

ORIENTASI PEMILIHAN PEMUKIMAN ELIT BELANDA DI KAWASAN ARGO KELURAHAN LAWANG TAHUN 1879- 1942

Aisyah Salsabila^{1*}, Hannah Amirah Utomo², Mohammad Davit Efendi Putra³, Wisnu Luhung Pambudi⁴, Ronal Ridhoi⁵

Universitas Negeri Malang, Jl. Semarang No.5, Sumbersari, Kec. Lowokwaru, Kota Malang, Jawa Timur 6514

*¹Corresponding email: aisyahsalsa0719@gmail.com

Abstract

Since the beginning of the 19th century, the Dutch began arriving in Lawang, the gateway to Afdeeling Malang, to develop the plantation sector. This study aims to describe and analyze the orientation of choosing the Argo area in the highlands of Lawang as a Dutch elite settlement during the 1879–1942 period. This study utilizes the historical method, which consists of four stages: heuristics, criticism, interpretation, and historiography. The results show that the Dutch elite settlement was built in the Argo area because it was supported by the surrounding environmental conditions, which featured cool air and beautiful mountain views. In addition, this area was highly strategic for the mobilization of people and plantation products due to its location right in front of Lawang Station. The existence of this elite settlement subsequently contributed to the formation of social stratification in Lawang, where the Argo area was dominated by the European upper class, while the Foreign Orientals and indigenous people occupied the surrounding areas based on their proximity to transportation access.

Keywords

Dutch elite settlement, Argo area, Lawang, Malang

Abstrak

Sejak awal abad ke-19, bangsa Belanda mulai berdatangan ke Lawang yang merupakan pintu gerbang Afdeeling Malang untuk mengembangkan sektor perkebunan. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis orientasi pemilihan kawasan Argo di dataran tinggi Lawang sebagai pemukiman elit Belanda pada periode tahun 1879–1942. Penelitian ini menggunakan metode sejarah (historis) yang terdiri dari empat tahapan, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemukiman elit Belanda dibangun di kawasan Argo karena didukung oleh kondisi lingkungan sekitar yang memiliki udara sejuk dan pemandangan pegunungan yang indah. Selain itu, kawasan ini sangat strategis untuk mobilisasi penduduk dan hasil perkebunan karena letaknya yang berada tepat di depan Stasiun Lawang. Keberadaan pemukiman elit ini pada perkembangannya turut membentuk stratifikasi sosial di Lawang, di mana kawasan Argo didominasi oleh golongan atas Eropa, sementara kaum Timur Asing dan pribumi menempati wilayah di sekitarnya berdasarkan kedekatan akses terhadap transportasi.

Kata kunci

Pemukiman elit Belanda, kawasan Argo, Lawang, Malang.

**Received: 1st Desember 2024*

**Revised: 30th Februari 2025*

**Accepted: 30th March 2025*

**Published: 30th April 2025*

PENDAHULUAN

Sejak dilaksanakannya Perjanjian London pada tahun 1814, wilayah Hindia Belanda dikembalikan oleh Inggris kepada Belanda pada tahun 1816 dalam bentuk pemerintahan baru yaitu *Nederlandsch Indie* atau Hindia Belanda. Pada masa Van der Capellen, Pulau Jawa dan Madura dibagi menjadi 20 keresidenan berdasarkan keputusan komisaris pada 9 Januari 1819 yang dimuat di *Staatblad* no.16 tahun 1819. Pulau Jawa yang termaktub dalam Resolusi Gubernur Jendral tanggal 9 Mei 1820 nomer 6. Pada *Staatsblad* no. 72 tahun 1874 baru disebutkan bahwa mulai 1 April 1874 diputuskan Karesidenan Pasuruhan terdiri dari 3 kabupaten, yakni Kabupaten Pasuruhan, Bangil, dan Malang (Yuliati, 2016). Kota Malang adalah kota kecil yang berada di bawah keresidenan Pasuruan dan ditetapkan sebagai kota madya pada 1 April 1914.

Ditetapkan Kota Malang sebagai kota madya pada 1914 tidak dapat dilepaskan dari industrialisasi yang terjadi pada akhir abad ke-19 sampai awal abad ke-20. Pada awal abad ke-20 ini juga menjadi tanda berkembangnya wilayah Hindia Belanda setelah Ratu Wilhemina bertekad melakukan politik balas budi atau politik etis (Saffanah, 2018). Adanya politik etis ini berpengaruh pada program irigasi dan pendidikan di Malang. Pembangunan sistem irigasi modern membuat Malang banyak dikelilingi kawasan pertanian dan perkebunan seperti kopi, teh, gula, dan tembakau.

Industrialisasi di Malang bertitik tolak pada UU Agraria dan UU Gula tahun 1870. Kedua undang-undang ini membuat Malang yang letaknya berada dekat gunung dan memiliki tanah yang subur banyak didatangi pemodal swasta yang mendirikan berbagai perkebunan. Banyaknya perkebunan tersebut menjadikan Malang sebagai titik pengumpulan yang ditinggali oleh banyak pemilik perkebunan sehingga akhirnya dibentuk infrastruktur yang memadai. Sampai saat ini Kota Malang masih memiliki banyak peninggalan kolonial berupa kawasan, pemukiman, bangunan, taman dan jalan serta tempat-tempat bersejarah lainnya (Budyono et al., 2012).

Salah satu kawasan Malang yang banyak mendapatkan pengaruh kolonialisme adalah Lawang, hal ini dibuktikan dengan banyaknya peninggalan bangunan kolonial di kawasan tersebut. Kawasan pemukiman di Kota Lawang yang paling banyak ditemukan peninggalan kolonial adalah kawasan Argo yang lokasinya berjarak sekitar 200 meter dari Stasiun Kereta Api Lawang. Di kawasan Argo ini kami menemukan peninggalan pemukiman kolonial elit yang masih utuh dan hanya sedikit yang direnovasi.

Pada penelitian terdahulu yang berjudul "Pelestarian Kawasan Pusat Kota Lawang" karya (Rahma & Antariksa, 2008), membahas mengenai karakteristik, lingkungan dan perubahan kawasan Lawang. Penelitian tersebut juga berusaha mengidentifikasi bangunan kuno yang tersebar di kawasan Kota Lawang. Penelitian terdahulu kedua yaitu karya (Handinoto, 1996) yang berjudul "Perkembangan Kota dan

Arsitektur Kolonial Belanda di Malang 1914-1940". Isi dari penelitian tersebut lebih menekankan pada riwayat perkembangan kota dan arsitektur bangunan di Kota Malang pada kurun waktu 1914 sampai 1940, selain itu penelitian tersebut juga berusaha memberikan gambaran mengenai perencanaan kota dan pertimbangannya untuk masa depan. Disini bisa kita simpulkan dari kedua penelitian tersebut hanya berfokus pada identifikasi bangunan kuno beserta arsitektur pada bangunan tersebut, tetapi tidak diiringidengan sejarah mengapa rumah atau bangunan kolonial tersebut dibangun pada tempat tersebut.

Oleh karena itu, penulis ingin mengkaji lebih lanjut permukiman tersebut melalui penelitian yang berjudul "Orientasi Pemilihan Pemukiman Elit Belanda di Kawasan Argo Kelurahan Lawang Tahun 1879-1942". Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana awal mula kedatangan bangsa kolonial di Lawang. Selain itu, penulis juga ingin mengungkap alasan mengapa bangsa kolonial memilih kawasan Argo sebagai pemukiman elit mereka mengingat di kawasan tersebut banyak ditemukan peninggalan bangsa kolonial dibanding kawasan lain di Lawang.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang bersifat deskriptif-analitis untuk mengungkap orientasi pemilihan kawasan Argo sebagai pemukiman elit Belanda pada tahun 1879–1942. Tahapan metode sejarah dalam penelitian ini dilakukan secara sistematis yang meliputi empat langkah utama, yaitu heuristik, kritik sumber (verifikasi), interpretasi, dan historiografi. Pada tahap heuristik atau pengumpulan sumber, penulis menghimpun data melalui studi dokumen, wawancara, dan studi pustaka. Sumber dokumen yang digunakan mencakup peta tua Kota Lawang tahun 1934 dari Tropenmuseum Belanda serta foto arsip kolonial seperti kawasan jalan, Stasiun Lawang, dan bangunan bersejarah seperti Griya Bina dan SDK Fransiscus Xaverius. Data lisan diperoleh melalui teknik wawancara mendalam dengan narasumber lokal, yaitu Bapak Karman pada 31 Oktober 2019 dan Bapak Luqman pada 7 November 2019. Selain itu, studi pustaka dilakukan dengan menelaah literatur sekunder berupa buku dan jurnal terkait perkembangan kota, industrialisasi, serta naskah kuno seperti Babad Tanah Jawi Pesisiran.

Setelah data terkumpul, penulis melakukan tahap kritik sumber untuk menguji otentisitas dan kredibilitas data yang diperoleh. Kritik eksternal diterapkan untuk memverifikasi keaslian fisik dokumen peta dan foto arsip, sedangkan kritik internal dilakukan dengan *cross-check* keterangan dari para narasumber dengan literatur tertulis guna meminimalisasi subjektivitas. Memasuki tahap interpretasi, fakta-fakta sejarah yang telah lolos verifikasi kemudian dianalisis dan dirangkai secara logis. Analisis diarahkan untuk mengaitkan pengaruh faktor geografis, aksesibilitas transportasi stasiun, perkembangan ekonomi perkebunan, serta stratifikasi sosial kolonial dengan motif di balik pemilihan kawasan Argo sebagai lokalisasi pemukiman elit. Akhirnya, pada tahap historiografi, hasil penafsiran fakta rekonstruksi sejarah

tersebut disajikan ke dalam bentuk narasi ilmiah tertulis yang disusun secara kronologis dan analitis, mulai dari latar belakang masuknya kolonial, motif pembangunan kawasan, hingga dinamika perubahan fungsi bangunan peninggalannya di Lawang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejarah Kedatangan Bangsa Kolonial di Lawang

Pada tahun 1776 Belanda masuk wilayah Malang melalui Lawang setelah berhasil menguasai Jawa Tengah melalui Perjanjian Giyanti pada tahun 1775. Setelah pasukan Surapati dapat dikalahkan, pada tahun 1771 Malang dan Lawang secara resmi menjadi *rechtstreeks bestuurd gebied* (daerah yang secara langsung diperintah Belanda) di bawah keresidenan Pasuruan (Radite Kurniawan, 2018). Setelah jatuh ke tangan Hindia Belanda, potensi yang ada di wilayah Malang dikelola oleh pemerintahan Hindia Belanda dengan berbagai rencana. Lalu lintas di wilayah Malang semakin ramai dengan adanya perkebunan kopi yang hasilnya memuaskan, apalagi ketika sistem Tanam Paksa dilakukan oleh pemerintahan Belanda sekitar tahun 1830. Sistem ini ditujukan pada tanaman yang laku di pasaran internasional seperti teh, tebu, kopi, kina dan lainnya. Sejak abad ke-18 permintaan kopi meningkat sampai pada abad ke-19, sehingga membuat Gubernur Jenderal Daendels memerintahkan agar penanaman kopi tersebar ke seluruh Jawa Timur, terutama wilayah Malang yang sangat cocok ditanami kopi.

Wilayah Malang berkembang pesat setelah diberlakukannya Undang-Undang Agraria dan Undang-Undang Gula tahun 1870. Sejak diberlakukannya kedua undang-undang ini, para penyewa tanah dan perkebunan besar muncul di kawasan ini. Populasi orang Eropa tidak hanya didominasi oleh para pegawai pemerintahan tetapi juga para pedagang swasta. Dampak dari adanya kedua undang-undang tersebut adalah munculnya industri gula besar-besaran. Selain itu, faktor lain yang membuat industri gula berkembang yaitu peningkatan transportasi jalur kereta api Malang-Pasuruan dan Malang-Surabaya pada tahun 1874 membuat industri gula didirikan di sepanjang jalan kereta api. Wilayah Malang baru mendirikan pabrik gula setelah tahun 1900, seperti Pabrik Gula Kerebet Baru dan Pabrik Gula Kebon Agung yang didirikan pada tahun 1905 (Yuliati, 2016).

Malang berstatus sebagai Kotamadya (*Gemeente*) pada tanggal 14 April 1914 dan ditetapkan dalam *Staatsblad* 1914/297 sebagai hasil dari UU Desentralisasi tahun 1905. Pemerintah Kotamadya pada awalnya berada di tangan Dewan Kotamadya (*Gemeenteraad*) yang anggotanya ditunjuk oleh Asisten Residen Malang, walaupun seluruh kewajiban belum sepenuhnya diberikan kepada Dewan Kotamadya karena sebagian kepentingan masih dikerjakan oleh Dewan Wilayah Pasuruan salah satunya dalam urusan anggaran keuangan. Kewajiban yang dibebankan kepada Kotamadya

adalah: perawatan fasilitas umum, mengatur pengangkutan sampah, penerangan jalan, menyediakan pompa kebakaran, dan mengatur pemakaman umum (Yuliati, 2016). Sejak saat itu Malang terus mengalami perkembangan karena tersedianya berbagai sarana, namun hal tersebut tidak lain untuk memperlancar urusan Belanda.



Gambar 1. Peta Kota Lawang tahun 1934 yang diambil dari Tropenmuseum Belanda

(Sumber: Koleksi Arsip Bapak Luqman)

Tujuan awal kedatangan Belanda ke Lawang sebenarnya adalah untuk merebut Kadipaten Malang melalui bantuan Mataram. Diceritakan dalam Babad Tanah Jawi Pesisiran dan Serta Kanda bahwa pada tahun 1614 terjadi peperangan antara Kadipaten Malang yang dipimpin oleh Raden Panji Pulangjiwo melawan Kesultanan Mataram. Kadipaten Malang yang pada saat itu masuk wilayah Brang Wetan (Manca Negara) menolak tunduk pada Mataram. Akhirnya Mataram mengirim pasukan yang dipimpin oleh Tumenggung Surontani untuk menaklukkan Malang. Namun, Panji Pulangjiwo berhasil meraih kemenangan di kawasan Kalisurak. Beberapa tahun kemudian kawasan ini menjadi kawasan pembangunan industri dan perdagangan Belanda (wawancara dengan Bapak Luqman, 7 November 2019).

Kedatangan Belanda di Lawang pada tahun 1767-1942 membawa banyak pengaruh di bidang bangunan dan lingkungan. Awalnya Lawang hanya berupa ruang terbuka hijau, namun pada awal abad ke-19, kawasan ini mengalami perkembangan dengan adanya bangunan-bangunan kolonial yang dibangun oleh Belanda. Sebagai pintu masuk menuju Malang, Lawang dijadikan sebagai daerah pertahanan dan tempat istirahat bagi orang-orang Belanda. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya rumah, hotel, dan villa peninggalan Belanda yang didirikan di Lawang.

Udara yang sejuk di dataran tinggi dan pemandangan indah Gunung Arjuno membuat Lawang banyak didatangi para pedagang Belanda selain para tentara Belanda yang jauh sebelum itu sudah menetap di Lawang. Banyak perkebunan yang didirikan oleh Belanda di kawasan Gunung Arjuno, seperti perkebunan teh, kopi, tebu dan kina yang merupakan tanaman yang sangat laku di pasaran internasional. Untuk mendukung usaha tersebut dibangunlah sarana transportasi jalur darat. Perusahaan kereta api kolonial *staatspoorwegen* (SS) pertama dibangun pada 16 Mei 1878 dengan jalur Surabaya-Pasuruan. Kemudian dibangun perlintasan Bangil-Sengon, Sengon-Lawang dan Lawang-Malang pada tahun 1879.

Motif Pembangunan Pemukiman Elit Kolonial di Kawasan Argo Kelurahan Lawang

Lawang merupakan salah satu kelurahan di Kabupaten Malang yang memiliki peninggalan pemukiman bangsa kolonial yang masih ada hingga kini. Tempat pemukiman elit bangsa kolonial tersebut saat ini lebih dikenal oleh masyarakat setempat dengan nama kawasan Argo. Cikal bakal munculnya pemukiman elit di Kawasan Argo ini tidak terlepas dari produksi komoditi teh. Sejak diberlakukannya *Agrarische Wet* (Undang-Undang Agraria) pada tahun 1870 yang berisikan dua hal pokok yaitu pemberian kesempatan kepada pihak swasta untuk berkembang di Hindia Belanda dan menjamin berkembangnya perusahaan swasta di Hindia-Belanda, perkembangan perkebunan tidak terlepas dari peran pengusaha swasta. Penerapan UU Agraria dimanfaatkan secara maksimal untuk usaha perkebunan.

Perkebunan merupakan penghasil komoditi yang laris di pasaran internasional sehingga perkebunan merupakan aspek terpenting dalam perekonomian Hindia Belanda. Selama hampir satu abad, masyarakat Jawa mengalami eksploitasi perusahaan perkebunan. Sementara itu, Jawa Timur merupakan wilayah penghasil komoditi perkebunan seperti gula, kopi, tembakau, dan teh. Malang menjadi salah satu daerah yang menghasilkan komoditi perkebunan berupa teh. Hal tersebut senada dengan apa yang diungkapkan oleh (Fitroh, 2015) bahwa produksi teh berada di daerah Mojokerto dan Malang. Komoditi-komoditi hasil perkebunan tersebut mampu menunjang perekonomian di wilayah Jawa Timur. Salah satu perkebunan yang ada di dekat kawasan Argo ialah perkebunan teh Wonosari yang terletak di lereng Gunung Arjuno di Desa Toyomarto, Kecamatan Singosari, Kabupaten Malang. Perkebunan Teh Wonosari berada pada ketinggian 950-1.250 meter di atas permukaan laut.

Perkebunan Teh Wonosari ini telah berdiri pada tahun 1875 di bawah kendali perusahaan asing milik Belanda yang bernama NV. *Cultur Maatshappij* (Fitroh, 2015). Semenjak perkebunan teh Wonosari muncul, produksi hasil perkebunan semakin meningkat berkali-kali lipat. Salah satu tantangan yang dihadapi oleh Belanda ialah sarana distribusi. Karena hasil perkebunan teh tersebut sebelum masuk ke pasar internasional harus dikirim ke Surabaya yang pada masa itu merupakan kota pelabuhan terlebih dahulu maka diperlukan sarana distribusi hasil perkebunan teh yang

menunjang. Awalnya pengangkutan hasil perkebunan menggunakan tenaga manusia, kereta yang ditarik oleh hewan, atau diangkut dengan perahu melalui sungah. Karena hal tersebut dirasa tidak efektif dalam hal distribusi, pemerintah kolonial mulai berinisiatif untuk membangun transportasi massal berupa kereta api. Jalur kereta api yang melewati kawasan Argo ialah jalur kereta api Surabaya-Pasuruan-Malang yang dibangun secara bertahap. Tahap pertama meliputi jalur Surabaya-Pasuruan yang selesai dibangun pada tanggal 16 Mei 1878. Sedangkan jalur kedua meliputi jalur Pasuruan-Malang yang selesai dibangun pada tanggal 20 Juli 1879. Pembangunan jalur ini panjangnya mencapai 112 km dan menghabiskan dana sebesar 9.500.000,00.

Jalur Surabaya-Pasuruan ini resmi dibuka tanggal 18 Mei 1878, sedangkan jalur Pasuruan-Malang diresmikan tanggal 20 Juli 1879. Jalur inilah yang pertama dibuat oleh pemerintah dengan nama perusahaan *Staatspoorwegen* atau disingkat SS (Fitroh, 2015). Munculnya stasiun menjadi faktor pendorong perkembangan Lawang secara signifikan. Walaupun pada awalnya pembangunan jalur rel kereta api didorong oleh usaha perkebunan yang membutuhkan sarana distribusi penunjang, kereta api juga dimanfaatkan untuk transportasi manusia. Kereta api tersebut dibagi menjadi dua jenis yaitu angkutan penumpang biasa atau *boemel* dan kereta api ekspres. Perkembangan usaha perkebunan dan akses transportasi membuat kawasan Argo yang berada di sekitar Stasiun Lawang berkembang pesat hal tersebut terjadi sebab keberadaan kereta api yang didorong oleh peningkatan hasil perkebunan ini menjadi salah satu faktor pendorong perkembangan sektor ekonomi di Jawa Timur termasuk di kawasan Argo, kelurahan Lawang. Peningkatan sektor ekonomi ini pula yang menjadi pertimbangan bangsa kolonial bertempat tinggal di kawasan Argo tersebut. Sementara itu, apabila ditinjau dari aspek sosial maka pemukiman yang ada di kawasan Argo ini hanya digunakan oleh bangsa kolonial. Hal tersebut tidak terlepas dari cara pandang bangsa kolonial terhadap masyarakat.

Strata sosial yang terbentuk pada era Kolonial dibagi menjadi tiga golongan. Golongan pertama adalah orang-orang Belanda itu sendiri. Golongan kedua adalah orang-orang selain bangsa Belanda yang berkulit putih yakni ekspatriat dari keturunan etnis Cina dan Arab yang disebut Timur Asing. Sedangkan golongan ketiga adalah kaum pribumi. Orang-orang Belanda membuat pemukiman yang hanya diperuntukkan bagi golongan mereka serta golongan ekspatriat dari etnis Cina dan Arab. Sementara itu, bangsa Pribumi tidak diberi tempat kecuali orang-orang yang menjadi pembantu dan pengasuh. Sedangkan pribumi lainnya bertempat tinggal di daerah pinggiran sungai yang letaknya di belakang stasiun Lawang. Letak kawasan Argo yang berada di dataran tinggi membuat udara di daerah tersebut terasa sejuk. Maka tak heran, apabila kawasan Argo dipertimbangkan sebagai daerah yang difungsikan sebagai tempat peristirahatan bangsa kolonial. Bangsa kolonial membangun villa-villa yang disewakan kepada kalangan elit Belanda.



Residents Perreboom Boulevard (kini Jl. Pungkur Argo) Lawang

Gambar 2. Kawasan Argo Lawang
(Sumber: Koleksi Arsip Bapak Luqman)

Kawasan Argo yang bertepatan di daerah Lawang dikelilingi oleh gunung Arjuno dan gunung Semeru. Beberapa pertimbangan yang juga dijadikan acuan oleh bangsa kolonial ialah pemandangan gunung yang elok. Beberapa rumah di kawasan Argo nampak menghadap ke arah gunung. Sehingga kawasan Argo dikenal sebagai daerah yang memiliki mountain view yang indah. Selain memiliki panorama gunung yang indah serta suhu yang sejuk, peningkatan hasil perkebunan teh yang mendorong pembangunan stasiun Lawang membuat sektor ekonomi di kawasan Argo berkembang sehingga mengundang kedatangan bangsa kolonial. Bukan hanya villa yang dibangun di kawasan tersebut. Lambat laun dibangunlah pemukiman bagi golongan elit Belanda. Seiring perjalanan waktu, fasilitas umum seperti sekolah dan gereja didirikan. Misalnya seperti sekolah Oranjeshool dan gereja Roomsche-Katholieke Kerk Onbvekt Ontvangene Moeder van God.

Peninggalan Pemukiman Elit Kolonial di Kawasan Argo Kelurahan Lawang

Pemukiman elit argo menunjukkan bahwa pola pembangunannya itu sangat indah, tertata dan strategis. Dengan dibangunnya Stasiun Lawang ini menjadikan pola pemukiman rumah kolonial menjadi memusat pada stasiun itu sendiri. Pada tahun 1878 Stasiun Lawang berdiri ini sangat berdampak banyak terhadap perekonomian karena dengan adanya kereta api ini proses pengangkutan barang menjadi lebih cepat dan efisien, sehingga setelah tahun 1878 ini orang Belanda dan Eropa membangun rumah tersebut dekat dengan jalur transportasi.



Gambar 3. Stasiun Lawang
(Sumber: Koleksi Arsip Bapak Luqman)



Gambar 4. Stasiun Lawang
(Sumber: Koleksi Arsip Bapak Luqman)



Residents Perreboom Boulevard (kini Jl. Pungkur Argo) Lawang

Gambar 5. Resident Perreboom Boulevard
(Sumber: Koleksi Arsip Bapak Luqman)

Foto diatas merupakan jalan dan pola pemukiman pada masa kolonial belanda. Bangsa kolonial membuat kasta, golongan atas merupakan bangsa Eropa, yang kedua adalah bangsa Cina, Tiongkok, Arab dan terakhir adalah pribumi. Pembangunan rumah ini juga memiliki kasta tertentu untuk daerah dekat dengan pabrik, akses transportasi dan dekat dengan jalan merupakan didominasi oleh kalangan atas dan menengah sehingga mereka lebih mudah untuk bertransaksi atau melakukan jual beli, sedangkan untuk kalangan bawah seperti pribumi mereka membangun perumahannya jauh dari akses transportasi sehingga orang pribumi susah dalam melaksanakannya kegiatan ekonomi seperti jual-beli. Di depan Stasiun Lawang ini juga terdapat sekolah SDN 5 Lawang yang dulunya menurut Pak Karman, salah satu narasumber kami merupakan Sekolah Rakjat (SR) yang sekarang lebih dikenal dengan nama SD Kusuma. Dapat disimpulkan bahwa pola pemukiman bangsa kolonial pada jaman dahulu memusat pada akses transportasi seperti Stasiun Lawang dan jalan utama, karena di daerah yang memiliki akses transportasi ini bangsa Belanda, Eropa dan kalangan atas lainnya lebih mudah menambah perekonomian mereka. (Wawancara dengan Bapak Karman, 31 Oktober 2019).

Bangunan peninggalan Belanda di Lawang pada umumnya berupa rumah, villa dan hotel. Corak arsitektur yang mewarnai bangunan di Lawang ialah bangunan bercorak Indis yang mana bangunan bergaya seperti merupakan hal yang sangat tren ketika masa itu. Gaya bangunannya yang sudah disesuaikan dengan kondisi geografis, budaya dan alam tropis di Lawang. Dengan penyesuaian seperti ini dapat dengan mudah untuk mendirikan bangunan di Indonesia khususnya Lawang. Ciri khas bangunan Indis ialah besar, megah, dan berdiri diatas tanah yang luas (Radite Kurniawan, 2018). Lawang yang pada awalnya digunakan untuk tempat peristirahatan yang mana sesuai dengan iklim Lawang yang berada di ketinggian. Dengan demikian bangunan tersebut berupa seperti istana yang tinggi dan dipenuhi dengan galeri dan marmer. Dibuat senyaman mungkin untuk dijadikan peristirahatan. Akan tetapi tidak semua bangunan yang dibuat layaknya istana, ada juga yang masih berasitektur gaya Eropa klasik yang nampak bangunannya berplester tebal yang dipadukan dengan unsur tradisional. Unsur tradisional disini nampak dengan adanya berbagai tumbuhan diberbagai sisi bangunan seperti di samping, atau di depan serta terdapat juga taman luas untuk mempercantik atau memperindah dan menambah kesejukan sebuah bangunan (Radite Kurniawan, 2018).



Gambar 6. Griya Bina tahun 1950
(Sumber: Koleksi Arsip Bapak Luqman)

Salah satu contoh bangunan peninggalan Belanda ialah Griya Bina. Gedung ini merupakan salah satu landmark dari kota Lawang selain Hotel Niagara. Sebutan lain dari Griya Bina yaitu Bergzicht yang mana dibangun pada 1930 dan diresmikan pada tahun 9 Oktober 1931. Bangunan ini terletak di Tawangargo atau tepatnya disudut jalan Monginsidi. Griya Bina dibangun dengan gaya Nieuwe Indische Bouwstijl yang menggambarkan bangunan dengan gaya demikian masih menjadi tren sekitar abad 19 – 20 an. Griya Bina berdiri atas lahan yang cukup luas. Hal ini bisa dilihat dari nampak depan terdapat halaman luas yang cukup asri. (Wawancara dengan Bapak Luqman, 7 November 2019) Selain itu bangunan yang masih terjaga adalah Gereja Jago atau Santa Maria Tak Bernoda yang terletak di Argopuro, Lawang. Gereja ini didirikan pada tahun 1918 oleh orang – orang katolik Belanda. Bangunan Gereja Jago memiliki ciri khas yang tinggi dan atap yang tinggi dibagian dalam dan juga jendela yang besar. Dinamakan Gereja Jago karena pada bagian atapnya terdapat lambang ayam jago yang memiliki arti sebagai pertobatan atau ajakan untuk terus memperbaiki diri.



Gambar 7. SDK Fransiscus Xaverius
(Sumber: Koleksi Arsip Bapak Luqman)

Kemudian bangunan lain yaitu SDK Fransiscus Xaverius yang berada di Jalan Tawang Argo. Banguna ini berdiri pada 4 Oktober 1931. Pada awal pendiriannya,

bangunan ini dahulunya ialah Rome Catholic Europe Lager Scholl (ELS) yang mana dulunya dikhususkan untuk orang-orang Belanda dan Eropa yang bersekolah di Lawang. Bangunan ini memiliki bentuk masih mempertahankan dari awal pembangunannya. (Wawancara dengan Bapak Luqman, 7 November 2019). Bangunan kolonial tidak hanya digunakan pada untuk fungsi yang semula, namun juga tidak sedikit yang dialih fungsikan untuk kepentingan tertentu. Hal ini juga selaras dengan kebudayaan (bangunan) yang selalu senafas dengan zamannya. Kebudayaan disini juga dipengaruhi oleh penguasa. Hal ini juga terjadi pada bangunan – bangunan yang ada di Lawang saat itu. Salah satu bangunan di kawasan Argo adalah Griya Bina, yang mana bangunan tersebut masih terawat dengan baik. Awal peresmian pada tahun 1931, bangunan ini dijadikan sebagai Panti Asuhan Protestan (Protestansche Meisjes Weeshuis).



Gambar 7. Pemukiman kolonial di Kawasan Argo
(Sumber: Koleksi Arsip Bapak Luqman)

Setelah adanya peralihan dari Kolonial Belanda ke pemerintahan Jepang di Indonesia, pada sekitar tahun 1942 bangunan ini dialih fungsikan untuk dijadikan Kamp Konsentrasi untuk tahanan perang dari warga Eropa dan Belanda yang bertempat tinggal di Lawang. Pada masa Jepang inilah tempat ini merupakan bangunan yang sangat tidak layak untuk dihuni, dan peraturan pemerintah Jepang ketika itu terbilang kejam. Bahkan ketika ada yang melanggar dieksekusi mati di depan halaman bangunan. Setelah kemerdekaan Indonesia 1945 bangunan ini beralih fungsi sebagai Kmpi B dari Batalyon Infanteri 513 yang mana berjuang untuk melawan sekutu dan Belanda pada Agresi Militer II. Kemudian saat ini Griya Bina dijadikan sebagai tempat aula serbaguna dalam naungan Yayasan GPIB (Gereja Protestan Indonesia Bagian Barat) Lawang. (Wawancara dengan Bapak Luqman, 7 November 2019). Berdasarkan penjelasan dari Pak Luqman, bangunan di Lawang ada yang masih dipertahankan dan ada yang dialih fungsikan. Hal ini juga pada bangunannya ada penambahan ataupun pengurangan, contohnya bangunan villa di kawasan Argo yang dialih fungsikan menjadi rumah warga.

KESIMPULAN

Dari pemaparan diatas dapat disimpulkan bahwa Lawang mengalami perkembangan pesat sejak dibangunnya Stasiun Lawang pada tahun 1879. Dibangunnya Stasiun Lawang ini mengundang daya tarik bangsa eropa untuk menjadikan daerah tersebut sebagai tempat peristirahatan. Alasan bangsa Eropa menjadikan kawasan Argo sebagai pemukiman elit mereka karena wilayah tersebut didukung oleh beberapa faktor antara lain, lingkungan sekitar kawasan Argo tersebut memiliki udara yang sejuk dan mountain view yang indah. Kawasan ini juga memiliki akses transportasi yang mudah karena letaknya yang cukup dekat dengan Stasiun Lawang, dimana pada masa itu kereta api merupakan transportasi paling canggih. Berdasarkan dari segi sosial ekonomi pada masa itu terdapat pula perkebunan teh yang membuat perekonomian di kawasan tersebut menjadi semakin berkembang dengan pesat. Sementara itu, pada aspek sosial kawasan Argo memang hanya diperuntukkan bagi bangsa Kolonial semata. Pola pemukiman di kawasan Argo menunjukkan bahwa dengan dibangunnya Stasiun Lawang sebagai akses utama menjadikan kawasan pemukiman tersebut memusat ke stasiun. Sebagaimana yang diketahui, bahwa bangsa kolonial menciptakan kelas sosial yang kemudian mempengaruhi pola pemukiman di kawasan Argo. Kawasan Argo yang letaknya di depan stasiun dikuasai oleh golongan atas yaitu orang Eropa. Sementara itu, untuk golongan menengah seperti orang timur asing berada di sekitar tempat tinggal bangsa Eropa, sedangkan para kaum pribumi bertempat tinggal di belakang stasiun dengan kata lain berada di luar kawasan Argo.

DAFTAR RUJUKAN

Buku dan Jurnal

- Budiyono, D., Nurlaelih, E. E., & Djoko, R. (2012). Lanskap Kota Malang Sebagai Obyek Wisata Sejarah Kolonial. *Jurnal Lanskap Indonesia*, 4.
- Fitroh, N. (2015). Peranan Kereta Api di Jawa Timur dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan ke Surabaya Tahun 1878-1930. *Avatara*.
- Handinoto. (1996). Perkembangan Kota Malang pada Jaman Kolonial. Universitas Kristen Petra. Radite Kurniawan. (2018). Lawang Kota Kenangan. Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. Rahma, P. D., & Antariksa, T. (2008). Pelestarian Kawasan Pusat Kota Lawang. *Arsitektur E-Journal*, 1.
- Saffanah, W. M. (2018). Industrialisasi Dan Berkembangnya Kota Malang Pada Awal Abad ke- 20. *AGASTYA: JURNAL SEJARAH DAN PEMBELAJARANNYA*, 8(2), 167-180.
- Yuliati, Y. (2016). SISTEM PEMERINTAHAN WILAYAH MALANG PADA MASA KOLONIAL. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 25(1).

Narasumber

Wawancara dengan Karman, 31 Oktober 2019

Wawancara dengan Luqman Widhiyanto, 7 November 2019