dan dari Lahat sampai ke Tebing Tinggi, di tempat mana juga banyak terdapat masyarakat yang menanam karet. Lebih jauh lagi sungai-sungai yang ada di Keresidenan Palembang seperti Sungai Musi, Ogan, dan Komering pada waktu musim hujan dapat dilayari sampai ke ujungnya, di uluan, juga dapat digunakan dalam mengangkut karet tersebut dari daerah pedalaman ke pasaran di Palembang.

²¹ Pada 1938, lebih dari 25 persen pohon karet yang ada di Hindia Belanda, terdapat di Keresidenan Palembang. Lihat dalam *Inlandsch Cultuur*, Palembang, hlm. 13–14; Lihat juga dalam, Jousairi Hasbullah, *Mamang dan Belanda: Goresan-goresan Wajah Sosial Ekonomi dan Kependudukan Sumatra Selatan Zaman Kolonial dan Refleksinya pada Hari ini* (Palembang: Penerbit Universitas Sriwijaya, 1996).

²² Sentra penghasil karet ini, selain daerah-daerah tersebut masih ada satu daerah yaitu Musi Ulu. Lihat dalam Bambang Purwanto, 1992, *ibid*.

Di Keresidenan Palembang ada ribuan kebun karet yang diperkirakan jumlahnya 13.402.000 pohon karet dan dari jumlah ini sudah ada lima jutaan yang ditebang, satu juta pada 1920, 1921, dan 1922 karena alasan pohon yang menua, sementara yang lain masih dianggap muda. Pada akhir 1922, masyarakat sudah mulai menanam karet yang baru karena adanya kenaikan harga karet di pasaran. Yang menjadi permasalahan pohon karet ini ada dua, yaitu kaum pekerja dan tanah yang belum ditanami. Pada 1923 kelihatan masih banyak tanah kosong buat penanaman karet, tetapi biarpun begitu orang harus memperhatikan juga tanah yang sudah dibatasi sendiri oleh masyarakat buat mereka sendiri. Begitu juga misalnya di Ogan Ulu ketika orang luar tidak bisa lagi mendapat tanah lantaran hanya diperuntukkan untuk masyarakat setempat. Tentang hasilnya, pohon karet masyarakat dalam setiap tahun tidak bisa ditentukan sebab pengambilan hasilnya tidak ditentukan aturan dan bergantung pada pohon karet, misalnya kalau harga naik maka pohon tidak dipotong dan kalau harga turun baru dipotong. Kalau ditaksir dalam masa enam bulan bisa dihitung ada sekitar 1300 ton dalam satu bulan. Diduga sampai 1928, penghasilan karet dari Palembang mencapai 16.000 ton dalam setahun.²³

²³ Lihat *Hanpo*, Palembang, Senin, 14 Juli 1930.



Gambar 39. Jalan menembus dusun untuk mempercepat pengangkutan hasil pertanian dan perkebunandi uluan
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Sepanjang 1919—1922, kehidupan masyarakat di uluan Palembang merasakan kesengsaraan, karena semua hasil hutan dan kebun amat murah harganya, begitupun dengan harga karet. Waktu itu, masyarakat uluan hampir putus harapan tentang kebun-kebun karetinya, sehingga banyak karet yang dibiarkan bercampur baur dengan semak-semak belukar. Mereka ada yang menjual kebun karetinya dengan harga yang teramat murah. Beban pikiran mereka bertambah berat karena pada waktu itu harga beras juga melambung tinggi, sementara hasil ladangnya kurang baik. Namun sejak 1923, kehidupan mereka mengalami perubahan karena semua hasil kebunnya mulai memiliki harga kembali, lebih-lebih harga getah yang mengalami pelonjakan drastis.²⁴ Kenaikan harga karet tersebut membawa implikasi besar dengan munculnya orang kaya baru di dalam masyarakat mereka. Hampir disetiap dusun pada daerah uluan tersebut memiliki empat atau lima mobil, sehingga apabila di akhir pekan berpuluh-puluh mobil ilir mudik, orang-orang yang bepergian atau menikmati hasil panen karetinya. Untuk kereta angin, sepeda, hampir setiap rumah di uluan, terutama di daerah Musi memiliki dua atau tiga buah sepeda. Kalau ada keramaian pengantin, mobil berpuluh-puluh datang membawa orang-orang *pelesir*, orang-orang bersepeda berpuluh-puluh juga yang mondar-mandir melihat keramaian ini.²⁵

²⁴ Lihat *Tjahaja Palembang*, Palembang, Kamis, 14 Januari 1926.

²⁵ Berbeda dengan di Jawa, di mana *onderneming*, perkebunan-perkebunan besar menghambat dan melindas perkembangan pertanian rakyat. Lebih jauh lihat dalam Boeke, J. H., *The Evolution of the Netherlands Indies Economy* (Haarlem: H. D. Tjeenk Willink & Zonen, 1947) atau Clifford Geertz, *Agricultural Involution: The Process of Ecological Change in Indonesia*. (Barkeley and Los Angeles: University of Chicago, 1966). Dalam kasus Palembang dan daerah pedalamannya, justru terindikasi hal sebaliknya *onderneming* hampir tidak berurusan dan mengganggu pertanian rakyat setempat, tetapi sebaliknya *onderneming-onderneming* tersebut dapat dan ikut mengangkat pertanian mereka sehingga menjadi lebih berharga dan bernilai dalam pasaran internasional. Mungkin, kenyataan ini lebih disebabkan daerah Palembang memiliki hamparan *woeste gronden*, “lahan tidur” milik tanah ulayat marga yang tidak sedikit, sehingga *onderneming-onderneming* ini membuka perkebunan pada tempat-tempat tersebut, tanpa mengganggu dan menindih kebun rakyat. Lebih jauh lihat dalam H.J. Vingershoed, “Enkele opmerkingen over in de Margaden in Palembangsche,” dalam *Koloniaal Tijdschrift*, 17, 1928, hlm. 55-57.



Gambar 40. Suasana keramaian di pedalaman Palembang. Judi, sabung ayam, dan lelang sebagai daya tariknya. Para *pasirah* dan *kerio* dari marga dusun sebelah banyak yang datang ke keramaian tersebut (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Perubahan tingkat kesejaterahan mereka ternyata mempengaruhi tingkat pendidikan masyarakatnya, terutama masyarakat awamnya, para penduduk marga di uluan.²⁶ Uang yang didapat dari mahalnya harga karet tersebut, telah digunakan oleh kebanyakan orang untuk hal-hal yang kurang bermanfaat. Akan tetapi dalam hal ini, mereka tidak bisa disalahkan sepenuhnya, sebab pada setiap marga tentunya ada kepalanya yaitu *pasirah*. *Pasirah* inilah yang menjadi “bapaknya” dari semua penduduk marga di situ, jika masyarakat yang memiliki *pasirah* suka menuntun mereka, maka keberuntunganlah yang akan didapat marga tersebut, tetapi jika tidak sebaliknya yang terjadi.²⁷

²⁶ Lihat *Tjahaja Palembang*, Palembang, Kamis, 21 Januari 1926.

²⁷ Lihat *Tjahaja Palembang*, Palembang, Kamis, 6 Mei 1926.

Sebuah catatan kultural memperlihatkan suatu indikasi yang menarik: Kemakmuran masyarakat akibat mahalannya harga-harga hasil perkebunan mempengaruhi gaya hidup mereka. Salah satunya dalam bidang “lelang”, jika ada acara keramaian, maka yang hadir bukan saja penduduk di daerah tersebut, tetapi juga penduduk yang berdatangan dari daerah marga-marga lainnya. Jika diundang, seorang *pasirah* atau masyarakat di suatu daerah rela menempuh perjalanan berpuluh-puluh kilometer dari daerah asalnya. Pelelangan ini biasanya berbentuk kue atau sepasang ayam masak dengan harga lelang yang membuat orang geleng kepala. Dalam koran lokal *Tjahaja Palembang*,²⁸ pernah dimuat bahwa satu pasang ayam dihargai 35 gulden lebih pada “*tuan anoe*” yang biasanya *pasirah* dari daerah lain. Buat 18 ekor ayam saja seorang tuan rumah lelang sudah mendapat hasil sampai sebesar 600 gulden. Mengapa ayam dapat berharga cukup tinggi di lelang? Jawaban yang muncul sangat sederhana, menurutnya, orang yang punya ayam orangnya amat baik. Padahal harga 20 ekor ayam hidup di pasaran hanya 20 cent saja.²⁹

Arus urbanisasi dari uluan ke iliran, dari pedalaman Palembang ke Kota Palembang pada masa kolonial, terutama pada 1930-an lebih banyak dilakukan oleh “orang-orang terdidik”. Mereka datang ke kota pada awalnya, lebih disebabkan ingin meneruskan sekolah. Mereka adalah anak-anak “pembesar” uluan, paling tidak anak *pasirah* atau *depati*. Kedatangan mereka untuk sekolah dan kemudian setelah lulus agar bisa bekerja di Kota Palembang, terutama untuk mengisi jabatan di bawah pemerintah kota, *gemeente*.³⁰ Akibatnya, di dalam kota muncul dikotomi walaupun tidak terlalu ketat, namun menarik untuk

²⁸ Lihat *Tjahaja Palembang*, Palembang, Kamis, 6 Mei 1926.

²⁹ Lihat *Tjahaja Palembang*, Palembang, 8 April 1926.

³⁰ Menurut catatan dalam *Volkstelling 1930: Overzicht voor Nederlandsch Indie*, Pegawai Negeri Sipil yang menjadi petugas pada Kantor Pemerintah Belanda di Palembang berasal dari Pribumi sebanyak 7.490 orang yang terdiri atas laki-laki 7.446 orang dan wanita sebanyak 44 orang. Golongan terbesar, pegawai yang merupakan orang-orang “terdidik” masyarakat Palembang ini, sebagian besar berasal dari kelompok orang uluan Palembang, anak-anak para *pasirah*.

dibicarakan. Akan tetapi pada intinya “orang-orang uluan terdidik” yang sebagian besar berasal dari anak-anak “pembesar uluan” dan anak-anak *pasirah* yang merupakan kepala marga. Pendidikan yang dijalankan Belanda dapat membuat penduduk di Keresidenan Palembang dalam *Volkstelling 1930* menduduki tingkat *melek* huruf sebesar 12 persen. Jika dipersentase dengan jumlah penduduknya, maka tingkat melek huruf ini, untuk wilayah Pulau Sumatra, menempati posisi tertinggi. Sebagai catatan tambahan, masyarakat Keresidenan Palembang pada abad tersebut, cukup beruntung, bahkan mereka bisa membaca dan menulis dalam Bahasa Belanda yang jumlahnya tercatat sebanyak 2.950 orang. “Keberuntungan” orang uluan dalam mengakses pendidikan Barat dikarenakan adanya diskriminasi pendidikan yang dijalankan pemerintah Belanda, “hanya” anak-anak pembesar Pribumi yang telah teruji loyal dapat bersekolah, akibatnya anak-anak *depati*, *pangeran*, dan *pasirah* “uluan” yang paling banyak bersekolah di sekolah Belanda.³¹

Dalam konstruksi identitas warga kota, orang-orang uluan ini tetap menggolongkan dan tergolong warga kota asli. Namun sebuah catatan kultural sangat menarik untuk membicarakan adanya dikotomis dalam golongan warga kota asli, yang lazim dikelompokkan dengan orang ilir, *iliran* dan ulu, *uluan*. Menurut Jousairi,³² pada dasarnya tidak terdapat dikotomi yang tajam antara kebudayaan iliran dan uluan. Walaupun secara emosional, antara orang iliran dan uluan sebetulnya memiliki jarak yang renggang. Kultur tani orang uluan lebih rendah dari kultur non-tani orang iliran. Tetapi, di Keresidenan Palembang relatif terintegrasi secara baik dalam kebudayaan kerja, yaitu kultur dagang orang iliran bersimbiosis secara harmonis dengan kultur orang-orang uluan yang menjadi “produsen”. Kebudayaan berproduksi orang uluan di beberapa sisi, khususnya karet dan kopi, sebetulnya juga kebudayaan merkantilistik, karena apa yang diproduksi, orientasi utamanya untuk diperdagangkan.

Friksi antara uluan dan iliran mendapatkan tempatnya ketika muncul

³¹ Lihat dalam Jousairi Hasbullah, 1996. *op.cit.*, hlm. 63.

³² Jousairi Hasbullah, 1996, *op.cit.*, hlm. 45.

pola baru perubahan dalam bentuk dunia perdagangan di Keresidenan Palembang. Perubahan tersebut secara tidak langsung menyebabkan mundurnya nilai kebersamaan yang cukup hebat. Transformasi ini terutama tercipta oleh dua hal, pertama secara ekonomi Belanda mampu memutuskan hubungan-hubungan langsung perdagangan yang bernuansa *partnership* orang iliran dan uluan dengan dunia luar. Kedua, secara politis, jatuhnya Kesultanan Palembang dalam genggaman Belanda pada dekade awal abad ke-19, membuat terpukul mundurnya para bangsawan Palembang iliran dalam dunia dagang. Peran mereka mulai tergantikan oleh warga kota lain, orang Tionghoa dan Arab, serta sedikit orang iliran yang mampu dengan cepat mengalihkan rasa loyalnya kepada Belanda. Kenyataan politis ini juga berdampak pada persoalan pendidikan di kota Palembang. Ketika Pemerintah Belanda membuka kran pendidikan, yang paling banyak dapat memanfaatkan keadaan ini, justru datang dari *ulu*. Anak-anak bangsawan iliran mendapat batasan dan seleksi ketat untuk berpendidikan di sekolah Barat, karena persoalan “perasaan” ragu Belanda terhadap kesetiaan bangsawan iliran yang ditakutkan masih berafiliasi terhadap kaum sisa-sisa Kesultanan Palembang.³³ Tetapi keadaan sebaliknya, justru dialami oleh orang-orang uluan, banyak anak-anak *pasirah*, pada marga-marga uluan, bersekolah di kota, karena sikap loyalitas tinggi mereka terhadap Belanda tidak diragukan.³⁴

³³ Mengenai perasaan “ragu” Belanda terhadap loyalitas bangsawan iliran, tidak lepas dari banyaknya kejadian rapat-rapat priyayi yang dicap sebagai “pemberontakan” terhadap hegemoni Belanda ditenggarai datang dari para bangsawan yang masih memendam keinginan untuk “menghidupkan” kembali kejayaan mereka pada masa Kesultanan Palembang. Deskripsi dari buku Ki Agoes Mas’Oed, *Sejarah Palembang: Moelai sedari Seri-Widjaja sampai Kedatangan Belatentara Dai Nippon* (Palembang: Pertjetakan Meroeyama, 1941), hlm. 78-79, dapat memperlihatkan adanya keinginan tersebut. Selain itu, untuk membatasi ruang gerak bangsawan Palembang, Pemerintah Belanda pada 1874 di Kampung keraton membuka sebuah sekolah rakyat pertama yang diperuntukkan untuk anak-anak bangsawan kesultanan. Lihat dalam F.J.B. Strom van ‘s-Gravensande, “de Stad Palembangch”, dalam *Tijdschrift voor Indische Taal-Land- en Volkenkunde*, Deel v, Nieuwe Serie II, 1856, hlm. 77-78.

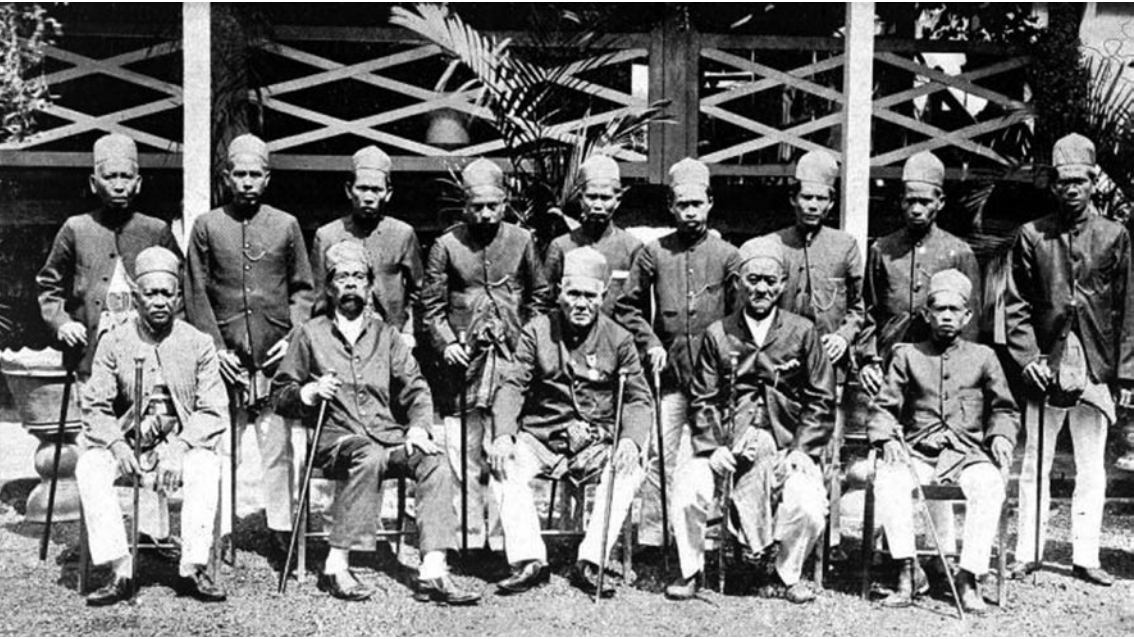
³⁴ Anak-anak uluan yang bersekolah Belanda, baca Budiriyanto, *Darah Pemimpin Terus Mengalir: Biografi Inspektur Jenderal Polisi Haji Achmad Bastari Gubernur/KDH Sumatra Selatan Pertama* (Jakarta: Radja Grafindo Persada, 2002). Kenyataannya, birokrat



Gambar 41. Lokomotif dengan latar kesibukan penumpang di Stasiun Kereta Api Prabumulih 1932. Orang uluan (pedalaman Palembang) banyak yang bermigrasi ke iliran (Kota Palembang) salah satunya lewat pintu masuk jaringan rel kereta api yang diperkenalkan kolonial. Dengan kreta ini juga orang Komerling, Pasemah, dan Rawas dapat dengan mudah pergi ke kota (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Situasi seperti ini, menyebabkan aktivitas industri dan perdagangan orang iliran “perlahan” mengalami masa kemunduran, sementara *si uluan* mulai mengalami masa keemasan secara mendadak, puncaknya ketika hasil-hasil karet rakyat mengalami *booming* pada awal abad ke-20-an. Proses interaksi perdagangan orang uluan, sejak saat itu dengan penjualan hasil-hasil pertanian dan perkebunan karet, kopi, dan pisang kepada orang Tionghoa, Arab, dan saudagar Palembang yang kaya juga mengalami suatu konjuktur yang naik. Akibatnya, *si ulu* menerima kelimpahruahan uang dengan situasi terputusnya perdagangan dengan dunia luar. *Si ulu* yang memiliki uang banyak mampu membeli segala jenis belanja mulai dari makanan kaleng, tekstil dan kain, sampai barang-barang mewah lainnya yang dilakukan langsung pada toko-toko orang iliran. Orang-orang uluan yang lusuh mampu menghambur-hamburkan uangnya di depan mata orang-orang iliran yang dipersepsikan lebih maju. Cikal bakal dari adanya friksi dalam warga kota asli, antara *si iliran*, yang menganggap dirinya Palembang asli dan *si uluan*, Palembang pendatang mulai meningkat dari sini.

Palembang, pascakemerdekaan banyak yang datang dari uluan. Selain itu, terbukanya peluang baru pada masa kolonial mendorong para *pasirah* untuk ikut terlibat sebagai pedagang yang sangat giat. Mereka mampu menumpuk kekayaan lewat usaha-usaha di berbagai lapangan ekonomi yang diperoleh secara pribadi. Di daerahnya, seorang *pasirah* dapat bertindak sebagai orang besar, baik karena pengaruh politik maupun karena kekayaan secara ekonomisnya. Kekayaan *pasirah* di uluan banyak yang melebihi kekayaan saudagar yang berada di iliran. Dengan kenyaataan ini, mereka tidak sulit untuk menyekolahkan anak-anaknya di sekolah Belanda. Menariknya, selain *pasirah* ada anak-anak orang kaya dari uluan Palembang yang juga menyekolahkan anaknya ke kota. Selain *pasirah*, golongan orang kaya mesti juga diperhitungkan dalam elite politik dan ekonomi di dusun-dusun uluan. Menurut Bambang Purwanto, 1992, *op.cit.*, hlm. 56, penduduk Pribumi di daerah uluan, di dusun-dusunnya dapat dibedakan dalam tiga lapisan, orang kaya, orang biasa, dan *budak*. Kelompok orang kaya terdiri dari elite politik, pemimpin kampung, pedagang besar dan beberapa petani kaya. Umumnya, sebagai pemeluk Islam taat, mereka dengan kekayaannya menunaikan ibadah haji ke Mekah. Haji selain merupakan ibadah dalam menjalankan rukun Islam, juga sarana dalam menaikkan status sosial mereka. Dengan gelar haji, mereka dapat dipersandingkan derajatnya dengan *depati*, *pasirah* atau *pangeran*. Kadangkala sering terjadi perkawinan antara anak-anak *pasirah* dengan anak-anak seorang haji. Kelas penduduk biasa mayoritas bekerja sebagai petani. Sedangkan kelompok *budak* dapat digolongkan dua macam yaitu *budak* abdi yang biasanya diperoleh dari peperangan dan *budak mengiring* yang diperoleh karena adanya hutang-piutang, umumnya mereka dapat bebas kalau hutangnya dilunasi.



Gambar 42. Para *pasirah* dari pedalaman Palembang. Anak, keponakan, dan orang-orang kampungnya yang mengaku masih memiliki hubungan darah dengannya banyak yang bersekolah di Palembang.

Catatan tersebut berawal dari adanya permasalahan yang menyangkut dalam diri warga kota asli tersebut, terutama munculnya warga kota asli uluan yang sukses di Kota Palembang, utamanya sejak awal abad ke-20.³⁵ Karena pendidikan, mereka mampu menempatkan diri sebagai “kelompok baru” di atas orang-orang iliran. Adanya tuntutan baru, bahwa syarat untuk menjadi seorang *pasirah* harus

³⁵ Pada masa kesultanan, orang uluan dapat dikatakan terisolir dari daerah luar. Mereka dapat menghasilkan berbagai hasil hutan seperti damar, rotan, tumbuh-tumbuhan obat, gading gajah, dan lain sebagainya, namun diproduksi dalam jumlah terbatas. Mereka mampu berternak, berkebun dan bertani, akan tetapi hanya terbatas pada pertanian subsistem. Orang-orang uluan, baik yang berada di bekas daerah *sindang* maupun *keprungutan*, kemudian makin lebih terbuka pada abad ke-19 dan ke-20 sejak penghapusan Kesultanan Palembang. Lebih jauh lihat dalam J.W. Van Royen, “Adatverband en Bestuurshervorming in Zuid Sumatra”, dalam *Koloniaal Tijdschrift*, 21, 1932, hlm. 321-372.

mahir membaca dan menulis huruf latin pada awal abad ke-20,³⁶ mendorong orang-orang uluan, terutama *pasirah* untuk menyekolahkan anaknya. Salah satu, penyebab dari munculnya ketentuan ini, disinyalir bahwa dalam *pancang*, pemilihan *pasirah* ada indikasi *money politic*, yang berujung timbulnya tindakan negatif di antara kedua pendukung tersebut.³⁷ Persiapan untuk menggantikan mereka, orang-orang uluan banyak yang bersekolah lanjutan hingga ke perkotaan iliran. Pemerintah kolonial untuk menampung hal tersebut mendirikan sekitar 93 sekolah di daerah pedalaman dalam kurun waktu 1912—1913, namun anak-anak pembesar uluan tidak banyak yang mau bersekolah di daerah asalnya,

³⁶ Aturan tersebut dapat dilihat pada “Regeringsrapporten Betreffende Palembang 1906”, dalam *Adatrechtbundels VI*, 1913, Den Haag.

³⁷ Jabatan *pasirah* dianggap memiliki *prestise* yang besar sekali artinya. Oleh karena itu, tidak mengherankan kalau dalam hal ini pengaruh uang sangat memegang peranan penting. Di daerah uluan, bukan rahasia lagi apabila habis *pancang* terdengar “gosip-gosip miring”, si “anu” jadi *pasirah* habis sekian ribu. Selain menggunakan uangnya sendiri dalam *pancang* tersebut, seorang kandidat juga sering pinjam sana-sini. Belum pernah ada yang dengar bahwa kandidat tersebut habis sekian puluh, sekian ratus, tetapi baru dalam jumlah ribuan. Namun, kandidat yang mengeluarkan uang lebih tersebut, kalau ia terpilih, tidak rugi, sebab menjadi *pasirah* semua orang mengetahui dan dapat menghitung berapa besar ia dapat memiliki penghasilan dari kekuasaan dan pengaruh di dalam marganya. Dengan gampang, ia dapat mengembalikan uang yang telah dikeluarkannya. Tidak usah dikatakan lagi bahwa *pasirah* memiliki senjata yang tajam dalam bentuk kekuasaan besar dalam rapat marga. Namun untuk kandidat yang tidak terpilih, selain rugi dalam bentuk uang, ia juga harus menanggung beban “malu”, sehingga tidak jarang timbul pikiran yang kurang baik dari “si kalah” terhadap “pemenang”. Pencideraan bisa sangat sengit dan jahat, sehingga tidak heran kalau hampir di setiap marga-marga di uluan Palembang, terdapat masyarakat yang terbagi sekurang-kurangnya dalam dua pihak yang saling berlawanan. Bibit-bibit seperti ini, kadangkala tidak mendatangkan keamanan, kesejahteraan, dan kemakmuran. Maka pendidikan menjadi jalan satu-satu untuk mengatasi hal ini. Untuk masalah *toeroenansijsteem*, sistem keturunan, dalam pemilihan *pasirah*, yang kadang secara tidak langsung sering “dilembagakan” sebagai adat suatu marga, dianggap tidak layak lagi, karena memiliki kejelekan. Orang uluan harus tidak lagi memikirkan hal ini, sebab mereka harus *ontwikkeling*, berkembang, dibuat pintar dengan pendidikan. Lebih jelas lihat dalam *Adatrechtbundels: Zuid-Sumatra bezorgd door de Commissie voor het Kon. Instituut voor de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indie* (‘S-Gravenhage: Nijhoff, 1930), hlm. 168; Baca juga D.G. Stibbe dan F.J.W.H. Sanderger, “Palembang”, dalam *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*. Tweede Druk (S-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1935), hlm. 331—332; Lihat dalam *Tjahaja Palembang*, Palembang, Kamis, 20 Mei 1926. Mengenai pendapatan seorang *pasirah* dapat diilustrasikan sebagai berikut bahwa seorang *pasirah* kedadon, Marga Ngabehi IV, di Onderafdeeling Ogan Oeloe memiliki penghasilan kira-kira F. 1.200 dalam sebulan. Lihat dalam *Tjahaja Palembang*, Palembang, Kamis, 6 Mei 1928.

mereka lebih senang dan bergengsi jika bersekolah di Kota Palembang. Pada Kota Palembang sendiri, selain terdapat delapan buah sekolah rakyat, pada 1911 juga dibangun satu sekolah bergengsi yaitu *Sekolah Kelas Satu*. Sekolah ini, selain diperuntukkan untuk anak-anak bangsawan Palembang, dalam kenyataannya justru banyak diisi oleh anak pembesar uluan.³⁸ Selain memanfaatkan *Sekolah Kelas Satu*, walaupun sedikit, banyak anak *pasirah* uluan yang bersekolah di sekolah bergengsi Belanda, yaitu *Europeesche Lagere School* atau ELS.



Gambar 43. Suasana pemilihan *Pasirah* atau *Kerio* di Pedalaman Palembang. Orang yang memilihnya cukup membentuk barisan memanjang di belakang atau di depan tempat ia berdiri. Pemilihan kepala daerah paling demokratis dalam sejarah di Sumatra Selatan, namun ditenggarai masuknya unsur uang (*money politic*) dianggap sebagai salah satu kelemahannya. Selanjutnya, pada masa kolonial pengangkatan *Pasirah* atau *Kerio* di Pedalaman Palembang berdasarkan pendidikannya.

³⁸ Salah satu anak *pasirah* uluan yang dapat bersekolah di sana adalah Achmad Bastari, di sekolahnya tersebut juga banyak anak-anak *pasirah* lainnya. Baca dalam Budiriyanto, 2002, *ibid*.

Kesempatan besar untuk orang uluan menjadi warga kota muncul ketika *gemeente* memberi kesempatan untuk orang-orang terdidik menempati lapangan pekerjaan baru, seperti pada posisi *commis, klerk, schrijver, veld-politie, agenten, mantri-politie, opziener*, atau pekerjaan-pekerjaan rendah lain yang diperbantukan pada instansi-instansi *Gemeente* Palembang. Anak-anak keluarga *pasirah* yang datang dari uluan untuk bersekolah agar dapat menggantikan posisi bapaknya kelak di uluan, justru dapat memanfaatkan kesempatan ini. Mereka akhirnya, menjadi elemen warga kota asli meskipun bukan berasal dari iliran, tetapi dari uluan. Selain sekolah rendahan, sejak 1927, untuk pertama kali di Kota Palembang dibuka sekolah lanjutan MULO. Berbeda dengan sekolah rakyat lainnya, MULO hanya diperuntukkan bagi anak-anak kelompok pejabat pemerintah yang berlatar sosial bangsawan dan *pasirah* dari uluan.³⁹

Bagi orang iliran, penduduk yang berasal dari uluan bagaimanapun adalah orang-orang pendatang dari pedalaman Palembang, sekalipun pintar dan majunya mereka tetap dianggap “belum memiliki apa-apa”. Orang iliran menganggap bahwa uluan hanya bersifat dapat memuji dirinya sendiri dan ingin memashyurkan namanya, menjadi terkenal, namun hanya untuk kalangannya mereka saja, baik yang di pedalaman maupun di Keresidenan Palembang. Kadang bagi orang iliran, orang uluan ingin menganggap dirinya “paling pintar sendiri” dari orang lain, sebab orang Palembang belum ada yang menjabat seperti kelompoknya.

³⁹ Anak-anak tersebut muncul sebagai generasi baru “elite pemerintah Pribumi” yang sudah di-Belanda-kan, karena kemampuan mereka menyesuaikan diri dengan institusi plus selera dan pandangan hidup kolonial yang eksklusif. Lihat dalam Mestika Zed, *Kepialangan Politik dan Revolusi: Palembang 1900-1950* (Jakarta: LP3ES, 2006), hlm. 62.



Gambar 44. Potret salah seorang kaum terdidik uluan yang berasal dari Soeroelangoen Distrik Rawas (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Sementara bagi orang uluan, mereka merasa berhasil dari pada orang Palembang asli, karena kemampuan dan keberhasilan mereka menduduki jabatan di pemerintahan, suatu posisi yang tidak dimiliki banyak orang iliran. Realitas ini bagai air dan minyak yang tidak dapat dicampurkan menjadi satu, sekalipun tingginya pendidikan sekolah orang uluan.

Orang uluan tidak dapat menjadi orang Palembang (orang kota), sebab si uluan tetaplah si ulu, yang bergelar dan dijuluki “*ulu kama*”. Orang uluan yang sudah berpuluh-puluh tahun tinggal di Kota Palembang tidak dapat diakui sebagai *iegen natji*. Persoalannya lebih pada adat sopan santun yang berbeda dengan orang iliran. Beberapa hal sangat jauh perbedaannya, baik dalam pengaturan rumah tangga, “meja makan minum”, dan sebagainya. Bagi orang Palembang, sebutan untuk orang uluan sebagai *ulu kama*,⁴⁰ sangat tepat.⁴¹

Orang iliran, tidak sekolah tinggi, bahkan tidak ada yang sekolah sampai ke luar negeri, namun hal itu memang kehendak mereka sendiri. Bagi orang tua iliran lebih menganjurkan untuk menuntut ilmu akhirat, mengaji, dan sembayang. Setelah itu barulah anaknya disuruh ke sekolah rendah. Setelah tamat dari sekolah rendah tersebut, mereka diajari berdagang dan diberi modal, tiada niat orang tua masyarakat iliran untuk menyuruh anaknya makan gaji, menjadi budak orang lain. Sehingga realitas yang muncul penduduk iliran merupakan kelompok masyarakat yang “dilahirkan dengan bakat dagang”.⁴² Kalau kita selidiki lebih lanjut, realitas ini lebih disebabkan oleh dua hal. Pertama, faktor alam bahwa penduduk iliran, tidak pernah berhasil mengembangkan

⁴⁰ Kata “*kama*” dalam bahasa Palembang memiliki padanan arti “pengotor atau ceroboh”. Lihat dalam *Kamus Bahaso Palembang*. Selain sebagai “*ulu kama*” konotasi serupa sering pengidentifikasian orang iliran pada kata lainnya, seperti “*udik*” atau “terbelakang”. Lihat dalam Mestika Zed, 2006, *op.cit.*, hlm. 47; Wawancara Palembang, 20 September 2006; 22 September 2006; 28 Oktober 2008.

⁴¹ Lihat dalam *Terajoe*, Palembang, 13 Oktober 1919.

⁴² F.J.B. van S-Gravensad, “de Stad Palembangsche”, dalam *Tijdschrift voor Instituut Taal- Land-en Volkenkunde*, V, 1859, hlm. 459. Lihat juga dalam J.A. van Rijn van Alkemade, “de Hoofdplaats Palembangsche”, dalam *Tijdschrift voor Algemene Genootschap*, 7, 1883, hlm. 66.

sistem pertanian secara baik dan leluasa. Daerah kota yang didiami orang iliran ini merupakan dataran rendah yang mengandung minyak. Terbukti, ketika mereka mencoba usaha pertanian, tanah yang coba digarap, airnya tampak berwarna kemerah-merahan atau rawan banjir.

Orang iliran Palembang cenderung tidak menyenangi orang yang berpakaian ala Eropa atau menjadi "*Blando Gadungan*", Belanda Gadungan. Mereka berpendapat bahwa tidak semua orang Palembang berdagang, tetapi boleh dibilang dalam sembilan puluh sembilan persennya berkecimpung di dunia dagang, dan satu persennya karena tidak memiliki modal terpaksa menjadi juru tulis dan sebagainya. Tetapi orang Palembang yang "makan" gaji, tidak bertindak seperti orang uluan, walaupun mereka bergaji lebih dari 200 Gulden. Di mata orang iliran, orang uluan sebagai "*bungkuk baru lurus atau buta baru melek*". Karakter orang uluan kalau berhasil dengan mudah unjuk kepandaiannya, dan hal ini menjadi tatapan sinis orang iliran, karena sedikit-sedikit berbahasa dan berbicara Belanda, sekalipun orang Belanda sendiri susah mengartikannya, sebab kadang bahasa Belanda orang uluan bercampur dengan Bahasa Melayu.

Menurut orang iliran, kalau mau berbahasa Belanda, sebaiknya seperti ucapan dan lafal serta ekspresi orang Belanda, kalau tidak jangan berbahasa Belanda. Orang iliran yang sekolah Belanda selama kurang lebih sembilan tahun dan telah lulus ujian pegawai rendahan Belanda baru bahasa Belandanya agak baik dengan *klemtoen* dan isyarat-isyaratnya semua betul seperti orang Belanda sendiri. Kalau belum seperti itu, sebaiknya orang uluan janganlah gampang berbahasa Belanda. Menurut orang iliran, kalau orang uluan dapat seperti orang Jawa yang telah menjadi profesor, doktor, dan inspektur atau *officer* serta *arohicer* dan sebagainya yaitu di Eropa dan Jawa, mereka khawatir Kota Palembang dapat dibolak-balikan oleh orang-orang ini, sedangkan orang Jawa yang begitu tinggi jabatan pekerjaannya tidak ada seperti orang uluan tersebut. Dalam perspektif orang iliran, orang uluan mesti berlangganan majalah-majalah atau surat-surat kabar Eropa seperti *Java Bode*, *het Nieuws van de Dag*, *Locomotief*, atau *Batavia Nieuwsblad* agar

dapat mengetahui bagaimana pangkat orang-orang yang lebih tinggi dari orang-orang uluan tersebut.



Gambar 45. *Si uluan* yang berhasil di perkotaan dengan menjadi pegawai rendahan Belanda, pulang menjenguk kampung halamannya, 1937
(Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Bagi orang iliran, menolong orang uluan dianggap perbuatan celaka, jangan sekali-sekali menolong "*si uluan*" sebab kebanyakan dari mereka setelah ditolong tidak tahu berterima kasih. Sudah diberi tumpangan dan ditolong, mereka lupa dengan orang yang menolong, "*bagai kacang lupa kulitnya*". Malang-malang, "*si ilir*" dapat diakali oleh "*si uluan*" pula. Orang iliran, menganggap kalau orang uluan menyebut dirinya sudah menikah dengan orang Palembang, maka harus ditanyakan secara jelas,

sebab boleh jadi Palembang yang dinikahnya berasal dari uluan juga, jadi gadis Palembang yang sebenarnya berasal dari uluan juga.⁴³

Kisah paling tragis dalam friksi antara si iliran dan uluan terdapat dalam roman karya Sultan Takdir Alisyahbana,⁴⁴ si uluan yang dilambangkan dalam sosok Yasin, pemuda uluan yang dianggap “*kama*”, tidak tahu dan tidak pandai menempatkan diri karena mencintai seorang gadis bernama Cek Molek, putri Raden Mahmud, bangsawan Palembang. Roman ini merupakan sebuah imajiner menarik tentang bagaimana posisi orang uluan yang dianggap tidak sejajar dengan orang iliran tersebut.⁴⁵

Sementara bagi elite uluan sebagai “pendatang” dalam warga kota asli sebagai “orang kaya baru” dan “orang terdidik baru”, juga memiliki pandangan dan identitas tentang orang iliran. Di mata orang uluan, orang-orang iliran tidak lebih dari sekedar “*Plembang buntung*”. Istilah “*buntung*”, adalah julukan yang diberikan untuk orang iliran yang dahulu memiliki kejayaan, namun saat ini tinggal kenangan belaka. Uniknya, kenangan akan kekayaan dan kejayaan masa lalu tertanam kuat dalam memori kolektif orang iliran. Mereka menganggap seakan masih berkuasa atas orang uluan, padahal kekuasaan tersebut hanya serpihan masa lalu, sebaliknya justru orang-orang uluan yang sekarang lebih berjaya dari orang iliran, tetapi orang iliran tidak dapat memahami realias yang berubah ini dengan jelas. Orang iliran tidak dapat lagi melihat realitas atas kemunduran kekayaan dan kejayaannya masa lalunya.

⁴³ Lihat dalam *Terajoe*, Palembang, 13 Oktober 1919.; Wawancara Palembang, 14 November 2006; 12 Desember 2006.

⁴⁴ Lebih jelas baca dalam Sutan Takdir Alisyahbana, *Dian Yang Tak Kunjung Padam* (Jakarta: Dian Rakyat, 1993). Roman ini aslinya berjudul *Dian jang ta' Koenjoeng Padam*, terbitan tahun 1932. Sebuah kisah percintaan yang berlatar belakang budaya kental antara orang iliran, kota, dengan orang uluan, pedalaman dengan *setting* masa-masa *booming* karet di Palembang. Menurut alur ceritanya, kisah ini mirip dengan roman Romeo dan Juliet. *Endingnya*, si Romeo uluan, yang diperankan dengan tokoh Yasin gagal mempersunting si Juliet iliran, Cek Molek.

⁴⁵ Perasaan orang iliran yang menganggap diri “lebih baik” dari orang uluan, tidak terlepas dari identitas kultural masa lalu, zaman kesultanan. Kemajuan Palembang zaman itu, menyebabkan munculnya kebanggaan orang iliran akan kotanya. Akibatnya, orang iliran mengasosiasikan diri sebagai bagian dari pusat kekuasaan dan peradaban yang sudah maju. Wawancara Palembang, 12 November 2006; 4 Februari 2007.

Di depan orang lain, fragmen-fragmen skenario dan ironi hidupnya kadang mereka perankan. Kalau membeli ikan kecil, memotong dan membersihkan dagingnya dilakukan di dapur secara diam-diam, namun kalau lagi masak ikan besar, maka pemotongan dan pembersihannya “harus” dilakukan di sungai agar dapat dilihat orang lain.⁴⁶ Nostalgia akan kekayaan masa lalu, bagi orang uluan yang dialamatkan untuk orang iliran sering disinonimkan pada sebutan orang uluan terhadap orang iliran sebagai “*kayo lamo*”, orang kaya lama. Pesta perkawinan anaknya dilakukan secara besar-besaran dengan mahar dan bawahan yang luar biasa jumlahnya. Namun istilah “*cekwan-cekwih*”⁴⁷ selalu dialamatkan pada ironi bentuk pesta tersebut, maksudnya mahar yang diberikan hanya sebatas “*pemanis*” dan “*pembagus*” dari sebuah perasaan gengsi si orang tua pengantin iliran tersebut. “Emas” atau *uang asap* dalam perkawinan ini, kadang hanya diberikan jumlah terkecilnya, sementara jumlah terbesar yang disebutkan ketika akad nikah, ternyata akan dikembalikan lagi karena emas dan *uang asap* tersebut pinjaman keluarganya yang lebih kaya. Kelihatan bagi si *kayo lamo* hanya di “*luannyo*”, di depannya bagus, namun di “*burinyo*” (di belakangnya) jelek.

Pesta perkawinan bersamaan kakak dan adiknya, hal itu dilakukan oleh orang iliran supaya kelihatan “*gah*”, *gerot*, *anggon* (megah, kaya, dan anggun). Padahal, sebetulnya di mata orang uluan tidak lebih cara orang iliran untuk menghemat biaya perhelatan perkawinan anak-anaknya.

⁴⁶ Kadang dapat juga dikatakan, ketika memotong dan membersihkan ikan untuk lauk pauknya, yang kecil apalagi yang besar akan dilakukan dengan kuat dan keras-keras, sehingga didengar orang lain. Hal tersebut dilakukan agar dapat dikatakan bahwa mereka sedang “*makan besar*”. Wawancara Palembang, 12 November 2006; 4 Februari 2007; 5 Februari 2007.

⁴⁷ Sebuah konsep cara “*mengecek*, *mengejek*” dari warga kota asli pendatang, orang uluan pada perkawinan anak-anak orang iliran Palembang. “*Cekwan-Cekwih*” adalah kisah paradoks penuh ironi tentang dua orang saudara anak orang Palembang, orang iliran. *Cekwan* kakak laki-laki, *Cekwih* adik perempuannya. Melamar dan dilamar dalam waktu berbarengan. Ketika *Cekwih* dilamar, antar-antaran, barang asap dari calon suaminya, yang datang dari *luan*, pintu muka rumahnya, kemudian diterima oleh keluarga *Cekwih* namun barang asap ini diteruskan untuk dikeluarkan kembali lewat *buri*, pintu belakang dan akan menjadi barang asap sang kakaknya, *Cekwan*, ketika ia akan melamar calon istrinya. Wawancara Palembang, 12 November 2006; 4 Februari 2007; 5 Februari 2007; 4 Oktober 2008.

Artinya, “sekali jalan, dua tiga pulau akan terlampaui”. Pada acara *nyanjo*, berkeliling keluarga, dalam prosesi pernikahan yang dilakukan dalam beberapa tahap menurut adat Palembang, biasanya pangantin wanitanya akan dipakaikan dan dihiasi banyak emas dan permata. Tetapi menurut perspektif orang uluan mereka tidak akan ditipu oleh gaya orang iliran tersebut, sebab menurut mereka emas dan permata yang dipakaikan dan dihiasikan pada pengantin perempuan orang iliran tersebut sebenarnya didapat dengan cara meminjam dari kakak-kakak dan ipar perempuan pengantin laki-laki tersebut. Jadi, hal tersebut, tidak lebih dari cara si iliran untuk pamer harta agar dapat dibicarakan memiliki banyak harta benda.

Menurut orang uluan, para gadis-gadis iliran merupakan perempuan pungutan. Mereka jarang keluar rumah, *singitan*. Anak-anaknya jarang bermain di tanah lapang terbuka, takut akan panasnya terik matahari. Namun yang mengherankan, walaupun jarang keluar rumah, tetapi hampir seluruh “isi dunia diketahui dengan baik”. Seolah-olah dalam rumah, tidak pernah *metu*, keluar rumah, tetapi *cerudikan*, cenderung menggosipkan segala yang ada diluar mereka. Kalau mengobrol di dalam rumahnya, biasanya dilakukan di dekat dan kadangkala sambil duduk di jendela rumah, mereka membicarakan semua sifat dan tingkah laku orang-orang yang berlalu lalang, siapa saja yang lewat. Kalau si iliran yang sedang mengobrol di dekat jendela *dijingoki*, dilihat oleh orang-orang yang lewat tersebut, maka mereka akan berlaku *mincep*, memalingkan muka, bersembunyi di balik tirai, seolah-olah tidak melihat.

Bagi orang uluan, *si iliran* ini sangat besar *kelakar*, *kelakar betok*, “*besak ga*”, banyak dan besar gayanya. Seolah-olah seperti intelektual, pintar, dan terpelajar dengan gaya bicara, bahasa, bahan dan materi pembicaraannya terkesan “tinggi”. Padahal, mereka ini kadang kala tidak tamat sekolah rakyat. Mereka taat menjalankan agamanya, aturan Islam ditegakkan, namun umumnya mereka sangat senang dengan puja puji. Menariknya, jika terjadi perkawinan antara bujang iliran dan gadis

uluan, maka betapapun kaya si gadis dan betapa miskinnya si bujang, ketika menjadi suami istri, maka si lelaki seakan memiliki hak untuk mengatai-ngatai si istri, seolah-olah posisi si suami iliran lebih tinggi dari istrinya yang perempuan uluan.⁴⁸

Rumah orang iliran bagi orang uluan, memang besar dan panjang, namun yang tinggal di sana terdiri dari banyak kepala keluarga. Yang kaya adalah orang tuanya, giliran anaknya tidak kaya lagi. Sehingga ada sebutan lain untuk istilah ini, “keturunan ke delapan”. Jika ada si iliran bergelar raden, masagus, ki agus, yang lewat di depan si uluan dan berlagak sok kaya, tetapi kenyataannya tidak demikian, maka dengan gampang si uluan akan mengosipkan mereka sebagai “keturunan ke delapan”. Kakek buyutnya memang kaya raya, sehingga kekayaannya tersebut dapat diturunkan dalam “tujuh keturunan”.

Friksi iliran dan uluan ditambah adanya sebuah kenyataan historis, bahwa di Keresidenan Palembang tanahnya bersuku-suku, maksudnya, komposisi masyarakat keresidenan ini sangat berbeda dengan pola-pola yang ada dalam lingkup keresidenan di Pulau Sumatra lainnya. Masyarakat Keresidenan Palembang hidup bersuku-suku. Secara administratif, Keresidenan Palembang, dibagi atas tiga *Afdeeling*.⁴⁹

⁴⁸ Wawancara Palembang, 12 November 2006; 4 Februari 2007; 5 Februari 2007; 7 April 2007; 4 Oktober 2008.

⁴⁹ G. F. de Bruyn Kops, *Overzicht van Zuid-Sumatra* (Amsterdam: Druk van J. H. De Bussy, 1919), hlm. 33—34. Sebetulnya sistem sentralistik ini mengalami beberapa kali perubahan dengan undang-undang yang termuat dalam *Staadblad*. Ketika pertama kali penerapan sistem sentralistik, dalam *Regeerings Almanak* 1866 Keresidenan Palembang dibagi atas lima *Afdeeling* sejak 1852. Namun Keresidenan Palembang menurut Keputusan Pemerintah Hindia Belanda yang termuat dalam *Regeering Almanak* 1870 terbagi lebih besar lagi atas 9 *Afdeeling*. Kemudian pada 1872, *Afdeeling* ini diperkecil menjadi 7 *Afdeeling* saja. Tetapi pada 1878, Keresidenan Palembang kembali mempersempitnya menjadi 6 *Afdeeling*, Palembang sebagai Ibu Kota Keresidenan statusnya bukan lagi sebuah *Afdeeling*. Dari 6 *Afdeeling*, Keresidenan Palembang dipadatkan lagi menjadi 4 *Afdeeling* lewat penetapan dalam *Staadblad* 1906 No. 466 dan *Staadblad* 1907 No. 528. Penetapan Keresidenan Palembang menjadi 3 *Afdeeling* saja seperti di atas, diatur dalam tiga *Staadblad* yaitu *Staadblad* 1918 No. 612, *Staadblad* 1921 No. 465, dan *Staadblad* 1930 No. 352. Pematatan terhadap *Afdeeling* yang ada di Keresidenan Palembang ini dilaksanakan oleh keberadaan Pemerintah Kolonial yang sudah diakui di kota pusat, Palembang, namun masih belum dapat berkuasa penuh di daerah pedalaman atau uluan. Selain itu, pembagian tersebut lebih disebabkan oleh karena adanya pemisahan antara Palembang dengan Jambi, di Jambi dibentuk keresidenan tersendiri. Pembagian atas empat *Afdeeling* ini bertahan hingga akhir masa kolonial 1942.

Afdeelingen Palembangse Bovenlanden, Palembang daerah-daerah dataran tinggi, yang beribukota di Lahat terdiri atas suku-suku Lematang, Kikim, Pasemah, Lintang, Semendo, Belido, Rawas, dan Musi. *Afdeelingen Ogan en Komering Oeloe* yang beribukota di Baturaja terdapat suku-suku Ogan, Komering, dan Ranau. Sementara, *Afdeelingen Palembangse Benedenlanden*, Palembang daerah-daerah dataran rendah, yang beribukota di Palembang berdiam suku-suku yang menggolongkan diri sebagai orang Melayu. Di Kota Palembang sendiri pada mulanya dihuni oleh Suku Melayu Palembang. Masing-masing suku-suku di atas memiliki asal-usul keturunan yang berbeda-beda. Sebagai akibatnya, mereka memiliki tata cara, pandangan, adat, dan kebiasaan yang beragam dan berbeda pula.

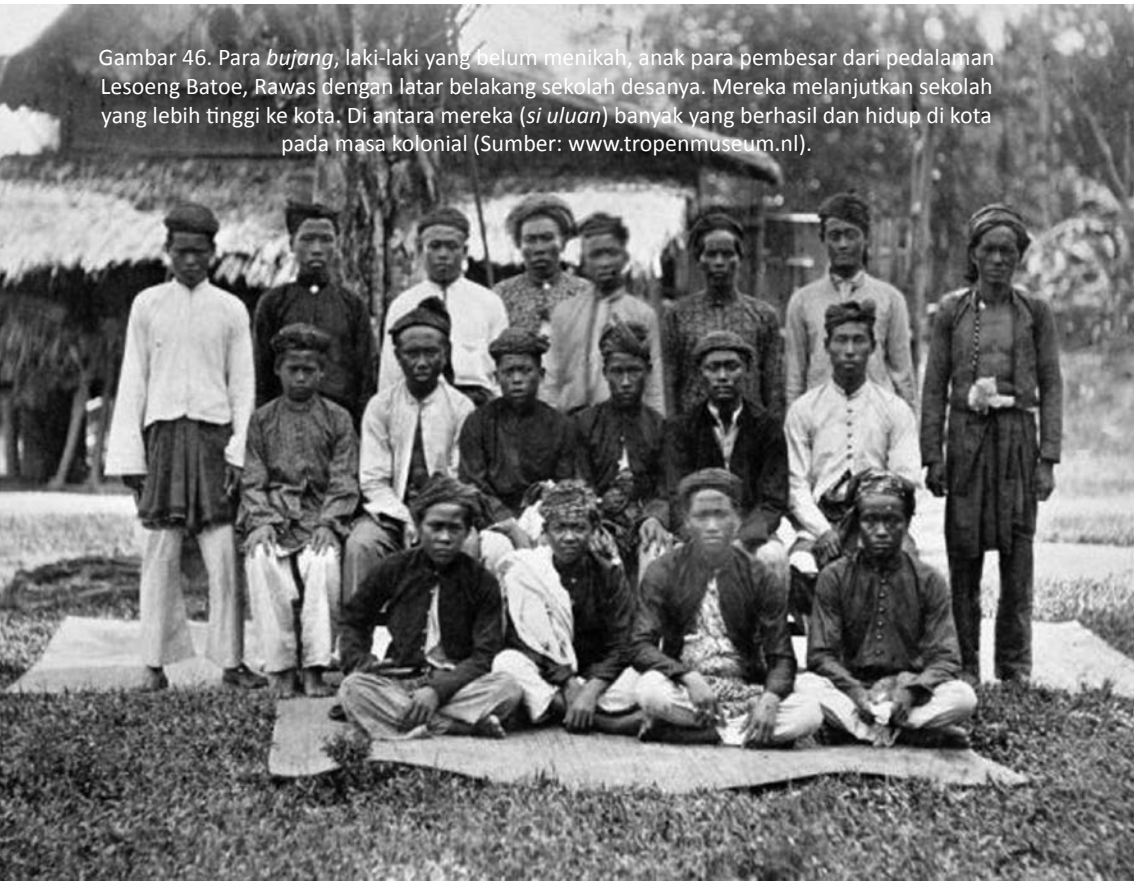
Hubungan-hubungan kekerabatan di dalam masing-masing suku pada Keresidenan Palembang tersebut umumnya sangat erat, sehingga konsep "*wong lain*" (orang lain) biasanya memiliki makna pada orang di luar lingkup sukunya. Umumnya, suku-suku yang ada tersebut cenderung feodal, nilai dan status seseorang banyak ditentukan oleh garis turunan kebangsawanan, ketokohan, kesaktian, dan kekayaan. Dalam konstruksi ideologis kepercayaannya, orang uluan selalu mengedepankan konsepsi *pyang*, sebagai penanda satu keberasaan, asal usul mereka. Perspektif uluan dalam asal usul ini hampir selalu mendekati kesamaan, terutama pada daerah dataran tinggi yang mengambil garis *pyang*-nya dari keturunan Majapahit, Jawa atau Pagaruyung, Minangkabau. Dengan asumsi ini, orang uluan selalu menganggap bahwa mereka sama, bukan orang lain, satu garis keturunan, untuk menghadapkannya dengan orang Palembang, orang kota, sebagai "*orang lain*" mereka.⁵⁰

Istilah-istilah dalam kisah *si iliran* dan *si uluan*, yang disulam, dielaborasi dan selalu diulang, sebenarnya dapat dikatakan memiliki nilai

⁵⁰ Poyang, puyang, moyang, muyang, kata yang sama untuk acuan kata nenek moyang, suatu bentuk ideologi kesadaran genealogi dari masyarakat uluan, pedalaman Palembang. Ideologi kesadaran genealogi lihat dalam Jeroen Peeters, 1997, *op. cit.*, hlm. 87. Lebih jauh konstruksi puyang sebagai asal muasal keturunan dapat dilihat dalam tulisan "Aantekeningen en Schetsen over Palembang" dalam *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie*, 6, 1844, hlm. 320-324.

yang jauh lebih tinggi dari pada sekedar cerita untuk sebuah hiburan saja. Kisah ini bisa dikatakan sebuah bentuk dinamika dari mulai munculnya istilah yang lebih besar dari apa yang dinamakan warga kota, dalam sebuah arena yang disebut kota, Palembang. Deskripsi ini, tampaknya sebuah perang kecil dalam perang dingin simbol-simbol antara *si iliran*, yang menyebut dirinya warga kota asli yang dulu jaya namun secara perlahan mulai mengalami kemunduran, baik dari sisi ekonomi maupun politiknya, dengan *si uluan*, warga kota “pendatang”, yang diklaim dan mengklaim diri sebagai “warga kota baru” dalam komunitas warga kota asli. Mereka inilah yang mulai menempati posisi-posisi strategis kota yang tidak mereka rasakan sebelumnya. Walaupun kedudukan mereka tersebut di mata orang iliran tidak lebih sebagai pegawai Belanda rendahan. Namun perlahan tetapi pasti, warga kota pendatang ini dapat memposisikan diri sebagai sebuah “kelas” baru perkotaan yang hidupnya walaupun masih di bawah warga kota asing, Eropa dan Belanda, namun di atas rata-rata warga kota asli, orang iliran.

Gambar 46. Para *bujang*, laki-laki yang belum menikah, anak para pembesar dari pedalaman Lesoeng Batoe, Rawas dengan latar belakang sekolah desanya. Mereka melanjutkan sekolah yang lebih tinggi ke kota. Di antara mereka (*si uluan*) banyak yang berhasil dan hidup di kota pada masa kolonial (Sumber: www.tropenmuseum.nl).



Kisah tentang kedua dikotomis, *si iliran* dan *si uluan*, lebih jauh tampaknya harus diakui sebagai sebuah sendi utama dari suatu bangunan ideologis yang mulai dan sedang terbangun. Sebagai ideologi, kisah ini melambangkan suatu kritik terhadap realitas yang sedang ada dan sedang berjalan. Jika dibaca, kisah ini merupakan sebuah teks sosial dari suatu pandangan terbalik tentang apa yang dinamakan warga kota. Kata "*kama*", pengotor, lusuh, sebuah ejekan yang dialamatkan untuk *si ulu* warga baru perkotaan Palembang, yang ingin tampil dengan "wajah" barunya, yang berbeda dengan kehidupannya di pedusunan uluan. Ketika, hidup di kota, simbol-simbol ideologis wajah baru ini mereka tampilkan dalam bentuk pekerjaan, pakaian, bahasa atau cara berbicara. Sementara, kata "*buntung*" yang dialamatkan untuk *si iliran*, yang juga tampil dengan "wajah baru", kehidupannya yang mulai terdesak, diasiasi dengan "cara"-nya sendiri, berpura-pura masih kaya dan jaya.

Friksi yang terlihat di atas, sebenarnya dapat dikatakan sama sekali tidak dramatis. Pada satu sisi, situasi "perang istilah" ini merupakan suatu pertarungan mengenai defenisi identitas, yang bertujuan untuk mengontrol simbol-simbol berdasarkan pengalaman-pengalaman tentang konsep dari warga kota warga asli. Sebuah konsep warga kota, yang tidak "*kama*", pembersih dan tidak "*buntung*", kaya dan berpendidikan. Namun, pada sisi lain yang lebih besar tentu saja sebaran penghistilahan tersebut sebagai sebuah pertarungan baru dari bentuk warga kota, yang harus bekerja, memiliki pendapatan dan kekuasaan di tengah-tengah perubahan besar sebuah perkotaan yang disebabkan oleh adanya sebuah revolusi kota, dari kota di bawah pemerintah kesultanan ke pemerintahan Belanda, yang lebih mengutamakan sifat administratif. Friksi ini sebagai akibat dari munculnya indikasi sebuah pengaruh konstruksi ideologi perubahan wajah kota, yang sedang bertransformasi dari sebuah kota dagang tradisional, feodalistik zaman kesultanan mengarah pada perubahan ke wajah kota modern kolonial. Kota modern kolonial akan memberi kesempatan luas, bagi siapa saja yang dapat "berjuangan dan memperjuangkan" hidupnya dengan cara-cara modern.

Kemampuan Palembang berperan sebagai penghubung berbagai kawasan dan sekaligus bertindak sebagai pusat politik dan ekonomi, ibu kota kesultanan maupun keresidenan di zaman kolonial, sekaligus bandar pelabuhan, menyebabkan Palembang menjadi tempat tinggal aneka macam kelompok etnis. Data tentang penduduk Kota Palembang, dalam *Volkstelling* 1930, disebutkan bahwa warga kota lain sebanyak 21.521 jiwa yang terdiri dari orang Tionghoa 17.404 jiwa dan orang Asing lainnya sebesar 4.117 jiwa. Sementara, untuk warga kota asing, Belanda dan Eropa lainnya sebesar 2.222 jiwa.⁵¹ Pedagang-pedagang dari Tionghoa, Arab, dan Eropa juga banyak yang memilih tinggal di Kota Palembang. Sejak abad ke-16, orang-orang Tionghoa sudah menjadikan Palembang sebagai koloni tertua mereka di Asia Tenggara. Mereka bertindak sebagai mitra dagang para Sultan Palembang atau berperan sebagai pedagang perantara yang juga menawarkan berbagai jenis komoditas kebutuhan penduduk setempat. Orang-orang Tionghoa, pada abad ke-19 sudah berjumlah 800 orang yang terintegrasi dengan masyarakat Palembang setempat, meskipun di mata warga kota asli, mereka digolongkan dalam kerangka warga kota lain, bersama dengan orang-orang Arab, India, dan Timur Asing lainnya. Abad ke-17 dan ke-18, orang-orang Tionghoa mengusahakan perdagangan bervariasi, mulai dari pedagang keliling sampai ke pedagang perantara timah dan lada.

Sementara, orang-orang Arab di Palembang memiliki kegiatan serupa dengan orang-orang Tionghoa. Pada abad ke-19 jumlah mereka sebanyak 500 orang, namun mereka hidup mengelompok secara terpisah dalam perkampungan-perkampungan tersendiri, mirip dengan orang Eropa.⁵²

⁵¹ Jumlah penduduk seperti tersebut dapat dilihat juga dalam *Indisch Verslag*, 1931, Deel I. hlm. 13.

⁵² Terdapat dua kampung Arab di Kota Palembang, yaitu pada seberang ilir, tepi utara Sungai Musi, mulai dari 8 sampai 15 Ilir dan pada daerah seberang ulu, tepi selatan Sungai Musi, mulai dari 7 Ulu sampai 16 Ulu. Lingkungan fisik di kampung-kampung Arab tersebut dikuasai oleh saudagar Arab yang kaya yang membentuk semacam kompleks keluarga yang berkelompok di sekitar kediaman, *pater familias*, "kepala keluarga besar". Dalam sistem seperti ini setiap kepala keluarga besar tersebut mengawasi wilayahnya sendiri, misalnya di Kampung 7 Ulu kepala keluarga besar ada Klan Barakah, Kampung 10 Ulu Klan Alkaf, Kampung 13 Ulu klan Almunawar, Kampung 14 Ulu klan Almesawa, Kampung 16 Ulu klan Assegaf, dan Kampung 15 Ulu klan Aljufri. Sementara di daerah seberang ilir, kepala keluarga besarnya di Kampung 8 Ilir adalah klan Alhabsyi dan klan Alkaf. Namun dari apa yang disebut "kampung Arab" tersebut, mayoritas penduduk yang terbesarnya tetap adalah warga kota asli, selain

Kesamaan agama disamping pengetahuan dan keterampilan baca tulis agama dan tradisi Islam memang dapat menyebabkan mereka diterima dengan terbuka, namun keeksklusifannya dalam kerangka bergaul menyebabkan adanya jarak tersendiri antara mereka dengan warga kota asli. Mayoritas orang Arab di Palembang adalah keturunan Ba'Alawi yang dianggap sebagai keturunan Nabi Muhammad dari cucunya Husien. Oleh karena mereka terdiri dari para Sayid, maka mereka memiliki martabat tersendiri di mata warga kota asli. Selama abad ke-19, setelah runtuhnya kesultanan, para sayid mengadopsi gaya hidup eksklusif yang membedakan mereka dengan lapisan sosial yang lain mulai dari bahasa, konsumsi dan reproduksi.



Gambar 47. Pernikahan pengantin Palembang. *Si iliran* dengan menantu Arabnya.
Sumber: www.tropenmuseum.nl

warga kota lain, orang-orang Arab ini. Lihat dalam J.L. van Sevenhoven, "Beschrijving van de hoofdplaats van Palembang", *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten* 9, 1923, diterjemahkan *Lukisan Tentang Ibukota Palembang* (Djakarta: Bhratarata, 1971), hlm. 57-58; Lihat juga L.W. C. van den Berg, *Le Hadramut et les Colonies Arabes dans l'Archipel Indien*, sebuah terjemahan, (Batavia, 1885), hlm. 226. Wawancara Palembang, 12 September 2006, 2 Oktober 2006 dan 20 November 2006.

Sikap eksklusif para sayid tercermin dengan baik dalam politik perkawinan mereka yang menganut prinsip kafah, dalam sistem ini perkawinan kedua belah pihak harus memiliki derajat yang sama. Seorang sayid memilih untuk menikah dengan perempuan sederajat, namun kalau tidak ada ia boleh memilih yang lebih rendah. Perkawinan ini sah mengingat sistem patrilineal yang berlaku, namun untuk para syarifah tidak demikian, karena mereka tidak boleh menikah dengan laki-laki keturunan yang rendah derajatnya. Wanita Ba'alawi ini harus menikah dengan yang sama derajatnya, para sayid atau syarif lainnya, karena kalau hal ini dilanggar, anaknya dianggap tidak memilih derajat yang sama lagi dengan mereka. Akibatnya, sering terjadi perkawinan antara sayid dengan anak priyayi Palembang, sebaliknya jarang terjadi perkawinan antara syarifah dengan laki-laki Palembang. Namun, bukan berarti ini terjadi pembauran, karena setelah keruntuhan kesultanan, pada awal abad ke-19, mulai jarang ditemukan perkawinan antara sayid atau keturunan campuran dengan anak bangsawan Palembang. Mereka lebih banyak memilih perkawinan dalam lingkungannya sendiri, kecuali untuk beberapa sayid yang kurang terkemuka masih menerima putri bangsawan atau saudagar Palembang, meskipun kadang untuk istri kedua atau ketiganya.

Identitas menarik lainnya tentang warga Kota Palembang dapat dilihat dalam bentuk wajah warga kota lain, dalam hal ini orang Tionghoa dan Arab yang tinggal di Palembang. Orang-orang Tionghoa, meskipun mereka sendiri sudah berdiam lama di Kota Palembang dan relatif lebih terintegrasi serta diterima dengan baik oleh warga kota asli, namun kecenderungan watak eksklusifnya menyebabkan mereka dicap sebagai "orang lain", mungkin karena adanya realitas bahwa kelompok ini bukanlah suatu komunitas yang seragam, mereka terbelah sebagai Tionghoa peranakan dengan Tionghoa totok Palembang. Hal tersebut dapat dilihat dari peningkatan jumlahnya dalam kurun awal abad ke-20, sejak majunya perekonomian Palembang.

Secara umum, orang-orang Tionghoa di Palembang kadangkala di puji, baik oleh Pribumi maupun oleh Belanda atas beberapa hal,

misalnya kemampuan orang Tionghoa di daratan Tiongkok yang dapat menang secara politik dengan bangsa asing, atau karena beberapa orang dari mereka dikenal sebagai orang pintar, seperti Dr. Njio Kik Tjing di Semarang. Namun secara khusus, orang-orang Tionghoa ini di Palembang tidak diperlakukan demikian.⁵³ Orang Tionghoa Palembang lebih berkecukupan dengan masalah perdagangan, mereka sudah merasa puas kalau memiliki banyak uang dan giro di bank atau memiliki kepintaran, lantaran kepintaran tersebut bisa digunakan untuk kepentingan dirinya sendiri. Tionghoa Palembang, tidak sama dengan Tionghoa-Tionghoa di tempat lainnya, mereka jarang yang terjun ke dunia politik, atau memiliki andil dalam pergerakan nasional. Misalnya, Tionghoa Palembang tidak senang berada dalam perkumpulan-perkumpulan sepak bola, musik, dan sebagainya. Mereka tidak mau banyak terlibat dengan hal-hal yang tidak berhubungan dengan uang.

Menariknya juga bahwa dalam soal komunitas masyarakat Belanda, Tionghoa peranakan di Palembang memiliki perasaan yang terpecah dua, ada yang setuju dan ada yang tidak setuju dengan komunitas Belanda, padahal dulu lebih besar yang tidak setuju dari pada yang setuju.⁵⁴ Menurut aturan yang berlaku, orang Tionghoa di Palembang bisa masuk dalam golongan masyarakat Belanda. Dahulu, warga kota ini cenderung anti untuk menjadi bagian dalam masyarakat Eropa dan sering menjauhkan diri dalam urusan mengirim perwakilan diberbagai badan umum. Tetapi belakangan, mendadak orang-orang Tionghoa yang tadinya tidak mau mencampuri urusan badan-badan umum, sekarang menjadi getol, sampai waktu pemilihan anggota *gemeenteraad* (dewan kota) di Palembang, kalangan warga ini telah terjadi perpecahan. Tercipta dua kelompok besar yang masing-masing mengajukan kandidat sebagai

⁵³ Lihat dalam *Semangat Moeda*, Palembang, Sabtu, 17 Agustus 1930.; Lihat juga dalam A. Van Doormick, *Facisme en Christendom Causerie (Gehouden en Eene Vergadering de Christelijk Staatskundingee Partij te Palembang* (Palembang: (s.n), 1934), hlm. 16.

⁵⁴ Lihat dalam *Hanpo*, Palembang, Selasa, 8 Juli 1930; lihat juga dalam A.G. Valette, *Aanteekeningen Betreffende het Bestuur in de Binenlanden der Residentie Palembang* (Batavia: Visser & Co, 1887), hlm. 12.

anggota dewan. Kejadian ini, menunjukkan bahwa orang-orang Tionghoa Palembang mulai peduli pada “masyarakat Eropa”, padahal sebelumnya tidak demikian dalam hal pemilihan anggota dewan. Dalam banyak hal, sebenarnya, orang-orang Tionghoa di Palembang tidak memiliki kesatuan dan persamaan.

Cap identitas dari warga kota asli terhadap orang-orang Tionghoa juga sering diikuti dengan perlakuan deskriminasi dari pemerintah kota, yang notabene adalah warga kota asing. Kasus menarik ketika terjadi perebutan tanah antara pemerintah dan seorang Tionghoa yang bernama Tjia Tjik Seng yang tinggal di Palembang. Tjia menganggap tanah tersebut adalah haknya karena sudah dipergunakannya selama puluhan tahun didapatkannya dengan cara transaksi, membeli dari orang Arab. Namun pemerintah menyangkalnya, karena walaupun ia sudah mengusahakannya selama puluhan tahun tetapi Tjia tidak dapat membuktikan bahwa tanah tersebut adalah haknya, sehingga tanah tersebut menjadi kepunyaan negara.

Sengketa ini kemudian diproses oleh pemerintah dengan mengajukan perkara tersebut ke *Raad van Justitie* tanggal 23 September 1921. Pemerintah kota dalam proses ini diwakili oleh pengacara Mr. EJF van Dume, sementara Tjia pada awalnya dibela oleh Mr. PA Maclaine Port, tetapi kemudian dibela oleh pengacara Mr. Ph van Hassejl. Alibi dari pemerintah menyangkal hak milik tanah tersebut menurut mereka bahwa tanah yang didapat Tjia pada 15 Juli 1882 lewat transaksi dengan Said Ali bin Aloe Alkaf dan dua saudaranya Said Abdullah serta Said Achmad. Pemerintah kota menyangkal bahwa orang-orang Arab ini mendapatkan tanahnya pada 15 Juli 1862 dari ibunya Sjarifah Fatimah binti Said Achmad bin Said Abubakar. Tjia Sebaliknya, menganggap bahwa tanah ini miliknya karena transaksinya memiliki bukti yang kuat. *Raad van Justitie* menimbang dan memutuskan pengajuan pemerintah kota ditolak sebab pemerintah tidak memiliki bukti dalam perkara ini, dengan demikian perkara ini dimenangkan oleh Tjia.⁵⁵

Warga kota lain, khususnya orang-orang Tionghoa di Palembang

⁵⁵ Lihat dalam *Hanpo*, Palembang, Sabtu, 15 November 1930.

cukup dominan dalam usaha atau bekerja sendiri, mereka tidak dapat digolongkan begitu saja dalam kelas buruh atau kuli kasar, karena sebagian besar di antara mereka berdiam di Palembang sebagai pendatang-pendatang bebas yang mampu dengan cepat menguasai sektor-sektor ekonomi, terutama bidang perdagangan. Bahkan, ada di antaranya yang dapat muncul dan berkembang menjadi konglomerat yang mendominasi perdagangan Palembang.

Identitas ideologi lain tentang warga kota Palembang dapat dilihat dari munculnya nilai-nilai kekerasan yang dianggap sebagai suatu hal yang bukan asing lagi. Warga kota, terutama warga kota asli, cenderung dikenal sebagai individu berdarah "panas". Perbuatan-perbuatannya banyak menjerus kepada tindakan kriminal, dengan penggunaan senjata tajam cukup tinggi. Orang-orangnya pemberani, sudah sejak lama orang mengenal istilah "*darah Palembang*".⁵⁶ Kalau disebut istilah ini orang sudah banyak maffhum, bahkan ada yang mengacungkan jempol, tentang kegagahannya dalam hal berkelahi atau pendeknya tidak mau kalah dengan musuhnya. Namun, sayang sebutan ini sering tidak melekat jika dihubungkan dengan persoalan membela bangsa dan tanah airnya. Kalau berhadapan dengan sesama bangsa sendiri, baik warga kota asli atau "lain" ia melawan, tetapi kalau sudah berhadapan dengan bangsa kulit putih, warga kota asing, darah Palembangnya menjadi dingin.

Berdarah panas, suka marah, agresif, tidak tahan tekanan, dan suka menentang, namun dalam batasan tertentu jarang menjadi sebuah "*boom*" yang meledak yang diperlihatkan kepada umum. Karakteristik dari budaya *inward* orang Palembang ini mengindikasikan bahwa penduduk kota ini sering dipinggirkan oleh penguasanya, para pejabat kota. Secara *outward*, karakteristik budaya orang Palembang dikenal sebagai petualang, perantau dan pedagang tangguh. "*Darah Palembang*" tersebut dapat dilihat dari deskripsi cerita berikut ini. Kesemrawutan jalan terlihat dengan "*macet*"nya, mobil taxi, delman, dan *lantjia*

⁵⁶ "Darah" mengacu pada kata denotatif "tabiat", "sifat", "karakter". Lihat dalam *Moesi*, Palembang, 1 Juli 1928. Wawancara Palembang, 8 Januari 2006; 9 Januari 2006; 12 Oktober 2006.

(biasa disebut orang Palembang “*Tja*”) diatur kota praja, tetapi semua kendaraan yang mestinya berhenti pada tulisan “pelabuhan” di jalan pasar baru hanya sekali-sekali kendaraan yang berhenti, mereka (supir, pengendara, dll.) lebih senang menghentikan kendaraannya di depan toko-toko dagang. Hal ini tentu membuat pemilik toko tidak senang karena bukan saja mengganggu, tetapi membikin repot pelayanan di toko-toko terhadap langganannya, termasuk juga urusan bongkar muat barang-barang yang akan masuk ke toko. Bila dilarang pemilik toko, para sopir dan pengendara sering tidak peduli dan tidak mau mengerti atas kesalahannya. Justru sering para sopir dan pengendara yang mengumpat pemilik toko, membalas dengan kata-kata yang tidak sopan. Tak jarang para sopir warga kota asli ini menantang berkelahi, namun tentu tidak dilayani oleh para pemilik toko.⁵⁷

Kota tempat arena persaingan ekonomi dan “politik” dari berbagai kelompok kepentingan yang masing-masing terbelah dalam wilayah *enclaves*, “kantong”. Orang-orang Belanda dan Eropa, nyaris tidak jauh berbeda dengan kota-kota lain di Hindia Belanda zaman itu, mereka memiliki berbagai “keunggulan-keunggulan” tertentu dibanding warga kota lain. Ada di antara mereka yang duduk dalam jajaran tinggi administrator pemerintahan dan ada pula yang bergiat dalam bidang swasta. Seluruh sektor padat modal di bidang perkebunan besar dan pertambangan, minyak bumi dan batu bara, dikuasai oleh kelompok ini. Dari sekitar 700 orang Eropa yang berada di Palembang pada awal abad ke-20, sebagian besar di antaranya bekerja sebagai administrator pemerintah.⁵⁸ Cukup banyak warga kota asing yang berpetualang secara

⁵⁷ Dalil yang sering didengar dari mereka “*tidak peduli, sebab sudah mendapat izin dari gemeente, kami pun membayar belasting pada mereka*”. Lihat dalam *Kemoedi*, Palembang, Senin 13 September 1926, disebutkan bahwa seorang pemilik toko bernama The Seng Gie yang menjadi korban seorang kernet mobil. Keadaan tersebut sangat berbeda dengan di kota-kota Jawa, di mana segala kendaraan dilarang berhenti di depan toko.

⁵⁸ Lihat Anna van Marle, “de Rol van de Buitenlandse Avonturier in de Buitengewesten”, dalam *Bijdragen en mededeelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*. Deel 86, 1971, hlm. 32—39. Mereka bekerja sebagai administrasi perkebunan-perkebunan besar Belanda, sejak 1916 perusahaan perkebunan tersebut meningkat tajam menjadi 51 buah.

pribadi yang kemudian diangkat menjadi manager firma sebuah pabrik⁵⁹ atau mencari nafkah pada bidang pelayanan umum seperti perhotelan, toko buku, reparasi atau bengkel dan dunia perjudian.⁶⁰ Selain itu, mereka kemudian juga terjun dalam jaringan pedagang di Palembang, kalau tidak memposisikan diri sebagai pedagang independen mereka dapat menempatkan diri dan perusahaannya sebagai mitra pemerintah kolonial. Mereka menjadi pemasok utama semua kebutuhan komunitasnya atau bertindak sebagai fasilitator semua prasarana dan negosiator pembukaan daerah konsensi baru dari sebuah proyek pemerintah kolonial.

C. “Perang Dingin di Kota”: *Gemeente* Vs Warga Kota

Sistem kontrol kolonial atas kota ini mulai dirasakan ketika Palembang ditetapkan sebagai sebuah *gemeente* yang diberlakukan sejak 1919. Berubahnya status Palembang tersebut berarti “kepala daerah” tidak lagi di bawah kedudukan *controleur*, tetapi langsung dikepalai oleh seorang *burgemeester*.⁶¹ Namun jauh sebelumnya cikal bakal kontrol akan kota tersebut sudah berjalan sejak adanya Undang-undang Desentralisasi 1903, yang kemudian makin diakumulasikan sejak pembentukan *gemeentefonds* dan *gemeente*. Dengan *besluit gouvernement* ditetapkan *ordonansi* yang mengatur berdirinya *gemeenteraad* (dewan kota) di Palembang. Dalam *besluit* ini ada beberapa hal yang diterangkan, bahwa *bestuur*, pemerintah dari *gemeente* bumiputra di Palembang nanti diurus oleh suatu dewan yang bernama *gemeenteraad boemiputra* (dewan

⁵⁹ Gambaran menarik tentang salah satu petualangan pribadi orang Eropa dikisahkan dalam tulisan Marle, Anna van, *loc. cit.*

⁶⁰ Gambaran serupa seperti ini dapat dijumpai dalam tulisan P. Van't Veer, “de Machthebbers van Indie”, dalam *Bijdragen en Mededelingen Betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*. Deel 86, 1971, hlm. 40—46.

⁶¹ Sebelum menjadi *gemeente*, Palembang memiliki bentuk sebagai sebuah *hoofdplaats* dari *Afdeeling Palembangische Benedenlanden*, yang dikepalai langsung oleh seorang *controleur*, kontrolir. Sebagai sebuah *hoofdplaats* Palembang dibagi atas dua distrik, yaitu Distrik Palembang Ulu dan Distrik Palembang Ilir yang masing-masing dikepalai oleh seorang *hoofddemang*, yang merupakan seorang pangrehpraja Pribumi. Lihat dalam *Boemi Melajoe*, Palembang, Kamis, 2 Juli 1927.

kota bumiputra)⁶² dan dikepalai oleh *gemeenteraadhoofd*. Dewan kota bumiputra terdiri atas kepala dewan dan kepala-kepala bangsa Pribumi dari masyarakat yang dipandang paling “tua” yang dipilih oleh masyarakat atau orang yang oleh pembesar negeri diangkat menjadi anggota dewan dengan persetujuan penduduk kota.

Pembesar negeri, biasanya seorang asisten residen, mengadakan permufakatan dengan penduduk kota untuk menetapkan jumlah anggota dari dewan tersebut. Orang yang diangkat dalam dewan kota masa kerjanya selama tiga tahun, lewat dari masa tersebut dapat dipilih kembali. Penduduk yang berhak dipilih memiliki persyaratan utama yaitu bisa membaca dan menulis dan tinggal di dalam kota. Keanggotaannya akan hilang, jika menurut pemufakatan dewan orang tersebut tidak tinggal lagi di Kota Palembang. Dewan berkuasa mengatur urusan-urusan yang penting bagi kota.

Susunan baru *gemeenteraads* hasil pemilihan dengan anggota sebagai berikut, dari warga kota asing terdiri atas Tn. van der Swaagh, Hardonk, van Doorninck, nj. Burgemeester, Ancion, Ir. Oosten, van Doop, Ir. Meysen, van Soest, Thierry, Mr. Jansen, dan van der Kasteele. Sementara, dari orang-orang Tionghoa Palembang terdiri atas dua orang yaitu Go Biauw Tjoan dan Lim Kim Siang. Sementara Pribumi diwakili lima orang yaitu Ir. Raden Soetoto, Raden Achmad Soelaiman, Raden Mohammad Akip, Raden Ibrahim, dan Mas Kadarisman.

Dalam sidang pertama *gemeenteraads*, ada beberapa hal yang dibicarakan dewan kota, yang menarik dari pembicaraan rapat mengenai pembahasan tentang penetapan premi untuk orang-orang yang berdagang di pasar. Menurut ketetapan, premi yang ditarik adalah sebesar f 1400, pertoko/pertahun, namun kenyataan ada yang menyimpang dalam pemungutan premi tersebut. Para petugas pemungutan premi ini kadang

⁶² Ada kejadian menarik seputar pemilihan *gemeenteraad*, di tanah uluan, seorang pembesar, bernama toean Basjir, mengedarkan surat dukungan lewat kepala-kepala kampung untuk mencari dukungan sebagai kandidat calon anggota Dewan Kota. Namun anehnya, surat edaran dukungan ini tidak berasal dari pemerintah *gemeente*, persoalannya anggota harus berasal dari penduduk Kota Palembang sendiri, bukan datang dari uluan. Lihat dalam *Boemi Melajoe*, Palembang, Kamis, 16 Juli 1927.

menarik uang lebih dari yang ditetapkan. Menurut wakil Pribumi, premi ini memang mendatangkan hasil baik, namun orang tidak harus tuli melihat kenyataan dari penarikan premi yang di luar ketetapan, karena yang mendapat kesengsaraan justru kaum pedagang kecil, misalnya tukang sayur. Pedagang kecil seperti ini memiliki banyak tanggungan lain selain premi tersebut, seperti berbagai pajak yang harus dibayarkan, sementara los jualan yang dijanjikan sampai sekarang belum didirikan untuk mereka.

Anggota dewan kota, Raden Ibrahim menyatakan lebih baik ditinggalkan saja pembicaraan mengenai peraturan penarikan premi untuk pedagang di pasar dengan melihat kelakuan dari para pegawai pasar tersebut. Semua anggota dewan merasa heran dengan sikap Raden Ibrahim ini, karena mereka menganggap peraturan tersebut tidak boleh ditinggalkan begitu saja. Mereka menganggap bukan peraturan ini yang menyebabkan terjadinya hal demikian, namun oknum pegawai pasar, oleh karena itu jika ada oknum seperti yang diutarakan Raden Ibrahimlah layak diadukan. Namun Raden Ibrahim punya pengalaman pernah mengadukan kelakuan pedagang pasar tersebut ke *burgermeester*, ia menerangkan bagaimana kelakuan pegawai pasar yang menarik tarif di luar ketentuan tersebut, namun tidak mendapat respons. Maksud Raden Ibrahim, yang perlu dilakukan terhadap pedagang di pasar, bukan ketentuan premi yang dianggapnya besar tersebut, namun perbaikan-perbaikan langsunglah yang perlu dilakukan dalam membicarakan premi terhadap pasar.

Raden Ibrahim juga menuturkan, pada masa le 'Cocq de 'Armandville ketika bea pasar dinaikkan, tidak kurang 300 orang datang di kantor *gemeente* mengajukan keberatan.⁶³ Namun le 'Cocq de 'Armandville berkilah dengan janjinya, kalau kenaikan tersebut disebabkan akan

⁶³ Banyak penduduk Pribumi yang menyewa tempat di Pasar *gemeente*, 16 liliir keberatan dan marah tentang kenaikan harga dua kali lipat yang dirasa berat. *Gemeente* dengan alasan mau melebarkan dan meluaskan serta memperbaiki pasar tersebut, maka harga sewanya dinaikkan. Keberatan tersebut karena sewa tempatnya naik dari hanya delapan gulden sampai lima belas gulden, naik menjadi dua puluh lima sampai empat puluh gulden. Lihat dalam *Boemi Melajoe*, Palembang, 18 Juli 1927.

diadakan perbaikan terhadap pasar, misalnya pendirian, *pasarloods*, los-los buat pedagang, tetapi karena alasan adanya kerusakan *ogem spoelwater* maka pekerjaan pendirian los pasar dialihkan pada perbaikan tersebut. Namun menurut kepala dewan, bea pasar bukan bermaksud menghalangi kemajuan perdagangan, karena walaupun diminta naik, orang tetap berebut tempat untuk berdagang di pasar. Menurut Raden Ibrahim hal tersebut tidak bisa dijadikan dasar pijakan, karena sesungguhnya berapa kali lipat bea pasar dinaikkan namun orang yang berdagang tetap bertambah banyak. Pedagang kecil pun tetap akan membayarnya, sebab dengan itulah mereka dapat bertahan hidup.

Akhirnya, dalam perdebatan tersebut, van Doop mengusulkan jalan tengah supaya kenaikan premi ini tidak perlu, lebih baik gaji dari pegawai pasar saja yang dirubah, bukan kenaikan bea pasarnya. Di balik hal ini, Ancion setuju dengan pendapat Raden Ibrahim dan van Doop, namun menganggap bahwa Raden Ibrahim tidak perlu mencela kepala pasar atas nama anak buahnya, sebab sepengetahuannya ia tidak pernah melihat perbuatan kasar dari kepala pasar dan anak buahnya. Raden Achmad Soeleiman, merasa bahwa keterangan dari Raden Ibrahim walaupun agak sumir, mungkin ada kebenarannya juga. Ia sendiri tidak tahu persis keadaan di pasar, namun ia pernah mendengar bahwa tukang karcis pernah ribut menyambut kedatangan tukang jualan yang pakai perahu, kejadian ini jelas disebabkan karena rebutan premi tersebut.⁶⁴

Menurut artikel 71 dari *Indische Staatsregeeling*, volksraad oleh Pemerintah Belanda dirubah penetapannya, yaitu mulai berlaku ayat 2 dari artikel 1 yang disebutkan dalam artikel-artikel *wet* tertanggal 24 April 1929 yang dituangkan dalam *Nederlandsch Staatblad* No. 194, *Indisch Staatblads* No. 285 tahun 1930. Ordonansi tersebut berbunyi “anggota-anggota volksraad harus tiga puluh orang dari *inheersche onderdanen* bukan *Nederlanders* atau paling sedikit duapuluh lima *onderdanen Nederlanders* dan paling banyak lima dan paling sedikit tiga orang dari *uitheneemsche onderdanen* bukan Belanda”. Undang-undang ini berlaku

⁶⁴ Lihat dalam *Hanpo*, Palembang, Sabtu, 27 September 1930.

mulai 15 Mei 1931.⁶⁵

Dana gemeente tersebut mendatangkan banyak hasil, pada masa awal pemerintah kota dengan modal 50.000 gulden dapat mendirikan satu gedung *societiet* di belakang *schouwburg*. Menurut peraturan, kedua gedung ini berada di bawah kepemilikan pemerintah kota. Secara keseluruhan *societiet* dan *schouwburg* dibangun dengan biaya 87.000 gulden.⁶⁶ Pembangunan gedung *societiet* dan *schouwburg* tersebut manfaatnya hanya diperuntukkan untuk warga kota asing saja. Sementara bagi warga kota asli dan warga kota lain di Palembang, pendirian kedua gedung tersebut merupakan ironi untuk mereka, sebab *staadpark* yang dulu ada sebelum didirikan *societiet* dan *schouwburg* ini dahulu dijadikan taman bermain dan hiburan di sore hari untuk mencari kesenangan seperti bangsa Eropa. Setelah kedua gedung tersebut berdiri, maka mereka tidak memiliki taman bermain lagi. Sedangkan segala *belasting* dan urusan-urusan lainnya dibebankan kepada kaum Pribumi dan orang Tionghoa.⁶⁷

Kenyataannya, pembangunan yang dibuat oleh pemerintah kota, *Gemeente* Palembang, memperlihatkan gejala yang terus meningkat, terutama dengan adanya dana *gemeente* tersebut. Pembangunan kota, seperti yang diuraikan di depan, menghasilkan konstruksi fisik yang demikian rupa. Seperti uraian atas, “protes halus” warga kota asli dan lainnya terhadap pembangunan *societiet* dan *schouwburg*, timbul kesadaran bahwa kota ini dibangun bukan ditujukan untuk kepentingan mereka. Hal ini menimbulkan resistensi halus dan kontra reaksi warga kota, terutama warga kota asli dan warga kota lain terhadap pembangunan fisik oleh pemerintah kota. Bait puisi berikut⁶⁸ tampaknya mewakili konstruksi warga kota, terutama warga kota asli terhadap

⁶⁵ Lihat juga dalam “*Begrooting van Uitgaven en Ontvangsten van de Gemeente Palembang Alsmede van de Gemeente Bedrijven Voor het Dientjaar*”, 1931.

⁶⁶ Lihat dalam *Pertja Selatan*, Palembang, Senin, 6 Agustus 1926.

⁶⁷ Lihat dalam *Tjahaja Palembang*, Palembang, Kamis, 22 September 1926.

⁶⁸ Pegalan dari puisi berjudul “Palembang di Waktoe Malam” ditulis oleh redaksi. Lihat dalam *Pewarta*, Palembang, Kamis 2 Desember 1926.

ideologis fisik kota:

Jalan sudah beraspal

Dengan penerangan elektrik yang cukup

Kebersihan dalam gang-gang yang masuk

Ke dalam kampung-kampung ada yang kurang

Diperhatikan, kelihatannya banyak lumpur dan kotoran

Dimensi diskriminatif pemerintah kota, dapat dilihat dari *wegen en bruggenbelasting*, pajak jalanan dan *jerambah*⁶⁹ yang diberlakukan hanya untuk kaum Pribumi dan *vreemde oosterlingen*, bangsa timur asing, sebagai ganti *heerendienst*. Sebetulnya, *belasting* ini ditolak oleh *ieden gementeraad*, anggota dewan kota dari Pribumi, mereka merasa keberatan kalau Pribumi dan orang timur asing yang terkena pajak, sementara orang Eropa tidak sama sekali. Sehingga, realitas dari pemberlakuan dimensi diskriminatif pemerintah kota membuat warga kota asli teringat akan fondasi awal perbandingan kota sebelum dan sesudah lahirnya *gemeente*.

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

Keadaan seperti itu, jika dibandingkan sekarang, sesudah lahirnya *gemeente*, bagi warga Pribumi di Palembang mengira tentu jalan-jalan, jembatan, dan penerangan di kampung-kampung kota akan bertambah modern, sebab pajak ditarik dari penduduk. Namun perkiraan ini jauh meleset, jalan kampung menjadi lumpur, sudah bertahun-tahun tidak diperbaiki, *jerambah-jerambah* di kampung-kampung tinggal menunggu waktu ambruk dan bisa membawa maut bagi setiap orang yang

⁶⁹ Jembatan/titian kecil yang terbuat dari kayu, hanya untuk menyeberang pejalan kaki.

melewatinya. Bagi warga kota asli setelah kelahiran *gemeente*, penerangan di kampung-kampung kota bukannya bertambah modern, sebaliknya lampu minyak menjadi hilang dan penerangan elektrik yang diharapkan tidak ada. Perubahan sistem pemerintahan modern seperti ini, bagi warga kota asli tidak mendatangkan kesejahteraan dan kesenangan bagi mereka. Bagi mereka keadaan ini jelas tidak mendatangkan kemajuan tetapi sebaliknya justru menimbulkan kemunduran.



Gambar 48. Sebuah jembatan kayu di atas Sungai Lematang, Muaraenim, Palembang Sumatra Selatan, 1922. Jembatan-jembatan seperti ini banyak dijumpai di kampung-kampung Palembang, dan kondisinya banyak yang rusak parah sehingga menyulitkan warga untuk menyebarang (Sumber: www.tropenmuseum.nl).

Di tengah keadaan dan situasi seperti ini, warga kota asli sering bertanya pada siapa mereka mengadu dan meminta perhatian. Mereka juga dapat berasumsi, kalau mau dibandingkan besarnya uang yang masuk ke pemerintahan *gemeente* di kota-kota Sumatra lainnya, maka Palembang termasuk *gemeente* yang mendapat pemasukan uang besar dari masyarakatnya. Oleh sebab itu, warga Pribumi merasa tidak

senang dengan keadaan seperti itu, di mana pemerintah *gemeente* cenderung membiarkannya, sedangkan uang untuk ongkos pembiayaan *gemeente* sebagian besar datang dari mereka. Harapan warga kota asli terhadap Assisten Residen van Nisse, yang sering membela mereka serta menginginkan agar keadaan tersebut bisa berubah. Mereka mengharapkan van Nisse dapat bertindak lebih jauh dalam mengatasi ketimpangan pembangunan kota. Van Nisse yang memiliki kesadaran bahwa kampung-kampung kota tidak memiliki uang sekalipun ditarik dari penduduk kampung. Realitas ini membuat van Nisse tidak tega karena ia mengetahui uang itu sudah dibayar kepada *gemeente*.⁷⁰

Harapan warga kota asli terhadap keberadaan *gemeenteraad* ternyata tidak sebesar seperti pada van Nisse, sebab anggota-anggotanya yang merupakan wakil mereka tetap dianggapnya tidak memiliki dan mewakili kepentingan bagi warga kota asli. Mereka melihat dari jumlah perwakilannya yang sebagian besar anggotanya adalah orang-orang Belanda sendiri. Bagi mereka, dewan kota tidak lebih sebagai Dewan Kota Belanda semata. Warga kota asli sebagai Bumiputera, hanya diwakili oleh segelintir orang saja. Mereka percaya, walaupun wakil mereka sampai ngotot “mengeluarkan lidah”, namun suaranya tidak akan didengar. Bagi Pribumi, aturan untuk memilih anggota dewan bukan kehendak mereka semata, artinya, bukan pilihan warga kota asli, tetapi pilihan itu hanya asal pilih semata.⁷¹

Diskriminasi kelas seperti itu, ternyata juga terindikasi dalam dimensi ras. warga kota asli, memiliki kecemburuan akan pembangunan perumahan di Talang Semut yang menyebabkan warga kota asing, Belanda dan Eropa lainnya dapat menikmati hawa alami di daerah ini.⁷²

⁷⁰ Lihat dalam *Moesi*, Palembang, Senin, 20 Agustus 1928.

⁷¹ Lihat dalam *Bumi Melajoe*, Palembang, Kamis, 16 Juli 1927.

⁷² Lewat perusahaan N.V. Volkshuisvesting oleh *gemeente* didirikan rumah-rumah baru di bagian utara Indrapoeraweg. Rumah-rumah ini dibagi dalam empat tipe, yaitu enam rumah tipe A, lima rumah tipe B, empat rumah tipe C dan lima buah rumah tipe D. Harga sewanya tujuh belas gulden untuk tipe A, dua puluh enam gulden untuk tipe B, dua puluh delapan gulden untuk rumah tipe C dan dua puluh satu gulden untuk rumah tipe D dalam satu bulannya. Ongkos-ongkos yang dipergunakan untuk pembangunan

Di mata warga kota asli, mereka tidak terlalu menentang pembangunan perumahan tersebut, tetapi *gemeente* mestinya juga bersedia mengadakan dengan selekasnya perumahan-perumahan rakyat bagi warga kota asli, dengan sewa yang murah, terutama bagi orang-orang miskin, sebab di Kota Palembang susah mendapatkannya, sehingga banyak dari mereka yang menumpang di bawah kolong-kolong rumah orang. Bagi warga kota asli, *kampongverbeeteringen*, masih sebuah konsep di atas kertas. Berbeda dengan konsep perumahan warga kota asing, walaupun keadaan pada waktu itu *melaïse*, tetapi di kota ini terus terjadi perubahan-perubahan menyangkut pembangunan perumahan warga kota asing di daerah Talang Semut. Melihat pendirian rumah-rumah di Talang Semut, yang oleh warga kota asli disebut Kampung Belanda, makin lama semakin banyak jumlahnya, sehingga di beberapa tanah tempat pekuburan di Talang Semut ini, dibikin rumah. Makam-makam yang ada diminta pindah dari tempat tersebut, kemudian tanahnya diuruk.⁷³

Kecemburuan mereka, bukan saja pada perbedaan rumah, namun juga pada pembangunan infrastruktur kota. Buruknya jalan tidak mendapat perhatian *gemeente*, baik di dalam maupun di luar kota. Warga kota yang menaiki kendaraan mobil atau delman mengambil jalan mulai dari muka toko kopi Kie Yong di bilangan Pasar 16 Ilir sampai di depan The Ho Hong Bank dan terus ke Sungai Tengkuruk bagian darat, melintas lagi dari muka kantor asisten residen atau dibilangan Jalan *Gevangewis*, terus ke belakang benteng sampai ke Sekanak dan Sungai Tawar, sebelah barat dari pabrik kapas dan kantor kepunyaan *Molukse handelsvennootschap*. Para pengendara dan penumpang akan merasakan

perumahan ini semuanya berjumlah 45.200 gulden yang dipinjam dari kas marga yang disetujui terlebih dahulu oleh *Raad van Commissie*. Menariknya lagi diskriminasi tentang pembangunan rumah warga kota asing di Talang Semut ini, mulai dari pemberitahuan pembebasan lahannya, di mana hasil rapat *gemeenteraad* yang berdasarkan pembicaraan antara residen dan *burgemeeste*. Hasil dari pembicaraan tersebut dimuat dalam koran *Nieuwsblad voor de Residenties Palembang, Djambi en Bangka*, Sabtu, 7 Agustus 1926, yang dibaca oleh segelintir warga kota asing saja dan tidak dirilis pada koran-koran Pribumi lainnya. Baca dalam *Pertja Selatan*, Palembang, Senin, 16 Agustus 1926.

⁷³ Lihat dalam *Pewarta Palembang*, Palembang, Sabtu, 22 September 1934.

guncangan keras akibat jalannya yang telah hancur.

Bagi mereka, pengerjaan perbaikan jalan oleh *gemeente* terasa sangat lamban, karena untuk pengerjaan membetulkan jalan sepanjang 800 meter mulai dari rumah residen sampai di *Park Sooz*, waktu yang dibutuhkan tidak kurang dari empat bulan lamanya. Pekerjaan ini dilakukan oleh para kuli-kuli yang sedikit jumlahnya. Sebagai perbandingan, di Batavia, untuk mengerjakan jalan dari Ancol ke Tanjung Priok dikerjakan oleh seratus orang kuli lebih. Demikian juga untuk pengerjaan satu jalan di Talang Jawa dan Tangga Buntung, tidak selesai-selesai walau sudah menghabiskan waktu setahun lebih, bahkan justru ditutup untuk umum, padahal penduduk di daerah ini setiap tahun mengisi kas untuk pajak kota.⁷⁴ Berbeda pula dengan pembangunan infrastruktur yang berhubungan dengan kepentingan warga kota asing, seperti Jalan *Gevangewis* terus ke Jalan *Neuslaan* yang menghubungkan kota dengan perumahan warga kota asing di Talang Semut dikerjakan oleh *gemeente* dengan cepat dan rapi.

Persoalan penerangan listrik kota, juga mendapat tanggapan serupa dari warga kota asli dan warga kota lain. Penerangan elektrik atau listrik, mulai dari depan rumah almarhum tuan Lim Tjeng Eng sampai di muka warung kepunyaan orang Tionghoa Tjioe Kee Kie ada tiga atau empat tiang yang sengaja tidak dipasang lampunya, sehingga pada waktu malam hari jalanan tersebut sangat gelap,⁷⁵ meskipun daerah ini masih

⁷⁴ Menariknya, dalam *Pewartu Palembang*, Palembang, Sabtu, 1 September 1934, muncul berbagai surat permohonan, baik yang ditujukan kepada *burgemeester* maupun *staadsgemeente*, yang rata-rata keluhan sekaligus permohonan untuk diperbaiki keadaan jalan dan jerambah di beberapa kampung warga kota asli, namun permohonan-permohonan ini tidak ada yang dikabulkan. Surat dianggap angin lalu saja. Salah satu permohonan tersebut seperti ini. "*Kepada Gemeente Palembang melalui Majelis Sidang Raad dari Gemeente Palembang. Kami yang bertandatangan dibawah ini penduduk 9/10 Ulu. Semenjak musim pasang besar, kami menemui kesulitan lantaran jalan yang senantiasa dilalui berlumpur hampir tenggelam kakinya, kalau airnya besar hingga ke lutut. Oleh karena itu, kami mengajukan permohonan pada Raad Gemeente Palembang agar membetulkan jalan yang jelek tersebut.*"

⁷⁵ Pencurian lampu jalan, keluh kesah penduduk kampung di 8 Ilir, tepatnya di lorong Haji Somad. Dahulu di lorong ini dipasang lampu sehingga mencukupi terangnya lorong tersebut, namun dalam waktu kira-kira enam bulan atau tujuh bulan setelah dipasang, lampu-lampu tersebut dicabuti kembali karena selalu dicuri orang.

wilayah pasar, bukan kampung kecil. Di sisi lain, tuan Sim Tjoan Liang, pemilik rumah di situ merupakan kepala toko firma Lim Teng Eng & Zoon di Jalan Pasar 16 Ilir yang membayar 10 pct buat kas kotapraja dengan pajak seribu rupiah penghasilan belum lagi dihitung orang lain yang tinggal di daerah tersebut. Minimnya listrik di daerah warga kota asli dan “lain” tersebut, berkebalikan dengan keadaan di daerah warga kota asing, pemukiman mereka di Talang Semut yang mendapat penerangan berlebih di malam hari.

Pendistribusian urusan *waterleiding* (air minum) juga mengalami persoalan, padahal air sangat penting bagi kesehatan penduduk.⁷⁶ warga kota asli menuntut perlu penyaluran yang merata *hydrand-hydrand* air minum, sebab kebutuhan air bagi mereka disalurkan sangat kecil. Kenyataan tersebut, didukung dengan keadaan lingkungan Pribumi. Kebanyakan rumah-rumah mereka terbuat dari kayu sehingga mudah terbakar dan apabila terjadi kebakaran, *hydrand* air yang kecil tidak dapat menolongnya. Bagi sebagian mereka, realitas *waterleiding* di Kota Palembang jika dibandingkan dengan Kota Medan dan Padang, jauh dari mencukupi, padahal Kota Palembang berpenduduk padat sementara infrastruktur untuk air sangat minim.⁷⁷

Waterleiding seperti terdapat di kota-kota lain, yang juga memiliki *gemeente*, boleh dibilang tidak ada,⁷⁸ walaupun ada hanya mengalir ke Talang Semut, tempat yang banyak penduduk warga kota asing, bangsa kulit putih. Di Talang semut disediakan hydrant, sumur-sumur bor, dan warga kota asing boleh mengambil air dengan membeli hanya satu sen untuk satu kaleng air bersih. Sayangnya air bersih murah ini tidak dapat dinikmati oleh warga kota asli karena jauh dari pusat pemukiman

⁷⁶ Sebab selama ini masyarakat Pribumi Palembang terancam kesehatan, lantaran tidak mengerti bahwa meminum air Sungai Musi tanpa dimasak atau disaring dapat menimbulkan penyakit. Padahal persoalan ini sering dituliskan dalam koran “*Nieuwsblad voor de Residenties Palembang, Djambi en Bangka*”, tetapi lebih banyak bicara teoritis belum ke praktektual, mereka sering kepada “penerangan belaka” dari pada “kewarasan umum”. Lihat dalam *Pertja Selatan*, Palembang, Kamis, 16 September 1926.

⁷⁷ Lihat dalam *Pertja Selatan*, Palembang, Kamis, 16 September 1926.

⁷⁸ Lihat dalam *Pewarta*, Palembang, Rabu, 18 Desember 1929.

mereka. Selain persoalan pendistribusian yang dianggap tidak merata tersebut, mahalnnya harga *waterleiding* juga menjadi beban bagi warga kota asli. Seorang anggota *gemeenteraad*, Raden Soewarno, mencoba menenangkan warga kota asli dengan alasan karena beban *gemeente* yang masih berat sehingga menurutnya, tarif *waterleiding* tersebut menjadi mahal. Pendirian dan pengadaan *waterleiding* yang menghabiskan ongkos besar dalam pemakaiannya dibebankan ke warga Pribumi. Akan tetapi dari realitas itu mereka tetap berpendapat, bahwa pendirian *waterleiding* dasarnya sangat berhubungan dengan “kesehatan” penduduk.⁷⁹ Artinya pendirian *waterleiding* seharusnya lebih ditujukan untuk keperluan masyarakat umum, warga kota kebanyakan, terutama warga kota asli. Ironisnya, dari sedikitnya air itu, mereka dibebankan harga yang cukup mahal, sekalipun harga listrik turun, tarif ledeng tetap tidak bisa diturunkan. Perlakuan ini berbeda dengan warga kota asing, orang Belanda dan Eropa lainnya, seperti listrik yang tarifnya bisa diturunkan.⁸⁰

Kesehatan lingkungan kota, yang didiami warga kota asli, bagi mereka juga sangat memprihatinkan. Di sekitar gang-gang Pasar 16 Ilir seperti Lorong Babi, Lorong Kebumen, Lorong Sungai Buntu, dan lain-lain terdapat banyak sekali kotoran dan sarang nyamuk yang dapat menciptakan malaria. Jika orang berjalan di sekita tersebut, muncul bau yang tidak sedap, terutama bau got-got tempat membuang kotoran bekas dagangan. Kota ini sebenarnya memiliki kuli-kuli untuk membersihkan sampah tersebut, namun tidak dikerjakan sebagaimana seharusnya, meskipun wilayah itu dikunjungi oleh masyarakat setiap harinya, baik warga kota asli maupun warga kota asing. Di Pasar Sekanak, terutama di dekat tempat pemotongan sapi, bau tidak enak juga menusuk hidung,

⁷⁹ Kota Palembang tidak bisa dibilang kekurangan air, karena dekat sekali dengan Sungai Musi. Persoalannya adalah air yang bersih susah didapat. Terutama bagi warga kota asli dan warga kota lain, Tionghoa dan Arab. Bagi warga kota asli hampir rata-rata air tersebut diambil dari bawah rumah atau selokan yang manakala pada waktu pasang atau pada waktu turun hujan tempat-tempat tersebut tergenang air, sehingga airnya tercemar. Untuk mendapatkan air bersih warga Pribumi mengadakan turunnya air hujan. Lihat dalam *Pewarta Palembang*, Palembang, 8 September 1934.

⁸⁰ Lihat dalam *Soewara*, Palembang, 15 Maret 1936.

apalagi jika musim hujan telah tiba. Hal yang sama juga ditemui di daerah Lorong Basah yang tembus ke Jalan Masjid Lama di depan rumah Mattjik di samping rumah perkumpulan “*Peng Joe Hwee*”.⁸¹

Lorong Basah bagi Kota Palembang dikenal sebagai satu lorong mesum, namun tempat ini sekarang sudah banyak ditempati oleh orang yang baik-baik, sekalipun masih ada tidak terlalu banyak. Sebenarnya di Kota Palembang, masih ada beberapa lorong sejenis yang menjadi tempat hiburan bagi laki-laki “hidung belang”, misalnya lorong depan Hotel Wangling di 17 Ilir dan Lorong Landraad di 18 Ilir. Di kedua lorong ini, banyak laki-laki muda yang keluar masuk mencari hiburan, karena dikedua lorong ini terdapat banyak “perempuan malam”. Tentu terkadang sangat mengganggu bagi warga sekitar yang tidak menerima keadaan tersebut, karena sebda gurau, tertawa dengan keras, dan berbicara yang “jorok”. Hal ini membuat orang yang baik-baik tinggal di situ merasa terganggu dan risih. Selain itu, sering juga terjadi percekocokan antara laki-laki dan perempuan atau laki-laki dengan laki-laki lainnya karena berebut “kembang malam”.⁸²

Kondisi buruk lainnya di pemukiman warga Pribumi adalah jalan dan *jerambah* yang menjadi masalah orang banyak. Di Kampung 5 Ulu, jalan dan *jerambah* di lorong bendungan, salah satu dari lima *jerambah* di sana telah rubuh, sehingga dari lorong ke jalan besarnya putus. Orang yang berjalan tidak bisa lagi masuk sampai ke dalam lorong, begitu juga anak-anak yang akan pergi dan pulang sekolah terpaksa menggunakan perahu untuk keluar masuknya. Sebenarnya, ada usaha yang disebut dengan *kampongverbeteering* (program perbaikan kampung), yang berhubung erat dengan bagian yang didapat *gemeente* dari pajak karet sebesar 10.000 gulden. Tetapi program ini tidak menyentuh seluruh elemen kampung yang ada di kota, sebab prioritas pelaksanaannya masih sangat terbatas. Sebenarnya, *gemeente* dalam program ini telah mengadakan perbaikan kampung berupa pembangunan jalan dan

⁸¹ Lihat dalam *Pertja Selatan*, Palembang, Senin, 23 Agustus 1926.

⁸² Lihat dalam *Hanpo*, Palembang, Sabtu, 20 September 1930.

penutupan selokan-selokan yang dijalankan di Lorong Kepala Kampung, daerah 22 Ilir, Kemendoeran, Kebangkitan, dan Lorong Sungai Tatang di seberang ilir, sementara di seberang ulu dilakukan di daerah Tangga Raja 2 Ulu dan 12 Ulu.

Munculnya program perbaikan kampung di daerah-daerah tersebut setelah mendapat masukan dari anggota dewan kota, Raden Muhammad Akib. Pekerjaan perbaikan kampung ini, selain dikerjakan buruh dan pemborong dari warga kota lain, orang Tionghoa, juga melibatkan warga kota asli, penduduk kampung yang terkena program tersebut.⁸³ Menariknya, dalam pelaksanaannya kembali muncul nuansa diskriminasi terhadap warga kota asli. Seorang Kepala Kampung 5 Ulu, bernama Kemas Achmad, pergi menghadap walikota untuk membicarakan hal ini. Ia menanyakan alasan kenapa jalan dan *jerambah* di sana tidak diperbaiki. Jawaban yang muncul dari walikota terkesal berapologi, jalan dan *jerambah* di lorong tersebut tidak termasuk dalam anggarannya. Jadi urusan jalan tersebut, tidak termasuk dalam kewajiban *gemeente*. Oleh sebab itu, pihak *gemeente* tidak akan membetulkan jalan dan *jerambah* di daerah ini.

Untuk menanggapi alibi walikota tersebut, kepala kampung memberikan penjelasan bahwa jalan tersebut, walaupun jalan lorong tetapi termasuk *openbareweg*, jalan besar, jalan ini memakai 5 buah *jerambah* yang melangkahi lima anak sungai. Jalan tersebut terbuka untuk orang banyak dan bukan hanya untuk empat atau lima buah rumah saja. Akan tetapi walikota memberikan alasan lain bahwa penduduk Pribumi di Kota Palembang dalam lima tahun terakhir ini tidak membayar pajak jalan dan *jerambah* sejumlah 235,986 gulden. Sebab itulah, menurut walikota jalan-jalan tidak dapat dibuat dan diperbaiki sebaik mungkin. Sementara kepala kampung bersikeras bahwa tindakan warga Pribumi tidak membayar pajak jalan dan *jerambah* karena warga marah akibat buruknya fasilitas jalan yang diterima mereka. Seandainya jalan-jalan yang ada diperbaiki, maka ia yakin pembayaran pajak akan lancar. Diakhir pembicaraan, walikota memberikan saran agar Kemas

⁸³ Lihat dalam *Pewartu Palembang*, Palembang, Sabtu, 22 Desember 1934.

Achmad, memasukkan surat pada dewan kota yang bertindak untuk umum agar jalan dan *jerambah* tersebut diperbaiki oleh *gemeente*. Jika *gemeenteraad* memutuskan bahwa jalan lorong tersebut bukan urusan mereka, maka walikota akan menolong dengan alasan bahwa surat permohonan tersebut akan diuruskan pada pemerintah.⁸⁴

Akumulasi tindakan berdimensi diskriminasi seperti itu, kemudian dituangkan dalam bentuk kritikan kepada walikota le 'Cocq de 'Armandville. Bagi warga kota asli dan lain, wali kota dirasakan bermuka dua dalam menentukan kebijakan dalam pemerintahannya. Pertama, persoalan pajak jembatan oleh dewan kota hanya dikenakan pada Pribumi dan Tionghoa, tetapi tidak untuk bangsa-bangsa Eropa. Realitas ini membuat warga marah, karena bukan hanya mereka sebagai warga kota yang berjalan di jalanan raya dan melewati jembatan, padahal warga kota asing, orang Belanda dan Barat lainnya, juga melewati jalan dan jembatan tersebut.

Buruknya jalan-jalan kampung warga kota asli dan "lain" bukan saja tidak diaspal, tetapi juga tidak dirawat dengan baik. Jalan yang berhubungan dengan orang Eropa seperti *Kratonweg*, Jalan Keresidenan, dan tempat-tempat lain di mana banyak orang-orang Eropa tinggal, serta Pasar 16 Ilir yang merupakan pangkalan dagang tempat berdiri toko-toko dan bank-bank milik warga kota asing, keadaannya jauh lebih baik. Sementara jalan-jalan di kampung warga kota asli dan lain seperti di 28 Ilir, dibiarkan hancur tak terurus, sehingga menyulitkan bagi warga yang akan melewatinya. Juga di Pasar Sekanak, bukan saja berbau busuk, tetapi tidak adanya lampu penerangan di malam hari.

Di daerah seberang Ulu, keadaan lebih memprihatinkan lagi, misalnya jalan di Kampung 9 Ulu, di sana orang terpaksa "merangkak" karena licinnya jalan tanah yang bercampur dengan air. Kalau air pasang datang, jalan tergenangi air hingga sampai ke batas pinggang. Jalan di daerah ini sangat gelap karena tidak adanya pemasangan lentera sebagai penerang

⁸⁴ Lihat dalam *Boemi Melajoe*, Palembang, Sabtu, 19 Februari 1927.

jalan.⁸⁵ Pada kampung warga kota asli, di 5 Ulu, keadaannya tidak kalah menyedihkan, jalan dan *jerambah* masih sangat buruk, orang tidak bisa berjalan di situ, apalagi jika musim hujan, jalan dan *jerambah* di daerah ini sangat licin. Orang harus berjalan menggunakan empat kaki, merangkak, sebab *jerambah* yang terbuat dari dua *lenjer*, dua keping papan yang dipasang oleh warga sudah tak layak dilewati. Untuk mengatasi keadaan ini, orang-orang berjalan dengan menggunakan perahu.⁸⁶

Diskriminatif kota, terlihat juga dalam persoalan kapal penyeberangan, Kapal Marie.⁸⁷ Warga kota asli sering terganggu atas suara kapal ini karena dekat dengan pemukiman mereka. Mereka merasa heran mengenai kapal tambang “Marie” yang saat hendak berangkat menuju seberang ilir maupun seberang ulu selalu membunyikan terompet keras yang menyebabkan terganggunya anak kecil, padahal peristiwa itu terjadi dalam 5 menit sekali. Diskriminasi sekaligus keheranan warga Pribumi atas pembagian kelas dalam kapal ini, yaitu kelas orang Eropa dan kelas Inlander, sementara ongkos naik kapal antara warga kota asing, dan warga kota asli sama.

⁸⁵ Lihat dalam *Terajoe*, Palembang, Senin, 29 Desember 1919.

⁸⁶ Lihat dalam *Pertja Selatan*, Palembang, Kamis, 15 Juli 1926.

⁸⁷ Lihat dalam *Pewarta Palembang*, Palembang, Sabtu, 15 September 1934.

BAB IV

PERGULATAN PUSAT DAN DAERAH:

PENCARIAN IDENTITAS PALEMBANG PADA MASA TRANSISI

Palembang pascakolonial, dimulai pada tahun setelah pengakuan kedaulatan. Era kemerdekaan yang sering disebut periode revolusi fisik, sengaja tidak dibahas karena kurang relevan dengan pembicaraan tema tulisan ini. Perubahan dalam bentuk bangunan fisik, baru dapat dilihat ketika masa setelah perang tersebut. Dekolonisasi fisik kota bentuknya baru dapat dilihat dalam ranah proses Indonesianisasi fisik kota setelah pengakuan kedaulatan tersebut. Pada dua periode, 1950-an dan 1960-an, proses dekolonisasi fisik terus mencari arahnya, namun masa sesudahnya, proses dekolonisasi fisik tersebut tidaklah berhenti, bahkan terus mencari dan mencapai berbagai bentuknya. Proses dekolonisasi fisik kota di Palembang mencapai puncaknya setelah dibangunnya simbol kota berupa Jembatan Ampera. Jembatan ini *master piece* pemerintahan pascakolonial di Palembang, simbol kota, simbol provinsi, simbol pulau, bahkan simbol nasional.

Kajian pada bab ini sebagai pembuka jalan untuk pembicaraan tentang Palembang secara fisik pascakolonial. Pendiskripsian konstruksi fisik kota dibuka dengan kesadaran akan ketimpangan pembangunan kota. Palembang mampu memberikan “bakti”nya secara maksimal ke pusat, tetapi pusat hanya memberikan bagian yang sangat minimal, bahkan kalau boleh dikatakan tidak ada untuk Palembang. Dari sini “letupan api” mulai dinyalakan dalam suara “gerakan daerah” yang di Palembang lebih tampak dalam bentuk penggugatan halus, BKPM-SS, Badan Penyalur Kehendak Masyarakat Sumatra Selatan dan Kongres Adat Sumatra Selatan yang ditulungpunggungi oleh Dewan Garudanya. Gerakan ini setengah hati dan lebih berhati-hati dalam mengambil sikap terhadap pusat, sehingga aksi dan kritisnya lebih “*slalom*” dan indah dari pada keras, reaktif, dan

antipatif. Selain itu, yang ingin ditampilkan dalam bab ini adalah bagaimana pembangunan fisik tanpa dana kuat yang dijalankan pemerintah kota tidak berhasil menciptakan identitas fisik maupun ideologis di kota ini. Untuk itu, dalam bab ini ada usaha penjelasan, bagaimana kota yang lebih banyak diam pada representasi fisik ini, sebenarnya juga sedang bergolak pada lapisan “bawah tanah”nya. Di sana ada arus urbanisasi dari daerah uluan dan pengkristalan akan gaya hidup dan potret warga kota yang sedang mekar. Proses tersebut tengah bekerja dan mencapai ulu ledaknya ketika Jembatan Ampera berdiri di kota ini.

A. Dari Revolusi Fisik ke *Stad Oorlog van Beleg*: Palembang Pasca-Kemerdekaan

Berajoen-berombak deras di bawah,
Tenang, bersatu, alam djaja sempoerna,
Dempo rujukan batanghari sembilan,
Riak-gelombang Musi menawan,
‘Tulah dia Sumatra Selatan¹

Sumatra Selatan menghasilkan banyak bahan-bahan mentah yang berasal dari hasil bumi.² Melihat kenyataan ini Sumatra Selatan memiliki potensi besar untuk dijadikan daerah industri yang lebih luas, namun persoalannya, untuk dijadikan daerah industri sangat tergantung pada faktor subjektif yaitu adanya suatu politik industrialisasi yang dijalankan oleh Pemerintah Pusat untuk menilai suatu daerah yang secara objektif memungkinkan dibangunnya perusahaan-perusahaan industri di daerah tersebut. Persoalan tenaga-tenaga buruh, di Sumatra Selatan bukanlah kendala, karena masyarakat sendiri banyak yang berminat menjadi buruh.

¹ Bait syair “tanpa judul” ini dapat lihat dalam Djawatan Penerangan, *Djawatan Penerangan Propinsi Sumatera Selatan* (Palembang: Djawatan Penerangan, 1956), hlm. 1.

² Gambaran Sumatra Selatan sebagai daerah potensial secara ekonomi ini dikeluarkan oleh Ir. Dr. Mohd. Sadli, dalam suatu kuliah umum di Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya pada 11 Juli 1961. Lihat dalam *Obor Rakyat*, Palembang, Kamis 13 Juli 1961.

Persoalan pembentukan basis industri di Sumatra Selatan bukanlah suatu perkara sulit, mengalihkan perhatian dari masyarakat dagang ke masyarakat industri di Sumatra Selatan bukanlah hal yang perlu meminta perhatian khusus, sebab alam industri di Sumatra Selatan sudah terbentuk dengan baik sejak zaman dahulu. Segi-segi industri, terutama industri kecil seperti kerajinan tangan sudah ada sejak masa yang lalu.

Situasi ekonomi yang muram bagi masyarakat Sumatra Selatan pada saat itu dirasakan sebagai suatu hal yang aneh karena jika dilihat, potensi ekonomi mereka cukup baik khususnya kondisi alam dan kesuburan tanah. Kondisi ekonomi ini memicu pertengkaran dan saling mengkambinghitamkan. Media pada waktu itu menempatkan para elite politik masing-masing sebagai penanggung jawab atas kesulitan ekonomi yang terjadi.³

... telah 8 tahun, kita keluar dari revolusi bersendjata, tetapi selama itu. Kita semua tidak merasa puas dengan apa jg telah kita tjapai....⁴

... Sumatera Selatan sudah jauh ketinggalan di lapangan pembangunan yang meliputi berbagai bidang kehidupan sejak tahun 1950 sampai dengan tahun 1957....⁵

Pemahaman seperti inilah yang menghiasi benak pikiran penduduk Palembang khususnya, dan masyarakat Sumatra Selatan umumnya selama kurun waktu pascapengakuan kedaulatan sampai menjelang akhir 1960. Gambaran Letnan Kolonel Harun Sohar, selaku Panglima TT (Territorial) II Sriwijaya, mewakili ketidakpuasan masyarakat daerah di Palembang dan Sumatra Selatan terhadap Pusat. Persoalan utama ini atas perasaan ketidakpuasan masyarakat dijawab oleh Pemerintah Pusat dalam bentuk pemberlakuan apa yang dinamakan dengan *stad*

³ Lebih jauh pernyataan ini lihat dalam *Obor Rakyat*, Palembang, 15 Juli 1958.

⁴ Deskripsi ini merupakan salah satu pokok dari uraian pidato Letnan Kolonel Harun Sohar di muka rapat kerja militer sipil yang dilakukan di Tanjung Karang dan Baturaja yang diungkapkannya selaku Panglima Territorial II Sriwijaya. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Selasa, 23 September 1958.

⁵ Opini ditulis berdasarkan pandangan Ryacudu. Lihat dalam *Obor Rakyat*, Palembang, 28 September 1958.

oorlog van beleg (SOB). Diberlakukannya SOB atau keadaan darurat untuk Palembang dan wilayah Sumatra Selatan lainnya ketika mereka “menuntut” dan meminta jawaban atas pembangunan yang jalan ditempat untuk Palembang dan Sumatra Selatan. Munculnya keadaan SOB tersebut, bagi daerah jelas merupakan indikasi ketidakpercayaan pusat terhadap mereka. Pemerintah pusat selalu dibayang-bayangi akan adanya bahaya di dalam negeri yang mengancam keutuhan negara, adanya penyalahgunaan kekuasaan, serta adanya pertentangan politik yang menajam yang semuanya itu saling mempengaruhi.

Setelah keluar dari revolusi bersenjata, masyarakat daerah tidak merasa puas dengan apa yang telah dicapai oleh pemerintah. Implementasi Mukadimah Undang Undang Dasar Sementara (UUDS) Republik Indonesia 1950, tentang terwujudnya suatu negara yang bahagia, bersatu, adil dan makmur bagi daerah ternyata “masih jauh panggang dari api”. Pembangunan daerah, termasuk Palembang, berjalan stagnan karena pemerintah mengalami defisit keuangan yang tidak sedikit akibat menitikberatkan pada pembiayaan operasi militer yang sering dijalankan. Beberapa daerah sering dirugikan oleh adanya perdagangan barter sehingga perekonomian mereka, termasuk Palembang, timpang dan cenderung buruk, padahal kalau diberlakukan sistem otonomi penuh daerah-daerah tersebut bisa membangun daerahnya sendiri. Jadi, persoalan utama dalam pembangunan daerah adalah adanya ketergantungan mereka yang sangat tinggi terhadap kebijakan pusat.

Palembang, secara ekonomis pada saat itu merupakan kota yang memiliki dinamika luar biasa, karena penduduknya mayoritas pedagang. Kota ini juga memiliki nilai ekonomi yang sangat tinggi. Perusahaan-perusahaan besar banyak muncul di daerah ini, surplus luar biasa dalam perdagangan hulu dan hilir yang muaranya ke perdagangan luar negeri. Namun gelihat ekonomi ini, realitasnya tidak sebanding dengan jalannya roda pembangunan ruang fisik kota. Barangkali, realitas ironis ini dapat terwakili dari sebuah goresan puisi berjudul “Delapan Cerobong Asap”⁶

⁶ Puisi ini ditulis oleh Alifiah Sahib. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 16 Juli 1961.

dibawah ini:

Delapan cerobong asap
 Asap terus mengepul
 Angin tetap berdendang
 Perusahaan asing terus mengeruk kekayaan
 Dimuara aliran Komering
 Menghiasi dua perusahaan dipematang

Tangan Musi menyapa
 Mari nak kita kelaut
 Kesamudera intip penyelundup
 Komering, Lematang dgn riak2 lintjah
 Tertawa bersatu guna lindungi gadis Palembang

Bila pesta diair Musi
 Djembatan Musi selesai ditahun djanji
 Gadis berkerudung, bukakan tirai
 Budjang Palembang memining keuluan

Kilang-kilang minyak di Plaju, ternyata tidak mampu menjadi *suplayer* utama roda pembangunan di Kota Palembang, sebab perusahaan asing yang terus mengeruk keuntungan dan *fee* terbesar dari pembagian kue ekonominya dengan negara kembali ke Pusat. Gadis Palembang, tetap tidak bisa bersolek dan hanya dengan penjagaan dari kawasan sekitar. Hanya pada aliran sembilan Sungai Musi mereka tergantung, sampai ke daerah uluannya, bukan dari perusahaan-perusahaan besar yang sedang mengisap bagian dalam perut buminya.

Keadaan seperti inilah yang kemudian menimbulkan gejala masyarakat di Palembang dan sekitarnya. Pembangunan ekonomi yang tidak merata pascakemerdekaan, menimbulkan implikasi pada banyaknya gejala gerakan ketidakpuasan di berbagai daerah. Di Sumatra, timbul tiga gerakan besar sesuai dengan front teritorial kekuasaan militernya masing-masing. Walaupun tidak mempunyai hubungan secara langsung dan struktural, di Sumatra mulai dari Sumatra Bagian Utara muncul

Gerakan Dewan Gajah, di Sumatra Bagian Tengah muncul Gerakan Dewan Banteng, dan di Sumatra Bagian Selatan lahir Gerakan Dewan Garuda. Pada pokoknya ketiga gerakan tersebut sebagai pelampiasan atas ketidakmerataan dan kebijakan pembangunan yang dijalankan pemerintahan pusat.

Menurut Kahin,⁷ paling tidak ada tiga permasalahan yang menjadi latar belakang pembentukan berbagai dewan di Sumatra, yakni ketidakpuasan kalangan militer akan nasib anggotanya, permasalahan sipil dan militer dalam sistem politik di Indonesia, dan ketimpangan pembangunan di daerah. Dua hal terakhir saling berhubungan erat satu dengan yang lainnya. Berlakunya Undang-undang Dasar Sementara (UUDS) 1950 telah menciptakan tatanan politik baru bersendi Demokrasi Liberal. Kabinet tidak bertanggung jawab pada presiden tetapi pada parlemen, partai-partai tumbuh bagai cendawan di musim hujan. Terdapat dua puluh partai yang di parlemen tidak bisa dikontrol dan mengakibatkan instabilitas politik. Partai lebih mementingkan diri sendiri daripada kehidupan berbangsa dan bernegara. Ketidakstabilan tersebut sangat dirasakan berbagai daerah di luar Pulau Jawa karena pola yang sangat sentralistik, akibatnya muncul ketidakseimbangan ekonomi antara pusat yang berada di Jawa dan daerah (di luar Jawa). Jika dilihat sumber daya alam, Sumatra jauh lebih kaya dibandingkan dengan Jawa, namun hasil dari sumber daya alam ini justru banyak tersedot dan digunakan untuk pembangunan di Pulau Jawa. Selain ketidakpuasan terhadap masalah ekonomi, ketidakpuasan juga menyangkut persoalan sosial dan politik. Penerapan pemerintah kesatuan pada 1950, mengakibatkan berhasilnya konsolidasi kekuatan lokal selama masa revolusi kepada pemerintah pusat yang menyebabkan para pemimpin sipil di daerah diangkat oleh pemerintah, bukan dipilih oleh rakyat yang mereka layani.

Sepanjang 1956, perbedaan yang terjadi di antara partai-partai politik dan di antara Sukarno dan Hatta berlangsung terus. Sekalipun

⁷ Audrey R. Kahin dan George McT. Kahin, *Subversi Sebagai Politik Luar Negeri: Menyungkap Keterlibatan CIA di Indonesia* (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1997), hlm. 67—68.

dalam Pemilihan Umum 1955, Masyumi (Majelis Syuro Muslimin Indonesia) muncul sebagai partai terbesar di luar Pulau Jawa dan Sumatra, namun wakil-wakilnya dalam kabinet menduduki posisi yang lebih rendah, sehingga partai ini tidak bisa berbuat banyak dalam menghadapi keresahan yang makin meningkat di daerah. Pemimpin pusat Masyumi mendapat tekanan dari para pemimpin daerah untuk keluar dari kabinet dan menjadi oposisi, akan tetapi hal ini dapat diredam oleh elite Masyumi, terutama Muhammad Natsir. Bagi Muhammad Natsir, kalau Masyumi keluar dari kabinet dan beroposisi, hal tersebut akan melemahkan persatuan nasional dan menguntungkan Partai Komunis Indonesia.

Pascapenyerahan kedaulatan, ketidakpuasan pemerintah daerah terhadap pemerintah pusat mulai nampak.⁸ Pemerintah pusat gagal mengambil tindakan-tindakan yang efektif untuk mengembangkan perekonomian di daerah-daerah luar Jawa, bahkan menangani masalah-masalah ekonomi yang mendesak. Pemerintah enggan menyerahkan desentralisasi administrasi dan fiskal kepada pemerintah daerah agar mereka dapat memenuhi kebutuhannya. Ketidakpuasan daerah juga disebabkan oleh karena besarnya hasil ekspor daerah disalurkan ke Jawa, bukan ke pulau-pulau lain, di mana tiga perempat dari pendapatan itu berasal. Selama periode 1951—1956, Pemerintah pusat lebih mengutamakan pembangunan di Jawa dari pada di daerah luar Jawa. Hal ini menjadi kenyataan yang negatif, karena 73 persen pendapatan nasional dihasilkan oleh daerah-daerah, tetapi pemanfaatannya hanya 30 persen, bahkan hanya 17 persen, dan 70 persen atau lebih yang digunakan untuk Jawa. Pembangunan gedung dan sarana prasarana jalan lebih diprioritaskan di Jawa dari pada di daerah-daerah luar Pulau Jawa.⁹

Ketiga gerakan di Pulau Sumatra ini pernah berkumpul di Sungai Dareh, Jambi untuk menyamakan persepsi. Setelah pertemuan tersebut

⁸ Pernyataan ini tersirat dalam *Obor Rakyat*, Palembang, 22 Juli 1958.

⁹ Lihat dalam *Obor Rakyat*, Palembang, 12 Agustus 1958.; Lihat juga dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 20 Agustus 1958.

Dewan Banteng dengan tegas mendirikan PRRI (Pemerintah Revolusioner Republik Indonesia) di Padang pada 15 Februari 1958. Namun berbeda dengan dua gerakan lainnya, Gerakan Dewan Garuda tidak ofensif terhadap pemerintahan pusat, mereka hanya mengadakan gerakan sebatas gerakan moral dan dengan tegas menolak untuk memberontak langsung kepada pemerintahan pusat.¹⁰ Dewan Garuda lebih banyak mengambil sikap hati-hati, artinya gerakan mereka hanya sebatas taraf mendirikan, mempengaruhi, dan menumbuhkembangkan gerakan organisasi kedaerahan yang bersifat koperatif. Gerakan keorganisasian daerah tersebut lebih ditujukan pada *pressure* terhadap gerak roda pembangunan di Palembang dan Sumatra Selatan yang dilihat berjalan sangat lamban. Paling tidak ada dua organisasi yang didirikan dan ditulungpungungi oleh Dewan Garuda, yaitu BKPM-SS (Badan Penyalur Kehendak Masyarakat Sumatra Selatan) dan Kongres Adat Sumatra Selatan.

Dewan Banteng di Padang justru lebih bertindak ke arah gerakan revolusioner dengan mengadakan gerakan intensif dan merata pada semua lapisan masyarakat di daerahnya. Tindakan revolusioner pertamanya, ditujukan pada isu persoalan “putra daerah”. Mereka mengadakan gerakan reaktif terhadap pejabat-pejabat pemerintah, baik sipil maupun militer, yang berbeda suku. “Siasat” yang digunakan dengan memaksakan pemutasian dan menimbulkan banyak korban yang menjadi sasaran tembaknya, mulai dari jabatan gubernur sampai wali kota Padang, termasuk juga unsur pimpinan polisi daerah di Sumatra Barat. Tindakan revolusioner kedua, dalam bentuk penentangan langsung dan terbuka terhadap pemerintahan pusat. Salah satunya, seperti dalam penggambaran menarik, bahwa *“Sukarno harus datang ke Padang, namun Beliau diperkenankan hanya untuk mendengarkan aspiratif dan*

¹⁰ Letupan kekecewaan kadang kala hanya sebatas sebuah “kritik pedas”. Negara kita berbahu kolonial, tidak jarang seseorang yang buta soal pemerintahan berkedudukan penting, sementara yang ahli diberi kekuasaan “pembuka pintu kantor” saja. Kritik-kritik seperti ini merupakan tembakan salvo pertama, untuk menggelorakan gerakan yang hanya sebatas gerakan moral tersebut. Lihat misalnya dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 18 Februari 1958.

apa yang diinginkan masyarakat di Padang dan Sumatera Barat, dan tidak untuk berpidato.”¹¹

Sementara, apa yang dilakukan Dewan Garuda di Palembang, lebih banyak bersifat insidensial. Artinya, “pencopotan” terhadap jabatan gubernur di sini bukanlah soal adanya isu “putra daerah” seperti yang dihembuskan oleh Dewan Banteng di Padang. Badan Penyalur Kehendak Masyarakat Sumatra Selatan yang terdiri atas partai-partai, organisasi pemuda pelajar, buruh, tani, wanita, dan bekas pejuang serta pegawai sipil dan militer di bawah kendali Residen Palembang Muhammad Husien. Gerakan moral pertama Dewan Garuda dilakukan ketika mendukung rapat BKPM-SS di Balai Pertemuan Sekanak Palembang pada 27 Desember 1956. Rapat tersebut pada dasarnya, menyuarakan aspirasi masyarakat di daerah ini. Resolusi yang dihasilkan berisi kebulatan gerakan BKPM-SS berkisar pada perasaan ketidakpuasan masyarakat di daerah terhadap perkembangan pembangunan daerah yang stagnan.

Pada 18 Februari 1958, bertempat di Staf Penguasa Perang, Jalan Diponegoro, Palembang dilangsungkan rapat khusus tokoh-tokoh masyarakat Sumatra Selatan. Rapat ini diadakan dalam mencari jalan keluar kemelut kenegaraan, sebagai sumbangan masyarakat Sumatra Selatan dalam usaha bersama untuk menjamin keutuhan negara dan keselamatan bangsa. Rapat berlangsung dari pukul 19.30 sampai 23.30 yang dihadiri oleh unsur musyawarah pimpinan daerah, Muspida Sumatra Selatan dan pimpinan partai politik di Sumatra Selatan. Dalam rapat ini diambil kesimpulan, bahwa kemelut negara hanya dapat diatasi oleh kedua tokoh nasional, Sukarno dan Hatta. Berhubung dengan itu, seyogyanya Bung Karno dan Bung Hatta bersedia turun tangan dengan menggunakan kewibawaannya untuk menghindari perpecahan dan kehancuran negara. Rapat ini juga merekomendasikan utusan masyarakat Sumatra Selatan untuk datang ke Jakarta.¹²

Kritik tajamnya lebih ditujukan pada pemerintah pusat yang

¹¹ Lihat pernyataan ini dalam buku Gusti Asnan, *Pemerintah Sumatera Barat: Dari VOC Hingga Reformasi* (Yogyakarta: Citra Pustaka, 2006), hlm. 176.

¹² Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 20 Februari 1958.

lebih mengutamakan kepentingannya dan cenderung membelakangi kepentingan daerah mereka. Rapat ini menghasilkan beberapa formula untuk kerangka kerja Dewan Garuda, terutama sebagai *pressure* terhadap pemerintahan pusat. *Pertama*, agar pemerintah pusat melaksanakan secepat mungkin pembangunan daerah, terutama Sumatra Selatan. Pembangunan tersebut tidak saja di ibu kota provinsi, tetapi harus merata sampai ke pelosok-pelosok di Sumatra Selatan. *Kedua*, Pemerintah pusat harus memberi otonomi daerah Sumatra Selatan seluas-luasnya. Otonomi tersebut harus mendahului peraturan-peraturan pelaksana dari pusat mengenai undang-undang perimbangan keuangan dalam mewujudkan tuntutan yang pertama.

Menariknya, Dewan Garuda membungkus tuntutan BKPM-SS tersebut, mereposikannya tetap berada dalam jalur tuntutan-tuntutan tersebut menurut hukum-hukum negara dan tidak boleh menyimpang. Pertemuan pertama, yang didukung Dewan Garuda ini merupakan rapat teras yang dihadiri oleh pimpinan-pimpinan partai, organisasi-organisasi masyarakat, baik pemuda, pelajar, bekas pejuang, perempuan buruh, tani, dan pengusaha-pengusaha, serta juga dihadiri oleh instansi-instansi pemerintah dan wartawan-wartawan. Menurut catatan, yang hadir pada waktu itu kurang lebih seribu orang.

Selain menghasilkan formula yang sifatnya *output* dan ditujukan untuk pemerintahan pusat, rapat tersebut juga menghasilkan suatu resolusi bersama yang sifatnya input untuk merapatkan barisan di bawah kendali Dewan Garuda. Resolusi tersebut paling tidak memuat dua hal.¹³ *Pertama*, semua lapisan masyarakat Sumatra Selatan menyadari bahwa gerakan tersebut sebagai imbas dari munculnya gerakan-gerakan lain yang serupa di Pulau Sumatra, sehingga mau tidak mau mempengaruhi perasaan masyarakat di Sumatra Selatan. Namun, gerakan di Sumatra Selatan khususnya Palembang hanya pada koridor tindakan-tindakan yang membawa keuntungan daerah. *Kedua*, bahwa segala hasrat yang timbul di Sumatra Selatan harus ditujukan kepada usaha gerakan konstruktif dalam tata cara hukum negara Republik Indonesia yang harus

¹³ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 29 Juni 1958.

tetap dipertahankan bersama oleh masyarakat Sumatra Selatan.

Gerakan ini, dalam kurun waktu dua tahun, mendatangkan berbagai simpati di seluruh lapisan masyarakat. Kepala Staf Teritorial II Sriwijaya, Alamsyah Ratuperwiranegara,¹⁴ pada setiap kesempatan selalu menganjurkan bahwa gejolak daerah yang mengusung tema pembangunan dalam keadaan bagaimanapun akan tetap diteruskan sampai tercapai apa yang menjadi cita-cita bersama, yaitu pembangunan di segala bidang dan lapangan. Hasil rapat ini, memberi keputusan untuk memperjuangkan segera terlaksananya otonomi yang luas. Otonomi ini menitikberatkan pada kabupaten dan kota dengan dibiayai oleh sumber-sumber yang ada di daerah dan dilaksanakan oleh dewan-dewan yang sah. Otonomi tersebut harus sesuai dengan ketentuan dalam undang-undang dasar dan jika perlu pelaksanaannya harus bersifat *in concerto* dengan mendahului peraturan Pemerintah Pusat tentang perimbangan keuangan dan penyerahan kekuasaan-kekuasaan otonomi.

Pada awal tadi disebutkan, bahwa gerakan ini tidak berjalan radikal seperti Dewan Banteng, gerakan-gerakan yang muncul bersifat insidental, misalnya pemecatan terhadap jabatan gubernur. Ketika rapat berjalan, keadaan sangat tegang dan panas, waktu itu Gubernur Winarno berusaha dalam meredakan situasi dengan mengemukakan rencana pembangunannya. Namun sikap dan usahanya tersebut tidak berhasil, kemudian berbuntut panjang, karena Winarno menjadi sasaran tuduhan-tuduhan dan ketidakpercayaan terhadapnya, terutama dari kalangan pemuda, salah satunya Mattjik Rosyad.

Persoalan ketidakpercayaan terhadap gubernur tersebut kemudian menggelinging sampai ke Dewan Perwakilan Daerah Peralihan Provinsi Sumatra Selatan, akhirnya, nota ketidakpercayaan terhadap Gubernur Winarno benar-benar keluar. Tiga orang anggota DPD Peralihan

¹⁴ Lihat dalam *Obor Rakjat*, 10 Agustus 1958. Lihat juga dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Rabu, 19 Februari 1958. Beberapa kalangan Islam di Palembang, menilai bahwa pemerintah pusat sudah sedemikian rupa dikendalikan oleh pihak komunis, sehingga Kabinet Karya cenderung bertindak tanpa perhitungan hanya berdasarkan rasa sentimen dan nafsu belaka. Oleh karena itu, *bleid* Dewan Garuda mendapat sokongan dari golongan ini.

Sumatra Selatan, yaitu Zamhari Abidin, Rauf Ali dan Zaikadir menemui Kementerian Dalam Negeri membicarakan penyerahan tugas Gubernur Kepala Daerah Sumatra Selatan R. Winarno Danuarmodjo. Kolonel Barlian, sebagai Panglima Teritorial II Sriwijaya, hari itu juga, 27 Desember 1956, meminta Gubernur Winarno untuk menyerahkan kekuasaan. Akhirnya dalam rangka memperlancar pembangunan daerah Sumatra Selatan ditunjuk Residen Muhammad Husein sebagai pejabat gubernur. Gubernur Winarno, dalam menanggapi hal itu, mengumumkan bahwa ia telah mengajukan permohonan berhenti sebagai Gubernur Sumatra Selatan kepada Menteri Dalam Negeri.

Gerakan dukungan kedua Dewan Garuda muncul ketika diadakannya Konggres Adat Sumatra Selatan, 15—17 Januari 1957. Konggres ini kemudian melahirkan apa yang disebut dengan "*Piagam Perjuangan Sumatera Selatan*", yang merupakan bagian dari *Piagam Palembang*".¹⁵ Piagam ini yang menjadi pedoman tuntutan agar masalah Sumatra diselesaikan secara bijaksana dengan memberikan otonomi seluas-luasnya. Konggres ini merekomendasikan agar terbentuknya kembali kerukunan Sukarno dan Hatta dalam mengendalikan Pemerintahan Republik Indonesia. Sebagai tindak lanjut rapat BKPM-SS dan Kongres Adat Sumatra Selatan tersebut, Kolonel Barlian mengirim utusan yang terdiri atas mantan Residen Abdul Rozak, Wali Kota Palembang Ali Amin, dan Kepala RRI Myrin Kusuma untuk mengundang mantan Wakil Presiden Mohammad Hatta dan Sultan Hamengkubuwono IX berkunjung dan meninjau keadaan Sumatra Selatan. Undangan ini dipenuhi oleh Muhammad Hatta, namun sultan tidak bisa hadir karena berhalangan.

Gerakan-gerakan masyarakat Palembang dan Sumatra Selatan tersebut diakui sedikit memiliki "cacat" karena munculnya gerakan dari kalangan militer radikal yang dikenal dengan "Peristiwa 30/31 Maret 1957". Mayor Juhartono dan kawan-kawan mencoba memperkeruh suasana dengan usaha melepaskan diri dari Komando Teritorial II. Ia

¹⁵ Piagam ini ditandatangani oleh tiga panglima pemimpin tiga pergolakan, Barlian, Husein, dan Samuel, walaupun dalam pertemuan ini Djambek, Lubis, dan Simbolon juga hadir. Teks lengkap Piagam Palembang terdapat dalam A.H. Nasution, *Memenuhi Panggilan Tugas: Jilid 4* (Jakarta: Gunung Agung, 1983), hlm. 446-449.

bersama dengan beberapa perwira Teritorial II secara diam-diam ingin menimbulkan kesan seolah-olah gerakan Dewan Garuda di Sumatra Selatan juga menyangkut isu persoalan kesukuan, antara Sumatra dan Jawa. Pasukan Juhartono kemudian menarik diri ke Talang Betutu dengan menempatkan sebagian pasukan angkatan udara dan RPKAD. Tindakan Juhartono dan pasukannya ini dapat mencerminkan bahwa telah muncul sikap awal kecurigaan Sumatra Selatan terhadap Pemerintah Pusat.

Manuver Juhartono dan kawan-kawan ini membawa hasil. Pada awalnya Komando Staf Angkatan Darat di Pusat mencoba menyelesaikan peristiwa ini dengan garis kebijakan pada 2 April 1957, namun garis kebijakan tersebut ternyata tidak lancar, justru menimbulkan persoalan lain. Pemerintah Pusat membuat tindakan yang justru menimbulkan dan memperkuat kecurigaan masyarakat Sumatra Selatan dengan lambannya penarikan pasukan RPKAD dari Talang Betutu, kemudian ditambah dengan penonaktifan Mayor Worang, Komando Resimen VI Lampung. Perasaan penuh kecurigaan masyarakat Sumatra Selatan makin menjadi ketika Pusat melakukan "tindakan" terhadap orang-orang Sumatra Selatan di Jakarta. Prof. Dr. Mr. Hazairin, Prof. Mr. Sutan Takdir Alisyahbana, Ir. Indra Caya, Ir. Oemar Tosin, Helmi, dan lain-lain diberi dan dikenakan *Stad arrest*, sehingga menimbulkan kegelisahan penduduk di Palembang.

Pihak sipil di Palembang, menghadapi keadaan ini, selanjutnya mengirim delegasi terdiri atas pamong praja Sumatra Selatan ke Pusat pada 9 April 1957. Delegasi ini terdiri atas Residen Bangka Beliteung, Awaludin, Wali Kota Palembang M. Ali Amin, dan Bupati Lahat R. Sukarta mencoba mencari penyelesaian peristiwa di Sumatra Selatan tanpa dicampuri dari sisi militer. Misi kunjungan delegasi ini gagal, karena ketika hendak menghadap KASAD, ia sedang opname, Menteri Dalam Negeri sedang ke Bandung, sementara Perdana Menteri belum dapat memastikan kapan menerima delegasi tersebut, termasuk presiden. Sebagai tindak balasan kegagalan delegasi ini, akhirnya Wakasad sendiri yang datang ke Palembang. Namun kunjungan Wakasad dirasakan masih kurang cukup dan tidak menyelesaikan persoalan pokok, yaitu roda

pembangunan yang tidak berkembang dan sangat lamban.

Sebagai tindak lanjutnya, maka pada 20 April 1957 Dewan Garuda dengan BPKM-SS kembali mengirim utusan ke Pusat.¹⁶ Ada dua misi dari utusan ini. *Pertama*, memberi penjelasan tentang keadaan yang sebenarnya di daerah Sumatra Selatan guna menjernihkan pengertian antara Pusat dan daerah. Utusan ini mengunjungi perdana menteri, wakil perdana menteri, menteri I dan II, menteri dalam negeri dan menteri urusan daerah, KSAD, dan jika mungkin menemui presiden panglima tertinggi. *Kedua*, mengundang perdana menteri, wakil perdana menteri, menteri dalam negeri, dan menteri urusan antara daerah untuk mengadakan kunjungan ke Palembang dalam waktu singkat guna meninjau dan menyaksikan dari dekat keadaan yang sebenarnya di Sumatra Selatan serta menyelesaikan kelanjutan Peristiwa 30/31 Maret 1957.

Delegasi ini dipimpin oleh Wali Kota Ali Amin serta beberapa pimpinan partai politik di Palembang. Tanya ketua umum PNI Sumatra Selatan, Abdullah Gathmir dari NU, Sudiro Pranoto, AS Mattjik, dan Rosdi Chosim. Pada intinya, pertemuan ini usaha dalam menjernihkan pengertian dan interpretasi yang berbeda baik opini dari koran-koran maupun dari pihak-pihak tertentu, serta menjelaskan persoalan yang dihadapi di Sumatra Selatan. Pertemuan tersebut membicarakan persoalan sipil namun karena yang dihadapi di Sumatra Selatan juga persoalan militer yang terjalin dengan persoalan sipil, maka mau tidak mau walaupun tidak dimaksudkan untuk mencampuri urusan militer terpaksa persoalan tersebut dibicarakan juga.

Selain itu, agenda pokok dalam pembicaraan ini adalah persoalan bahwa segala sesuatu yang terjadi di Sumatra, terutama Sumatra Bagian Utara dan Sumatra Tengah juga turut berpengaruh terhadap Sumatra

¹⁶ Lihat dalam *Obor Rakyat*, Palembang, 23 April 1957. Wawancara 15 Februari 2007. Delegasi serupa kemudian dikirim ke pusat untuk membahas dan mencari jalan keluar dari kemelut negara dan daerah tersebut. Pada 18 Februari 1958, telah diadakan rapat khusus tokoh-tokoh masyarakat Sumatra Selatan dihadiri oleh panglima/peperda, gubernur, ketua DPRD, ketua-ketua partai politik untuk mengirim utusan masyarakat Sumatra Selatan dalam mengatasi persoalan tersebut.

Selatan yang justru akibat semua itu adalah sama, yaitu tuntutan akan ketidakpuasan terhadap pembangunan. Walaupun demikian bentuk pernyataan yang ada di Sumatra Selatan jelas berbeda dengan yang ada di Sumatra Utara maupun Sumatra Tengah. Di Sumatra Selatan yang terjadi sesungguhnya adalah gerakan moral dengan mendorong lahirnya organisasi BPKM-SS sebagai badan yang menyalurkan kehendak masyarakat Sumatra Selatan secara hukum, yaitu menuntut otonomi yang luas dengan pertimbangan keuangan yang adil dan pembangunan yang merata yang dilaksanakan oleh dewan-dewan sah.

Gerakan yang dilakukan oleh masyarakat Palembang dan Sumatra Selatan tersebut, pada akhirnya dibalas dengan tindakan represif dari pemerintah pusat, karena pemerintah pusat memberlakukan tindakan sama dengan Sumatra Utara dan Sumatra Tengah, yaitu dengan menjadikan Sumatra Selatan sebagai daerah *Stad Oorlog van Beleg*, SOB. Persoalan ini semakin menyudutkan Sumatra Selatan dan Palembang ketika Kabinet Ali membuat kebijakan yang sangat berbeda dengan tuntutan “ringan” masyarakat di daerah ini. Otonomi luas yang diinginkan dijawab dengan memenuhi hasrat masyarakat Sumatra Selatan dan Palembang dengan hanya penyerahan kekuasaan dan pembiayaan pembangunan sebesar Rp 370 juta, namun uang tersebut diotoriser sebesar Rp 151 juta kepada kabupaten atau kota. Modal tersebut harus dibagi-bagi lagi dengan daerah-daerah lain di Sumatra Selatan. Inilah kebijakan pemerintah pusat dalam menjawab tuntutan otonomi luas masyarakat Sumatra Selatan serta pembangunan di Palembang harus diupayakan sebaik mungkin.

“Penanganan” secara militer yang dilakukan di Palembang oleh pemerintah pusat, pada awalnya cenderung dibiarkan saja karena mereka menganggap “tidak terlalu bahaya”. Ketika Angkatan Perang Republik Indonesia, masih memusatkan kekuatannya di Sumatra Tengah dan juga membantu TT I/Bukit Barisan di Sumatra Utara, maka pemerintah semula membiarkan sikap Letnan Kolonel Barlian, Panglima TT II/Sriwijaya yang telah menyatakan tidak dapat membenarkan tindakan pemerintah pusat maupun PRRI dalam menyelesaikan perselisihan.

Kepada Letnan Kolonel Barlian dikirim utusan oleh pemerintah pusat untuk menjelaskan supaya daerah minyak di Sumatra Selatan jangan diganggu dan kalau terjadi, maka Angkatan Perang Republik Indonesia akan mengambil tindakan. Sekalipun demikian, Wakil Panglima TT II/Sriwijaya, Mayor Nawawi yang sejak beberapa waktu yang lalu diawasi karena mengadakan hubungan dengan bekas Kolonel Zulkifli Lubis, berhubungan dengan sikapnya yang memihak PRRI dan sikapnya yang membentuk pasukan ilegal bersama Mochtar Ghazali, telah mengadakan persiapan-persiapan untuk merusak instalasi-instalasi minyak di Sumatra Selatan. Akhirnya pemberontakan daerah, PRRI/Permesta dapat diatasi pada Mei dan Agustus 1958 dengan melancarkan operasi militer. Sementara berlarut-larutnya persoalan politik di tingkat pusat, menyebabkan Sukarno mengambil tindakan dengan mengeluarkan Dekrit Presiden pada 5 Juli 1959 dan menjalankan pemerintahan dalam kerangka Demokrasi Terpimpin.

Dalam mengatasi “pergolakan” di Sumatra Selatan, KSAD memerintahkan Panglima TT II/Sriwijaya untuk mengambil tindakan terhadap wakil kepala stafnya tersebut, namun tidak dipenuhi. Oleh karena itu, maka Mayor Nawawi kemudian dibebastugaskan dari semua jabatannya di TT II/Sriwijaya. Bertalian dengan pembebasan tugas tersebut, pada 29 April 1958, Panglima TT II/Sriwijaya mengeluarkan perintah kepada Mayor Nawawi untuk berangkat ke Jakarta menghadap KSAD.

Berhubungan dengan itu, Kepala Staf TT II/Sriwijaya Letnan Kolonel Harun Sohar bersama dengan Komandan Resimen Infantri 5, Letnan Kolonel Ryacudu mengadakan kontak dengan Panglima TT II/Sriwijaya dengan mengajukan tiga kemungkinan sebagai berikut. *Pertama*, bekerja dengan panglima dalam melaksanakan segala perintah KSAD; *Kedua*, melaksanakan segala perintah KSAD tanpa panglima; *Ketiga*, melaksanakan segala perintah untuk ditujukan atau dihadapkan kepada panglima. Terhadap kemungkinan-kemungkinan yang diajukan itu Letnan Kolonel Barlian bersikap tidak tegas pula dan tidak menentukan sikap pendiriannya. Dalam situasi demikian, maka Komandan GPM Batalyon

2, Mayor Subiakto dibebaskan dari segala tugasnya atas permintaan sendiri.

Selanjutnya, dengan kejadian-kejadian ini, maka diambil tindakan-tindakan preventif untuk menertibkan kembali keadaan di Sumatra Selatan, melalui “Operasi Sadar” yang dipimpin langsung Deputy II KSAD, Kolonel dr. Ibnu Sutowo yang diberi kuasa penuh oleh KSAD melakukan pembersihan, pengusutan, pembebasan tugas, dan lain-lain terhadap orang-orang baik sipil maupun militer di wilayah TT II/Sriwijaya.¹⁷ Setelah ia menyelesaikan tugasnya dengan sebaik-baiknya dan kembali ke Markas Besar Angkatan Darat. Selanjutnya bekas pejabat Panglima TT II/Sriwijaya, Letnan Kolonel Barlian, pada hari Sabtu 5 Juli 1958 pukul 15.15 dengan pesawat udara berangkat menuju posnya yang baru, yakni di Markas Besar Angkatan Darat Jakarta.¹⁸ Seperti diketahui pada 26 Juli 1958, telah berlangsung serah terima jabatan Panglima TT II/Sriwijaya dari Letnan Kolonel Barlian selaku pejabat lama kepada Letnan Kolonel Harun Sohar sebagai pejabat Panglima TT II/Sriwijaya yang baru.

B. Kota Diam: Pembangunan yang Berjalan di Tempat

Ada dua pekerjaan besar pascapengakuan kedaulatan atas Indonesia oleh Belanda akhir 1949, yaitu menata kembali kehidupan politik dan ekonomi di berbagai daerah. Di masa ini pekerjaan dalam bidang politik adalah pemindahan kekuasaan residen kepada Dewan Pemerintah Daerah Provinsi lewat Peraturan Pemerintah No. 35 tahun 1950. Dengan demikian terjadi perubahan di Sumatra dengan terbentuknya tiga provinsi, yaitu Sumatra Utara, Sumatra Tengah, dan Sumatra Selatan. Sejalan dengan peraturan tersebut di atas, maka Provinsi Sumatra Selatan

¹⁷ Dalam rangka “Operasi Sadar”, Letnan Kolonel Barlian diberikan cuti sebagai Panglima TT-II. Kemudian pada 29 Juni 1958, dilakukan serah terima jabatan antara Letnan Kolonel Barlian dan Letnan Kolonel Harun Sohar dihadapan KSAD. Letnan Kolonel Barlian akan diberi tugas lain. Selanjutnya, Panglima TT-II/Sriwijaya Letnan Kolonel Harun Sohar akan melanjutkan pekerjaan Kolonel dr. Ibnu Sutowo tersebut, antara lain mengejar dan menangkap bekas Mayor Nawawi dan kawan-kawan. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Senin, 7 Juli 1958.

¹⁸ Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Senin, 20 Juli 1958.

merupakan bentukan dari tiga keresidenan, yaitu Keresidenan Bengkulu, Lampung, dan Palembang.

Pada awal kemerdekaan, Kota Palembang termasuk dalam kategori kota "A".¹⁹ Pada masa pendudukan Belanda atau masa revolusi, Palembang dikembalikan sebagai *Stadsgemeente*, namun pada masa pemerintahan, RIS (Republik Indonesia Serikat), Palembang ditetapkan sebagai kota swapraja atau kotapraja. Dengan istilah ini, Palembang diterjemahkan sebagai sebuah kota yang jalan pemerintahannya dikendalikan oleh kota itu sendiri. Sejak pengakuan kedaulatan dan kembalinya Indonesia dalam bentuk negara kesatuan, Pemerintahan Kota Palembang bermaksud untuk mengejar ketertinggalan pembangunan secara fisik. Namun pemerintah kota masih mengalami kesulitan keuangan sebagai imbas dari perimbangan keuangan daerah dan pusat yang sangat timpang. Inilah yang sebenarnya menjadi titik persoalan dari terjadinya gerakan daerah, terutama di Pulau Sumatra.

Kenyataannya, sumber daya alam Sumatra Selatan, terutama di bidang pertambangan merupakan potensi besar di Indonesia pada saat itu. Meskipun perekonomian secara nasional masih memprihatinkan pasca 1950-an, namun sebaliknya di Sumatra Selatan ekonomi masih kuat, terbukti dengan hasil-hasil ekspornya. Pelabuhan Palembang menjadi pelabuhan ekspor utama. Penghasilan terbesar dari Sumatra Selatan, karet dapat diekspor 756, 935 ton per tahun dengan penghasilan uang seharga Rp 2.379.000.000,- atau 30 persen dari ekspor karet Indonesia berasal dari karet yang dihasilkan Sumatra Selatan dan diekspor lewat pelabuhan Palembang. Kelompok masyarakat pertama yang menggugat mengenai ketidakmerataan pusat dan daerah ini datang dari pihak militer.²⁰ Mereka melihat pendapatan daerah yang disetorkan ke pusat,

¹⁹ Kategori kota "A" tersebut disamakan dengan swapraja. Kata "swa" berarti sendiri, sementara "praja" berarti pemerintahan. Istilah swapraja identik dengan *zelfbestuur*. Kotapraja dipergunakan untuk mengganti kata "*stadsgemeente*". Lihat dalam Djohan Hanafiah (ed.), *Sejarah Perkembangan Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang* (Palembang: Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang, 1998), hlm. 229.

²⁰ Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 5 Agustus 1958.

sementara kembalinya tidak sebanding yang diterima. Padahal menurut mereka sumber daya alam dari daerah luar Pulau Jawa jauh lebih besar dari pada pusat, Jawa.

Sumatra Selatan merupakan salah satu daerah yang “tidak termasuk diperhatikan” oleh pemerintah pusat, padahal daerah ini membutuhkan dana pembangunan yang lebih besar. Kelompok militer mengambil sikap tersebut berawal dari keprihatinan mereka terhadap situasi politik dalam negeri yang dikendalikan oleh sipil. Elite-elite politik yang muncul dari berbagai partai yang memiliki kebebasan dalam ranah demokrasi liberal, dianggap kurang bertanggung jawab melihat keadaan ini. Masuknya elite-elite politik dimulai sejak masa awal kemerdekaan, ketika Komite Nasional Daerah Palembang pada 1946 mengadakan pemilihan langsung untuk membentuk Perwakilan Rakyat Kota Palembang. Pemilihan tersebut menghasilkan 30 orang anggota DPRD (Dewan Perwakilan Rakyat Daerah) dengan komposisi 26 orang anggota ditambah 4 orang dari golongan minoritas, masing-masing 2 orang dari golongan Tionghoa, 1 orang dari Arab, dan 1 orang dari golongan India.²¹ Wali kota Palembang yang pertama adalah Raden Hanan. Badan Pekerja Harian (BPH) terdiri atas 4 orang anggota, namun atas aksi militer pertama Belanda dan pendudukan mereka atas Kota Palembang, maka DPRD mengadakan reaksi dengan mengadakan sidang istimewa dan secara bulat mengambil keputusan untuk membekukan diri sejak 24 Agustus 1947. Tindakan tersebut sebagai pernyataan protes dan tidak berkeinginan untuk bekerjasama dengan Belanda. Hal tersebut diikuti pula oleh tindakan Wali Kota Raden Hanan yang tidak bersedia berkooperatif dengan Belanda.

Seiring dengan pulihnya kedaulatan, maka Pemerintah Kota Palembang kembali mencairkan kedudukan DPR kota dan mengadakan sidang untuk pertama kali pada 10 Juli 1950. Dalam perubahan situasi tersebut, DPR kota mengalami penyesuaian, keanggotaan yang sama disesuaikan dengan Undang-undang No. 22/1948 dengan memperhatikan

²¹ Dasar pembentukan DPRD Kota Palembang tersebut adalah Undang-Undang No. 12/1946 dan Peraturan Pemerintah No. 10/1946. Pelantikan DPRD Kota Palembang diadakan pada 17 Agustus 1946 oleh Residen Muhammad Isa.

Peraturan Pemerintah No. 4/1950 tentang jumlah anggota yang semula 30 orang diubah menjadi 20 orang, nama dewan kota diubah menjadi DPR Kota Palembang. Badan Pekerjaan Harian yang dibentuk berdasarkan PP No. 10/1946 diganti namanya menjadi DPD (Dewan Pemerintah Daerah), anggota yang semula hanya 4 orang ditambah menjadi 5 orang. Ketua DPD tersebut dijabat langsung oleh wali kota, wali kota pertama Palembang setelah kedaulatan tersebut, diangkatlah Mr. R. Sudarman Ganda Subrata pada 1 Juli 1950 dengan keputusan menteri dalam negeri. Wali Kota Sudarman Ganda Subrata mengakhiri masa jabatan pada tahun 1955. Sementara jabatan wali kota lowong, maka ditunjuklah R. Achmad Abusamah yang menjabat kedudukan tersebut untuk beberapa bulan.

Pada 1 Januari 1955 DPRD Kota Palembang memilih Ali Amin sebagai Wali Kota Palembang, dalam sambutan pelantikan wali kota, Gubernur R. Winarno memberi penjelasan bahwa kepala daerah bukanlah petugas pemerintah pusat, sebab yang menjadi petugas pemerintah pusat di Kota Palembang dipegang oleh pemerintahan umum yang dijabat oleh Achmad Abusamah. Dengan adanya pemilihan umum 1955, kemudian dibentuk DPRD dan DPD pada 1958 untuk menggantikan DPRD/DPD peralihan. Perubahan kota otonom, Kota Palembang ditetapkan sebagai Kota Besar Palembang dengan Undang-undang Darurat No. 5/1956. Istilah Kota Besar menjadikan Kota Palembang sebagai Daerah Swatantra Tk. II Kotapraja.²²

Berlakunya Dekrit Presiden 5 Juli 1959, kedudukan kepala daerah kembali berubah, lewat Penetapan Presiden No. 6 tahun 1959 mengandung pokok prinsip dan pikiran bahwa dalam daerah otonom ditiadakan dualisme pimpinan daerah, dengan meletakkan pimpinan daerah dalam bidang pemerintahan umum pusat di daerah sekaligus sebagai pimpinan dalam bidang pemerintahan daerah yang kedua-

²² Menurut Undang-Undang No. 1 /1957, kepala daerah semata-mata pejabat pemerintah daerah dan tidak diberi tugas-tugas mengawasi instansi pemerintah di daerah sebagai pelaksanaan azas dekonsentrasi. Artinya, dalam hal ini harus dipisahkan antara jabatan kepala daerah yang mengurus urusan pemerintah daerah dengan jabatan wali kota yang mengurus urusan umum dari pemerintah pusat. Mengenai pengangkatan Ali Amin sebagai wali kota Palembang lebih jelas lihat dalam Ali Amin, *Kesan-kesan dalam Kehidupan dan dalam berkarya: Pengalaman Seorang Pegawai Tiga Zaman* (Palembang: Humas Pemerintah Kotamadya TK II Palembang, 1998).

duanya ditangani oleh kepala daerah. Ada dua hal dalam ketetapan tersebut, *pertama*, diadakan pembaharuan terhadap DPRD menjadi DPRD Gotong Royong. *Kedua*, kepala daerah merangkap sebagai ketua DPRD-GR. Sebagai kepala daerah otonom, maka Ali Amin dalam menyelenggarakan urusan rumah tangga ia mempunyai dua tugas, yaitu tugas eksekutif sebagai kepala pemerintahan daerah dan tugas legislatif sebagai kepala DPRD Gotong Royong.

Selama dekade awal 1950 sampai akhir 1958, muncul pergolakan di Palembang untuk mendukung tuntutan Dewan Garuda, sebetulnya, dalam gerakan ini muncul muatan negatif, namun sisi lain dari gerakan ini juga sangat positif, yakni memberikan harapan betapa hebatnya antusias masyarakat untuk membangun daerah berdasarkan potensi kekuasaan dan potensi ekonomi. Paling tidak, selama periode ini tercatat, ada tiga orang penguasa kota, yaitu Sudarman Ganda Subrata selama 5 tahun, dari 1950—1955, R. Achmad Abusamah hanya beberapa bulan, dan yang terlama Ali Amin, menjabat selama dua periode dari 1955—1965.

Sejak 1956, keamanan Kota Palembang mengalami perkembangan yang sangat signifikan.²³ Sebab-sebab yang menjadi alasan mengapa meningkatkannya gangguan keamanan ini, *pertama*, secara lapangan “*strekking*” meningkatnya gangguan keamanan ini dapat dilihat dari faktor urbanisasi. Orang uluan menganggap bahwa mencari pekerjaan untuk penghidupan yang lebih baik ada di kota, karena itu pemindahan penduduk pedalaman cukup besar ke kota. Walaupun sebenarnya yang terjadi adalah hal sebaliknya. Meningkatnya jumlah penduduk kota menyebabkan terjadinya pengangguran. Indikasinya dapat dilihat dari pelaku kejahatan pada tahun-tahun ini berasal dari orang uluan yang ada di Kota Palembang. Faktor lain adalah adanya transmigrasi gelap, yang pada waktu belakangan banyak terjadi di Kota Palembang. Faktor kekacauan politik yang sangat mempengaruhi keadaan ekonomi dengan meningkatnya harga-harga kebutuhan sehari-hari. Faktor geografis Palembang secara tidak langsung turut menjadi pendorong, yakni terjadi banyaknya tingkat “penyelundupan”.

²³ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Kamis, 20 Februari 1958.

Sementara faktor *kedua* termasuk dalam lapangan “*omvrang*” yaitu faktor-faktor kemajuan cara penjahat itu sendiri dalam melakukan tindak kejahatan, faktor masa lampau. Masih banyak senjata-senjata api berada ditangan orang-orang yang tidak berhak memilikinya dan tidak mempunyai surat izin. Kemudian faktor munculnya penjahat-penjahat yang melakukan suatu kejahatan dalam kota ataupun luar kota secara berkawan. Menurut data, peningkatan kejahatan pada 1956 terdapat 10.027 kejahatan, namun pada 1957 terdapat 10.460 kejahatan.

Terjadinya penyelundupan keluar negeri diakibatkan mahalnnya harga barang-barang tersebut di luar negeri, sementara di dalam negeri sebaliknya. Barang-barang yang diselundupkan tersebut berasal dari hasil-hasil bahan-bahan bumi seperti karet, kopi, lada, dan lain-lain.²⁴ Penyelundupan ini sering terjadi karena banyaknya permintaan-permintaan dari luar negeri terutama Singapura yang memegang peranan penting dalam hal perdagangan bahan-bahan tersebut. Sedangkan sebagian barang-barang yang diselundupkan ke dalam negeri adalah barang-barang mewah, rokok, candu, morfin, dan uang palsu.

Palembang dengan keterbatasan dana saat itu, di tengah gejolak daerah dan urbanisasi serta berbagai gejala lapangan yang bersifat *omvrang*, mulai mencoba mencari identitas kota, namun pencarian ini menemui berbagai persoalan berat. Kendala pertama yang dihadapi pemerintah dalam pembangunan kota adalah kenyataan bahwa selama periode revolusi fisik sampai pertengahan 1955,²⁵ balai kota sebagai tempat mengatur kebijakan pembangunan berada pada tempat yang kurang representatif. Sejak pemerintahan kolonial, *haminte*, berkedudukan pada kantor megah yang dikenal dengan nama *watertoren*, kantor ledeng atau menara air di Jalan Merdeka. Pada awalnya, sesuai

²⁴ Pada awalnya penyelundupan sangat berguna ketika pada masa revolusi dan biasanya “dilegalkan”, namun pada tahun 1950-an, gejala ini menjadi semacam “tindak kejahatan”, karena biasanya dilakukan oleh orang-orang yang semata mengejar keuntungan pribadi. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 27 Juli 1961.

²⁵ Realitas “memiluhkan” ini terungkap dalam sebuah ilustrasi pengantar mengenai “Palembang dalam beberapa tahun lagi, menurut rentjananya yang dipamerkan”, lihat tajuk ini dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Rabu 23 Agustus 1961. Wawancara Palembang, 12 Maret 2006.

dengan namanya, kantor tersebut merupakan menara penyalur air bersih ke seluruh penjuru kota.

Sejak masa Pemerintahan Pendudukan Jepang di Palembang, balai kota ini difungsikan sebagai kantor *chokan*, residen yang mengatur seluruh pemerintahan di Keresidenan Palembang, sementara, balai kotanya dipindahkan Jepang ke bekas kantor residen. Pada waktu revolusi fisik, kantor *watertoren* ini ditempati sebagai markas tentara Belanda, sedangkan balai kota dipindahkan ke gedung sekolah rendah Belanda, ELS yang berada di depan Jalan Tengkuruk. Kantor wali kota ini terus ditempati sampai 1955, namun sebagai kantor wali kota tempat ini dirasakan terlalu kecil dan jauh dari representatif untuk berfungsi sebagai balai kota.



Gambar 49. *Watertoren* (menara air) Kota Palembang, yang digunakan sebagai kantor pemerintah pada masa kolonial, 1937 (Sumber: www.kitlv.nl).

Pada masa pemerintahan Ali Amin, ada inisiatif untuk mengembalikan kedudukan gedung menara air sebagai balai kota, kantor wali kota Palembang. Tetapi persoalan pengembalian kedudukan kembali *watertoren*

tersebut sebagai kantor wali kota bukanlah hal mudah, setelah pengakuan kedaulatan ruang-ruang di menara tersebut ditempati berbagai instansi-instansi pemerintah lainnya. Dalam menyasiasi penyerahan ruang-ruang secara sukarela ke pemerintahan kota kembali, Ali Amin membuat rencana “kejutan”, ketika Perayaan Ulang Tahun ke-50 Kotapraja Palembang, 1906—1956, Ali Amin berpura-pura untuk membatalkan rencana tersebut, ia akan menyelenggarakan kegiatan ini kalau fungsi menara air sebagai kantor wali kota diwujudkan kembali seperti zaman kolonial. Ternyata ancamannya tersebut berhasil, para kepala instansi di menara air tersebut dengan sukarela bersedia mengembalikan ruang-ruang gedung tersebut sebagai kantor wali kota.²⁶

Persoalan kedua yang menarik dari usaha menggerakkan pembangunan kota adalah terhamparnya kenyataan, bahwa kota tua, kota lama, dan kota modern yang dibangun kolonial ini memiliki persoalan besar pada minimnya sumber daya manusia untuk membuat kebijakan pembangunan kota.²⁷ Indikasinya dapat terlihat, kota hampir tidak memiliki tenaga ahli yang berpendidikan tinggi, kecuali seorang dokter. Misalnya, seorang kepala dinas pekerjaan umum dan tenaga yang merupakan dinas vital untuk menggerakkan roda pembangunan, ternyata pendidikannya masih rendah hanya sekedar mengandalkan pengalaman. Jadi, boleh dikatakan dalam kurun waktu 1950-an, Palembang menghadapi persoalan serius, kekurangan tenaga insinyur, dokter, dan sarjana hukum. Maka, untuk mengatasi persoalan ini, pemerintah kota menyediakan *beurs*, dana belajar bagi lulusan-lulusan terbaik dan berprestasi Sekolah Menengah Atas di Palembang. Lewat seleksi ketat berdasarkan kelulusan testing dan memenuhi syarat disekolahkan di Jawa, baik di Bandung, Jakarta, maupun Yogyakarta. Hampir semua sarjana yang diberi *beurs* tersebut kemudian memberikan

²⁶ Wawancara Palembang, 14 November 2005.

²⁷ Biasanya untuk mengatasi persoalan ini dilakukan beberapa cara, yakni, menaikkan segera pejabat-pejabat spesifik, mengangkat seluruh pegawai-pegawai harian, menganjurkan tenaga-tenaga teknis dari luar daerah terutama Jawa membantu mengatasi kekurangan tenaga teknis, menyelenggarakan kursus-kursus untuk pegawai, baik tenaga teknis maupun administrasi. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 7 September 1958.

baktinya kepada pemerintah kota. Tercatat di antara penerima program *beurs* ini nama-nama yang kemudian menjadi besar sebagai ahli tata kota seperti Ir. Bainon Bustam, Ir. Anwar Rifai, dan Ir Bun Yamin Ramto.²⁸

Perkampungan di Kota Palembang pada waktu dekade ini juga sangat memprihatinkan. Sebuah coretan puisi²⁹ dapat merepresentasikan keadaan kampung Kota Palembang tersebut:

Kelam kekelam ketjemasan mula apa yang tiba
Suara ketjapi tipis mengiris rumputan kering
Adalah tangantangan perempuan menggetarinja
O, betapa manis, betapa djadinja

Kalau ada tembang membakar perkampungan ini, manis
Bukalah jendela kamar, benamkan keenganan menjapa
Lontarkan segala senjum bertolak menjongsong apa yang tiba

Perkampungan ini kita punja, bukan siapa!
Warisan bening menjala selagi tjinta bisa berlaga
Menekan dada jang pernah mati dalam djaga

Kalau ada tembang jang membakar perkampungan ini, manis
Kehadiranmu adalah manusia berpeluk
Sebab hati jang mentjari bukan mereguk bulan jg diam
Buat mendepai djalan diluar segala rumah
Didalamnja kita berpesta
Didalamnja kita bermesra
Mesti djugakah apa kutjari buat mendjamu

²⁸ Ir. Bun Yamin Ramto pernah menduduki jabatan sebagai wakil wali kota Jakarta. Bun Yamin Ramto setelah menyelesaikan pendidikan menjadi tenaga pengajar di Universitas Sriwijaya yang baru berdiri pada waktu itu. Ia menduduki posisi sebagai Pembantu Dekan I Fakultas Teknik. Ia menjadi menantu dari Ahmad Bastari, Gubernur Sumatra Selatan waktu itu. Pada 1963, sama seperti mertuanya, ia dihasut oleh komunis, sehingga diajak oleh mertuanya untuk pergi ke Jakarta. Di Jakarta diterima oleh Ali Sadikin sebagai karyawan pemerintah daerah DKI Jakarta. Lihat dalam Budiriyanto, *op.cit.* hlm. 85. Wawancara Palembang, 20 Mei 2005; 12 Oktober 2006.

²⁹ Puisi ini ditulis oleh Asmas Tatang Amara yang berjudul “*Perkampungan*”. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Minggu 23 Februari 1958.

Kuingin kau datang karena tjinta itu milikmu
Ketiadaan tjinta biar kita perdua ini malam
Jang sonder tjinta tidak bisa ditjatat

Sistem pemerintahan kampung, saat itu masih merupakan warisan kolonial, *wijkmeester* dan kepala kampung dipilih oleh penduduknya.³⁰ Tugas seorang *wijkmeester* mengkoordinasi beberapa kepala kampung, tetapi sebenarnya secara garis besar keduanya mempunyai tugas yang sama, menjaga keamanan dan ketertiban masyarakatnya. Tugas tersebut kemudian ditambah sebagai pengawas pelaksanaan peraturan-peraturan pemerintah dan memungut pajak. Seorang kepala kampung tidak digaji oleh pemerintah kota, namun ia menerima persenan dari *collecteloon*, upah pungut hasil pemungutan pajak yang dilakukannya, istilahnya *uang heran* sebesar 8 persen. Seorang kepala kampung sehari-hari dalam tugas dibantu oleh seorang *twidi* dan beberapa orang *kliwon* serta juru tulis.

Pemerintah Kota Palembang, dalam rangka mengatur kembali pemerintahan lokal, kemudian mencoba mereposisi kedudukan kepala kampung.³¹ Tidak seperti zaman kolonial, kepala kampung diberi gaji dari

³⁰ Keadaan seperti itu, sebetulnya sangat berbeda dengan masa kolonial, di mana secara historis kepala kampung adalah pejabat-pejabat dalam lingkungan pemerintah umum pusat di daerah, yang bukan pegawai. Keadaannya hampir sama dengan kepala marga di luar Kota Palembang. Tetapi kedudukan kepala marga diatur dalam *Inlandsche Gouvernemen Ordonnatie Bitengewesten* (IGOB), namun IGOB ini tidak berlaku untuk kepala kampung. Dalam keadaan demikian, kepala kampung tersebut mengusahakan segala keperluan mereka dengan cara sendiri-sendiri untuk menyelenggarakan jabatannya. Kesannya seolah-olah mereka adalah perusahaan swasta. Pegawai-pegawainya adalah pegawai-pegawai mereka sendiri dan kantor kepala kampung adalah rumah mereka sendiri atau ruangan yang mereka sewa, termasuk alat-alat kantor, alat tulis menulis, dan stempel jabatan. Dengan demikian akan timbul suatu kesulitan jika ada mutasi. Bukan saja pegawai kebanyakan harus diganti, tetapi juga kantor harus pindah serta arsip-arsip tidak diserahkan.

³¹ Pengaturan kedudukan kepala kampung tersebut ditetapkan dalam Peraturan Daerah Tanggal 17 Mei 1958 No. 28/DPRK/1958 tentang jabatan dan bidang tugas kepala kampung dalam daerah Kotapraja Palembang serta Peraturan Daerah tanggal 17/5-1958 No. 29/DPRK/1958 tentang gaji dan penghasilan-penghasilan lain bagi kepala kampung. Dalam dua perda tersebut paling tidak ada dua hal pokok. *Pertama*, Pemerintah Kotapraja Palembang mengajukan lembaga kepala kampung sebagai organ pemerintah daerah Kotapraja. *Kedua*, sudah sewajarnya, jika kepala kampung dijadikan organ Pemerintah Kotapraja Palembang, mereka kemudian dibebani tugas dan kewajiban, sebaliknya pemerintah kotapraja memenuhi kewajiban segala sesuatu terhadap kepala kampung

pemerintah kota dan mengatur kembali penghasilan-penghasilan lainnya yang didapat oleh para kepala kampung. Dengan demikian, Pemerintahan Kotapradja Palembang menjadikan kembali institusi kepala kampung sebagai organ pemerintah daerahnya. Selanjutnya, lembaga ini dibebani tugas dan kewajiban sebagai aparat pemerintah kota. Sebagai organ pemerintah, maka kantor kepala kampung termasuk perlengkapan alat tulis disediakan oleh pemerintah kota. Untuk menyelenggarakan tata usaha diperbantukan pegawai daerah kotapradja. Dalam hal *tegenprestasi*, mengenai penghasilan kepala kampung untuk nafkah hidupnya diatur secara khusus, kalau selama ini kepala kampung disubsidi Rp 600,- per bulan, termasuk ongkos kantor dan pegawainya, maka dengan peraturan daerah tersebut dipisahkan penghasilan kepala kampung untuk dirinya sendiri dari biaya untuk penyelenggaraan tugas dan kewajibannya yang juga menjadi tanggung jawab pemerintah kota. Yang menjadi pengaturannya adalah sampai kemana dan berapa jumlah *emolument-emolument* lainnya yang dapat dipungut oleh kepala kampung. Dalam beberapa hal tersebut tidak ada ketentuan dalam peraturan perundangan-undangan yang bersangkutan, misalnya jumlah *collecteloon*, upah penagihan pajak penghasilan.

Pembangunan Kota Palembang saat itu, juga menghadapi persoalan. Dalam hal modal kerja mengalami kekurangan. Tercatat, sejak tahun 1948, Pemerintahan Kotapradja Palembang diberikan hak otonomi dan *medebewing* seluas-luasnya, namun pengertian otonomi pada waktu itu hanya pada persoalan meletakkan kewajiban-kewajiban untuk mengatur dan mengurus segi pembiayaan dengan kemampuannya sendiri. Sebenarnya hal ini “bukanlah barang baru”, karena memang sudah berlaku sejak zaman kolonial yang menunjukkan adanya suatu kemampuan *zelfwerkzaamheid*, untuk bekerja sendiri. Persoalan ini hanyalah sebuah penegasian terhadap sumber-sumber dana terpenting yang dapat

guna memungkinkan pelaksanaan tugas dan kewajiban mereka terhadap kepala kampung sebaik mungkin. Kemudian sebagai pelengkap peraturan-peraturan daerah mengenai jabatan kepala kampung tersebut, pemerintah kota menetapkan keputusan tanggal 30 Juni 1955 No. 130/UP, tentang Peraturan Pemilihan, Pengajuan, Pengesahan, Pengantungan Pangkat, Pemecatan, dan Pemberhentian Kepala Kampung dalam Kota Palembang yang kemudian dirubah dengan keputusan tanggal 7 Juni 1958, No. 131/UP.

dikuasai Pemerintah Kotapradja Palembang yang jumlahnya dipisahkan dari sumber-sumber umum, antara lain dari *toeslag acres*, pemberian negara berhubungan dengan pengenaan pajak-pajak daerah, *opsenten* pajak-pajak negara yang meliputi pajak dari penghasilan, pajak pribadi dan *verponding*, serta redistribusi yang meliputi pajak jalan dan jembatan, pajak kendaraan dan alat angkutan, pajak anjing dan perizinan, penghasilan dari pemakaian jalan dan taman, gedung-gedung, dan sebagainya. Penghasilan dari pelayanan yang dikerjakan, uang sempadan, *leges*, dan seterusnya. Hasil dari perusahaan-perusahaan yang meliputi perusahaan perumahan, air bersih, pasar, pemotongan dan penyeberangan.

Berdasarkan hal tersebut, kendala mengenai modal kerja yang dihadapi oleh Pemerintah Kotapradja Palembang ternyata keadaannya tidak jauh berbeda dan tetap sama seperti zaman kolonial. Bahkan keadaan ini lebih buruk, di mana untuk keperluan perusahaan-perusahaan pemerintah kota yang dapat mendatangkan keuntungan seperti air bersih, pasar dan perumahan dilakukan peminjaman, artinya tidak ada bantuan, subsidi atau *dropping* lainnya dari pemerintah pusat. Pengembangan untuk mencari modal kerja juga mendapat tantangan dari dalam sendiri, misalnya terhadap rencana pemerintah kota mengeruk sumber penghasilan dari pajak kandang babi. Rencana ini sulit untuk menembus dan mendapatkan pengesahan dari Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kotapraja Palembang karena keberatan mereka dengan asumsi berdasar segi syari'at agama Islam. Walaupun pemerintah kota menempuh jalan keluar mengusahakan agar hasil dari pemungutan pajak tersebut dipisahkan, misalnya tidak dapat dipergunakan untuk pembayaran gaji. Namun, praktik untuk merealisasikan hal ini sangat sulit untuk dilaksanakan oleh pemerintah kota.

Pembangunan kota juga mengalami kendala dalam usaha mengutamakan proyek-proyek yang harus diprioritaskan terlebih dahulu.³² Kebutuhan masyarakat akan sarana dan fasilitas untuk

³² Rancangan Anggaran Belanja Kotapraja Palembang walaupun setiap tahun meningkat, namun tetap memiliki keterbatasan untuk menyelesaikan beberapa proyek. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 9 Agustus 1961.

kesejahteraan makin banyak, namun modal kerja pemerintah kota sangat minim, sehingga diperlukan pertimbangan yang bijak proyek-proyek apa saja yang perlu diutamakan. Dalam keadaan seperti ini, sebetulnya yang menjadi modal utama di tengah seretnya modal kerja tersebut, hanya suasana yang penuh semangat dari kalangan pejabat kota, baik sipil maupun militer yang memiliki cita-cita tinggi dan hasrat kuat untuk mengusahakan terwujudnya pembangunan kota. Persoalan bertambah pelik dalam menentukan prioritas ini, sebab jika dengan biaya sendiri dana pembangunan sangat terbatas, oleh karena itu proyek-proyek ini dikerjakan secara gotong-royong dengan pendanaan bantuan dan pinjaman dari pemerintah pusat, namun prioritas dengan menggunakan dana pinjaman harus ditujukan untuk pembangunan proyek yang dapat menghasilkan dana kembali.

Prioritas pertama pemerintah kota dalam mempergunakan biaya sendiri yang terbatas ditujukan dalam perbaikan jalan-jalan rusak yang ada dan membuat jalan-jalan baru.³³ Rencana pengembangan jalan baru di Palembang masih didasarkan pada rencana kota, *standsplan* yang pernah dilakukan oleh arsitek kolonial, Thomas Karsten pada 1930-an. Jalan-jalan lama, pada waktu itu yang ada di daerah seberang ilir hanya berupa jalan-jalan lingkaran yang secara berlapis-lapis melingkar di dan ke samping Sungai Musi. Jalan-jalan tersebut adalah jalang lingkaran I, lingkaran II dan lingkaran III. Sementara, di seberang ulu rencana jalannya menghubungkan antara Kertapati di barat dengan Plaju di timur, tetap hanya merupakan bagian dari Jalan Kertapati sampai ke 7 Ulu yang telah dibangun pada zaman Belanda. Pemerintah kota dalam pembangunan dan pengembangannya hanya bermaksud sekedar meneruskan rencana jalan tersebut dengan berangsur-angsur secara sepotong-potong

³³ Jalan-jalan di kota banyak yang mengalami kerusakan, ada beberapa sebab kerusakan ini, misalnya, pembuatan dan perbaikan jalan yang tergesa-gesa, perbaikan hanya dengan menggunakan puru atau bahan tanah lain yang tidak memenuhi syarat secara teknis, pemborong yang tidak layak, atau karena turunnya hujan yang terus menerus. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Selasa, 25 April 1961. Mengenai pemborong yang tidak berkualitas tersebut, ada kenyataan bahwa pemborong sering "*main pat gulipat*", sehingga tidak sedikit merugikan pemerintah, banyak juga *anemer* yang tidak beres. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 27 September 1961.

dengan biaya sendiri yang terbatas maupun dengan kerja gotong-royong. Pelaksanaan pembuatan jalan-jalan, baik berupa perbaikan jalan yang sudah ada maupun pembuatan baru masih bersifat sementara, artinya renovasi dan pembangunan tersebut bersifat tambal sulam, karena belum memakai bahan pengeras yang sifatnya permanen.

Pembuatan jalan baru, selain mengalami hambatan dalam hal pendanaan juga mendapat tantangan berat dalam persoalan nonteknis. Ketika dibuat Jalan Lingkar I sebelah barat, atau sekarang Jalan Letkol Iskandar yang dimulai dari simpang Jalan Sudirman, melewati depan Gedung Internasional Plaza sampai ke Cinde Welang mendapat kesulitan dalam memindahkan kuburan dengan segala protes dari ahli warisnya. Dikemudian hari jalan ini disambungkan dengan Jalan Diponegoro. Kendala yang sama ketika membuat Jalan Lingkar II pada bagian timur yang menyambung Jalan Veteran yang sudah ada mulai simpang empat Kebun Duku sampai ke arah Boom Baru melalui pembebasan kebun-kebun rakyat dan usaha pandean kuning. Demikian juga telah dibuka Jalan Tangga Buntung sampai ke Gandus.

Kendala non teknis lainnya, dihadapi ketika proses pembuatan jalan baru yang menyambung Jalan Lingkar II sebelah barat, mulai dari Jalan Kapten A. Rivai melewati kantor gubernur sampai ke Jalan Bukit Kecil di Talang Gerundik. Dalam pembangunan jalan tersebut, pemerintah kota lebih dahulu harus mengadakan pembebasan lahan. Pembebasan lahan ini dilakukan dengan biaya murah ketika proses pembayaran ganti ruginya dilakukan jauh sebelum rencana jalan dibuka. Pembukaan jalan itu sendiri dilakukan dengan kerja gotong-royong, antara pemerintah militer dan pemerintah sipil, baik tingkat provinsi maupun kota di Palembang. Tersedianya tanah yang dikuasai sepenuhnya oleh pemerintah kota dapat dimanfaatkan untuk pembangunan fasilitas lain di sisi jalan tersebut, misalnya kantor Bank Pembangunan Indonesia dan kantor PT Annex Kantor Pos. Sedangkan sisi Jalan Kampus nantinya direncanakan untuk pembangunan sarana publik, yang pada masa pemerintahan Gubernur Asnawi Mangkualam dibangun Kompleks Stadion Olahraga

Bumi Sriwijaya.³⁴

Usaha perluasan kota pada waktu itu, diikuti dengan pembangunan jalan-jalan yang bersifat darurat. Jalan darurat pertama yang dibangun adalah jalan yang menghubungkan Gandus dengan Pulo Kerto yang sebelumnya hanya bisa dilakukan melalui jalur sungai. Pembuatan jalan ini dilakukan dengan cara gotong-royong mulai dari jajaran sipil, militer sampai buruh perusahaan Stanvac serta BPM. Jalan darurat kedua yang dibangun waktu itu adalah jalan di daerah seberang ulu, Jalan Ahmad Yani sekarang ini. Jalan ini mengarah ke timur dari daerah 7 Ulu sampai ke daerah Plaju yang dimulai dengan pembebasan tanah pekuburan Tionghoa di Bukit Mahameru. Pada saat itu, yang dilakukan baru berbentuk badan jalannya saja yang dibangun dengan cara kerja gotong-royong.

Pembangunan kota, selain ditempuh dengan swadana lewat sumber pendapatan kota juga ditempuh dengan cara peminjaman. Peminjaman uang tersebut dilakukan pemerintah kota melalui Bank Tabungan Negara (BTN). Hasil peminjaman bank tersebut digunakan untuk pemenuhan sarana pembangunan dan rehabilitas pasar-pasar, seperti pembangunan Pasar Cinde,³⁵ Pasar Lemabang, Pasar Buah, Pasar 4 Ulu, serta rehabilitas Pasar Kertapati dan Pasar Kuto.³⁶

Kadangkala keterbatasan biaya yang dihadapi pemerintah kota

³⁴ Lihat dalam Pemerintah Provinsi Daerah Tingkat I Sumatra Selatan, *Memori Serah Terima Jabatan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sumatera Selatan. H. Asnawi Mangku Alam: Masa Jabatan 1968-1978*.

³⁵ Menariknya, pembangunan Pasar Cinde dengan mencontoh gaya arsitektur Pasar Semarang. Semula lokasi pembangunan pasar ini tepat berada di tengah jalan, di mana sekarang dibangun monumen perjuangan, namun dikhawatirkan nanti dapat menimbulkan kesan kumuh dan jelek, maka lokasinya digeserkan pada sisi Jalan Sudirman, seperti sekarang ini. Pada waktu itu muncul kesulitan dalam hal pembebasan tanahnya, sebab tanah tersebut milik *eigendom* keluarga Lim Tang yang sedang dalam sengketa keluarga sehingga sulit untuk mencapai kesepakatan. Melihat hal itu pemerintah kota mengambil kebijakan sepihak dengan langsung membangun pasar di tanah tersebut, sehingga kemudian pembebasan tanah setelah selesai pembangunannya.

³⁶ Bentuk uang pinjaman ini nantinya diharapkan dengan cara pengembalian dari para pedagang. Pada awalnya, konsep pembangunan pasar dilaksanakan dengan cara dibangun oleh pedagang sendiri yang pemakaiannya dilakukan dalam bentuk pengikatan kontrak dengan pemerintah kota. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Kamis, 13 Juli 1961. Wawancara Palembang, 12 Februari 2005 dan 14 Februari 2005.

menyebabkan tidak semua perbaikan jalan dapat dikejar sampai akhir 1960. Jalan tetap dalam kondisi parah, misalnya di sekitar Sekip dan Pasar Kuto keadaannya masih bergelombang dan cenderung lebih buruk dari zaman kolonial. Persoalan pembebasan tanah seperti itu, membuat pemerintah kota belajar banyak dari kasus tersebut saat muncul persoalan serupa pada waktu pembangunan sarana areal taman parkir kota. Tanah untuk taman parkir ini berada di Jalan Sudirman, yang sekarang merupakan lokasi Bank Bumi Daya. Tanah ini merupakan milik pewaris keluarga Raden Nangling dan mengalami sengketa waris yang tidak kunjung padam, sementara pemerintah kota kembali membangun sarana umum kota di tanah ini, baru setelah selesai dilakukan negosiasi dengan pihak-pihak yang bersengketa tersebut.

Pembangunan kadang tidak mesti sesuai dengan perencanaannya semula. Pemerintah kota juga menemui pembangunan yang gagal dalam menciptakan kota baru Palembang, yang berbeda dari arah kebijakan yang telah digariskan pemerintah kolonial sebelumnya. Pada masa kolonial, pembangunan kota lebih banyak mengarah ke arah barat dari pusat kota di daerah seberang ilir dengan menciptakan “Palembang baru” yang berhasil di Talang Semut. Sementara, pada masa ini ada usaha untuk menciptakan “Palembang baru” yang berbeda dengan zaman kolonial yang lebih mengarahkan kota ke sebelah timur.

Proyek “kota baru ini” diurus langsung oleh “Yayasan Kas Pembangunan” Kota Palembang, yang pada zaman kolonial lebih dikenal sebagai NV Volkhuis Vesting Palembangsehe. Proyek penciptaan “Palembang baru” zaman ini dikenal dengan istilah Proyek Khusus Kebanggaan (PCK) yang membangun perumahan besar-besaran di daerah 11 Ilir, Kebanggaan. Tanah yang dijadikan proyek untuk “kota baru” tersebut terletak di daerah padat penduduk, yakni di lingkungan Jalan Kenten, Jalan Pagaralam, Jalan Veteran, dan bersudut ke daerah Lapangan Hatta.³⁷ Proyek Khusus Kebanggaan (PCK) berusaha meneruskan proyek

³⁷ Pada 1958 tanah ini ditentukan seluas lebih kurang 156 hektar dengan rencana pembangunan seluas 210 hektar. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Minggu, 7 Juli 1963.

pembangunan perumahan rakyat sebelumnya yang berhasil mendirikan sebanyak 72 buah di Sungai Buah dan 80 buah di Talang Ratu dengan biaya pinjaman dari Jawatan Perumahan Rakyat. Proyek ini walau dipersiapkan secara matang di tingkat lokal, namun akhirnya mengalami kegagalan. Peminjaman uang sebesar Rp 50.000.000,- kepada pemerintah pusat melalui Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga mengalami kegagalan. Pemerintah kota telah mempersiapkan tanah kosong di daerah 11 Ilir untuk pemukiman teratur lewat kesempatan pemberlakuan keadaan darurat perang (SOB) dengan bantuan Penguasa Perang Daerah (Peperda) TT II/ Sriwijaya dengan keputusan No. KPTS/025/SPP/59 tanggal 6 Maret 1959. Pengurusan atas tanah ini diserahkan sepenuhnya kepada Pemerintah Kotapraja Palembang yang dengan penguasaan tanah ini termasuk ganti rugi alakadarnya atas pembebasan tanah tersebut.

Pemerintah kota dengan menguasai tanah tersebut bermaksud membangun perumahan teratur dengan menyiapkan semua prasarana seperti jalan, air bersih, listrik, dan fasilitas umum lainnya. Pemerintah kota dalam urusan pembangunan Perumahan Khusus Kebanggaan untuk penciptaan kota baru tersebut, perencanaannya berkoordinasi langsung dengan Jawatan Planologi Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga. Badan pelaksana Perumahan Khusus Kebanggaan adalah pelaksana teknis dengan panitia PCK adalah lembaga pemerintah kotapraja yang diketuai langsung oleh wali kota dan anggotanya berasal dari jajaran Pemerintah Provinsi Sumatra Selatan, militer, dan Pekerjaan Umum sebagai pengatur kebijakan. Dengan gagalnya proyek ini, maka rencana ini diselesaikan secara insidental atas biaya pemerintah kotapraja yang disesuaikan dengan kemampuan keuangan yang ada.³⁸

³⁸ Sebenarnya ada cerita menarik, bahwa Pemerintah Kota Palembang pernah mengutus dua orang anggota dewannya, MHL Tobing dan Ali Zainuddin, untuk melakukan kunjungan ke Jakarta. Kunjungan ini selain peninjauan awal tentang pembangunan Jembatan Ampera, juga sebagai sebuah lobi untuk membicarakan pengajuan pinjaman kredit, selain untuk keperluan pembangunan perusahaan air, juga kredit pembangunan 58 buah rumah rakyat di perumahan "kota baru" ini. Namun berdasarkan kunjungan kedua orang tersebut ke Jakarta, ternyata untuk pembangunan 58 buah rumah yang direncanakan di Jalan Bendung Palembang tidak dapat diteruskan kreditnya, dan cenderung diminta untuk diundur karena hanya 29 buah rumah saja yang memenuhi syarat. Selain itu kendala dalam pembangunan perumahan tersebut, juga terletak dalam

Tahun 1959, menurut keputusan Panglima/Peperda Sumatra Selatan dan Jambi, ditentukan bahwa tanah tersebut dikuasai oleh negara. Karena itu tidak boleh diperjualbelikan. Pembayaran ganti rugi terhadap penduduk pemiliknya ditentukan bergantian dalam susunannya menurut ketentuan-ketentuan pada sesuatu waktu. Namun hingga 1963, ratusan pemilik tanah dalam proyek “kota baru” tersebut mengalami kekecewaan karena banyak yang belum dilunasi. Sedangkan, mereka tidak diperbolehkan menjualnya kepada orang lain. Pembangunan yang telah dilaksanakan hanyalah perumahan kotapraja,³⁹ dan sedikit perumahan dari jawatan pelabuhan. Pembangunan lain tidak dapat dilakukan karena dibatasi oleh ketentuan-ketentuan penguasa waktu itu. Akibatnya, daerah yang sedianya dapat menjadi ramai, hingga kini masih belum berkembang.

Kegagalan meminjam uang dari pemerintah pusat, kemudian dicoba diatasi dengan mengambil dana dari rencana pembangunan kota, tetapi dari 58 orang yang mengisi kas pembangunan kota hanya 29 orang yang memenuhi syarat, sehingga akhirnya lewat sidang pleno ke III Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kotapraja Palembang memutuskan bahwa pembangunan perumahan tersebut diundurkan.⁴⁰ Walau gagal, namun usaha untuk menciptakan tatanan kota teratur ini berimplikasi mengarah pada usaha penertiban tata kota. Arus urbanisasi yang meningkat, tetapi tidak diikuti oleh pengadaan dan penyediaan perumahan yang baik menyebabkan munculnya persoalan dalam penyebaran “gubuk-gubuk

permasalahan ekonomi kota, karena pada saat yang bersamaan juga dibangun jalan-jalan baru dengan berbagai penimbunan tanahnya yang juga menelan biaya yang sangat besar sekitar 360.000 rupiah. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Senin, 20 Juli 1958. Wawancara Palembang, 20 Agustus 2006.

³⁹ Disinyalir juga bahwa pembangunan perumahan kotapraja ini dilakukan oleh para *anemer*, di antaranya beberapa bangunan yang tidak sesuai, di mana banyak terjadi manipulasi oleh para pemborong. Kayu-kayu yang menurut perjanjian dan rencana pemerintah harus memakai kayu yang baik ternyata para pemborong menggunakan kayu-kayu yang buruk yang nilainya di bawah ukuran yang dapat diterima. Dengan demikian walaupun belum seluruhnya rumah-rumah tersebut selesai dibangun, akan tetapi telah banyak yang mulai mengalami kerusakan, antara lain kayu-kayu yang menjadi lapuk dan dimakan bubuk. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 27 September 1961.

⁴⁰ Lihat *Obor Rakjat*, Palembang, 25 Juli 1958.

liar” di dalam kota. Mula-mula persoalan ini lebih dilakukan dengan pendekatan preventif berkenaan dengan izin mendirikan bangunan (V.B), namun dengan mulai maraknya pembangunan “gubuk liar” tersebut, pendekatan mengarah pada tindakan yang bersifat represif, yaitu pemberantasan gubuk liar, meskipun tindakan-tindakan itu melewati vonis pengadilan terlebih dahulu. Pemerintah kota sedapat mungkin mengusahakan pendekatan preventif dengan persyaratan pembangunan rumah harus menunjukkan VB dengan *bouwplank* (papan bangunan). Namun usaha yang melibatkan pengawasan langsung dari petugas pekerjaan umum yang juga mengikutsertakan kepala kampung pelaksanaannya tidak berjalan dengan lancar. Apa yang dilakukan pemerintah kota dengan tindakan represifnya terhadap persoalan ini awalnya juga menggunakan pendekatan musyawarah, seperti yang dilakukan kepada pemilik bangunan liar di muka benteng. Kadang pendekatan ini berjalan baik dan berhasil, namun, pendekatan ini sering kali mengalami kegagalan. Para penduduk kota yang memiliki “gubuk liar” ketika membangun rumahnya, mensiasatinya dengan cara menpolitisasikan seperti ketika pemerintah kota berusaha menertibkan bangunan di mana pemiliknya memasang papan nama untuk pembangunan musolah, sehingga ketika akan dilakukan pembongkaran isu anti agama dialamatkan kepada jajaran pemerintah kota. Pembersihan gubuk liar akan jauh lebih sulit bila dilakukan menyangkut bangunan atas milik pribadi anggota tentara yang berada di atas tanah pemerintah kotapraja, seperti kasus di tepi rencana Jalan Kapten A. Rivai.

Masalah meningkatkan dan menjaga kebersihan kota, pemerintah kota melakukannya dengan cara melakukan “perbandingan” dengan kota-kota lainnya yang sudah bersih dan tertib. Untuk kota internasional, pejabat pemerintah kota mengadakan peninjauan ke kota-kota di Cina, di mana perjalanan tersebut biasanya dengan disponsori Panglima Teritorial II Sriwijaya. Berdasarkan perjalanan tersebut, didapat pemikiran bahwa faktor kebersihan kota terletak pada rasa disiplin tinggi penduduknya. Mereka memiliki kesadaran tinggi misalnya dalam hal mendaur ulang dedaunan, kotoran sampah manusia dan hewan untuk keperluan pupuk

tanaman. Selain ke luar negeri tersebut, peninjauan juga dilakukan pejabat pemerintah ke kota lokal, misalnya Cirebon yang waktu itu dianggap sebagai kota terbersih dalam rangka perlombaan antarkota. Pelajaran penting dari kota Cirebon adalah kesadaran masyarakat yang rumahnya terletak di pinggir jalan yakni mereka memberikan sebagian pekarangannya untuk kepentingan-kepentingan keindahan kota.

Sikap penduduk yang ada di kedua kota itu, tampaknya yang belum dimiliki oleh masyarakat Palembang. Kesadaran mereka akan pentingnya nilai-nilai kebersihan dan mendahulukan kepentingan umum dibanding kepentingan pribadi masih rendah. Sebagai contoh, apa yang di dapat di Kota Cirebon, ketika coba diterapkan di Kota Palembang mengalami kendala di masyarakat. Ketika pemerintah kota berusaha membangun saluran air di Kampung 22 Ilir yang terletak di depan kantor wali kota dan dibuat lurus, masyarakat menolaknya kalau terkena rumah dan pekarangannya. Akhirnya, saluran tersebut tetap dibuat berkelok-kelok yang secara teknis menjadikan penyaluran air tidak efisien. Persoalan sampah di Palembang, juga merupakan persoalan pelik.⁴¹ Secara rutin pemeliharaan sampah di Kota Palembang cukup memadai yang diurus dengan menyediakan bak sampah dan mobil pengangkut. Penampungan sampah sementara sudah ditempatkan pada tanah rawa, di pinggir–rencana–Jalan Kapten A. Rivai milik pemerintah kotapraja sebelum diadakan pembangunan.⁴² Namun, karena kesadaran rendah dari penduduk kota, bak sampah yang ada jarang dimanfaatkan. Masyarakat lebih senang membuang sampah dipinggir jalan, sehingga sampah yang ditumpuk sembarangan cenderung melimpah ke jalan.

⁴¹ Hal ini sangat berhubungan dengan “watak kebersihan” warga kota yang masih rendah. Untuk membentuknya diperlukan “pelopor” dari hal tersebut yang ditekankan langsung kepada para pegawai negeri, polisi, dan militer. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Minggu, 5 Februari 1961. Selain itu, apa yang didapat dari Cina dan Cirebon juga coba dipraktikkan dengan memberi anjuran dan instruksi untuk membersihkan pekarangan-pekarangan rumah, toko-toko, kantor-kantor, dan asrama-asrama. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Selasa, 5 Agustus 1958.

⁴² Jalan ini merupakan rencana jalan utama kompleks perkantoran gubernuran, di sini akan dibangun Kantor Gubernur Provinsi Sumatra Selatan dan instansi provinsi lainnya. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 10 September 1958.

Persoalan lain untuk kepentingan umum terjadi ketika pemerintah kota berusaha membantu mengurus persediaan tanah di luar kepentingan pemerintah kotapraja secara langsung. Pemerintah kota, misalnya berusaha membantu persediaan tanah untuk kawasan pendidikan di Bukit Besar. Kawasan ini menurut rencana kota disediakan sebagai areal pendidikan seperti kawasan Dago di Bandung atau Bulaksumur di Yogyakarta. Kawasan ini direncanakan akan dibangun Universitas Sriwijaya sebagai perguruan negeri di Palembang.⁴³ Universitas ini merupakan universitas negeri yang berasal dari perguruan swasta dengan nama perguruan tinggi Syakhyakirti Palembang. Pemerintah kota juga berusaha untuk membuat kawasan industri di daerah 1 Ilir. Tanah ini dipersiapkan untuk areal industri dengan akan berdirinya pabrik fertilizer, yaitu pabrik Pupuk Sriwijaya.⁴⁴

Pemerintah kota juga tidak bisa melupakan pembangunan untuk keperluan ruang publik, seperti lapangan sepak bola. Sebenarnya keadaan ini diperparah dengan kendala yang dihadapi oleh pemerintahan pada waktu itu, misalnya lapangan sepak bola yang telah ada sejak zaman kolonial, yaitu Lapangan Sepak Bola Belakang Benteng, ketika itu dikuasai oleh pihak militer, Komando TT II Sriwijaya untuk dijadikan sarana militer. Akibatnya, pada saat itu pemerintah kota tidak memiliki lapangan sepak bola yang representatif untuk ruang publik masyarakat Palembang. Untuk mengatasi kebutuhan masyarakat tersebut, dibangun Stadion Kamboja yang cukup sederhana. Perbaikan dan pembuatan kanal-kanal kota, juga merupakan kebutuhan yang mendesak yang dihadapi kota, terutama terusan untuk kanal Sungai Bendung, daerah Sekip, yang

⁴³ Perkampungan Universitas Sriwijaya rencananya dibangun lengkap dengan gedung-gedung kuliahnya, asrama mahasiswa, perumahan maha guru, kantor, kolam renang, serta tempat rekreasi lainnya. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Rabu, 23 Agustus 1961.

⁴⁴ Seperti yang ditugaskan oleh Mr. Ali Budiardjo dari Biro Perencanaan Nasional. Pembelian tanah untuk pembangunan pabrik pupuk ini atas perintah pemerintah pusat berdasarkan SK Menteri Keuangan tanggal 23 Oktober 1957 No. 20595/UMI dan persetujuan Perdana Menteri Ir. Juanda yang menugaskan agar wali kota menyelesaikan tanah pabrik pupuk dengan sebaik-baiknya. Pada umumnya pekerjaan ini berjalan lancar sampai hal ini dipolitisir oleh golongan PKI. Mereka mengajukan protes dengan mengirim delegasi menghadap wali kota.

dibangun secara bertahap.

Kendala lain yang dihadapi oleh Kota Palembang adalah sering gelapnya kota ini pada malam hari, kerusakan OGEM, Perusahaan Listrik Palembang, merupakan penyebab utama dari derita gelap yang harus dialami kota. Secara teoretis, jika perusahaan listrik Palembang tidak rusak, kota akan memiliki sentral listrik sebesar 8900 *kilowatt*. Dalam realitasnya, pemakaian tenaga listrik dalam kota sendiri pada masa itu hanya butuh kekuatan sekitar 7650 *kilowatt*. Namun sejak OGEM mengalami kerusakan pada mesin *nordbeerg* generator, listrik kota berkurang sebanyak 1000 *kilowatt*. Sementara itu sejak sebulan sebelumnya sudah rusak juga mesin *stork* generator yang mengakibatkan berkurangnya tenaga listrik sebesar 1200 *kilowatt*. Dengan demikian, pada saat itu Palembang kekurangan listrik 2200 *kilowatt*, sehingga secara praktis, kekuatan listrik kota hanya tinggal 5460 *kilowatt*. Jelaslah, hilangnya kekuatan tersebut mengakibatkan kurangnya kebutuhan masyarakat untuk tenaga listrik di kota.⁴⁵

Masalah air bersih, walaupun sudah memiliki rencana lima tahun, namun belum dapat dinikmati oleh seluruh warga kota.⁴⁶ Sebagian warga kota belum dapat menikmati fasilitas ini, terutama pada daerah seberang ulu, padahal, sepertiga dari jumlah warga kota (500.000 orang), berdiam pada wilayah ini. Ada dua persoalan utama tentang air bersih di Kota Palembang, yaitu produksi dan distribusi air bersih. Mengenai produksi, dapat dikatakan sama dengan keadaan masa kolonial, yang waktu itu rata-rata 1000 sampai 1300 kubik per jam. Padahal dengan jumlah penduduk

⁴⁵ Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Senen, 4 Agustus 1958. Dalam mengatasi kesulitan listrik di kota, pernah dilakukan apa yang disebut dengan "*usul rencana minimal*", yaitu dengan memesan *krukak* dan *lagor-voening*, sebagai alat yang dapat menambah kilowatt listrik, namun karena dana untuk pembeliannya ditekankan pada dana pusat, usul ini tidak dapat direalisasikan. Lihat dalam, *Obor Rakjat*, Palembang, 11 September 1958 dan *Obor Rakjat*, Palembang, 19 September 1958.

⁴⁶ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Rabu, 27 September 1961. Perluasan air bersih yang direncanakan dalam jangka waktu lima tahun tersebut dengan anggaran biaya sebesar Rp 15.000.000,- yang dipinjam dari Bank Tabungan Negara. Lihat dalam Rencana Strategis Kota Palembang, Tahun 1966; Lihat juga dalam Djohan Hanafiah (ed.), *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang* (Palembang: Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang, 1998), hlm. 237.

yang sudah berbeda dari 100.000 orang pada masa kolonial dan 500.000 orang pada masa itu, kebutuhan air bersih seharusnya sudah mencapai 2000 kubik lebih per jam. Dalam hal distribusi air bersih, sebenarnya pemerintah kota sudah membagi daerah, yaitu daerah plus dan daerah minus. Namun daerah seberang ulu dan daerah-daerah ujung lainnya karena ketiadaan pipa satu lingkaran, dimasukkan dalam daerah minus, sehingga tekanan airnya sangat rendah.

Pembangunan umum fasilitas air bersih di daerah seberang ulu mengalami masalah pelik. Persoalannya adalah pipa saluran air minum dari seberang ilir ke seberang ulu sebenarnya sudah dibangun sejak zaman kolonial, namun pipa saluran yang disebut dengan istilah Musi Zinker II tersebut sejak 1950-an tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya akibat ditabrak kapal. Selain itu, persoalan lain menyangkut memfungsikan kembali menara air sebagai penyalur air. Sebenarnya, pada zaman kolonial ada pipa khusus dari penyaringan 3 Ilir langsung ke menara air tanpa ada penyedotan air di tengah jalan, namun pada waktu zaman Jepang pipa ini dipergunakan sebagai pipa biasa untuk menyedot air sehingga dengan penyedotan ini air tidak mencapai menara air lagi. Celakanya, untuk mengembalikan fungsi menara air tersebut mengalami kendala yang sangat berarti, karena peta jalan pipa di bawah tanah sejak zaman Jepang sudah hilang tidak diketemukan lagi. Sementara, untuk membuat peta baru tentu memakan waktu dan biaya sehingga sampai sekarang tidak dikerjakan lagi.

Menariknya, kendala yang dihadapi Pemerintah Kota Palembang dalam membentuk kota, dihadapi juga oleh Pemerintah Provinsi Sumatra Selatan. Yang paling memprihatinkan dari lajunya roda pembangunan Sumatra Selatan adalah keadaan transportasi darat. Hubungan antara daerah-daerah pedalaman dengan pusatnya, di ibukota Palembang lebih banyak gangguan, karena kerusakan jalan di sana-sini di berbagai daerah. Secara umum, jalan raya dalam daerah Sumatra Selatan sebagai sarana transportasi untuk kepentingan ekonomi keadaannya sangat buruk, bahkan boleh dikatakan terburuk jika dibandingkan jalan raya lain di daerah luar Sumatra Selatan. Kerusakan jalan raya di daerah ini lebih disebabkan faktor penyaliran sepanjang masa. Kesalahan

utama adalah tidak adanya pemeliharaan atas jalan raya tersebut secara kontinyu sebagai pekerjaan sehari-hari. Maksudnya, kerusakan kecil tidak dapat diperbaiki dalam waktu secepatnya ditambah pemeliharaan tidak sebagaimana mestinya, sehingga kerusakan jalan akhirnya meluas. Sewaktu-waktu, memang ada perbaikan secara besar-besaran. Namun setelah jalan tersebut baik, tidak dipelihara sebagaimana mestinya sehingga kembali menunggu kehancurannya.

Anggaran belanja provinsi yang tidak ada sering kali dijadikan alasan klasik tentang pemeliharaan. Sebagian memang benar alasan ini, namun sebagian tidak, sebab kalau untuk keperluan perbaikan besar-besaran seperti itu, memang dibutuhkan dana yang tidak sedikit. Tetapi kalau setiap kerusakan sebelum meluas segera diperbaiki, tidak membutuhkan biaya besar dan bisa disediakan pemerintah. Menariknya, karena minimnya anggaran pemerintah provinsi untuk perbaikan jalan raya dan sangat tergantung dengan dana pusat, maka biasanya perbaikan jalan secara besar-besaran dilakukan dengan dana pinjaman yang bersifat sementara menunggu cairnya biaya dari pemerintah pusat. Pinjaman pembangunan jalan raya untuk Provinsi Sumatra Selatan tersebut, biasanya datang dari pihak militer, yaitu Panglima Penguasa Daerah TT II sekaligus ketua Paperda Sumatra Selatan dan Jambi.

Pada 1958, Pemerintah Provinsi pernah melakukan pinjaman uang kepada Peperda Sumatra Selatan untuk perbaikan jalan sebesar Rp 20.000.000,-⁴⁷ Uang tersebut dicairkan dua tahap untuk digunakan mengerjakan proyek-proyek yang ada dalam renstra, Rencana Strategis Pemerintah Provinsi. Pemberian pinjaman tersebut dilakukan mengingat sangat buruknya kondisi jalan-jalan di wilayah Sumatra Selatan, terutama

⁴⁷ Dalam mengatasi keadaan dan dalam rangka pembangunan di Sumatra Selatan, maka yang paling banyak mengambil inisiatif adalah pihak militer. Panglima Penguasa Daerah sekaligus ketua Paperda Sumatra Selatan dan Jambi mengeluarkan Surat Perintah No. SP-257/SPP/58 tanggal 23-6-1958, kepada Seksi Finec SPP TT II/Sriwijaya agar meminjamkan uang sejumlah Rp 20.000.000,-. Maka dalam mengatasi persoalan dana ini, nantinya Peperda Swatantra I Sumatra Selatan dan Jambi memberikan pinjaman kepada provinsi uang sebesar 20 juta untuk melaksanakan pembangunan, guna perbaikan jalan yang menghubungkan Palembang dengan pedalaman. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 4 Juli 1958.

beberapa jalan penting yang menghubungkan Kota Palembang dengan daerah pedalaman, di mana jalan-jalan utama tersebut adalah urat nadi transportasi perekonomian rakyat. Selain bantuan berbentuk materi tersebut, penguasa Paperda juga memberikan bantuan dalam bentuk tenaga. Beberapa batalyon Territorial II Sriwijaya dijadikan pioner dalam pelaksanaan perbaikan jalan tersebut. Misalnya, ketika dalam pelaksanaan perbaikan Jalan Palembang-Betung-Sekayu-Brugo yang dimulai dari km 6 sampai km 75. Jalan ini, sesuai rencana pembangunan dianggarkan oleh Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sumatra Selatan sebesar Rp 3.750.000.

Bantuan dari Peperda tersebut, lebih pada pertimbangan agar terciptanya suatu lalu lintas yang baik, mengingat buruknya kondisi jalan yang menghubungkan kota dengan daerah pedalumannya. Jalan tersebut semakin buruk dan sering putus sama sekali jika datang musim penghujan, jalanan banjir dan sering tenggelam yang kadang sangat sulit untuk dilewati oleh kendaraan. Apa yang dialami oleh kota, juga dihadapi oleh pemerintah provinsi,⁴⁸ selain masalah finansial, juga bermasalah dalam sumber daya manusianya. Pemerintah provinsi mengalami kekurangan tenaga teknis, sehingga tidak jarang untuk mengatasi persoalan ini Dinas Pekerjaan Umum dan Tenaga Provinsi Sumatra Selatan meminta departemen pusat untuk mengirim tenaga-tenaga teknis dari Pulau Jawa. Menariknya, kadang cepat atau lambat turunnya bantuan ini sangat tergantung bahwa proyek tersebut sangat berhubungan dengan persoalan “kenegaraan”. Maka ketika akhir tahun 1958, jalan raya yang menghubungkan Palembang dan Prabumulih dijadikan sebagai jalan negara, yang sebelumnya merupakan jalan provinsi,⁴⁹ perbaikan dan pemeliharannya langsung mendapat dana dari Kementerian Negara di Jakarta. Dengan demikian, jalan sentral yang menghubungkan Palembang dengan beberapa daerah pedalumannya dan kota-kota “bawahannya”, seperti Prabumulih, Martapura, Lahat, dan Lubuk Linggau, bahkan Lampung dan Bengkulu tidak lagi menjadi anggaran provinsi.

⁴⁸ Menurut Ryacudu, Sumatra Selatan sudah jauh ketinggalan yang meliputi berbagai bidang kehidupan, terutama sejak tahun 1950 sampai dengan tahun 1957. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 1 Mei 1958.

⁴⁹ Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 20 Agustus 1958.

Dalam mengatasi persoalan “penghematan” pemeliharaan jalan-jalan raya lingkaran Palembang dan pedalamannya, pembiayaannya juga dikenakan pada perusahaan-perusahaan konsensi minyak dan perkebunan.⁵⁰ Namun jalan yang dibebankan kepada perusahaan-perusahaan tersebut hanya jalan yang sifatnya masih berada di sekitar mereka. Keadaan ini, di mana jalan dibebankan kepada perusahaan-perusahaan tersebut, sebenarnya merupakan kebijakan lama, sebelum masa perang.

Boleh dikatakan identitas simbolik yang ingin dibangun pemerintah kota selalu dihadapkan pada persoalan kurangnya pendanaan untuk membangun kota secara fisik. Rancangan Karsten pada masa kolonial belum dapat diterapkan dengan baik, terutama di kota. Kota ini dihadapkan pada semrawutnya perencanaan dari masa lalu, sebab bisa dikatakan jalan-jalan kota tidak direncanakan untuk ke depan, hal itu dapat dilihat dari sempitnya jalan-jalan utama di pusat kota. Jalan-jalan untuk perhubungan ke jurusan luar kota, tidak ditempatkan dalam pelaksanaan pembangunan yang baik.

Masalah perluasan jalan dihadapkan dengan persoalan keadaan di masa lalu, sebab untuk pembangunan jalan baru terbentur pada persoalan dana pembangunan kota. Untuk jalan air di Sungai Musi belum begitu diusahakan secara maksimal dan hanya berfungsi untuk menghubungkan daerah seberang ilir dan seberang ulu ke pusat kota. Sementara untuk hubungan daerah iliran dan uluan, Palembang dan daerah pedalamannya, belum diusahakan untuk diarahkan pada jalur yang bersifat cepat dan bermanfaat, hal ini dapat dilihat pada penggunaan peralatan transportasi yang masih bersifat tradisional, perahu kajang dan jukung. Bagi penduduk pedalaman transportasi ini membutuhkan waktu yang lama untuk pergi ke perkotaan. Kapal-kapal cepat hanya digunakan untuk mengangkut karyawan dan buruh kongsi-kongsi minyak dari daerah kota ke tempat perusahaan mereka. Hubungan kendaraan mobil dan kereta api ke luar kota dihadapkan pada persoalan buruknya jalan-jalan di luar kota dan kurangnya alat-alat pengangkutan kereta api. Persoalan lain dalam bidang perhubungan Kota Palembang pascakemerdekaan adalah transportasi udara. Bandar Udara

⁵⁰ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Minggu, 11 September 1960.

Talang Betutu yang merupakan pelabuhan udara kedua terbesar di Indonesia pada waktu itu, setelah Bandar Udara Kemayoran di Jakarta, belum memiliki nilai yang optimal karena keadaannya yang terletak jauh di pusat kota dengan lambannya perluasan Kota Palembang. Akibatnya, pelabuhan ini seakan masih daerah terasing di utara Kota Palembang, di antara semak belukar luar kota tersebut.

C. Bertahan Hidup di Kota: Kemerosotan Ulu dan Arus Urbanisasi

Negara dalam pembangunan kehidupannya memerlukan banyak deviden, dana pembayaran mata uang asing. Ada dua cara untuk mengumpulkan deviden tersebut, *pertama*, dengan ekspor, menjual barang keluar negeri. *Kedua*, dengan mendapat hibah, baik pinjaman atau pemberian dari luar negeri. Namun cara yang paling efektif untuk memperoleh deviden ini, adalah cara pertama, ekspor, menjual hasil-hasil dalam negeri, penghasilan ini untuk pembayaran harga barang mesin dan lain-lain yang diimpor untuk kebutuhan dalam negeri.

Yang menarik, karet selama ini menjadi primadona ekspor Indonesia ke luar negeri. Pada saat itu, karet mencapai 33 sampai 45 persen dari semua hasil ekspor tersebut. Berdasarkan data, dari jumlah ekspor karet ini, sadapan masyarakat Sumatra Selatan berkisar 30 persen yang diekspor keluar negeri. Dengan demikian, boleh dikatakan wilayah Sumatra Selatan saat itu menjadi daerah penghasil utama karet ekspor di Indonesia. Namun menjelang 1958, karet rakyat di Sumatra Selatan keadaannya sangat memprihatinkan, karena kurangnya perhatian pada persoalan peremajaan pohon-pohon karetnya. Sebanyak 50 persen dari lebih kurang 500.000 Ha perkebunan karet di Sumatra Selatan harus diganti karena sudah tua. Batang-batang karet masyarakat tersebut umumnya sudah berumur antara 33 sampai 45 tahun, sehingga lateksnya/getahnya sangat sedikit dan tidak menguntungkan untuk usaha penyadapan. Menurut data, hampir 75 persen karet tua tersebut pemiliknya berasal dari karet rakyat.⁵¹

⁵¹ Sumatra Selatan atau Palembang tepatnya, adalah sumber karet, tinggal menyadap dan mengekspor karetnya. Oleh karena itu, karet rakyat merupakan persoalan hidup atau

Situasi dan kondisi tersebut berimbas besar pada kehidupan masyarakat, terutama di daerah uluan yang sangat tergantung dengan dunia pertanian. Mereka sangat tergantung pada pertanian monokultur dengan perkebunan karet sebagai penghasil utama. Sistem ekonomi seperti ini, di mana masyarakat uluan, seperti Rawas dan Musi, jika pada masa-masa sebelumnya sangat makmur karena penghasilannya yang besar dari hasil menyadap karet. Namun, dengan terjadinya kemerosotan penghasilan tersebut, menyebabkan kehidupannya menjadi sangat terbelakang. Keterbelakangan tersebut, dapat dirasakan jika dibandingkan dengan masyarakat di daerah-daerah yang penduduknya mempunyai beragam sumber penghidupan, seperti persawahan, perladangan, dan hasil bumi lain, buruh di industri, pertambangan, dan perikanan.

Kemerosotan dalam penghasilan karet ditambah dengan persoalan-persoalan intern yang dihadapi petani. Petani karet disebutkan mengalami “keterpukulan dua kali”, terutama untuk petani-petani yang berasal dari daerah dataran tinggi. Jika petani karet daerah Musi dan Rawas kendala utama terletak hanya sekedar tidak mendapat pasaran dan rendahnya penghasilan karet yang mulai menurun,⁵² dan petani karet di daerah tersebut masih dapat mengangkut karet dengan menggunakan transportasi sungai berupa tongkang, tetapi petani-petani di daerah dataran tinggi uluan, seperti Baturaja, Muara Enim, Tebing Tinggi, dan Lahat kendalanya terletak pada persoalan transportasi. Pengangkutan menjadi persoalan lain disamping harga karet yang buruk tersebut. Hasil karet petani di daerah tersebut diangkut hanya dengan menggunakan jalan darat, satu-satunya angkutan saat itu dengan menggunakan angkutan kereta api. Hal ini ternyata memiliki banyak kendala sebab disamping sulitnya mendapatkan gerbong untuk mengirim barang tersebut, juga menyangkut persoalan setelah karet sampai di Kertapati, Palembang atau Teluk Betung, Lampung, kebebasan untuk menawarkan harga karet sangat sulit dan petani tak mampu mengontrol barangnya di

mati. Keadaan persentase karet tua seperti itu, tentu merupakan kerisauan tersendiri dikalangan rakyat. Lihat dalam *Obor Rakyat*, Palembang 26 Agustus 1958.

⁵² Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Sabtu 23 September 1961.

tangan tengkulak karet.

Pertama, dikarenakan persoalan gerbong kereta api harus segera dikosongkan. *Kedua*, sistem penjualan yang kapitalis cenderung mencari keuntungan besar dan sangat lihai memainkan harga pasaran. Sebagai gambaran tengkulak karet A dari Tebing Tinggi yang mengirimkan karetnya lewat kereta api dengan alamat Teluk Betung, dan tidak disebutkan penerimanya remilling X, tahu-tahu oleh makelar dari suatu remilling tanpa seizin dari pemiliknya langsung membuka gerbong dan membongkar serta menimbangnya. Hal ini terjadi tanpa persetujuan dari pemiliknya terlebih dahulu. Ketika pemilik karet tiba di Teluk Betung, ia telah menerima laporan bersih, baik mengenai timbangan maupun kadar kering karetnya, sehingga dengan demikian kedudukan tengkulak karet yang mewakili petani yang seolah-olah “tuan besar”, di pasaran tidak mampu berbuat banyak.

Ada kemungkinan memanipulasi dalam banyak hal, ditambah pula permainan dalam persoalan harga dan cara pembayaran, misalnya harga memang sudah jauh dari ketentuan menurut kadar keringnya sesuai ketentuan pemerintah, ditambah pula para tengkulak karet tersebut hanya diberi selebar bon yang dapat ditukar dengan pembayaran seminggu atau lebih. Hal tersebut ditambah lagi persoalan, sekitar lima belas meter dari kantor remilling ini selalu ada seorang *baba* yang biasanya menghampiri tengkulak untuk menawarkan jasa, kalau mau dipotong 10 persen kertas bonnya, maka uang tersebut akan diberikan oleh *si baba* tersebut. Dalam keadaan panik, tengkulak biasanya tidak pernah menolak tawaran dari *baba* tersebut, daripada ia menunggu satu minggu atau lebih yang tentunya akan menambah pengeluarannya selama di Teluk Betung. Penderitaan si tengkulak tidak sampai di situ saja, karena segera akan datang rekening dari NV Karet Sumatra Selatan yang meminta pembagian keuntungan atas keringat rakyat tersebut.⁵³

Ilustrasi di atas merupakan gambaran langsung dari keadaan pertanian karet di Sumatra Selatan waktu itu, dan ini merupakan suatu

⁵³ Sekelumit jeritan petani karet, lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Selasa 4 Juli 1961.

keadaan di mana dalam bahasa pedalaman Palembang, disebut dengan istilah “*sebanyak batang belidihan nje bawah nje paling sakit,*” andai kata ada setumpukan kayu, maka yang paling menderita adalah yang paling bawah posisinya. Maksudnya, dengan keadaan yang demikian, di mana NV Karet Sumatra Selatan “memakan” para remilling, remilling memukul tengkulak, maka tengkulak akan menghajar para petani karet. Akibatnya, petani karetlah yang paling menderita dalam sistem pemasaran karet seperti itu. Selain menjadi urusan pemerintah daerah, pemerintah pusat mestinya juga harus memberi perhatian istimewa pada urusan karet rakyat di Sumatra Selatan, karena karet rakyat di daerah pedalaman Palembang memiliki fungsi sosial ekonomis yang berbeda dengan tempat-tempat lain di Indonesia. Rakyat yang menanam, menyadap, sampai mengelolanya menjadi *slabs*, akan tetapi hasil dan keuntungan ekspor tersebut bukan kembali ke petani pada umumnya. Oleh karena perdagangan ke luar negeri dipegang oleh segelintir orang atau organisasi, maka secara tidak langsung keuntungan tersebut masuk ke kalangan eksportir ini.

Pada 1959, diperkirakan ekspor yang dihasilkan masyarakat Palembang mencapai 6 miliar rupiah dan pada 1960 mencapai angka 5 miliar rupiah. Dari hasil tersebut, sekitar 60 persen berasal dari karet rakyat yang dihasilkan daerah pedalaman.⁵⁴ Namun ironisnya, dari hasil tersebut, kecil sekali yang kembali pada petani karet rakyat, oleh karena cara-cara produksi, mengelola prosedur ekspor, mendapatkan alat-alat dan lain-lainnya masih menggunakan cara yang lama. Yang lebih penting lagi, bidang monokultur, sumber pencaharian tunggal, bagi tiap-tiap daerah dan penduduk ini harus segera diatasi dengan baik. Sebagai contoh, rakyat Rawas dan Musi memiliki penghasilan dari karet, sementara Lahat dan Semendo kopi, dan Ranau dengan ladanya. Ternyata dengan sistem ekonomi yang berjalan ini, penghasilan terbesar didapat dari karet sebagai sumber deviden negara, pedagang, maupun masyarakatnya. Namun realitasnya, penghidupan mereka masih sangat terbelakang, jika dibandingkan dengan kehidupan ekonomi masyarakat

⁵⁴ Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Kamis 3 Agustus 1961.

dari daerah yang berpenghasilan dari persawahan, perladangan, dan hasil bumi lainnya serta buruh industri, pertambangan, maupun perikanan.

Sebenarnya, persoalan rakyat uluan tersebut tidak begitu saja “dilepas” dan dibiarkan pemerintah. Ada pemikiran yang muncul untuk meremajakan karet dengan bibit-bibit unggulnya serta diatur dengan sistem terbaik. Rencana pembangunan pertanian untuk daerah-daerah pedalaman Palembang, juga berdasarkan pada pemikiran dari kasus Malaysia yang pada waktu itu ekspor mereka telah melebihi Indonesia. Malaysia pada 1962, diperkirakan akan mengekspor 725.000 ton karet. Sedangkan Indonesia yang sebelum perang menduduki nomor satu, pada 1962 diperkirakan tidak akan lebih dari 675.000 ton karet yang dapat diekspor. Kedudukan Malaysia ini dicapai karena usaha *replanting* karet perkebunan rakyatnya yang telah berhasil baik. Dengan premi sebesar 600 dollar⁵⁵ per hektar area untuk masing-masing kebun rakyatnya, Malaysia mampu memproduksi karet rakyat yang jauh lebih baik setelah dilakukan peremajaan karet tersebut. Mereka juga memberlakukan pembagian penanaman untuk rakyatnya, selain dalam usaha kebun karet, tiap-tiap penduduk diharuskan untuk menanam bahan-bahan pangan lainnya. Sistem seperti ini dikenal dengan istilah “*buffer project*”, atau pertanian tambahan sebagai penyangga jika harga pasaran merosot, rakyat tidak hanya tergantung dengan tananam karet semata.

Bagi pemerintah, peremajaan karet di wilayah pedalaman Palembang merupakan solusi penting dalam mengatasi tingkat kemerosotan ekonomi rakyat, terutama di daerah uluan Palembang dengan pertanian monokulturnya. Usaha peremajaan karet dan perbaikan karet sangat berarti bagi masyarakat pedusunan, khususnya di daerah karet, mereka diharapkan akan mengalami kenaikan penghasilan. Perbaikan ekonomi ini harus juga disertai dengan pemberian pendidikan dan pelatihan bagi penduduk pedalaman dalam bidang koperasi, sehingga diharapkan terbit usaha ke arah tersusunnya “kehidupan baru” bagi mereka. Rakyat di uluan

⁵⁵ Dikurskan dalam rupiah waktu itu sekitar 16.000/dolar. Lihat dalam Kementerian Penerangan, *Republik Indonesia: Propinsi Sumatera Selatan* (Palembang: Kementerian Penerangan, 1951), hlm. 423.

yang selama ini menderita dalam bidang materil akibat pengaruh sistem ekonomi global dan ketergantungan yang besar pada karet, harus mendapat pengetahuan dalam mempergunakan kemakmuran yang didapatnya, jika sewaktu-waktu di kemudian hari terjadi kemerosotan harga karetanya.

Perbaikan ekonomi seperti itu, dalam rangka pembangunan semesta, tidak cukup adil kalau hanya memperhatikan daerah-daerah perkaretan saja, petani lada di Bangka, Beliteung, Lampung, Palembang Selatan, dan Bengkulu Selatan pantas pula memperoleh perhatian yang sama. Selain masuk dalam rencana pembangunan semesta tersebut, perbaikan untuk rakyat uluan juga merupakan salah satu agenda dari Ketua Penguasa Perang Daerah, Peperda Sumatra Selatan. Mereka mencoba menciptakan suatu program dalam bentuk pemberian penghargaan kepada marga, desa, dusun, kampung, dan kota terbaik.⁵⁶ Penilaian untuk penghargaan dalam kemajuan-kemajuan yang dicapai di daerah-daerah teritorial tersebut, meliputi bidang pendidikan sekolah rakyat, pembangunan gedung-gedung sekolah dengan pembiayaan yang sebagian besar atau lebih dari lima puluh persen berasal dari usaha gotong royong masyarakatnya sendiri. Selain itu penilaian juga meliputi bidang kesehatan, kebersihan, koperasi, keamanan, pemerintahan, dan kegiatan gotong-royong untuk pembangunan disegala bidang dengan melibatkan partisipasi rakyat secara luas sebagai standar ukurannya. Bagi marga atau kota yang berhasil mendapatkan penghargaan juara I diberi hadiah berupa Panji Pembangunan Pantja Dharma dan uang sebesar Rp 5.000,- terbaik kedua mendapatkan uang Rp 3000,- disertai piagam, dan terbaik ketiga mendapat uang Rp 2000,- beserta piagam.⁵⁷

Sebagai suatu daerah yang banyak menghasilkan bahan-bahan mentah hasil bumi, maka kemungkinan untuk menjadikan Sumatra Selatan sebagai daerah industri terbuka lebar.⁵⁸ Namun kerangka ini

⁵⁶ Penghargaan semacam ini sebagai bentuk lain dari usaha memperbaiki masyarakat uluan. Mereka membuka perkebunan, namun "jiwa berkebumnya" harus diperbaiki juga, terutama di kalangan penduduk asli yang memiliki sifat pemalas dan senang berkelakar. Lihat dalam Kementerian Penerangan, 1951, *op.cit.*, hlm. 425.

⁵⁷ Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 30 Juli 1958.

⁵⁸ Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 1 Agustus 1958.

akan menghadapi tembok besar, karena tergantung regulasi pemerintah pusat untuk menilai secara obyektif kelayakan Sumatra Selatan sebagai daerah Industri. Kalau berbicara mengenai persoalan perekonomian secara umum di Sumatra Selatan, maka tidak akan dilepaskan begitu saja dengan memburuknya secara makro ekonomi di Indonesia. Di Sumatra Selatan, dalam laporan pembangunan daerah tampak terjadi kemerosotan perekonomian dalam bidang ekspor, defisit anggaran belanja, inflasi akibat kenaikan harga-harga barang, tetapi kemesotan ini juga diikuti dengan adanya kemajuan yang dapat diberi tanda, seperti *trend* kenaikan produksi, politik pengendalian harga, politik ekspor-impor, pemulihan keamanan, dan sebagainya.

Sejalan dengan rencana pembangunan lima tahun Kota Palembang, khususnya Sumatra Selatan, keadaan ini membutuhkan perhatian khusus dalam bidang mencapai kebutuhan deviden yang direncanakan sebesar 940 juta per tahun, hal ini diharapkan mencapai kenaikan 0,78 persen dari pendapatan nasional pertahun di Sumatra Selatan.⁵⁹ Tetapi untuk mencapai deviden yang besar itu, satu-satunya jalan yang dapat ditempuh sesuai dengan tekad “berdiri di atas kaki sendiri” adalah dengan jalan memperbesar ekspor di Sumatra Selatan. Namun pada 1958, justru terjadi kemunduran yang besar dalam bidang ekspor sebesar 49 persen, diluar ekspor minyak bumi. Menurut Perdana Menteri Juanda, bahwa faktor ekspor dan keamanan mempengaruhi jalannya usaha untuk menstabilkan kehidupan ekonomi, dan jika dilihat, daerah-daerah “ekspor” pada tahun itu banyak yang sedang mengalami gejolak dan operasi militer. Beruntung, kondisi keamanan Sumatra Selatan jauh lebih menguntungkan.

Kemunduran perdagangan ekspor tidak saja dirasakan oleh petani karet, tetapi juga petani kopi dan lada yang sangat bergantung dari pasaran internasional.⁶⁰ Akibatnya, untuk memenuhi beban ekonomi mereka, “pelarian” atau keluar dari daerah asal menjadi bagian dari

⁵⁹ Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 23 Augustus 1958.

⁶⁰ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 30 September 1961.

solusi.⁶¹ Persoalan arus urbanisasi yang besar dalam masyarakat uluan, dari daerah-daerah pedusunan yang terletak di pedalaman Palembang ke Kota Palembang, menjadi hal menarik pasca kemerdekaan. Namun, kehidupan mereka sebagai perantauan perkotaan dari pedesaan mengalami berbagai kisah miris, hal ini dapat dilihat dalam sebuah puisi berjudul “kisah di ibukota”:⁶²

Lantaran keyakinan ibukota segala usaha
 Lantaran daun napasnja didesa layu kuju
 Maka larilah ia dari desanja jang penuh derita hidupnja
 Memasuki djakarta memperdjuangkan bahtera hidupnya
 Sansai
 Kian hari serta merta sia belaka
 Harapan ditelan penghidupan derita
 Mau pulang malu perasaan oleh sahabat kenalan
 Mau mendjerit, djakarta sudah punja kisah

Lantaran pajah berdjalan dari segala pendjuru
 Maka ia berdo’a bermohon kepada Nja
 Datang nasib diberi Allah
 Tjita2nja dikabulkan Illahi
 Harapannjapun sudah djadi impian

Tapi kini ia punja kisah pula
 Gadisnja selalu djadi bayangan impian
 Ia tjoba memperdjuangkan jiwa tapi....
 Daranja selalu begelora tanpa kata dari siapapun djua
 Kinilah tiba masanja kerinduan selalu.

Kebanyak kaum urban ini, di Kota Palembang berkerja sebagai

⁶¹ Di musim jatuhnya harga karet, kopi, maupun lada yang tergantung dengan pasaran internasional, maka di daerah dengan mata pencaharian tunggal tersebut termasuk juga petani, terjadilah kesulitan dan “pelarian” rakyat keluar dari daerah itu.

⁶² “*Kisah diibukota*” ditulis oleh Zaki MR. Gani lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 21 Juli 1961.

buruh. Mengenai liku-liku dalam perjalanan di perkotaan seorang buruh, digoreskan dalam sebuah puisi berjudul “Perdjalanan”:⁶³

Tjeritaku adalah njajian duka kembara
 Disetiap sendja ada tangan lembut mesra bertanja
 Dan lagu hati dinegeri asing menangis terputus putus
 Adalah deburan mimpi didada betah berbebank duka
 Sepanjang desahan udara dimalam kering
 Daerahku sementara ada rintihan penuh raju
 Begitu terbaring tubuh kurus dikolong djembatan hangus
 Jang rindu kelama ria dikedjahuan
 Bicarku tak habis melengking disini
 Kejakinan jang dalam terus dinjanjikan pahlawan Pendjadjah
 Kembang kembang dan ketjintaan berbentur didinding Hati
 Aku djantan tengah membelah kelam hidup ini
 Tak ada mimpi gemgam bulan djumpa dalam Perdjalanan
 Datanglah nafas perburuan
 Kuingin kemenangan kuingin kehidupan

D. “Perkelahian” Penduduk Asli, Pendatang, dan Asing

Palembang dalam sejarahnya, di samping kota-kota besar Jakarta, Semarang, dan Surabaya mempunyai kedudukan terdepan dalam perdagangan dan pergaulan luar. Pascakemerdekaan, di samping kota-kota di atas mulai tumbuh dan berkembang kota-kota lain seperti Medan, Makassar, Banjarmasin, dan lainnya dalam bidang perdagangan tersebut. Menariknya, akibat kemajuan dalam bidang perdagangan dan pergaulan dengan “luar” ini, Palembang memiliki “corak tersendiri”. Paling tidak ada dua hal yang menyebabkan Palembang bisa seperti ini. *Pertama*, adanya faktor geografis, letak Palembang dengan beraneka kekayaan alamnya. *Kedua*, faktor geopolitis, di mana faktor ini berpengaruh kuat pada sektor ekonomi. Kedua faktor tersebut menyebabkan Palembang dapat menentukan corak budaya masyarakatnya sendiri.

⁶³ Zainuddin Zahir dalam sebuah puisi berjudul “Perdjalanan”. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 21 Juli 1961.

Secara geografis, Palembang sangat diuntungkan sebagai kota pusat yang dihubungkan oleh keadaan alam dengan apa yang disebut sebagai wilayah-wilayah *batanghari sembilan* yang merupakan pintu keluar masuk utama, baik bagi Palembang sendiri maupun Sumatra Selatan secara umum. Dengan pemberian alam yang demikian rupa, Kota Palembang mampu menempatkan diri sebagai pusat perdagangan. Pemberian alam berupa kekayaan yang didapat dari hasil minyak tanah, batu bara, karet, kopi, dan lain-lainnya inilah yang memperkaya corak budaya perdagangan Palembang. Palembang sebagaimana kebiasaan kota dagang dan perhubungan, tumbuh sebagai kota yang menarik perhatian kaum urban dan berbagai golongan suku pendatang yang hendak mengembangkan kehidupannya. Menariknya, kaum urban tersebut bukan saja datang dari pedalaman Palembang, tetapi juga dari luar Provinsi Sumatra Selatan.

Masyarakat kota di Palembang oleh karena itu, secara historis, selalu ada dikotomis yang sangat menarik, yaitu apa yang disebut dengan orang “Palembang asli” dan orang “Palembang datangan/pendatang”. Orang Palembang asli diidentikkan dengan orang-orang yang datang menetap sejak dahulu, semenjak berkembangnya Sriwijaya yang diteruskan dengan Kesultanan Palembang yang menganggap diri sebagai masyarakat rumpun Melayu. Selanjutnya, karena pergaulan dan perkawinan juga hubungan pemerintahan dan perdagangan, terbentuk relasi-relasi dengan terciptanya hubungan percampuran Palembang dan suku-suku daerah pantai utara Jawa, seperti Banten, Demak, dan Surabaya. Sedangkan dari luar Indonesia, percampuran orang-orang Palembang asli juga mengekalkan apa yang disebut dengan garis keturunan dari bangsa-bangsa India, Arab, dan Cina.

Menariknya, pascakemerdekaan, masyarakat Palembang asli yang dulu berjaya di daerahnya, mengalami ketertinggalan. Sejalan dengan kemajuan perdagangan, di mana Palembang mengalami perkembangan pesat di sektor ekonomi dan penambahan penduduk, ternyata, masyarakat yang menggolongkan diri Palembang asli tersebut mengalami ketertinggalan dengan golongan masyarakat pendatang, terutama dari

luar Sumatra Selatan sendiri. Kecuali masyarakat Palembang asli yang dari awal kemerdekaan telah merintis usahanya. Mereka mempunyai kesanggupan untuk menerima perkembangan dan pertumbuhan dari berbagai segi budaya dan ekonomi, tetapi jumlah mereka tidak banyak dibanding golongan lainnya.

Pada 1956, secara etnologis, orang Palembang asli meliputi lima puluh persen dari penduduk kota, jumlahnya kurang lebih 400.000 jiwa. Mereka berdampingan hidup dengan masyarakat pendatang lainnya seperti dari bangsa Jawa, Batak, Minangkabau, dan orang-orang dari pedalaman daerah Palembang sendiri. Masyarakat Palembang datangan ini biasanya berada dalam kedudukan yang tidak mengecewakan, terutama dari sudut ekonomi. Menariknya, terdapat kelompok lain yang menjadi warga atau penduduk kota yaitu apa yang mereka golongkan dengan istilah orang asing atau orang lain. Masyarakat ini telah ada sebelum masa kemerdekaan itu sendiri, yaitu orang-orang Tionghoa, Arab, dan Eropa Palembang. Pada awal-awal kemerdekaan di Palembang, mereka memiliki pengaruh kuat dalam bidang tatanan ekonomi kota. Namun menariknya, mereka membentuk eksklusivitas dan cenderung menutup diri. Selain orang Tionghoa dan Arab, penduduk lain yang mendiami Kota Palembang pada awal kemerdekaan adalah orang Eropa dan Amerika, walaupun jumlahnya tidak seberapa banyak, namun kelompok ini memiliki kelas tersendiri, khususnya orang Belanda sebab memiliki peranan penting dalam lapangan produksi minyak dan perdagangan di kota.

Penduduk Palembang dalam dekade 1950-an, mengalami perkembangan pesat mencapai empat atau lima kali lipat dari masa perang kemerdekaan.⁶⁴ Arus urbanisasi tersebut, selain datang dari Pulau Jawa, Sumatra Utara, dan Sumatra Tengah juga mengalir masyarakat dari daerah pedalaman Palembang. Sebagai kota dagang dan industri, di

⁶⁴ Pertambahan penduduk ini dapat dilihat dari perkembangan pesat pada 1930-an Palembang memiliki penduduk 100.000 jiwa, sepuluh tahun kemudian, bertambah menjadi 150.000 jiwa. Pada 1955 pertambahan penduduk berjalan sangat pesat mencapai empat kali lipat dari 1930 atau tiga kali lipat dari 1940. Dari jumlah tersebut yang terdaftar berjumlah 285.348 jiwa, sedangkan selebihnya belum terdaftar. Penduduk yang belum terdaftar tersebut umumnya pendatang dari pedalaman Palembang.

mana kilang-kilang minyak dan penggilingan karet di kota membutuhkan pegawai dan karyawan, menyebabkan migrasi berjalan pesat.⁶⁵ Kota-kota di Jawa, Medan, dan Padang tidak memiliki hal seperti di Palembang, sehingga penduduknya banyak yang bermigrasi ke Palembang.

Perkembangan penduduk tersebut mengalami dinamika yang sangat menarik disebabkan beberapa hal. *Pertama*, cukup banyaknya mata pencarian yang tersedia di Palembang. Kota Palembang sering mendapat julukan sebagai kota dagang, karena mata pencarian utama penduduknya adalah perdagangan. Perdagangan membuka jenis mata pencarian yang lainnya, sehingga tersedia cukup banyak jenis pekerjaan dan mengakibatkan banyaknya orang datang dan berpindah kerja di Kota Palembang. *Kedua*, adanya maskapai minyak di daerah Plaju dan Sungai Gerong. Kedua maskapai ini letaknya kurang lebih 10 kilometer dari pusat Kota Palembang, merupakan satu faktor yang tidak kalah penting dalam proses laju pertumbuhan penduduk kota. Kedua maskapai ini mempekerjakan puluhan ribu buruh dan setiap tahun bertambah jumlahnya.

Proses perpindahan penduduk dari desa-desa di pedalaman Palembang turut dipengaruhi oleh banyaknya mata pencarian di kota serta kebutuhan tenaga di maskapai minyak Palju dan Sungai Gerong. *Ketiga*, letak Kota Palembang sebagai pelabuhan laut dan udara yang merupakan tempat lalu lintas pengunjung dari luar kota. Di Pelabuhan Boom Baru setiap hari kapal yang membawa barang dagangan dari dan ke Singapura serta Jakarta keluar masuk untuk ditukar dengan hasil-hasil bumi, terutama karet, dan hasil-hasil hutan dari pedalaman Palembang.

Selain faktor di atas, ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya arus urbanisasi pascakemerdekaan di Palembang. *Pertama*, faktor kesempatan untuk bersekolah yang sangat besar di kota. Kurangnya sekolah-sekolah, terutama sekola-sekolah lanjutan di desa-desa menyebabkan banyak orang-orang tua murid menyekolahkan anaknya di

⁶⁵ Pesatnya penambahan penduduk, terutama dari daerah pedalaman memiliki risiko terhadap Kota Palembang. Mereka, umumnya datang ke Palembang dengan tidak memiliki keahlian yang memadai, sementara kota hanya untuk industri minyak dan karet, akibatnya mereka hanya bekerja pada bidang-bidang perburuhan, seperti beca dan buruh kasar lainnya.

kota. Hasrat yang besar dari masyarakat desa untuk menambah pengetahuan di perkotaan menyebabkan terjadinya urbanisasi pelajar dari desa ke kota. Menurut catatan, pada 1956, Kota [Palembang] memiliki lima puluh tiga Sekolah Rakyat Negeri dengan murid sekitar 18.000 orang, empat Sekolah Menengah Tingkat Pertama Negeri dengan murid sekitar 1.766 dan lima belas sekolah swasta dengan murid lebih kurang 2.500. Sementara partikular ada dua, yaitu misi Katolik Roma, Xaverius dan Methodist. Selain itu, di Palembang masa itu terdapat beberapa sekolah kejuruan seperti Sekolah Guru B dan Sekolah Guru A, satu Sekolah Menengah Ekonomi Tingkat Atas, Sekolah Teknik, Sekolah Kepandaian Putri, Sekolah Guru Taman Kanak-kanak, dan Sekolah Pertanian Menengah Atas yang terletak di Sembawa kurang lebih 29 km dari pusat Kota Palembang. Selain itu Palembang memiliki masing-masing satu Sekolah Pendidikan Guru Agama, Sekolah Asisten Apoteker, Pendidikan Guru Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama, dan kursus-kursus seperti Kursus Dagang Tingkat Pertama, Kursus Pegawai Administrasi, Kursus Bidan, Kursus B I Bahasa Inggris. Perguruan tinggi di Kota Palembang mulai dibuka pada tanggal 31 Oktober 1953 dengan mendirikan sebuah yayasan Perguruan Tinggi Syakhyakirti dengan jurusan ekonomi yang memiliki 237 mahasiswa. Pada 17 September 1955, yayasan ini juga membuka sebuah Akademi Perniagaan dengan 117 mahasiswa.

Faktor kedua yang tidak kalah penting dalam persoalan urbanisasi di Kota Palembang dari masyarakat pedalaman adalah adanya daya tarik keadaan penghidupan di kota. Penghidupan di kota dipandang sebagai penghidupan yang ideal, yang diliputi kemewahan dan keistimewaan. Kunjungan orang-orang kota ke desa yang menjenguk keluarga dan familinya di desa dengan “gagah” disertai cerita-cerita yang hebat tentang keadaan kota yang tidak dapat dijumpai di desa. Peristiwa itu menimbulkan daya tarik besar bagi masyarakat desa di pedalaman Palembang untuk ikut berduyun-duyun ke kota. Faktor psikologis semacam inilah yang pada hakikatnya paling menonjol terjadi pada mereka. Apa yang terjadi di Jawa, sebagaimana masyarakat desa melakukan urbanisasi karena terdesak kehidupan di desa, juga karena faktor gangguan keamanan seperti di Jawa Barat, Sulawesi, atau Sumatra Utara, tidak tampak dalam

proses urbanisasi masyarakat Sumatra Selatan.

Besarnya arus migrasi ke kota memunculkan risiko lain, misalnya sektor perumahan. Kota mengalami penambahan penduduk, namun tidak diiringi dengan pengadaan perumahan yang baik. Hal inilah yang kemudian membawa persoalan pelik sejalan dengan meningkatnya jumlah penduduk kota. Palembang sebagai kota pusat bertemunya Sungai-sungai Batanghari Sembilan, memang mendapat rahmat dalam bidang ekonomi dari keadaan ini. Namun kota makmur yang menarik orang luar tersebut, dengan kekayaan airnya menimbulkan masalah pelik bagi pemerintah kota dan warganya dalam hal kesehatan kota. Pertambahan penduduk tanpa penyediaan perumahan yang memadai, menyebabkan terpusatnya pola penghunian warga kota pada suatu areal wilayah dipemukiman yang berawa-rawa dengan pasang surutnya air Musi yang mengengang di pemukiman rendah dan padat penduduk.

Bertambah padatnya penduduk kota yang tidak diimbangi dengan sarana perumahan mengakibatkan munculnya pembagian ruang-ruang rumah penduduk asli Kota Palembang. Rumah panggung mereka dibagi dalam kamar-kamar. Ironisnya, penambahan kamar-kamar untuk tempat penyewaan tersebut dilakukan di kolong rumah mereka. Persewaan rumah kolong ini yang makin menyebabkan terciptanya kesemrawutan kota. Beberapa keluarga "*tumpakan*" berkumpul dalam satu rumah, hidup berdesak-desakan dan banyak mempengaruhi kesehatan masyarakat kota. Selain itu, ketidakterersediaan perumahan menyebabkan terjadinya penyerobotan-penyerobotan lahan dan pendirian rumah-rumah liar. Hal semacam ini dapat menimbulkan persoalan yang kompleks, dan berujung pada persoalan keamanan kota, yakni munculnya tindak kejahatan.

Bagi mereka yang sudah lama menetap, biasanya telah memiliki pekerjaan dan penghasilan tetap,⁶⁶ namun bagi pendatang, sering menimbulkan persoalan-persoalan baru untuk dapat menyesuaikan diri

⁶⁶ Penduduk datangan ini bersifat menumpang, umumnya datang dari desa-desa dalam daerah Sumatra Selatan. Perincian penduduk kota Palembang yang terdaftar pada 1955 adalah 241.039 warganegara Indonesia, 37.737 jiwa warga Tiongkok, 3.629 jiwa Arab, 2.030 jiwa warga Belanda, 860 jiwa India, 30 Amerika, 9 Jepang, 1 Jerman, 3 Belgia, dan 10 dari negara-negara Barat lainnya.

dengan cara hidup yang penuh persaingan dan liku-likunya. Pada mulanya banyak mereka yang menyangka berangkat dari desa dapat mencari pekerjaan dengan mudah di kota. Bagi yang memiliki keahlian seperti sopir, montir, dan tukang tidak memiliki kendala serius untuk hidup di kota, tetapi untuk mereka yang tidak memiliki keahlian dan pengetahuan, akan menemui kesulitan dalam mencari nafkah untuk bertahan hidup di kota. Akibatnya, banyak yang kembali ke tempat semula di desa atau mencari modal untuk berdagang kecil-kecilan.

Balada dalam sebuah cerpen “kaki lima”⁶⁷ di bawah ini dapat mewakili kehidupan kaum urban di kota 1950-an.

Seperti biasanya, sore hari baru Sabar pulang dari pasar setelah sehari penuh mencari nafkah guna menyambung hidupnya dan dua orang adiknya yang masih kecil. Sebagaimana pada setiap pulang dia membawah gorengan pisang, kue-kue dan makanan lainnya. Setelah adik-adiknya berpesta menikmati oleh-olehnya. Sabar mencari angin melepas lelah. Sabar adalah pemuda berpendidikan menengah. Sebelumnya ia pernah menjadi pegawai negeri di suatu jawatan pemerintah di kota Palembang. Penghasilannya sebagai pegawai negeri jauh dari mencukupi, itu pada waktu orang tuanya masih hidup.

Namun setelah kedua orang tuanya meninggal, dia tidak bisa mengirit dari penghasilan sebagai pegawai negeri, kemudian ia mencari tambahan dengan jalan menjadi pedagang perantara, yaitu mencarikan pembeli barang-barang milik orang lain di mana ia mendapatkan komisi dari penjualan tersebut. Namun usaha ini tidak berjalan lama karena bahan-bahan sulit diperoleh serta sering menempuh risiko yang tinggi. Oleh karena itu, ia mencari jalan lain dengan berjualan kecil-kecilan di kaki lima barang-barang dagangan diperoleh berkat kepercayaan orang-orang toko kepadanya. Untuk pekerjaan ini, Sabar harus bekerja dari pagi sampai sore. Karena hasil yang diperoleh dari berjualan di kaki lima agak lumayan dibandingkan sebagai pegawai negeri, maka diputuskannya untuk berhenti saja sebagai pegawai negeri. Dan sejak itulah setiap sore dia berjualan di sepanjang kaki lima di Pasar 16 Ilir.

Tetapi hari itu, nasibnya sedang sial, sebab sewaktu ia sedang melayani pembeli, tiba-tiba beberapa orang kawannya yang berdagang sepanjang

⁶⁷ Tulisan karya Si Boejoeng dengan judul “Kaki Lima”. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Sabtu 23 Maret 1961.

kaki lima itu bergegas menyimpan barang-barang dagangannya. Melihat kejadian itu Sabar pun menjadi panik lalu berbuat seperti kawannya. Tetapi karena sudah terlambat, beberapa petugas yang merahasia kaki lima itu itu berhasil menyita sebagian dari barang dagangannya, sedangkan sebagian lagi masih sempat dibawahnya berlari. "Masih untung bagiku, sebab lolos dari tangkapan polisi", gumamnya. Sekarang Sabar masih memikirkan bagaimana dengan barang-barangnya itu, bagaimana caranya ia mencari nafkah untuk berdagang besok.

Di Kota Palembang pada dekade 1950-an tersebut, masyarakat pendatang ini, walau menganggur jarang ada yang hidup terlantar.⁶⁸ Mereka dapat menumpang hidup sementara pada keluarga yang sudah hidup terlebih dahulu di kota. Percampuran penduduk asli dan pendatang dari desa-desa pedalaman, menimbulkan hubungan sosial yang menarik. Masyarakat urban dari pedalaman, biasanya menjadi anggota masyarakat kota, sekaligus anggota dalam lingkungan tempat tinggalnya. Menurut Akib,⁶⁹ masyarakat dari desa yang memasuki kota, datang dengan kesederhanaannya, memasuki kota yang memiliki bermacam-macam kepentingan dan keinginan. Mereka mencoba menerima paham-paham baru dan pengertian-pengertian baru. Ikatan-ikatan sosial, adat istiadat dan kekeluargaan yang tadinya erat terdapat di desanya, ketika hidup di kota menjadi longgar dan menipis.

Puisi berikut kurang lebih menggambarkan realitas yang terjadi pada mereka:⁷⁰

Dikala bulansabit mendatang
 Hari esok akan menanti dibulan sabit kedua
 Dimalam pertama, kedua, ketiga....
 Bersama insan berbaring dimalam buta
 Kau begitu tahu, bagaimana kisah surau
 Dimalam bulan puasa, djika kurenggut tali
 Akan ilmu yang tiada

⁶⁸ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 13 April 1958.

⁶⁹ Raden Muhammad Akib, 1957, *op.cit.*, hlm. 168.

⁷⁰ "Tjerita dari Desa" yang ditulis Ks. Hamid. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, 12 Juli 1961.

Aku mau lari desa
Tapi ini tidak, kejakinan hidup adalah sama
Hanja kekosongan kisah dari tjerita pesta kota
Malam yang begitu sepi, dimalam itu pula
Petjahnya suara botjah menggemparkan penduduk desa

Aku tahu, aku djuga rindu bahagia
Rindu rasa, rindu rupa dan rindukan suara
Nafas desa yang pernah kusjairkan
Ini desa tetap bisu. Sebisu akan akan nafas
Adikku yang tiada lagi
Namun desa ini adalah desa
Tempat pengaduanku tentang hidup
Tjinta dan tjita-tjita.

Namun ikatan-ikatan kekeluargaan antara mereka yang berasal dari desa tidak lantas hilang sama sekali. Ikatan tersebut masih nampak dalam bentuk usaha dan organisasi sosial, seperti tolong-menolong dalam kematian dan perkawinan. Dengan demikian walaupun mereka sudah ada di perkotaan, tetapi tetap merasa bersatu dalam memenuhi rasa kekeluargaan. Jika diperluas lagi pengertian dari sudut paham dan cara berpikir mereka, maka dari satu sisi dapat dikatakan mereka masuk dalam ikatan masyarakat kota yang modern, tetapi pada sisi lainnya, mereka tidak dapat melepaskan ikatan kekeluargaan dan desanya yang tradisional. Tinggal di kota, bagi mereka merubah corak pekerjaannya, jika di desa lapangan pekerjaan tersebut hanya beberapa macam saja, namun ketika di kota pilihan mata pencarian lebih banyak dan terbuka. Tetapi tinggal di kota harus dapat menggunakan bakat dan pengetahuan, kalau tidak akan sulit untuk memasuki dunia kerja yang lebih baik lagi.

Di balik ketertinggalan pembangunan fisik Kota Palembang, tersembul dinamika masyarakat yang luar biasa baik segi historis maupun geraknya.⁷¹ Mudahnya perhubungan dengan Jakarta dibanding kota-kota lain luar Pulau Jawa, menyebabkan timbulnya kesan, bahwa daerah Palembang

⁷¹ Djawatan Penerangan, 1956, *op.cit.*, hlm. 12. Wawancara Palembang, 12 Maret 2005, 14 Maret 2005, dan 28 Maret 2005.

merupakan “*achterland*”, sambungan dari ibukota Indonesia tersebut. Segala lapangan kehidupan, akibatnya begitu mengekor dan mengadaptasi dari perkembangan gerak masyarakat di Jakarta, baik dalam bidang ekonomi, politik maupun sosial. Penempatan Palembang sebagai “ekornya” Jakarta tersebut, selain mempunyai dampak positif juga memiliki segi negatifnya.

Pemuda-pemuda dari Palembang dan daerah Sumatra Selatan lainnya yang memiliki keinginan untuk maju, lebih suka mengadu nasib ke Jakarta. Perantauan mereka di ibu kota kadang membuahkan hasil yang tidak begitu mengecewakan. Puisi “kisah di ibukota” di depan tadi dapat mengilustrasikan perjuangan pemuda Palembang di Jakarta. Kedekatan tersebut, menempatkan Palembang khususnya, dan Sumatra Selatan umumnya, sebagai suatu daerah seberang, berada di barisan muka dan mendahului daerah-daerah seberang lainnya, mengikuti gerak “revolusi masyarakat” kota di Jawa. Gerakan masyarakat kota di Jakarta, juga begitu mudah dipantau, salah satu sebab dari persoalan tersebut karena adanya pengaruh “penjajahan” ibukota lewat medianya yang membanjiri Palembang. Harian-harian ibukota seperti *Pedoman*, *Abadi*, *Suluh Indonesia*, *Merdeka*, *Indonesia Raya*, *Harian Rakyat*, dan sebagainya dengan mudah dapat ditemui di Palembang dan memiliki penjualan tinggi dibanding kota-kota di seberang Jawa.⁷² Bukti menarik lainnya, banyak wartawan-wartawan lokal Palembang ditempatkan sebagai koresponden daerah dari surat kabar Jakarta tersebut. Dari perhubungan berita pusat dan Kota Palembang memacu timbulnya keinginan menampilkan watak kedaerahannya. Mereka kemudian menggalakkan penerbitan harian-harian daerah, seperti *Fikiran Rakjat*, *Harian Massa*, *Batanghari Sembilan*, dan sebagainya untuk lebih banyak menampilkan berita Kota Palembang dan daerah Sumatra Selatan.

⁷² Hal ini dapat terlihat dengan pasaran penjualan surat kabar-surat kabar tersebut di Kota Palembang yang mencapai 15.000 eksemplar perharinya. Jumlah *oplaag* koran-koran Jakarta untuk Kota Palembang ini beberapa kali lipat lebih banyak dibandingkan daerah lainnya di seberang Pulau Jawa. Wawancara Palembang, 12 Maret 2005, 14 Maret 2005, dan 28 Maret 2005.

BAB V

DI BAWAH SIMBOLISME AMPERA: SEBUAH IDEOLOGI PALEMBANG [BARU]

Dekolonisasi fisik atas Kota Palembang mencapai puncaknya setelah negara (baca: pusat) mengabdikan kebutuhan kota. Menariknya, “pemberian” dalam rangka mengabdikan “permintaan” kota ini, bukan sembarang pemberian, karena ia berbentuk sebuah jembatan raksasa. Kehadiran Jembatan Ampera merupakan revolusi kedua dari modernisasi Kota Palembang. Jembatan ini melintas dengan gagah di atas Sungai Musi. Bangunan fisik ini bisa dikatakan menciptakan keruangan baru atas Kota Palembang. Penempatannya yang berada di pusat kota telah mengubah citra fisik kota daratan kolonial sebelumnya. Jadi, Jembatan Ampera dapat dilihat sebagai proyek megah dalam sebuah pengembangan identitas keruangan baru di atas jalinan simbol semesta keruangan kota daratan masa kolonial. Sebuah simbol yang menciptakan jejak “memori baru” yang jauh lebih besar di atas “memori lama” yang cenderung kehilangan citra karena terkikis oleh kemegahan baru.

Bab ini akan mendiskusikan bagaimana ide-ide “baru” dalam bentuk ke[Palembang]an, ke[Sumatra]an, dan ke[Indonesia]an, mendapat porsi masing-masing dari para penggagasnya dengan hadirnya Jembatan Ampera tersebut. Tidak lupa juga, dalam bab ini akan didiskusikan bagaimana mereka, warga kotanya yang merasa tidak mengambil bagian kebijakan menempatkan diri dalam posisinya akibat hadirnya konstruksi fisik dan ideologis jembatan tersebut akan kota mereka.

Akhirnya, dari batasan inilah nantinya atau lebih jauhnya pada bagian tertentu akan dapat ditarik benang merah. Dari semua perubahan yang disebut pembangunan dalam genre modernisasi yang terus berkontinuitas atas kota ini. Bagian apa dan mana yang sesungguhnya sedang mengalami bentuk baru, produksi, dan bagian apa pula yang

terus berlanjut dari kontinuitas yang telah berlangsung lama tersebut, reproduksi.

A. Menciptakan Konstruksi (Baru) Ideologi Kota

Pada masa akhir pemerintah kolonial, Palembang dan seluruh wilayah eks keresidenannya berada dalam *stad oorlog van beleg*, keadaan darurat perang.¹ Walaupun begitu denyut perekonomian kota tumbuh dengan sangat baiknya, inilah salah satu alasan Belanda pada masa kolonial merasa dimanjakan oleh Palembang. Dari daerah pedalaman, hasil bumi seperti minyak bumi, batu bara, timah, karet, rotan, damar, kapas, kopi, dan sebagainya mengalir ke Kota Palembang untuk dikirim ke Singapura. Situasi ini terus berlangsung pada masa akhir revolusi fisik. Keadaan yang demikian, menurut Mestika Zed,² walaupun pada masa revolusi fisik yang serba kritis, justru tetap memunculkan Palembang sebagai kota ekonomi. Revolusi fisik di Palembang, ditandai dengan lahirnya kembali elite-elite lokal. Mereka adalah bekas bangsawan kesultanan yang pada masa kolonial kehilangan hegemoni politiknya. Mereka mampu menempatkan diri menjadi *broker*, pedagang perantara atau makelar, yang dalam istilah Zed disebut sebagai pialang, baik dalam bidang ekonomi maupun politik. Para pialang ini menguasai distribusi jaringan perdagangan di tingkat lokal, bahkan internasional.

Pembangunan kota secara fisik dimulai ketika pemerintah pusat mengeluarkan Keputusan Presiden No. 116 Tahun 1952.³ Keppres tersebut berisi tentang penghapusan keadaan darurat perang di eks Keresidenan Palembang yang meliputi wilayah Provinsi Sumatra Selatan.

¹ *Stad oorlog van beleg* (SOB), keadaan darurat perang, diberlakukan sejak masa akhir kolonial Belanda dalam persiapan menghadap bala tentara Jepang 1941. Lihat dalam *Staatblad* No. 134 tahun 1941. Keadaan darurat perang tersebut terus berlanjut sampai dengan masa revolusi fisik. Setelah pengakuan kedaulatan, 1952, SOB dicabut, tetapi akibat gerakan daerah di Sumatra Selatan, pada 1957 SOB diberlakukan kembali dan baru dicabut pada 1960.

² Lihat dalam Mestika Zed, *Kepialangan Politik dan Revolusi: Palembang 1900-1950* (Jakarta: LP3ES, 2006), hlm. v.

³ Lihat dalam *Berita Negara* No. 47, Tahun 1952.

Kebutuhan pembangunan yang paling mendesak ketika itu adalah cita-cita untuk membuat suatu jembatan yang melintasi Sungai Musi yang dapat menjadi penghubung antara seberang ilir dan ulu. Kebutuhan akan sebuah jembatan tersebut menjadi suatu persoalan yang ramai diperdebatkan ketika Palembang kembali kepada Republik Indonesia. Dewan Kota Palembang pernah mengangkat masalah urgen tentang perlunya jembatan di atas Sungai Musi tersebut, demikian halnya dengan Pemerintah Provinsi Sumatra Selatan juga mencurahkan perhatiannya pada permasalahan ini. Namun sampai akhir 1960-an, jembatan yang melintas Sungai Musi tetap menjadi “mimpi” bagi masyarakat Palembang, karena persoalan dana yang tak tersedia pada waktu itu.

Sejak 1924, pada masa Wali Kota Le ‘Cocq de’Armandville sebenarnya sudah ada ide untuk membangun jembatan raksasa yang melintas di atas Sungai Musi. Wacana itu pernah ramai dibicarakan, namun sampai runtuhnya kekuasaan *gemeente*, realisasi mengenai jembatan tersebut tidak pernah terwujud.⁴ Pada masa kolonial, ketika pajak karet telah terkumpul sebanyak yang dipungut melalui ekspor karet rakyat, di mana setiap *kati*, kilo getah karet dikenakan pajak wajib satu sen, maka harapan untuk memiliki jembatan bagi masyarakat Palembang semakin

⁴ Lihat dalam Raden Muhammad Akib, *Kota Palembang 1272 Tahun dan 50 Tahun Kotapradja (Haminte) Palembang* (Palembang: Rhama, 1956), hlm. 129, lihat juga dalam Budiriyanto, *Darah Pemimpin Terus Mengalir: Biografi Inspektur Jenderal Polisi Haji Achmad Bastari Gubernur/KDH Sumatera Selatan Pertama* (Jakarta: Radja Grafindo Persada, 2002), hlm. 45. Keinginan masyarakat Palembang untuk mempunyai jembatan yang baik menurut Bastari juga menjadi harapan ketika pihak Pemerintah Kolonial Belanda melancarkan *rubberristrictie*, restriksi karet. Lewat program ini Belanda membangun berpuluh-puluh jembatan di dusun-dusun, daerah pedalaman Keresidenan Palembang, namun harapan untuk memiliki jembatan di Palembang kian tipis karena mereka hanya membangunkan jembatan di atas Sungai Ogan di Kertapati yang hanya sebatas bisa menghubungkan antara Palembang seberang ulu dan daerah pedalaman Palembang saja. Sebenarnya, dalam catatan Bastari tersebut, uang restriksi karet ini masih berlebihan meskipun sudah dibangun Jembatan Ogan. Anggota dewan kota, Depati Bustan pernah mengusulkan agar uang lebih ini dibangun untuk jembatan di atas Sungai Musi. Ada dua persoalan tampaknya mengapa Belanda berat melaksanakan hal tersebut. Pertama, ada kekhawatiran akan pecahnya Perang Dunia II; kedua, politik kolonial yang takut uang tersebut diambur-amburkan begitu saja untuk sebuah proyek besar sehingga kas pemerintah kota akan berkurang. Dengan tidak membangun jembatan di atas Sungai Musi, uang tersimpan di bank oleh pemerintah kota. Wawancara Palembang, 12 Maret 2005, wawancara Palembang, 20 Mei 2007.

besar. Namun oleh Pemerintah Belanda dana pajak karet ini “hanya” diperuntukkan membangun *Wilhelmina Brug*, Jembatan Kertapati. Jembatan tersebut dibangun melewati Sungai Ogan pada 1938 untuk mengatasi persoalan angkutan dari dermaga kereta api Kertapati.

Dalam sebuah cerpen,⁵ ditulis polemik menarik tentang apa yang menjadi kebutuhan masyarakat Palembang:

Hari pada waktu itu cukup panas, keringatku telah banyak keluar, hingga sapu tanganku yang baru saja diganti telah lusuh dan kemeja telah mulai basah. Perasaan capek telah mulai mendorong perasaan engganku untuk meneruskan perjalanan ini. Namun kepentinganku mulai tetap berkuasa, yaitu aku harus secepatnya sampai di Kertapati. Kuayunkan terus langkahku, seberang menyeberang jalan, kelok dua kali, dan kini aku telah sampai di Boom Marie. Sesampainya aku di sana, kapal penyeberangan baru saja berangkat. Wah, ini celaka, kalau aku harus menunggu lebih lama, sedangkan kapal penyeberangan yang begitu vital itu kebetulan hanya sebuah yang dapat dipergunakan.

Tiba-tiba, ‘*Perahu, Pak? Perahu, Pak?*.’ Kuperhatikan tukang perahu itu, badannya bulat, mengkilat pula oleh keringat, serta ototnya tampak menonjol keluar, disela-sela baju singlet yang menutup badannya. ‘*Pajo, Pak, ndak lajulah ini.*’ ‘*Ayolah,*’, seruku sambil mengikutinya menuju ke perahu. Kudapati di perahu itu sudah ada beberapa penumpang, di antaranya ada dua orang wanita yang dandanannya menarik. Kuduga mereka pergi mengunjungi pesta perkawinan, kalau melihat kerapiannya. Perahu mulai bergerak, kulihat dua pendayung sudah dibenamkan kuat-kuat oleh tangan-tangan kekar itu, sedangkan terik matahari masih menyegat. Kurasa cukup lama juga berlina kepanasan di perahu itu, karena arus air cukup deras, hingga menaklukkannya tidak cukup mudah. Ku maju kedepan mendekati pengayu di muka, daripada termenung lebih baik mengajak si pendayung berbicara. Sebagai pembuka jalan kutawarkan padanya rokok. Diambilnya tetapi hanya diselipkannya ditelinga sambil menyampaikan terima kasih.

Dari keterangan-keterangan dapat kuambil beberapa kesimpulan yang sangat menarik, diantaranya bahwa penambangan perahu itu betul-betul merupakan lapangan pekerjaan yang tetap bagi mereka yang memberi hasil kadang-kadang tidak saja lumayan, yang lain sekali dari pada ku duga semula yang kukira hanyalah mata pencaharian sampingan saja. Lagi pula

⁵ Cerpen ini berjudul, “Memotong Musi”. Lihat dalam *Obor Rakyat*, Palembang, Minggu, 15 September 1960.

sebagian besar dari mereka ini adalah orang-orang yang tidak banyak mendapatkan pendidikan. Ya, memang tampaknya pekerjaan “memotong Musi” seperti mereka tidaklah memerlukan pendidikan yang banyak. Artinya dengan kepandaian menghitung mata uang, punya daya tahan panas yang cukup, dan otot-otot kuat sanggup mengayuh pengayuh, kurasa cukuplah. Lalu kutanya, *‘Apakah, Bung pernah mendengar bahwa pemerintah akan membuat sebuah jembatan yang ‘memotong Musi’ ini?’* *‘Ada Pak, inilah yang kami khawatirkan, tapi minta-minta saja tidak jadi?’* jawabnya. Tiba-tiba, ketika perahu kami hampir sampai ke tepi, maka datanglah sebuah perahu motor tempel dengan kecepatan yang tinggi seolah-olah akan menelan perahu beserta penumpangnya tersebut. Setelah berselisih maka suasana mulai berubah, karena lajunya mengoleng, maka seperti mau tenggelam perahu itu. Air berpercikan kesana kemari dan diantara sasarannya adalah kami. Maka tidak ayal lagi, mulai para penumpang menggerutu serta menyumpah, karena muka dan bajunya basah.

‘Hu, coba kita naik kapal tadi.’ ‘Tetapi kapalnya masih lama,’ jawab yang lain. *‘Sudahlah beberapa tahun lagi, kita akan dapat menyeberang langsung, kalau Jembatan Musi sudah jadi?’* kata yang seorang lagi. *‘O ya, tetapi kapan jembatan itu ada?’* tanya mereka serempak. Tidak ada yang dapat menjawabnya. Perahu pun sampai ke seberang, penumpangnya siap-siap akan turun. Setelah membayar ongkos perahu, maka turunlah penumpang meninggalkan perahu. Aku begitu terkesannya, di dalam oplet menuju Kertapati dari 7 Ulu, pikiranku masih tertuju pada keganjilan dari dua jenis kepentingan golongan dari satu hal saja, yaitu ‘memotong Musi’. Rupanya, Musi untuk kota Palembang ini mengandung banyak segala kemungkinan dalam kehidupan penduduknya. Benarkah Musi sanggup memberikan tantangan pada manusianya?

Masa setelah kemerdekaan, melihat tulisan di atas, nampaknya masih seperti keadaan semula, kembali ke masa sebelum perang. Warga kota masih dihadapkan dengan suasana berebut untuk naik turun ke atas kapal ferry yang umurnya tambah tua. Bedanya, kalau pada masa sebelumnya untuk naik menyeberang dibutuhkan waktu yang tidak lama kurang lebih memakan waktu satu jam, tetapi setelah perang jauh berubah dan memakan waktu lebih dari empat jam.⁶ Inipun masih ditambah untuk

⁶ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Jumat, 26 April 1963, bahkan, diberitakan ada sebuah sekolah di Sungai Gerong praktis tidak belajar karena tidak ada penyeberangan.

lebih dahulu harus mengadu otot atau mengadu pangkat kalau yang akan naik ferry itu sesama anggota angkatan bersenjata. Pemerintah kota tidak dapat berbuat banyak karena tidak mempunyai uang untuk membangun jembatan yang diinginkan tersebut. Karena sudah berkali-kali diungkapkan dan dikemukakan akan pentingnya sebuah jembatan di atas Sungai Musi dan dihubungkan dengan rencana pembangunan jalan *trans Sumatera highway*, Jalan Lintas Sumatra,⁷ yang mau tidak mau nantinya akan menghubungkan Palembang dengan kota-kota lain di Sumatra, maka pada suatu kunjungan Presiden Sukarno ke Palembang, unsur Muspida mengemukakan hal ini kepada presiden.⁸

Keinginan dan harapan masyarakat Palembang akan hadirnya jembatan di atas Sungai Musi muncul awal 1961, ketika direalisasikan pembangunannya oleh Presiden Sukarno. Koran Yogyakarta *Kedaulatan Rakyat*,⁹ memuat berita yang dikutip dari risalah Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga. Koran ini menguraikan tentang akan dilaksanakannya “Pembangunan Jembatan Modern di atas Musi Palembang: dibagian tengah dapat diangkat”. Pembangunan ini diawali dengan suatu penyelidikan yang dikerjakan Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga. Berita ini tidak berhasil mengetahui berapa jumlah ongkos yang dikeluarkan dalam pembangunan jembatan tersebut. Koran lokal Palembang, *Obor Rakyat*¹⁰ juga memuat berita “*Djembatan Musi kearah Dj. Kantor*”, menurut keterangan yang diperoleh koran itu, pekerjaan,

⁷ Lihat dalam *Duta Masyarakat*, Palembang, Sabtu, 24 Juli 1965.

⁸ Motivasi Muspida Kota Palembang pada waktu itu mengemukakan hal ini berdasarkan rencana Presiden Sukarno menjadikan lapangan terbang Talang Betoetoe di Kota Palembang sebagai lapangan pembantu lapangan terbang Kemayoran di Jakarta, kemudian akan dijadikannya Tanjung Enim sebagai pusat pabrik kimia dengan bahan olahan batubara dan Tanjung Karang sebagai pusat peleburan besi kemudian karena adanya pusat peleburan timah di Mentok dan pabrik petrokimia di Plaju, sehingga perjalanan diatas Sungai Musi benar-benar tidak lagi menjadi penghalang. Lihat dalam Budiriyanto, 2002, *op.cit.*, hlm. 76; Lihat juga dalam Lembaran Peperti No. 139. Dalam *Himpunan Lembaran Penguasa Perang Tertinggi, Tahun 1960* (Penerbitan Tata Usaha “Lembaran Penguasa Perang Tertinggi”).

⁹ Lihat dalam *Kedaulatan Rakyat*, Yogyakarta, 19 Juli 1960.

¹⁰ Lihat dalam *Obor Rakyat*, Palembang, Sabtu, 6 Agustus 1960.

pemeriksaan, dan penyelidikan-penyelidikan tanah dan arus di dasar Sungai Musi dalam persiapan membangun jembatan besar telah hampir selesai dilaksanakan. Kepastian akan dibangunnya Jembatan Musi (JM) telah ditentukan, pembangunan tersebut ke Jalan Kantor, di muka Jawatan Penerangan Provinsi dan Perusahaan Listrik Negara (PLN). Selain itu, untuk memperluas jalan pelurusan jembatan, sebagian sebelah depan pekarangan Masjid Agung telah diciutkan yang bertujuan memperlebar jalan pelurusan jembatan sehingga nantinya menjadi luas.

Menurut arsitek senior Palembang, Anwar Rivai,¹¹ pembangunan Jembatan Musi bagi masyarakat Palembang ibarat mendapat “durian runtuh”. Durian runtuh yang dimaksudkannya adalah dorongan dan dukungan dari Presiden Indonesia Sukarno, dengan dana pampasan perang yang dibayar oleh Pemerintah Jepang, diperintahkan untuk biaya pembangunannya. Perintah ini sekaligus rasa untuk mewujudkan “mimpi” masyarakat Palembang tentang sebuah jembatan raksasa membentang di atas Sungai Musi yang dapat menghubungkan daerah seberang ilir dan seberang ulu Kota Palembang.

Sebelum adanya Jembatan Musi, hubungan antara seberang ilir dan seberang ulu dilayani dengan memakai jasa *veerpont*, kapal penyeberangan yang disebut masyarakat sebagai Kapal Marie.¹² Sejak diadakan pada 1925, tiap hari kapal tersebut menjadi biang keributan oleh karena orang saling berebutan untuk lebih dahulu menyeberang, terutama untuk kendaraan bermotor. Majalah *Gending Sriwijaya*, September 1956 menulis keluhan kesah masyarakat Palembang tentang aktivitas pelayanan penyeberangan di atas Sungai Musi yang menjadi momok pendengaran sehari-hari. Anak-anak sekolah, pedagang, dan pegawai dengan segala risikonya, terlambat ke tempat tujuan, merasa

¹¹ Wawancara Palembang, 7 Maret 2005.

¹² Lihat dalam Abdullah Rivai Chan, dkk., *Pedoman Turisme II Palembang* (Palembang: Humas Pemerintah Kotamadya TK II Palembang, tt), hlm. 25, lihat juga dalam Mochtar Effendi, *Bintang dan Gelombang* (Palembang: Pahlawan, 1963), hlm. 163-a64, juga dalam K. Wantjik Saleh dan Zainal Abidin, *Buku Petunjuk Kota Palembang: Guide-book* (Palembang: Jajasan Dana Basis, 1969), hlm. 132. Wawancara Palembang, 15 Maret 2005; 16 Maret 2005.

sangat repot naik turun kapal. Makin sibuk aktivitas perdagangan di kawasan seberang ilir dengan arus suplai utama dari daerah pedalaman lewat seberang ulu, menandakan betapa besar kebutuhan akan jembatan tersebut. Kompleksitas akibat banyaknya yang harus dimuat di kapal menyebabkan banyak insiden, termasuk terceburnya orang ke Sungai Musi.

Ketika akan dibangun Jembatan Musi, masalah lokasi menimbulkan perbedaan pendapat yang tajam antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, khususnya Pemerintah Kota Palembang.¹³ Pihak Pusat meletakkan posisi jembatan tersebut secara makro, dengan menjadikan Jembatan Musi sebagai *bypass*, jalan lingkar dalam mengadakan hubungan antarkota tanpa perlu masuk lagi ke dalam Kota Palembang. Pertimbangan ini termasuk untuk memelihara lalu lintas kapal yang mengambil batu bara dari pangkalan kereta api Kertapati yang akan terhalang jika Jembatan Musi dibangun lewat Sungai Musi di tengah kota. Peletakkan posisi jembatan tidak di tengah badan Sungai Musi, dimaksudkan juga untuk mendukung pemikiran pemerintah pusat dalam perluasan wilayah Kota Palembang, terutama perkembangan daerah kota industri dan perdagangan.

Pemerintah kota meletakkan masalahnya kepada keruwetanan lalu-lintas dermaga melalui kapal penyeberangan. Oleh karena itu, pemerintah kota berpendapat agar Jembatan Musi dibangun justru pada lokasi tengah kota. Aspirasi pemerintah kota tersebut setelah mendengar berbagai isu yang berkembang dalam masyarakat lokal tentang lokasi jembatan. Pemerintah kota berpendapat agar jembatan dibangun dengan memperhatikan berbagai kesan dan pesan yang dikategorikan dalam tiga opsi yang berkembang dalam masyarakat.¹⁴ Pendapat pertama, sebagian masyarakat menghendaki agar kelak dibangun jembatan yang terletak tepat di atas *sekendal*, tapak dermaga penyeberangan di 16 Ilir

¹³ Lihat dalam Ali Amin, *Kesan-Kesan dalam Kehidupan dan dalam Berkarya: Pengalaman Seorang Pegawai Tiga Zaman* (Palembang: Humas Pemerintah Kotamadya TK II Palembang, 1998), hlm. 227.

¹⁴ Lihat dalam *Warta Bakti*, Palembang, 20 Januari 1962.

memanjang sampai ke ruas Jalan Tengkuruk, sekarang Jalan Sudirman dengan kawasan Terminal 7 Ulu pada bagian seberangnya. Lokasi ini dianggap strategis karena kendaraan bisa langsung masuk ke kawasan jantung kota.

Lokasi kedua yang menjadi pendapat sebagian masyarakat adalah agar letak pembangunan jembatan tersebut terbentang dari daerah Tangga Takat bagian laut di daerah Plaju pada seberang ulu dengan terusan Jalan Kenten kawasan Pasar Kuto di seberang ilirnya. Opini ini berargumentasi bahwa diharapkan kelak terjadi perluasan kota pada bagian ulu dengan posisi yang agak jauh dari Jembatan Ogan di Kertapati yang sudah dibangun pada 1938. Jika jembatan tersebut diletakkan pada posisi ini sekaligus ingin menunjang letak pembangunan “kota pinggir” Plaju yang pada masa kolonial sudah ramai dan menjadi semacam kota eksklusif bagi sebagian masyarakat ulu Palembang. Nas¹⁵ menggambarkan bahwa “kota pinggir” yang terletak di antara Plaju dan Sungai Gerong tersebut adalah tipikal kompleks kota taman dengan berbagai fasilitas standar masyarakat Eropa yang sudah sangat maju dengan dukungan Perusahaan Shell Industri dan Stanvac Indonesia pada awal kemerdekaan. Kemudian opini ketiga yang berkembang dalam masyarakat adalah kehendak agar pembangunan jembatan diposisikan antara Kampung 4 Ulu Laut di seberang ulu dengan daerah Pasar Sekanak sebagai terusan Jalan Temon meneruskan ruas dari Jalan Soak Bato, sekarang Jalan Mujahidin pada bagian seberang ilirnya. Mereka berargumentasi pengembangan Kota Palembang bagian barat yang sudah dimulai sejak masa *gemeente* terhadap wilayah ini akan maksimal. Kawasan industri dan perdagangan di daerah seberang ulu barat bagian laut lebih hidup, demikian juga kawasan pengrajin kayu, songket, dan industri rakyat di seberang ilir bagian barat. Kawasan Jalan Sekanak, Soak Bato, Merdeka, dan Radial menembus ke Jalan Kapten A. Rivai dan terus ke Jalan Kampus

¹⁵ Peter J.M. Nas, “Palembang: The Venice of the East”, dalam *Issue in Urban Development: Case Studies From Indonesia* (Leiden: Research School CNWS, 1995), hlm. 140, baca juga Ida Liana Tanjung, “Palembang dan Plaju: Modernitas dan Dekolonisasi Perkotaan Sumatera Selatan, Abad Ke-20” (Yogyakarta: Tesis Pascasarjana Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada, 2006).

serta Demang Lebar Daun dapat menjadi penopang utama Jalan Raya Sudirman.

Tiga gagasan yang berkembang di dalam masyarakat yang berhasil dihimpun oleh Tim Muspida, Musyawarah Pimpinan Daerah Provinsi Sumatra Selatan pada waktu itu, yakni Penguasa Perang TT II/Sriwijaya Panglima Harun Sohar, Gubernur A. Bastari didampingi ketua Dewan Rakyat Palembang Ir. Indra Caya dan Wali Kota Ali Amin tentang lokasi letak Jembatan Musi dibawa ke Pusat. Melihat wacana yang berkembang dalam masyarakat ini, pendapat pemerintah pusat melemah dan Sukarno atas nama pemerintah pusat mengambil keputusan berdasarkan besarnya animo masyarakat yang menghendaki agar letak pembangunan Jembatan Musi terbentang di tengah badan Sungai Musi antara bagian ujung Jalan Tengkuruk di dermaga penyeberangan 16 Ilir pada bagian seberang ilir yang memanjang ke Jalan Sudirman dengan dermaga penyeberangan 10 Ulu di bagian seberang ulu.

Ketika jembatan ini mendapat persetujuan Presiden Sukarno, ada banyak harapan masyarakat dengan keberadaan jembatan ini, salah satunya seperti puisi di bawah ini:

(Buat Bapak Pendayung Sampan)

Hiruk pikuk tiada henti
 Keringat mentjutjur basah
 “pajuh njeberang”
 Teriakkan mengadjak anda bersampan
 Pendayung sampan menghias Musi bikin kisah

(Buat Penghuni rakit)

Deretan memandjang
 Tersusun dari abad ke abad
 Pernah perawan muda lirik pandangan
 Bikin djaka linglung ingin tahu
 Kiranja perawan dipingit semakin tua

(Untuk penghias djalan)

Mengalun pandjang

Akhir tahun 1963 jang akan datang

Djembatan raksasa di Sungai Musi

Penghubung kalian penghias djalan

Tadahkan tangan sambil menanti

Kita harapkan selesai di tahun djandji.¹⁶

Bait-bait puisi tersebut sebagai pendandang akan pengharapan warga kota terhadap pembangunan jembatan di atas Sungai Musi. Presiden Sukarno telah memerintahkan kepada Pemerintah Swatantra Tingkat I Sumatra Selatan agar pembangunan Jembatan Musi selesai selambat-lambatnya akhir 1963. Sementara, pemerintah pusat menafsir biaya-biaya yang dibutuhkan dalam pembangunan jembatan tersebut.¹⁷ Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga telah melakukan pemeriksaan usulan pelaksanaan pembangunan jembatan dan menetapkan bahwa jembatan yang akan dibangun tersebut sepanjang 344 meter dengan lebar 16 meter dan bagian tengah sepanjang 84 meter dapat dibuka secara mekanik setinggi 50 meter.

Proyek jembatan tersebut telah direncanakan oleh Pemerintah Kota Palembang untuk dibangun sejak beberapa tahun lalu tetapi hingga kini belum dapat dilaksanakan oleh pemerintah pusat, oleh karena itu, begitu direstui presiden, pemerintah kota berusaha sebaik mungkin dalam pelaksanaan pembangunan jembatan tersebut. Untuk pembangunan Jembatan Musi, maka tanah-tanah yang telah dikuasai negara dalam hubungan pembangunan jembatan ini kurang lebih 50 hektar area.¹⁸ Panglima selaku ketua Peperda, Penguasa Perang Daerah

¹⁶ Judul puisi di atas adalah "*Lukisan diatas Musi*", karya Alifiah Sahib ditulis di sampian Asmara II, 22/1/1961, lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Minggu, 22 Djanuari 1961.

¹⁷ Sebelum memulai pidatonya pada 3 November 1960, di Gedung Olahraga "Garuda" Palembang, Presiden Sukarno menegaskan hal tersebut, lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Sabtu, 5 November 1960.

¹⁸ Di atas tanah-tanah itu penguasa perang telah melarang siapa pun untuk

Sumatra Selatan dan Jambi, Kolonel Harun Sohar dengan memperhatikan komando Presiden Sukarno selaku Presiden Republik Indonesia dan Panglima Tertinggi pada 3 November 1960 di Palembang dalam rangka pembangunan Jembatan Musi telah mengeluarkan surat keputusan mengenai penguasaan tanah-tanah oleh negara untuk pekerjaan, persiapan, dan penyelenggaraan pembangunan Jembatan Musi di Kota Palembang.

Dalam Surat Keputusan Panglima Peperda No. 105 tahun 1961, tertanggal 12 Juli tersebut, dinyatakan menguasai dengan seketika bidang-bidang tanah seluas lebih kurang 50 hektar yang dinyatakan dalam peta. Daerah-daerah yang dikuasai tanah-tanahnya adalah di seberang ilir, sebelah barat mulai titik Sungai Musi terusannya Jalan Kantor sampai titik simpang tiga Jalan Merdeka sampai titik simpang empat Jalan Tengkuruk dengan Jalan Masjid Lama, membujur Jalan Tengkuruk sampai titik tiga Jalan Tengkuruk. Sebelah utara, titik tiga Jalan Tengkuruk mengikuti Jalan Kepandean sampai titik urung-urung saluran air di belakang Bank Pembangunan. Sebelah timur, titik urung-urung saluran air Jalan Kepandean menuju ke selatan $142^{\circ} 30''$ melintasi Jalan Masjid Lama, Jalan Pasar Baru, Jalan Pasar 16 Ilir terus membujur Lorong Tibo sampai Sungai Musi, sementara sebelah selatan langsung pada daerah tepian Sungai Musi.

Di seberang ulu, tanah-tanah yang dikuasai oleh negara adalah sebelah utara, dimulai dari tepian Sungai Musi. Sebelah timurnya titik Sungai Musi $146^{\circ} 30''$ menuju ke selatan Jalan Gotong Royong melintasi rumah Lim Tjong Kwan, Toko Haji Syamsuddin dan lain-lain terus ke timur

mengadakan segala bentuk pemakaian baru, pemindahan hak dan lain-lainnya di atas tanah-tanah yang dikuasai negara tersebut. Panglima Peperda untuk itu memerintahkan kepada gubernur atau Kepala Daerah Sumatra Selatan dan Wali Kota Kepala Daerah Kotapradja Palembang untuk menampung dan menyelesaikan segala akibat dari penguasaan-penguasaan tanah-tanah guna penyelesaian pembangunan Jembatan Musi yang disesuaikan dengan rencana pembangunan Kotapradja Palembang. Panglima selaku ketua Peperda Sumatra Selatan dan Jambi memerintahkan kepada Kodim 0418 Kota Palembang, Kepala Polisi Kotapradja Besar Palembang, Kepala Jawatan Agraria Kotapradja Palembang dan Kepala Kejaksaan Pengadilan Negeri Kotapradja Palembang untuk membantu pelaksanaan penyelesaian keputusan tersebut. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Minggu, 16 Juli 1961.

mengikuti Jalan Gotong Royong sampai ke titik lorong, terus ke selatan mengikuti Lorong 8 Ulu sampai ke titik pinggir Sungai Aur di muka rumah Nyonya Noni, istri dari tuan Yunus terus ke selatan $151^{\circ}30''$ sampai titik panjang 320 meter. Sebelah selatan titik panjang 320 meter menuju ke barat 243° panjang 800 meter sampai titik belakang pondok penunggu kebun Nyonya Minah di Kampung 9 Ulu. Sebelah barat mulai titik di belakang pondok Nyonya Minah 304° ke utara sampai titik ke Sungai Kedemangan di belakang rumah Muhammad Teguh bin Gilik nomor 887/ I terus mengikuti sepanjang Sungai Kedemangan sampai ke titik Sungai Musi.

Sebelum jembatan tersebut terbentang, Sungai Musi juga harus dibersihkan dari perumahan-perumahan yang kumuh. Menurut rencana juga akan dibangun jalan raya sepanjang satu kilometer di seberang ilir mulai dari Sungai Sekanak sampai daerah Sungai Rendang, sehingga bangunan yang ada harus dirobohkan dan didirikan gedung-gedung baru yang megah dan bertingkat di sebelah dalam jalan raya tersebut yang nantinya akan sama megahnya dengan kompleks *avenue* yang ada di Kota New York, Amerika Serikat.

Selain tanah, sarana dan prasarana yang menggunakan lahan tanah juga ditata ulang dan dibongkar untuk proyek ini. Gedung Bank Factory dan perusahaan listrik "Ogem" yang terletak di komplek ini kemudian dibongkar, tetapi untuk Pasar 16 Ilir yang ada di sekitar itu "hanya sebagian yang dibongkar". Penguasaan atas tanah untuk pembangunan jembatan tersebut, juga diikuti dengan kebijakan untuk menutup dan memindahkan semua jenis pelabuhan penyeberangan yang menggunakan lahan pembangunan Jembatan Musi. Oleh karena itu, dalam rangka realisasi pembangunan Jembatan Musi, Wali Kota Palembang Ali Amin menutup dan memindahkan seluruh pelabuhan-pelabuhan kapal yang terletak di kawasan sekitar 16 Ilir sampai ke depan Lapangan Benteng Kuto Besak Palembang.

Pelabuhan-pelabuhan yang ada di tempat itu terdiri atas pelabuhan penyeberangan Boom Marie, pelabuhan Djawatan Kereta Api (DKA), Pelabuhan Stanvac dan pelabuhan *Bataafsche Petroleum Maatschappij*

(BPM). Penutupan pelabuhan tersebut disesuaikan dengan rencana pembangunan Jembatan Musi, tempat-tempat di sekitar pelabuhan itu dijadikan “lapangan bekerja”, jika tempat-tempat ini tidak ditutup besar kemungkinan jalan raya dihadapan benteng akan ditutup. Penyeberangan pemerintah yang selama ini dilakukan oleh kapal penyeberangan Boom Marie di Pelabuhan 7 Ulu dipindahkan ke arah ilir, sementara kalau jembatan selesai, maka kapal-kapal ini akan dipergunakan untuk penyeberangan antara Kertapati dan Tangga Buntung.

Perubahan-perubahan dalam penyeberangan di Sungai Musi Palembang karena pemindahan pelabuhan-pelabuhan kapal-kapal penyeberangan pemerintah berhubungan dengan pembangunan Jembatan Musi, di mana sebagian besar masyarakat menyeberang kebanyakan mempergunakan perahu. Maka Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Gotong Royong Kotapradja Palembang menyetujui untuk mengadakan penertiban bagi penyeberangan perahu di sungai tersebut. Pembangunan Jembatan Musi yang dilakukan di daerah Boom Marie di 16 Ilir ke daerah Boom 7 Ulu mengakibatkan penyeberangan yang selama ini berpusat di sana dipindahkan ke Tangga Batu menuju 10 Ulu dan dari Tangga Buntung ke Kertapati.

Pemindahan pelabuhan tersebut mengakibatkan masyarakat Palembang bertambah banyak menyeberang dengan menggunakan perahu tambangan dengan ongkos lebih mahal dari ongkos dengan menggunakan Kapal Marie. Oleh karena itu, Pemerintah Kotapradja Palembang mengadakan penertiban, baik mengenai tempat pelabuhan, penentuan muatan dan sebagainya, terutama yang ditujukan untuk menjaga keselamatan dan keamanan masyarakat.¹⁹ Pemerintah Kotapradja Palembang juga bekerja sama dengan pihak berwenang mengenai lalu lintas di sungai. Oleh karena itu, diadakan lalu lintas motor sungai antara motor tempel umum dan kapal-kapal lain, mengingat keselamatan perahu penyeberangan sangat erat kaitannya dengan keadaan arus, ombak, dan sebagainya dari motor dan kapal-kapal yang selama ini sering menjalankan motor tambangan dengan kelancaran

¹⁹ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Rabu, 9 Agustus 1961.

yang tidak terbatas.

Sejalan dengan dimulainya pembangunan Jembatan Musi, pemerintah kota berusaha menata daerah pengosongan yang ada di sekitar bangunan. Setelah tanah dinyatakan sebagai milik negara, maka pemerintah kota mulai mengalokasikan seluruh pedagang-pedagang yang berjualan di toko-toko kompleks Boom Marie Palembang. Mereka diharuskan mengosongkan tempat tersebut pada 30 Juni yang kemudian karena masih ada beberapa pedagang menempati *lapik* dagangannya, maka pengosongan sampai 2 Juli 1961.

Dalam koran lokal *Batanghari Sembilan*,²⁰ Kepala Perusahaan Pasar Kotapradja Palembang, Mgs. M. Hasan menyatakan bahwa selama tiga hari seluruh pedagang-pedagang tersebut segera membongkar *lapik* dagangannya dalam menyediakan tempat untuk pembangunan Jembatan Musi. Oleh karena itu, kurang lebih 266 orang pedagang diwajibkan meninggalkan tempat tersebut dan mereka ditampung berdagang di ruangan Pasar Cinde atau Pasar Lemabang. Pemandahan ini berjalan lancar karena para pedagang cukup sadar betapa pentingnya pengosongan kompleks tersebut untuk keperluan pembangunan Jembatan Musi. Sementara karena, berpindahnya pusat pelabuhan penyeberangan, maka kapal milik pemerintah menaikkan tarif penyeberangan di Sungai Musi.²¹ Kenaikan tarif penyeberangan ini berkisar antara 75 sampai 100 persen dari tarif sebelumnya. Kenaikan tarif ini perlu karena tidak sesuai lagi dengan keadaan, baik mengenai harga maupun kebutuhan dalam perimbangan pembiayaan kapal-kapal, seperti misalnya, tarif sebesar Rp 0,25 untuk tiap penumpang sangat kecil dalam keadaan sekarang dan dianggap menyimpang dari ketentuan, karena berhubungan dengan persoalan pelarangan peredaran uang recehan di daerah Palembang. Kenaikan ini hanya pengecualian, tarif langganan pelajar tetap Rp 5,- untuk tiap murid sebulan dan Rp 10,- untuk tiap murid yang menggunakan sepeda.

²⁰ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Sabtu, 1 Juli 1961.

²¹ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Sabtu, 15 Agustus 1961.

Kolonel Harun Sohar bersama Ketua Koordinator Pembangunan Peperda Sumatra Selatan Ir. Indra Tjahja dalam rangka pelaksanaan pembangunan Jembatan Musi menghadap presiden. Presiden dalam pertemuan tersebut memberikan persetujuan dan perintah pembangunan Jembatan Musi dengan biaya dana Pampasan Perang Jepang.²² Persiapan-persiapan untuk merealisasikan pekerjaan pelaksanaannya telah dilakukan dan pada awal Februari 1961. Dalam pertemuan itu, Harun Sohar menyatakan bahwa presiden telah mengadakan perubahan-perubahan secara teknis terhadap rencana semula pembangunan Jembatan Musi. Proyek Musi dikerjakan oleh pemborong Jepang Fuji Shario, Fuji Shario Manufactur Co. Ltd yang berkedudukan di Osaka, Jepang. Fuji Shario merupakan perusahaan yang telah banyak membuat jembatan-jembatan diberbagai negara Asia. Mereka mempunyai perwakilan di Indonesia yakni Moestika Ratoe Trading Co. Ltd. Pada 15 Desember 1960, Fuji Shario memenangkan tender pembangunan jembatan megah tersebut dengan model “naik turun” agar lalu lintas kapal laut di bawah jembatan tersebut tidak terganggu. *Masterplan* jembatan tersebut sempat mereka presentasikan di Bangkok, Thailand.²³

²² Pembangunan Jembatan Musi memakan biaya yang tidak sedikit. Oleh karena itu, Menteri Pekerjaan Umum, Dipokoesomo, dibuat pusing tujuh keliling. Selain Indonesia harus menghadapi Belanda dalam menyelesaikan masalah Irian Barat, Indonesia juga harus membangun secara bersamaan prasarana vital untuk perekonomian dan pemerintahan di seluruh Indonesia. Dalam mengatasi masalah biaya pembangunan ini, Gubernur Bastari dan Ketua Peperda Sumatra Selatan dan Jambi, Kolonel Harun Sohar memiliki rencana mengenai pembangunan jembatan tersebut, yakni dengan tidak membebarkannya kepada anggaran pemerintah pusat yang memang saat itu tidak terlalu banyak. Mereka menekankan biaya pembangunan jembatan tersebut dari dana pampasan perang Jepang yang waktu itu sedang ramai dipersoalkan antara Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Jepang yang keadaan ekonominya sedang naik. Gubernur Bastari menyerahkan tugas ini kepada Kolonel Harun Sohar yang mengetahui taktik untuk mendapatkan persetujuan dari pemerintah pusat. Pampasan perang Jepang tersebut jumlahnya sebesar 250 juta dolar. Akhirnya dengan susah payah Harun Sohar mendapat persetujuan dari Presiden Sukarno, dan dana sebesar 25 juta dolar dari pampasan tersebut untuk membangun Jembatan Musi yang megah sampai selesai. Lihat dalam Budiriyanto, *op.cit.*, hlm. 78. Lebih spesifik mengenai alokasi Pampasan Perang Jepang ini distribusi untuk pembangunan dalam negeri lihat dalam *Amanat Pembangunan Presiden* (Jakarta: Jajasan Prapantja, 1961), hlm. 103.

²³ Mengingat jangka waktu yang dikehendaki oleh presiden, pemerintah tidak membuka tender, penawaran umum, yang bersifat internasional, akan tetapi hanya



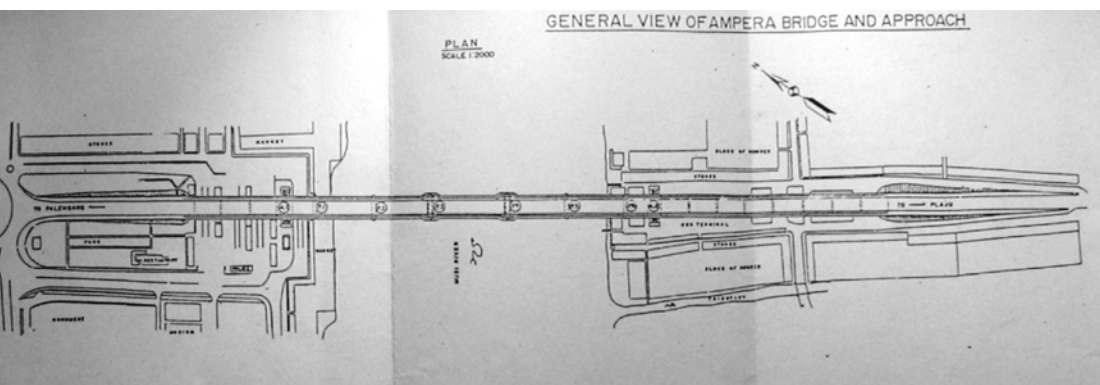
Gambar 50. Kerangka baja Jembatan Musi
(Sumber: Koleksi pribadi Bapak Anwar Rifai).

Pada hari Rabu, 15 November 1960, Harun Sohar menyatakan bahwa persiapan-persiapan yang diperlukan Pemerintah Pusat di Jakarta untuk memulai pelaksanaan pembangunan Jembatan Musi dapat dikatakan selesai. Harun Sohar sebelum meninggalkan Jakarta kembali ke Palembang pada Kamis siang menyatakan, bahwa insinyur-insinyur Jepang dari Fuji Shario yang memborong pembangunan Jembatan Musi dalam waktu singkat akan datang ke Indonesia untuk merundingkan perubahan-perubahan konstruksi teknis sesuai dengan petunjuk-petunjuk dari Presiden Sukarno.

Menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga melalui Departemen Luar Negeri pada 15 November 1960, telah mengirim kawat panggilan

menetapkan pada satu pemborong luar negeri yang *bonafide* serta mempunyai pengalaman internasional dalam membangun sebuah jembatan. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Sabtu, 19 November 1960.

kepada ahli-ahli Fuji Shario secepatnya datang ke Indonesia. Sukarno juga menegaskan kepada perwakilan agen pemborong Jepang yang ada di Indonesia, Moestika Ratoe Trading Co. Ltd diminta membantu sepenuhnya dalam kerja sama menyambut kedatangan insinyur-insinyur tersebut. Dalam *Batanghari Sembilan*,²⁴ Harun Sohar, selama berada di Jakarta juga menemui Menteri Pertama Djuanda untuk membicarakan wewenang pemakaian deviden daerah Sumatra Selatan sebanyak lima belas persen dari ekspor hasil rakyat, di luar minyak, batubara, dan timah. Djuanda memberi jawaban memuaskan terhadap Harun Sohar dengan diperbolehkannya daerah Sumatra Selatan memanfaatkan hal tersebut.



Gambar 51. *Masterplan body* Jembatan Musi
(Sumber: Koleksi pribadi Bapak Anwar Rifai).

Pada Rabu, 5 Desember 1960 dua orang pimpinan ahli perusahaan kontraktor pembangunan Jembatan Musi, Fuji Shario, tiba di Jakarta dari Tokyo.²⁵ Kedua insinyur ini adalah T. Ogawa dan K. Yokota masing-masing manajer direktur dan kepala bagian perencanaan Fuji Shario. Mereka datang ke Jakarta dan akan ke Palembang sebagai tamu Pemerintah Pusat dan Penguasa Perang Daerah (Peperda) Sumatra

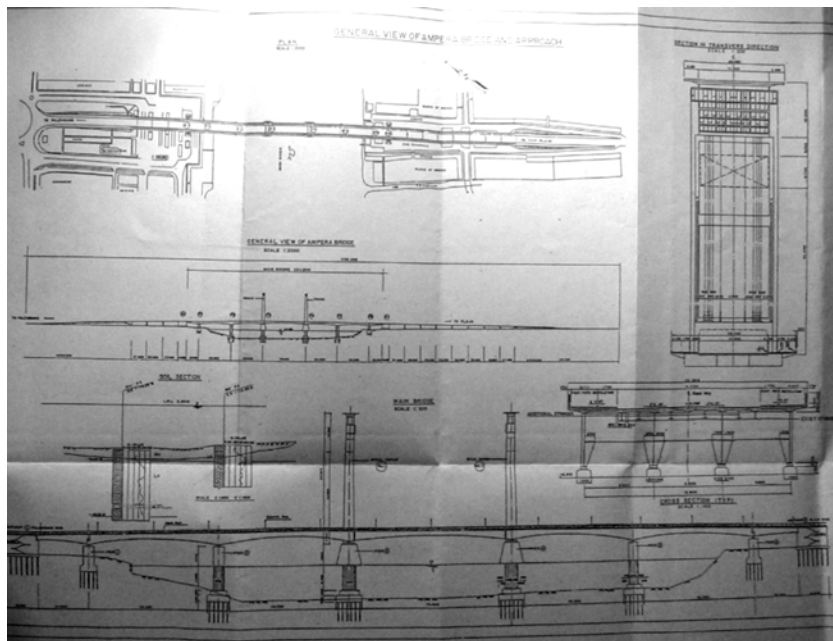
²⁴ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Sabtu, 19 November 1960.

²⁵ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 6 Desember 1961.

Selatan untuk mengadakan perundingan-perundingan dalam rangka perubahan-perubahan rencana bentuk Jembatan Musi tersebut sesuai kehendak Presiden Sukarno. Pada Kamis, 9 Februari 1961, Presiden Sukarno memberikan pengesahan atas rencana pembangunan Jembatan Musi ketika bertemu dengan Menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga Ir. Dipokoesoemo. Mereka membicarakan rencana terakhir pembangunan jembatan yang akan melintasi Sungai Musi di Palembang. Setelah meninjau dari berbagai segi, maka pada pagi hari tersebut Presiden telah menyetujui rencana itu.

Presiden Sukarno tidak ingin melihat jembatan yang hanya dapat diangkat sebagian atau berputar sembilan puluh derajat saja, melainkan harus ada dua menara tinggi di tengahnya, sehingga bagian tengah jembatan dapat diangkat vertikal agar dapat dilalui oleh kapal-kapal besar yang akan mengambil muatan batubara dari pelabuhan Kertapati.²⁶ Oleh karena itu, harus ada mekanisme cara mengangkat bagian jembatan agar dapat turun naik secara hidrolis. Tinggi menaranya harus sedemikian rupa, sehingga dapat meninjau ke segala penjuru arah untuk memandang aliran Sungai Musi yang indah beserta anak-anak sungainya. Sedangkan di puncak menara akan dibangun restoran-restoran yang dapat menampung sekitar dua puluh sampai tiga puluh orang untuk *sightseeing*, bermain musik serta berdansa.

²⁶ Menurut rancangan awal perusahaan Fudji Shario, Jembatan Musi yang akan mereka bangun hanya dapat diangkat sebagian dan berputar hanya sembilan puluh derajat saja, lihat gambar dalam lampiran dan dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 8 Desember 1960. Namun, oleh Presiden Sukarno bentuk jembatan seperti itu dirubah dan seperti rancangan sekarang. Jadi, perancang Jembatan Ampera sesungguhnya adalah Presiden Sukarno sendiri. Sayangnya rencana dasar untuk menempatkan restoran-restoran di menara Jembatan Musi tidak dapat direalisasikan karena keterbatasan tempat dalam menara tersebut. Wawancara Palembang, 7 Maret 2005; 8 Maret 2005; 10 Maret 2005.



Gambar 52. Masterplan menara Jembatan Musi
(Sumber: Koleksi pribadi Bapak Anwar Rifai).

Untuk mengadakan beberapa perubahan pada rancangan Jembatan Musi di Palembang, sesuai dengan permintaan Sukarno, tiba seorang ahli dari perusahaan Fudji Shario ke Jakarta yang menyusun beberapa gambar rancangan jembatan tersebut. Jembatan ini sesuai dengan perubahan yang dikehendaki oleh Sukarno, akan merupakan suatu jembatan “*bascule*” yang dapat dibuka untuk meneruskan kapal-kapal yang melewati Sungai Musi. Panjang jembatan ini kira-kira 340 meter, akan tetapi ditambah “*aploop*”, panjangnya secara keseluruhan meliputi dua kilometer, lebar jembatan menurut rencana adalah 25 meter dan bagian yang dapat digunakan untuk *rijvlak*, lalu lintas adalah selebar 16 meter.²⁷

Pada Kamis, 18 Februari 1961, tim pembangunan Jembatan Musi dari Pusat datang ke Palembang dipimpin langsung Ir. Djoko dan tim planologi

²⁷ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 17 November 1960.

dipimpin oleh Suparman.²⁸ Kedua tim ini mengadakan peninjauan dan pemeriksaan dalam hubungan dengan rencana pembangunan Jembatan Ampera, tim planologi bertugas merancang rencana-rencana yang akan datang akibat keberadaan jembatan tersebut, sementara tim pembangunan Jembatan Musi meninjau dan mempersiapkan soal-soal teknis jembatan yang akan dibangun tersebut.

Pada tataran lokal jauh sebelumnya pada 11 atau tiga hari setelah disetujui presiden diadakan pertemuan bersama dengan berbagai instansi yang ada hubungannya dengan rencana pembangunan Jembatan Musi. Rapat bersama yang diselenggarakan oleh Wali Kota Ali Amin dilanjutkan dengan peninjauan dari dekat terhadap objek lokasi tersebut. Pembangunan Jembatan Musi dilaksanakan seseksama mungkin dan dalam rencananya, Jembatan Musi sepanjang 330 meter dengan lebar 22 meter,²⁹ nantinya dapat dilalui oleh empat lajur mobil sekaligus. Jembatan ini di tengah-tengahnya dapat diangkat dan kapal-kapal dapat berlayar di Sungai Musi dengan lancar. Di sekitar jembatan akan dibangun gedung-gedung dan taman-taman, sehingga nantinya jembatan ini merupakan suatu bangunan dengan pemandangan indah.

Pembangunan jembatan tersebut yang sangat penting artinya bagi kelancaran perhubungan ini, dalam pembangunannya memakan waktu selama 41 bulan. Ketika selesai dibangun, panjang jembatan yang membelah Sungai Musi ini 1.177 meter dan lebarnya 22 meter dengan tinggi di atas permukaan airnya 11,50 meter. Pada masa direncanakan, bagian tengah jembatan dengan panjang 71, 90 meter dan berat 944 ton dapat diangkat dengan kecepatan 10 meter per-menit untuk lalu lintas kapal di atas Sungai Musi. Menara, *tower* pengangkatnya berdiri tegak dengan tinggi dari tanah 63 meter dengan dua buah menara yang berjarak antara keduanya 75 meter.

²⁸ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Jumat, 19 Februari 1961.

²⁹ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Minggu, 12 Februari 1961.

Gambar 53. Jembatan Ampera pada masa awal sebagai hasil revisi Sukarno atas Planning Fuji Shario
(Sumber: Perpustakaan Nasional, Jakarta).



Ketika bagian tengah jembatan diangkat, maka dengan lebar 60 meter dan tinggi maksimal 44,50 meter kapal yang mengangkut batu bara dan keperluan untuk daerah uluan akan mudah lewat di bawahnya. Bagian tengah di antara dua buah menara tersebut hanya bisa dilewati kapal yang tingginya 9 meter.³⁰ Ketika akan menyelesaikan bagian jembatan yang harus ditimbun setinggi 15 meter dengan panjang 500 meter di sebelah ulu dan ilirnya, timbul persoalan karena membutuhkan batu-batu besar untuk menutup badan jembatan. Oleh karena itu, kemudian dibuat suatu kebijakan dengan mengambil batu-batu granit yang berukuran besar dari daerah Bangka.³¹

Peresmian Jembatan Musi diberitakan Koran Harian *Nasional*.³² Dalam berita singkat tersebut jembatan ini diberi nama Jembatan Bung Karno. Karena situasi politik yang dihadapi Sukarno waktu itu akibat kemelut nasional yang ditimbulkan dari Gerakan Satu Oktober, Gestok, maka Sukarno memberi restu kepada Kepala Daerah Sumatra Selatan Gubernur Brigdjen Abujazid Bastomi untuk meresmikan dan membuka pemakaian Jembatan Musi untuk lalu lintas umum.³³ Peresmian tersebut tepatnya 10 November 1965 disaat seluruh rakyat Indonesia sedang memperingati Hari Pahlawan yang ke-20. Peresmian Jembatan Musi dengan membawa semangat kepahlawanan bangsa diharapkan menjadi

³⁰ Lihat dalam Bagian Hubungan Masyarakat Pemda Dati II Kotamadya Palembang, *Palembang Kota Bari (Bersih, Aman, Rapi dan Indah)* (Palembang: Pemerintah Kotamadya Dati II Palembang, 1991), hlm. 106.

³¹ Batu-batu granit ini menurut rencana akan dipergunakan untuk membangun lapangan terbang Talang Betutu. Pada awalnya, penggunaan batu-batu ini bersifat sementara sampai menunggu keadaan yang lebih baik, namun akhirnya penggunaan batu-batu tersebut menjadi permanen. Akibatnya, lapangan terbang Talang Betutu yang akan dijadikan pembantu lapangan terbang Kemayoran harus dikorbankan dan sampai awal abad ke-21, rencana tersebut masih belum dapat direalisasikan. Wawancara Palembang, 8 Maret 2005, 10 Maret 2005, 15 Maret 2005, 16 Oktober 2006.

³² Lihat dalam *Nasional*, Jakarta, Selasa, 16 November 1965.

³³ Pada saat jembatan ini akan diresmikan, A. Bastari tidak lagi menjabat sebagai gubernur karena disingkirkan oleh komunis dan Harun Sohar juga tidak lagi menjabat sebagai Panglima TT II/Sriwijaya. Saat itu yang menjabat sebagai gubernur adalah Abujazid Bastomi dengan Makmun Murod sebagai Panglima Kodam Sriwijaya. Demikian juga dengan Wali Kota Palembang yang tidak dijabat lagi oleh Ali Amin. Budiriyanto, 2002, *op.cit.*, lihat juga Ali Amin, 1998, *op.cit.*

simbol pemersatu bangsa. Kehadiran jembatan ini menjadi cambuk pemacu seluruh jiwa masyarakat Indonesia umumnya dan Palembang khususnya yang sebelum adanya jembatan terbagi dalam dikotomi seberang ilir dan seberang ulu.

Gubernur Abujazid Bastomi dalam kata sambutannya mengatakan rakyat Sumatra Selatan telah menerima hadiah di hari pahlawan dari Bung Karno. Menurut gubernur, hadiah tersebut berupa jembatan yang megah di jantung Kota Palembang dan menjadi kebanggaan masyarakat Palembang khususnya dan Sumatra Selatan umumnya. Jembatan Musi yang megah tersebut, sebagai pernyataan terima kasih kepada Paduka Jang Mulia (PJM), Panglima Tertinggi Angkatan Bersenjata Republik Indonesia, dan pemimpin besar revolusi, diberi nama "*Djembatan Bung Karno*". Pemberian nama tersebut, sebelumnya telah dibicarakan dalam sidang Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Gotong Royong (DPRD GR) Sumatra Selatan yang secara aklamasi sidang memutuskan untuk menamai Jembatan Musi itu dengan *Djembatan Bung Karno*.³⁴ Pemberian nama Bung Karno terhadap jembatan tersebut sebagai simbolisme terima kasih rakyat Sumatra Selatan kepada peranan dan dedikasi Sukarno dalam merealisasikan cita-cita masyarakat lokal Palembang dan Sumatra Selatan.

³⁴ Lihat dalam *Suluh Indonesia*, Jakarta, Selasa 14 Desember 1965, lihat juga dalam Nas, *loc. cit.*, serta Taal, 2003, *loc.cit.* Pada saat berdirinya rezim Orde Baru, nama Jembatan Bung Karno diganti dengan nama Jembatan Ampera. Ampera sebagai ikonim dari "Amanat Penderitaan Rakyat" atau dalam bahasa Inggrisnya "*In memory of the suffering of the people*", yang disebabkan pada sisi kanan dan sisi kiri jembatan di seberang ilir sering dijadikan rapat-rapat umum perjuangan rakyat oleh mahasiswa penegak Orde Baru. Pergantian nama tersebut menyiratkan kepada kita, bahwa rezim Orde Baru juga menganggap jembatan tersebut simbolisme berdirinya suatu kekuasaan baru di Indonesia. Jembatan ini menjadi fokus demontrasi mahasiswa dan rakyat dalam menegakkan Amanat Penderitaan Rakyat di Sumatra Selatan. Oleh karena itu, pemerintah Orde Baru menganggap Jembatan Musi sebagai tonggak penting berdirinya rezim tersebut. Ikon bangunan bernama Ampera sebagai simbolisme Orde Baru sepengetahuan penulis satu-satunya di Indonesia berada di Palembang tersebut. Orang Palembang sendiri lebih mempermudah menyebutnya dengan nama Proyek Musi karena dianggap sebagai sebuah proyek terbesar pertama di Kota Palembang. Dalam tulisan ini nama jembatan tersebut kadang ditulis dengan Jambatan Musi, kadang Jembatan Ampera, penulisan untuk Jembatan Musi mengacu pada waktu jembatan tersebut belum berdiri, direncanakan, dan sedang dibangun, sementara penulisan Jembatan Ampera mengacu ketika sudah selesai dibangun.

B. Palembang Pascakolonial: Konstruksi Ideologis Sukarno

Peran penting dalam “menciptakan” Palembang pascakolonial, mau tidak mau *Paduka Jang Mulia* Sukarno memainkan kontrol yang tidak kecil. Kalau bukan karena Sukarno, barang kali jembatan di atas Sungai Musi, yang menjadi impian warga kota sulit untuk dibangun di kota ini. Bagi Sukarno, membangun Palembang, berarti membangun Indonesia. Menciptakan Jembatan Musi, tidak saja untuk kebutuhan Kota Palembang belaka, tetapi harus juga untuk seluruh Indonesia. Oleh karena itu, “Indonesia” harus dikotakan dalam Kota Palembang bersamaan dengan pembangunan Jembatan Musi.

Kembali ke belakang, setelah 1955, baru pada 1960 Presiden Sukarno kembali berkunjung ke Palembang. Di mana dalam rangka waktu lima tahun tersebut dianggap sebagai tahun-tahun penuh cobaan bagi hancur atau tegaknya kelangsungan hidup Republik Indonesia. Masa lima tahun yang oleh wartawan kawakan Harryson S. Salisbury³⁵ diistilahkan:

Five years is a long time, time enough for friends to turn to enemies, time for loves to cool and hatreds to burgeon. Long enough to win a war... or lose a peace.

Karena setelah kunjungan terakhir ke Palembang pada 1955 tersebut, hanya dalam rentang waktu setahun setelah itu di pulau tersebut muncul “pergolakan” yang kemudian disusul dengan “pemberontakan” terhadap pemerintah pusat. Pada waktu itu secara sistematis masyarakat Pulau Sumatra, termasuk Palembang, didoktrinasi untuk mencela, membenci bahkan melawan sikap politik pemerintah pusat dan Presiden Sukarno. Yang ingin dilihat di sini, bagaimana “tokoh” yang dihujat, dicela, dan dihina bernama Sukarno tersebut diaruhbirukan dengan sambutan meriah di Kota Palembang. Deskripsi atas sambutan pada waktu kunjungan “pertama” ini dirasakan penting, sebab dari sana akan dapat dipahami mengapa Sukarno, dengan segala usaha ingin mengabdikan kebutuhan warga kota ini, sebuah Jembatan Musi. Yang menarik, nantinya, bagaimana perspektif Sukarno atas kota ini dan bagaimana

³⁵ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 11 November 1960.

konsepsi ideologis yang ingin disampaikan dalam sebuah bangunan fisik yang diberikannya untuk kota ini, yang bernama Jembatan Musi. Sukarno, dilihat bukan saja sebagai kepala negara, namun ia bertindak sebagai penguasa penuh atas negeri ini pada masa tersebut. Melihat Sukarno, maka akan terlihat juga kebijakan pemerintah pusat, negara.



Gambar 54. Pidato P.J.M. Presiden Sukarno pada rapat raksasa di depan kantor gubernur di Palembang pada 10 April 1962 (Sumber: Kantor Arsip Kota Palembang).

Kunjungan “pertama” Sukarno ke Palembang dalam waktu yang

sangat singkat, hanya selama dua hari dua malam, kunjungan tersebut tepatnya terjadi pada 2 November 1960. Warga Palembang, yang selama masa transisi, terutama dalam kurun 1955 sampai pertengahan 1960, telah diindoktrinasikan untuk mencela, membenci, dan melawannya tersebut, namun pada tanggal tersebut ribuan orang berkumpul di sekitar Lapangan Terbang Talang Betutu. Mereka berdatangan dari dalam kota yang jauhnya lebih dari 20 km, di tengah-tengah terik panasnya matahari. Puluhan ribu lainnya berjejal di sepanjang jalan di luar kota sampai ke kantor gubernuran.³⁶ Luar biasanya sambutan masyarakat Palembang terhadap Presiden Sukarno dapat dilihat ketika di lapangan terbang, Presiden dikalungi bunga oleh lima orang gadis Palembang berpakaian adat diapit oleh pagar “hidup” daerah *batanghari sembilan* yang berjejal di kedua sisi jalan. Rakyat berdesak-desakan di lapangan depan Kantor Pemerintahan Daerah Swantrantra Tingkat I, ketika presiden memberikan amanatnya pada sebuah rapat raksasa mengenai konsepsi dasarnya tentang “Manipol dan Usdek”. Malam harinya, ketika memberikan ceramah mengenai isi dan tujuan manipol dan usdek di gedung olahraga, di luar rakyat berjejal untuk mendengarkan pidatonya melalui pengeras-pengeras suara. Mereka berteriak “*Terus Pak, tambah lagi Pak!*,” setiap kali Sukarno melihat jam tangan untuk mengakhiri amanatnya.³⁷

³⁶ Mereka melambai-lambaikan tangannya, mengelu-ngelukkan kedatangan seorang “*pemimpin agung revolusi, pahlawan bangsa yang terjajah*”. Begitu nama yang diberikan oleh Gubernur Sumatra Selatan Ahmad Bastari kepada Presiden Sukarno.

³⁷ Mengenai situasi ini terekam dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 11 November 1960.



Gambar 55. Sambutan masyarakat yang luar biasa di sepanjang Sungai Musi ketika P.J.M. Presiden Sukarno mengadakan pelayaran untuk meninjau pembuatan Jembatan Musi (Sumber: Kantor Arsip Kota Palembang).

Keberangkatan presiden kembali ke Jakarta dilepas dengan lambaian tangan selamat jalan yang sekurang-kurangnya sama banyak dengan lambaian tangan yang menyambut kedatangannya. Di lapangan terbang, di gerbang gubernuran pada malam kesenian, pada upacara peresmian Universitas Sriwijaya, semuanya penuh dengan suasana yang mengingatkan orang pada kebesaran Palembang sebagai pusatnya Kerajaan Sriwijaya. Wajarlah jika kemudian dari tiga daerah yang dikunjunginya dalam bulan yang sama pada 1960, Sukarno merasa terkesan ketika berkunjung ke Palembang. Kunjungan ke Palembang adalah yang pertama kali diadakan sejak Manipol diterima oleh kabinet dan lembaga-lembaga penting negara seperti Dewan Pertimbangan Agung (DPA), Dewan Pertimbangan Nasional (Depernas), dan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) sebagai Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN). Ada amanat penting yang dipandang dari dua segi tentang Manipol Usdek, yaitu segi indoktrinasi Manipol secara langsung kepada rakyat dan segi pelaksanaan isi Manipol itu sendiri.³⁸ Dengan kunjungan Sukarno tersebut, masyarakat Palembang

³⁸ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Jumat, 11 November 1960.

merasa beruntung dapat mendengar penjelasan-penjelasan Manipol dan Usdek langsung berhadapan dengan penyusunnya sendiri. Meminjam istilah Gubernur Ahmad Bastari,³⁹ masyarakat Palembang mendapat berkat menjadi “*the beginning of the beginning*” dari pada pelaksanaan isi Manipol tersebut.

Palembang yang mulai sembuh dari luka-luka akibat gerakan daerah sedang giat-giatnya membangun. Setelah beberapa proyek besar selesai antara lain Rumah Sakit Umum Pusat yang diberi nama RSUP Sukarno dan proyek penyaringan air bersih, sekarang sedang dibangun pabrik Pupuk Sriwijaya⁴⁰ dan jembatan raksasa Sungai Musi, yang oleh presiden ditegaskan supaya selesai pada 1962 dan 1963. Dalam menyebutkan tahun-tahun tersebut, Presiden Sukarno mengiringi dengan instruksi-instruksi supaya menyelesaikan kedua proyek tersebut pada tahun-tahun di atas. Lalu presiden menambahkan bahwa soal-soal yang lebih detail mengenai masalah keuangan dan teknisnya akan diberikan instruksi lebih lanjut setibanya di Jakarta.

Bagi para pembesar daerah,⁴¹ kedatangan Sukarno menunjukkan kepada mereka betapa besarnya perhatian “*Paduka jang Mulia*” terhadap hasrat dan keinginan rakyat di Palembang. Rakyat daerah ini telah bertahun-tahun memperjuangkan pembangunan, namun baru sekarang, dizaman Manipol dan Usdek hal tersebut dapat menjadi kenyataan. Pemerintah daerah menyatakan keyakinan sepenuhnya akan pimpinan “*Paduka jang Mulia*”, dan rupanya seperti yang berkali-kali diserukan oleh Presiden Sukarno, bahwa cinta dan setia kepada Manipol

³⁹ Lihat dalam Budiriyanto, 2002, *op.cit.* Pernyataan seperti ini didengar juga dalam Wawancara Palembang, 15 Maret 2005, wawancara Palembang, 25 Oktober 2006.

⁴⁰ Pabrik Pupuk Sriwidjaja, di daerah 2 Ilir, Palembang, pembangunannya diresmikan pada 4 November 1960. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Sabtu, 5 November 1960.

⁴¹ Pada waktu kedatangan presiden di Talang Betutu, beliau disambut oleh Panglima Komando Territorial II dan ketua Paperda Sumatra Selatan, Kolonel Harun Sohar, Gubernur Sumatra Selatan Ahmad Bastari, Kepala Polisi Komisariat Sumatra Selatan AKB Waluyo, para perwira, para bupati, residen, wali kota, berbagai golongan pemuda, wanita, kaum buruh, tani dan rakyat kota Palembang. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Sabtu, 12 November 1960.

dan Usdek, karena di dalamnya terdapat apa yang dicita-citakan oleh seluruh rakyat Indonesia, termasuk rakyat Palembang. “Mau menjadi bangsa yang kuat, bangsa yang besar, mau masyarakat Indonesia yang adil dan makmur... Manipol Usdek.”⁴² Demikian seru Sukarno kepada warga Kota Palembang.

Acara kunjungan Presiden Sukarno di Palembang berlangsung selama dua hari yaitu, 3 dan 4 November 1960. Presiden beserta rombongan tiba di Talang Betutu pada pukul 13.07 WIB dan pada pukul 16.00 WIB di halaman Kantor Pemerintah Daerah Sumatra Selatan diadakan rapat raksasa. Malam harinya di gubernuran Jalan Tasik, berlangsung malam resepsi dan kesenian. Pada 3 November, pukul 7.30, Presiden Sukarno meresmikan Universitas Sriwijaya di Bukit Besar yang dihadiri tamu-tamu agung Jakarta, segenap pembesar daerah, para mahasiswa, dan pemuda.

Siangnya, pukul 11.30 WIB, presiden meletakkan batu pertama pembangunan gedung wanita dan pukul 12.30 meresmikan pemakaian Kantor Pemerintahan Daerah serta gedung Dewan Perwakilan Rakyat Daerah, DPRD Tingkat I Sumatra Selatan yang dibangun pada kompleks perkantoran belakang Rumah Sakit Charitas. Malam hari ceramah diadakan pada pukul 19.30 di Gedung Olahraga “Garuda” Palembang, yang sebelumnya pada sore harinya pukul 16.30 Presiden Sukarno menerima peserta pawai pembangunan yang diikuti pelbagai pengusaha, termasuk perusahaan-perusahaan seperti Stanvac, BPM, dan perusahaan swasta nasional serta instansi pemerintah di Kota Palembang.

Pada 4 November, Jumat pagi pukul 08.00 Presiden Sukarno meletakkan pemancang tiang pertama pembangunan Pabrik Pupuk Sriwijaya yang berlangsung di halaman berdirinya pabrik pupuk di 2

⁴² Bagi pemerintah pusat, Palembang adalah kota pusat percontohan pelaksanaan *coaching* indoktrinasi Manipol Usdek untuk Daerah Tingkat II di Indonesia. Hal tersebut terungkap oleh Menteri Keamanan Nasional Jenderal A.H. Nasution dan Wakil Ketua DPA Roeslan Abdoelgani. Palembang adalah penyelenggara pertama pelatihan indoktrinasi Manipol Usdek. Pelatihan tersebut diikuti oleh 194 orang yang merupakan tim indoktrinasi Daerah Tingkat II di daerahnya masing-masing. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 12 November 1960. Lihat juga dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, 25 Oktober 1961.

Ilir. Acara ini disusul dengan pelayaran mengarungi Sungai Musi yang dimulai presiden dari Sungai Lais sampai ke depan Benteng Kuto Besak. Pada pukul 10.30 presiden beserta rombongan berangkat ke Jakarta. Dalam mengarungi Sungai Musi, Presiden Sukarno bersama rombongan yang terdiri atas Menteri Chairul Saleh, Sudibjo, Roeslan Abdoelgani, dan para duta besar serta pembesar daerah antara lain Panglima TT II/Sriwijaya Kolonel Harun Sohar dan Gubernur Kepala Daerah Achmad Bastari menggunakan dua buah kapal DKA, Djawatan Kereta Api masing-masing "*Djatajoe*" dan "*Tjendrawasih*". Presiden dalam pelayaran ini mendapat sambutan luar biasa,⁴³ setiap kapal pengangkut minyak dan lain-lainnya yang dilewati oleh rombongan presiden membunyikan suling masing-masing dengan meriah, sementara itu rakyat berjejal sejak pagi menunggu rombongan presiden melewati mereka dari tepi-tepi Sungai Musi. Sepanjang tepi Sungai Musi, pada hari Jumat tersebut telah dibanjiri oleh masyarakat, apalagi semua kaum buruh dari perusahaan-perusahaan swasta nasional diberi kesempatan untuk menyambut rombongan presiden yang melayari Sungai Musi.⁴⁴ Gambar 55 di atas merekam realitas betapa antusiasme warga begitu tinggi terhadap kehadiran Sukarno di Palembang.

Pelayaran Presiden Sukarno di Sungai Musi sekaligus melihat bakal lokasi proyek pembangunan Jembatan Musi, pelayaran ini diikuti lebih kurang 400 buah motor tempel dari berbagai daerah antara lain Kabupaten Ogan Komering Ilir, Musi Ilir Banyuasin, dan Kotapradja Palembang. Presiden Sukarno dalam pelayaran di Sungai Musi melihat dan memeriksa proyek Jembatan Musi yang dibangun melintasi sungai tersebut. Pemerintah kota sendiri sejalan dengan pembangunan Jembatan Musi telah memperbaiki dan meluruskan jalan sampai merombak sebagian halaman Masjid Agung Palembang.

Perasaan haru biru atas sambutan warga Palembang, membuat Sukarno merasa yakin, bahwa warga kota ini mendukung sepenuhnya

⁴³ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Sabtu, 5 November 1960.

⁴⁴ Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Sabtu, 5 November 1960.

program-program dalam Manipol dan Usdek. Sukarno dalam kunjungannya ini dengan penuh keyakinan pula kemudian memberi restu akan sebuah proyek raksasa yaitu membangun jembatan di atas Sungai Musi.⁴⁵ Restu ini dengan resmi diucapkan presiden dalam kunjungannya ke Palembang tersebut, tidak lama setelah dana pampasan perang Jepang dihibakan kepada pemerintah Indonesia. Setelah kunjungan 1960, Presiden Sukarno, berkunjung kembali untuk “kedua” kalinya ke Palembang pada 1962 dalam rangka meresmikan pemancangan tiang pertama Jembatan Musi.⁴⁶

⁴⁵ Sebenarnya, pemerintah kota sudah sejak 1953 memperjuangkan agar proyek Jembatan Musi dilaksanakan. Pemerintah kota dengan anggaran belanja sebesar Rp 30.000,- merasa belum mampu untuk mewujudkan hal tersebut kalau tidak ada bantuan pemerintah pusat. Namun sepanjang 1950-an perjuangan tersebut seakan tertutup. Pada 17 Desember 1956, delegasi pemerintah kota yang diketuai M. Amin Fauzy, ketua DPRD Kota Palembang pernah menghadap menteri-menteri terkait, menteri dalam negeri, pekerjaan umum, keuangan dan perencanaan negara Ir. Juanda, agar pada 1957 pemerintah pusat dapat membuat rencana proyek tersebut. Pada 1958, Pemerintah Kota Palembang pernah mengutus dua orang anggota dewannya, MHL Tobing dan Ali Zainuddin, untuk melakukan kunjungan ke Jakarta. Kunjungan ini sebagai peninjauan awal tentang pembangunan Jembatan Ampera, namun waktu itu belum ada respons positif dari pusat. Lihat dalam *Obor Rakjat*, Palembang, Senin, 20 Juli, 1958, lihat juga dalam Djohan Hanafiah (ed.), *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang* (Palembang: Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang, 1998), hlm. 239.

⁴⁶ Secara resmi dalam pidatonya pada pemancangan tiang pertama Jembatan Musi, Sukarno berkata: “... Saudara-saudara sekalian, Nopember 1960 Bapak datang di sini. Dan sekarang syukur alhamdulillah datang lagi di sini. Sekarang bulan April 1962. Waktu Bapak dalam bulan Nopember 1960 datang disini, Bapak berjanji kepada rakyat bahwa pembangunan djembatan Musi segera akan dimulai. Dan pada waktu itu Bapak berkata, Djembatan Musi harus sudah dibuka Nopember 1960...” Lihat dalam Pidato PJM Presiden Sukarno Pada Upatjara Pemantjangan Tiang Pertama Proyek Djembatan Musi di Palembang, 10 April 1962, nst. 616/65. Sekretaris Negara Kabinet Presiden Republik Indonesia, Arsip Nasional (ARNAS), Jakarta.



Gambar 57. Gubernur Sumsel A. Bastari (paling kiri, berbaju putih), Kolonel Harun Sohar (nomor tiga dari kiri, berbisik kepada Sukarno), dan Sukarno setelah pidato upacara pemancangan tiang pertama Jembatan Musi
(Sumber: Kantor Arsip Kota Palembang).

Dalam pandangan Sukarno, Kota Palembang memiliki nilai tinggi dibandingkan kota lain di Sumatra. Nilai tersebut secara historis, bahwa kota ini pusatnya Kerajaan Sriwijaya, di sisi lain dinamika politiknya yang sangat hidup dan kekuatan ekonominya yang potensial.⁴⁷ Kekuatan ekonomi tergambar baik dalam bidang perdagangan maupun sebagai sumber lumbung energi dan alam dengan kehadiran minyak dan gas bumi di Plaju dan Sungai Gerong, batu bara di Tanjung Enim, timah di Pulau Bangka, dan Pupuk Sriwijaya. Konsep “*character and national building*” yang didengungkan Sukarno bersinonim dengan semangat masa lalu dan kekayaan Palembang tersebut. Sukarno tampaknya memperhitungkan bahwa secara ideologis Palembang adalah pintu gerbangnya Sumatra, walaupun Lampung secara geografisnya. Perhitungan Sukarno, setiap kendaraan yang masuk dan keluar Sumatra mesti melalui jembatan ini, melewati jalan trans timur Sumatra yang rencananya akan dibangun dalam waktu yang tidak lama setelah berdirinya jembatan tersebut.⁴⁸ Jembatan Ampera di mata Sukarno, harus lebih cantik dari Jembatan Tower Bridge di Kota London, Inggris. Bahkan harus lebih panjang dari Jembatan Golden Gate di Kota San Fransisco, Amerika Serikat. Di kedua belah pinggir sungai akan didirikan dua patung gajah sebagai simbol dari daerah yang masih banyak terdapat jenis-jenis satwa liar di hutan-hutannya.

Bagi Sukarno, melihat Palembang juga harus melihat perekonomian Sumatra Selatan secara utuh, artinya memperbaiki Palembang, secara tidak langsung juga menjadi landasan dalam memacu perekonomian Sumatra Selatan tersebut, atau lebih luasnya daerah bagian barat Indonesia. Dibangunnya Jembatan Ampera di Palembang, bagi Sukarno

⁴⁷ Lihat pernyataan-pernyataan Sukarno tentang ini dalam Pidato PJM Presiden Sukarno Pada Upatjara Pemandangan Tiang Pertama Proyek Djembatan Musi di Palembang, 10 April 1962, nst. 616/65. Sekretaris Negara Kabinet Presiden Republik Indonesia, Arsip Nasional (ARNAS), Jakarta, pidato PJM Presiden Sukarno Pada Pembukaan Gedung Baru RRI Palembang pada Tanggal 10 April 1962, nst. 397/62.-, Arsip Nasional (ARNAS), Jakarta, pidato PJM Presiden Sukarno Pada Rapat Raksasa Di depan Kantor Gubernur Palembang Pada Tanggal 10 April 1962, nst. 388/62.-, Arsip Nasional (ARNAS), Jakarta, Speech of President Sukarno at a Ceremony of Planting the First Pile of the Musi Bridge, Palembang, April 10th, 1962. Translation, nst. 370/63.-, Arsip Nasional (ARNAS), Jakarta.

⁴⁸ Ali Amin, *op.cit.*, hlm. 78.

merupakan suatu simbol keinginan kuat untuk maju dengan meninggalkan keadaan serba keterbelakangan di masa lampau dengan menyongsong zaman yang lebih maju dan modern. Hal tersebut bukan saja berlaku untuk Kota Palembang dan sekitarnya, namun berlaku pula bagi seluruh kota-kota lainnya di Indonesia. Pembangunan Jembatan Musi ini bukanlah sesuatu yang bersifat mercusuar semata, akan tetapi berdasarkan pada perencanaan yang matang dan berwawasan Nusantara. Sebagai contoh pembangunan Jakarta akan mempengaruhi kota-kota lain di Jawa Barat dan Banten, bahkan termasuk Kota Palembang dan Sumatra Selatan sebagai pusat-pusat industri dasarnya. Artinya, membangun Palembang akan juga mempengaruhi kota-kota lain di Pulau Sumatra.

Jembatan Ampera dalam konsepsi Sukarno merupakan bagian dari membangun identitas bangsa yang berkaitan dengan konsepnya dalam mewujudkan *character and national building*. Jembatan Ampera sebagai mega proyek pertama di luar Jawa pada masa demokrasi terpimpin. Ketika muncul persoalan posisi bangunan jembatan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, maka Sukarno memecahkan persoalan yang dikhawatirkan oleh pusat akan kapal-kapal yang melewati bagian tengah Sungai Musi dengan menjadikan Jembatan Musi sebagai *ophaalbrug*, jembatan gantung.⁴⁹ Untuk itu Sukarno menetapkan agar bagian tengah jembatan dibuat naik turun dengan sistem elevator, lift yang dapat diangkat melalui dua tower, menara berkonstruksi baja.

Dalam *Sketsmasa*,⁵⁰ Sukarno berargumen bahwa Indonesia akibat dijajah selama tiga ratus lima puluh tahun oleh Belanda, telah berjiwa kerdil, bangsa yang memiliki *midderwaardig meidcomplex*, perasaan rendah diri, bangsa yang “*sunuhun dawuh*”, bangsa yang “*Inggih doru*”. Menurut Sukarno, mental beginilah yang diwarisi dari penjajah Belanda, di samping jiwanya yang kerdil, pada bidang lainpun kerdil juga. Jika petani, maka petani yang kerdil. Jika pedagang, pedagang kerdil, dan lain sebagainya. Rakyat Indonesia serba kerdil, inilah yang oleh Sukarno

⁴⁹ Lihat dalam *Duta Masyarakat*, Palembang, 16 November 1965.

⁵⁰ *Sketsmasa*, Jakarta, No. 31 Tahun IX September 1966.

disebut kaum *Marhaen*. Maka tugas bangsa Indonesia adalah mengikis habis serba kekerdilan dan mengisi serta mengembangkannya menjadi serba besar. Untuk itu ditanamkan kesadaran dalam jiwa setiap anak bangsa bahwa bangsa Indonesia adalah adalah bangsa yang besar.

Menurut istilah Sukarno, sebagai pembimbing pasien, masyarakat yang rendah diri, harus ditumbuhkan kepercayaan akan kesanggupan dan kebesaran jiwanya. Cara yang dianggap tepat oleh Sukarno adalah dengan menyelesaikan karya-karya yang menimbulkan rasa bangga dan kagum. Perasaan tersebut dengan sendirinya akan menimbulkan semangat bahwa Indonesia sanggup menyelesaikan karya-karya besar seperti bangsa maju lainnya. Pembangunan Jembatan Ampera tersebut di mata Sukarno dalam rangka membangun karakter nasional Indonesia, khususnya dalam jiwa masyarakat Palembang, maupun jiwa penduduk Pulau Sumatra serta rakyat Indonesia. Dengan demikian, harapan Sukarno untuk menumbuhkan kepercayaan akan diri bangsa Indonesia dan rasa harga diri bangsa dengan sendirinya akan muncul semakin kuat.

Jembatan Ampera sebagai politik identitas Sukarno juga mengandung dua hal. *Pertama*, Jembatan Ampera berkenaan dengan teori kepentingan Sukarno. Secara ideologis, jembatan ini adalah “senjata” untuk menaikkan kelas sosial masyarakat Palembang dan rakyat Indonesia umumnya, untuk *machtsvorming*, membuat kekuasaan, meraih dan sekaligus menjalankannya. Menurut Sukarno, selama rakyat Indonesia belum mengadakan suatu kuasa yang maha sentosa, selama rakyat masih saja tercerai berai dengan tiada kerukunan satu sama lainnya, selama rakyat belum bisa mendorong semua kemauannya dengan suatu kekuasaan yang teratur dan tersusun, selama itu pula kaum imperialisme yang mencari kepentingan sendiri akan tetap memandangnya sebagai seekor kambing yang tunduk dan akan tetap mengabaikan segala tuntutan. Sebab tiap-tiap tuntutan rakyat Indonesia akan merugikan kaum impersialisme, tiap-tiap tuntutan rakyat Indonesia tentunya tidak akan dituruti oleh kaum imperialisme, kalau mereka tidak terpaksa menurutinya.

Desakan untuk memaksa tersebut, hanya bisa dijalankan bila rakyat mempunyai tenaga, mempunyai kekuatan dan kekuasaan, sebab itu rakyat harus menyusun *macht* dengan mengerjakan *machtsvorming*

segiat-giatnya dan serajin-rajinnya. *Machtsvorming*, menurut Sukarno adalah suatu sendi atas antitesis antara sana (kekuatan Barat) dan sini (kita-Indonesia), suatu hal yang berisi semangat dan keyakinan bahwa tiada perdamaian antara sana dan sini, suatu hal yang berisi semangat dan keyakinan radikal. Radikalisme adalah pokok dari massa aksi, sekaligus pokok *machtsvorming*. Menurut Sukarno, salah satu hal tersebut terdapat “dalam” Jembatan Ampera, jembatan tersebut mengandung *geist*, jiwa dan semangat dari *macht* tersebut yang nantinya akan mendorong kemauan yang dapat menimbulkan *daden*, perbuatan.

Kedua, Jembatan Ampera juga bagian dari teori ketegangan sebuah simptom atau obat. Jembatan Ampera adalah obat, tidak saja bagi masyarakat Palembang melainkan juga bagi seluruh rakyat Indonesia. Gagasan Sukarno dalam membangun Jembatan Ampera merupakan “saluran keluarnya” dari penjelasan katarsis sebagai katup penyelamat, kambing hitamnya terhadap sikap anti kapitalisme dan imperialismenya. Jembatan Ampera diharapkan oleh Sukarno dapat menjadi obat mujarab untuk menanamkan jiwa nasionalisme rakyat Indonesia. Nasionalisme, dalam pandangan Sukarno mempunyai harga yang tinggi, dalam arti pecinta *nation*, pecinta *natie*, cinta kepada Indonesia, kepada seluruh bagian Indonesia, kepada segenap cita-cita rakyat. Jadi dalam pandangan Sukarno Jembatan Ampera juga mengandung unsur *morale*, semangat juang dan *solidarity*.

Simptom yang hadir dari Jembatan Ampera juga diharapkan memunculkan *advocatory*, sikap pembelaan. Tiap orang Indonesia yang berani menghadapi dunia dengan muka tegak, yang mencintai tanah airnya adalah nasionalis Indonesia. Nasionalisme Indonesia, menurut Sukarno adalah nasionalisme yang amat luas sekali yang berisi bermacam-macam tuntutan hidup agar rakyat Indonesia benar-benar menjadi satu rakyat yang bahagia, adil, dan makmur. Dengan demikian, simptom Jembatan Ampera merupakan representasi langsung dari keinginan kembali menjadi bangsa yang besar, seperti zaman Sriwijaya atau Majapahit. Ingin kembali menjadi bangsa yang tidak tertindas. Inilah amanat yang diemban oleh bangsa Indonesia, diamanatkan dengan pengorbanan, perjuangan, dan penderitaan yang dinamakan amanat penderitaan rakyat, yang sekaligus merupakan corak nasionalisme Indonesia.

Menurut Anwar Rivai,⁵¹ pada waktu itu Jembatan Musi merupakan jembatan terbesar dan terpanjang di dunia untuk tipe tersebut. Sejak awal hingga selesai pelaksanaan tidak luput dari pemeriksaan dan pengarahannya Presiden Sukarno. Tiap tahap penting dalam pembangunan jembatan tersebut menjadi perhatiannya secara rinci dan intensif. Prof. Ir. Sutami, pakar beton terkenal, seorang teknisi jenius Indonesia, yang juga merupakan menteri pertama dalam kabinet Sukarno yang idenya sejalan dengan konsep *character and national building* Sukarno, bolak-balik Palembang-Jakarta untuk memenuhi perintahnya agar Jembatan Musi pembangunannya diawasi terus-menerus. Pada waktu meresmikan Jembatan Musi, Sukarno berpesan agar di kedua tepi Sungai Musi dibangun *high rise*, gedung-gedung bertingkat. Pesan-pesan Sukarno tersebut kalau digabungkan dengan kemegahan jembatan merupakan simbolisme Palembang baru sebagai pintu gerbang selamat datang di Sumatra Selatan.

C. Jembatan Ampera dan Palembang (Baru)

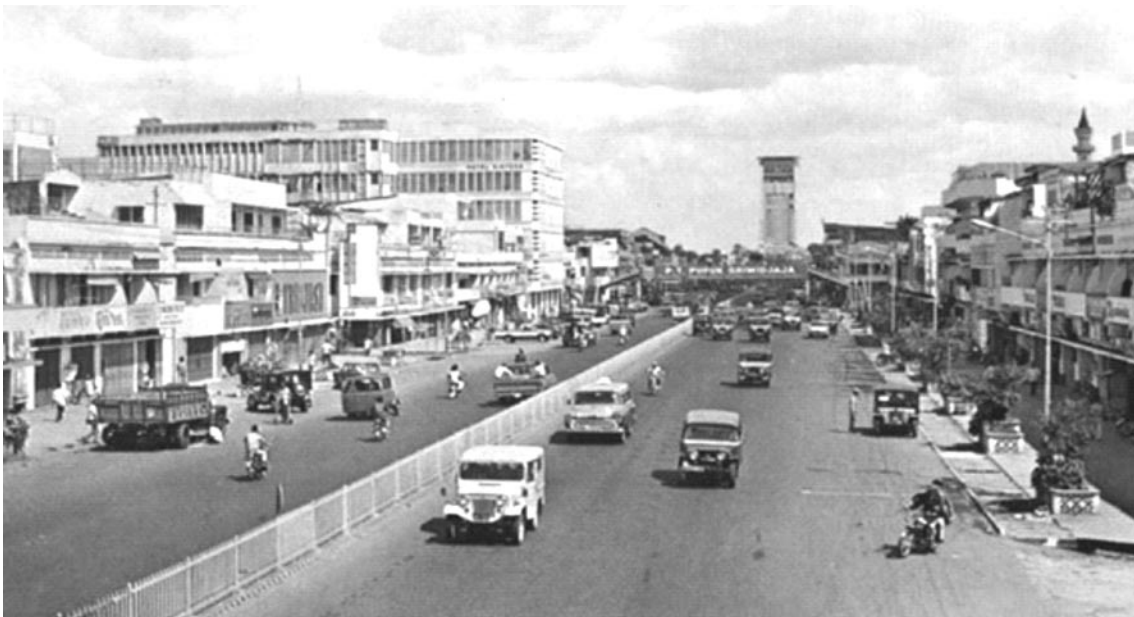
Di mata pemerintah kota, Jembatan Ampera merupakan usaha untuk menata Palembang yang baru, setelah dalam satu dekade pascakolonial “belum” dapat diwujudkan oleh mereka. Oleh karena itu, ketika Jembatan Ampera berhasil dibangun, maka di mata pemerintah kota, jembatan tersebut merupakan langkah permulaan dari perubahan-perubahan akan mempengaruhi *landscape*, pemandangan, dan bentuk Kota Palembang.⁵² Perubahan *landscape* kota tersebut terutama disebabkan karena adanya perubahan-perubahan dari peredaran lalu-

⁵¹ Wawancara Palembang, 8 Maret 2005.

⁵² Dengan sangat menarik, sebenarnya apa yang kemudian ingin dikristalisasikan oleh Pemerintah Kota Palembang dalam membangun kotanya ini, tidak lepas dari nuansa simbolis hadirnya Jembatan Ampera, sebagai sebuah ekologi simbolik yang pengaruhnya menyebar pada wilayah-wilayah lain kota. Munculnya ekologi simbolik tersebut seperti yang diharapkan oleh Sukarno. Lihat dalam *Amanat Pembangunan Presiden* (Jakarta: Jajasan Prapantja, 1961), hlm. 151-153. Lihat juga dalam Badan Penyelenggara Jakarta Fair, *Sumatera Selatan Membangun* (Palembang: BP “Jakarta Fair 1969” Propinsi Sumatra Selatan, 1969), hlm. 1-2, lihat dalam K. Wantjik Saleh dan Zainal Abidin, *Buku Petunjuk Kota Palembang: Guide-book* (Palembang: Jajasan Dana Basis, 1969), hlm. 10-11, juga dalam *Outline Plan Kota Tahun 1971*.

lintas dan penggunaan-penggunaan tanah di kota.

Ideologisasi Jembatan Ampera sebagai penghubung antara pusat perdagangan yang sudah maju di sebelah utara dengan pusat perdagangan yang belum berkembang di sebelah selatan Sungai Musi merupakan makna yang harus diterjemahkan dengan baik dan langsung oleh pemerintah kota. Perkembangan lalu-lintas yang pesat akan semakin meningkat dengan adanya bentuk hubungan lalu-lintas seperti itu, tentunya sentra dari jalinan lalu-lintas ini berada disepanjang Jalan Sudirman ke utara.⁵³ Meningkatnya lalu-lintas perdagangan di sepanjang Jalan Sudirman ini akan terhubung suatu jalinan transportasi dengan toko-toko, kantor-kantor dan gedung-gedung lainnya. Posisi tersebut yang terletak di sebelah sungai akan dapat dicapai secara langsung dengan menggunakan kendaraan yang langsung dapat mengangkut pengguna transportasi ke tempat-tempat kerjanya.



Gambar 58. Jalan Jenderal Sudirman pendukung utama Jembatan Ampera
(Sumber: Kantor Arsip Daerah Sumatera Selatan).

⁵³ Sudadi dan Hendizal Hamzah, *Jalan Panjang Menuju Talang Betutu* (Palembang: Pangkalan TNI AU Palembang, 2003), hlm. 23.

Berdasarkan hal itu, dapatlah dipastikan bahwa jumlah taxi-taxi, truk-truk, dan kendaraan-kendaraan lainnya yang bergerak di sepanjang Jalan Sudirman ke dan dari lapangan terbang serta ke dan dari luar daerah, akan meningkat pula. Berdasarkan susunan jaringan-jaringan jalan yang ada pada waktu itu, nampak bahwa Jalan Sudirman merupakan satu-satunya jalan yang mempunyai fungsi sebagai jalan pelayanan perdagangan.⁵⁴ Orang-orang yang berjalan kaki serta pengguna kendaraan dan lalu-lintas menuju utara kota, lapangan terbang, mempergunakan jalan perdagangan yang penting ini sebagai satu-satunya jalan lalu-lintas terusan ke arah timur, utara, dan barat. Lalu lintas terusan semacam ini dengan sendirinya akan menimbulkan kemacetan-kemacetan di Jalan Sudirman dan mengakibatkan hal-hal yang tidak efisien.

Keberadaan Jembatan Ampera mau tidak mau mengakibatkan meningkatnya kemacetan di Jalan Sudirman. Lalu-lintas darat di Sumatra Selatan dengan kehadiran Jembatan Ampera akan menambah beban jalan tersebut. Meskipun dibuat jalan raya baru dan akan diperluasnya jaringan kereta api di Palembang Selatan, sebagai akibat dari pembangunan industri, bebannya tetap akan terpusat di Jalan Sudirman. Oleh karena itu, pemerintah kota mencari alternatif untuk mencegah timbulnya persoalan tersebut. Untuk mengatasi dampak persoalan kemacetan ini, segala macam lalu lintas harus cepat dialihkan dari Jalan Sudirman.

Guna mengatasi persoalan kemacetan di pusat kota ini, sekaligus sebagai alternatif membuka hubungan dengan bagian-bagian timur dan selatan kota yang masih luas, pemerintah kota untuk kepentingan tersebut, lalu-lintas di daerah di sebelah barat Jembatan Ampera harus dihubungkan dengan Jalan Soak Bato. Dengan demikian diharapkan dari situ distribusi lalu-lintas dari bagian selatan akan langsung menuju wilayah-wilayah industri dekat Jalan Karang Hantu ke daerah-daerah kantor pemerintah dan kantor-kantor administrasi lainnya.

⁵⁴ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Minggu, 8 September 1963.



Gambar 59. Bagian Barat Jembatan Ampera dengan Masjid Agung dan bangunan Instansi Pemerintah Kota Palembang (Sumber: Kantor Arsip Daerah Sumatera Selatan).

Bagi pemerintah kota, Jembatan Ampera juga merupakan simbol dari perubahan bentuk kota menuju kota perdagangan dan industri.⁵⁵ Fungsi utama dari Jembatan Ampera ialah untuk pengangkutan barang dengan truk-truk dari stasiun kereta api di sebelah tenggara kota ke pelabuhan-pelabuhan dan pabrik-pabrik baru di dekat daerah pelabuhan di timur kota. Selain itu, simbolisasi fungsional jembatan ini adalah sarana penghubung daerah-daerah rekreasi di sebelah timur dan barat dari Jalan Kenten. Oleh karena itu, diharapkan dengan diperbaiki dan diperluasnya jalan dari daerah Sungai Ogan ke daerah Plaju di sebelah selatan, seberang ulu kota serta daerah mulai dari Jalan Diponegoro ke Segaran di sebelah utara, seberang ilir kota, hubungan jalan utama dari utara ke selatan ditambah lalu-lintas dari timur ke barat di kedua sisi sungai, akan dapat merealisasikan simbolisasi fungsional jembatan sehingga perhubungan dapat berjalan lancar.

⁵⁵ Badan Penyelenggara Jakarta Fair, 1969, *op.cit.*, hlm. 53.

Pada daerah-daerah persimpangan penting di mana lalu-lintas yang ramai sekali, maka diadakan jembatan-jembatan penyeberangan agar lalu-lintas dapat lancar dan aman. Di sepanjang kedua jalan di seberang ilir serta seberang ulu kota, pemerintah kota mengusahakan agar tidak banyak diadakan jalan-jalan masuk. Stasiun-stasiun untuk bus umum, oplet-oplet, dan taxi-taxi didirikan di tempat-tempat yang strategis pada jalan-jalan utama, tempat yang mudah dicapai dengan berjalan kaki dari daerah tempat tinggal di sekitarnya. Jalan-jalan setempat yang menghubungkan suatu daerah dengan jalan-jalan utama dibuat sesuai dengan jumlah lalu-lintas yang melaluinya. Pemerintah kota berusaha mengatur jalan masuk ke daerah-daerah bangunan, oleh karena itu semua jalan dan lebarnya serta konstruksi penampung-penampungnya diusahakan untuk mengikuti standardisasi jalan yang terakhir. Dengan demikian simbolisasi fungsional jembatan sebagai penghubung seberang ilir dan seberang ulu, atau secara tersirat antara “daerah maju dan tetinggal” dapat dimanfaatkan dengan baik.

Pengaruh simbol jembatan terhadap *landscape* kota memiliki konsekuensi terhadap perubahan lain dalam bentuk pembangunan terhadap daerah pusat perdagangan di sekitar jembatan. Ruang-ruang itu dibagi selain untuk kawasan ekonomi, juga untuk kawasan sosial budaya.⁵⁶ Dengan demikian Jembatan Ampera juga akan memancarkan simbolisasi lain sebagai *heritage*, penjaga warisan budaya kota, sebuah transformasi dari warisan budaya kuno yang dikemas dalam bentuk modern.

Pembuatan Jembatan Ampera memerlukan pemindahan dan pembongkaran sejumlah bangunan-bangunan di sekitar tepi sungai. Bagi pemerintah kota, kejadian ini dipergunakan sebagai kesempatan untuk memperbaharui dan memperbaiki daerah di dekat sungai. Keberadaan Jembatan Ampera diikuti dengan perluasan dan pengembangan daerah-daerah perdagangan ke arah timur Jalan Sudirman dengan mengadakan suatu pemusatan bagi toko-toko, bank-bank, gedung-gedung

⁵⁶ Lihat *Angkatan Bersendjata Sriwidjaja*, Palembang, Selasa, 19 Agustus 1969, lihat juga dalam Badan Penyelenggara Jakarta Fair, 1969, *ibid*, hlm. 71.

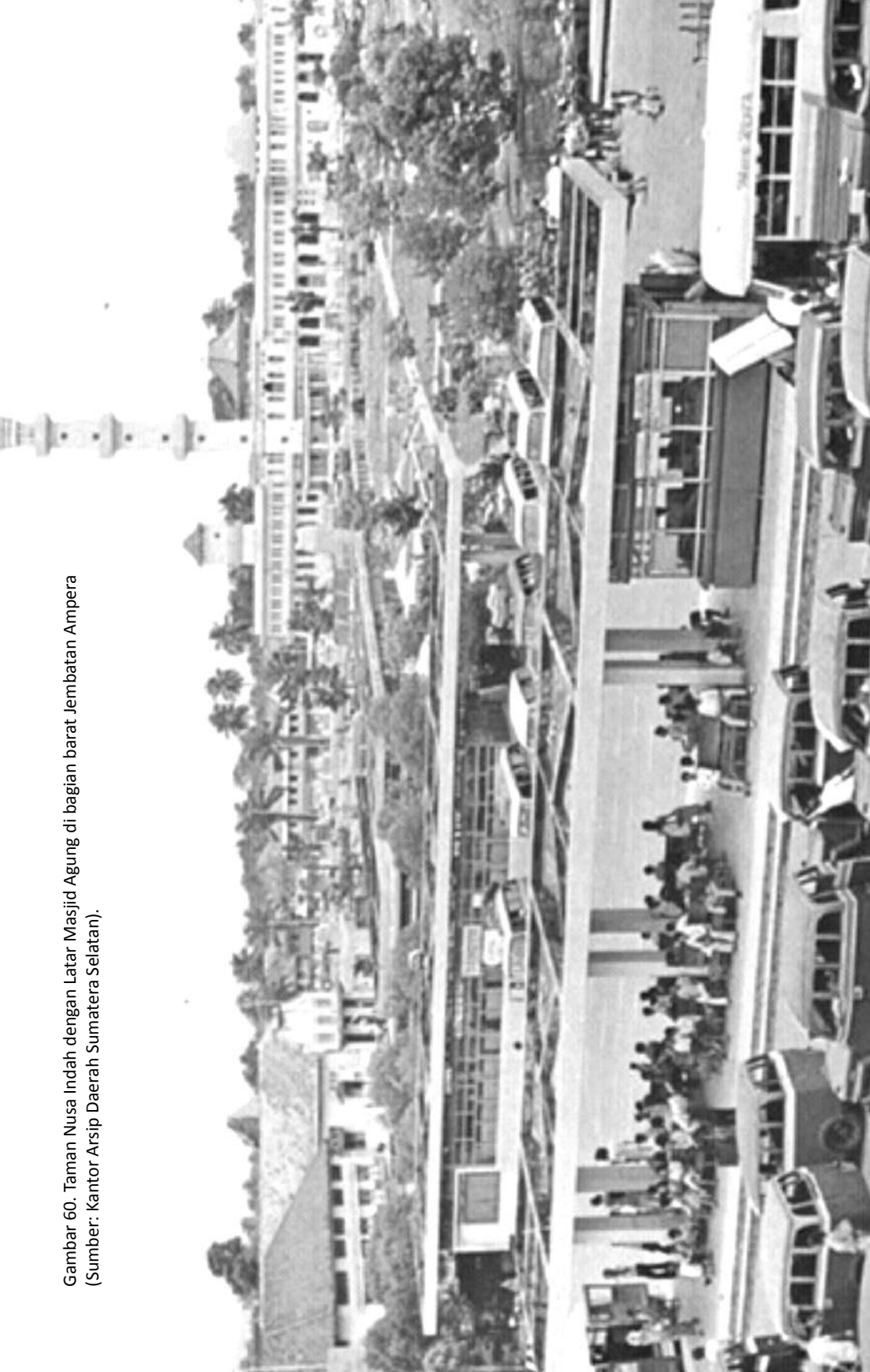
pertunjukan, dan kantor-kantor. Di sekeliling tempat parkir terdapat kelompok-kelompok bangunan yang terdiri atas bangunan-bangunan baru dan lama, yang kokoh dan teratur, sehingga memudahkan orang-orang berjalan kaki bergerak di sekitarnya dengan aman. Bersama dengan tempat parkir, disediakan tanah yang cukup lebar untuk tempat membongkar barang-barang beserta pelayanannya dalam memperkecil jumlah lalu lintas lokal yang berhenti maupun yang mempergunakan jalan-jalan.

Menghadap ke lapangan didirikan toko-toko dengan pekarangan yang dapat dipergunakan untuk tempat menjajakan barang, pameran, dan tempat untuk mendirikan stand-stand serta toko-toko di jalan yang dapat dihubungkan langsung dengan lapangan. Hal ini akan memberi sifat yang luas dan suatu daerah tertentu bagi perdagangan. Di luar bangunan yang pada waktu itu terdapat di sepanjang Jalan Sudirman memaksa dibuatkannya jalan-jalan, perlengkapan-perengkapan, dan pelayanan-pelayanan di sepanjang Jalan Sudirman.

Untuk menopang pusat ekonomi perdagangan di Jalan Sudirman, maka daerah sebelah barat Jembatan Ampera mengarah ke daerah dekat tepi utara Sungai Musi, direncanakan sebagai pusat lembaga-lembaga kebudayaan di Kota Palembang,⁵⁷ seperti Masjid Agung, pendidikan tinggi, museum, perpustakaan, dan gedung kesenian serta sebuah taman indah dengan sisa-sisa benteng dari Keraton Kesultanan Palembang. Taman dengan strukturnya yang kuno tersebut tidak hanya akan menggambarkan simbol kebudayaan yang megah untuk Kota Palembang, tetapi juga merupakan suatu lapangan terbuka yang berkesan di ujung jembatan sehingga memberikan pemandangan indah dengan latar belakang aliran sungai. Taman tersebut juga akan memberikan fasilitas-fasilitas rekreasi untuk masyarakat Palembang.

⁵⁷ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Selasa, 10 September 1963.

Gambar 60. Taman Nusa Indah dengan Latar Masjid Agung di bagian barat Jembatan Ampera
(Sumber: Kantor Arsip Daerah Sumatera Selatan).



Pusat perdagangan di kawasan Jembatan Ampera dengan Jalan Sudirman dan Padar 16 Ilir tersebut, mesti ditopang dengan adanya pusat industri yang berada dekat kawasan ini.⁵⁸ Pada bagian timur Jalan Sudirman dan di dekat tepian Sungai Musi perlu dibangun suatu daerah industri dan bengkel-bengkel yang terletak dekat daerah perdagangan kota lama, yang dipusatkan pada daerah Pelabuhan Boom Baru. Lebih ke timur dekat pelabuhan tersebut, akan didirikan suatu daerah pabrik, daerah industri tersebut harus dapat memenuhi keperluan-keperluan sendiri, sehingga tidak akan mengganggu lalu-lintas di dekatnya. Hal ini berarti, bahwa harus diadakan tempat pembongkaran muatan di tepi jalan beserta pelayanannya, seperti penitipan sepeda-sepeda dan parkir mobil-mobil yang cukup, serta stasiun-stasiun mobil bus untuk para pegawainya. Daerah industri ini harus dijauhkan dari daerah perdagangan dan oleh karena itu, perlu disediakan kantor-kantor sederhana untuk para pegawai. Daerah perbengkelan dan pengelompokkan bangunan-bangunan menurut fungsi-fungsinya yang sama agar dapat menjelmakan konsolidasi yang efektif dari pada peralatan dan pelayanan.

Simbolisasi fungsional Jembatan Ampera terhadap perubahan *landscape* kota, mempengaruhi pemerintah kota dalam memikirkan keperluan perumahan untuk penduduknya. Di sebelah kiri dan kanan daerah pusat perdagangan serta di kiri dan kanan daerah pusat pemerintahan, direncanakan oleh pemerintahan kota sebagai daerah pusat pemerintahan. Oleh karena itu, bangunan-bangunan rumah di daerah ini ditata oleh pemerintah kota untuk ditempatkan hanya pada jalan-jalan yang tidak penting dan di jalan-jalan buntu serta tidak boleh menghadap jalan-jalan di sepanjang jalan utama. Rumah-rumah yang menghadap jalan-jalan utama, akan terganggu oleh suara-suara kendaraan serta tidak aman bagi anak-anak yang sedang bermain dan tentunya keberadaan rumah di jalan utama pada daerah ini akan mengganggu kelancaran lalu-lintas. Jalan-jalan masuk ke jalan-jalan utama harus dibatasi, sehingga kendaraan bermotor dari daerah-daerah tempat

⁵⁸ Lihat dalam *Angkatan Bersendjata Sriwidjaja*, Palembang, Senin, 25 Agustus 1969.

tinggal diharuskan masuk dan keluar pada tempat-tempat yang sudah ditentukan. Di belakang jalan-jalan tersebut pada kawasan yang khusus untuk bangunan rumah dan tempat tinggal ini disediakan tempat-tempat parkir yang cukup. Pada setiap kelompok yang terdiri atas rumah-rumah dan apartemen-apartemen, harus disediakan tempat-tempat untuk keperluan sosial yang penting seperti sekolah, tempat bermain, toko-toko kecil, tempat peribadatan seperti masjid, langgar, gereja, dan sebagainya. Daerah-daerah tempat tinggal yang lebih luas dapat disediakan gedung pertemuan umum, klinik, dan perpustakaan.



Gambar 61. Masjid Agung dan Air Mancur di tapak Jembatan Ampera Bagian Ilir Kota Palembang (Sumber: Kantor Arsip Daerah Sumatera Selatan).

Keberadaan Jembatan Ampera dengan simbolisasi fungsional tersebut, juga membuat pemerintah kota perlu menerapkan penataan penggunaan tanah dengan *landscape* yang juga harus bersifat fungsional. Maka, untuk segala penggunaan tanah di Kota Palembang harus dibuat suatu *landscape* yang bersifat fungsional, suatu rencana yang

menyangkut segala macam tumbuh-tumbuhan yang ada di sekitar kota. Setiap pengguna tanah memerlukan beberapa macam tanaman untuk tujuan praktis dan estetis. Di daerah perdagangan, pohon-pohonan di sepanjang jalan yang memberi ruang sebagai tempat berteduh bagi orang-orang yang sedang berbelanja, menolong membersihkan debu-debu jalanan dan mengurangi sinar cahaya silau yang dipantulkan oleh permukaan bumi dan bangunan-bangunan yang berwarna terang. Di daerah-daerah pusat pemerintahan dan kebudayaan, tanaman-tanaman dan pohon-pohonan berguna untuk tujuan yang sama seperti tersebut di atas dan sedikit banyak memberi rasa keagungan.

Di daerah industri, tanaman dapat mengisap asap dan bau-bauan yang ditimbulkan oleh proses-proses pengolahan barang-barang di pabrik. Di daerah-daerah tempat tinggal tanaman-tanaman dan pohon-pohonan sudah tentu merupakan suatu hal yang tidak boleh diabaikan oleh perencanaan dan arsitektur. Sehingga, hal tersebut akan memperlihatkan adanya suatu harmonisasi antara benda-benda buatan alam dan benda-benda buatan manusia. Menyemarakkan daerah tempat tinggal dan juga memenuhi fungsi penting sebagai tempat bermain dan pengatur panas matahari.

Taman-taman, lapangan terbuka, tempat bermain, kuburan dan tanah pertanian harus dipersatukan dalam suatu rencana yang terkoordinir dan merupakan suatu rangkaian "paru-paru pernapasan" dalam kota. Dalam rencana ini, di antara suatu daerah tempat tinggal dan suatu daerah tempat tinggal lainnya, diselipkan suatu daerah yang sudah mengalami *landscaping*, sehingga merupakan tempat menyenangkan serta aman bagi anak-anak kecil menuju ke sekolah. Di tempat di mana suatu *landscape* bertemu dan melintasi suatu jalan, pemerintah kota menata dengan mengadakan pengaturan terhadap orang-orang yang berjalan kaki.

Simbolisasi Jembatan Ampera sebagai penghubung antara daerah tradisional di seberang ulu dengan daerah modern di seberang ilir mesti dipahami dengan cara peningkatan daerah tradisional tersebut agar sejajar dengan daerah modern. Dari sekitar 500.000 jiwa penduduk Palembang,

lebih kurang 200.000 di antaranya tinggal di seberang ulu, akan tetapi pembangunan di seberang ulu tidak sebanding dengan seberang ilir. Contoh kecil misalnya, aliran-aliran air bersih dibandingkan dengan seberang ulu sangat jauh berbeda dengan seberang ilir.⁵⁹ Berdasarkan keadaan ini, maka simbolisasi fungsional sebagai penghubung bagian utara, seberang ilir kota dengan bagian selatan, seberang ulu kota tidak akan dapat diterjemahkan dengan baik jika pemerintah kota tidak menata dan membangun daerah selatan kota (Ulu Palembang). Bagian selatan Kota Palembang, yang dipisahkan oleh Sungai Musi yang lebar, dengan adanya Jembatan Ampera dapat langsung berhubungan dengan daerah perdagangan yang ditempuh menggunakan kendaraan.⁶⁰ Hal ini membuka kesempatan bagi daerah bagian selatan untuk berkembang sekaligus mempersatukan kedua bagian kota menjadi satu kesatuan yang erat. Daerah bagian selatan banyak mempunyai tanah-tanah terbuka di sekitar dekat jembatan tersebut. Daerah tersebut disediakan untuk daerah-daerah perdagangan, industri, kebudayaan, dan daerah-daerah tempat tinggal.

Tiap-tiap daerah yang ada di bagian selatan ini direncanakan dengan syarat-syarat yang sama seperti daerah bagian utara yaitu pola pembangunan yang dimulai pada tepian Sungai Musi sampai ujung timur Jembatan Ampera. Pembangunan kota bagian selatan dimulai dengan membuat jalan yang menyusuri sungai dan daerah rekreasi, di mana penduduk Kota Palembang dapat berkendara dan berjalan-jalan di petang hari sambil melihat-melihat cahaya gemerlap dari pusat perdagangan yang ada di seberangnya. Daerah rekreasi di sepanjang tepian selatan tersebut dapat juga dipergunakan sebagai alat pembendung banjir dan bilamana perlu dapat diteruskan di sepanjang sungai sampai suatu batas tertentu.

⁵⁹ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Selasa 26 September 1961.

⁶⁰ Untuk merealisasikan dan memelopori percepatan pembangunan di seberang ulu, maka Jalan Kedemangan sampai Jalan Lama di 7 Ulu Laut dilebarkan dari enam menjadi tujuh meter. Lihat *Fikiran Rakjat*, Palembang, 1 November 1967.

Pokok pembangunan sebagai sentralnya pada Jembatan Ampera ini, membuat Kota Palembang dapat tumbuh sebagai kota mandiri dan berdikari. Kota ini dapat memenuhi kebutuhannya sendiri dan membuat Palembang menjadi suatu pusat penghidupan, di mana segala-galanya disediakan secara seimbang, sekaligus dapat melayani seluruh daerah-daerah Sumatra Selatan.⁶¹ Pembangunan pusat Kota Palembang dengan sentral Jembatan Ampera ditunjang dengan pembangunan Jalan Raya Lintas Sumatra⁶² yang merentang dari Teluk Betung, Lampung sampai ke Dumai, Riau, suatu jalan raya yang merupakan *by pass* yang melayani lalu-lintas bergerak ke arah selatan dan utara Pulau Sumatra.

Sampai menjelang 1970-an, rencana dasar dari amanat Presiden Sukarno itu tidak banyak yang dapat direalisasikan, termasuk pemeliharaan Jembatan Musi yang menjadi terbenkakai. Persoalan muncul atas ketidakjelasan siapa yang harus bertanggung jawab secara administratif dan teknis. Sebab pemeliharaan jembatan ini memerlukan tenaga dan keahlian yang luar biasa. Tidak ada seorang pejabat baik di Kota Palembang maupun Provinsi Sumatra Selatan yang sanggup menangani jembatan tersebut.

Ide-ide di atas tampaknya sulit untuk direalisasikan. Kalau ide pembangunan tersebut dapat dilaksanakan, maka Palembang tentu akan tumbuh menjadi kota yang jauh lebih modern. Hanya sebagian dari cita-cita pembangunan pemerintah kota yang dapat dijalankan, sebagian lagi tidak. Menariknya, dari menjaga amanat pemerintah pusat oleh Pemerintah Kota Palembang, justru melahirkan konstruksi ideologis penataan-penataan dan kebijakan kota yang harus sejajar dengan modernisasi.

⁶¹ Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Rabu, 11 September 1963.

⁶² Lihat dalam *Duta Masyarakat*, Palembang, 24 Juli 1965, lihat juga dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Selasa, 15 November 1960. Realisasi pembangunan Jalan Trans Sumatra akan menghubungkan Tanjung Karang dan Lubuk Linggau dengan memakan biaya lima juta rupiah. Sementara dari Muara Enim ke Palembang, pembangunan jalan rayanya menelan biaya 7,15 juta. Di samping Jalan Trans Sumatra juga dibangun jalan-jalan yang melewati pantai Timur Sumatra yang akan menghubungkan Kota Palembang, Jambi, Pekanbaru, dan Medan yang dimulai pada 1960. Selain jalan, juga dilanjutkan dengan perbaikan Jembatan Bunga Mas di Lahat dan Jembatan Ogan di Baturaja.

Jalan Sudirman dan Jembatan Ampera menjadi tempat steril untuk mentalitas tradisional, maka segala yang berbau tradisional, dilarang lewat dan atau berada di sana, seperti becak misalnya. Kawasan Pasar 16 Ilir dan sepanjang Jalan Sudirman hanya diperuntukkan untuk pedagang modern, tidak untuk pedagang tradisional. Pedagang kaki lima berebut cepat dengan para petugas razia.

Sampai akhir 1960-an, Jembatan Ampera, tampaknya kurang berhasil dalam menciptakan konstruksi fisik bangunan kota, menyebar, dan membuat simbolisasi bangunan baru lainnya seperti ekologi simbolik, namun secara konstruksi ideologis Jembatan Ampera berhasil menjadi "senjata" utama atas nama modernitas. Modernitas berdiri dengan "gagah" di hadapan tradisionalisme sebagai semesta simbolik untuk Kota (modern) Palembang.

D. Modernisasi yang Terus Berlanjut

Hadirnya Jembatan Ampera membawa keadaan baru dalam konstruksi fisik Kota Palembang. Kendaraan-kendaraan yang melintas ke Pulau Jawa melewati Jembatan Ampera dengan rasa bangga, begitu juga sebaliknya. Citra modernitas Palembang tersebut, sebetulnya bagian dari ide yang disarankan oleh Sukarno dengan membangun gedung-gedung bertingkat di samping Jembatan Ampera. Jembatan Ampera adalah teks ideologis Sukarno yang dapat diterjemahkan dari berbagai sudut. Pemerintah lokal, seperti halnya Sukarno, menginterpretasikannya dengan citra modernitas, sementara penduduk lokal menginterpretasikannya dengan simbolisme kekuasaan. Namun dari perbedaan tersebut, keduanya, pemerintah lokal dan penduduk lokal sepakat, bahwa Jembatan Ampera adalah kebanggaan mereka. Mereka mencitrakan Jembatan Ampera sebagai pintu gerbang untuk mewujudkan citra Palembang Jaya. Secara ideologi maupun utopis, jembatan ini adalah pandangan mereka kedepan berdasarkan pandangan masa lalu untuk membangun kembali kebesaran di masa lampau.

Jembatan Ampera merupakan upaya identifikasi khas simbolisme ideologi Kota Palembang. Palembang dilabeli sebagai kota "*Empek-*

empek”, jenis makanan khas masyarakatnya, namun jika gambaran Jembatan Ampera ditampilkan maka mau tidak mau pikiran orang langsung tepat tertuju dengan Palembang. Tidak saja dalam kehidupan sehari-hari, bahkan secara resmi Jembatan Ampera merupakan bagian resmi yang tidak terpisahkan dari lambang Kota Palembang dan Provinsi Sumatra Selatan. Lambang kota didominasi oleh gambar jembatan, selain arus sungai sebagai simbolisasi terhadap Sungai Musi dan tangkup atau sirap rumah *bari* sebagai simbolisasi tempat tinggal orang Palembang. Lambang kota itu dilengkapi dengan tulisan “Palembang Jaya”.

Lambang kota ini mengandung makna simbolisme sebagai penafsiran terhadap visi dengan kata kuncinya terletak pada tulisan “Jaya”. Palembang jaya di masa lampau sekaligus jaya pada masa sekarang dan akan datang. Pada masa lampau, Palembang pernah menjadi pusat politik, ekonomi, dan budaya Nusantara bahkan Asia. Kejayaan masa lampau tersebut, dihadirkan dengan eksistensi Kerajaan Sriwijaya di Palembang. Sriwijaya mampu menjadi kerajaan maritim yang menguasai jaringan politik dan ekonomi dari Sungai Musi, Selat Bangka, Selat Jawa hingga ke Selat Malaka, bahkan ke Laut Cina Selatan. Berdasarkan kejayaan di masa lampau, ke depan Palembang ingin mencapainya dengan landasan Jembatan Ampera. Lambang kota bukan saja goresan tanpa makna, namun visualisasi dari kehendak masyarakat Palembang yang bertumpu pada Jembatan Ampera dengan kekuatan ekonomi yang disimbolkan pada arus Sungai Musi dan kekuatan politik yang disimbolkan dari sirap rumah *bari*. Ampera adalah jembatan untuk meraih kesuksesan Palembang di masa sekarang dan akan datang. Semangat yang demikian sebenarnya sesuai tujuan Sukarno menghadirkan jembatan ini di Palembang.

Kesan pertama yang muncul dari Jembatan Ampera adalah kemodernan baru dalam hidup. Orang luar yang baru masuk akan mempunyai kekaguman luar biasa jika melewati kemegahan jembatan tersebut. Arsitekturnya mengagumkan dan mencengangkan, walaupun lepas dari keakraban tradisional Palembang. Justru inilah yang menjadi nilai estetikanya. Arsitek Madani Idrus,⁶³ melontarkan suatu kalimat

⁶³ Wawancara Palembang, 28 Juli 2005.

yang sangat menarik, menurutnya apa jadinya jika tower kembar Ampera tidak dibuat kubus, tetapi memakai teknik sirap rumah *bari*. Ini artinya, simbolisme ideologi neomodernitas yang dikesankan Jembatan Ampera, tidak mudah diwujudkan karena tetap mengandung nilai ketradisional.

Simbolisme ideologi neomodernitas yang dikesankan Jembatan Ampera menjadi sangat menarik jika lewat dari seberang ulunya. Seolah-olah orang dibawa dari alam tradisional ke modern. Dari seberang ulu yang tradisional setelah melewati jembatan, orang diajak melihat aktivitas kesibukan modern yang dipacu dari rutinitas ekonomi sebab begitu turun dari jembatan orang bertemu langsung Jalan Jenderal Sudirman yang merupakan jalan utama kota. Baik sisi kiri maupun kanan jalan ini terlihat bangunan-bangunan yang menandakan denyut nafas ekonomi dan perdagangan. Masyarakat urban yang homogen akan terlihat berlalu-lalang di sini. Seorang toke *koko* Tionghoa keturunan dengan sibuk menghitung uang yang didapat tokonya, sementara anak-anaknya berusaha menyapa dan melayani pembeli. Di lain ruko, rumah toko seorang *Ayib* keturunan Arab sibuk dengan mistar pengukurnya memotong kain yang dibeli orang. Sementara, biasanya di ruko-ruko ujung baik kiri maupun kanan, laut ataupun darat selalu ada toko martabak. Orang uluan lebih sering menyebutnya restoran, yang dikuasai oleh keluarga yang berinisial "Har", di mana akan terlihat deskripsi seorang *Tambi* keturunan India yang memakai peci haji duduk santai di meja kasir, baik melayani faktur pembelian pelanggan maupun mengawasi anak-anaknya yang dengan lincah membolak-balik martabak yang sedang digoreng.

Menarik sekali opini yang coba dibangun oleh koran lokal *Obor Rakyat*.⁶⁴ Pada suatu hari *Obor Rakyat* memuat pendapat, kalau tidak dikatakan suatu permohonan, mengenai jalan utama Kota Palembang, Jalan Jenderal Sudirman. Ada keinginan yang disuarakan koran tersebut tentang perlu *retul*, diganti nama Jalan Sudirman. Mereka beranggapan bila mendengar nama Malioboro, maka asosiasi orang akan tertuju pada

⁶⁴ Lihat dalam *Obor Rakyat*, Palembang, Senin, 22 Agustus 1960.

Kota Yogyakarta. Demikian dengan nama Jalan Asia-Afrika orang akan ingat dengan Kota Bandung. Jalan Goa pikiran orang akan melayang tentang Kota Makassar di Sulawesi [Selatan]. Nama-nama jalan tersebut mempunyai pengertian yang bersejarah akan kotanya. Tetapi jika orang mendengar Jalan Sudirman, pertanyaan besar akan muncul, apakah ingatan orang akan tertuju dengan Kota Palembang? Pertanyaannya apakah ketika Jalan Sudirman disebut mampu memberikan asosiasi dengan kota Musi ini? Tentu jawabannya tidak.

Menurut koran ini, apa artinya Jalan Candi Welang,⁶⁵ di samping Pasar Cinde yang sempit dan sepi. Koran ini mengusulkan agar Jalan Sudirman diganti saja dengan Jalan Pasar Malam karena ramainya seperti pasar malam atau dengan nama yang sesuai dengan sejarah Palembang. Namun usul tetap usulan, sepertinya tidak ada tanggapan karena diterbitan-terbitan berikutnya tidak diketemukan perdebatan atau opini tentang *retul* nama Jalan Jenderal Sudirman tersebut.

Menurut Nas,⁶⁶ nama-nama jalan merupakan semacam kenyataan sosial kolektif. Nama jalan adalah waktu yang membeku di dalam kota, bayangan dan etos kota serta melambangkan hakikat. Tetapi menariknya, jika dikaji dengan modernisasi kota, Jalan Sudirman tampaknya harus diakui sebagai media efektif untuk pemahaman modernisasi. Apa jadinya, misalnya, kalau nama ini diganti dengan nama lokal yang tradisional, tentunya akan berlawanan dengan kesan modernisme yang ingin disampaikan dengan kehadiran Jembatan Ampera. Inilah alasan jalan ini dirasakan tidak perlu diganti.

Sebetulnya nama Jalan Sudirman pada zaman kolonial Belanda bernama khas Palembang, yaitu Jalan Tengkuruk. Suatu nama yang diberikan mengingat jalan tersebut dibangun di atas timbunan Sungai Tengkuruk. Pada masa Pendudukan Jepang, namanya diganti menjadi Jalan Miaji. Kiranya pada pascakolonial, untuk mengingat kenangan

⁶⁵ Bagian Hubungan Masyarakat Pemerintah Kotamadya Dati II Palembang, *Petunjuk Kota Palembang* (Palembang: Pemerintah Kotamadya Dati II Palembang, 1997), hlm. 2. Candi Welang atau Cinde Welan merupakan salah seorang sultan Kesultanan Palembang.

⁶⁶ Nas, 1995, *op.cit.*, hlm. 64.

kolektif masyarakat Indonesia, jalan ini diberi nama Sudirman, seorang Panglima Besar pertama di Indonesia, bukan dikembalikan pada nama Tengkuruk. Pada daerah seberang ulu sebelum naik jembatan, jalannya bernama Ahmad Yani, seorang pahlawan nasional yang menjadi korban keganasan Gerakan Satu Oktober. Terbunuhnya Jenderal Ahmad Yani dan kawan-kawan menandai berakhirnya suatu era orde "yang sudah" lama dan dengan perantara jembatan, bernama Amanat Penderitaan Rakyat. Setelah melewatinya orang justru kembali pada zaman sebelumnya, yaitu revolusi fisik, dengan rohnya Jenderal Sudirman. Kalau diartikan secara simbolik, pemaknaannya justru menarik, orang yang berada pada masa akhir yang tidak menentu, seperti gambaran orde "yang sudah" lama, jika mampu melewati tonggak di masa transisinya, maka akan kembali lagi ke masa yang penuh kegemilangan dan kebesaran, seperti gambaran tokoh Sudirman.

Pada pangkal Jalan Sudirman tersebut di ujung jembatan, terdapat bunderan air mancur. Secara resmi tentu maksudnya sebagai pengindah kota, namun secara simbolis bisa saja air mancur mengandung dua makna. *Pertama*, air mancur ini bermaksud mengingatkan orang bahwa dulu jalan ini dibangun di atas timbunan Sungai Tengkuruk, yang mengandung "air" yang sisanya dikumpulkan dalam kolam tersebut. *Kedua*, selain Islam, Buddha, dan Hindu adalah dua agama yang pernah besar di Palembang pada masa Sriwijaya. Menurut mitos Hindu seperti makna dalam gambaran Candi Bumiayu yang diketemukan di Kabupaten Muara Enim, pada bagian depan gapura candi selalu terdapat *pasu*, tempayan air tempat orang mensucikan diri dengan cara membasuh kaki sebelum masuk ke tempat peribadatan. Penganalogian hal tersebut dengan kehadiran air mancur di depan Jembatan Ampera, bisa saja dapat dipahami.

Pada waktu jembatan ini selesai dibangun, orang yang berdiri di atas Jembatan Ampera seolah bercermin pada kaca benggala dimensi-dimensi realitas historis dan harapan masa depan Palembang. Hal ini tentunya sesuai harapan Sukarno dalam setiap pidatonya bahwa bangsa Indonesia ingin menjadi negara mercusuar, penerang, dan pelopor

negara lain. Indonesia mampu mendirikan bangunan-bangunan indah dan megah seperti Monumen Nasional atau Monas, *Sport Hall* Gelora Bung Karno, Hotel Indonesia, dan sebagainya. Proyek-proyek ini sebagai usaha Sukarno untuk mengembalikan kepercayaan, kesanggupan serta harga diri bangsa Indonesia, Jembatan Ampera termasuk dalam konsepsi Sukarno tersebut.

Simbol kemegahan tersebut terlihat jelas ketika orang berdiri di atas jembatan ini. Jika memandang ke kiri, orang Palembang lebih suka menyebut istilah ini dari pada arah mata angin, barat, tampak dimensi politik Palembang. Bekas kantor residen masih nampak dengan anggun dengan arsitektur kolaborasi bentuk rumah *bari* yang tradisional dengan bahan batu yang modern Eropa, sebagai simbol kekuasaan kolonial masih tetap dibiarkan berdiri. Bahkan dari arsitekturnya tersebut orang masih bisa menangkap walaupun mereka melakukan penetrasi dan eksploitasi terhadap Palembang, namun ada suatu nuansa yang bisa dideskripsikan dari bekas rumah residen tersebut tentang usaha kolonial untuk mencoba berbaur dengan masyarakat pribumi Palembang. Keinginan untuk berakulturasi dengan budaya lokal Palembang sejalan dengan pendapat Djohan Hanafiah.⁶⁷ Menurutnya, hampir semua pendatang di Palembang mencoba untuk melakukan proses adaptasi terhadap budaya lokal. Para sultan yang berasal dari Jawa dan berkuasa di Palembang dalam corak budayanya justru memperlihatkan suatu realitas untuk beradaptasi dengan budaya setempat.

Pusat kekuasaan kolonial ini berdampingan langsung dengan Keraton Benteng Kuto Besak yang merupakan pusat kekuasaan Palembang prakolonial. Pada waktu berdirinya Jembatan Ampera, benteng ini dijadikan pusat dari administrasi penguasa militer, Komando Territorial II/Sriwijaya. Nas,⁶⁸ melihat adanya gejala penguasaan militer dan dunia pendidikan serta tempat hiburan atas gedung-gedung peninggalan sejarah di Palembang. Benteng Kuto Besak ini masih dikelilingi oleh

⁶⁷ Wawancara Palembang, 13 Maret 2005.

⁶⁸ Peter J. M. Nas, 1995, *loc.cit.*

bangunan-bangunan kolonial lainnya, namun yang paling menyolok dan monumental karena dibangun empat lantai adalah bangunan *watertower*, menara air di sudut kanan kraton. Menara air adalah saksi bisu modernisasi yang dijalankan kolonial di Palembang, selain itu juga menara ini pernah menjadi tanda peringatan dalam setiap pertempuran di Palembang, baik di zaman Jepang maupun pada waktu perjuangan rakyat Palembang masa revolusi fisik. Sirinenya, menjadi pertanda bagi penduduk Palembang akan timbulnya peperangan, baik di zaman pendudukan maupun revolusi kemerdekaan. Sejak kembalinya penguasaan sipil di Palembang 1955, menara air sampai sekarang dijadikan pusat pemerintah Palembang, kantor wali kota.

Pada sisi kanan, berdasar mata angin, timur Jembatan Ampera, orang yang berdiri di sana akan melihat pusat denyut nadi perekonomian Palembang. Gedung-gedung yang terdiri atas los-los, rumah toko berarsitektur Cina berjejer di daerah yang lebih dikenal dengan nama Pasar 16 Ilir ini. Pada tepian pasar tampak tambatan tali-temali motor-motor *tongkang*, perahu bermotor yang menunggu barang untuk dibawa ke daerah pedalaman. Pasar 16 Ilir dikuasai oleh kaum urban pendatang baik keturunan Tionghoa, Arab, India bahkan orang-orang Padang. Pendatang Jawa lebih banyak bekerja sebagai buruh kasar di pasar yang mengangkut barang dagangan *toke* Palembang dan uluan ke atas tongkang.

Citra elitis di balik mitos "menakutkan" tentang Jembatan Ampera diciptakan masyarakat uluan yang pedalaman dan tradisional. Bagi masyarakat Palembang sendiri, dalam beberapa wawancara tidak diketemukan mitos tersebut, namun mitos tentang adanya tumbal potongan *kepalo tetak*, potongan kepala anak kecil yang dijadikan korban dalam membuat fondasi tiang-tiang Jembatan Ampera, bersemayam dalam ingatan kolektif mereka. Beberapa wawancara dengan orang tua asal uluan membenarkan mitos tersebut. Rupanya di balik mitos "menakutkan" ini tersusun muatan simbolis elitis masyarakat uluan dalam memandang Jembatan Ampera. Pembangunan Jembatan Ampera bagi mereka sesuatu yang besar, megah, dan mewah yang

mampu menembus dasar Sungai Musi yang dalam dan luas. Citra elitis ini tersimpul dari makna sebutan uluan, kata "*proyek*" untuk jembatan ini, daripada Ampera yang merupakan nama resmi. Mitos tersebut bisa juga mengandung makna simbolis sebagai ungkapan yang ditanamkan kepada anak-anak kecil agar kelak kalau sudah besar jangan pergi ke kota. Kota adalah janji harapan yang kadang memberi kekosongan bagi pendatang.

Menurut koran *Suluh Indonesia*,⁶⁹ pada waktu peresmiannya, Jembatan Ampera dijadikan pusat rekreasi Kota Palembang. Menurut rencana, di sepanjang tepian Sungai Musi baik seberang ilir maupun seberang ulu dengan jarak sepanjang seribu lima ratus meter dan sesuai pula dengan keindahan jembatan akan dirubah menjadi *boulevard* yang indah sehingga nantinya daerah sekeliling jembatan benar-benar akan menjadi kebanggaan dan merupakan pusat rekreasi Kota Palembang.

Citra tentang kebanggaan dari Jembatan Ampera dapat dilihat dari sentralitas pembangunan Palembang. Secara politis, semua bangunan pemerintah dipusatkan di jembatan tersebut. Kantor wali kota, kantor gubernur, dan kantor pemerintahan lainnya berada dalam jaringan seputar jembatan. Secara ekonomis, perdagangan terpusat di sekitar jembatan, artinya semua aktivitas baik pemerintah maupun penduduk lokal berpusat di sekitar jembatan tersebut. Gedung-gedung baru, seperti mall dibangun sepanjang jalan utama Jenderal Sudirman, yang merupakan terusan dari jembatan tersebut. Perayaan hari-hari besar, seperti hari kemerdekaan, dipusatkan pada aliran Sungai Musi. Lomba bidar yang merupakan olahraga tradisional masyarakat Palembang finisnya menyentuh tali yang dipasang di bawah jembatan.

Warga kota yang paling banyak mengeluarkan keringat untuk kotanya, dengan kehadiran Jembatan Musi tersisihkan dari kotanya. Menariknya, dalam pembangunan Jembatan Ampera, di sebuah catatan masa lampau disebutkan bahwa yang paling banyak berkorban dalam pembangunan jembatan tersebut adalah warga kota yang ada di seberang ulu yaitu Kampung 7 dan 8 Ulu. Mereka harus merelakan perumahan dan

⁶⁹ Lihat dalam *Suluh Indonesia*, Jakarta, Selasa 14 Desember 1965.

tanahnya yang telah dihuni secara turun temurun kepada Proyek Musi, atas setiap bangunannya, mereka hanya menerima ganti rugi berupa "uang pindah" sebesar Rp 500.000,-, lima ratus ribu rupiah. Warga kota ini menerima walaupun dengan berat hati, mereka umumnya sadar dan semata-mata gembira melihat Kota Palembang menjadi lebih besar dan modern. Demikian juga warga kota di seberang ilir, toko-toko mereka bersama bangunan milik pemerintah, seperti Bank Indonesia dan Bank Tabungan Negara, semuanya harus meninggalkan tempat dan pindah ke tempat lain.

Sementara, bagi masyarakat uluan Palembang, jika mereka akan masuk ke Palembang, dari atas Jembatan Kertapati kemegahan dua buah menara kokoh Jembatan Ampera sudah tampak seolah memberi ucapan "*selamat datang*" bagi mereka. Ada idiom menarik di kalangan orang uluan, jika tidak menaiki Jembatan Ampera, maka mereka merasa belum sampai ke Palembang dan kalau sudah naik jembatan tersebut, sukar kembali lagi ke kampung halaman. Idiom seperti itu menyebabkan mereka menjadi penduduk migran maupun urban di Kota Palembang. Mereka bekerja serabutan mulai dari penarik motor perahu *ketek* sampai ke tukang becak yang disewakan para *toke* Tionghoa. Penduduk migran dan urban ini bahkan menjadi kaum pembentuk kawasan *slum* kota. Mula-mula mereka pergi ke kota sendirian, lalu diikuti anak dan istrinya serta beberapa kerabat keluarganya. Pada awalnya, mereka belum memiliki rumah sendiri, mereka menyewa bedeng di bawah kolong rumah panggung, membuat gubuk di tanah-tanah liar, atau membuat rumah-rumah rakit di daerah Sekanak.

Sebagian besar dari kaum migran yang mencari uang musiman, tinggal di rumah kontrakan, jika tidak mengontrak mereka tidur di dalam becaknya. Realitas ini memang tidak sejalan dengan apa yang diharapkan. Datang ke kota dengan penuh harap namun justru kesulitan yang di dapat. Bait-bait puisi berikut menggambarkan dengan sangat baik mengenai kehidupan dan ungkapan "warga kota perantau" di Kota Palembang:⁷⁰

⁷⁰ Puisi ini berjudul "*Kota Tersajang*" ditulis oleh Mouthalib Adams. Lihat dalam *Batanghari Sembilan*, Palembang, Minggu, 15 September 1963.

Pertama langkah perantauan menemui keramaian
Disajatnya hati antara suka dan duka
Bertepuk di dada jang lapang tentang indahnya kota
Bersorak tjita ingin berlomba

Palembang,
Disini pula tersangkut diri mendambahkan
Untuk kehidupan jang datang berlanjut
Menanti masa jang tak pernah berachir

Palembang,
Kota kesajangan anak perantau
Tempat bermukim semua hati
Tempat leluhur gending sriwidjaja
Tiada lupa dari kenangan.

Ada kecenderungan setelah Jembatan Ampera berdiri, kaum urban yang tidak memiliki keterampilan dan keahlian semakin tersisih. Maka seperti kaum yang kalah, mereka menggunakan senjata-senjata mereka seperti mencuri, mencopet, jambret, dan perampok. Beberapa bekerja menjadi tukang parkir dan *centeng*, jagoan para *toke* Tionghoa maupun pribumi untuk menjaga usaha dagangnya. Citra inilah yang membangun simbol kekumuhan dan kekerasan Palembang. Menurut Akib,⁷¹ jika di Jawa proses urbanisasi lebih banyak didorong oleh faktor terdesaknya hidup di desa, maka di Palembang berbeda, “tarikan” keadaan kehidupan di kota yang diliputi kemewahan dan keistimewaan menjadi magnet utama kaum urban yang memadati kota.

Ruang air yang sebelumnya demikian luas, mulai dipersempit dengan kehadiran ruang daratan. Jika pada masa kolonial, orang-orang Belanda menggambarkan Kota Palembang sebagai kota yang tidak teratur dan kotor, maka hal tersebut tidak jauh berbeda dengan pandangan pemerintah Kota Palembang pada saat itu. Penataan ruang daratan oleh

⁷¹ Raden Muhammad Akib, 1956, *op.cit.*, hlm. 166.

pemerintah kota di mulai saat peresmian jembatan tersebut. Ruang air dengan rumah rakitnya mulai digusur untuk dijadikan rumah tiang di ruang daratan. Jalanan, terutama jalan protokol mulai dibersihkan dari hal yang berbau kekumuhan seperti becak dan mobil-mobil tua. Populasi kota bertambah pesat seiring dengan adanya urbanisasi sebagai daya magnet dari modernisasi kota. Pada 1961 penduduk kota berjumlah 474,971 dan berkembang pesat menjadi 787,187 pada 1980.⁷²

Penduduk mengikuti proses modernisasi kota justru dengan sikap perluasan “ruang daratan”. Pemukiman wilayah pinggiran semakin diperluas khususnya pembentukan kampung di sepanjang jalan utara “buatan” Jepang menuju bandara. Penduduk mulai mengadopsi pola pembangunan kolonial dengan membuat rumah tinggal tanpa tiang, kampung-kampung tersebut dibentuk dengan menimbun rawa-rawa memakai tembokan tanah atau batu.

Perbaikan kampung yang menjadi program Karsten dalam *masterplan* tahun 1936 tidak jalan karena jumlah penduduk kota yang semakin padat dan terpusat di daerah sentra. Seberang ulu yang diharapkan berkembang menjadi kota “modern”, sebaliknya tumbuh menjadi kampung-kampung sesak dan kumuh yang tidak terkendali. Masyarakat urban yang berdatangan dari dua arah mencoba mendesak kota, dari bagian utara seberang ilir datang dan berdiam masyarakat Banyuasin dan Sekayu. Sementara, “orang-orang uluan” yang datang dari “pedalaman” Sumatra Selatan berdiam di wilayah seberang ulu. Pembangunan dengan dasar menembok rawa-rawa mengakibatkan hilangnya sebagian besar “ruang air” dengan makin luasnya “ruang daratan”, sehingga air yang mengendap dan berpindah langsung ke Sungai Musi akan datang lagi dan meluap menjadi genangan banjir dikala musim hujan atau pasang laut.

Kata tradisional menjadi idiom yang bisa mendatangkan alergi bagi penguasa kota. Kebijakan kontradiktif pertama yang dikeluarkan adalah pelarangan terhadap pewarisan tradisi untuk hidup dan bertempat tinggal di atas rumah rakit. Persoalan urbanisasi penduduk sejak adanya

⁷² Peter J.M. Nas, 1995, *op.cit.*, hlm. 138.

Jembatan Ampera dikhawatirkan dapat memicu kembali lahirnya tradisi untuk tinggal di rumah rakit bagi para pendatang tersebut. Sinyalemen ini mulai terlihat ketika pertengahan 1960-an muncul lima buah rumah rakit di atas muara Sungai Sekanak. Larangan ini sekaligus telah menghalangi kembali dihidupkannya “ruang air” lewat rumah rakit masyarakat yang merupakan ciri khas rumah terapung Palembang. Karakteristik rumah rakit yang biasanya dibangun oleh “pendatang kota” dengan ciri memanjang di tepi Sungai Musi seperti pita dalam lukisan van Sevenhoven pada masa kota keraton menjadi musnah.

Rumah limas atau rumah *bari* sendiri yang merupakan tempat tinggal tradisional yang penuh makna filosofis mulai tersingkirkan. Kalau di zaman kolonial segregasi spasial penduduk berdasarkan ras, maka di masa awal transisi tersebut segregasi mulai terlihat dari status sosial penduduknya. Menurut Nas,⁷³ kelas pejabat pemerintah baru tersebut mulai menempati rumah-rumah di bekas kawasan pemukiman Eropa Talang Semut. Kelas atas dan menengah (pejabat dan pedagang) lebih menyenangi membangun rumah gaya Indis di Talang Semut dari pada rumah limas. Hal ini nampak dari banyaknya bangunan Indis di daerah Bukit Besar yang merupakan pemukiman kelas elite Palembang di awal masa transisi. Kebijakan modernisasi kota dengan kehadiran Jembatan Ampera berpengaruh pada angkutan kota. Angkutan tradisional, becak sebagai lahan mata pencaharian para urban dari uluan, menjadi barang yang haram untuk hadir di jalan-jalan protokol karena merusak “pemandanga” lalu lintas kota. Para kondektur mobil oplet tua, masyarakat menyebutnya *mobil ketek*, juga mengalami nasib serupa dengan becak.

Pemaknaan yang berbeda antara Pemerintah Kota Palembang yang menganggap Jembatan Ampera sebagai modal modernisasi kota dan pelarangan bagi hal-hal yang tradisional, terutama yang dibawa kaum migran uluan. Persepsi dan tindakan ini menyebabkan penduduk lokal menganggap Jembatan Ampera sebagai simbol kekuasaan yang sombong. Oleh karena itu, animo masyarakat untuk memelihara Jembatan Ampera

⁷³ Peter J.M. Nas, 1995, *op.cit.*, hlm. 140.

tidak dibarengi dengan rasa kepemilikan yang kuat. Jembatan Ampera, pada masa sekarang sudah tidak bisa diangkat lagi karena berbagai persoalan. *Pertama*, sejak 1970-an, arus kendaraan yang ada di Palembang semakin padat, bukan saja kendaraan Kota Palembang sendiri melainkan juga berbagai kendaraan antarprovinsi, sehingga jembatan yang ada satu-satunya ketika itu tidak bisa mengakumulasi beban kendaraan yang masuk ke kota lagi. Jika bagian tengahnya diangkat untuk melewati satu buah kapal membutuhkan waktu sepuluh sampai tiga puluh menit, kalau keadaan tersebut diteruskan maka kendaraan yang akan antri di kedua bagian jalan seberang ilir dan ulu akan menunggu lebih kurang dua ratus mobil di seberang ilir dan dua ratus mobil di seberang ulu. Bila satu mobil memakan ruang tiga meter, maka jalan yang dipergunakan oleh antrian mobil tersebut adalah 2000 x 3 meter per hari sehingga ada enam ratus meter mobil yang antrian di seberang ilir dan enam ratus meter di seberang ulu.

Kedua, adanya perlawanan halus terhadap simbol kekuasaan dan kesombongan yang disebabkan kebijakan modernitas pemerintah kota karena kehadiran simbol modernitas tersebut, Jembatan Ampera. Koran *Sumatra Ekspres*,⁷⁴ pada waktu renovasi Jembatan Ampera 1991 menggambarkan bahwa dalam masyarakat berkembang isu, kabarnya dulu banyak sekrup dan kabel-kabel digerogeti dan dijual ke Pasar Loak di Cinde. Plat baja di pangkalan *tower* sudah keropos oleh kencing *wong* (orang Palembang). Menurut buku *Petunjuk Kota Palembang*,⁷⁵ sejak 1970-an, bagian tengah tempat menaikturunkan badan jembatan tidak lagi berfungsi seperti sedia kala. Hampir 1000 ton pemberat untuk mengimbangi penarikan bagian tengah jembatan tersebut diangkat dan dibongkar serta tidak dipasang pada bagian kedua menara jembatan tersebut.

Menariknya dari persoalan antara pemerintah daerah yang juga bagian dari kebijakan nasional dan *image* yang bertolak belakang dari

⁷⁴ Lihat dalam *Sumatera Ekspres*, Palembang, 12 Januari 1991.

⁷⁵ Humas Pemda Dati II Kotamadya Palembang, *op.cit.*, hlm. 107.

penduduk lokal tersebut bahwa Jembatan Ampera ternyata membawa “roh” dan “jiwa” neo-modernitas baru dalam pembangunan di Palembang. Konsep ideologis Sukarno, seperti terminologi ideologi Lefort, menjalani transformasi yang sangat baik, identitas dari ideologi yang semula hanya sebatas imajinasi sosial Sukarno dapat diterjemahkan dan dipertajam oleh pemerintah lokal. Terjemahan tersebut dapat dilihat dalam “bahasa kehidupan sehari-hari” yaitu keinginan pemerintah lokal dalam memodernisasi Palembang “baru”. Namun bagi warga kota, terutama pendatang atau kaum urban, menganggap Jembatan Ampera sebagai muara dari persoalan pelik mereka. Persoalan modernisasi kota oleh pemerintah lokal dengan kehadiran Jembatan Ampera mengundang persoalan pelik. Penduduk lokal menangkap simbolisme yang menjadi tujuan diadakannya jembatan ini di Palembang dianggap keliru. Terjadi kontra simbolisme di kalangan penduduk, simbol modernitas justru melahirkan simbol kekuasaan yang sombong. Simbol ini sangat mungkin berawal dari arsitekturnya yang tidak mengandung sedikitpun unsur budaya dan filosofis lokal sehingga seolah menggambarkan “kecongkakan” karena “mangangkangi dunia lokal”.

Bagi Pemerintah Daerah, Jembatan Ampera dianggap telah menempatkan diri sebagai pusat utama pembawa modernitas kota, sebagai jawaban atas persoalan untuk menghilangkan *gap* antara seberang ilir yang modern dan seberang ulu yang tradisional. Sejak pertengahan 60-an tersebut, modernitas selalu dikedepankan dalam isu pembangunan kota. Jembatan ini menimbulkan polemik, karena “pengaruhnya” terhadap berbagai kebijakan kontradiktif terhadap tema kuno, kotor atau kumuh, dan tradisional kota.

Hal tersebut memiliki arti terhadap ideologi Jembatan Ampera yang secara ideologis jembatan tersebut tidak sekadar sarana pengintegrasian tapi juga sebuah “kode interpretasi” yang menyelamatkan integrasi melalui justifikasi sistem otoritas yang ada. Setiap sistem otoritas berusaha melegitimasi diri di mata setiap individu. Di sini, ideologi mengklaim legitimasi untuk dirinya sendiri melampaui kepercayaan kepadanya, dan ideologi dimunculkan untuk memenuhi pengikisan legitimasi itu sendiri.

Ideologi Jembatan Ampera mulai tidak berhubungan dengan dominasi secara umum, tetapi dengan dominasi kelas. Artinya, Jembatan Ampera mulai menjustifikasikan dominasi kelas melalui satu distorsi yang membalikkan realitas dan ide serta menyembunyikan ciri-ciri tertentu dunia sosial. Hal inilah yang menyebabkan timbulnya kontradiktif antara pemerintah lokal dan penduduk lokal. Kontradiktif tersebut, terlihat ketika pemerintah membuat kebijakan dalam menangani persoalan-persoalan kota seperti urbanisasi, penggunaan jalan, areal perdagangan sampai kepada pemaknaan berbeda tentang keberadaan Jembatan Ampera, antara kelas yang berkuasa, pemerintah kota, dan penduduknya.

BAB VI KESIMPULAN

Perubahan dalam sebuah kota, apalagi perubahan tersebut berjalan dalam jangka waktu yang lama, akan membawa berbagai konsekuensi bagi para pendukung politik, ekonomi, sosial, dan budaya pada warga kota. Perubahan tersebut, akan lebih banyak terlihat dalam tata ruang kota, baik penggunaan maupun penempatan-penempatan untuk kebutuhan kota tersebut. Bangunan publik yang berbentuk fisik dalam tata keruangan ini, bukan saja sekedar bangunan yang ditujukan untuk sebuah kebutuhan jasmani warga kota saja, namun ia juga menjadi sebuah simbol yang memiliki banyak makna.

Kalau perspektif ini dibahas dalam perubahan dan perkembangan sebuah kota akan menjadi menarik. Bagaimana "memahami", apa yang disebut dengan "warga kota", menafsirkan makna yang ada di sekitar mereka. Memahami sebuah realitas lain dari pengalaman kehidupan mereka sehari-hari dan konstruksi fisik kotanya. Pembentukan konstruksi kota seperti itu akan memainkan peranan menarik kalau masuk dalam sebuah kerangka lain, yang bernama ketidaksadaran dalam memori kolektif warganya. "Pertentangan" dalam ranah ideologis warga kota akan terlihat dalam pusaran pemaknaan mereka tentang apa yang mereka anggap dunianya, kotanya. Pertentangan, dengan apa yang disebut sebagai konflik kepentingan bersifat konstruksi ideologis dari sebuah ketidaksadaran akan pemaknaan simbolis konstruksi fisik tersebut, akan melibatkan berbagai domain kota, warga kota, antara penguasa kota (baca: daerah dengan pusat, penguasa kota dengan masyarakatnya, penguasa negara dengan masyarakat kota, atau antarmasyarakat kota).

Letupan-letupan pendahuluan di atas, nampaknya yang terjadi seiring munculnya konstruksi fisik atas Kota Palembang. *Pertama*, secara fisik pada masa lalunya, kota ini mengalami perubahan konstruksi fisik

yang "luar biasa". Berakhirnya masa Kesultanan Palembang dan mulainya kekuasaan kolonial Belanda atas kota ini, menandai gonggong pertama perubahan "wajah kota". Kota air pada masa kesultanan, dirombak sedemikian rupa untuk menjadi kota daratan pada masa kolonial. Mula-mula pergantian fisik ini masuk dalam wilayah politik, Benteng Kuto Besak, sebuah keraton yang dianggap simbol penguasa pribumi, di kelilingi bangunan-bangunan kolonial. Di bagian timur, "saudara kembar" Benteng Kuto Besak, Keraton Kuto Batu, disulap kolonial menjadi rumah Residen Palembang, lalu diikuti dengan bagian baratnya, dibangun *societiet*, balai pertemuan dan *schouwburg*, gedung pertunjukan di atas area taman keraton serta pada bagian belakang dibangun sebuah gedung bioskop "*bioscoop flora*" atau bioskop oriental.

Bangunan-bangunan ini diberi jaringan transportasi jalanan daratan dengan menimbun anak-anak sungai yang mengitari pusat kota. Sungai Tengkuruk berubah menjadi Jalan Tengkuruk, Jalan Merdeka melintas ke arah barat melintas bagian-bagian Sungai Kapuran dan Sungai Sekanak. Konstruksi fisik ini kemudian makin jelas ketika Palembang berubah menjadi sebuah *gemeente* pada awal abad ke-20. Ruang fisik menjadi lebih teratur, wilayah itu dibagi dalam empat zona, zona perkantoran di pusat kota dengan gedung *watertoren* sebagai kantor *gemeente*, zona perniagaan di sepanjang tepi Sungai Musi dengan gedung-gedung perusahaan dan wakil dagang berdiri di seberang ilir, zona industri umumnya di sepanjang sungai Musi bagian seberang ulu dengan maskotnya industri minyak di Plaju dan Sungai Gerong, serta zona pemukiman di daerah Talang Semut.

Konstruksi fisik dan berbagai simbol ini sebenarnya mengarah kepada suatu pengertian konsep pada apa yang disebut sebagai *symbolic universe*, semesta simbolik yang mengandung pengertian bahwa konstruksi fisik, pengetahuan tentang fisik juga memiliki makna pada suatu konstruksi ideologis. Simbol-simbol kolonial tersebut diciptakan untuk suatu tujuan konstruksi ideologis, mengubah "wajah kota" dari kota dagang dengan wajah tradisional menuju modern, baik secara fisik maupun roh warga kotanya. Secara politik, budaya kota ini adalah kota

dagang dan harus bermuatan modern. Simbol ideologi sebagai kota dagang modern tersebut memiliki paralelisme dengan dunia perdagangan dan perniagaan ekonomi Kota Palembang, yang memang sudah melekat pada “roh” kota ini sebelumnya. Simbol inilah yang secara langsung maupun tidak langsung membawa pengaruh pada pembangunan kota.

Yang menarik di sini, terbentuk hubungan antarteks yang indah seiring pengetahuan warga kota akan konstruksi fisiknya menjadi semakin baik. Indikasinya, muncul kesadaran akan kritik-kritik “halus” atas diskriminasi fasilitas dan tata kota. Keruangan kota, hadir dalam wadah “perang dingin di kota” antara penduduk dan penguasa kota. Berbarengan dengan ini muncul juga bangkitnya suatu kesadaran, kalau boleh dikatakan juga ketidaksadaran, akan apa yang dinamakan oleh warga kota sebagai “gosip-gosip” yang bercirikan pertentangan antara penduduk kota. Munculnya dikotomis dalam warga kota asli, antara *si iliran* dan *si uluan*, dicampuri berbagai varian-varian antara warga kota asli, warga kota lain, dan warga kota asing dalam kehidupan sehari-hari yang mulai bertransisi antara tradisional dan modern.

Tetapi yang tidak kalah menariknya adalah bahwa dalam konstruksi ideologis, akhirnya warga kota asli hadir sebagai pecundang. Mereka sadar, bahwa kota ini dikonstruksi oleh penguasa sebagai kota dagang modern, harus dibarengi juga dengan sikap dan sifat dagang modern dari warganya, bukan saja dalam bentuk modal namun juga dalam pola perdagangan. Hal seperti ini yang tidak dimiliki dengan baik oleh warga kota asli. Selama masa kolonial, sadar atau tidak sadar, warga kota asli dikondisikan atau mengkondisikan diri sebagai warga feri-feri, yang tidak dapat mengikutsertakan diri dalam sebuah bingkai penguasa kota. Maka akibat yang muncul, mereka menjadi orang-orang berdarah panas, agresif, dan cenderung acuh terhadap orang lain.

Penghadiran “Indonesia” di Kota Palembang pascakolonial, tentunya akan memiliki kesinambungan, baik dalam proses sinkronik maupun diakroniknya ketika menghadirkan modernitas di masa kolonial. Di dalam batasan tertentu, nanti juga akan memunculkan “pertentangan” kepentingan dari berbagai warga kota atas pemaknaan mereka.

Menariknya, kalau dalam masa kolonial letupan hanya pada warga kota, penguasa kota, dan penduduk-penduduknya. Maka pascakolonial, negara atau pusat akan juga masuk dalam arena ini. Menariknya juga, proses pemaknaan atas simbol, konstruksi fisik kota di masa pascakolonial, tentunya memiliki berbagai varian makna, konstruksi ideologis kota, yang berujung pada suatu semesta simbolik.

Setelah melewati masa transisi kemerdekaan yang penuh pergolakan dalam mencari identitas berupa simbol kota pada 1950-an, maka pada pertengahan 1960-an, dihadirkan di Palembang sebuah mosaik penuh makna dalam bentuk jembatan di atas Sungai Musi. Berbagai varian pemaknaan muncul atas simbol ini, pemerintah pusat, atau bisa dibaca Sukarno, tujuannya mengabdikan kebutuhan warga Kota Palembang atas sebuah jembatan di atas Sungai Musi tersebut untuk sebuah pembentukan mengkotakan “Indonesia” dalam sebuah kota, tentunya Kota Palembang. Maka “Indonesia” yang dimaksud Sukarno tersebut, membangun Palembang, dalam konstruksi ideologisnya berarti membangun Indonesia.

Menciptakan Jembatan Musi, tidak saja untuk kebutuhan Kota Palembang belaka, tetapi harus juga untuk seluruh Indonesia. Secara ideologis Palembang adalah pintu gerbangnya Sumatera, walaupun Lampung secara geografisnya. Bagi Sukarno, melihat Palembang juga harus melihat perekonomian Sumatra Selatan secara utuh. Artinya memperbaiki Palembang, secara tidak langsung juga menjadi landasan dalam memacu perekonomian Sumatra Selatan tersebut, atau lebih luasnya daerah bagian barat Indonesia. Dibangunnya Jembatan Ampera di Palembang, bagi Sukarno merupakan suatu simbol keinginan kuat untuk maju dengan meninggalkan keadaan serba keterbelakangan di masa lampau dengan menyongsong zaman yang lebih maju dan modern. Hal tersebut bukan saja berlaku untuk Kota Palembang dan sekitarnya, namun berlaku pula bagi seluruh kota-kota lainnya di Indonesia. Pembangunan Jembatan Ampera ini bukanlah sesuatu yang bersifat mercusuar semata, akan tetapi berdasarkan pada perencanaan yang matang dan berwawasan Nusantara. Artinya, membangun Palembang

akan juga mempengaruhi kota-kota lain di Pulau Sumatra.

Jembatan Ampera dalam konsepsi Sukarno merupakan bagian dari membangun identitas bangsa, berkenaan dengan konsepnya dalam mewujudkan *character and national building*. Pembangunan Jembatan Ampera tersebut di mata Sukarno dalam rangka membangun karakter nasional Indonesia, khususnya dalam jiwa masyarakat Palembang, Sumatera Selatan, juga Pulau Sumatra serta rakyat Indonesia. Dengan demikian, harapan Sukarno untuk menumbuhkan kepercayaan diri bangsa Indonesia dan rasa harga diri bangsa dengan sendirinya akan muncul semakin kuat.

Sama seperti penciptanya, bagi pemerintah kota, Jembatan Ampera memiliki konstruksi ideologis yang mampu menjadikan Palembang dalam bentuk yang baru. Keinginan Sukarno dalam konstruksi ideologisnya, adalah amanat yang harus dijaga dan dilanjutkan. Ada banyak varian dalam pemaknaan jembatan ini oleh penguasa kota, Jembatan Ampera adalah penghubung antara pusat perdagangan yang sudah maju di sebelah utara dengan pusat perdagangan yang belum berkembang di sebelah selatan Sungai Musi. Sebuah simbol dari perubahan bentuk kota menuju kota perdagangan dan industri, sebagai *heritage*, penjaga warisan budaya kota dalam bentuk sebuah transformasi dari warisan budaya kuno yang dikemas dalam bentuk modern. Jembatan Ampera menjadikan kota mandiri dan berdikari, rekreasi, serta langkah permulaan dari perubahan-perubahan yang akan mempengaruhi *landscape*, pemandangan, dan bentuk Kota Palembang.

Dari berbagai varian tersebut, baik Sukarno maupun pemerintah kota, pada dasarnya memiliki konstruksi ideologis yang sama dalam semesta simboliknya, yaitu Jembatan Ampera adalah simbol yang membawa pemaknaan akan modernisasi kota, kota modern Palembang. Selanjutnya, konstruksi ideologis kota modern ini berpengaruh dan menyebar pada pembangunan kota secara utuh.

Namun, tampaknya pemaknaan oleh penguasa kota dan penguasa negara ini, tidak terjadi dalam pemaknaan masyarakatnya, warga kota secara umum. Mereka menginterpretasikannya dengan simbolisme

kekuasaan. Proses kelahiran baru sebuah modernisasi sebuah kota, memunculkan pengharapan, maka secara tidak langsung orang banyak berlomba untuk mengejar pengharapan di kota tersebut. Pengharapan ini melahirkan arus urbanisasi yang tidak sedikit, dari orang-orang uluan Palembang ke kota.

“Tarikan” keadaan kehidupan di kota yang diliputi kemewahan dan keistimewaan menjadi magnet utama kaum urban yang menyesaki kota tersebut. Bagi mereka, orang-orang uluan, kalau sudah sampai di Jembatan Ampera, maka sulit baginya untuk kembali ke kampung halaman. Idiom seperti itulah yang menyebabkan mereka menjadi penduduk migran dan urban Kota Palembang. Mereka bekerja serabutan mulai dari penarik *ketek* sampai ke tukang becak yang disewakan para *toke* Tionghoa. Mereka bahkan membentuk kawasan *slum* kota. Mula-mula mereka pergi ke kota sendirian, lalu diikuti anak dan istrinya serta beberapa kerabat keluarganya. Mereka tidak memiliki rumah sendiri, hanya menyewa *bedeng* di bawah kolong rumah panggung, membuat gubuk di tanah-tanah liar, atau membuat rumah-rumah rakit di daerah Sekanak.

Modernisasi memang dicap oleh sebagian orang cenderung tidak humanis, mereka yang masih berjiwa tradisional, kolot, kampungan akan menemukan ketidakberdayaan dan menjadi pencundang di kota. Tetapi bagi yang mengikuti alam modern, dengan memakai embel-embel pendidikan akan mudah masuk dalam akses keruangan kota dan tak jarang muncul sebagai pemenangnya. Jika pada masa kolonial banyak kaum urban yang berhasil hidup di kota, karena kedatangan mereka ke kota diikuti dengan keinginan mencari pendidikan, namun pada masa pascakolonial kaum urban yang datang sebaliknya, mereka tinggal di kota tetapi tidak siap menghadapi wajah kota yang modern.

Secara konstruksi fisik, kehadiran Jembatan Ampera pascakolonial sebagai jawaban akan produksi baru atas lahirnya wajah kota yang berbeda dengan masa kolonial. Ia sebuah simbol, yang memiliki makna sebagai penyebar ekologi simbolik, berpengaruh tidak saja bagi Palembang atau Sumatra Selatan seperti maknanya pada masa kolonial,

namun lebih jauh ia memiliki pengaruh yang bersifat kontinental, untuk seluruh Pulau Sumatra, bahkan lebih luas untuk seluruh kota-kota di Indonesia.

Namun, kehadiran simbol jembatan ini secara konstruksi ideologis, dapat dikatakan tidak lebih sebagai sebuah reproduksi dari masa sebelumnya, zaman kolonial. Bagi warga kota, terutama bagi penduduknya, mereka yang tidak memiliki akses keruangan kota, jalan yang mereka tempuh tidak lebih seperti masa-masa kolonial menjadi orang-orang berdarah panas, agresif, dan acuh terhadap “orang lain”. Ruang mereka hanya terbatas pada dunia yang lama, dunia pencurian, copet, jambret, perampok, tukang parkir atau *centeng*. Yang berpartisipasi dan bertanggung jawab pada kota, tetap saja “warga kota lainnya”, mereka yang dapat menikmati akses keruangan kota, kelompok pejabat atau penguasa kota.

DAFTAR PUSTAKA

Surat Kabar dan Majalah

Batanghari Sembilan.

Bintang Sumatra.

Boemi Melajoe.

Duta Masjarakat.

Fikiran Rakjat.

Hanpo.

Kedaulatan Rakyat.

Kemoedi.

Nasional.

Moesi.

Nieuwsblad voor de Residenties Palembang, Djambi en Bangka.

Obor Rakyat.

Palembangsche Nieuwsblad.

Pertja Selatan.

Pewartar.

Pewartar Palembang.

Semangat Moeda.

Soewara.

Suluh Indonesia.

Sumatera Ekspres.

Tjahaja Palembang.

Terajoe.

Buletin Palembang Jaya.

Gending Sriwijaya.

Gelora Musi.

Locale Belangen.

Sketsmasa.

Warta Bakti.

Arsip

Algemeene Secretarie, Batavia, 1942-1945, No. 3436.

Berita Negara No. 47, Tahun 1952.

Bespreking Palembang, 6-10, April 1949.

Indisch Verslag. 1931. Deel I.

Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2649, Tahun 1964.

Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2723, Tahun 1964.

Peraturan Daerah Tanggal dan No. 29/DPRK/1958 Tanggal 17 Mei 1958.

Pidato Sukarno di Hari Nasional Tanggal 17 Agustus 1963. Arsip Nasional (ARNAS), Jakarta.

Pidato PJM Presiden Sukarno Pada Upatjara Pemantjangan Tiang Pertama Projek Djembatan Musi di Palembang, 10 April 1962, nst. 616/65. Sekretaris Negara Kabinet Presiden Republik Indonesia. Arsip Nasional (ARNAS), Jakarta.

Pidato PJM Presiden Sukarno pada Pembukaan Gedung Baru RRI Palembang pada Tanggal 10 April 1962, nst. 397/62.-, Arsip Nasional (ARNAS), Jakarta.

Pidato PJM Presiden Sukarno pada Rapat Raksasa di Depan Kantor Gubernur Palembang pada Tanggal 10 April 1962, nst. 388/62.-, Arsip Nasional (ARNAS), Jakarta.

Regeerings Almanak Tahun 1866.

Speech of President Sukarno at a Ceremony of Planting the First Pile of the Musi Bridge, Palembang, April 10th, 1962. Translation, nst. 370/63.-, Arsip Nasional (ARNAS), Jakarta.

Staadblad van Nederlandsch Indie, No. 466, Tahun 1906; No. 528, Tahun 1907; No. 612, Tahun 1918; No. 465, Tahun 1921.; No. 506, Tahun 1929; No. 352, Tahun 1930.

Buku dan Artikel

"Aanteekeningen en Schetsen over Palembang", dalam *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie*, 6. 1844.

A. Bagoes P. Wiryomartono, *Seni Bangunan dan Seni Binakota di Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1995.

- Abdullah Rivai Chan, dkk., *Pedoman Turisme II Palembang*. Palembang: Panitia Penerbitan "Pedoman Turisme II" Palembang, TT.
- Abidin Kusno, "Studi Perkotaan dalam Perspektif Postcolonial", *Paper I untuk diskusi di Workshop: Street Image: Decolonization and Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture, 1930-1960s*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 31 Agustus 2004.
- Adatrechtbundels: Zuid-Sumatra bezorgd door de Commissie voor het Kon. Instituut voor de taal-, land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indie*. -'S-Gravenhage: Nijhoff, 1930.
- Ali Amin, *Kesan-Kesan dalam Kehidupan dan dalam Berkarya: Pengalaman Seorang Pegawai Tiga Zaman*. Palembang: Humas Pemerintah Kotamadya TK II Palembang, 1998.
- Alkemedede, J. A. van Rijn van, "de Hoofdplaats Palembangsche", dalam *Tijdschrift voor Algemeene Genootschap*. 7, 1883.
- Ancient Kuto Besak*, (Stadspl. N/00440/Bl.-854.2-ISBN=4040.) Kon. Inst. Vd. Tropen. Amsterdam.
- Amanat Pembangunan Presiden*. Jakarta: Jajasan Prapantja. 1961.
- Arsuady, dkk., *Palembang: Doeloe, Sekarang dan akan Datang*. Palembang: Pemerintah Kota Palembang, 2000.
- Badan Penyelenggara Jakarta Fair, *Sumatera Selatan Membangun*. Palembang: BP "Jakarta Fair", 1969.
- Bagian Hubungan Masyarakat Pemda Dati II Kotamadya Palembang, *Palembang Kota Bari (Bersih, Aman, Rapi, dan Indah)*. Palembang: Pemerintah Kotamadya Dati II Palembang, 1991.
- _____, *Petunjuk Kota Palembang*. Palembang: Pemerintah Kotamadya Dati II Palembang, 1997.
- Bambang Purwanto, "Historisisme Baru dan Kesadaran Dekonstruksi: Kajian Kritis terhadap Historiografi Indonesiasentrisme", *Humaniora* Volume XIII No.1/2001. Yogyakarta: Fakultas Ilmu Budaya UGM, 2001.
- _____, *"From Dusun to the Market: Native Rubber Cultivation in Southern Sumatra, 1890-1949"*. London: Disertasi Doktoral University of London, 1992.
- _____, *Gagalnya Historiografi Indonesiasentrisme?!*. Yogyakarta: Ombak, 2006.

- _____, "Minyak dan Ekonomi di Keresidenan Jambi dan Palembang pada Akhir Masa Kolonial", *Lembaran Sejarah Volume I, No. 1, 1997*. Yogyakarta: Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada, 1997.
- Begrooting van Uitgaven en Ontvangsten van de Gemeente Palembang Alsmede van de Gemeente Bedrijven Voor het Dientjaar, 1931.*
- Berg, L.C.W. van den. *Le Hadramut et les Colonies Arabes dans l'Archipel Indien*. Terjemahan Pribadi Marzuki A.B. Yass. Batavia, 1885.
- Berger, P.L. dan T. Luckmann, *The Social Construction of Reality: A Treatise in the Sociology of Knowledge*. Garden City, New York: Doubleday, 1966.
- Boechari, *Bunga Rampai Sriwijaya*. Jakarta: Depdikbud, 1993.
- Boedenani dan Djavid, *Tambo Kerajaan Sriwijaya sampai Berakhirnya Kesultanan Palembang*. Bandung: Penerbit Terate, 1956.
- Boeke, J.H. *The Evolution of the Netherlands Indies Economy*. Haarlem: H. D. Tjeenk Willink & Zonen, 1947.
- Budiriyanto, *Darah Pemimpin Terus Mengalir: Biografi Inspektur Jenderal Polisi Haji Achmad Bastari Gubernur/KDH Sumatera Selatan Pertama*. Jakarta: Radja Grafindo Persada, 2002.
- Colombijn, Freek, *Paco-Paco (Kota) Padang: Sejarah sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke-20 dan Penggunaan Ruang Kota*. Terjemahan. Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2006.
- _____, "Sign of the Times: Symbolic Change Around Indonesia Independence", *Paper for the Conference on Urban Symbolism*. Leiden. 16-18 June 2004.
- De la Faille, P. de Roo, *Dari Zaman Kesultanan Palembang*. Jakarta: Bhratara, 1971.
- De Vries, J., *Winkler Prins Algemeene Encyclopaedie*. Amsterdam: Uitgevers Maatschappij'Elsevier", 1938.
- Dillistone, F. W., *Daya Kekuatan Simbol (The Power of The Symbols)*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius, 2002.
- Djawatan Penerangan, *Djawatan Penerangan Propinsi Sumatera Selatan*. Palembang: Djawatan Penerangan, 1956.
- Djohan Hanafiah, "Guguk, Lembaga Sosial Ekonomi di Kota Palembang pada Abad ke-18 dan ke-19", *Majalah Jambatan: Tijdschrift voor*

- de Geschiedenis van Indonesia*. Amsterdam: Jaargang 7, nummer 2, 1980.
- _____, *Kuto Besak: Upaya Kesultanan Palembang Menegakkan Kemerdekaan*. Jakarta: Penerbit Masagung, 1989.
- _____, *Kuto Gawang: Pergolakan dan Permainan Politik dalam Kelahiran Kesultanan Palembang Darussalam*. Palembang: Pariwisata Jasa Utama, 1988.
- _____, *Masjid Agung Palembang: Sejarah dan Masa Depan*. Jakarta, C.V. Masagung, 1988.
- _____, *Melayu-Jawa: Citra Budaya dan Sejarah Palembang*. Jakarta: Rajagrafindo Persada, 1995.
- _____, *Palembang Zaman Bari: Citra Palembang Tempo Doeloe*. Palembang: Humas Pemerintah Kotamadyai Daerah Tk. II Palembang, 1990.
- _____, (ed.), *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang*. Palembang: Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang, 1998.
- Doormuck, A. Van, *Facisme en Christendom Causerie (Gehouden en Eene Vergadering de Christelijk Staatkundige Partij te Palembang*. Palembang: (s.n), 1934.
- Drennan, R.D., Long Distance Transport Cost in Prehispanic America dalam *American Anthropologi* 86/1, 1986.
- “Een an Ander Over de Bevolkingscultuur van Robustakoffie ter Sumatra’s Weskust en ini Palembang”. Weltreveden: Nijverheid en Handel van het Departement van Landbouw, 1926.
- Eriksen, Thomas Hylland, *Ethnicity & Nationalism: Anthropological Perspectives*. London: Pluto Press, 1993.
- Evers, Hans-Dieters & Rudiger Korff, *Southeast Asia Urbanism: The Meaning and Power of Social Space*. Muenster-Hamburg-London: LIT Verlag, 2000.
- Fischer, G, *Een Papierfabriek te Palembang*. Palembang: (s.n.), 1920
- Garraghan, Gilbert J, *A Guide to Historical Method*. New York: Fordham University Press, 1963.
- Geertz, Clifford, *Agricultural Involution: The Process of Ecological Change in Indonesia*. Barkeley and Los Angeles: University of Chicago, 1966.

- _____, *Politik Kebudayaan*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius, 1986.
- Gottchalk, Louis, *Mengerti Sejarah*, Terj. Nugroho Notosusanto. Jakarta: UI Press, 1986.
- Gouldner, Alvin W, *The Dialectic of Ideology and Technology: The Origins Grammar and Future of Ideology*. London: Macmilan, 1976.
- Gusti Asnan, *Pemerintah Sumatera Barat: Dari VOC hingga Reformasi*. Yogyakarta: Citra Pustaka, 2006.
- Hadinoto dan Paulus Soeharjo, *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Malang*. Yogyakarta: Andi Offset, 1996.
- Heddy Shri Ahimsa-Putra, *Strukturalisme Levi Strauss: Mitos dan Karya Sastra*. Yogyakarta: Galang Press, 2001.
- Ida Liana Tanjung, "Palembang dan Plaju: Modernitas dan Dekolonisasi Perkotaan Sumatera Selatan, Abad Ke-20". Yogyakarta: Tesis Pascasarjana Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada, 2006.
- Inlandsch Cultuur*. Palembang: 1938.
- Jaarverslag Handelsvereniging Palembang 1924-1936*, Buitenzorg: Afdeling Handel van het Departement van Landbouw, 1924-1938.
- Joko Suryo, "Sejarah Perkotaan di Indonesia: Dari Kota Tradisional sampai Kota Kolonial", Makalah dalam *Workshop: Street Image: Decolonization and Changing Symbolism of Indonesian Urban Culture, 1930-1960s*, PPAT-UGM dan NIOD, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Agustus 2004.
- Jousairi Hasbullah, *Mamang dan Belanda: Goresan-goresan Wajah Sosial Ekonomi dan Kependudukan Sumatera Selatan Zaman Kolonial dan Refleksi pada Hari ini*. Palembang: Penerbitan Unsri, 1996.
- Kahin, Audrey R. Dan George McT. Kahin, *Subversi sebagai Politik Luar Negeri: Menyingkap Keterlibatan CIA di Indonesia*. Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1997.
- Karsten, Thomas H, "Staatbouw", dalam W.F.M. Kerchman (ed.), *25 Jaren Decentralisatie Nederlandsch-Indie 1905-1930*. Semarang: Vereeniging voor Locale Belangen, 1931.
- _____, *Opmerkingen Over de Ontwikkeling-Smogelijkheid der Inheemse Bouwkunst*. Weltevreden: Albrecht, 1921.

- Ki Agoes Mas'Oed. *Sejarah Palembang: Moelai Sedari Seri-Widjaja sampai Kedatangan Belatentara Dai Nippon*. Palembang: Pertjetakan Meroeyama, 1941.
- Kian Tajbakhs, *The Promise of the City*. Berkeley: University of California Press, 2001
- Kementerian Penerangan, *Republik Indonesia: Propinsi Sumatera Selatan*. Palembang: Kementerian Penerangan. 1951.
- Kerchman, W.F.M. (ed.), *25 Jaren Decentralisatie Nederlandsch-Indie 1905-1930*. Semarang: Vereeniging voor Locale Belangen, 1930.
- Kops, G. .F. de Bruyn, *Overzicht van Zuid-Sumatra*. Amsterdam: Druk van J. H. De Bussy, 1919.
- Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994.
- K. Wantjik Saleh dan Zainal Abidin, *Buku Petunjuk Kota Palembang: Guide-book*. Palembang: Jajasan Dana Basis, 1969
- Lefort, Claude, *Ideologi dan Imajinasi Sosial*. dalam John D. Thompson, *Analisis Ideologi: Kritik Wacana Ideologi-Ideologi Dunia*. Yogyakarta: IRCisoD, 2003.
- Lembaran Peperti No. 139, dalam *Himpunan Lembaran Penguasa Perang Tertinggi, Tahun 1960*. Penerbitan Tata Usaha "Lembaran Penguasa Perang Tertinggi", 1960.
- Leur, J. C. van, *Indonesian Trade and Society*. Bandung: The Haque, 1955.
- Makmun Abdullah. *Sejarah Perjuangan Revolusi di Sumatera Selatan*. Palembang: Proyek Kanwil Depdikbud Sumatera Selatan, 1987.
- Marle, Anna van, "de Rol van de Buitenlandse Avonturier in de Buitengewesten," dalam *Bijdragen en Mededeelingen Betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*. Deel 86, 1971.
- Marsden, William, *The History of Sumatra*. Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1966.
- Mestika Zed, *Kepialangan Politik dan Revolusi: Palembang 1900-1950*. Jakarta: LP3ES, 2006.
- Mochtar Effendi, *Bintang dan Gelombang*. Palembang: Pahlawan, 1963.
- Nas, Peter J.M., "Palembang: The Venice of the East", dalam *Issue in Urban Development: Case Studies from Indonesia*. Leiden The Netherlands: Research School CNWS, 1995.

Noppen, Henry J. Van, *Zuid-Sumatra: Enkele Aanwijzingen Voor den Nederlanschen Koopman of Indutrieel Omtrend Afzetgebieden en Kansen Voor Economische Expansie*. Benkoelen: TXP Drukkerij Lim Djin Seng, 1919.

O'Connors, J, "A Theory of Indigenous Southeast Asian Urbanism", *Research Notes and Discussion Paper No. 38*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1983.

Outline Plan Kota Tahun 1971. Departemen Umum Tenaga dan Listrik.

Peeters, Jeroen, "Space, Religion, and Conflict; The Urban Ecology of Islamic Institutions in Palembang", dalam *Issue in Urban Development; Case Studies from Indonesia*. Leiden The Netherlands: Research School CNWS, 1995.

_____, *Kaum Tuo-Kaum Mudo: Perubahan Religius di Palembang 1821-1942*. Jakarta: INIS, 1997.

Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I. Sumatera Selatan, *Memori Serah Terima Jabatan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sumatera Selatan. H. Asnawi Mangku Alam: Masa Jabatan 1968-1978*.

Plummer, Ken, "Identity", dalam William Outhwaite & Tom Bottomore (eds.), *The Blackwell Dictionary of Twentieth Century Social Thought*. Oxford: Blackwell Publishers, 1994.

Pruys, van der Hoven, *Vertig Jaren Indische dienst*. Den Haag, 1894.

Raden Muhammad Akib, *Kota Palembang 1272 Tahun dan 50 Tahun Kotapradja (Haminte) Palembang*. Palembang: Rhama, 1956.

Recour, Paul, *Hermeneutics and Human Science: Essays on Language, Action and Interpretation*, ed. & Terjemahan John B. Thompson. Cambridge: Cambridge University Press, 1981.

"Regeringsrapporten Betreffende Palembangsche 1906", dalam *Adatrechtbundels VI*, 1913. Den Haag, 1913.

Richter, J.P.F., *Rapport Nopens den Aanleg van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra*. Jilid 3. Batavia, 1910.

Royen, J.W. van, "Adatverband en Bestuurshervorming in Zuid Sumatra", dalam *Koloniaal Tijdschrift*. 21, 1932.

Salman Aly, "Sejarah Kesultanan Palembang", dalam *Seminar Masuk dan Berkembangnya Islam di Sumatera Selatan*. Palembang: Majelis Ulama TK. I Sumatera Selatan, 1984.

- Schneider, Jane, dan Ida Susser (ed.), *Wounded Cities: Destruction and Reconstruction in a Globalized World*. New York: Berg International Publisher, 2003.
- Scott, James C, *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Oxford: Blackwell Publisher, 2003.
- Sevenhoven, J.L. van, "Beschrijving van de hoofdplaats van Palembang", dalam *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten* 9.1923. diterjemahkan *Lukisan Tentang Ibu Kota Palembang*. Djakarta: Bhratara, 1971.
- 's-Gravensande, F.J.B. Strom van, "de Stad Palembangsche", dalam *Tijdschrift Voor Indische Taal-Land- en Volkenkunde*, Deel v, Nieuwe Serie II, 1856.
- Stibbe, D.G. dan FJWH Sandergen, "Palembang", dalam *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*. Tweede Druk. S-Gravenhage: Martinus Nijhoof, 1935.
- Sudadi dan Hendizal Hamzah, *Jalan Panjang Menuju Talang Betutu*. Palembang: Pangkalan TNI AU Palembang, 2003.
- Sutan Takdir Alisyahbana, *Dian yang tak Kunjung Padam*. Jakarta: Dian Rakyat, 1993.
- Taal, Sandra, "Between Idea and Reality". Leiden: Thesis Vreij University Leiden, 2003.
- Valette, A.G., *Aanteekeningen Betreffende het Bestuur in de Binnenlanden der Residentie Palembang*. Batavia: Visser & Co, 1887.
- Veer, P. Van't., "de Machthebbers van Indie", dalam *Bijdragen en Mededeelingen Betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*. Deel 86, 1971.
- Vingershoed, H.J., "Enkele Opmerkingen over in de Margaden in Palembangsche", dalam *Koloniaal Tijdschrift*, 17, 1928.
- Volkstelling 1930: Overzicht voor Nederlandsch Indie*.
- Wellan, J.W.J., "de Stad Palembangsche in 1935: 275 Jaar Gelegen als een Phoenix, uit haar Asch Herrezen", dalam *Koloniaal Tijdschrift*, 1935.
- _____, *Zuid Sumatra: Economich Overzicht van Gewesten Djambi, Palembang, de Lampoengsche District en Benkoelen*. Wegeningen : H. Veenman & Zoon, 1932.

Williams, Raymond, *Culture*. Glasgow: Fontana Paperbacks, 1981.

Woelders, M.O., *Het Sultanaat Palembang, 1811-1825*. Den Haag, 1975.

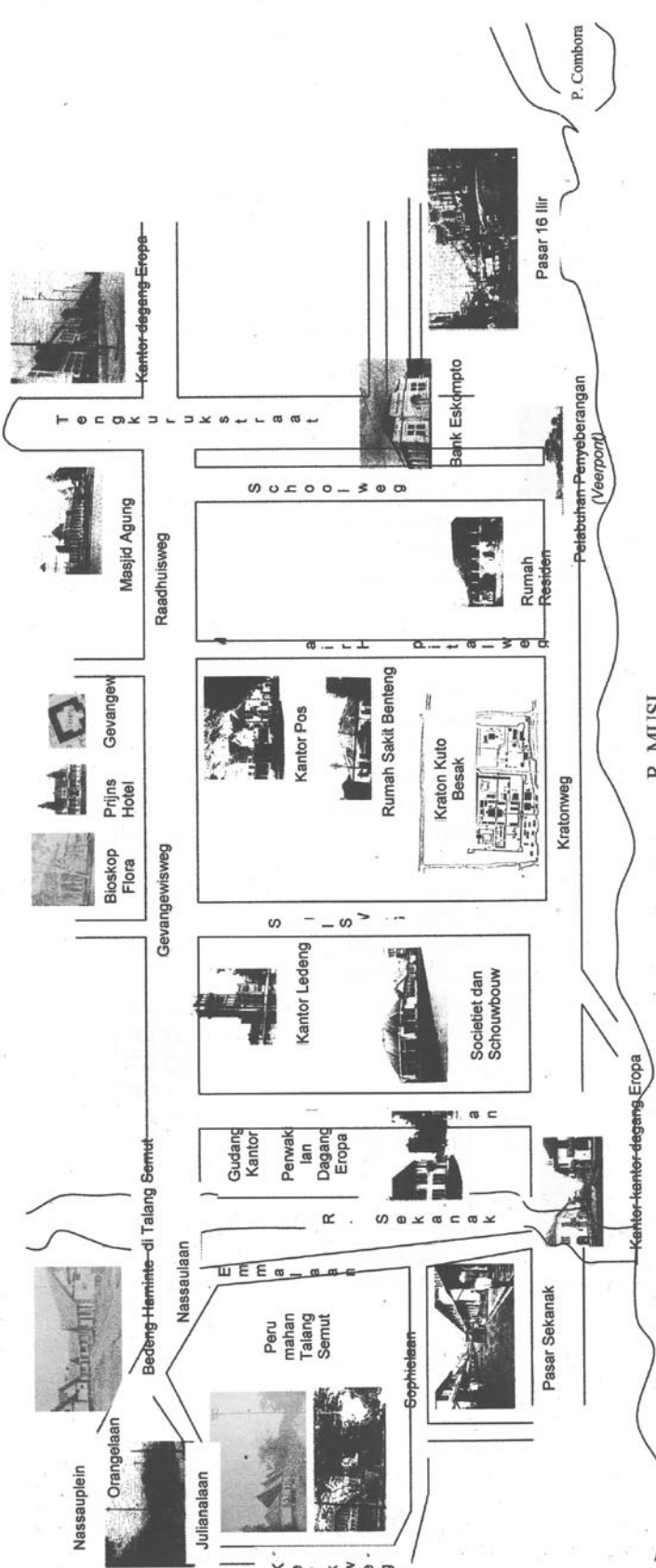
Woelsters, O. W., *Early Indonesia Commerco: Study of the Origins of Sriwijaya*. New York: Cornell University Press, 1967.

Narasumber

No.	Nama	Umur	Keterangan
1	Ali Amin, S.H.	85 Tahun	Mantan Walikota Palembang
2	Drs. Cholil Azis	70 Tahun	Mantan Walikota Palembang
3	K.H. M. Zen Sukri	82 Tahun	Ulama dan Mantan Anggota DPRD TK. II Kotamadya Palembang
4	Amin Sarwoko (alm.)	Alm.	Mantan Wartawan
5	Ismail Jalili	80 Tahun	Wartawan Senior Palembang
6	Bastari Suan	75 Tahun	Guru/Pencinta Sejarah Palembang
7	Ali Mansyur	75 Tahun	Pensiunan PNS/Pencinta Sejarah
8	Djohan Hanafiah	65 Tahun	Mantan Anggota DPRD Sumsel/ Mantan Ketua Dewan Kesenian Sumsel
9	Ir. Madani Idrus	85 Tahun	Pensiunan PNS Pemkot Palembang/ Mantan Kepala Bapeda TK II Kotamadya Palembang
10	Ir. Anwar Rivai	72 Tahun	Pensiunan PNS Pemkot Palembang/ Mantan Kepala Bapeda TK II Kotamadya Palembang
11	Anwar Malik	70 Tahun	Mantan Anggota DPR RI
12	H. Kaharuddin Aziz	75 Tahun	Mantan Anggota DPRD Sumsel
13	Drs. H. Noer Mohammad	72 Tahun	Tokoh Masyarakat Sumatra Selatan
14	Dr. H. Burlian Abdullah	65 Tahun	Tokoh Masyarakat Sumatra Selatan
15	Bas M. Amien	73 Tahun	Tokoh Masyarakat Sumatra Selatan
16	Drs. Hasan Ibrahim	75 Tahun	Pensiunan PNS Kakawil Depdikbud Sumsel/ Tokoh Masyarakat
17	Azhari Hayin	80 Tahun	Pedagang
18	Drs. Thamrin	55 Tahun	Kabag Humas Pemkot Palembang
19	K.A. Zainal Abidin	82 Tahun	Tokoh Masyarakat
20	Masayu Ning	78 Tahun	Pedagang
21	Muchtar Buyung	69 Tahun	Pedagang
22	R.M. Syarifuddin	72 Tahun	Pensiunan PNS Pemerintah TK II Kota Palembang

Nama-nama tersebut hanya sebagian kecil dari lebih 100 orang lain yang tidak dapat penulis sebut namanya yang dijadikan sumber informasi.

L A M P I R A N



Kilang Minyak Plaju
R. KOMERING



Wilhelmina Brug (Jembatan Ogan)
R. OGAN

Lampiran 1
Imajinasi Konstruksi Fisik Palembang zaman kolonial

LAMPIRAN 2

Nama Wilayah Lama	Nama Wilayah Baru	Nama Wilayah Lama	Nama Wilayah Baru
<i>Daerah Seberang Ilir</i>			
Palembang Lamo	1 Ilir	Kapuran/Masjid Agung	19/20 Ilir
Sabokingking	2 Ilir	Pemarian	21 Ilir
Lemah Abang	3 Ilir	Kemenduran	22 Ilir
Kuwiran	4 Ilir	Suakbato	23 Ilir
Lawang Kidul	5 Ilir	Kebon Duku	24/25/26 Ilir
Pulu	6 Ilir	Depaten Darat	27 Ilir
Sungai Jeruju	7 Ilir	Depaten Laut	28 Ilir
Kemas	8 Ilir	Sungai Tawar	29 Ilir
Kebangkan	9 Ilir	Suro	30 Ilir
Sungai Bayas	10/11 Ilir	Serengam	31 Ilir
Sungai Petengan	12 Ilir	Kebon Gede	32 Ilir
Sungai Rendang	13 Ilir	Kedukan Bukit	33 Ilir
Terusan	14 Ilir	Suak Bujang	34 Ilir
Sayangan Darat	15 Ilir	Tatang	35 Ilir
Pangeran Mangku	16 Ilir	Suwandin	36 Ilir
Payaman	17 Ilir	Sungai Rengas	37 Ilir
Kepandean	18 Ilir		
<i>Daerah Seberang Ulu</i>			
Merogan	Kertapati	Kedemangan	8 Ulu
Perigi	1 Ulu	Sungai Aur	9 Ulu
Tembok & Sauda-	2 Ulu	Tembok Baru	10 Ulu
gar Jucing	3 Ulu	Sungai Rasu	11 Ulu
Semajid	4 Ulu	Karang Belango	12 Ulu
Kedukan	5 Ulu	Temenggungan	13 Ulu
Kenduruan	6 Ulu	Tuan Kapar	14 Ulu
Keleteng	7 Ulu		

Pembagian Wilayah Kota Palembang, wilayah lama dan wilayah barunya zaman kolonial Serta beberapa kampung tambahan zaman pascakolonial. (Sumber: Djohan Hanafiah (ed). *Sejarah Perkembangan Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang*. Palembang : Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Palembang, 1998.)

LAMPIRAN 3

(a)



(b)

Infrastruktur jalan zaman kolonial

(a) Jalan belakang benteng, (b) Jalan Tengkuruk 1839

(Sumber: kitlv. nl.)

LAMPIRAN 4

SEKRETARIAT NEGARA
KABINET PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA.

nst.616/65.

TJITAKAN KE-II

PIDATO BHM PRESIDEN SUKARNO PADA UPATJARA PELANTJANGAN TIANG
PERTAMA PROJEK DJEMBATAN KUSI DI PALEMBANG, 10 APRIL 1962.

Saja diminta memberi do'a restu kepada pembangunan djembatan Kusi ini.

Tadi pada waktu saja mengadakan pidato di rapat raksasa telah saja perintahkan agar supaya djembatan ini selesai pada tanggal 10 April 1964. Dan Pak Suprajogi, Menteri Pekerdjaan Umum jang sekarang, tadipnja telah memberi beberapa pendjelaskan-pendjelasan kepada saudara-saudara sekalian.

Kalau saja berdiri diimbar ini atau saudara-saudara pun, siapa-pun jang berdiri diimbar ini dan melihat kebelakang ini, melihat sibuknja lalu lintas di sungai Kusi, akan segera mengerti bahwa sungai Kusi itu adalah satu urat hidup bagi rakjat Sumatra Selatan. Bahasa asingnja satu "levensader" daripada rakjat Sumatra Selatan. Dan bukan saja didjaman purbakala sungai Kusi adalah sungai jang amat penting, bahkan menentukan dalam peri-kehidupan rakjat di Sumatra Selatan. Tetapi djuga didjaman atom sekarang ini. Bahwa sungai Kusi didjaman purbakala adalah sungai jang menentukan, bisa kita lihat daripada sedjarah bahwa daerah sini Palembang dan sekitarnya sedjak berabad-abad jang lalu, bahkan ribuan tahun jang lalu, telah menjadi pusat ekonomi, pusat ilmu pengetahuan, pusat keradjaan. Sehingga sungai Kusi saudara-saudara menduduki satu tempat jang boleh dikatakan abadi didalam peri-kehidupan rakjat Sumatra Selatan.

Didalam peri-kehidupan bangsa-bangsa sering sungai-sungai menduduki tempat jang demikian itu.

Di India misalnja saudara-saudara mengenal nama sungai Ganga. Orang Inggris menamakan sungai "Ganges", Ganga. Sungai Ganga demikian menentukan peri-kehidupan rakjat India sehingga sungai Ganga itu dikeramatkan, dianggap sebagai sungai jang keramat.

Di Sumatra ada satu sungai jang demikian pentingnja, demikian menentukan peri-kehidupan rakjat, sehingga sungai itu dianggap sebagai sungai Tuhan. Saudara-Saudara barangkali mengenal sungai Batanghari. Hari itu artinja apa saudara-saudara? Didalam istilah kuno hari berarti Tuhan. Matahari itu dianggap mataja Tuhan. Batanghari, sungai dianggap demikian pentingnja, demikian keramatnja, demikian menentukannja kepada peri-kehidupan rakjat, sehingga diberi nama Batanghari Tuhan, sungai Tuhan, Batanghari.

Saja tidak mengetahui apa arti perkataan Kusi. Barangkali orang Palembang mengetahui atau barangkali Pak Mr. Prof. Moh. Yamin jang djuga hadir disini mengetahui? Apa arti permataan Kusi? Tetapi aku bisa menduga, bahkan

bisa menduga, bahkan memastikan, bahwa sungai Musi pun dianggap oleh rakyat Sumatra Selatan sebagai satu sungai yang menentukan.

Sekarang pun kita melihat, tjoba lihat lalu lintas di sungai Musi ini, lihat kesibukan hidup di sungai Musi ini. Maka oleh karena itu sedjak djaman purbakala sungai Musi itu penuh dengan kesibukan rakjatnja. Djaman purbakala tatkala kita bergerak seadad dengan gerobak, tetapi terutama sekali diatas air dengan perahu-perahu. Tetapi djaman sekarang sudah djaman atom, djaman yang kita bergerak tidak hanja dengan gerobak atau dengan perahu-perahu atau dengan kapal-kapal, tetapi kita bergerak dengan kendaraan-kendaraan darat, kendaraan-kendaraan yang bermotor atau berlistrik, bahkan sudah ada djuga kendaraan-kendaraan darat yang beratom. Dan kita bergerak pula dengan kendaraan-kendaraan udara yang berupa pesawat-pesawat udara.

Maka oleh karena itu saudara-saudara, meskipun sungai Musi didaerah ini adalah sungai lalu lintas yang amat penting, maka dianggap perlu oleh rakyat sini sendiri dan oleh pemerintah Republik Indonesia untuk mengadakan djembatan diatas sungai Musi itu, agar pupaja lalu lintas yang disungai bisa berdjalan terus, tetapi djuga lalu lintas darat bisa berdjalan dengan setjepat-tjepatnja. Lalu lintas sungai berdjalan terus dengan membuat konstruksi djembatan yang saudara-saudara telah barangkali melihat projeknja, maquetnja, bagian tengahnja bisa dinaik-turunkan sehingga lalu lintas kapal tidak terhaabat oleh karenanja dan lalu lintas darat bisa berdjalan terus pula.

Maka saudara-saudara saja merasa berbahagia, amat berbahagia sekali, bahwa kita saudara-saudara pada saat sekarang ini memantjangkan tiang yang pertama daripada djembatan Musi yang hebat itu.

Ja benar, memang saudara-saudara, pekerjaan membangun djembatan Musi yang bagian tengah bisa naik dan turun dan djembatan adalah untuk lalu lintas darat. Saudara-saudara telah melihat projek daripada djembatan itu dan memang saudara-saudara kelambatan membuka kerjja djembatan Musi ini antara lain disebabkan oleh karena projek yang pertama saja perintahkan dirobah, saja sendiri ikut tjoret-tjoret projek sekarang. Saja kira projek yang sekarang ini adalah projek yang tjantik sekali, sehingga dapatlah kita nanti bangga djikalau djembatan ini telah selesai.

Maka saudara-saudara pada saat yang amat penting ini saja memohon kepada Allah SWT agar supaja pekerjaan djembatan ini bisa benar-benar selesai didalam tempo dua tahun sedjak temitung hari ini, 10 April 1962, selesai 10 April 1964.

Maka dengan demikian djikalau djembatan Musi telah selesai, maka sebenarnya kita bukan saja mempunyai djembatan yang menghubungkan hilir dan hulu dari sungai Musi, tetapi sebenarnya menjambungkan hari sekarang dengan

- 3 -

sekarang dengan hari depan. Hari sekarang dan depan daripada rakyat Sumatra Selatan, hari sekarang dan hari depan daripada rakyat Indonesia dari babang sampai ke Merauke. Sebab tudjuan kita saudara-saudara ialah membangun satu masyarakat baru yang adil dan makmur yang hebat-hebatnya, dan untuk menjelenggarakan masyarakat, yang demikian itu saudara-saudara, jaitu masyarakat hari depan tidak dapat kita mendapat hanya dengan djatuh air embun dari langit saja, tetapi dengan kerja, dengan alat-alat modern hebat-hebat. Sosialisme tidak datang dengan kerja ketjil, sosialisme adalah hasil daripada kerja yang hebat, dengan alat-alat yang hebat. Djembatan Musi adalah salah satu daripada alat-alat itu.

Bismillah, mari kita mulai bekerja.

Sekian.

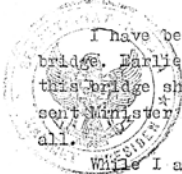
Teks pidato Presiden Soekarno pada upacara
"Pemancangan Tiang Pertama" Proyek Jembatan Musi
di Palembang tanggal 10 April 1962.
(Sumber: Arsip Nasional)

TRANSLATION

Inst. 370/63.-

23

SPEECH OF PRESIDENT SUKARNO
AT A CEREMONY OF PLANTING THE FIRST PILE OF THE MUSI BRIDGE,
Palembang, April 10th, 1962.



I have been asked to give my blessing to the building of this Musi bridge. Earlier when I made a speech at a mass meeting, I ordered that this bridge should be ready on April 10th, 1964. Pak Suprajogi, the present Minister of Public Works too earlier gave some explanations to you all.

While I am standing here on this podium, or when you or anybody else are standing here, on this podium and when you look backwards, and see the busy traffic on the Musi river, we will understand right away that the Musi river is a life artery for the people of South Sumatra. Not only was the Musi river an important river in older times, it was even decisive for the destiny of the people of South Sumatra. This is also the case in the atomic age right now. That the Musi river was a decisive river in olden times is shown by history which mentioned that this area, namely Palembang and its surroundings, for centuries, even for thousands of years had been a centre of economic life, of science, and the centre of an empire. Thus the Musi river occupies a place which could be called eternal in the life of the people of South Sumatra.

In the life of nations rivers often occupy such a place. In India for instance you all know the Ganges river. The Ganges river is so decisive in the life of the Indian people, that it is considered holy.

In Sumatra there is one river which is so important, so decisive in the life of the people, that it is considered God's river. You probably all know the Batanghari river. What does "hari" mean? In the old sense it means God. Matahari (the sun) means the eye of God. Batanghari, a river which was considered so important, so holy, so decisive in the life of the people, that it was named the river of God. Batanghari.

I do not know the meaning of the word "Musi". Probably the people of Palembang know, or maybe Prof. Mohamad Yamin who is also here, knows? What does the word Musi mean? But I can guess, I can even say for sure that the Musi river too is considered by the people of South Sumatra as a decisive river.

Now also we can see, - just see the traffic in this Musi river, see how busy it is on that Musi river! Thus therefore since olden times that Musi river has always been ^{full} of the busy life of its people, the olden times when we moved about only by oxcarts, but mainly on the rivers by praus (small vessels). But now we are in the atomic age, an age in which we not only move around by oxcart or praus or ships, but we move by land vehicles, vehicles driven by motors or electricity, there are even land vehicles driven by atom. And we move through the air by airplanes.

Therefore, although the Musi river in this area is a very important traffic river, it is considered necessary by the people here themselves

and by

- 2 -

and by the Government of the Republic of Indonesia to have a bridge across the Musi river, so that the traffic on the river can continue, but the land traffic can also proceed as quickly as possible. The traffic on the river can proceed by building a bridge of the which the project, the maquette, you all probably have seen, a bridge of which the centre can be raised and lowered so that the traffic of ships will not be hampered by it, while the land traffic can also go on.

Saudara-Saudara, I feel very happy, very happy indeed, that today we plant the first pile of the tremendous Musi bridge.

Yes indeed Saudara-Saudara, this is the construction of the bridge over the Musi of which the centre can be raised and lowered and the bridge is for the land traffic. You all saw the project of this bridge and it is true that the tardiness of starting the work on the Musi bridge is due, among other things, to the fact that I have given instruction to change the first project, I myself have contributed ideas to the present project. I believe the present project is a very beautiful one, so that we may be proud when this bridge is finished.

At this very important moment I pray to God that the work on this bridge will really be finished in two years time counting from today April 10th, 1962, to April 10th, 1964.

When this Musi bridge has been completed, then we will actually not only have a bridge which connect the lower course and the upper course of the Musi river, but actually it also connect the present with the future, the present and the future of the people of South Sumatra, the present and the future of the people of Indonesia from Sabang till Merauke. Because our aim is to build a new splendid society which is just and prosperous, and to achieve such a society, Saudara-Saudara, a society of the future we cannot have it with the dew falling from heaven, but we must work hard with the most modern tools. Socialism will not come by small jobs, socialism is the result of great work, with great tools. The Musi bridge is one of those tools.

In the name of God, let us start working.

Teks Bahasa Inggris pidato Presiden Soekarno pada upacara
 "Pemancangan Tiang Pertama" Proyek Jembatan Musi
 di Palembang tanggal 10 April 1962.
 (Sumber: Arsip Nasional)

INDEKS

TENTANG PENULIS



Dedi Irwanto Akrob dipanggil *Barap A Jen Timbo Dabuk*. Dilahir di Pedamaran Kabupaten Ogan Komering Ilir (OKI) Sumatra Selatan pada 25 Mei 1973. Bapak bernama Mohammad Santun dan Ibu Masnani. Seorang tukang becak di Pasar Sekanak yang dengan tekad kuat mampu mengantarkan anak tertua dari sepuluh saudara menyelesaikan pendidikan setinggi ini untuk ukuran orang kampungnya. Mengenyam pendidikan dari tingkat Sekolah Dasar sampai Sekolah Menengah Atas semuanya di Pedamaran, OKI. Sekolah Dasar Negeri No. 8, Sekolah Menengah Pertama Negeri No. 1, dan Sekolah Menengah Atas Negeri No. 1. Kemudian, pada 1993 lulus PBUD untuk melanjutkan kuliah pada Jurusan Sejarah, Fakultas Sastra, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta. Menyelesaikan S1, Sarjana Sastra pada 1998. Pada 2005 melanjutkan sekolah S2, Pascasarjana di Program Studi Sejarah Universitas Gadjah Mada, selesai 2009. Saat ini mengajar di Universitas Sriwijaya Palembang dan Universitas PGRI Palembang keduanya pada Program Studi Pendidikan Sejarah FKIP.

Suami dari Agustina Bidarti yang juga mengajar di Fakultas Pertanian Universitas Sriwijaya Palembang dan Universitas PGRI Palembang memiliki tiga orang anak, yakni Bhagawan Fitiradjasa Detin, Poedjangga

Sastraradjasa Detin, dan Choennienk Chierrannaratoeaoera Detin. Tinggal di Perumahan Tiga Putri CB-11 Jalan PDAM-Tirta Musi Kelurahan Bukit Lama Palembang.

Kecintaannya pada dunia sejarah, terilhami pada *ayat-ayat*, cerita yang dikisahkan oleh *gede tino*, neneknya pada malam menjelang tidur setiap bermalam di *umoh*, sawah lebak di tengah padi yang menguning. Neneknya yang tidak bisa membaca latin dan hanya pandai membaca huruf Arab, menimbulkan rasa heran dari mana beliau memiliki koleksi cerita sebanyak itu. Pada waktu SMA secara tidak sengaja membaca *Sejarah Melayu*, ternyata cerita-cerita neneknya banyak yang berasal dari kitab tersebut, terutama cerita favoritnya tentang *Raden Alit*, *Putri Bungsu* dan *Sijenam*. Selain mengajar, minat besar pada dunia sejarah dan budaya mulai dicoba dengan belajar mengadakan beberapa penelitian dan tulisan sederhana di jurnal-jurnal ilmiah. Bercita-cita ingin hidup selalu dalam kesederhanaan dengan motto favorit: "*hari ini harus lebih baik daripada kemarin, dan besok harus lebih baik daripada hari ini*".