

## **Perkembangan Transportasi Darat, Laut serta Udara di Kota Surabaya pada Awal Abad ke-20**

**Zahir**

Departemen Sejarah  
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta  
E-mail: [zahir@mail.ugm.ac.id](mailto:zahir@mail.ugm.ac.id)

### **Abstract**

*The development of transportation modes is one of the keys to developing a region towards modernity. The development of modes of transportation always moves in line with technological developments in its time, making the emergence of transportation, whether land, sea or air, always a marker of progress and modernization of a country or region. In the city of Surabaya, the emergence of modern modes of transportation is a support for city mobilization which relies on the industrial and economic sectors. The city of Surabaya is developing because the economic sector is increasingly growing with the emergence of various forms of transportation that are driving the mobility of people and goods that connect the city of Surabaya with its supporting areas and other areas. The development of transportation in this city is also a sign of the increasingly advanced city of Surabaya from the end of the 19th century to the beginning of the 20th century, which was based on the applied technology and industrial sectors. Transportation advances are not only limited to supporting the economic sector, but are also used for administrative and military purposes in the city of Surabaya.*

**Keyword :** *City development, Surabaya, Transportation*

### **Pendahuluan**

Awal abad ke-20, kota Surabaya tumbuh menjadi sebuah kota industri yang cukup modern di kawasan pulau Jawa. Perkembangan industri besar di kota ini ditunjang oleh adanya pembangunan sarana serta prasarana kota seperti layanan komunikasi, transportasi, sarana administrasi dan keuangan serta tempat pendidikan. Pertumbuhan berbagai layanan publik tersebut ditujukan guna untuk memenuhi kebutuhan penunjang kegiatan pemerintahan kolonial Belanda pada masa tersebut.<sup>1</sup> Kemajuan Kota Surabaya sebagai kota kolonial pada awal abad ke-20 ditandai oleh perubahan di berbagai bidang. Perubahan yang ada di kota Surabaya menyebabkan munculnya beragam simbol yang menunjukkan modernitas kota, seperti pusat industri, transportasi, dan permukiman modern. Perkembangan industri mampu mengubah mata pencaharian penduduk kota dari sektor agraris menuju ke sektor Industri dan pabrik. Kemajuan dalam sektor transportasi menjadi salah satu faktor dalam perubahan perkembangan kota Surabaya.

Letak kota Surabaya yang berada di wilayah pesisir membuat kota Surabaya dikenal sebagai kota pelabuhan yang menjual berbagai macam barang, baik barang

---

<sup>1</sup> M. Lutfi, *Pusat Sejarah Dan Tradisi ABRI Pertempuran Surabaya* (Jakarta: Balai Pustaka, 1998).

mentah maupun barang hasil produksi dari berbagai wilayah pedalaman yang diperuntukan untuk perdagangan ke berbagai wilayah di Hindia-Belanda atau mancanegara.<sup>2</sup> Lokasi Surabaya yang berada di kawasan pesisir ini juga turut membuat kota ini tumbuh dengan bertumpu kepada ekonomi dan perdagangan sebagai salah satu faktor penunjang kehidupan perkotaan dan sekitar kawasan kota Surabaya. Dikarenakan memiliki lokasi yang cukup strategis di kawasan jalur perekonomian, kota Surabaya dengan seiring berjalannya waktu juga turut mendapatkan pengaruh dari perkembangan sarana transportasi perkotaan yang dipergunakan untuk kegiatan perekonomian ataupun kegiatan lainnya yang ditujukan untuk kehidupan kota Surabaya di masa-masa ini.

Ketersediaan sarana transportasi yang cukup memadai di kota sebesar dan sesibuk di kota Surabaya tentunya menjadi perhatian yang cukup besar bagi pemerintah kolonial Hindia-Belanda saat itu. Sejak abad ke-19 tentunya berbagai jenis transportasi mulai hadir dan dipergunakan secara masif di kota ini. Keberadaan transportasi yang memadai tentunya juga turut menunjang aspek lainnya seperti fungsi administrasi, mobilitas penduduk dan barang, fungsi ekonomis dan juga fungsi kemiliteran atau pengamanan. Perkembangan transportasi yang mengikuti perkembangan zamannya tentunya juga berdampak kepada kemajuan sebuah kawasan terlebih lagi dalam penerapan ilmu teknologi yang kian maju dari tahun ke tahun.<sup>3</sup>

Perkembangan dan penggunaan sebuah sarana transportasi tentunya juga tidak terlepas dari perkembangan teknologi yang mempengaruhinya di masa tersebut. Pada abad ke-19, teknologi transportasi darat dan air tentunya sudah lebih berkembang dengan ditemukannya berbagai kendaraan bermesin yang digunakan untuk mengakomodasi kegiatan transportasi agar lebih praktis. Terjadinya revolusi industri di beberapa negara juga tentunya turut berdampak pada pengembangan teknologi transportasi yang menunjang berbagai macam aspek kehidupan manusia. Hal serupa juga terjadi di kawasan Hindia-Belanda, khususnya di kota-kota besar seperti Batavia ataupun Surabaya.

Perkembangan transportasi di kota Surabaya tentunya juga menyesuaikan dengan kondisi alam yang berada di kawasan tersebut. Pada kasus di kota Surabaya, pada abad ke-18 hingga abad ke-19 jalur transportasi darat dan sungai memegang peran yang cukup penting dalam kegiatan mobilitas manusia dan barang. Berkembangnya sistem transportasi di area sungai tidak terlepas dari kota ini yang dilalui alur sungai seperti sungai Kalimas dan beberapa anak sungainya. Hal ini pula yang membuat transportasi air lainnya seperti transportasi kapal laut juga turut

---

<sup>2</sup> Purnawan Basundoro, *Pengantar Sejarah Kota* (Yogyakarta: Ombak, 2012).

<sup>3</sup> Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi: Karakter, Teori Dan Kebijakan* (Jakarta: Gaila, 2003).

tumbuh di kota ini, terutama saat memasuki abad ke-19 masehi.<sup>4</sup> Transportasi dengan menggunakan jalur air menjadi salah satu alur mobilitas utama di kota ini selain juga tetap menggunakan jalur darat sebagai salah satu pilihan dalam sarana transportasi. Hal tersebut berkembang hingga memasuki abad ke-20 yang dimana juga mulai terjadi lompatan teknologi yang cukup pesat dalam dunia transportasi massal di kota-kota besar di Hindia-Belanda, termasuk di kota Surabaya.

Pada awal abad ke-20, kemunculan teknologi baru dalam dunia transportasi tentunya juga turut memberikan perubahan yang cukup signifikan. Salah satu kemunculan teknologi baru tersebut adalah dengan kemunculan pesawat terbang di tahun 1903. Pada masa tersebut, pesawat terbang mulai tumbuh dan berkembang sebagai sebuah sarana transportasi baru yang dijuluki sebagai transportasi masa depan. Namun, perkembangan pesawat terbang pada awalnya lebih diperuntukkan untuk kegiatan militer pada dekade-dekade awal kemunculannya. Di kota Surabaya pula pada tahun 1911 tercatat dilakukan kegiatan penerbangan pesawat pertama kali yang dilakukan di Hindia-Belanda.<sup>5</sup> Kegiatan penerbangan yang bertajuk pertunjukan tersebut sukses menarik perhatian berbagai pihak baik dari pihak militer maupun sipil.

Kemunculan transportasi pesawat terbang tentunya juga memberikan perubahan yang cukup signifikan bagi kota Surabaya pada saat ini. Di kota Surabaya juga diketahui menjadi salah satu kota di pulau Jawa yang memiliki bandara internasional yang dikenal dengan Bandara Darmo atau Lapangan udara Darmo. Kegiatan transportasi udara yang melintasi kota ini juga turut membuat kota Surabaya kian tumbuh dan berkembang baik dari sektor tata ruang kota maupun dari sektor perekonomian. Namun, pesawat terbang yang berada di kota Surabaya ini tidak hanya diperuntukkan untuk kegiatan pelayanan sipil komersil atau non-komersil saja. Akan tetapi, juga dipergunakan untuk kepentingan militer. Bahkan, penggunaan pesawat untuk kepentingan militer dilakukan terlebih dahulu sebelum penggunaan untuk kegiatan sipil.

## **Metode Penelitian**

Penelitian kali ini menggunakan metode penelitian sejarah dengan pendekatan sejarah perkotaan. Sejarah perkotaan merupakan sejarah yang

---

<sup>4</sup> Handinoto Handinoto and Samuel Hartono, 'SURABAYA KOTA PELABUHAN (SURABAYA PORT CITY): Studi Tentang Perkembangan Bentuk Dan Struktur Sebuah Kota Pelabuhan Ditinjau Dari Perkembangan Transportasi, Akibat Situasi Politik Dan Ekonomi Dari Abad 13 Sampai Awal Abad 21', *Dimensi Teknik Arsitektur* 35, no. 1 (2007): 88–99.

<sup>5</sup> Samidi Samidi, 'Surabaya Sebagai Kota Kolonial Modern Pada Akhir Abad Ke-19: Industri, Transportasi, Permukiman, Dan Kemajemukan Masyarakat (Surabaya as A Modern Colonial City in the End of the 19th Century: Industry, Transportation, Housing, and Multiculturalism of Society)', *Mozaik Humaniora* 17, no. 1 (2017).

mempelajari perubahan-perubahan dalam struktur perkotaan dan beragam aspek yang mempengaruhinya. Dalam kasus ini lebih menitikberatkan mengenai sejarah perkotaan yang ditunjang dari pengembangan aspek mode transportasi yang dipergunakan untuk memobilisasi masyarakat, kegiatan perkonomian dan kegiatan lainnya dalam lingkup perkotaan.

### **Hasil dan Pembahasan**

Kota Surabaya seperti lazimnya kota-kota besar di era kolonial di Hindia-Belanda tentunya menggunakan berbagai macam mode transportasi yang dipergunakan untuk beragam kepentingan. Mulai dari mobilisasi masyarakat atau penduduk, kegiatan perekonomian dan administrasi hingga kegiatan pengamanan. Perkembangan mode transportasi di kota ini juga terus mengalami modernisasi dari waktu ke waktu menyesuaikan dengan kebutuhan dan perkembangan di zamannya.

### **Perkembangan Mode Transportasi Darat Pada Awal Hingga Pertengahan Abad Ke-20**

Transportasi merupakan sarana yang sangat berperan dalam kehidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain.<sup>6</sup> Pembangunan jalan raya pos pada awal abad ke-19 juga menjadi salah satu pengaruh yang mendorong perkembangan transportasi darat di kota Surabaya. Pembangunan jalan raya pos itu berpengaruh dengan semakin mudahnya untuk melakukan perjalanan dari kota lain ke kota lain ataupun sebaliknya, contohnya sebelum adanya jalan raya pos perjalanan dari Batavia-Surabaya dapat ditempuh hingga 1 bulan lamanya.

Kota Surabaya menjadi salah satu kota yang merasakan manfaat dari keberadaan jalan raya pos milik Daendels tersebut, jaringan jalan tersebut memicu adanya pembentukan akses jalan yang menghubungkan beberapa daerah disekitar kota Surabaya. Pembentukan jaringan jalan baru ini juga mendorong adanya kemudahan dalam hal pembentukan jaringan komunikasi, khususnya dalam hal surat-menyurat untuk kepentingan administrasi. Pada dasarnya ada sebuah anggapan bahwa Daendels saat membangun jalan raya pos tersebut memiliki kepentingan untuk melakukan kontrol dan kegiatan administrasi di pulau Jawa.<sup>7</sup>

Di kota Surabaya, perkembangan transportasi darat yang lebih modern mulai muncul ketika pengoperasian kereta api digunakan di kota ini pada periode 1870-

---

<sup>6</sup> Sutiawan Herwana, 'Perkembangan Transportasi Darat Di Sukabumi: Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Dan Perkembangan Kota Tahun 1881-1942', *Jurnal Universitas Padjajaran*, 2012, 2.

<sup>7</sup> Basundoro, *Pengantar Sejarah Kota*.

an. Jalur rel yang dibangun pertama kali pada saat itu adalah jalur Surabaya-Pasuruan dan Surabaya-Malang pada pertengahan periode 1870-an. perusahaan kereta api swasta yang disebut *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) yang juga mengoperasikan kereta api di kota Surabaya diberikan kewenangan oleh pemerintah kolonial untuk membangun dan mengoperasikan kereta api tidak hanya di Surabaya namun juga di Jawa Timur.<sup>8</sup>

Pembangunan jalur kereta api yang melintasi kota Surabaya juga diiringi dengan pembangunan kereta trem di kota ini pada akhir abad ke-19. Tercatat, di kota ini trem mulai muncul dan diperkenalkan pada tahun 1889. Perusahaan yang diberi kewenangan untuk mengatur pengoperasian trem di kota ini adalah *Oost-Java Stroomtram Maatschappij* (O.J.S). Di kota Surabaya juga tercatat pernah beroperasi 3 jenis trem yang silih berganti beroperasi di kota ini. Mulai dari trem uap (*Stroom tram*), trem kuda (*Paarde tram*) dan trem listrik (*Electrische tram*). Trem kuda sendiri tercatat hanya beroperasi beberapa tahun saja karena dinilai kurang efektif dalam menunjang kegiatan transportasi di kota Surabaya.

**Gambar 1: Penggunaan trem listrik di Kota Surabaya pada Periode 1920-an.**



Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/899640> , diakses tanggal 1 Maret 2023.

Kemunculan trem tentunya membuat beberapa transportasi yang lebih tradisional seperti dokar, sado andong atau gerobak mulai sedikit terpinggirkan penggunaannya. Namun, hal ini tidak serta merta menghilangkan penggunaan mode transportasi darat tersebut di kota Surabaya hingga abad ke-20. Bahkan, setelah kemunculan mode transportasi yang lebih modern seperti motor dan mobil di kota Surabaya, mode transportasi tradisional yang umumnya menggunakan tenaga hewan seperti kuda, sapi dan kerbau tersebut masih dipergunakan karena umumnya terjangkau bagi kalangan menengah ke bawah.

---

<sup>8</sup> R. Singgih, 'Perkereta-Apian Di Jawa Timur Dimulai Di Surabaya', *Kampoengkoel Tempoe Doeloe*, *Jawa Pos*, 8 December 1982.

Kemunculan motor di kota Surabaya sendiri tercatat diketahui sudah ada sejak akhir dekade 1890-an. Motor tersebut diketahui dimiliki oleh seorang masinis berkebangsaan Inggris, yakni John C. Potter pada tahun 1893. Motor tersebut terbilang cukup sederhana karena memang tidak memiliki peralatan kelistrikan seperti motor-motor modern di abad ke-20.<sup>9</sup> Penggunaan mode transportasi mobil di kota Surabaya juga diketahui bersamaan dengan hadirnya sepeda motor di kota ini. Mobil-mobil yang umumnya beroperasi di kota Surabaya umumnya diimpor dari negara-negara Eropa seperti Italia dan Amerika Serikat.<sup>10</sup>

Pengoperasian mobil di kota Surabaya mulai memasuki masa kepopuleran tertingginya pada awal abad ke-20. Sejak dekade 1900-an, penggunaan mobil di kota Surabaya mulai mencapai ribuan dan banyak pula digunakan untuk kegiatan transportasi massal. Tahun 1911 tercatat ada sekitar 500 unit mobil yang beroperasi di kota Surabaya, jumlah tersebut kemudian kian meningkat dari tahun ke tahun. Tercatat pada tahun 1920 terdapat sekitar 2.000 unit mobil yang dipergunakan di kota Surabaya.<sup>11</sup> Penggunaan transportasi modern ini terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, baik penggunaan secara pribadi maupun publik. Hal ini dikarenakan perkembangan kota Surabaya yang kian tahun kian pesat sehingga mendorong pula perkembangan mode transportasi di kota ini.

Perkembangan kota Surabaya pada abad ke-20 membuat perkembangan transportasi massal di kota ini juga mulai tumbuh mengikuti kebutuhan zaman. Transportasi massal yang cukup populer dan tumbuh di kota ini pada dekade-dekade awal abad ke-20 adalah bus. Jumlah kendaraan Bus terus mengalami turun naik dari waktu ke waktu, dimana jumlah bus pada tahun 1928-1929 berjumlah 180 unit, Kemudian pada tahun 1929-1930 mengalami peningkatan. Namun, ditahun berikutnya mengalami penurunan hingga pada tahun 1932 tercatat hanya 189 unit saja. Hal ini dikarenakan perusahaan bus mengalami kerugian yang cukup banyak dikarenakan mode transportasi ini tidak terlalu di minati oleh masyarakat, sehingga terjadi pengurangan jumlah armada bus di kota Surabaya pada saat itu.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> Motor tersebut diketahui tidak memiliki sistem kelistrikan yang bersumber dari aki, rantai persneling dan beberapa kelengkapan lainnya, sehingga memerlukan persiapan yang cukup lama sebelum nantinya akan digunakan. Lihat: James Luhulima, *Sejarah Mobil Dan Kisah Kehadiran Mobil Di Negeri Ini* (Jakarta: Kompas, 2012).

<sup>10</sup> Merek-merek mobil yang cukup populer berada di kota Surabaya saat itu adalah Daimler, Orient Backboard, Serpolet, Topredo Ishota Frashimi dan beberapa merek mobil lainnya. Umumnya pula mobil juga hanya dimiliki oleh para pejabat dan orang-orang Eropa ataupun pejabat pribumi yang memiliki tingkat cukp tinggi. Lihat: Wiwik Naniya Ningsih, 'Perkembangan Sepeda Di Surabaya Pada Tahun 1893-1942' (Skripsi, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga, 2016), 41.

<sup>11</sup> Howard Dick, *Surabaya, City of Work: A Socioeconomic History 1900-2000* (United States of America: Ohio University Press, 2002), 348-49.

<sup>12</sup> 'Landsdrukkerij, Indisch Verslag 1931', in *Statistisch Jaaroverzicht Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1930*, vol. 1931 (Batavia: Landsdrukkerij, n.d.), 12.

Pengembangan teknologi pengaspalan yang mulai maju pada abad ke-20 juga mempengaruhi perkembangan mode transportasi darat di kota Surabaya. Kondisi jalan di kota ini mulai mengalami pengembangan secara signifikan pada abad ke-20 dan membuat penggunaan transportasi darat modern saat itu kian masif. Kota Surabaya memasuki abad ke-20 mulai dilakukan perluasan jalan dan peningkatan kualitas jalan, hal ini termasuk pengaspalan. Surabaya sendiri sudah memiliki jalan sepanjang  $\pm 80$  km, dengan luas total 440.000 meter. Rata-rata lebar jalan pada saat itu sekitar 5,5 meter, sedangkan luas jalan yang telah dilakukan proses pengaspalan mencapai  $\pm 200.000$  m dari total jalan yang ada di Surabaya.<sup>13</sup>

Perkembangan ini mulai terlihat jelas pada saat memasuki tahun 1929, saat itu luas jalan sudah mencapai 1.192.00 meter dengan panjang jalan  $\pm 180$  km. luas jalan yang telah mengalami pengaspalan juga mencapai 1.049.000 dengan panjang 169 km.<sup>14</sup> Pengembangan jalan ini membuat kota Surabaya tumbuh menjadi kota metropolitan modern pada abad ke-20 dan menjadi salah satu kota tersibuk pada masa Hindia-Belanda. Kemudian lebar jalan yang sebelumnya hanya sekitar 5,5 m dilebarkan lagi menjadi 6,6 m pada tahun 1929, hal ini untuk mengantisipasi kepadatan lalu lintas akibat pertambahan jumlah kendaraan yang ada di Surabaya.<sup>15</sup>

### **Jaringan Transportasi Sungai dan Laut di Kota Surabaya Pada Akhir Abad ke-19 Hingga Awal Abad Ke-20.**

Mode transportasi air merupakan salah satu alat transportasi yang berkembang di sebagian besar kota pesisir di Hindia-Belanda, khususnya kota Surabaya. Hal ini dikarenakan transportasi air merupakan salah satu sarana pendukung dalam kegiatan perekonomian dan perdagangan kolonial. Di kota Surabaya tercatat terdapat 2 jenis transportasi air yang cukup dominan digunakan, yakni transportasi sungai dan transportasi laut. Hal ini dikarenakan lokasi kota Surabaya yang berada di pesisir timur pulau Jawa dan dialiri oleh beberapa aliran sungai.

Aktivitas pesisir di kota Surabaya terpusat di sekitar pelabuhan Kalimas dan pelabuhan Tanjung Perak. Pelabuhan Kalimas merupakan pelabuhan pertama yang dibangun oleh pemerintah kolonial di kota Surabaya pada abad ke-19. Pelabuhan tersebut berada di aliran sungai Kalimas yang dekat dengan sudut muara di kawasan Odjoeng. Lokasi pelabuhan yang berada sedikit ke dalam membuat kapal-kapal berukuran besar tidak dapat melewati pelabuhan ini. Hal ini membuat aktivitas

---

<sup>13</sup> Zahir Zahir, 'Lapangan Udara Darmo Surabaya Tahun 1922-1940' (Skripsi, Ilmu Sejarah, 2019), 40.

<sup>14</sup> Zahir, 'Lapangan Udara Darmo Surabaya Tahun 1922-1940'.

<sup>15</sup> Basundoro, *Pengantar Sejarah Kota*, 173–74.

bongkar muat barang harus dilakukan dengan cara memindahkan barang-barang dari kapal berukuran besar ke kapal berukuran kecil atau perahu-perahu.<sup>16</sup>

**Gambar 2: Aktivitas Pelabuhan Kalimas di Tahun 1902**



Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/915011>, diakses pada 29 Juni 2023.

Sungai Kalimas sudah digunakan sebagai sarana transportasi khususnya perahu sudah terjadi sejak sebelum kedatangan bangsa kolonialis di Surabaya. Hal ini dapat diketahui dari keberadaan perahu atau sampan yang digunakan oleh masyarakat di Nusantara sejak berabad-abad lalu sebelum kedatangan bangsa barat.<sup>17</sup> Kolonisasi bangsa barat yang terjadi di wilayah pulau Jawa, khususnya wilayah Surabaya membuat pelabuhan Kalimas saat itu tumbuh dan kian ramai oleh aktivitas pelayaran. Umumnya, pelayaran tersebut didominasi oleh kapal-kapal layar berukuran kecil ataupun kapal-kapal berukuran sedang.

Dalam perkembangannya, posisi pelabuhan kalimas yang cukup masuk ke aliran sungai membuat kapal-kapal besar tidak mampu bersandar di pelabuhan Kalimas, hal ini membuat peran perahu-perahu dan kapal berukuran lebih kecil sangat penting dalam aktivitas bongkar muat barang di pelabuhan kalimas. Selain adanya kapal-kapal dan perahu yang umumnya dimiliki oleh pribumi ataupun pihak kolonial, keberadaan kapal-kapal asing juga ikut meramaikan aktivitas di pelabuhan Kalimas. Kapal-kapal asing tersebut pada umumnya merupakan kapal berukuran besar dan sudah dilengkapi dengan mesin yang cukup modern.

Kondisi ini membuat banyak perahu-perahu dan kapal-kapal berukuran kecil hingga sedang bersandar di pelabuhan Kalimas. Hal ini membuat pelabuhan tersebut terkesan menjadi sesak dengan aktivitas bongkar muat barang karena

<sup>16</sup> Novi Indrianita Sari, 'Pasang Surut Aktivitas Pelabuhan Kalimas Surabaya Tahun 1870-1930', (Skripsi, Jurusan Ilmu Sejarah, 2007), 2.

<sup>17</sup> Jo Santoso, *Menyiasati Kota Tanpa Warga* (Jakarta: KPG Centropolis, 2006), 123.



proses penyaluran muatan dirasa kurang begitu efisien dan lebih panjang. Hal inilah yang membuat pada abad ke-20 mulai direncanakan pembangunan kawasan pelabuhan yang lebih besar yang terletak di kawasan Odjoeng. Pembangunan pelabuhan ini juga untuk mengakomodir kegiatan pelayaran di kota Surabaya yang mulai bertumbuh pada tahun-tahun pertama abad ke-20.<sup>18</sup>

Pelabuhan baru tersebut kemudian mulai dirancang pada tahun 1909 dan mulai dilakukan pembangunannya pada tahun 1910. Pembangunan pelabuhan baru tersebut juga mulai mempertimbangkan aspek-aspek perkembangan teknologi seperti hadirnya kapal-kapal besar bermesin atau kapal uap yang juga mulai bermunculan di tahun 1900. Belum lagi adanya pembukaan beberapa rute pelayaran dari beberapa tempat di pulau Jawa membuat kawasan pelabuhan Odjoeng yang kemudian dikenal dengan nama Tanjung Perak menjadi salah satu tempat transit bagi kegiatan pelayaran.<sup>19</sup> Hal ini membuat peran pelabuhan Tanjung Perak menjadi pelabuhan utama untuk kegiatan pelayaran dengan skala tinggi, sedangkan peran pelabuhan Kalimas lambat laun mulai tergantikan dan hanya untuk melayani kegiatan bongkar muat barang dari kapal-kapal atau perahu-perahu kecil.

Kapal-kapal asing juga mulai banyak berdatangan ke kota Surabaya, baik untuk sekedar transit ataupun melakukan kegiatan bongkar muat barang. Kapal-kapal asing yang melakukan pelayaran di wilayah Hindia-Belanda dan melakukan persinggahan di Pelabuhan Tanjung Perak pada umumnya berasal dari wilayah-wilayah Eropa dan beberapa dari Asia, seperti Cina, Jepang dan Singapura.<sup>20</sup> Kegiatan pelayaran di pelabuhan Tanjung Perak tentunya mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Para pelayar-pelayar asing tersebut turut menambah jumlah kapal-kapal uap yang bersandar di Pelabuhan Tanjung perak Surabaya. Dari tahun-ketahun dapat diketahui peningkatan jumlah kapal yang singgah di pelabuhan Tanjung perak. Kapal-kapal tersebut pada umumnya merupakan kapal dagang yang telah diberi ijin oleh pemerintah kolonial untuk melakukan kegiatan pelayaran di wilayah perairan di Hindia-Belanda.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> G.H Von Fabber, 'De Geschiedenis van Indie's Voornaamste Koopstad In De Eerste Kwarteuw Sedert Hare Instelling 1906-1931', *Nieuw Soerabaia*, 1931, 199–202.

<sup>19</sup> Salah satu rute pelayaran yang menjadi cikal bakal dibukanya rute pelayaran domestic di wilayah Hindia-Belanda dengan menggunakan kapal uap adalah rute Batavia-Semarang-Surabaya. Hal ini membuat pemerintah kolonial mendirikan sebuah perusahaan dagang yang bergerak di bidang pelayaran yang dikenal dengan nama N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Lihat: Ahmad Ali Imron, 'Perkembangan Pelabuhan Surabaya Tahun 1910-1940' (Skripsi, Jurusan Ilmu Sejarah, 2003), 47.

<sup>20</sup> Zahir, 'Lapangan Udara Darmo Surabaya Tahun 1922-1940', 45.

<sup>21</sup> *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie (over Het Jaar 1910)*, (Batavia: Landsrukkerij, 1911).

## **Kemunculan Transportasi Udara Di Surabaya Pada Awal Abad Ke-20**

Keberadaan transportasi udara modern di kota Surabaya diketahui mulai muncul sejak tahun 1911. Pada awal abad ke-20, perkembangan pesawat terbang sebagai salah satu terobosan dalam dunia teknologi modern sukses menyita perhatian masyarakat di seluruh dunia. Hal serupa juga terjadi di Hindia-Belanda, tepatnya di kota Surabaya. Penerbangan pesawat terbang di kota Surabaya dilakukan dalam sebuah demonstrasi penerbangan yang dilakukan oleh para pemilik perkebunan gula. Penerbangan pertama ini dipelopori oleh oleh Gijsbertus “Gijs” Petrus Kuller, seorang pilot dan instruktur penerbangan dari Belanda.<sup>22</sup>

Penerbangan yang dilakukan oleh Gijs Kuller tersebut cukup menyita perhatian masyarakat dan pejabat di Hindia-Belanda, khususnya kota Surabaya. Hal ini karena di Kota Surabaya banyak pengusaha kolonial yang sangat tertarik dengan dunia penerbangan yang sedang mulai berkembang pada saat itu. Kuller sendiri datang ke Surabaya dengan membawa pesawat berjenis Antoinette VII.<sup>23</sup> Demonstrasi penerbangan tersebut kemudian sukses dilaksanakan pada tanggal 18 Maret 1911 di sebuah lapangan yang dikenal dengan nama lapangan Pasar Toeri. Dengan suksesnya demonstrasi penerbangan tersebut membuat perkembangan pesawat sebagai transportasi udara mulai dilirik berbagai pihak, baik militer maupun sipil.<sup>24</sup>

Keberhasilan Kuller sebagai penerbang pertama membuat pemerintah Belanda tertarik untuk semakin mengembangkan pesawat untuk kepentingan tidak hanya sipil namun juga militer, hal ini dibuktikan dengan keinginan pemerintah Belanda yang pada saat itu ingin melihat dan membeli bekas pesawat Antoinette VII milik Kuller yang dia tinggalkan di sebuah gudang pabrik gula di Surabaya.<sup>25</sup> Pihak militer kemudian juga memerintahkan beberapa perwira tinggi militernya untuk melakukan penelitian mengenai kemungkinan pesawat terbang dipergunakan untuk kegiatan militer. Hal ini meliputi pengamatan mengenai kemungkinan perkembangan pesawat maupun membeli pesawat-pesawat buatan luar negeri kala itu.

---

<sup>22</sup> Wim Schoenmaker and Thijs Postma, , *Aviateurs van Het Eerste Uur : De Nederlandse Luchtvaart Tot de Eerste Wereldoorlog* (Weesp: Romen Luchtvaart, 1984), 105.

<sup>23</sup> Schoenmaker and Postma, , *Aviateurs van Het Eerste Uur : De Nederlandse Luchtvaart Tot de Eerste Wereldoorlog*.

<sup>24</sup> Zahir, ‘Lapangan Udara Darmo Surabaya Tahun 1922-1940’, 56.

<sup>25</sup> Akan tetapi rencana tersebut urung terlaksana karena kondisi pesawat Antoinette VII yang dulunya dimiliki oleh Gijs Kuller dalam kondisi yang cukup buruk. Selain itu, harga pesawat bekas tersebut dianggap terlalu mahal dan teknologinya sudah ketinggalan zaman. Lihat: M. van Haselen, *Jejak Langkah Penerbangan Di Nusantara: Sebuah Rintisan Penerbangan Militer Hindia-Belanda 1914-1939*, ed. Koesnadi Kardi (Jakarta: Aerospace Centre Of Indonesia (APCI), 2005), 17.

Perkembangan pesawat terbang sebagai transportasi udara mulai mencapai pengembangan pada kurun tahun 1918 hingga 1920. Di tahun 1920, terjadi uji coba penerbangan kembali yang dilakukan oleh pihak militer Hindia-Belanda di kota Surabaya.<sup>26</sup> Kesuksesan penerbangan ini membuat pihak militer membuat beberapa sarana penerbangan di kota Surabaya. Tercatat ada 2 fasilitas penerbangan di kota Surabaya yang mulai dibangun pada kurun tahun 1918 hingga 1926. Fasilitas penerbangan yang pertama yakni berada di daerah Goenoengsari di kawasan markas militer angkatan darat Hindia-Belanda, sedangkan fasilitas berikutnya berada di daerah Morokrengan yang dikelola oleh pihak angkatan laut Belanda kala itu.<sup>27</sup>

Pembangunan kedua lapangan terbang ini merupakan salah satu proyek yang dilakukan pemerintah kolonial di Surabaya dalam memfasilitasi kegiatan penerbangan di Hindia-Belanda. Pembangunan lapangan udara ini dibagi berdasarkan jenis pesawat yang akan lepas landas ataupun mendarat di lapangan udara tersebut, lapangan udara yang berada di daerah markas militer angkatan laut disebut lapangan udara Morokrengan, sedangkan yang dibangun di daerah *Goenoengsari* disebut lapangan udara Darmo. Lapangan udara Darmo lebih ditujukan untuk kegiatan penerbangan dengan pesawat yang mampu lepas landas dan mendarat di darat, sedangkan Lapangan udara Morokrengan lebih difokuskan untuk melayani penerbangan dengan pesawat amfibi (*seaplane*).<sup>28</sup>

### **Gambar 3: Pangkalan Udara Morokrengan Tahun 1932**



Sumber: <https://beeldbank.nimh.nl/foto-s/detail/cf32e747-1653-8022-4509-4f8b9bd3874e>, diakses pada 7 Juli 2023.

Pembangunan kedua sarana ini memang awalnya ditujukan untuk keperluan penerbangan militer. Akan tetapi, seiring dengan berjalannya waktu kegiatan

---

<sup>26</sup> Uji coba penerbangan tersebut dilakukan oleh letnan H. Behrens dan letnan S. De Ruyter yang mengudara dari Bandung menuju ke Surabaya. Lihat: 'De Groote Vlucht', *Het Nieuws Van Den Dag*, 25 June 1920, 2.

<sup>27</sup> Zahir, 'Lapangan Udara Darmo Surabaya Tahun 1922-1940', 59.

<sup>28</sup> Zahir, 'Lapangan Udara Darmo Surabaya Tahun 1922-1940'.

penerbangan sipil, khususnya komersil juga mulai dilakukan di kota Surabaya. Pada kurun tahun 1928 hingga 1929 mulai dilakukan kegiatan penerbangan sipil di kota Surabaya yang dikelola oleh KNILM (Koninklijke Nederlandsch-Indie Luchtvaart Maatschappij). Lembaga ini merupakan maskapai penerbangan yang diberi kewenangan untuk mengelola kegiatan penerbangan di Hindia-belanda.

Maskapai ini mulai melakukan kegiatan penerbangan pada tahun 1929 dari rute Batavia-Surabaya.<sup>29</sup> Dibukanya rute penerbangan sipil komersil tersebut membuat pesawat terbang menjadi salah satu mode transportasi modern baru yang pada akhirnya bisa dinikmati oleh masyarakat di Hindia-Belanda, khususnya di kota Surabaya kala itu. Hal ini juga menandai lompatan teknologi transportasi udara di Hindia-Belanda dalam kurun waktu 20 tahun terakhir. Maskapai KNILM juga mulai mempersiapkan beragam pembangunan fasilitas penunjang penerbangan sipil di kota Surabaya yang pada saat itu terpusat di Lapangan udara Darmo.

Lapangan udara Darmo berperan sebagai gerbang transit kegiatan penerbangan di Hindia-Belanda, terutama untuk menghubungkan wilayah timur yang masih belum tersentuh dengan transportasi udara di dekade 1930-an. Kegiatan penerbangan di Lapangan udara Darmo juga mengakomodir maskapai penerbangan lain yang bukan berasal dari Hindia-Belanda atau Belanda. Pada akhir tahun 1934, pelayanan penerbangan sipil di Hindia-Belanda mendapatkan satu lagi maskapai asing yang akan membuka rute penerbangan di wilayah Hindia-Belanda, yakni *Qantas Empire Airways Ltd.*. Maskapai milik Britania raya ini melayani penerbangan perintis di wilayah persemakmuran Britania raya. Rute koneksi pertamanya yakni rute penerbangan London-Singapura. Rute selanjutnya yang melewati beberapa wilayah di Hindia-Belanda. rute tersebut dimulai Singapura-Batavia-Surabaya-Rambang-Koepang-Darwin (Australia).<sup>30</sup>

Pihak KNILM juga turut membuat rute penerbangan baru yang ditujukan ke pulau Sulawesi dan Bali. Penerbangan ini dimulai dari kota Surabaya dan mendarat di Bali dan Makassar (Sulawesi). Namun, pembukaan rute ini kurang mendapatkan timbal balik dari segi keuntungan. Hal ini membuat penerbangan yang sejatinya memiliki rute hingga pulau Sulawesi kemudian diperpendek hingga pulau Bali saja

---

<sup>29</sup> Kegiatan penerbangan sipil komersil sebenarnya mulai dilakukan di kota Surabaya pada tahun 1928, akan tetapi kegiatan penerbangan pada tahun ini tidak sampai mencapai kota Surabaya. Baru pada tahun 1929 kegiatan penerbangan sipil komersil mulai dilakukan di kota Surabaya. Lihat: Koninklijke Nederlandsch-Indie Luchtvaart Maatschappij, 10 Vervlogen Jaren (Batavia: K.N.I.L.M.-BATAVIA.C, 1938), 9.

<sup>30</sup> Kegiatan Penerbangan yang dilakukan oleh maskapai Qantas Empire Airways Ltd. tersebut baru dilakukan di tahun 1935 untuk kegiatan pengangkutan penumpang. Hal ini karena izin pengangkutan barang dan penumpang tersebut masih terkendala aturan yang berlaku di Hindia-Belanda. Lihat: Staatsblad Van Nederlandsch-Indie No. 586, 1928.

di akhir tahun 1935.<sup>31</sup> Di tahun 1938, dibuka kembali rute baru yang menghubungkan kota Batavia-Surabaya-Bali-Kupang-Australia. Penerbangan ini dibuka dengan melayani 2 penerbangan per minggu.<sup>32</sup>

Kegiatan penerbangan sipil di kota Surabaya juga dilakukan menggunakan pesawat amfibi. Penerbangan menggunakan pesawat amfibi umumnya dilakukan di Pangkalan udara Morokrembangan dekat wilayah Tanjung Perak. Penerbangan ini mulai sering dilakukan pada pertengahan dekade 1930-an. Pangkalan udara Morokrembangan juga berperan sebagai pangkalan militer angkatan laut Belanda yang bertugas melakukan pengawasan di bidang maritim dengan menggunakan pesawat. Pangkalan udara ini kemudian menjadi pangkalan militer terbesar di Hindia-Belanda. Bahkan, menjadi sebuah pangkalan militer terbesar di kawasan Asia Pasifik di luar wilayah Jepang pada dekade 1930-an.<sup>33</sup>

## **Simpulan**

Perkembangan berbagai mode transportasi di kota Surabaya tidak terlepas dari berkembangnya beragam teknologi di zamannya. Masyarakat kota Surabaya telah menggunakan beragam jenis transportasi baik darat, laut dan udara untuk berbagai kepentingan. Mulai dari kegiatan perekonomian, mobilisasi penduduk hingga untuk kepentingan keamanan. Perkembangan mode transportasi di kota Surabaya juga menyesuaikan dengan kontur geografi daerah tersebut yang berada di kawasan pesisir dan dialiri oleh sungai. Kondisi geografis tersebut membuat mode transportasi air baik menggunakan jalur laut maupun sungai menjadi salah satu mode transportasi utama di kawasan ini, khususnya untuk kegiatan perekonomian.

Perkembangan mode transportasi juga dipengaruhi oleh kepentingan berbagai pihak. Salah satunya adalah perkembangan sistem transportasi udara modern, yakni pesawat terbang. Pesawat terbang yang pada mulanya dipergunakan sebagai transportasi untuk kepentingan militer kemudian dipergunakan pula untuk kepentingan sipil baik komersil ataupun non-komersil. Hal ini pula yang turut mempengaruhi perkembangan kota Surabaya menjadi salah satu kota modern di masa Hindia-Belanda yang bertumpu kepada kemajuan sektor perekonomian imbas dari majunya mode transportasi di kota ini.

---

<sup>31</sup> 'Landsdrukkerij. Indisch Verslag 1936 ', in *Tekst Van Het Verslag Van Bestuur En Staat Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1935* *Tekst Van Het Verslag Van Bestuur En Staat Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1935* (Algemeene Landsdrukkerij, 1936), 233.

<sup>32</sup> 'Landsdrukkerij, Indisch Verslag 1939', in *Tekst Van Het Verslag Van Bestuur En Staat Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1938* (Algemeene Landsdrukkerij , 1939), 296–97.

<sup>33</sup> Pangkalan udara di Morokrembangan menjadi salah satu yang terlengkap dari segi fasilitas karena dapat mengakomodir kegiatan perbaikan dan perawatan pesawat amfibi di kawasan Hindia-Belanda. Lihat: Yudi Supriyono, *Jejak Pesawat Terbang: Dinas Penerbangan Angkatan Laut Belanda Di Hindia-Belanda, 1918-1942* (Yogyakarta: Matapadi Pressindo, 2021), 16.

### **Daftar Sumber**

- Basundoro, Purnawan. *Pengantar Sejarah Kota*. Yogyakarta: Ombak, 2012.
- Dick, Howard. *Surabaya, City of Work : A Socioeconomic History 1900-2000*. United States of America: Ohio University Press, 2002.
- Fabber, G.H Von. 'De Geschiedenis van Indie's Voornaamste Koopstad In De Eerste Kwarteuw Sedert Hare Instelling 1906-1931 '. *Nieuw Soerabaia*, 1931.
- Handinoto, Handinoto, and Samuel Hartono. 'SURABAYA KOTA PELABUHAN (SURABAYA PORT CITY): Studi Tentang Perkembangan Bentuk Dan Struktur Sebuah Kota Pelabuhan Ditinjau Dari Perkembangan Transportasi, Akibat Situasi Politik Dan Ekonomi Dari Abad 13 Sampai Awal Abad 21'. *Dimensi Teknik Arsitektur* 35, no. 1 (2007): 88–99.
- Haselen, M. van. *Jejak Langkah Penerbangan Di Nusantara: Sebuah Rintisan Penerbangan Militer Hindia-Belanda 1914-1939*. Edited by Koesnadi Kardi. Jakarta: Aerospace Centre Of Indonesia (APCI), 2005.
- Herwana, Sutiawan. 'Perkembangan Transportasi Darat Di Sukabumi: Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Dan Perkembangan Kota Tahun 1881-1942'. *Jurnal Universitas Padjajaran*, 2012, 2.
- Het Nieuws Van Den Dag*. 'De Groote Vlucht'. 25 June 1920.
- Imron, Ahmad Ali. 'Perkembangan Pelabuhan Surabaya Tahun 1910-1940'. Skripsi, Jurusan Ilmu Sejarah, 2003.
- Kamaludin, Rustian. *Ekonomi Transportasi : Karakter, Teori Dan Kebijakan*. Jakarta: Gaila, 2003.
- Koninklijke Nederlandsch-Indie Luchthvaart Maatschappij, 10 Vervolgen Jaren*. Batavia: K.N.I.L.M.-BATAVIA.C, 1938.
- 'Landsdrukkerij, Indisch Verslag 1931'. In *Statistisch Jaaroverzicht Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1930*, Vol. 1931. Batavia: Landsdrukkerij, n.d.
- 'Landsdrukkerij. Indisch Verslag 1936 '. In *Tekst Van Het Verslag Van Bestuur En Staat Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1935* *Tekst Van Het Verslag Van Bestuur En Staat Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1935*. Algemeene Landsdrukkerij, 1936.
- 'Landsdrukkerij, Indisch Verslag 1939'. In *Tekst Van Het Verslag Van Bestuur En Staat Van Nederlandsch-Indie over Het Jaar 1938*. Algemeene Landsdrukkerij, 1939.
- Luhulima, James. *Sejarah Mobil Dan Kisah Kehadiran Mobil Di Negeri Ini*. Jakarta: Kompas, 2012.

- Lutfi, M. *Pusat Sejarah Dan Tradisi ABRI Pertempuran Surabaya*. Jakarta: Balai Pustaka, 1998.
- Ningsih, Wiwik Naniya. 'Perkembangan Sepeda Di Surabaya Pada Tahun 1893-1942'. Skripsi, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga, 2016.
- Samidi, Samidi. 'Surabaya Sebagai Kota Kolonial Modern Pada Akhir Abad Ke-19: Industri, Transportasi, Permukiman, Dan Kemajemukan Masyarakat (Surabaya as A Modern Colonial City in the End of the 19th Century: Industry, Transportation, Housing, and Multiculturalism of Society)'. *Mozaik Humaniora* 17, no. 1 (2017).
- Santoso, Jo. *Menyiasati Kota Tanpa Warga*. Jakarta: KPG Centropolis, 2006.
- Sari, Novi Indrianita. 'Pasang Surut Aktivitas Pelabuhan Kalimas Surabaya Tahun 1870-1930 , , '. Skripsi, Jurusan Ilmu Sejarah, 2007.
- Schoenmaker, Wim, and Thijs Postma. , *Aviateurs van Het Eerste Uur : De Nederlandse Luchtvaart Tot de Eerste Wereldoorlog*. Weesp: Romen Luchtvaart, 1984.
- Singgih, R. 'Perkereta-Apian Di Jawa Timur Dimulai Di Surabaya'. *Kampoengkoe Tempoe Doeloe, Jawa Pos*, 8 December 1982.
- Staatsblad Van Nederlandsch-Indie No. 586*, 1928.
- Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie (over Het Jaar 1910)*, . Batavia: Landsrukkerij, 1911.
- Supriyono, Yudi. *Jejak Pesawat Terbang: Dinas Penerbangan Angkatan Laut Belanda Di Hindia-Belanda, 1918-1942*. Yogyakarta: Matapadi Pressindo, 2021.
- Zahir, Zahir. 'Lapangan Udara Darmo Surabaya Tahun 1922-1940'. Skripsi, Ilmu Sejarah, 2019.