

PERKEMBANGAN KOTA MALANG PADA JAMAN KOLONIAL (1914-1940)

Handinoto

Staf Pengajar Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Jurusan Arsitektur, Universitas Kristen Petra
Surabaya

handinot@peter.petra.ac.id

Abstrak.

Perubahan morfologi kota-kota di dunia ketiga termasuk juga di Indonesia dewasa ini semakin cepat terasa. Perubahan tersebut menurut banyak ahli perkotaan tidak saja terjadi di pusat kota, tapi bahkan juga terjadi di daerah pinggiran. Salah satu sebab utama dari kejadian tersebut adalah proses globalisasi yang sekarang secara cepat melanda kota-kota di dunia ketiga. Tulisan ini mencoba menelusuri riwayat perkembangan kota Malang (1914-1940), yang dianggap sebagai salah satu hasil perencanaan kota yang terbaik di Hindia Belanda pada waktu itu. Tujuan utamanya adalah memberikan gambaran yang jelas tentang proses perkembangannya sebagai pertimbangan untuk perkembangan kota tersebut dimasa datang.

Abstract.

During the last decades the morphological change in the bigger cities in the third world, included Indonesia, is felt to be of the most spectacularly speed. The change of the morphology not only takes place in city centers, but also in the bordering areas. This phenomenon is primary caused by the process of globalization, which nowadays is mercilessly intruding into the bigger cities of the third world. This essay tries to follow the trace of growth of the town of Malang during the prewar period (1914-1940), where the city planning of Malang was considered as the most successful feat among all the cities and towns over the territory of the former Netherland Indies. This study is aimed to give a true picture of Malang as it was in the past, in order that the reader could grasp some idea from the past to get the reflective strength to go a head into its future, without abandoning the still sustainable principles from the past, which should be further developed in the future.

Pendahuluan.

Penelitian tentang kota-kota di Indonesia sudah banyak sekali dilakukan, terutama dalam bidang-bidang seperti: *Urban economic*, *Urban Sociology*, *Urban Anthropology* dan sebagainya. Tapi penelitian tentang “*Urban Morphology*” dari kota-kota di Indonesia yang mencakup “*Urban architecture*” dan Pola Spasial Kota, pada jaman kolonial masih belum banyak dilakukan.

Judul penelitian yang kami lakukan kali ini adalah “Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Malang 1914-1940”. Isi dari penelitian tersebut terutama ditekankan pada bentuk fisik perkembangan kota dan arsitektur pada kurun waktu 1914 sampai 1940.

Malang dipilih untuk obyek penelitian ini, selain sebagai kota kedua yang terbesar di Jatim, juga karena pertumbuhan kotanya yang sangat menakjubkan pada awal abad ke 20. Kota Malang sering disebut sebagai salah satu hasil perencanaan kota kolonial yang terbaik di Hindia Belanda pada jamannya¹. Bagaimana proses pertumbuhan kotanya dari sebuah kabupaten kecil pada tahun 1900 an, merupakan obyek yang sangat menarik untuk diteliti.

Selain itu Malang juga mempunyai banyak peninggalan arsitektur kolonial yang sampai sekarang masih berdiri megah. Perkembangan arsitektur selalu selaras dengan perkembangan kota. Oleh sebab itu sekaligus kami juga meneliti secara bersamaan antara perkembangan kota dan arsitekturnya. Untuk memudahkan pembahasan maka laporan penelitian ini dibagi menjadi dua bagian: yaitu perkembangan kota dan perkembangan arsitekturnya.

Pendekatan Yang Dipakai

Pendekatan yang dipilih adalah mengkawinkan metode penyelidikan historis dokumenter dengan metode diskriptif dengan teknik survey. Survey dilakukan atas survey kepustakaan dengan mengumpulkan dan mempelajari semua pustaka yang berkaitan dengan judul penelitian, baik yang langsung maupun tidak langsung, serta survey lapangan ke obyek-obyek studi yang ada di Malang.

Kurun waktu yang dipilih adalah antara tahun 1914-1940. Hal ini berdasarkan pertimbangan bahwa pada kurun waktu tersebut Malang tumbuh dengan pesat dari sebuah Kabupaten kecil, menjadi sebuah Kotamadya kedua terbesar di Jatim.

Perkembangan Kota Malang 1914-1940

Perkembangan penduduk dan keadaan kota sebelum tahun 1914.

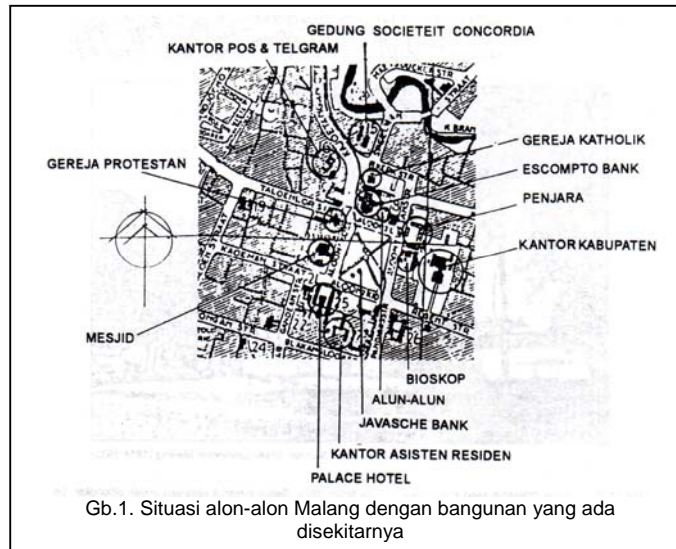
"*The city is The People*", kota adalah manusia yang menghuninya, demikian sering dikatakan oleh para ahli perkotaan. Seperti halnya semua kota-kota kolonial di Jawa pada umumnya, Malang juga dihuni oleh sebuah masyarakat yang majemuk². Masyarakat majemuk yang ada di Malang terdiri atas:

- Penduduk Pribumi setempat.

¹ Malang sering disebut sebagai "Paris van oost Java".

² Masyarakat majemuk adalah masyarakat yang terdiri dari dua atau lebih unsure tertib social yang hidup berdampngan, namun tanpa melebur ke dalam satu kesatuan politik (Furnival, 1939:446).

- Penduduk Timur Asing (*Vreemde Oosterlingen*), yang terdiri atas orang Cina dan Arab, serta Timur asing lainnya.
- Penduduk Belanda sendiri yang memerintah.



Masyarakat inilah yang membentuk pola permukiman di Malang sebelum tahun 1900. Kota-kota kolonial di Jawa antara th.1800 sampai tahun 1900 punya ciri khas, alun-alun sebagai pusatnya³. Bentuk-bentuk kotanya juga ditujukan terutama pada kepentingan ekonomi. Dimana kepentingan produksi pertanian serta distribusi memegang peran penting dalam perekonomian Kolonial. Semua ini memerlukan kontrol dalam sistim pemerintahan. Pusat kontrol pemerintahan pada kota-kota kolonial di Jawa dtepatkan disekitar alun-alon kotanya. Semua bangunan pemerintahan seperti kantor Asisten Residen, Kantor Bupati, Penjara serta bangunan keagamaan seperti mesjid (Di Malang juga Gereja) dibangun disekitar alun-alon. Jadi alun-alon berfungsi sebagai "*Civic Center*". Sedangkan pola permukimannya terbentuk disekeliling alun-alon menurut pengelompokan dari masyarakat majemuk yang menjadi penghuni kotanya. Orang Belanda tinggal di dekat pusat pemerintahan serta jalan-jalan yang mempunyai nilai ekonomi yang tinggi. Orang Cina yang sebagian besar merupakan pedagang perantara tinggal disekitar pasar, yang disebut sebagai daerah Pecinan, sedangkan orang Pribumi setempat tinggal di gang-gang disekitar daerah alun-alon. Pola penyebaran

³ Tentang hubungan antara alun-alun dan kota-kota di Jawa , baca tulisan Handinoto (1992): "Alun-alon dan Identitas kota di Jawa" pada majalah Dimensi No.18/1992.

permukiman di Malang sampai tahun 1914 adalah sebagai berikut (*Staadgemeente Malang 1914-1939*):

1. Daerah permukiman orang Eropa terletak disebelah Barat daya dari alon-alon Taloon, Tongan, Sawahan dan sekitarnya, selain itu juga terdapat disekitar Kayoetangan, Oro-oro Dowo, Tjelaket, Klodjenlor dan Rampal
2. Daerah permukiman orang Cina terdapat sebelah Tenggara dari alon-alon (sekitar Pasar Besar). Daerah orang Arab disekitar belakang mesjid.
3. Daerah orang Pribumi kebanyakan menempati daerah kampung sebelah Selatan alon-alon, yaitu daerah kampung: Kabalen, Penanggungan, Djodipan, Talon dan Klodjenlor.
4. Daerah Militer terletak disebelah Timur daerah Rampal

Luas wilayah kota Malang pada th. 1914 adalah 1503 HA, sedangkan jumlah penduduknya adalah sebagai berikut (*Staadgemeente Malang 1914-1939*):

- a. Penduduk Pribumi : kurang lebih 40.000 jiwa
- b. Penduduk Eropa : kurang lebih 2.5000 jiwa
- c. Penduduk Timur Asing : kurang lebih 4.000 jiwa

Demikianlah gambaran kasar bentuk kota Malang, sampai th. 1914, dengan alon-alon sebagai pusat serta pola jaringan jalan yang berbentuk jejala (*Grid*) dan penyebaran daerah permukiman yang ada disekitarnya.

Letak Geografis dan Bentuk Kota Malang

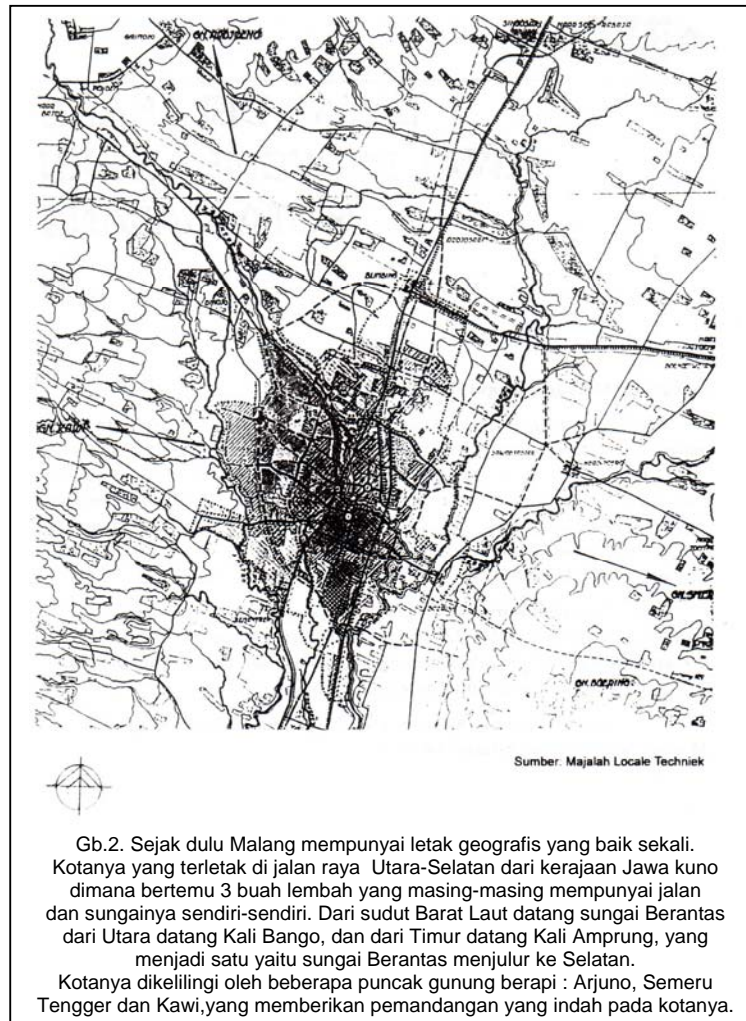
Kota-kota kolonial di Jawa secara geografis selalu terbagi menjadi kota Pasisir dan Kota Pedalaman⁴. Malang sendiri merupakan kota pedalaman. Letaknya yang cukup tinggi (450 m diatas permukaan laut) serta sekitarnya yang merupakan daerah perkebunan, membuat kota ini menjadi sangat strategis dan tumbuh dengan cepat sebagai kota kedua yang terbesar di Jatim.

Sampai tahun 1914 Malang mash merupakan sebuah kota kabupaten , bagian dari Karesidenan Pasuruan. Salah satu kendala tidak bisa berkembangnya kota-kota pedalaman adalah masalah prasarana dan komunikasi. Pembangunan prasarana secara besar-besaran di Jawa termasuk Malang) baru dimulai setelah th. 1870⁵.

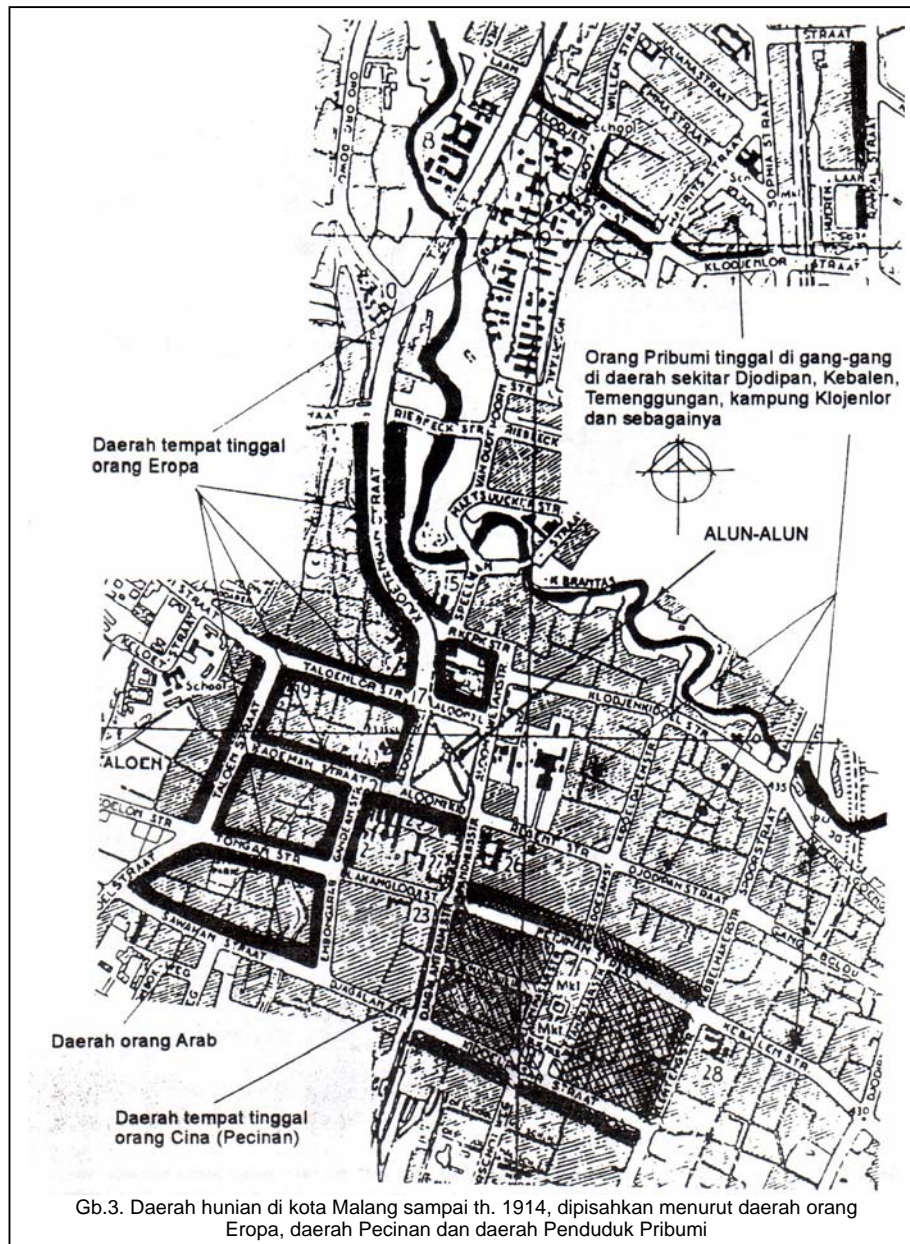
⁴ Tentang kota Pasisir dan pedalaman baca tulisan Suryadi Jo Santoso dalam buku: Konsep Struktur & Bentuk Kota di Jawa samapai abad ke 17.

⁵ Pada th. 1870 ada undang-undang gula (*suikerwet*) dan undang-undang agrarian (*agrarschewet*) yang pada pokoknya memperbolehkan pihak swasta untuk berdagang di Hindia Belanda. Akibat adanya undang-undang tersbeut, maka banyak sekali orang-orang Belanda datang ke Hindia Belanda

Jalan kereta api pertama antara Surabaya-Malang dibuat pada th. 1876. Rel kereta api yang sejajar dengan jalan masuk ke kota Malang dan berhenti di stasiun kota yang lama ini, berpengaruh besar terhadap perkembangan kota. Karena sesudah adanya rel kereta api ini, maka banyak rumah-rumah orang Eropa yang dibangun di dekat rel kereta api tersebut.

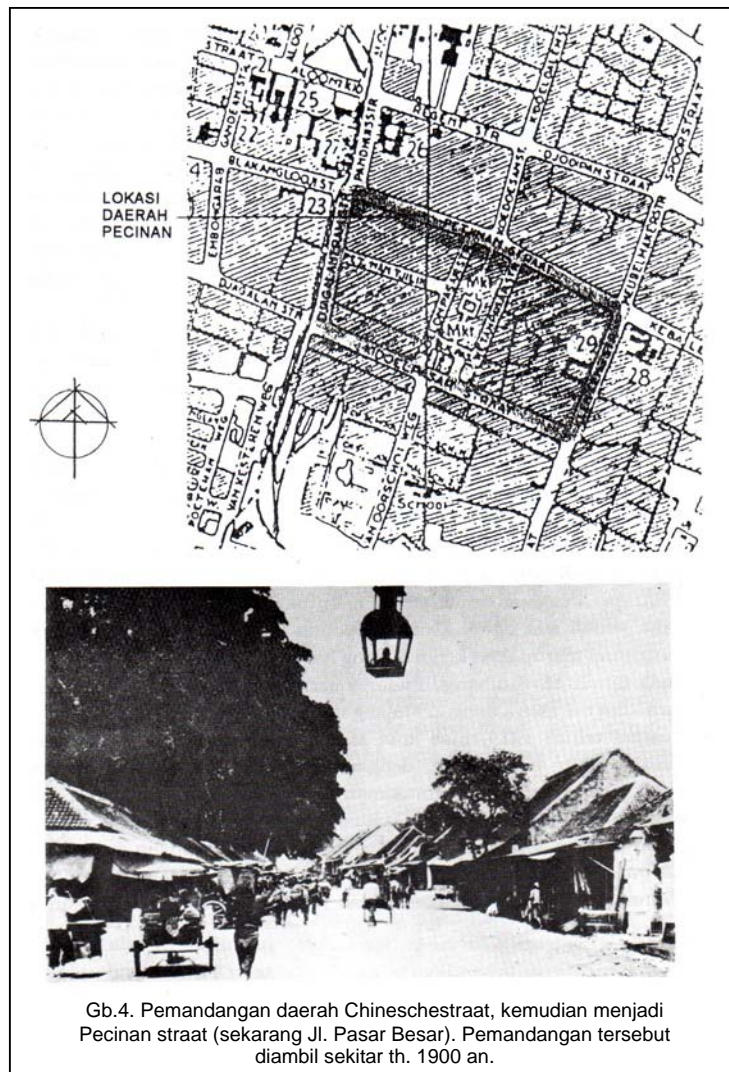


untuk membuka perkebunan. Akibatnya sesudah tahun tersebut banyak dibangun sarana dan prasarana untuk menunjang ekspor hasil produksi perkebunan ke Eropa.



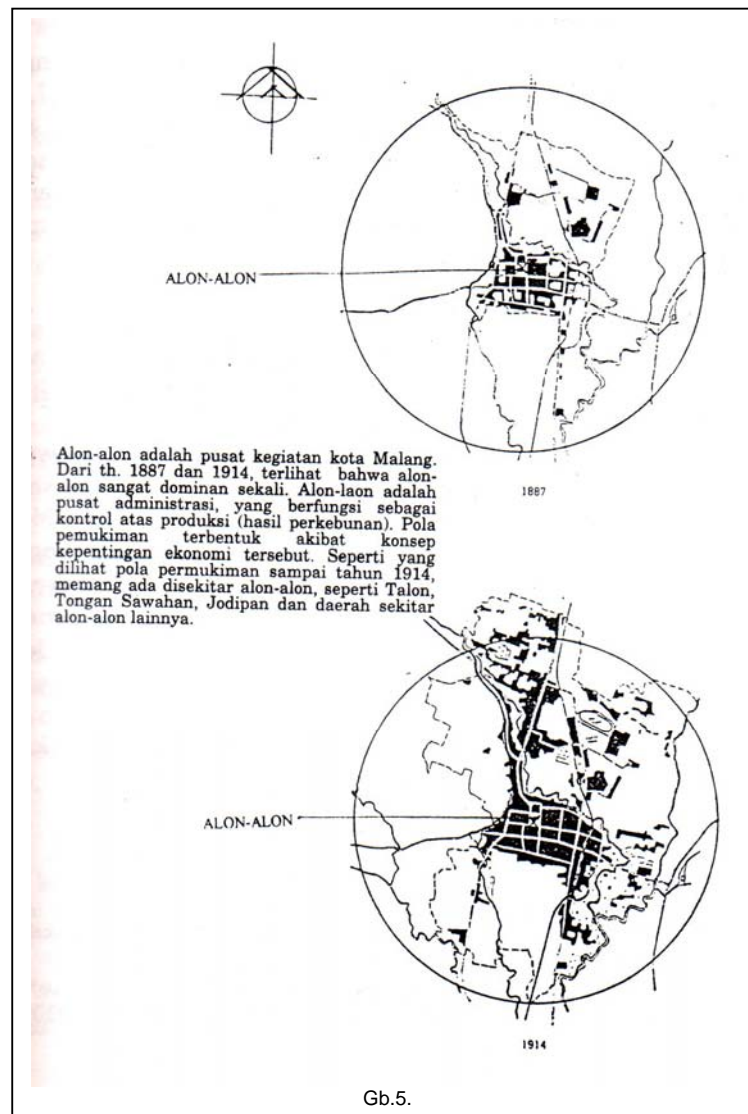
Jalan-jalan darat yang menghubungkan antara Malang dengan daerah perkebunan disekelilingnya juga mulai dibuat. Bahkan antara Malang dengan kota-kota lain seperti Blitar, Batu dan Surabaya juga sudah ada. Jadi sebenarnya secara geografis sesudah th. 1900, Malang sudah bukan sebagai kota pedalaman yang terisolir lagi.

Malang juga dialiri oleh sungai. Masing-masing adalah sungai Berantas yang mengalir dari Utara ke Selatan, sungai Bango dan Amprung . Tapi yang berpengaruh besar terhadap bentuk dan kota Malang adalah sungai Berantas. Tidak seperti kota-kota Pesisir yang biasanya merupakan muara dari sungai-sungai besar seperti Surabaya, Semarang dan Batavia, sungai Berantas yang melewati kota Malang mempunyai lembah yang terjal sehingga sungai lebih berfungsi sebagai batas kota daripada urat nadi transportasi perdagangan di kota. Baru pada th.1920 an dengan dibentuknya pusat pemerintahan baru di daerah alon-alon bunder maka sungai Berantas yang dulunya berfungsi sebagai batas kota, berubah menjadi sungai yang membelah kota Malang (lihat peta th. 1914 dan 1934).



Keadaan geografis lain yang sangat menguntungkan kota Malang adalah letaknya yang cukup tinggi (450 m diatas permukaan laut) sehingga kota ini menjadi satu-satunya kota yang berhawa dingin di Jatim. Selain itu Malang juga dikelilingi oleh gunung-gunung seperti: Kawi, Arjuna, Semeru dan Tengger yang memberikan suatu pemandangan indah pada kotanya.

Kotanya sendiri sampai th. 1914, berbentuk konsentris dengan pola jejala (grid) dan pusatnya adalah alon-alon yang dihubungkan dengan jalan-jalan besar yang menuju ke luar kota. Hal ini merupakan modal awal yang baik untuk perkembangan lebih lanjut pada abad ke 20.



Keputusan Politik Yang Berpengaruh Terhadap Perkembangan Kota.

Keputusan politik pertama yang berpengaruh langsung pada perkembangan kota Malang adalah U.U. Gula (*suikerwet*) dan U.U. Agraria (*agrarschewet*), pada th. 1870. Undang-undang tersebut mengakibatkan adanya pembangunan secara besar-besaran oleh pihak pemerintah dan swasta untuk membangun prasarana baik di dalam kota, jalan-jalan yang menghubungkan Malang sebagai kota pedalaman dengan kota-kota lainnya seperti yang telah dibahas diatas.

Tapi keputusan politik yang lebih penting adalah adanya undang-undang desentralisasi pada th. 1903, yang disusul dengan keputusan desentralisasi pada th. 1905. Undang-undang tersebut pada pokoknya berisi wewenang yang lebih besar kepada kota-kota yang ditetapkan sebagai kotamadya (*gemeente*), untuk bisa berdiri sendiri⁶. Malang ditetapkan sebagai Kotamadya (*gemeente*) pada tanggal 1 April 1914. Sejak saat itulah sebenarnya Malang berkembang lebih pesat dari sebuah kota Kabupaten yang kecil menjadi sebuah Kotamadya terbesar kedua di Jatim. Dengan ditetapkannya sebagai sebuah Kotamadya, maka mulailah Malang melakukan perluasan kota, yang dirasakan pada tahun tersebut kotanya sudah tidak memadai, karena pertambahan penduduk yang pesat sekali⁷.

Perkembangan Kota Setelah Tahun 1914 dan Rencana Karsten.

Rencana perkembangan kota Malang merupakan salah satu perencanaan kota yang terbaik di Hindia Belanda waktu itu. Tentu saja hal ini tidak luput dari orang-orang yang ada dibalik rencana tersebut. Selain walikota Malang pertama yaitu: H.I. Bussemaker (1919-1929), juga tak bisa lepas dari peran perencana kota yang terkenal pada waktu itu yaitu: Ir. Herman Thomas Karsten⁸.

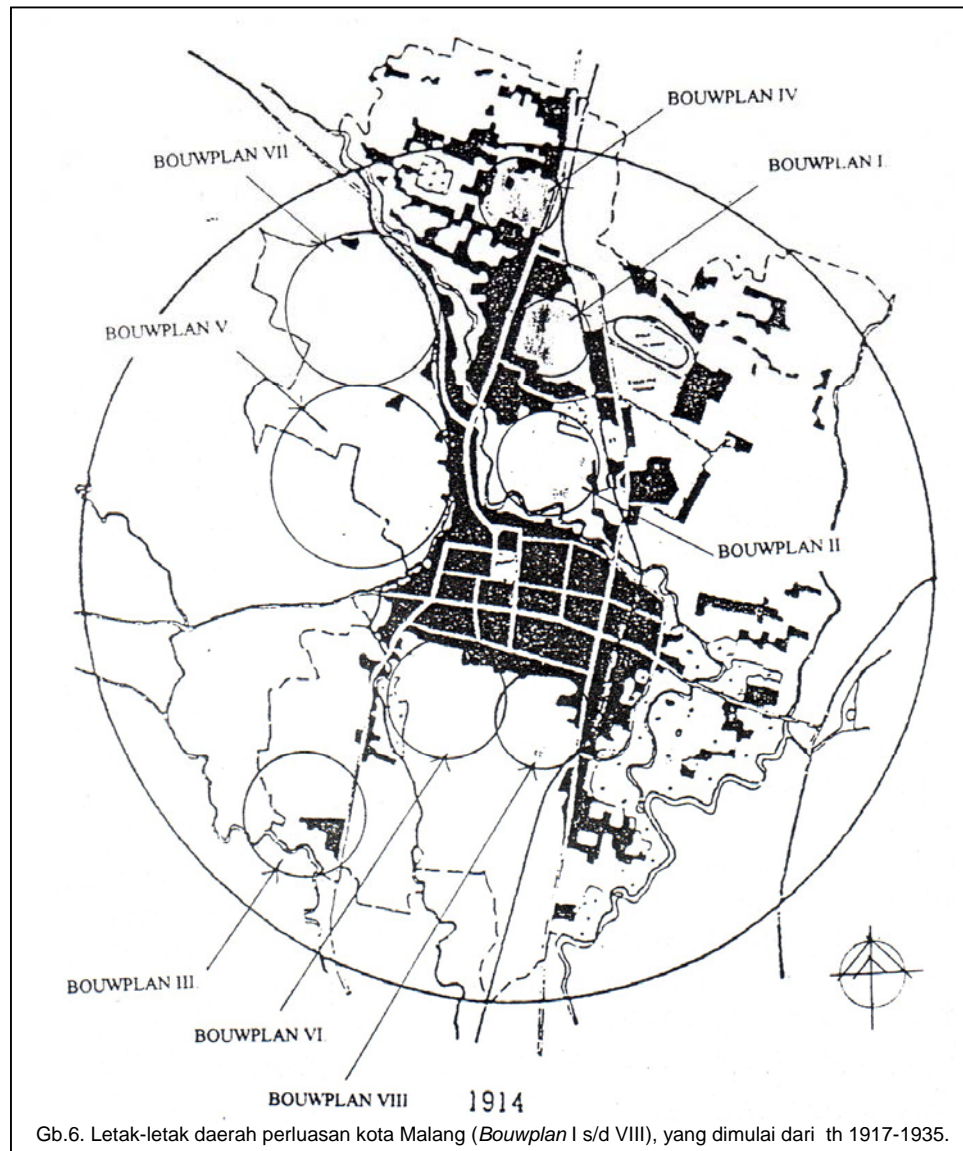
Antara tahun 1914-1929, Malang sudah mempunyai 8 tahap perencanaan kota yang pasti. Masing-masing tahapan tersebut dinamakan sebagai Bouwplan I s/d VIII. Tujuan utama dari perluasan ini adalah pengendalian bentuk kota akibat dari

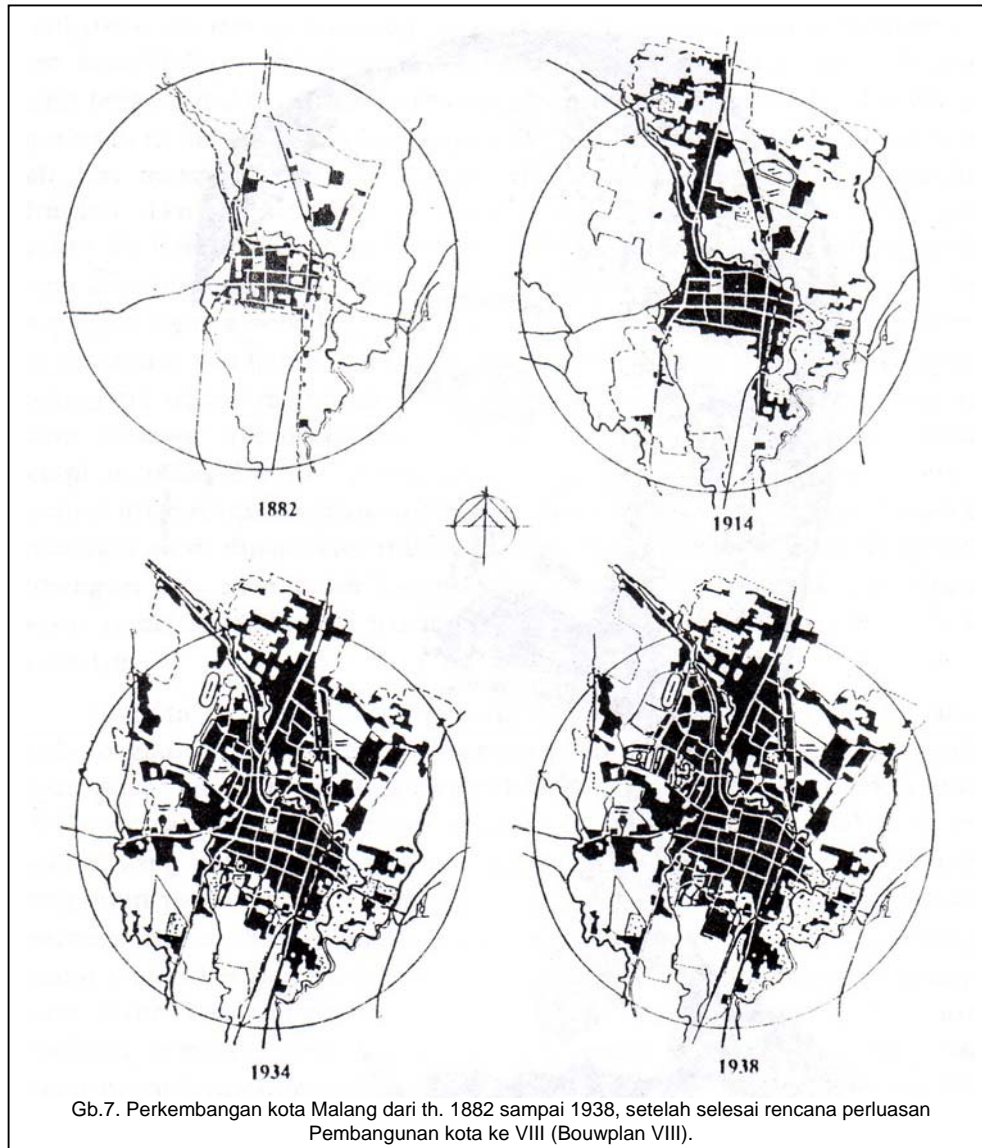
⁶ Keterangan lebih lengkap tentang undang-undang desentralisasi ini, baca buku Erica Bogaers (1983:9), yang berjudul: *Ir. Thomas Karsten en de ontwikkeling van de stedenbouw in Nederland-Indië 1915-1940*.

⁷ Pada th. 1800 jumlah penduduk Malang hanya 12.040 jiwa. Tahun 1905 menjadi 29.541 jiwa. Tahun 1914: 42.981 jiwa. Tahun 1930 sudah menjadi: 86.645 jiwa (Karsten 1995:66).

⁸ Tentang riwayat, peran serta konsep-konsep perencanaan Karsten pada kota-kota di Hindia Belanda pada waktu itu lihat laporan penelitian Handinoto (Perkembangan kota dan arsitektur Kolonial Belanda di Malang 1914-1940) di hal. 62-79

pertambahan penduduk serta kemajuan ekonomi yang sangat cepat. Tujuan serta detail dari perkembangan kota ini tidak mungkin ditulis satu persatu disini karena sangat panjang (bisa dibaca pada laporan Handinoto: Perkembangan kota dan arsitektur Kolonial Belanda di Malang 1914-1940).





Berhasilya pihak Kotamadya (*gemeente*) Malang dalam melaksanakan rencana perkembangan kota tersebut dengan baik, karena cepatnya mereka menguasai tanah-tanah yang diperlukan untuk perkembangan kota, sehingga sulit sekali bagi pihak ketiga untuk berspekulasi terhadap tanah. Tapi keadaan seperti ini tidak bisa dipertahankan terus, karena selain diperlukan pengawasan yang ketat, pihak kotamadya (*gemeente*) tidak mungkin mempunyai dana keuangan sendiri untuk menguasai tanah-tanah yang harganya makin melambung. Hal tersebut terasa sekali pada rencana *Bouwplan* ke V dan VII, yang terkenal dengan sebutan

pengembangan daerah "*Bergenbuurt*" (daerah tinggi yang ada disebelah Barat kota), dimana para spekulan dari pihak swasta sudah banyak yang mengincar tanah di daerah tersebut. Oleh sebab itu kotamadya terpaksa harus meminta bantuan pemerintah pusat.

Sesuai dengan undang-undang kota pada waktu itu (*bijblad* 11272)⁹, maka pihak kotamadya Malang harus menyediakan "*Geraamteplan*" (Kerangka Rencana) ke pemerintah pusat. Rencana pertamanya ditolak karena dianggap belum memenuhi persyaratan sebagai satu : "*Geraamteplan*". Oleh sebab itu pada bulan Agustus 1929, Walikota Malang meminta secara resmi kepada Ir. Herman Thomas Karsten menjadi "*Adviseur*" (penasehat) untuk perluasan dan perkembangan kota Malang. Sejak saat itulah secara resmi Karsten menjadi dirigen bagi perkembangan kota. Tugas utamanya sekarang adalah memperbaiki dan mengembangkan "*geraamteplan*" kota Malang yang dibuat oleh pihak Kotamadya, supaya bisa diterima oleh pemerintah pusat. Secara garis besar laporan Karsten (1935:59), bisa dibagi menjadi beberapa bagian yaitu (isi yang lebih rincibisa dilihat di laporan penelitian yang dilakukan oleh Handinoto dalam: Perkembangan kota dan arsitektur Kolonial Belanda di Malang 1914-1940).

- Lahirnya perencanaan Kota Malang
- Hakekat dan dampak perencanaan Kota Malang
- Cara penentuan perencanaan dan arti persetujuan pemerintah.
- Situasi dan pembentukan bagian kota yang tertua.
- Pertumbuhan kota hingga tahun 1930.
- Pertumbuhan dan Karakter
- Bentuk Utama dan Pusatnya.
- Kelompok utama dan peruntkannya
- Jaringan jalan utama
- Keindahan kota.

⁹ Sebagai akibat dari "*Algemeene Volkhuysvestingcongress*" (Kongres umum perumahan rakyat), dari tahun 1922, maka pada th. 1926 pemerintah pusat menetapkan, perluasan dari "*Gemeentelijke Voorkeurrecht op Gouvernmentgronden*" (Peraturan Hak Preferensi dari Kotamadya atas tanah-tanah Gubermen) , berupa *Bijblad* (Lampiran Lembaran Negara), 11272. *Bijblad* 11272 tersebut selama jaman kolonial selanjutnya merupakan basis bagi pembangunan perluasan kota. Hal ini berarti bahwa selanjutnya pihak Kotamadya kalau ingin memperoleh jaminan akan tersedianya tanah bagi perluasan kota, maka pihak Kotamadya harus mengajukan apa yang dinamakan "*Geraamte Plan*" (Kerangka Rencana), yang mencantumkan rencana perluasan dan rencana perbaikan kota .Setelah disetujui, pemerintah nantinya akan memberikan prioritas berdasarkan undang-undang bahwa tanah yang dipergunakan untuk perluasan kota tidak boleh dijadikan hak milik (*eigendom*).

Yang cukup menarik bagi kita dan masih banyak meninggalkan bekas bagi kota Malang sekarang antara lain adalah:

- Jaringan jalan, dan
- Keindahan kota.

Jaringan Jalan.

Jaringan jalan merupakan prasarana yang mendapat perhatian khusus dalam mengembangkan perluasan kota Malang. Konsep utama Karsten dalam membenahi prasarana jalan kota Malang adalah sebagai berikut:

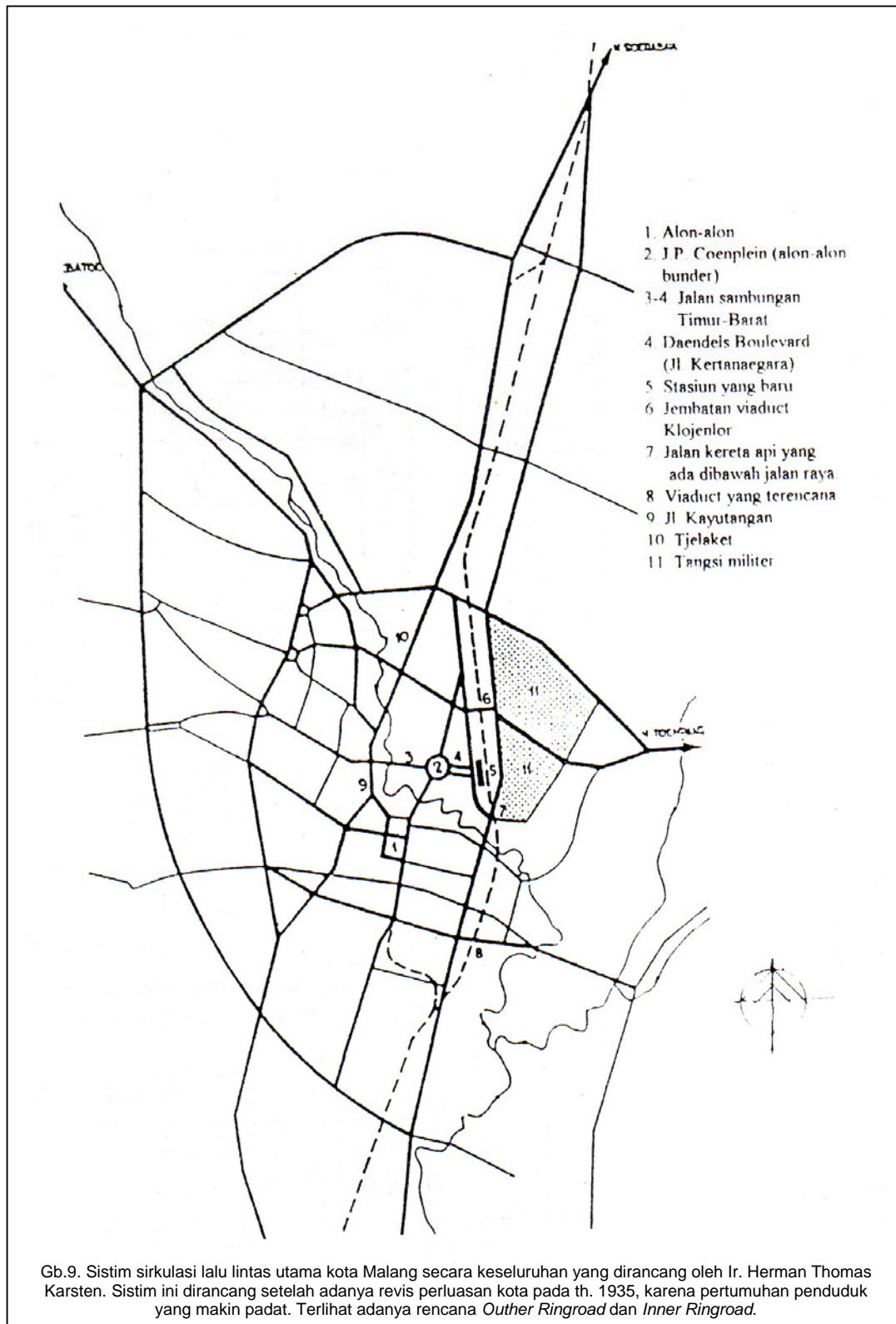
Harus diadakan perbedaan yang jelas antara jalan-jalan utama dan jalan pembagi, dalam arus aliran lalu lintas. Jalan-jalan utama tersebut harus mempunyai hubungan yang lancar dan baik antara satu dengan lainnya. Jumlah jalan utama perlu dibatasi hingga seperlunya saja. Jarak antara satu dengan lainnya sekitar 400-800 M dan semakin keluar kota jaraknya boleh lebih besar. Karena jalan-jalan utama itu merupakan kerangka lalu lintas kota. Dari cara membedakan jalan utama dan pembagi inilah kemudian baru ditentukan hal-hal lainnya. Jalan-jalan tersebut tidak sekedar hanya memenuhi persyaratan material, tapi juga harus memenuhi tuntutan keindahan kota. Bukankah keindahan kota itu terutama dinikmati dari sudut jalan? Demikian Karsten. Jalan-jalan haruslah berirama, diatur dengan sumbu jalan, dan harus diberikan titik-titik klimaks dan sebagainya. Irama tersebut meningkatkan daya orientasi. Hal-hal tersebut merupakan ciri sebuah kota yang indah dimana nilai keindahan bukan hanya diukur dengan keindahan pemandangan saja"

Hal-hal utama seperti keindahan jalan dan sebagainya sekarang sudah kurang mendapat perhatian di kota Malang. Karsten juga sudah memikirkan adanya jalan lingkar (*outher ringroad*) di kota Malang untuk menghindari kemacetan dikemudian hari. Tapi semuanya ini direncanakan oleh Karsten untuk kota Malang dengan prediksi penduduk kurang lebih 80.000 jiwa. Sekarang (tahun 1995) jumlah penduduk Malang sudah lebih dari 800.000 jiwa, dan jumlah kendaraan yang jauh lebih besar, tapi jaringan jalan utama Karsten tersebut masih belum banyak berubah. Tidak heran kalau lalu lintas kota Malang sekarang sering mengalami kemacetan.

Keindahan Kota.

Masalah keindahan kota inilah yang sekarang sering diabaikan. Konsep Karsten (1935:59) tentang keindahan kota antara lain adalah sebagai berikut:

Keindahan kota bukan perhiasan kota dan bukan suatu yang ditambahkan oleh manusia. Tapi keindahan kota harus mengalir dengan sendirinya dari penanganan secara keseluruhan dan terlihat dari bagian-bagian detailnya. Keindahan harus memperoleh tempat yang utama dalam setiap detail yang dikerjakan. Hal-hal yang menentukan keindahan kota bisa tercermin dalam penataan perumahan/gedung, maupun dalam pembangunan jalannya, hirarki adalah hal yang perlu diperhatikan, apakah itu gedung, jalan atau taman, mana yang memperoleh tekanan yang lebih besar. Pemandangan yang sederhana bisa dibiarkan sederhana, namun dibuat menarik.



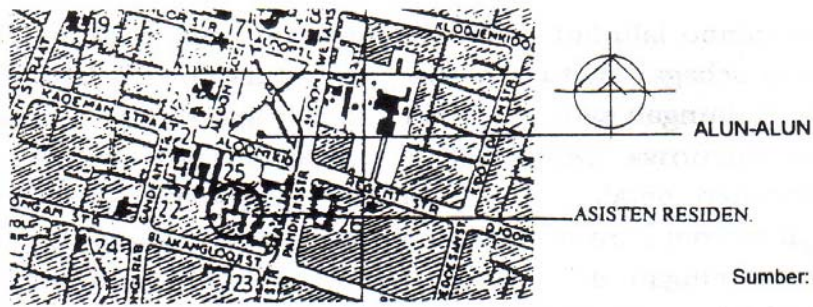
Bagi kota Malang , kekuatan utamanya terletak pada pemandangan gunung-gunung disekitarnya seperti gunung: Kawi disebelah Barat, Gunung Semeru disebelah Timur, Gunung Arjuna disebelah Barat Daya dan lembah Berantas yang mmbelah Kota. Semuanya ini menjadi pertimbangan Karsten dalam merencanakan perkembangan kota Malang.

Semua rencana tambahan global untuk kota Malang diselesaikan oleh Kasten pada tahun 1935, sesudah itu Karsten masih mendapat tugas membuat peraturan bangunan dan peraturan tata kota secara tertulis. Dengan demikian selesailah tugasnya dalam merencanakan kota Malang. Perencanaan kota yang cukup detail dan rinci ini kemudian banyak dipakai sebagai panutan bagi perencanaan kota-kota lainnya di Indonesia pada waktu itu.

Perkembangan Arsitektur 1914-1940.

Secara garis besar perkembangan arsitektur kolonial di Malang tidak berbeda dengan perkembangan arsitektur di Hindia Belanda pada kurun waktu yang sama. Gaya arsitektur yang disebut sebagai "*Indische Empire*" yang berkembang sampai akhir abad ke 19, juga terdapat di Malang, terutama sekali pada gedung-gedung pemerintahan seperti gedung Asisten Residen di alon-alon pusat kota Malang¹⁰ (sekarang sudah hancur). Hanya saja sebelum tahun 1900 an Malang masih merupakan sebuah kota kabupaten kecil, sehingga bangunan pemerintahan tidak begitu banyak disana. Oleh sebab itu peninggalan arsitektur dengan gaya "*Indische Empire*" ini sekarang sangat jarang dijumpai di Malang. Walaupun ada, tempatnya harus dicari di daerah sekitar alon-alon kota, karena disanalah dulu merupakan inti kota Malang dimasa lalu. Sekarang daerah disekitar alon-alon kota justru merupakan daerah yang punya nilai ekonomi yang tinggi, sehingga otomatis juga merupakan suatu daerah yang cepat berkembang/berubah. Sayang sekali karena hal-hal diatas maka asitektur dengan gaya "*Indische Empire*" ini di Malang sekarang boleh dikatakan sudah tidak tersisa sama sekali.

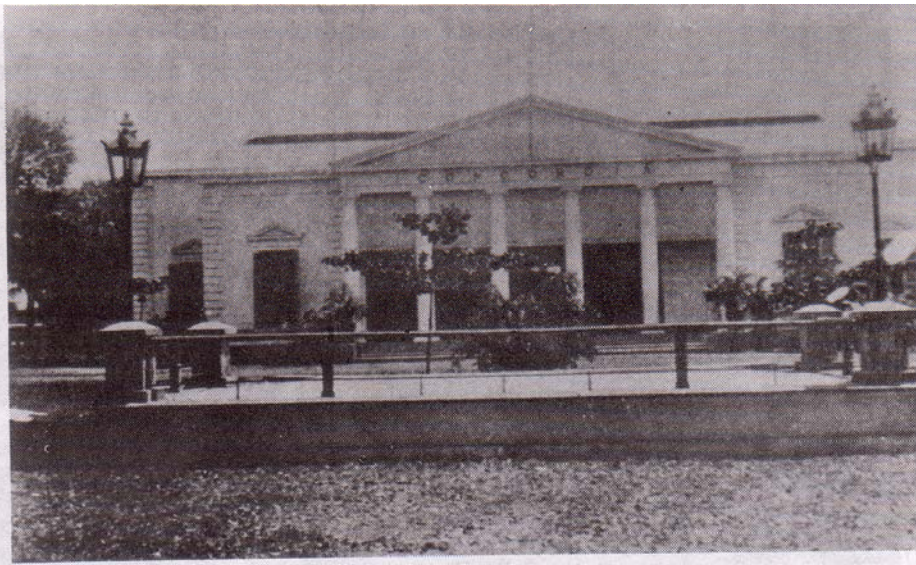
¹⁰ Pada abad ke 19 ada semacam peraturan yang menentukan bahwa setiap gedung pemerintahan mempunyai langgam, yang disebut sebagai "*Indische Empire*". Tentang gaya "*Indische Empire*" tersebut bisa dibaca pada majalah Dimensi vol.20/Ars, Desember 1994, dengan judul: "*Indische Empire Style*" Gaya Arsitektur Tempo Doeloe oleh Handinoto.



Gb.10. Kantor Asisten Residen Malang yang terletak disebelah Selatan alun-alon (sekarang sudah dibongkar)
Terlihat jelas gaya arsitektur "*Indische Empire*" pada gedung tersebut . Gambar diatas diambil sekitar th. 1900 an.



Gb.11. Kantor Asisten Residen Malang, yang diambil sekitar tahun 1910 an, kelihatan kolam yang ada
di depan gedung sudah hilang, dan terjadi perbaikan pada gedung.



Sumber: Foto Studio Malang

Gb.12. Gedung Societeit Concordia, di daerah Jl. Kayutangan (sekarang Jl. Basuki Rachmad). Gambar diatas diambil sekitar tahun 1900 an. Terlihat jelas kolom-kolom gaya Yunani di depan teras yang menjulang keatas sebagai ciri khas arsitektur gaya "*Indische Empire*"



Sumber: Foto Studio Malang

Gb.13. Gedung Societeit Concordia yang diambil sekitar tahun 1930an. Gedung yang lama (Gb.no.12) sudah dibongkar diatasnya didirikan gedung yang baru seperti tampak pada gambar diatas. Gedung tersebut sekarang sudah runtuh, diatasnya didirikan kompleks pertokoan.

Hampir semua bangunan kolonial yang tersisa di Malang sekarang dibangun setelah tahun 1900 (sebagian besar dibangun setelah tahun 1920 an selaras dengan perkembangan kotanya)., yang diistilahkan sebagai arsitektur kolonial modern. Arsitektur kolonial yang cukup besar, yang dibangun setelah tahun 1900 di Malang adalah: Gereja Hati Kudus Yesus di Jl. Kayutangan (Basuki Rachmad), yang dibangun pada th. 1905. Arsiteknya adalah Maruis J. Hulswit. Tapi pembangunan gereja gaya Neo Gothik di Malang ini secara keseluruhan tidak begitu punya pengaruh terhadap perkembangan arsitektur kolonial di Malang pada umumnya.

Secara garis besar perkembangan arsitektur kolonial di Malang yang dibangun setelah th. 1914 bisa dibagi menjadi 2 bagian yaitu yang dibangun antara th. 1914-1920 dan yang dibangun sesudah th. 1920 an sampai th. 1940 an. Arsitektur yang dibangun antara th. 1914-1920 an dapat disebutkan misalnya:

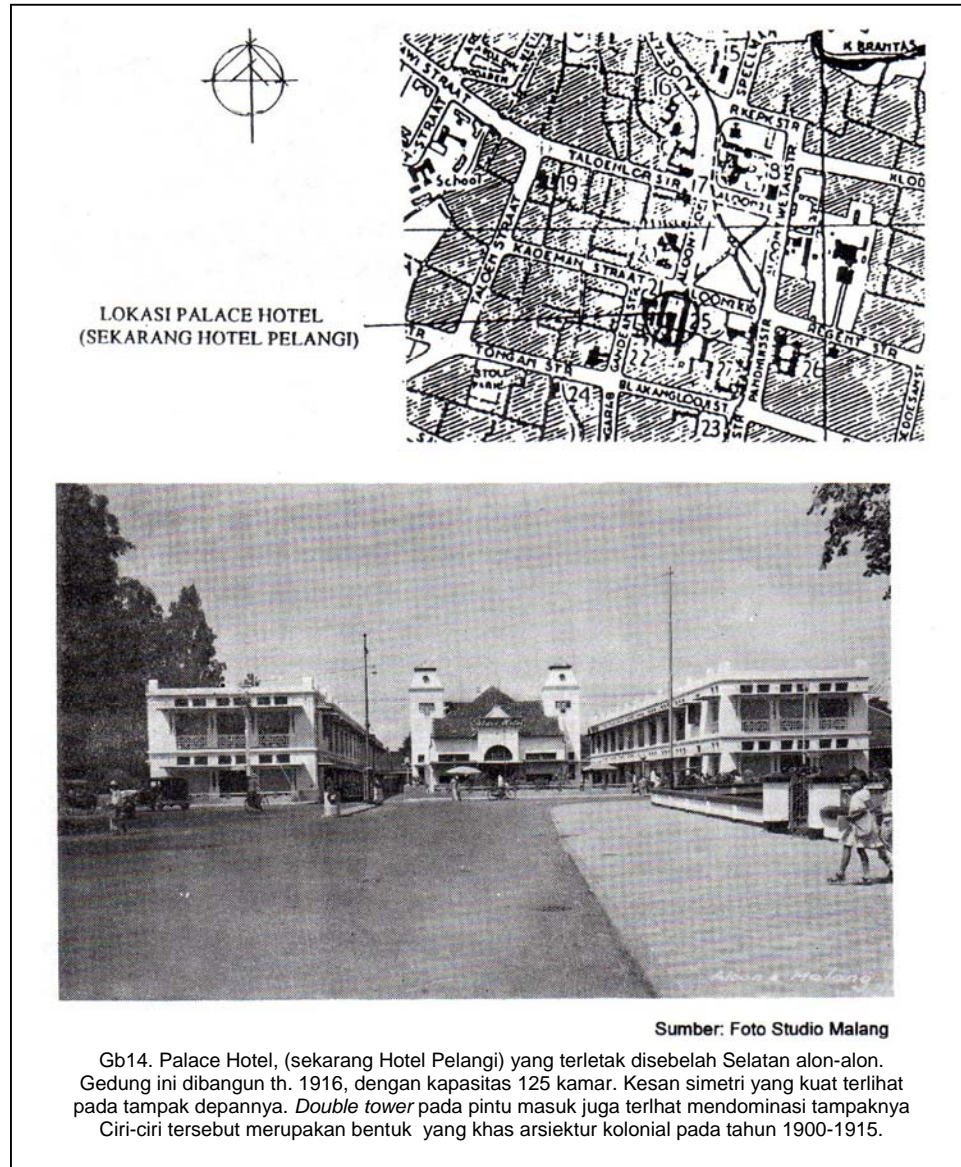
- *Javasche Bank* (sekarang Bank Indonesia) disebelah Utara alon-alon dibangun th. 1915, arsiteknya adalah Hulswit, Fermont & Cuypers.
- *Palace Hotel* (sekarang Hoel Pelangi), dibangun antara th. 1916, disebelah Selatan alon-alon, arsiteknya tidak diketahui dengan jelas.
- Kantor Pos dan Tilgram (sekarang sudah dibongkar) terletak di Jalan Kayutangan (Basuki Rachmad) dibangun antara th. 1910 arsiteknya BOW (*Burgelijke Openbare Werken*)
- Dan sebagainya.

Sebagian besar bangunan umum sebelum th. 1920 an kebanyakan dibangun disekitar alon-alon, karena pusat kotanya masih terletak disana. Jumlahnya tidak terlalu banyak karena kota Malang masih belum mengalami perkembangan yang pesat. Gaya arsitektur "*Indische Empire*" pada tahun-tahun ini sudah menghilang.

Arsitektur Kolonial yang dibangun sebelum tahun 1920 an sebagian besar sudah ditangani oleh tenaga profesional¹¹. Meskipun gaya arsitektur yang ditunjukkan masih banyak dipengaruhi oleh arsitektur di Belanda tapi pada umumnya bentuk-bentuk arsitekturnya sudah beradaptasi dengan iklim setempat. Hal ini ditunjukkan misalnya dengan menempatkan galeri keliling bangunan (dengan maksud supaya sinar matahari langsung dan tampias air hujan tidak langsung masuk melalui jendela atau pintu). Adanya atap-atap susun dengan ventilasi atap yang baik,

¹¹ Sebelum tahun 1900 an di Hindia Belanda boleh dikatakan tidak ada ahli bangunan yang bisa disebut sebagai arsitek dalam arti profesional, mereka yang merancang bangunan biasanya adalah *Opziter plus* (pengawas bangunan) Baru setelah tahun 1900 an berdatangan orang-orang profesional (yang berpendidikan arsitek) datang ke Hindia Belanda.

serta overstek-overstek yang cukup panjang untuk pembayangan tembok. Tapi secara keseluruhan bentuk arsitekturnya masih belum merujuk ke bentuk modern, yang baru berkembang setelah tahun 1920 an.





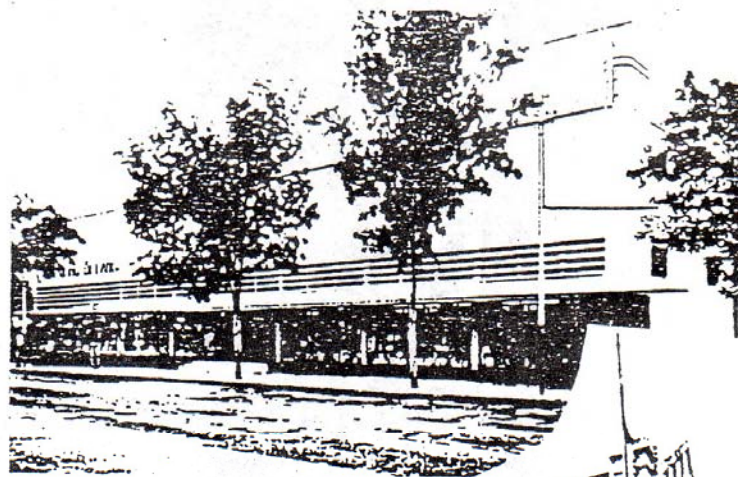
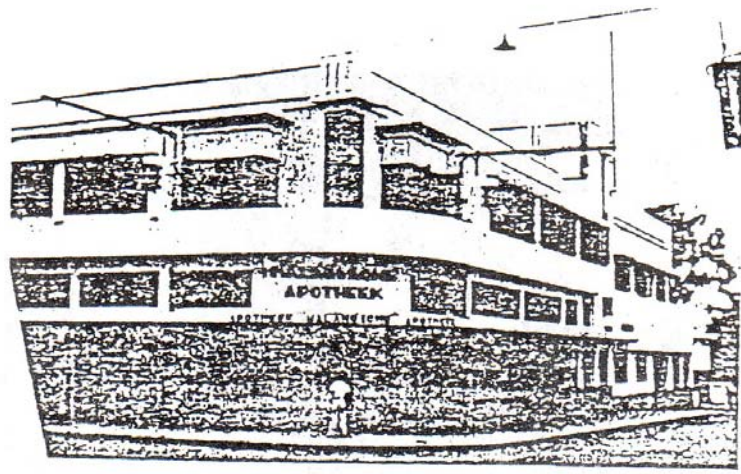
Sumber: Foto Studio Malang

Gb.15. Situasi sebelah luar dari gedung kantor pos Malang yang lama di daerah Kayutangan (Sekarang Jl. Basuki Rachmad). Seperti tampak dalam gambar, kendaraan utama pada waktu itu adalah bendi, yang ditarik oleh kuda.



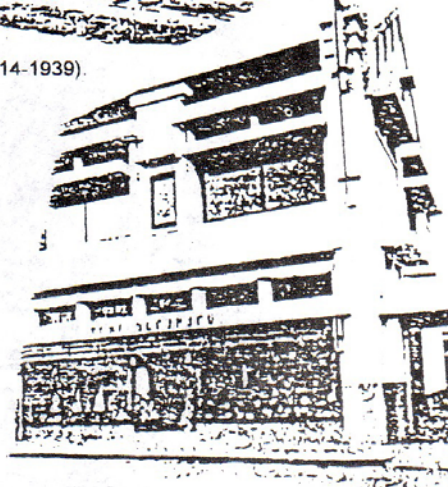
Sumber: Foto Studio Malang

Gb.16. Gedung kantor pos dan tilgram Malang yang lama. Semua gedung-gedung negara dirancang oleh Departemen BOW (*Burgelijke Openbare Werken*), langsung dari Batavia.



Sumber: Stads Gemeente Malang (1914-1939).

koan disepanjang Jl. Kayutangan
mumnya bangunan baru tersebut
30-1940. Ciri-ciri umum dari bangunan
uwe Bouwen" adalah atap datar,
angunan yang berbentuk kubus,



Gb.18. Wajah pertokoan disepanjang Jl. Kayutangan (Basuki Rachmad). Pada umumnya bangunan baru tersebut dibangun antara tahun 1930-1940. Ciri-ciri umum dari bangunan yang disebut sebagai "Nieuwe Bouwen", adalah atap datar, gevel horizontal, volume bangunan yang berbentuk kubus serta warna putih.



Sumber: Majalah Locale Techniek

Gb.19. Perempatan Jl. Kayutangan (Basuki Rachmad), Jl. Semeru dan Riebeckstraat (Jl. Kahuripan). Daerah ini dalam perencanaan jalan baru dipakai sebagai titik pusat Dari sistim lalu lintas kota Malang. Oleh sebab itu penyelesaian jalanan gedung-gedung di daerah ini dibuat simetri dan menarik. Arsitek dari pertokoan ini adalah Karel Bos dari kota Malang sendiri. Tampak latar belakang gunung Kawi yang sangat indah. Seperti apa yang diamanatkan oleh Ir. Thomas Kasten bahwa jaringan jalan yang aman dan lancar saja belumlah cukup, selain harus memenuhi persyaratan secara material, maka jalan harus juga memenuhi tuntutan keindahan kota. Bukanlah keindahan kota ini terutama dinikmati dari sudut jalan? Demikian kata Karsten. Sayang sekali suasana daerah ini sekarang makin semrawut dan kacau dengan adanya perencanaan bangunan baru.

Arsitektur kolonial yang dibangun antara th. 1920 sampai 1940 an dapat disebutkan misalnya.:

- *Zusterschool* (Jl. Tjelaket- dibangun antara th. 1926 arsiteknya Hulswit, Fermont & Ed.Cuyppers)¹²
- *Fraterschool* (Jl. Tjelaket, dibangun antara tahun 1926, arsiteknya Hulswit, Fermont & Ed.Cuyppers)
- Komplek pertokoan di perempatan Jl. Kayutangan (dibangun ahun 1936, arsiteknya Karel Bos)
- Balai Kota Malang (dibangun th. 1927-1929, arsiteknya H.F. Horn)
- Gedung HBS/AMS di *J.P. Coen Plein* (alon-alon bunder, dibangun tahun 1931, arsiteknya Ir. W. Lemei)
- *Theresiakerk* (gereja Santa Theresia) di depan *Boeringplein* (taman Buring) dibangun th. 1936, arsiteknya Rijksen en Estourgie.
- Gedung *Maconieke Lodge*, di *Tjerme plein* (taman Cerme), dibangun th. 1935, arsiteknya Ir. W. Mulder.
- Pertokoan Jl.Kayutangan, dibangun tahun 1935 an arsiteknya tidak jelas.
- Dan sebagainya.

Sebagian besar gedung-gedung kolonial yang ada di Malang dibangun sesudah tahun 1920. Gaya arsitektur kolonial modern setelah th. 1920 an di Hindia Belanda pada waktu itu sering disebut sebagai gaya "*Nieuwe Bouwen*", yang disesuaikan dengan iklim dan teknik bangunan di Hindia Belanda waktu itu. Sebagian besar menonjol dengan ciri-ciri seperti: atap datar, gevel horisontal, volume bangunan yang berbentuk kubus, serta warna putih (Gedung *Monieke Lodge*, pertokoan di perempatan Jl. Kayutangan, pertokoan lainnya di sepanjang Jl. Kayutangan dan sebagainya). Jadi sebagian gedung-gedung kolonial yang ada di Malang umurnya rata-rata kurang lebih baru 60 tahun.

Kesimpulan.

Perkembangan Kota.

- Kota Malang baru berkembang psat setelah tahun 1914 meskipun Belanda sudah menguasai Malang sejak tahun 1767.
- Keputusan poltik (U.U. Gula & U.U. Agraria tahun 1870 dan U.U. Desentralisasi 1905, serta berdirinya *Gemeente* Malang tanggal 1 April 1914), sangat berpengaruh terhadap perkembangan kota Malang.

¹² Untuk mengetahui lebih lanjut tentang arsitek Hulswit, Fermont & Cuyppers, Ir. W. Lemei, H.F.Horn dan sebagainya dengan lebih mendetail lihat laporan Handinoto: Perkembangan kota dan arsitektur Kolonial Belanda di Malang 1914-1940.

- Rencana dan pelaksanaan perluasan kota yang tepat (*Bouwplan I s/d VIII*), serta penguasaan tanah yang tepat oleh pihak *Gemeente*, merupakan sukses utama dalam perencanaan perluasan kota Malang.
- Peran Karsten, terutama setelah ditunjuk sebagai "*Adviseur*" (penasehat) dalam perencanaan kota Malang pada th.1929-1935, sangat dominan sekali, sehingga memberi ciri khas bentuk kota Malang seperti yang kita lihat sekarang. Malang yang direncanakan oleh Karsten sebenarnya diperuntukkan bagi 86.000 jiwa saja. Sekarang(1995) penduduk kota Malang sudah berkembang lebih dari 860.000 Jiwa (naik lebih dari 10x lipat), tapi perkembangan kotanya tidak memadai jika dibandingkan dengan pertambahan penduduk. Oleh sebab itu sulit sekali untuk membandingkan keadaan kota Malang pada th. 1935 an dengan keadaan sekarang (1995).
- Keindahan kota yang menjadi salah satu konsep Karsten dalam perencanaan kota Malang dengan memanfaatkan gunung-gunung yang ada disekeliling kotanya serta lembah sungai Berantas yang membelah kota, ternyata sekarang sudah dilupakan sama sekali. Hal ini terbukti dengan penyelesaian pembangunan gedung-gedung baru yang sama sekali (sebagai contoh: perempatan Jl. Kayutangan dan Semeru – Akhir Jl. Semeru dan Ijen dan sebagainya.)

Perkembangan Arsitektur.

- Sampai tahun 1914, Malang masih merupakan sebuah kota Kabupaten yang kecil di pedalaman. Oleh sebab itu peninggalan arsitektur kolonial sebelum th. 1900 an (*Indische Empire Style*), boleh dikatakan sangat minim sekali. Sebagian besar bangunan kolonial yang sekarang masih ada di Malang pada umumnya dibangun setelah tahun 1920 an,yang digolongkan sebagai arsitektur kolonial modern.
- Bangunan seperti halnya dengan kota selalu tumbuh dan berkembang sepanjang waktu. Bangunan yang dibangun pada masa lampau, sekarang bisa berwujud sebagai monumen. Seperti diketahui, bahwa monumen bisa bersifat mendorong (*propelling*), atau menghambat (*pathological*) dinamika kota. Monumen-monumen yang bersifat mendorong, yang sudah dipakai

dalam jangka waktu tertentu, menyimpan potensi untuk dikembangkan, sehingga bisa dimanfaatkan kembali pada masa yang akan datang. Artinya sebagai pola, sudah terpakai dan teruji oleh fungsi kehidupan kota. Pola yang sudah teruji tersebut berpotensi mejadi identitas suatu tempat. Di Malang banyak sekali terdapat bangunan dan lingkungan yang berpotensi sebagai identitas kotanya. Sayang sekali potensi yang punya nilai tambah tersebut kemudian hilang karena pembongkaran.

Kepustakaan

- Akihary, Huib (1990), ***Architectuur en Stedebouw in Indonesie 1870-1970***, De Walburg Pers, Zutphen
- Berlage, H.P. (1931), ***Mijn Indische Reis***, W.L. & J. Brusse's Uitgeversmaatschappij N.V. Rotterdam.
- Blijstra, R. (1966), ***Dutch Architecture After 1900***, P.N. Van Kempen & Zoon N.V. Amsterdam.
- Bogaers, Erica (1983), ***Ir. Thomas Karsten en de Ontwikkeling van de Stedebouw in Nederlands-Indië, 1915-1940***. Skripsi Doktoral Planologi di Universiteit van Amsterdam, Juni 1983.
- Bogaers, Erica & Peter de Ruiter (1986), Ir. Thomas Karsten and Indonesian Town Planning, 1915-1940, dalam buku ***The Indonesian City***, Foris Publication, Dorrecht, Cinnaminson, Hal. 71-88.
- Coban, James L. (1970), ***The City of Java: An Essay in Historical Geography***, Ph.D. Thesis, University of California, Berkely.
- De Witt, Wim (1983), ***The Amsterdam School***, MIT Press, Cambridge.
- Faber, G.H. von (1931), ***Oud Soerabaia: De Geschiedenis Van Indie's Eerste Koopstad Van De Oudste Tijden Tot De Insteling Van De Gemeenteraad, Surabaia***, Gemeente Surabaia.
- Faber, G.H. von (1936), ***Nieuw Soerabaia; De Geschiedenis Van Indie's Voornaamste Koopstad In De Eerste Kwarteeuw Sedert Hare Instelling, 1906-1931***, Surabaia, Van Ingen
- Gill, Ronald Gilbert (1988), ***The Morphology of Indonesian Cities, An Introduction of The Morphology of Colonial Settlements and Towns of Java***, Makalah Seminar September, 1988 di Jakarta.
- Groll, Tenminck C.L. (1988) ***Historical Overview of Dutch Overseas Architecture and Town Planning (up to 1990)***, makalah pada seminar 'Change and Heritage in Indonesian City" di Jakarta, September 28-29, 1988.
- Haan, W. De (1941), Het Hoofdegen-Stelsel van de Stadgemeente Malang. In verband met de plaats van het nieuwe station. Dalam majalah : ***Locale Techniek*** 10 (1941),no.2, hal. 53-54.
- Handinoto (1986), Suatu Tinjauan Tentang Perkembangan Arsitektur Kolonial Belanda di Jawa, dalam ***majalah Genta*** No.93, 1986.
- Handinoto (1992), ***Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 1879-1940***, Laporan Penelitian pada Universitas Kristen Petra Surabaya.

- Het Raadhuis van de Staadgemeente Malang*, dalam majalah **I.B.T.Locale Techniek** 5(1936) no.3. hal. 56-58.
- Het Waterleidingbedrijf van de Gemeente Malang*, dalam majalah **Locale Techniek** (1941), no.2, hal. 30-38.
- Indrakusuma, FX, Y. Wijaya dan Fred Dewanto (1992). **Gereja Hati Kudus Yesus dan Pendiannya**, Paroki Hati Kudus Yesus, Malang.
- Jessup, Helen (1980), European Influences on Architecture in Java, dalam majalah **Lotus International** vd..26, hal. 101-113.
- Jessup, Helen (1982) Four Dutch Building in Indonesia I, dalam majalah **Orientation** Agustus, 1982, hal. 32-39.
- Jessup, Helen (1982a) Les Villes Indonesiennes Devand Le Colonialisme, dalam majalah **VRBI (URBI)** no.VI, 1982, hal. LXXI-LXXVI.
- Jessup, Helen (1984) , The Dutch Colonial Villa, Indonesia, dalam majalah **MIMAR**, no.13, hal. 35-42.
- Jessup, Helen (1985), Dutch Architectural Visions of the Indonesian Tradition, dalam majalah **MUQARNAS**, vol.3, Leiden 1985, hal. 138-161.
- Jessup, Helen (1988), **Netherlands Architecture in Indonesia 1900-1942**, Ph.D. Desertation, Courlaud Institue of Art, London, 1988.
- Jo Santoso, Suryadi (1984), **Konsep Struktur & Bentuk Kota di Jawa Sampai dari Abad XVII** (tanpa penerbit).
- Karsten, Thomas (1935), *Het Ontwikkelingsplan der Gemeente Malang*, dalam majalah **I.B.T. Locale-Techniek 5 (1936)**, no.3. hal. 59.
- Kotapraja Malang 50 tahun, 1-4-1969.
- Kota Malang, Jawa Timur: Menuju Kota Pariwisata, Pendidikan dan Industri, dalam majalah **Konstruksi**, Juli 1933, hal. 15-19.
- Leerdam, Ben F. van (1988), **Henri Maclaine Pont Architect Tussen Twee Werelden**, Delftse Universitaire Pers.
- Lemei, W (1932), De Nieuwe Hoogere Burgerschool Algemeene Middelbare School te Malang, dalam majalah **Indisch Bouwkundig Tijdschrift 35 (1932)**, hal. 113.
- Lemei, W. (1935) Architect C. Citroen BNA, artikel di majalah **I.B.T. Locale Techniek 4 (1935) no.5**, hal.1-9.
- Nix. Ch.Thomas 91949), **De Vormleer van de Stedebouw, in het Bijzonder voor Indonesië** disertasi Doktor.
- Padovan, Richard (1978), Holland, Building Towards and Ideal: Progrssive Architecture in Holland, dalam buku **"Art Nouveau" Architecture**, diedit oleh Frank Russel, Academic Edition, 1978, hal. 137-157.
- Pasarbedrijf van de Staadgemeente Malang, dalam majalah **Locale Techniek 10 (1941) no.2**. hal.39-45.
- Passir, C. (1988), **The Modern Movement of Architecture in Indonesia**, articular **The Significant and Contribution of Modern Movement in the Development of the Bandung**, makalah pada Seminar: Change And Heritage In Indonesia City, di Jakarta, September 28-29, 1988.
- Rossi, Aldo (1982) **The Archiecture of The City**, MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London, England.
- Ruimschotel, T.C. (1988), **Overview of Development Of Architectreand Tpw n Planning in Indonesia** (late 19th century-past colonial period), makalah pada

- seminar Change And Heritage in Indonesia City” di Jakarta, September 28-29, 1988.
- Shoemaker, Wolf (1923), Indische Bouwkunst en de Ontwikkelingmogelijkheid van de Indo Europeeschen Architectuur Stijl, dalam majalah **Indisch Bowkundig Tijdschrift**, no.10, hal. 191.
- Staadgemeente Malang 1914-1939.
- Sukada, Budi A. (1986), Arsitektur Kolonial dan Modern di Indonsia dalam majalah **Architrave**, edisi Maret April 1986.
- Tenret, J.B. (1941) De spoorwegerken t Malang, dlam majalah **I.B.T. Locale Techniek 10 (1941) no.2**. hal. 49-51.
- Tillema H.F. (1922), “*Kromoblada*” Over’t Vraagstuk van “ het Wonen” in Kromo’s *land*, Vijfde Deel, Tweede Stuk.
- Vries, H,M. de (1928), **The Impoetance of Java Seen From The Air**, G. Kolff & Co, Batavia.