

JEMBATAN KEBAJIKAN (*CHEN TEK*): OBJEK BERSEJARAH PEREKAT ANTARETNIS DI KOTA MEDAN

THE BRIDGE OF WHOLESOME (CHEN TEK): A HISTORICAL OBJECT OF MULTI-ETHNIC BOND IN MEDAN

Deni Sutrisna

Balai Arkeologi Medan

Jl. Seroja Raya, Gg. Arkeologi, Medan 20134

sutrisnadeni@yahoo.com

Abstrak

Sebuah kota hakekatnya adalah tempat bagi berkumpulnya masyarakat dengan beragam aktivitasnya. Selain itu kota juga mencakup unsur-unsur keluasan, kepadatan, heterogenitas sosial, pasar, fungsi administratif, sumber kehidupan, dan unsur budaya yang membedakan dengan kelompok sosial yang ada di luarnya. Salah satu kota dengan keragaman unsur budaya adalah Kota Medan, dan unsur tersebut bukan hanya tercermin dari kehidupan masyarakatnya, juga ada pada tinggalan materi bangunannya. Jembatan Kebajikan merupakan jembatan yang menggambarkan pembauran antar etnis yang terwujud dalam bentuk prasasti dengan ragam huruf dan bahasa pada bagian pagarnya. Jembatan yang digagas pembangunannya oleh tokoh dermawan etnis Tionghoa yaitu Tjong Yong Hian kini kondisinya mengkhawatirkan terdesak oleh derap pembangunan kota Medan. Bagaimana arsitektur dan semangat multi etnis bisa muncul pada jembatan objek sejarah itu, merupakan permasalahan dalam penelitian ini. Metode penelitian kualitatif dengan alur penalaran induktif diterapkan dalam penelitian. Adapun penelusuran data dilakukan dengan pemanfaatan data kepustakaan dan observasi di lapangan.

Kata Kunci : Jembatan kebajikan, multi etnis, prasasti, arsitektur

Abstract

A city, an essentially gathering place of a society with various activities, must include such aspects of spaciousness, density, social heterogeneity, market, administrative function, a source of life, and culture elements that differentiate it from other social groups outside it. Medan is a city with a diverged cultural element, which is not only observable from the people life but also building heritage. The bridge of wholesome is a structure that describes an inter-ethnic unity, which is realized in an inscription containing a variety of language and alphabets on its fence. Pioneered by a Chinese benefactor, the bridge is now in a very pathetic condition being threatened by the modernization of Medan. This research, using qualitative and inductive reasoning, is aimed at solving a question of how the architecture and the spirit of multi-ethnicity of the bridge came into existence. Data investigation is conducted through library data research and field observation.

Keywords : *The Brigde of wholesome, multi-ethnic, inscription, architecture*

1. Pendahuluan

1.1. Latar belakang

Konsep tentang kota telah banyak dibahas dari berbagai kajian disiplin seperti Arkeologi, Sejarah, Sosiologi, Geografi, Antropologi, Arsitektur, dan Ekonomi. Semua kajian tersebut

mempunyai penekanannya sendiri-sendiri sesuai dengan disiplin yang ada sehingga memunculkan definisi yang berbeda mengenai kota. Salah satu definisi kota dikemukakan oleh Stephen Thomstrom, sebagai unit pemukiman yang padat dan terorganisir, tempat orang-orang, aktivitas, dan kekayaan memenuhi area yang sangat kecil dan terpisah jelas dengan lingkungan non kota yang mengelilinginya (Musadad 2002, 24). Demikian juga definisi kota yang dikemukakan oleh Wirth, sebagaimana dikutip oleh Gideon Sjoberg yang mengartikan kota sebagai pemukiman yang padat dan heterogen (Sjoberg 1965, 13). Dari berbagai definisi kota yang ada kerap mencakup unsur-unsur keluasan, kepadatan, heterogenitas sosial, pasar, fungsi administratif, sumber kehidupan dan unsur budaya yang membedakan dengan kelompok sosial yang ada di luarnya. Lokasi-lokasi kota biasanya ditandai dengan keletakannya yang merupakan pusat persilangan jaringan jalan yang memungkinkan tumbuhnya tempat pemberhentian, pasar dan aktivitas lainnya. Salah satu kota besar di Indonesia yang sejak dulu telah menunjukkan heterogenitas sosial adalah Kota Medan.

Dilihat dari sejarah kota yang kini dihuni sekitar 2,2 juta jiwa lebih, sejak ratusan tahun lalu Kota Medan sudah menjadi pusat perdagangan mahsyur. Ketika dibangun sekitar tahun 1590 oleh Guru Patimpus, seorang raja yang berasal dari Dataran Tinggi Karo, Medan hanyalah sebuah perkampungan kecil bernama Medan Puteri (Thaib 1959, 35). Medan juga kerap diceritakan sebagai sebuah pusat perdagangan sejak tahun 1682 dan itu dinyatakan pula oleh beberapa bukti tentang kesohorannya dahulu. Selama periode Pemerintahan Kolonial Belanda, perkembangan ekonomi begitu pesat di Sumatera Utara. Kota Medan berkembang menjadi pusat administrasi perkebunan-perkebunan yang menghasilkan komoditas ekspor berskala besar berupa teh, karet, kopi, dan tembakau. Komoditi tersebut diekspor melalui pelabuhan Belawan melewati jalur Selat Malaka untuk selanjutnya dipasarkan di Eropa. Guna kepentingan perkebunan, orang dari berbagai etnis seperti Jawa, Batak, Cina, dan India didatangkan oleh Pemerintah Kolonial Belanda ke Kota Medan.

Posisi Kota Medan yang dilewati dua sungai, Sungai Deli dan Sungai Babura cukup strategis. Sungai dimaksud dulu dipakai sebagai sarana transportasi yang menghubungkan kawasan pesisir dan pedalaman. Sebagai pusat perdagangan, Medan berkembang pesat terutama sejak dibukanya perkebunan tembakau oleh orang Belanda pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20. Berbagai sarana infrastruktur ketika itu dibangun: jalan raya, jembatan, bangunan pemerintah, perbankan dan sebagainya. Khusus jembatan, ada salah satunya yang secara arsitektural cukup unik karena di bagian ujungnya dijumpai prasasti yang mencerminkan heterogenitas medan, jembatan itu adalah Jembatan Tjong Yong Hian atau

Jembatan Kebajikan (*Chen Tek*). Selain itu di bagian ujung-ujung jembatan dijumpai konstruksi lampu dari rangka baja yang memiliki bentuk dan ragam hias khas. Jembatan yang dibangun awal abad ke-20 ini melintas di atas Sungai Babura menghubungkan jalan Zainul Arifin dan jalan Gajah Mada. Tjong Yong Hian sendiri adalah nama seorang etnis Tionghoa yang memegang jabatan cukup terhormat dalam Pemerintahan Kolonial Belanda. Tjong Yong Hian atau biasa dipanggil Tjong Yok Nam adalah seorang Mayor Tionghoa di Tanah Deli, Medan. Dengan jabatan dan kewenangan yang diterima dari Pemerintah Kolonial Belanda, Tjong Yong Hian melakukan banyak hal untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, khususnya masyarakat dari 'golongan papa/miskin' di Kota Medan.

1.2. Permasalahan

Kehadiran berbagai etnis di Kota Medan sejak dulu telah menjadi bagian yang ikut berperan serta dalam pembangunan kota terutama pada masa Pemerintahan Kolonial Belanda. Salah satunya tergambarkan di dalam sebuah jembatan unik, Jembatan Kebajikan. Dikatakan unik karena jembatan ini menjadi refleksi keragaman etnik yang ada di Medan yang diperlihatkan dengan keberadaan prasasti dengan beragam huruf dan bahasa sebagai elemen dekorasi jembatan. Keberadaan keragaman bentuk dan bahasa pada prasastinya setidaknya telah menggambarkan bahwa jembatan juga menjadi perekat etnis ketika itu di awal abad ke 20, terutama etnis Cina, Arab, Melayu, dan Belanda sebagai penguasa pemerintahan.

Adapun permasalahan dalam tulisan ini adalah bagaimana arsitektural (konstruksi, dekorasi) jembatan, dan latar belakang apa yang menyebabkan munculnya unsur-unsur keragaman etnis pada jembatan tersebut ?

1.3. Tujuan penelitian

Sebagai objek bersejarah, Jembatan Kebajikan memiliki nilai-nilai unsur multietnis yang tergambarkan dalam elemen dekorasinya berupa prasasti. Tujuan penulisan ini terdiri dari dua bagian, yaitu pertama, pemahaman jembatan dari aspek arsitektural (konstruksi, dekorasi), dan mengetahui latar belakang munculnya unsur-unsur keragaman etnis yang melengkapi tampilan jembatan secara keseluruhan.

1.4. Landasan teori dan metode

Kota Medan sejak dulu merupakan tempat hunian beragam etnis. Hal ini berhubungan dengan pembukaan sentra-sentra perkebunan di kawasan sekitar kota. Guna memenuhi kebutuhan akan tenaga perkebunan, Pemerintah Kolonial Belanda banyak mendatangkan tenaga kerja dari Jawa, Cina, dan India. Kota kolonial seperti halnya Medan secara sosial dipisahkan dalam empat kelompok sosial yang hidup di dalamnya, yaitu masyarakat Belanda,

Indo Eropa, Cina dan Asia lainnya serta pribumi (Musadad 2002, 25). Di kota itulah segala sesuatu yang ada di dalamnya diatur secara *top down* (sistem hierarki dari atas ke bawah) oleh pemerintah kolonial. Kota dengan pola ruangnya dinilai penting, ditinjau dari berbagai kepentingan. Salah satu kepentingan tersebut adalah sarana jalan kota yang menghubungkan antar ruang kota maupun kota dengan kawasan sekelilingnya. Pengaturan jalan kota banyak berhubungan dengan geografi yang memperlihatkan masalah jalur dan sumber air. Masalah keberadaan sumber air inilah (sungai) yang kemudian membutuhkan sarana lain yang penting agar jalan kota tidak terputus. Sarana tersebut adalah jembatan.

Keberadaan Jembatan Kebajikan bukan hanya membuka isolasi antar kawasan, juga menjadi bukti bahwa pemanfaatan ruang publik tidak sebatas hanya pada bangunan/rumah. Secara filosofis - walaupun dibangun dalam ukuran yang tidak terlalu besar -, hadirnya jembatan menjadi bukti yang menggambarkan persatuan semangat etnis warga kota. Dengan demikian variabel sosial lebih berperan daripada faktor arsitektur dalam pembentukan pola sosial, artinya untuk menjadikan lingkungan lebih manusiawi (jembatan mempermudah dan mempercepat orang/kendaraan menyeberang dibandingkan sarana umum lainnya) diperlukan kesadaran bahwa keberhasilan suatu lingkungan memenuhi kebutuhan manusia terletak pada bagaimana lingkungan tersebut mampu mendukung terjadinya lingkungan sosial yang positif (Laurens 2004, 31).

Guna menjawab permasalahan, penelitian ini dilakukan dengan menelusuri data kepustakaan, dan observasi di lapangan. Pendekatan penelitian dilakukan dengan metode pendekatan penelitian kualitatif dengan alur penalaran induktif. Dalam pengumpulan data dilakukan juga kegiatan pemotretan terhadap objek yang diteliti dan mendeskripsikannya. Data hasil deskripsi kemudian dianalisis, dan diinterpretasi yang hasilnya dirangkum sebagai kesimpulan.

2. Latar belakang sejarah

Tjong Yong Hian lahir di Mei Hsien Kwangtung, Tiongkok pada tahun 1851, setelah menyelesaikan studinya Tjong Yong Hian meninggalkan Tionghoa menuju Batavia (Setyautama 2008, 464). Di Batavia ia pernah menggeluti beragam pekerjaan, di antaranya sebagai otoritas pemegang izin sebuah rumah gadai. Pada tahun 1877 saat usianya baru 22 tahun ditunjuk oleh Pemerintah Kolonial Belanda sebagai pemimpin Komunitas Tionghoa di Pulau Onrust (salah satu pulau di Kepulauan Seribu, Teluk Jakarta). Setelahnya Tjong Yong Hian meninggalkan Jawa menuju Sumatera tahun 1880, dan empat tahun kemudian dipilih menjadi Letnan bagi komunitas Tionghoa di Medan. Karirnya terus menanjak, tahun 1893

menjadi Kapten dan lima tahun kemudian berhasil meraih prestasi tertingginya sebagai seorang Mayor. Jabatan struktural lainnya yang pernah disandang di dalam lembaga pemerintahan adalah anggota Mahkamah Agung (*Landraad*) dan *Cultuur Raad* Medan (Koestoro 2006, 85).

Komunitas Tionghoa dan Pemerintah Kolonial Belanda sangat menghargai jasa-jasanya. Pada tahun 1904, ia mendapat anugerah mendali emas sebagai penghargaan tertinggi yang pernah diterimanya. Demikian pun dalam kegiatan sosial, Tjong Yong Hian bekerja sama dengan saudaranya, Tjong A Fie (kelak dikenal sebagai konglomerat Kota Medan). Keduanya merintis untuk membangun rumah sakit, kuil Tionghoa, klub dan pekuburan di Kota Medan. Pada pekuburan misalnya, berdasarkan kontrak tanggal 25 Maret 1896 disebutkan bahwa pihak *Deli Maatschappij* (Jawatan Deli) memberikan kepada Tjong Yong Hian tanah seluas 92.300 m² di wilayah Kampung Durian untuk digunakan sebagai tempat pemakaman orang-orang Cina (Sinar 2011, 80).

Selain jabatan militer dan aparaturnya pemerintah, Tjong Yong Hian juga dikenal sebagai pengusaha sukses. Tjong Yong Hian adalah pelopor perusahaan dagang terkenal saat itu, *Chong Lee*, pemilik perkebunan sagu berikut pabriknya serta sebuah perkebunan karet. Kedua yang disebut terakhir terletak di Samajin, Kedah Malaysia. Dalam dunia perbankan pernah menjabat Direktur Bank Deli, dan *Tjau San Tek Loo*, sebuah perusahaan kereta api Tionghoa yang melayani jalur yang menghubungkan Swatow dan Tjau Tjoe Hoe (Setyautama 2008, 465).

Jembatan Kebajikan dibangun oleh ketiga anak Tjong Yong Hian, yaitu Tjong Haw Lung, Tjong Hian Lung, dan Tjong Seng Lung. Latar belakang dibuatnya prasasti pada jembatan adalah untuk mengenang Tjong Yong Hian yang meninggal pada tanggal 11 September 1911. Jembatan yang dibangun pada tahun 1916 ini melintas di atas sungai Babura menghubungkan jalan *Calcuta Straat* (Zainul Arifin) dan jalan *Coen Straat* (Gajah Mada) (Koestoro 2006, 84). Jembatan Kebajikan memiliki empat tiang, di mana pada setiap tiangnya terdapat prasasti yang ditulis dengan bahasa yang berbeda-beda, yakni bahasa Belanda, bahasa Arab, bahasa Cina, dan Jawi (berhuruf Arab dan berbahasa Melayu). Keragaman bahasa yang tertera pada prasasti jembatan ini menjadi salah satu bukti dari ciri karakteristik kota Medan sebagai kota multietnis. Lokasi jembatan yang kini populer dengan sebutan Kampung Madras itu, keberadaan etnis seperti etnis India dan Cina masih bertahan.

3. Deskripsi arsitektural

Secara administratif Jembatan Kebajikan berada di Kampung Madras, Kelurahan Petisah Tengah, Kecamatan Petisah, Kota Medan, Sumatera Utara. Sejak dimulai pembangunannya pada tahun 1916, banyak nama diberikan pada jembatan tersebut. Menurut keterangan yang berasal dari teks Tionghoa pada jembatan, salah satunya menyebutkan nama jembatan sebagai Jembatan Kebajikan (*Chen Tek*). Nama lainnya adalah Jembatan Tjong A Fie, Jembatan Tjong Yong Hian, namun masyarakat setempat menamainya Jembatan Berlian karena tulisan yang berwarna keemasan pada prasastinya berkilauan di malam hari, bak kilauan berlian. Pada umumnya kini orang lebih mengenalnya sebagai Jembatan Kebajikan. Berikut adalah deskripsi jembatan dimaksud:

3.1. Prasasti

Letak prasasti berada di bagian ujung pagar jembatan dan terdiri dari 4 (empat) buah prasasti. Prasasti ditulis dengan aksara dan bahasa yang berbeda dengan isi sama. Dari keempat prasasti, 2 (dua) prasasti memiliki arti dan aksara yang sama (aksara Latin, bahasa Belanda), 1 (satu) prasasti beraksara dan berbahasa Cina, dan 1 (satu) prasasti lagi beraksara Arab dan berbahasa Melayu. Prasasti tertulis pada batu marmer warna hitam dengan teknik pahat, dan warna tulisan keemasan. Hiasan berbentuk pelipit rata dan sisi genta dijumpai pada bagian sisi atas dan bawah prasasti. Keempat prasasti tersebut dikenal sebagai Prasasti Tjong Yong Hian atau Prasasti Kebajikan sesuai dengan nama jembatan. Dituliskan pada sebuah marmer warna hitam yang berbentuk persegi dengan ukuran sisi 50 cm. Selengkapnya mengenai prasasti-prasasti itu adalah sebagai berikut (Koestoro dkk 2006, 86-7):

- a. Sisi barat laut, prasasti Tjong Yong Hian dituliskan dengan aksara Arab dan berbahasa Melayu.



Prasasti ini dialih aksarakan dengan bacaan dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

Buat peringatan kepada Ayahanda kami, Tjong Yong Hian, Mayor Cina di Medan Mangkat, Kadarul Baka pada 11 September 1911, Maka ini jembatan diperbuat dan diserahkan kepada, Gementi (Pemerintahan) Medan oleh putranya, Tjong Haw Lung, Tjong Hian Lung, Tjong Seng Lung (Koestoro dkk 2006, 86-7).

b. Sisi barat daya dan timur laut, prasasti Tjong Yong Hian dituliskan dengan aksara Latin dan berbahasa Belanda.

Arti pertulisan sama dengan prasasti yang dituliskan pada tugu di sisi barat laut. Berikut pertulisan dimaksud:



Adapun terjemahannya sama dengan prasasti di sisi barat laut dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

Buat peringatan kepada Ayahanda kami, Tjong Yong Hian, Mayor Cina di Medan Mangkat, Kadarul Baka pada 11 September 1911, Maka ini jembatan diperbuat dan diserahkan kepada, Gementi (Pemerintahan) Medan oleh putranya, Tjong Haw Lung, Tjong Hian Lung, Tjong Seng Lung (Koestoro dkk 2006, 86-7).

c. Sisi tenggara, prasasti Tjong Yong Hian dituliskan dengan aksara dan bahasa Cina, sebagai berikut :



Adapun terjemahannya dalam bahasa Indonesia sebagai berikut:

Pemerintah Tiongkok menganugerahkan Bintang Penghargaan Kelas IV (empat) kepada beberapa Tioocus yang turut berpartisipasi dalam membangun jembatan kebajikan, yaitu: Jerman, Rusia, Austria, Italia, dan Jepang, Zhong Bu Qing adalah Penasehat Konsulat di Bidang Pertanian yang menetap di Medan, Ia bersama kedua sudaranya yang bernama Zhong Long Qing dan Zhong Ming Qing, Mengemban amanat dari bakti ibunya yang bernama Nyonya Su, Kerajaan Qing pernah mengutus pejabat tingginya untuk meninjau perdagangan di Asia Tenggara (Indonesia) dan menganugerahkan Bintang Penghargaan kepada Mayor Tuan Ik Nam alias Yong Hian dan terkenal sebagai orang yang sangat dermawan. Untuk memenuhi bakti orang tuanya, Zhong Bu Qing bersama kedua saudaranya membangun sebuah jembatan besi melintas sungai Babura untuk kepentingan lalu lintas perhubungan. Jembatan tersebut telah selesai dibangun pada musim dingin. Untuk itu dibuat prasasti sebagai peringatan untuk dikenang oleh anak-cucunya di kemudian hari. Paman kakek sebagai Mayor Medan Deli Tuan Hung Nan alias Yan Hian pernah mendapat Bintang Penghargaan Kelas Tiga Tek Alun Nok Na Se dari Pemerintah Tiongkok Nasionalis. Dan setuju untuk menjabat sebagai Pelindung Tetap dalam Pemerintahan Mantan Pejabat sebelumnya adalah Tuan Ji Fu Lek Pa Lek Se. Setuju untuk menjabat sebagai manajer tetap Lembaga Otonom Daerah Medan dan Tuan Usman adalah mantan ketua yang meneruskan Jabatan Ketua. Tiongkok Nasionalis Tahun Bulan Musim Dingin Provinsi Canton Kabupaten Mei Sien Tarikh Masehi – 1916, Para Pendiri Zhong Bu Qing, Zhong Lung Qing, Zhong Ming Qing (Koestoro dkk 2006, 86-7).

3.2. Konstruksi rangka jembatan

Konstruksi yang cukup menarik dan dapat dikatakan jarang diterapkan pada jembatan di masa kini di Indonesia adalah pemakaian rangka baja lengkung di bagian bawah jembatan. Empat buah bentangan baja lengkung menopang struktur jalinan balok-balok besi badan jalan. Konstruksi baja lengkung disambung dengan baut di bagian tengah bentangan. Adapun ujung bentangan langsung tertanam pada struktur beton di bagian ujung jembatan. Di samping kiri dan kanan bentangan terdapat bentangan baja berukuran besar (*glider*) yang menjadi penguat bagian pagar besi jembatan.



Konstruksi baja lengkung di bagian bawah jembatan (dok. Deni Sutrisna 2011)

Kondisi jembatan kini masih seperti aslinya, 4 batang baja lengkung sepanjang sekitar 15 m membentang arah barat-timur di atas Sungai Babura. Baja-baja lengkung tersebut berfungsi menopang bagian bawah jalan. Memperkuat bagian bawah jalan, maka bagian ini juga diberi perkuatan rangka baja. Keempat bagian ujung baja lengkung tertanam ke dalam tembok beton jembatan. Tembok beton selain berfungsi untuk memperkuat bagian ujung baja lengkung, juga merupakan tempat bertumpu bagian ujung badan jalan jembatan. Kedua pagar jembatan di sisi kiri dan kanan jalan terbuat dari besi dengan motif hias sulur bunga.

Bentuk baja lengkung pada jembatan tersebut merupakan sistem konstruksi dua dimensional menyalurkan gaya merata ke dalam pelengkung. Pelengkung merupakan konstruksi yang khas yang dominan dalam arsitektur Romawi (Sumalyo 2003, 52). Berbagai bangunan yang terbuat dari batu (sebelum dikenal baja) seperti kuil, *thermae* hingga saluran air tidak dapat berdiri dengan kuat tanpa konstruksi pelengkung. Kekuatan dan keindahan pelengkung dibuktikan dengan berbagai bentuk arsitektur Romawi yang telah berusia ribuan tahun lalu. Keuntungan dan kelebihan dari konstruksi pelengkung antara lain tidak diperlukan batu monolit yang besar seperti pada konstruksi order Yunani (Sumalyo 2003, 52).

Selain konstruksi lengkung, untuk kepentingan cahaya di malam hari jembatan dilengkapi dengan lampu penerangan. Bentuk lampu jembatan cukup unik, berbentuk payung yang ditopang tiang-tiang baja (lihat foto di atas). Tiang baja bertumpu pada tembok berlapis marmer setinggi 2,3 m dari permukaan jalan. Ada 4 (empat) buah lampu, bergaya arsitektur Eropa terbuat dari rangka baja yang satu sama lainnya direkat dengan paku baja. Empat tiang rangka baja



Konstruksi lampu jembatan kebjikan (dok. Deni Sutrisna 2011)

dengan satu tiang baja berbentuk silindris di tengah menopang bagian kanopi lampu dan lingkaran baja sebagai penghias kanopi. Hiasan berbentuk spiral dijumpai di bagian atas penopang lingkaran baja, sedangkan di bagian atas kanopi terdapat hiasan berbentuk kuncup bunga. Adapun bagian dari pangkal tiang-tiang baja lampu menempel dengan konstruksi menembus bagian struktur beton jembatan. Bentuk struktur beton di bagian bawah lampu yang menjadi tumpuan tiang lampu mempertegas kekokohan secara vertikal struktur lampu.

4. Pembahasan

Kota dan daerah pada dasarnya merupakan pengejawantahan budaya, diistilahkan oleh Rapoport sebagai *“cultural landscape”*, dengan beraneka ragam karakter, sifat, kekhasan, keunikan, dan kepribadian (Budihardjo 1997, 152). Oleh karena itu yang pertama-tama harus dipahami adalah budaya dari berbagai kelompok masyarakat dan pengaruh dari tata nilai, norma, gaya hidup, kegiatan dan simbol-simbol yang mereka anut terhadap penataan dan bentuk kota maupun daerah. Dalam setiap kota yang merupakan *“melting pot”* (titik temu) selalu terdapat penataan multikulturalisme, sehingga tidak dapat dihindari telah menciptakan akulturasi budaya – yang salah satunya tampak dalam perwujudan secara arsitektural pada Jembatan Kebajikan di Kota Medan.

Perkembangan Medan menjadi sebuah kota tidak terlepas dari adanya perkebunan tembakau yang ada di sekitarnya. Inilah yang menjadi daya tarik sehingga mendorongnya berkembang menjadi sebuah daerah industri dan perdagangan. Sejak diizinkan Nienhuys oleh Sultan (ditahun 1870) untuk membuka perkebunan tembakau di kawasan sekitar Medan maka dimulailah pembangunan Kota Medan mengikuti seperti kota-kota yang terdapat di Eropa. Beberapa kawasan yang menjadi saksi sejarah dan hingga saat ini masih berdiri berupa bangunan bergaya Eropa dan Asia terdapat di kawasan Kesawan, Balai Kota dan *Esplanade* (Lapangan Merdeka yang kini dijadikan Merdeka Walk); yang terletak di pusat Kota Medan.

Medan kemudian menjadi pusat perdagangan dan industri menyebabkan makin berkembangnya kawasan Kesawan sebagai cikal bakal kota Medan sekarang ini. Selanjutnya kota ini semakin banyak dikunjungi oleh pendatang dari Cina, India, maupun Eropa. Bangsa Cina datang ke Medan mereka menjadi pedagang perantara antara orang pribumi dengan pengusaha Eropa. Bangsa India datang sebagai pekerja (kontrak) yang bekerja di perkebunan tembakau milik orang Eropa. Sehingga sampai saat ini pun dapat menelusuri jejak keberadaan mereka di Medan ini. Seperti orang Cina (Tionghoa) mereka banyak

berdomisili di sekitar daerah Kesawan dan sekitarnya sedang orang India mereka membuka perkampungan yang disebut dengan Kampung Keling atau Kampung Madras (Sinar 2011). Peta persebaran etnis di Medan semakin ramai sering dengan banyaknya pendatang dari daerah sekitar Medan. Hingga akhirnya kota ini menjadi sebuah kota multietnik.

Belanda sebagai pemegang otoritas saat Medan mulai berkembang menentukan kebijakan dalam mengatur tata ruang pembangunan kota. Selain bangsa Eropa, Cina dan India di Kota Medan terdapat etnis Jawa, Melayu, Minangkabau yang juga dipekerjakan sebagai tenaga perkebunan. Pada masa kolonial itu. Pemerintah Belanda dengan sengaja melakukan pemisahan pemukiman berdasarkan garis etnik dan agama. Di kota Medan masa lampau ada pemukiman Minang, pemukiman Jawa, pemukiman Mandailing, pemukiman Batak Toba, dan pemukiman Tionghoa yang umumnya berada di lokasi sekitar pinggiran dari pusat kota. Pemukiman etnik yang segregatif ini sengaja dirancang pemerintah Belanda agar memutus solidaritas sosial antar warga. Maksud lain dari pemukiman yang seperti ini adalah agar penguasa kolonial dapat mengontrol dan mengawasi gerak-gerik warganya untuk kepentingan pengelolaan kekuasaan.

Pada masa itu antar kelompok etnik tidak pernah menyatu dan jarang terjadi komunikasi antar warga. Bentuk pemukiman yang terpisah secara etnik akan menghambat komunikasi antara penghuninya dengan warga masyarakat dan sebagai konsekuensinya semakin mudah memantik kecemburuan sosial. Berbagai upaya untuk menyatukan warga justru datang dari kalangan bukan dari penguasa Kolonial Belanda, salah satunya dari kalangan etnis Cina, dengan membangun Jembatan Kebajikan. Selain lapangan, jalan, jembatan juga menjadi bagian ruang publik, karena di sinilah kesempatan untuk ajang bertemu antar etnis sangat memungkinkan. Jembatan Kebajikan muncul untuk mengatasi keterisolasian hubungan antar ruang pemukiman di dalam kota, dan juga yang menghubungkan lingkungan di dalam kota dengan lingkungan luar kota. Selain itu untuk memreperat kerukunan antar etnis jembatan ditandai dengan keberadaan unsur elemen bangunannya berupa prasasti dari beragam etnis.

Dari aspek multikulturalisme, Fenomena Tjong bersaudara (Tjong Yong Hian dan Tjong A Fie) hanyalah salah satu peninggalan sejarah yang patut dicontoh bahwa perbedaan etnis bukanlah alasan untuk saling mengasingkan diri. Banyak contoh di Medan selain Jembatan Kebajikan, misalnya mesjid tertua yang dikenal sebagai Mesjid Bangkok di Kampung Arab adalah sumbangan Tjong A Fie. Sebaliknya di Jembatan Kebajikan pun tertera prasasti beraksara Arab. Demikian pun dengan partisipasi asing lainnya dalam pembangunan yang berasal dari Jerman, Rusia, Austria, Italia, dan Jepang yang disebutkan dalam salah satu isi prasasti (prasasti di bagian tenggara yang menyebutkan: *Pemerintah Tiongkok*

menganugerahkan Bintang Penghargaan Kelas IV (empat) kepada beberapa Tiocus yang turut berpartisipasi dalam membangun jembatan kebajikan, yaitu: Jerman, Rusia, Austria, Italia, dan Jepang.....), semakin mempertegas partisipasi pembangunan bukan hanya berasal dari beberapa golongan etnis saja juga melibatkan negara Eropa dan Asia lainnya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa konstruksi dan dekorasi jembatan secara historis bukanlah sebuah matriks budaya arsitektur yang tunggal melainkan plural (majemuk). Pluralisme budaya arsitektur yang terjadi akan memberikan kemungkinan kota lebih harmonis secara visual dan kontinu melalui desain bangunannya. Oleh karena itu apa yang telah menjadi komitmen bersama oleh para pendahulu penghuni Kota Medan dalam melestarikan bangunan jembatan harus tetap dilanjutkan.

Jembatan ini digagas oleh salah satu etnis yang tinggal di Kota Medan, etnis Cina. Etnis Cina telah banyak membantu bagi tumbuhnya kota Medan, perdagangan, perkebunan dan sektor jasa dapat dipastikan orang Cina berperan bagi terselenggaranya berbagai kegiatan aktivitas kota. Hal ini sebagai konsekuensi migrasi mereka ke pulau Sumatera dan berbagai peraturan serta kebijakan yang mengatur tempat tinggal mereka, organisasi kemasyarakatan, dan praktik cara hidup mereka – terutama di bawah kontrol Pemerintah Kolonial Belanda – orang Cina biasanya bertempat tinggal di bagian wilayah kota yang dibatasi dengan jelas, yang diperbolehkan untuk membangun rumah, toko, tempat ibadah serta berbagai fasilitas lain yang cocok bagi tradisi arsitektur maupun hasil kolaborasi dengan etnis lainnya (Nas dan de Vletter 2007, 31). Pemukiman masyarakat antar etnis yang dipilah-pilah tersebut telah memunculkan kekhasan lokal dalam tata cara hidup, perilaku, kebiasaan dan adat istiadat yang telah menciptakan jati diri masyarakat setempat. Lambat laun kondisi tersebut pada akhirnya mengalami pembauran, dan ini biasanya tampak pada bangunan umum, salah satunya jembatan yang digagas oleh etnis Tionghoa tersebut. Berbeda dengan infrastruktur di masa kini dimana boleh main instruksi secara paksa dan pukul rata, pembangunan Jembatan Kebajikan tidak demikian, tidak main instruksi secara paksa karena mempertahankan jiwa dan semangat multikulturalisme. Bentuk masyarakat multikulturalisme lainnya tampak lewat keragaman kesenian seperti nyanyian (Melayu, Jawa, Arab, Cina), pakaian, bahasa, makanan khas dan bangunan pemukiman.

Demikian juga jalan yang melintas di jembatan tersebut bukan hanya sebagai prasarana lalu lalang dan ruang transisi (*transitional space*) saja, melainkan juga sebagai ruang untuk aktivitas (*activity space*). Aktivitas terutama yang berhubungan dengan kepentingan aspek perekonomian dan jasa. Adalah sangat menarik bila pemerintah Kolonial Belanda sebagai penguasa kota saat itu semakin melindungi dan mengembangkan kreasi arsitektur dan lebih

memberi makna pada ruang publik kota yang terwujud dari jembatan, jalan maupun bangunan. Jalan dan jembatan menjadi sarana transportasi warga kota untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain secara aman dan lebih manusiawi, bisa untuk rekreasi, berinteraksi sosial dan berkomunikasi secara gratis.

Jembatan Kebajikan dengan elemen arsitektur berupa prasasti dari beragam etnis tersebut, dan konstruksi yang juga melibatkan berbagai bangsa Eropa setidaknya telah mengindikasikan bahwa perbedaan etnis maupun negara saat itu bukan menjadi penghalang untuk bersama-sama membangun Kota Medan. Jembatan telah menjadi perekat yang menandai simbol daripada multikulturalisme. Munculnya simbol perekat tersebut (ditandai dengan keragaman bentuk bahasa dan tulisan pada prasastinya) pada jembatan karena jembatan merupakan ruang publik, yang dipakai oleh siapa saja, dan tidak menunjukkan fungsi tertentu sebagaimana fungsi pada bangunan pemerintahan kolonial Belanda. Fungsi administratif, fungsi sebagai penjara, gudang dan sebagainya umum dijumpai pada peninggalan bangunan kolonial. Demikian pun dari segi arsitektural jembatan, bentuk baja lengkung pada jembatan tersebut merupakan sistem konstruksi dua dimensional menyalurkan gaya merata ke dalam pelengkung. Bentuk lengkung bagian penopang jembatan tersebut di masa kini banyak diadopsi, selain menyebarkan beban secara merata juga memiliki unsur estetika yang ditunjukkan dengan pemakaian berbagai bentuk ragam hiasnya.

Jembatan menghubungkan antar kawasan, dan efektif mempersingkat waktu tempuh (memakai perahu menyeberangi sungai lebih lama), dan khususnya bagi kampung Madras jembatan juga menjadi penanda kawasan. Sebagai penanda, jembatan telah menjadi ikon suatu kota, misalnya Jembatan Ampera di Kota Palembang, Jembatan Merah di Kota Surabaya, dan jembatan *Golden Gate* di San Fransisco Amerika Serikat. Hingga kini keberadaan Jembatan Kebajikan masih kokoh berdiri dan menjadi salah satu objek yang bernilai sejarah di Kota Medan. Demikian pun dengan keberadaan etnis-etnis yang sejak dulu telah eksis di Kota Medan, masih bisa ditelusuri. Momen tahun 2012 ini sangat tepat untuk kembali mengangkat potensi tinggalan bersejarah itu sebagai salah satu tujuan obyek wisata karena bertepatan dengan ditetapkannya tahun tersebut sebagai Tahun Kunjungan ke Kota Medan (*Visit to Medan*) oleh Wali Kota Medan. Keberagaman etnis warga Kota Medan merupakan fenomena menarik untuk diteliti dalam beragam aspeknya, demikian juga dengan kajian bangunannya, keduanya muncul sebagai bagian dari narasi panjang perjalanan sejarah budaya suatu kota, Kota Medan Provinsi Sumatera Utara.

5. Penutup

Objek bersejarah di Kota Medan banyak yang menarik, salah satunya adalah Jembatan Kebajikan. Jembatan tersebut mungkin satu-satunya objek bersejarah di Indonesia yang memiliki makna sebagai perekat dari beragam etnis. Selain prasasti, unsur-unsur arsitekturalnya indah dipandang mata. Rangka baja lengkung dan konstruksi baja berbentuk dan bunga teratai pada lampu jembatan memiliki nilai estetika tinggi pada zamannya.

Kemajemukan etnis merupakan ciri masyarakat di Indonesia, walaupun sejak reformasi bergulir tahun 1998 telah banyak menimbulkan konflik yang mengancam kehidupan berbangsa dan bernegara. Oleh sebab itu penting untuk menanamkan nilai-nilai multietnis pada generasi muda agar mekanisme dan nilai-nilai substantif dalam demokrasi dipahami secara benar. Ini penting untuk diketahui sebab nilai-nilai multietnis memuat nilai humanisme (kemanusiaan) seperti keadilan, empati, kebersamaan dan mampu menerima perbedaan. Untuk itulah upaya pelestarian, perlindungan dari pihak terkait bersama-sama dengan lembaga lainnya sudah menjadi keharusan agar keberadaan jembatan tidak terlibas oleh derasnya laju pembangunan. Jembatan Kebajikan dapat dimanfaatkan untuk keperluan wisata sejarah yang tentu harus menjadi pusat perhatian para pemegang keputusan di Kota Medan ini sehingga akan tetap terlestarikan sepanjang masa.

Kepustakaan

- Budihardjo, Eko (ed). 1997. *Arsitektur Pembangunan dan Konservasi*. Jakarta: Djambatan.
- J.M. Nas, Peter & Martien de Vletter. 2009. *Masa Lalu dalam Masa Kini Arsitektur di Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Koestoro, Lucas Partanda dkk. 2006. *Medan, Kota Di Pesisir Timur Sumatera Utara dan Peninggalan Tuanya*. Medan: Balai Arkeologi Medan.
- Laurens, Joyce Marcella. 2004. *Arsitektur dan Perilaku Manusia*. Jakarta: PT Grasindo.
- Musadad. 2002. "Kota Kolonial di Indonesia." *Artefak* Edisi XXIV. Yogyakarta: HIMA FIB UGM.
- Nas, Peter J.M & Martien de Vletter. 2007. *Masa Lalu dalam Masa Kini Arsitektur di Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sjoberg, Gideon. 1965. *The Pre Industrial City: Past and Present*. New York: The Free Press.
- Sumalyo, Yulianto. 2003. *Arsitektur Klasik Eropa*, Cetakan I. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Setyautama, Sam. 2008. *Tokoh-Tokoh Etnis Tionghoa di Indonesia*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Sinar, Tengku Luckman. 2011. *Sejarah Medan Tempo Doeloe*, Cet,ke-19. Medan: Sinar Budaya Group.
- Wiryomartono, A. Bagoes P. 1995. *Seni Bangunan dan Seni Binakota di Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.