

BAB 3
MEKANISME DAN PROSES KEBERANGKATAN MIGRASI ORANG
INDO DAN BELANDA TOTOK PASCA PENGAKUAN KEDAULATAN 27
DESEMBER 1949 - 1958

3.1 Mekanisme dan Kebijakan Repatriasi dari Pemerintah Kerajaan Belanda

Pemaparan situasi orang-orang kalangan Belanda di Indonesia yang telah dibahas pada bab sebelumnya menunjukkan bahwa terjadi perubahan sosial yang memunculkan tekanan bagi kalangan Belanda, yang berasal dari akumulasi berbagai faktor konflik antara Indonesia dan Belanda. Hingga tercipta pertimbangan dari orang-orang kalangan Belanda di Indonesia untuk pergi mencari tempat yang lebih stabil atau tetap bertahan di tanah air bagi banyak dari mereka. Banyak dari mereka yang pada momen tersebut tidak memiliki pilihan selain pergi.

Pemerintah Kerajaan Belanda telah mengeluarkan program pemindahan warga negara Belanda dari Indonesia ke tanah air Belanda sejak tahun 1946, yang mereka sebut sebagai “*Repatering* atau Repatriasi” yang artinya “kembali ke tanah air”.¹⁵⁹ Maka hanya kalangan Belanda pemegang kewarganegaraan Belanda yang memenuhi syarat yang dapat mengikuti program repatriasi tersebut.¹⁶⁰ Terjadi sebagian besar pada orang-orang keturunan campuran (Indo) yang meskipun telah memegang kewarganegaraan Belanda tidak seluruhnya akan mendapatkan izin untuk berepatriasi ke Belanda, mereka justru lebih dianjurkan untuk tetap berada di Indonesia dan mengambil kewarganegaraan Indonesia. Pemberian izin untuk dapat berepatriasi menjadi wewenang Pemerintah Kerajaan Belanda melalui Kementerian

¹⁵⁹ Selly Riawanti, “Orang Indo Di Belanda: Identitas Campuran Dan Pengelolaan Keragaman,” *UMBARA: Indonesian Journal of Anthropology*, Vol 5, No. 1, 2020, hlm 21.

¹⁶⁰ Sem Tuitert, “Gevreesd Wordt Voor Eventuele Besmetting!”: De Opkomst En Ondergang van de Onmaatschappelijkheidsbestrijding Voor Indische Probleemgezinnen in Gezinsoorden, 1952 – 1960 [“Kemungkinan Kontaminasi Dikhawatirkan!”: Bangkit dan Jatuhnya Perjuangan Melawan Ketidakmoderatan Sosial bagi Keluarga Bermasalah di Permukiman Keluarga, 1952 – 1960]” (Tesis, Leiden University, 2024), hlm 24.

Kehakiman Belanda.¹⁶¹ Situasi yang terjadi menunjukkan bahwa saat itu terdapat ketentuan khusus lainnya meski dikatakan repatriasi dapat diikuti oleh kalangan Belanda yang merupakan warga negara Belanda. Menunjukkan pula dalam pelaksanaannya terdapat perbedaan bagi kalangan Indo, mereka justru dianjurkan untuk tetap berada di Indonesia dan menjadi warga negara Indonesia. Sehingga tidak semua pemegang kewarganegaraan Belanda akan mendapatkan izin untuk berepatriasi ke Belanda.

Pada momen Pengakuan Kedaulatan oleh Belanda, disepakati pula kerjasama terkait pelaksanaan repatriasi bagi kedua warga negara ke tanah air masing-masing (bagi orang warga negara Indonesia di Belanda maupun warga negara Belanda di Indonesia).¹⁶² Namun Seorang sejarawan Belanda, Wim Willems menyatakan bahwa penggunaan istilah “repatriasi” dinilai kurang cocok untuk menyebutkan aktivitas perpindahan warga Belanda dari Indonesia ke Belanda, yang mana sebagian besar warga negara Belanda di Indonesia merupakan kalangan Indo, di mana banyak dari mereka yang justru lahir dan besar di Indonesia, sehingga bagi mereka Indonesialah tanah airnya, bahkan sebagian besar dari mereka tidak pernah sekalipun datang ke Belanda. Namun karena istilah “*Repatering/repatriasi*” yang digunakan oleh Pemerintah Kerajaan Belanda yang juga sebagai pengelola program tersebut, maka istilah “repatriasi” akan digunakan dalam penelitian ini untuk menyebutkan kegiatan perpindahan warga negara Belanda dari Indonesia ke Belanda yang melalui program repatriasi dari Pemerintah Kerajaan Belanda. Mengacu pada istilah repatriasi, maka istilah repatriat yang dalam bahasa Belanda disebut “*gerepatrieerden*” digunakan untuk menyebutkan orang-orang yang melakukan kegiatan repatriasi dari Indonesia ke Belanda.¹⁶³

¹⁶¹ Andrea L Smith, *Europe's Invisible Migrants*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2003, hlm 35.

¹⁶² Fuji Riag Prastowo dkk., *Sejarah Orang Jawa di Belanda*. Yogyakarta: Dinas Kebudayaan D.I.Y Yogyakarta, 2017, hlm 20.

¹⁶³ Kimberley Truin, “*Negotiating Intersectional Identities: Navigating Race, Class, and Gender in the Emerging Indo-Dutch Diaspora, ca. 1945-1975* [Menegosiasikan Identitas Interseksional: Menavigasi Ras, Kelas, dan Gender dalam Diaspora Indo-Belanda yang Sedang Berkembang, sekitar tahun 1945-1975]”. (Tesis, Leiden University, 2022), hlm. 4.

Sejarah panjang penanganan peristiwa repatriasi dari Indonesia ke Belanda dimulai dengan pembangunan pos repatriasi di Batavia pada 1 Agustus 1945 oleh CBVO (*Centraal Bureau voor de Verzorging van Oorlogsslachtoffers*) atau Lembaga Pusat dari Pemerintah Kerajaan Belanda untuk Penganan Korban Perang yang bertanggung jawab atas masyarakat Belanda yang memerlukan perawatan jangka panjang akibat perang. Namun pada 1948, CBVO dibubarkan dan digantikan oleh Kantor Nasional untuk Perawatan Sosial yang berada dibawah Kementrian Dalam Negeri Belanda. Kantor Nasional tersebut bertanggung jawab atas penerimaan repatriat, mulai dari urusan perumahan repatriat, perawatan materi dan sosial, serta proses adaptasi repatriat di Belanda yang disebut sebagai “pekerjaan adaptasi”.¹⁶⁴

Secara khusus terkait “pekerjaan adaptasi” bagi repatriat, atas perintah Pemerintah Kerajaan Belanda, Badan Kesejahteraan Sosial Nasional Belanda mendirikan C.C.K.P (*Centraal Comité voor Kerkelijk en Particulier Initiatief*) Pada 2 Mei 1950. C.C.K.P sendiri bertugas sebagai koordinator berbagai organisasi maupun lembaga swasta serta keagamaan yang berperan aktif dalam perawatan para repatriat. Dengan begitu C.C.K.P merupakan lembaga terpusat yang melaksanakan perawatan sosial bagi para repatriat dengan memberikan dukungan spiritual serta bantuan bagi para repatriat terutama ketika nantinya telah sampai di Belanda agar mampu beradaptasi dengan masyarakat Belanda.¹⁶⁵

Selain C.C.K.P ada pula C.C.G (*Centraal Coördinatieorgaan voor Gerepatrieerden*) atau Badan Koordinasi Pusat untuk Repatriat, yang dibentuk pada tahun 1950 pula. C.C.G bertanggung jawab dalam mengatur dan mengoordinasi seluruh kebijakan terkait penerimaan dan penanganan repatriat. C.C.G merupakan komite bagi departemen-departemen yang terdiri dari delapan kementerian yang berbeda, yang saling terlibat dalam urusan repatriasi. Namun terkait tugas-tugas perawatan sosial yang dditangani oleh beberapa kementerian, mulai dari Kementrian Dalam Negeri dan Hubungan Kerajaan, serta beberapa kementerian lainnya, menyebabkan tugas-tugas sosial yag dikelola menjadi tidak efisien, banyak tugas

¹⁶⁴ Tuitert, *op.cit.*, hlm. 28-29.

¹⁶⁵ *Ibid.*

sosial yang saling tumpang tindih, sehingga muncul pandangan bahwa pekerjaan sosial harus dipusatkan dan dikoordinasikan oleh satu organisasi pemerintah saja, inilah yang menjadi awal gagasan terbentuknya Kementerian Kesejahteraan Sosial Belanda.¹⁶⁶ Terkait perbedaan tugas C.C.K.P dan C.C.G dapat disederhanakan bahwa C.C.G merupakan pengatur dan pengoordinasi seluruh kebijakan penerimaan dan penanganan repatriat, sedangkan C.C.K.P merupakan pelaksana dari kebijakan tersebut.

Pada 1 September 1952 dibentuk Kementerian Kesejahteraan Sosial yang terdiri dari dua departemen utama, yaitu Departemen Pelayanan Sosial dan Departemen Pekerjaan Sosial Individu dan Pengembangan Masyarakat. Salah satu tugas dari Departemen Pelayanan Sosial ialah terkait penerimaan repatriat dari Indonesia. Kemudian Departemen Pelayanan Sosial membentuk Pelayanan Sosial Khusus (*BMZ/Bijzondere Maatschappelijke Zorg*) yang bertanggung jawab atas seluruh yang berkaitan dengan repatriat, mulai dari penghimpunan data pribadi para repatriat, pengelolaan transportasi untuk repatriasi ke Belanda, penyediaan kebutuhan material dan spiritual seperti baju musim dingin, jatah makanan, pelayanan kesehatan, dan pendidikan serta terkait pengelolaan tempat tinggal sementara untuk para repatriat saat tiba di Belanda.¹⁶⁷ Melihat badan-badan khusus yang dibentuk Pemerintah Kerajaan Belanda untuk para repatriat ini, menunjukkan bahwa program pemulangan warga negara Belanda dari Indonesia ke Belanda saat itu dipersiapkan secara terprogram dan terencana oleh Pemerintah Kerajaan Belanda. Jika mengacu pada teori *push-pull* maka program repatriasi yang terprogram dan terencana dari Pemerintah Kerajaan Belanda menjadi salah satu faktor penarik dari daerah tujuan yang turut mempengaruhi keputusan repatriasi.¹⁶⁸

Namun meski repatriasi merupakan program Pemerintah Kerajaan Belanda, tetapi untuk mengikuti program repatriasi biayanya tidak gratis, repatriat harus membayar biaya perjalanannya kepada Pemerintah Kerajaan Belanda, bahkan biayanya bisa mencapai ribuan gulden per keluarga. Pemerintah Kerajaan Belanda

¹⁶⁶ Tuitert, *op.cit.*, hlm. 29.

¹⁶⁷ *Ibid.*

¹⁶⁸ Everett S Lee, "A Theory of Migration," *Demography*, Vol 3, No. 1, 1966, hlm 50–51.

hanya berperan sebagai pengelola, tidak menyediakan fasilitas perjalanan secara cuma-cuma, namun Pemerintah Kerajaan Belanda menawarkan uang pinjaman (*rijkspassage*) bagi para calon repatriat sebagai uang muka untuk pelaksanaan repatriasi, mulai dari biaya perjalanan hingga biaya tempat tinggal sementara di Belanda, tentu dengan persyaratan yang tidak mudah pula. Pinjaman harus dibayar kembali saat para repatriat tiba di Belanda, bisa dengan cara diangsur, salah satunya dengan langsung memotong dari gaji mereka setiap bulannya saat mereka telah mendapatkan pekerjaan di Belanda. Bagi repatriat yang tidak berhasil mendapatkan pinjaman, maka harus membayar penuh dengan biaya sendiri saat akan melakukan perjalanan.¹⁶⁹ Situasi ini memperlihatkan bahwa sumber daya keuangan saat itu menjadi salah satu faktor penentu dalam pelaksanaan repatriasi dari kalangan Belanda di Indonesia.

Program repatriasi ini pada awalnya diutamakan untuk warga negara Belanda yang lahir di Belanda dan berada di Indonesia hanya untuk bekerja selama beberapa tahun. Kebijakan Pemerintah Kerajaan Belanda pada awal 1950-an banyak dipengaruhi oleh keputusan sebuah komisi yang dalam banyak literatur disebut “Komisi Warner”. Komisi tersebut memberikan kategorisasi terhadap orang Indo-Belanda di Indonesia serta rekomendasi terkait siapa dari kelompok Indo-Belanda yang berhak diizinkan atau tidak untuk direpatriasi ke Belanda. Komisi tersebut dibentuk oleh Dewan Menteri Belanda pada 12 Mei 1952 untuk mempelajari masalah Indo-Eropa di Indonesia/ *Commissie tot bestudering van het Indo-Europese vraagstuk in Indonesië*”. Penyebutan Komisi Warner diambil dari nama ketua komisi tersebut. Komisi Warner secara khusus mengkaji pertanyaan “dimana peluang terbaik untuk orang-orang Indo-Belanda yang ada di Indonesia?”, baik untuk saat itu maupun di masa mendatang. Bidang-bidang yang dikaji untuk mendapatkan jawaban dari pertanyaan tersebut di antaranya, peluang kerja dan pendidikan.¹⁷⁰

¹⁶⁹ Selly Riawanti, “Orang Indo Di Belanda: Identitas Campuran Dan Pengelolaan Keragaman,” *UMBARA: Indonesian Journal of Anthropology*, Vol 5, No. 1, 2020, hlm 21-23.

¹⁷⁰ Tuitert, *op.cit.*, hlm. 8.

Komisi Warner memberikan kesimpulan bahwa ada perbedaan struktur sosial yang jelas antar individu dalam kelompok warga negara Belanda di Indonesia. Disebutkan bahwa ada yang mereka sebut sebagai “orang/warga negara Belanda Barat” dan “orang/warga negara Belanda Timur”. Warga negara Belanda Barat merupakan kalangan Belanda berkewarganegaraan Belanda yang lebih berorientasi pada kehidupan budaya Eropa, dilihat dari latar belakang keluarga, pendidikan dan kebudayaan yang lebih dekat dengan tradisi budaya dan nilai-nilai Eropa secara khusus Belanda. Orang Belanda Barat diidentikan dengan kulit putih, berasal dari kalangan menengah atas dan menganut agama kristen. Sedangkan “warga negara Belanda Timur” merupakan kalangan Belanda berkewarganegaraan Belanda yang secara fisik, mental, kehidupan sosial-ekonomi serta budaya lebih berorientasi pada tradisi budaya dan nilai-nilai timur (Asia), yang dilihat dari asal, sifat, watak dan latar belakang lingkungan sekitar mereka. Orang Belanda Timur diidentikan dengan kulit gelap, berasal dari kelas menengah bawah serta berbudaya Asia, yang sebagian besar terdiri dari orang-orang Indo.¹⁷¹ Kondisi ini menunjukkan bahwa pada masa itu terdapat kategorisasi pada kalangan Belanda berkewarganegaraan Belanda di Indonesia, aspek latar belakang orientasi budaya, tradisi dan nilai-nilai yang mereka miliki memunculkan adanya pengelompokan terhadap mereka, meski sesama warga negara Belanda.

Rekomendasi yang diberikan kepada Pemerintah Kerajaan Belanda ialah untuk mengizinkan orang Belanda Barat datang ke Belanda melalui repatriasi, bahwa kedatangan mereka tidak perlu dipersulit asal mereka memiliki sumber daya keuangan yang cukup untuk melakukan repatriasi ke Belanda. Kemudian merekomendasikan agar tidak memberikan izin kepada orang Belanda Timur untuk mengikuti kegiatan repatriasi dan datang ke Belanda, karena menurut Komisi Warner, orang Belanda Timur memiliki keterikatan yang kuat dengan Indonesia, sehingga menurut Komisi Warner, orang Belanda Timur akan menganggap Indonesia sebagai tanah air mereka sehingga repatriasi akan dikesampingkan oleh mereka. Rekomendasi dari komisi Warner semakin memperkuat citra yang telah

¹⁷¹ Tuitert, *op.cit.*, hlm. 30-31.

lama berkembang di pemerintah maupun masyarakat Belanda bahwa orang Indo berkulit hitam dan berkelas bawah (semakin memperjelas citra timur mereka). Di mana karakteristik orang timur yang berkembang di masyarakat Belanda ialah tidak bisa diandalkan, sering menipu, tidak cerdas, dan tidak berpendidikan. Berdasarkan rekomendasi dan situasi yang berkembang tersebut, Pemerintah Belanda banyak membuat kebijakan resmi yang menghalangi keikutsertaan orang Indo pada repatriasi.¹⁷² Kondisi yang terjadi semakin menunjukkan bahwa saat itu tidak semua kalangan Belanda di Indonesia yang meskipun telah memiliki kewarganegaraan Belanda akan mendapatkan kemudahan yang sama ketika akan berepatriasi, justru bagi mereka yang dikategorisasikan sebagai orang Belanda Timur akan mendapatkan pandangan yang tidak baik dari pemerintah maupun masyarakat Belanda. Dalam konteks penelitian ini kondisi yang terjadi turut menjadi aspek yang mempengaruhi kegiatan repatriasi kalangan Belanda dari Indonesia ke Belanda.

3.2 Sarana Prasarana Pelaksanaan Repatriasi ke Belanda

3.2.1 Transportasi

3.2.1.1 Kapal laut

Sebagian besar kelompok Indo berepatriasi ke Belanda menggunakan transportasi “Kapal Laut”, kapal laut menjadi transportasi utama karena dapat mengangkut repatriat dalam jumlah besar.¹⁷³ Dua situs Belanda *Indischhistorisch.Nl*¹⁷⁴ dan *passagierslijsten1945-1964.nl*¹⁷⁵ memiliki kesamaan informasi serta visualisasi bentuk kapal yang digunakan dalam program repatriasi,

¹⁷² Tuitert, *op.cit.*, hlm. 31.

¹⁷³ Humphrey de la Croix, “Repatriëring | Van Javazee Naar Noordzee: Van Moederland Naar Vaderland (Week van de Geschiedenis 2010: Thema Land En Water:Oktober 2010) | [Repatriasi | Dari Laut Jawa ke Laut Utara: Dari Tanah Air ke Tanah Kelahiran (Pekan Sejarah 2010: Tema Daratan dan Perairan: Oktober 2010) |],” Tersedia pada Humphrey de la Croix, “Repatriëring | Van Javazee Naar Noordzee: Van Moederland Naar Vaderland (Week van de Geschiedenis 2010: Thema Land En Water:Oktober 2010) | - Semua halaman- INDISCHHISTORISCH.NL (*indischhistorisch.nl*), diakses pada tanggal 9 April 2026.

¹⁷⁴ *Ibid*

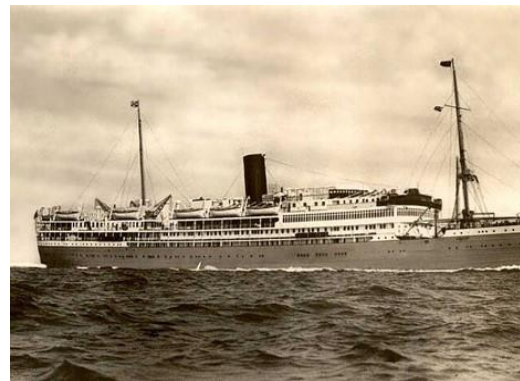
¹⁷⁵ “Boten- En Passagiers-Lijsten Nederlands-Indie,” accessed April 10, 2026, <https://www.passagierslijsten1945-1964.nl/boten/introductie.php..>

di mana keduanya memuat daftar kapal dari Herman van Oosten. Herman van Oosten sendiri merupakan pengelola situs *passagierslijsten1945-1964.nl* yang memuat terkait daftar kapal dan daftar penumpang repatriasi dari Indonesia ke Belanda periode 1945-1964 yang proses penyusunannya dilakukan dengan dukungan dari peneliti sekaligus penulis Belanda Henk Beekhuis. Herman merupakan anak dari seorang ibu bernama Felicia Leonara Van Oosten yang lahir di Bandung 1 Juni 1931. Felicia bertemu dengan Jules Koops yang merupakan seorang polisi di Bandung, namun setelah hubungan singkat mereka, Jules Koops pergi ke Irian Barat dengan istri dan anaknya. Felicia telah mengandung Herman, lalu pada Oktober 1950 ia pergi ke Belanda dengan kapal *Willie Ruys*, Herman pun lahir di Den Haag pada 19 Februari 1950. Herman menjadi tidak memiliki kesempatan untuk mengenal ayahnya, ayahnya meninggal di Belanda pada 1995. Pasca kematian ayahnya, di tahun 1996 Herman menjadi lebih tertarik dengan Hindia Belanda, terutama terkait kapal-kapal yang telah mengangkut keluarganya. Oleh karena itu ia mempersembahkan situs yang ia buat untuk ibu dan ayahnya. Herman telah memasukan daftar penumpang repatriasi sebanyak 51.390 orang dari perkiraan 300.000 jiwa yang melakukan repatriasi ke Belanda dengan mencantumkan nama kapal yang membawanya. Tercipta daftar kapal yang memuat gambaran secara umum terkait kapal-kapal yang secara aktif terlibat dalam mengangkut para repatriat dari Indonesia pada periode tersebut.¹⁷⁶ Berikut adalah beberapa perbandingan dokumentasi kapal yang ditampilkan pada situs *Indischhistorisch.Nl* (bagian kanan) dengan situs *passagierslijsten1945-1964.nl* (bagian kiri):

¹⁷⁶ *Ibid.*



(a) “De Sibajak “



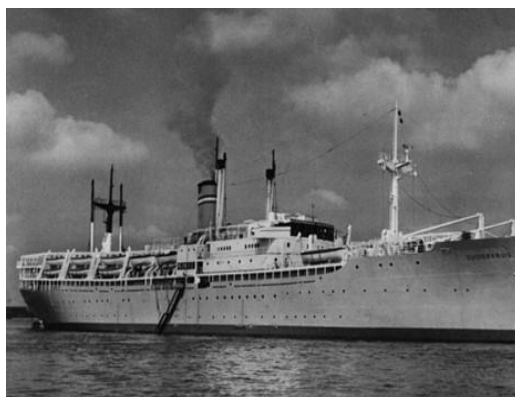
(b) “De Sibajak”



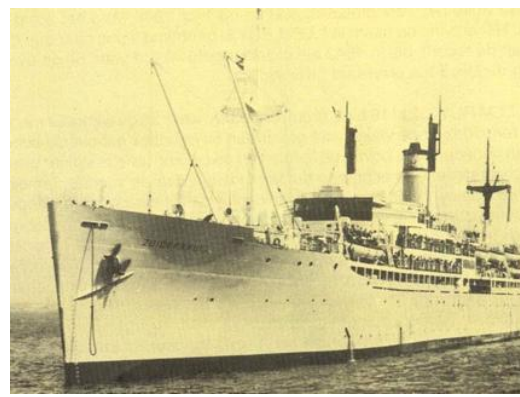
(c) “De Groote Beer”



(d) “De Groote Beer”



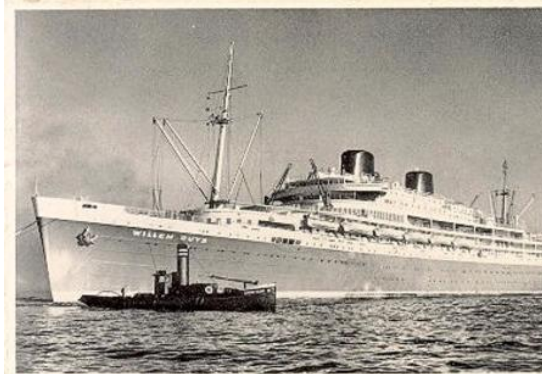
(d) “De Zuiderkuis”



(f) “De Zuiderkuis”



(g) “De Williem Ruys”



(h) “De Williem Ruys”



(i) “De Johan van Oldenbarneveldt”



(j) “De Johan van Oldenbarneveldt”

Gambar 3.1 Foto (a) “De Sibajak”, (c) “De Groote Beer”, (e) “De Zuiderkuis”, (g) “De Williem Ruys”, (i) “De Johan van Oldenbarneveldt”
Sumber: Humphrey de la Croix, “Repatriëring: Van Javazee naar Noordzee: van moederland naar vaderland,” *IndischHistorisch.nl*, diakses 2026

Gambar 3.2 Foto (b) “De Sibajak”, (d) “De Groote Beer”, (f) “De Zuiderkuis”, (h) “De Williem Ruys”, (j) “De Johan van Oldenbarneveldt”
Sumber: Passagierslijsten 1945–1964, diakses 2026.

Berdasarkan pengamatan pada kedua situs di atas, diindikasikan bahwa terdapat kesamaan informasi serta visualisasi bentuk kapal antara situs *Indischhistorisch.Nl* dengan situs yang dikelola Herman sendiri. Meski gambar diambil dari sudut foto yang berbeda, namun visualisasi bentuk gambar kapal merujuk pada kesamaan. Kapal-kapal milik perusahaan pelayaran Belanda seperti *Johan van Oldenbarneveldt*, *Zuiderkruis* serta *Sibajak* telah melakukan pelayaran dari Indonesia menuju Belanda dengan membawa para repatriat, serta dua kapal penumpang besar yaitu *Oranje* dan *Willem Ruys* selalu berangkat dengan kapasitas

penuh dari Indonesia”.¹⁷⁷ Informasi yang diberikan pada situs *Indischhistorisch.Nl*, *passagierslijsten1945-1964.nl* serta adanya informasi pelayaran beberapa kapal yang mengangkut para repatriat dari Indonesia menunjukkan adanya keterangan yang saling mendukung terkait kapal laut sebagai transportasi repatriasi dari Indonesia ke Belanda.

3.2.1.2 Pesawat Terbang

Transportasi “Pesawat Terbang” turut menjadi sarana pendukung dalam kegiatan repatriasi. Terdapat beberapa dokumentasi gambar dengan keterangan yang menyebutkan kedatangan para repatriat di Bandara Schiphol Belanda. Pada sekitar pertengahan Desember 1957, terjadi peristiwa di mana maskapai penerbangan Inggris BOAC (*British Overseas Airways Corporation*) dan maskapai Australia Qantas (*Queensland and Northern Territory Aerial Services*) belum mendapatkan izin dari Pemerintah Indonesia untuk melakukan penerbangan bolak-balik rute Jakarta-Singapura dalam rangka mengevakuasi para warga Belanda dari Indonesia untuk ditempatkan terlebih dahulu di Singapura sebelum dilanjutkan ke Belanda, bahkan Pemerintah Indonesia melarang secara tegas BOAC untuk membawa warga Belanda dalam penerbangan regulernya yang terjadwal tiga kali dalam satu minggu, baik dari maupun menuju Indonesia, padahal BOAC maupun Qantas telah menyiapkan pesawat sewaan serta tambahan pegawai di wilayah Asia pada dua minggu terakhir, namun dengan berbagai negosiasi akhirnya Pemerintah Indonesia mengizinkan BOAC untuk melakukan perjalanan dengan jumlah maksimal 50 warga Belanda dalam satu pesawat. Bagi para repatriat yang telah berhasil mencapai Singapura, maka akan melanjutkan perjalanan menuju Eropa yaitu melalui London dengan pesawat BOAC kembali.”¹⁷⁸ Peristiwa ini menjadi salah satu gambaran pendukung bahwa kegiatan repatriasi tidak hanya dilakukan menggunakan transportasi kapal laut, namun juga turut menggunakan transportasi pesawat terbang. Berikut adalah beberapa dokumentasi visual yang ditemukan

¹⁷⁷ Surat kabar Amigoe Di Curacao: Weekblad Voor de Curacaosche Eilanden, *NV Paulus Drukkerij*, 15 Oktober 1956, page 6.

¹⁷⁸ Surat kabar De Volkskrant, *NV De Volkskrant*, 12 Desember 1957, page 1.

terkait pemulangan warga Belanda dari Indonesia menggunakan transportasi pesawat terbang:



Gambar 3.3 Warga negara Belanda yang datang dari Indonesia tiba di Bandara Schiphol melalui penerbangan terjadwal dari Singapura. Pada gambar merupakan Martha Huinink yang berusia empat tahun bersama ibunya datang dari Jakarta sedang berada di bagian bea cukai (27 Desember 1957)

Sumber: Nationaal Archief (Anefo), No. Komponen 909-2124



Gambar 3.4 Keluarga karyawan Unilever yang kembali dari Indonesia tiba di Bandara Schiphol, mereka sedang turun dari pesawat (12 Desember 1957)

Sumber: Nationaal Archief (Anefo), No. Komponen 909-1772



Gambar 3.5 Ratu Juliana menghadiri kedatangan pesawat KLM “lon” dari Singapura di Bandara Schiphol yang membawa warga negara Belanda yang dipulangkan dari Indonesia. Ratu sedang berbicara dengan seorang ibu dan anak yang dipulangkan dari Indonesia (9 Januari 1957)

Sumber: Nationaal Archief (Anefo), No. Komponen 015-0164

3.2.2 Titik Keberangkatan dan Kedatangan Repatriat dari Indonesia ke Belanda

Berikut adalah data terkait pelabuhan keberangkatan kapal repatriasi di Indonesia (titik keberangkatan repatriasi dengan transportasi kapal laut) serta pelabuhan kedatangan kapal repatriasi di Belanda (titik kedatangan repatriasi dengan transportasi kapal laut) pada kegiatan repatriasi periode pasca 27 Desember 1949-1958:

Tabel 3.1 Daftar pelabuhan keberangkatan kapal repatriasi di Indonesia serta pelabuhan kedatangan di Belanda pada kegiatan repatriasi periode pasca 27 Desember 1949-1958

No.	Pelabuhan Keberangkatan (Titik Keberangkatan)	No.	Pelabuhan Kedatangan (Titik Kedatangan)
1	Tandjong Priok (Tanjung Priok)	1	Amsterdam
2	Soerabaja (Surabaya)	2	Rotterdam
3	Semarang		
4	Makassar		
5	Balikpapan		
6	Hollandia (Jayapura)		
7	Belawan (Sumatera Utara)		

Sumber: Diolah dari *Indische Genealogische Vereniging (IGV), Overzicht passagierslijsten repatriëring 1945–1962, 2023* (terlampir 2)¹⁷⁹

Berdasarkan data pada tabel di atas, titik keberangkatan repatriasi dengan transportasi kapal laut meliputi pelabuhan Tandjong Priok (Tanjung Priok), Soerabaja (Surabaya), Semarang, Makassar, Balikpapan, Hollandia (Jayapura) serta Belawan (Sumatera Utara). Kemudian titik kedatangan kapal repatriasi di meliputi pelabuhan Amsterdam dan Rotterdam. Dalam aspek pelabuhan keberangkatan, jadwal keberangkatan kapal repatriasi dari Tanjung Priok muncul paling banyak dengan total 247 keberangkatan total keseluruhan 289 keberangkatan pada periode pasca 27 Desember 1949-1958. Menunjukkan bahwa Tanjung Priok saat itu menjadi pusat keberangkatan utama (pintu keluar utama) repatriasi dari Indonesia ke Belanda pada periode tersebut dengan presentase sebesar 85%, yang menunjukkan pula terkait sentralisasi repatriasi berada di Jakarta dan pelabuhan-pelabuhan lain sebagai pelengkap regional.¹⁸⁰ Dengan tabel statistik pertahun terkait distribusi jumlah keberangkatan kapal repatriasi dari Pelabuhan Tanjung Priok sebagai berikut:

Tabel 3.2 Daftar statistik pertahun distribusi keberangkatan kapal repatriasi dari Pelabuhan Tanjung Priok ke Pelabuhan Belanda periode pasca Pengakuan kedaulatan 27 Desember 1949-1958

No	Tahun	Jumlah Keberangkatan
1	Pasca 27 Desember 1949	1
2	1950	22
3	1951	28
4	1952	32
5	1953	30
6	1954	27
7	1955	34
8	1956	29
9	1957	25
10	1958	19
	Total	247

¹⁷⁹ Adrian Intveld, “IGV-Collectie Passagierslijsten Repatriëring (1945–1962) - IGV” Tersedia pada IGV-Collectie Passagierslijsten Repatriëring (1945–1962) - IGV - Semua halaman - INDISCHE GENEALOGISCHE VERENIGING (igv.nl), diakses pada tanggal 6 April 2026.

¹⁸⁰ *Ibid.*

Sumber: Diolah dari *Indische Genealogische Vereniging (IGV), Overzicht passagierslijsten repatriëring 1945–1962*, 2023.¹⁸¹

Tabel di atas menunjukkan bahwa gelombang repatriasi terus terjadi sepanjang periode pasca Pengakuan Kedaulatan 27 Desember 1949-1958, terlihat dari jumlah keberangkatan kapal dari pelabuhan utama Tanjung Priok yang membawa pada repatriat terus ada. Terlihat pula bahwa jumlah keberangkatan kapal yang membawa repatriat angkanya berbeda-beda tiap tahunnya. Namun jumlah repatriat yang dibawa tiap keberangkatan jumlahnya berbeda-beda, ada yang dalam jumlah besar maupun kecil. Sehingga tahun 1955 yang menjadi tahun terbanyak keberangkatan kapal dari Tanjung Priok tidak sekaligus menjadi tahun terbanyak dari jumlah keberangkatan repatriat.¹⁸²

3.3 Frekuensi dan Pengalaman Repatriasi ke Belanda

3.3.1 Frekuensi Keberangkatan Repatriasi

Jika dilihat dari angka kematian spesifik usia dan jenis kelamin yang berlaku di Belanda selama periode 1946-2000, dengan rekonstruksi demografis, didapatkan bahwa angka kematian di kalangan orang Eropa di Indonesia pada tahun 1930-1945 lebih banyak dua kali lipat dibandingkan di Belanda dan dengan menggunakan faktor skala, pada 1946-1956 sedikit di atas dua, serta menurun secara linier pada 1956-1963, dengan nilai konsisten pada skala 1 mulai tahun 1963 dan seterusnya. Berdasarkan data tersebut, diasumsikan bahwa sebagai besar orang-orang kalangan Belanda tidak berepatriasi ke Belanda pada tahun 1946, tetapi baru pada tahun 1950-an.¹⁸³ Kegiatan repatriasi dapat dikategorikan sebagai migrasi permanen (*permanent migration*), karena meskipun pada awalnya mereka berharap dapat kembali ke Indonesia saat keadaan sudah mulai membaik, namun pada

¹⁸¹ *Ibid*

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ Evert Van Imhoff dan Gijs Beets, "A Demographic History Of The Indo-Dutch Population, 1930–2001," *Journal Of Population Research*, Vol 21, No. 1, 2004, hlm 67.

kenyataannya hampir tidak ada satupun repatriat yang dikirim kembali lagi ke Indonesia¹⁸⁴

Meski pada awalnya banyak orang-orang kalangan Belanda terutama orang Indo yang kesulitan untuk memperoleh kewarganegaraan Belanda karena hilangnya dokumen-dokumen yang mereka miliki ketika masa pendudukan Jepang. Namun pada 1950 Pemerintah Kerajaan Belanda menetapkan persyaratan yang lebih fleksibel untuk menentukan apakah seseorang merupakan warga negara Belanda atau tidak. Bagi mereka yang kehilangan dokumennya saat pendudukan Jepang maupun saat Revolusi Nasional Indonesia, Pemerintah Kerajaan Belanda akan mengakui mereka sebagai warga negara Belanda dengan beberapa kriteria lain, di antaranya yaitu mereka yang mampu menunjukkan paspor Belandanya dan mereka yang mampu membuktikan pernah bertugas di militer Belanda atau menjadi anggota lembaga publik pada masa Hindia Belanda. Pemerintah Kerajaan Belanda juga akan mempertimbangkan keterangan saksi yang menyatakan bahwa seseorang merupakan orang Belanda, hal ini turut dapat dilakukan sebagai upaya pengakuan sebagai warga negara Belanda. Kriteria yang lebih fleksibel ini diberlakukan karena Pemerintah Kerajaan Belanda menggap bahwa hanya akan ada sedikit orang yang berminat untuk berepatriasi ke Belanda, karena beredarnya pemberitaan bahwa kondisi di Belanda sedang tidak stabil, dengan adanya masalah kepadatan penduduk kronis dan masalah pengangguran.¹⁸⁵ Namun pada realitasnya tercatat di delapan bulan pertama tahun 1950, sekitar 30.000 orang dari kalangan Belanda pemegang kewarganegaraan Belanda berepatriasi dari Indonesia ke Belanda, yang di antaranya banyak dari kalangan orang Indo.¹⁸⁶ Kondisi yang terjadi ini memperlihatkan bagaimana saat itu banyak dari para repatriat tetap memilih untuk berepatriasi ke Belanda dengan situasi yang padahal sedang tidak stabil pula.

Jika mengacu pada teori migrasi tarikan-dorongan (*push-pull theory*) dari Lee yang menyatakan bahwa migrasi terjadi karena adanya faktor-faktor dari

¹⁸⁴ Gusnelly, "Diaspora Dan Identitas Komunitas Eksil Asal Indonesia Di Belanda", *Jurnal Kajian Wilayah*, Vol 8, No. 1, 2017, hlm 37.

¹⁸⁵ Rosalind Louise Hewett, "*Indo (Eurasian) Communities In Postcolonial Indonesia*". (Disertasi, Australian National University, 2016), hlm 82.

¹⁸⁶ Tuitert, *op.cit.*, hlm. 24.

daerah asal dan tujuan, dapat dikatakan bahwa situasi di Indonesia turut berperan dalam pengambilan keputusan mereka untuk berepatriasi ke Belanda ditengah kondisi Belanda sedang tidak stabil, bahkan adanya kepadatan penduduk kronis dan masalah pengangguran. Untuk situasi di Indonesia sendiri telah diuraikan pada bab sebelumnya, bahwa terjadi gejolak yang menyebabkan situasi anti-Belanda di Indonesia. Dinyatakan pula oleh Lee adanya faktor-faktor kondisi negatif dan positif dari daerah asal dan tujuan yang mana faktor negatif menjadi pendorong serta faktor positif sebagai penarik migrasi. Situasi gejolak anti-Belanda dapat dikategorikan sebagai situasi negatif yang terjadi di Indonesia sebagai daerah asal sehingga menjadi faktor pendorong terjadinya migrasi dari Indonesia ditengah situasi di daerah tujuan yang juga tidak sepenuhnya stabil.¹⁸⁷

Pada tahun 1951 dengan berakhirnya masa optasi (pemilihan kewarganegaraan) yang tepat berakhir di 27 Desember 1951, Pemerintah Kerajaan Belanda harus menerima kenyataan bahwa hanya sebagian kecil warga negaranya di Indonesia yang memilih kewarganegaraan Indonesia. Jumlah permohonan repatriasi pun semakin meningkat, padahal banyak dari mereka yang tidak memiliki biaya untuk melakukan perjalanan. Di tahun yang sama terjadi pula pemberhentian terhadap 434 mantan pegawai kolonial di Bandung, yang sebelumnya mendapatkan penjaminan untuk tetap mempertahankan jabatannya selama dua tahun di kantor Pemerintahan Indonesia berdasarkan perjanjian KMB. Dengan ini mereka mendapatkan hak untuk memperoleh bantuan dari Pemerintah Kerajaan Belanda sesuai dengan peraturan yang telah di sahkan pada Juni 1950, bantuan yang diberikan termasuk pemberian fasilitas perjalanan gratis ke Belanda bagi yang memenuhi syarat.¹⁸⁸ Kondisi ini memperlihatkan bagaimana perjanjian pada KMB turut mempengaruhi frekuensi repatriasi pasca Pengakuan Kedaulatan.

Akibat semakin tingginya permohonan repatriasi, Pemerintah Kerajaan Belanda memperketat syarat pengakuan warga negara Belanda, di mana bagi orang-orang yang memperoleh kewarganegaraan Belanda pada masa pemberlakuan syarat yang lebih fleksibel di tahun 1950, setelah tahun 1951 jika ditemukan fakta-fakta

¹⁸⁷ Lee, *loc.cit.*

¹⁸⁸ Hewett, *op.cit.*, hlm 83-84.

bahwa status Belanda mereka tidak memenuhi syarat, mereka tidak lagi secara otomatis diakui sebagai warga negara Belanda. Kemudian yang secara otomatis diakui ialah mereka yang telah memperoleh status kewarganegaraan Belanda ataupun yang telah disetarakan statusnya (*gelijkgesteld*) sebelum diberlakukannya Undang-Undang Kewarganegaraan Belanda yang mulai diberlakukan pada 12 Desember 1892. Bagi mereka yang memperoleh status tersebut setelah pemberlakuan Undang-Undang, maka diharuskan menunjukkan bukti dokumen resmi dan bagi yang tidak memiliki dokumen resmi, maka harus membuktikan status kewarganegaraan Belandanya.¹⁸⁹ Melalui situasi yang terjadi, terlihat bagaimana Pemerintah Kerajaan Belanda sebenarnya tidak menginginkan adanya gelombang besar repatriasi warga negara Belanda dari Indonesia, terbukti saat jumlah permohonan repatriasi meningkat, diberlakukanlah persyaratan memperoleh kewarganegaraan Belanda yang lebih sulit, yang di mana kewarganegaraan Belanda menjadi syarat awal untuk pengajuan repatriasi.

Di awal tahun 1952, diperkirakan masih ada sekitar 100.000 warga Belanda yang menetap di Indonesia. Tercatat dalam rentang tahun 1950-1952, telah ada sekitar 80.000 orang dari kalangan Belanda yang meninggalkan Indonesia, mereka terdiri dari orang Indo maupun non Indo (Belanda Totok).¹⁹⁰ Mereka sebelumnya menetap kemudian meninggalkan Indonesia pada periode tersebut, dengan berbagai alasan mulai dari pensiun dalam pekerjaan, kehilangan pekerjaan di Indonesia karena kemerdekaan Indonesia, serta karena enggan menjadi Warga Negara Indonesia (WNI). Dituliskan pula bahwa kelompok repatriat pada periode ini didominasi oleh orang kalangan Indo.¹⁹¹

Pada 1952, Pemerintah Kerajaan Belanda merencanakan untuk melakukan pembatasan terhadap kedatangan warga Belanda dari Indonesia ke Belanda terutama bagi orang kalangan Indo pada periode 1952-1955. Menurut Pemerintah

¹⁸⁹ *Ibid.*, hlm. 88.

¹⁹⁰ Humphrey De La Croix, "*Repatriëring | Spijtoptanten Herinnerd* " Tersedia pada *Repatriëring | Spijtoptanten Herinnerd* - Semua Halaman - INDISCHHISTORICH.NL (indischhistorisch.nl), diakses pada tanggal 8 April 2026.

¹⁹¹ Adrian Intveld, "*IGV-Collectie Passagierslijsten Repatriëring (1945–1962) - IGV*" Tersedia pada *IGV-Collectie Passagierslijsten Repatriëring (1945–1962) - IGV* - Semua halaman - INDISCHE GENEALOGISCHE VERENIGING (igv.nl), diakses pada tanggal 8 April 2026.

Kerajaan Belanda, orang Indo akan mengalami kesulitan adaptasi di Belanda, sehingga hanya dalam beberapa kasus luar biasa saja keluarga-keluarga Indo diizinkan untuk berepatriasi ke Belanda itupun dengan prosedur yang sulit, di mana mereka harus mengajukan petisi (permohonan) kepada Komisaris Tinggi Belanda.¹⁹² Namun kehidupan banyak orang Indo di Indonesia menjadi semakin penuh tekanan, sehingga keinginan mereka untuk pergi masih sangat besar. Tetapi diungkapkan Menteri Pekerjaan Sosial Belanda, Van Thiel, bahwa tidak perlu diadakan penyesuaian kebijakan untuk mendorong mereka meninggalkan Indonesia, karena ratusan orang tidak memanfaatkan uang pinjaman atau uang muka (*rijkspassage*) yang ditawarkan oleh Pemerintah Kerajaan Belanda. Namun hal tersebut pun terjadi karena persyaratan untuk mendapatkan *rijkspassage* sangat sulit terutama bagi orang Indo.¹⁹³ Situasi yang terjadi semakin memperlihatkan terjadinya pembatasan repatriasi bagi orang-orang Indo saat itu, mulai dari keharusan mengajukan petisi, hingga tidak dilakukannya penyesuaian kebijakan untuk mempermudah repatriasi dengan alasan karena mereka tidak memanfaatkan uang pinjaman atau uang muka (*rijkspassage*) yang ditawarkan oleh Pemerintah Kerajaan Belanda yang di sisi lain persyaratan untuk mendapatkan *rijkspassage* juga dipersulit.

Di tahun 1954, akhirnya Pemerintah Kerajaan Belanda kembali melakukan pelanggaran terkait persyaratan untuk mengklaim kewarganegaraan Belanda. Hal tersebut didorong oleh tekanan dari publik Belanda (masyarakat Belanda di Belanda) yang melihat semakin meningkatnya permohonan kewarganegaraan Belanda oleh kalangan Belanda di Indonesia. Tekanan terjadi salah satunya dengan adanya demo besar di Den Haag oleh komunitas Indo-Belanda pada 12 September 1954, menentang sikap Pemerintah Kerajaan Belanda terhadap para pemohon repatriasi di Indonesia. Tingginya jumlah permohonan repatriasi tidak lepas dari fakta bahwa banyak orang Indo yang mengidentifikasi dirinya dekat dengan budaya, bahasa, maupun sejarah nasional Belanda yang tumbuh dari pelaksanaan sistem pendidikan Belanda dan pemerintahan berbahasa Belanda sejak masa Hindia

¹⁹² *Ibid.*

¹⁹³ Tuitert, *op.cit.*, hlm. 26.

Belanda. Dari para pemohon tersebut juga terdapat orang-orang Belanda yang hidup ataupun bergaul langsung dalam lingkungan sosial Belanda di Hindia Belanda, namun tidak memiliki status kewarganegaraan Belanda, kelompok ini bisa dikatakan lebih dekat dengan kehidupan Belanda, karena tidak hanya mendapatkan pengaruh dari tempat-tempat umum seperti sekolah maupun pemerintahan, tetapi langsung berinteraksi dengan lingkungan Belanda sebenarnya.¹⁹⁴



Gambar 3.6 Demonstrasi oleh warga keturunan Indo-Belanda di Den Haag menentang perlakuan Pemerintah Kerajaan Belanda terhadap warga keturunan Indo-Belanda di Indonesia (12 September 1954)
Sumber: Museum Sophiahof (Pameran Repatriasi)¹⁹⁵

Jumlah warga Belanda yang masih berada di Indonesia pada 1954 diperkirakan berjumlah sekitar 93.000 jiwa, yang mana ditahun-tahun sebelumnya, pada periode 1950-1953 total warga negara Belanda yang telah berepatriasi ke Belanda jumlahnya mencapai 113.485 jiwa dan pada 1954 diperkirakan akan ada 15.000 orang warga negara Belanda yang akan berepatriasi dan diperkirakan jumlahnya terus meningkat hingga 20.000 orang yang akan sampai ke Belanda sebelum tahun 1955.¹⁹⁶

¹⁹⁴ *Ibid.*, hlm. 24-25.

¹⁹⁵ Museum Sophiahof, "6 golven van vertrek [6 gelombang keberangkatan]" (pameran repatriasi), diakses melalui video YouTube Leonardo Edwin, tahun 2026.

¹⁹⁶ Surat kabar Eindhovens Dagblad, *N.V. Eindhovens Dagblad*, 9 Desember 1954, page 3.

Pada paruh kedua tahun 1954 jumlah warga negara Belanda yang menetap di Belanda setelah berepatriasi dari Indonesia jumlahnya terus meningkat secara signifikan. Warga negara Belanda di Indonesia yang menerima bantuan dari Pemerintah Kerajaan Belanda per tanggal 1 November 1954 jumlahnya mencapai 6.947 orang dalam 3.236 kasus, yang mana dengan semakin meningkatnya kesulitan yang mereka hadapi di Indonesia, maka akan semakin banyak yang dipulangkan dengan bantuan uang muka/uang pinjaman dari Pemerintah Kerajaan Belanda.¹⁹⁷ Jika mengacu pada teori *push-pull*, bantuan dari Pemerintah Kerajaan Belanda berupa pinjaman uang muka, menjadi faktor penarik dari daerah tujuan, di mana disebutkan di atas bahwa semakin banyak yang menerima bantuan maka akan semakin banyak pula yang dipulangkan ke Belanda, itu berarti bahwa faktor bantuan dari Pemerintah Kerajaan Belanda saat itu turut menjadi faktor yang mempengaruhi frekuensi aktivitas repatriasi kalangan Belanda dari Indonesia ke Belanda.¹⁹⁸

Selain adanya pelanggaran terhadap syarat klaim kewarganegaraan Belanda, selanjutnya pada 1955 dilakukan pelanggaran terhadap persyaratan dalam permohonan repatriasi. Kebijakan tersebut dapat dikeluarkan oleh Pemerintah Kerajaan Belanda atas hasil desakan dari berbagai elemen mulai dari media, kalangan gereja serta organisasi kemasyarakatan yang berperan besar dalam membentuk opini publik Belanda serta berbagai lembaga yang aktif mendesak perubahan kebijakan, mulai dari *Komite Nationale Actie "Steunt Spijtoptanten in Indonesië"* (NASSI), *Centraal Comité van Kerkelijk en Particulier Initiatief* (CCKP) serta *Stichting Hulp aan Landgenoten in Indonesië* (HALIN) yang terus melakukan lobi intensif kepada Pemerintah Kerajaan Belanda agar dapat memberikan visa bagi mereka yang ingin berepatriasi ke Belanda. Akhirnya Pemerintah Kerajaan Belanda melakukan penyesuaian syarat repatriasi dan mulai menerima permohonan repatriasi dari orang-orang kalangan Indo yang sebelumnya pernah tertolak.¹⁹⁹ Dengan kebijakan tersebut, mereka yang memilih kewarganegaraan Indonesia saat

¹⁹⁷ *Ibid.*

¹⁹⁸ Lee, *loc.cit.*

¹⁹⁹ Croix, "Repatriëring | Spijtoptanten Herinnerd |."

masa optasi lalu menyesalinya mulai datang ke Belanda sejak tahun 1955.²⁰⁰ Kondisi ini menunjukkan adanya peran aktif dari masyarakat serta organisasi-organisasi di Belanda terhadap pelaksanaan repatriasi warga negara Belanda dari Indonesia.

Menteri Kesejahteraan Sosial Belanda Van Thiel memperkirakan bahwa keinginan warga negara Belanda yang ada di Indonesia untuk berepatriasi ke Belanda tidak akan surut pada waktu-waktu dekat.²⁰¹ Pada tahun 1955, 4.500 keluarga dipulangkan dan pada tahun 1955 intensitas repatriasi terus berlangsung dengan tinggi serta diperkirakan pada akhir 1955 masih ada sekitar 70.000 warga negara Belanda di Indonesia dan arus repatriasi akan terus berlanjut, 45.000 di antaranya memenuhi syarat untuk direpatriasi.²⁰² Jumlah dari warga negara Belanda yang ada di Indonesia pun menurun secara pesat, jumlah mereka tersisa sekitar 60.000 orang pada 1956. Dua kapal penumpang besar Belanda *Oranje* dan *Williem Ruys*, selalu berangkat dari Indonesia ke Belanda dengan penumpang penuh. Pesawat KLM pun turut mengangkut lebih banyak penumpang dari Indonesia ke Belanda dari pada sebaliknya.²⁰³ Situasi yang terjadi ini sejalan dengan diberlakukannya pelonggaran terkait persyaratan memperoleh kewarganegaraan Belanda serta pelonggaran persyaratan repatriasi pada tahun 1954. Di mana seperti yang telah disinggung sebelumnya bahwa dengan adanya pemberlakuan kedua aspek tersebut, terjadi penerimaan permohonan repatriasi bagi mereka yang sebelumnya tertolak, menunjukkan adanya peningkatan pemberian izin repatriasi dari waktu-waktu sebelumnya. Maka keterangan bahwa pada 1955 terjadi peningkatan yang arus repatriasi yang signifikan, menunjukan adanya kesesuaian.

²⁰⁰ Tuitert, *loc.cit.*

²⁰¹ Surat kabar Gereformeerd Gezinsblad / Hoofddred. P. Jongeling, *Stichting De Vrije Kerk* [Yayasan *De Vrije Kerk*], 5 November 1955, page 2.

²⁰² Surat kabar Het Rotterdamsch Parool, *Stichting Het Parool* [Yayasan *Het Parool*], 18 Agustus 1956, page 2.

²⁰³ Surat kabar Amigoe Di Curacao: Weekblad Voor de Curacaosche Eilanden, *loc.cit.*

Tekanan bagi kalangan Belanda di Indonesia memuncak pada peristiwa pengusiran terhadap seluruh warga negara Belanda yang ada di Indonesia, diikuti dengan penyitaan atau nasionalisasi semua bisnis Belanda, yang terjadi pada 5-6 Desember 1957. Dengan terjadinya peristiwa tersebut hanya sedikit orang dari kalangan Belanda yang bersedia untuk tetap tinggal di Indonesia, baik mereka yang memegang kewarganegaraan Belanda maupun tidak.²⁰⁴ Merespon peristiwa tersebut, Pemerintah Kerajaan Belanda melakukan penjadwalan kembali “repatriasi darurat resmi” yang memungkinkan warga negara Belanda yang masih berada di Indonesia untuk direpatriasi segera.²⁰⁵ Pelaksanaan “repatriasi darurat resmi” telah diberlakukan sejak 1 Desember 1957, mengingat sentimen anti-Belanda telah sangat meningkat signifikan sejak pelaksanaan “Pekan Irian Barat” yang telah dimulai pada tanggal 27 Oktober 1957.²⁰⁶

Kondisi yang terjadi memperlihatkan bagaimana gejolak yang terjadi saat itu tidak hanya berdampak pada orang-orang kalangan Belanda yang merupakan warga negara Belanda, tetapi juga berdampak pada orang-orang kalangan Belanda non warga negara Belanda. Terlihat dari situasi di mana meski pengusiran ditujukan hanya untuk warga negara Belanda, namun banyak orang kalangan Belanda non warga negara Belanda yang juga tidak bersedia untuk tetap tinggal di Indonesia. Melihat dari berbagai penjabaran pada bab sebelumnya terkait situasi gejolak anti-Belanda yang terjadi, terlihat bagaimana saat itu ras menjadi faktor utama, dalam banyak kasus tanpa melihat latar belakang kewarganegaraan dan lain sebagainya. Situasi ini lah yang menjadi salah satu faktor banyaknya permohonan kewarganegaraan Belanda, terutama dari kalangan Indo di Indonesia.

Salah satu upaya pelaksanaan repatriasi darurat resmi yang dilakukan oleh Pemerintah Kerajaan Belanda ialah dengan pengiriman telegram oleh Perdana

²⁰⁴ Croix, “Repatriëring | Spijtoptanten Herinnerd |.”

²⁰⁵ Hewett, *op.cit.*, hlm. 90.

²⁰⁶ Surat Kabar Emmer Courant “*Repatriëring officieel teneinde „Waterman”*”, *laatste schip uit Indonesië, in ons land Sinds 1 december 36.495 landgenoten naar Nederland* [Pemulangan Resmi Berakhir untuk “Waterman”, kapal terakhir dari Indonesia, di negara kita sejak 1 desember, 36.495 warga negara telah kembali ke Belanda]” *NV Drukkerij vh W. ten Kate*, 8 September 1958, page 8.

Menteri Belanda William Dress kepada Perdana Menteri Indonesia Djuanda Kartawidjaja pada 11 Desember 1957, isinya memuat pesan bahwa kerjasama dari Pemerintah Indonesia sangat diperlukan untuk mempercepat proses repatriasi warga negara Belanda dari Indonesia dalam waktu singkat. Menanggapi pesan tersebut, Pemerintah Indonesia merespon dengan baik bahwa mereka tidak keberatan untuk membantu warga negara Belanda dalam berepatriasi meninggalkan Indonesia. Bahkan disampaikan oleh Kepala bagian Konsuler Perwakilan Diplomatik Belanda di Indonesia, Ravesloot, bahwa Pemerintah Indonesia telah sangat mempermudah pemberian visa keluar dari Indonesia kepada warga negara Belanda yang ingin meninggalkan Indonesia. Dinas Imigrasi Indonesia pun membuat pernyataan bahwa prosedur pembuatan visa keluar akan dibuat sesederhana mungkin, hingga ada kemungkinan visa dapat diperoleh hanya dengan waktu 24 jam, serta telah ada perintah agar petugas migrasi seluruh Indonesia menyederhankan proses tersebut.²⁰⁷ Situasi ini menunjukkan bagaimana saat itu Pemerintah Indonesia sangat serius dalam menanggapi persoalan Irian Barat, di mana banyak langkah tegas yang dilakukan pasca kegagalan dalam proses perundingan sengketa Irian Barat.

Percepatan repatriasi turut dilakukan dengan upaya pembukaan rute bolak-balik Jakarta-Singapura dari maskapai penerbangan Inggris yaitu BOAC serta maskapai Australia Qantas untuk membawa para repatriat ke Singapura, seperti yang sudah dipaparkan pada subbab sebelumnya. Bahkan wakil presiden maskapai Belanda KLM (*Koninklijke Luchtvaart Maatschappij*), van Konijnenberg datang ke Indonesia untuk melakukan upaya negosiasi dengan pihak Indonesia agar kedua perusahaan penerbangan tersebut diberikan izin untuk melakukan penerbangan bolak-balik. Selain melalui jalur udara, Pemerintah Kerajaan Belanda secara serius mempersiapkan repatriasi melalui jalur pelayaran, terbukti dengan dilakukannya kerja sama pelayaran antara Belanda dengan perusahaan-perusahaan pelayaran dari negara lain, sebagai persiapan untuk repatriasi dalam skala besar.²⁰⁸ Selain kapal *Sibajak*, serta kapal-kapal lain seperti *Waterman*, kapal Inggris *Captain Cook*,

²⁰⁷ "De Volkskrant, 12 Desember 1957, page 1.

²⁰⁸ *Ibid.*

Zuderkuis serta *Grote Beer* juga telah dipersiapkan untuk membawa repatriat dari Indonesia menuju Singapura dan Belanda.²⁰⁹

Perwakilan dari Perusahaan Pelayaran Belanda di Indonesia (*Stoomvaart Maatschappij Nederland*) yang berada di Jakarta memberikan pernyataan terkait perluasan akomodasi penumpang di atas kapal kargo serta kapal perusahaan Royal Rotterdam Lloyd, selain itu kapal-kapal dari perusahaan pelayaran Italia Llyod Triestino serta Flotta Lauro yang secara rutin bersandar di Tanjung Priok, juga akan turut mengangkut para repatriat. Dari perusahaan Flotta Lauro, kapal *Roma* dan *Sydney* diperkirakan akan bersandar di Tanjung Priok masing-masing pada awal Januari serta awal Februari 1958, sedangkan berdasarkan jadwal dari Llyod Triestino, kapal *Oceana* akan bersandar di Tanjung Priok pada tanggal 11 Januari serta 29 Maret 1958, kemudian untuk kapal *Neptunia* akan bersandar di Tanjung Priok pada 8 Februari 1958 dalam perjalanannya menuju Italia.²¹⁰

Masing-masing dari kapal-kapal tersebut menyediakan sekitar 800 kapasitas akomodasi penumpang. Kapal *Australia* milik perusahaan Italia Llyod Triestino akan membawa 80 penumpang dari Tanjung Priok pada hari Sabtu. Selanjutnya Kapal *Roebiah* akan membawa 47 repatriat dari Tanjung Priok menuju Amsterdam pada Minggu. Kapal-kapal kargo seperti *Radja*, *Karimun*, *Karimata* serta *Bali* dijadwalkan akan segera berlayar dari Indonesia ke Belanda dengan membawa penumpang lebih banyak dari biasanya di Tanjung Priok. Kantor Pemesanan Pusat untuk pemesanan perjalanan repatriasi ke Belanda yang dipimpin oleh perwakilan dari Perusahaan Pelayaran Belanda telah didirikan di Jakarta, konsultasi secara intens akan dilakukan dengan perwakilan Diplomatik Belanda di Jakarta untuk melakukan alokasi terkait permintaan repatriasi pada kapal yang tersedia.²¹¹ Kondisi ini menunjukkan bagaimana saat itu Pemerintah Kerajaan Belanda sangat gencar melakukan upaya repatriasi darurat, bahkan dengan menggandeng kapal-kapal dari perusahaan pelayaran negara lain seperti perusahaan Italia, Australia hingga adanya penggunaan kapal-kapal kargo.

²⁰⁹ *Ibid.*

²¹⁰ Surat kabar Twentsch Dagblad Tubantia En Enschedesche Courant En Vrije Twentsche Courant, *Van der Loeff*, 27 September 1951, page 7.

²¹¹ *Ibid.*

Jika membandingkan jumlah warga negara Belanda pada Maret 1951 di mana diperkirakan masih ada sekitar 150.000 warga negara Belanda di Indonesia, sedangkan pada awal 1957 Konsuler Komisaris Tinggi Belanda memperkirakan jumlahnya menurun menjadi sekitar 65.000 orang saja. Kemudian 15.000 orang dari mereka meninggalkan Indonesia sepanjang tahun 1957 sebelum peristiwa pengusiran terjadi.²¹² Jumlah mereka pada 1 Desember 1957 ada sebanyak 45.000 jiwa.²¹³ 45.000 orang warga negara Belanda mengalami pengusiran pada peristiwa Sinterklas Hitam. Akibat peristiwa pengusiran tersebut juga, dari total 33.000 warga negara Belanda yang memilih kewarganegaraan Indonesia saat masa optasi, 25.510 orang di antaranya berubah pikiran dan mengajukan visa Belanda.²¹⁴



Gambar 3.7 Potret pemulangan warga Belanda dari Indonesia dengan Kapal *Captain Cook* di Pelabuhan Tanjung Priok (21 Desember 1957)
Sumber: Nationaal Archief (Anefo), No. Komponen 909-2158

Keberangkatan mereka ke Belanda dilakukan segera pada bulan-bulan selanjutnya.²¹⁵ Pertanggal 1 Juni 1958 dari 45.000 warga negara Belanda yang mengalami pengusiran pada peristiwa Sinterklas Hitam, 33.000 di antaranya telah berangkat ke Belanda pada tujuh bulan terakhir menggunakan kapal laut dan pesawat dengan rincian sebagai berikut (masing-masing jumlah orang dengan kapal laut dan pesawat), Desember 1957: 600 (orang dengan kapal laut), 3.000 (orang

²¹² Hewett, *loc.cit.*

²¹³ Surat kabar Eindhovens Dagblad, *N.V. Eindhovens Dagblad*, 26 September 1958, page 14.

²¹⁴ Hewett, *loc.cit.*

²¹⁵ *Ibid.*

dengan pesawat); Januari 1958: 4.374, 3.700; Februari 1958: 3.895, 1.685; Maret 1958: 5.088, 1.146; April 1958: 2.531, 738; Mei 1958: 2.136, 235; Juni 1958: 1.886, 156, dengan total keseluruhan 20.509 orang dengan kapal laut dan 10.658 dengan pesawat.²¹⁶

Tidak berhenti pada peristiwa Sinterklas Hitam, dampak pemberlakuan UU No. 62 tahun 1958, yang diberlakukan pada 29 Juli 1958 terkait kewarganegaraan yang memuat keharusan memilih kewarganegaraan bagi warga negara Belanda yang tersisa, mengakibatkan kembali terjadinya gelombang migrasi yang sebagian besar dilakukan oleh anak-anak kalangan Indo. Di antara mereka terdapat para *stowaways* atau penumpang gelap karena tidak berhasil mendapatkan visa Belanda dari Pemerintah Kerajaan Belanda.²¹⁷ Kondisi ini memperlihatkan bahwa saat itu ada pula para repatriat gelap akibat situasi anti-Belanda yang juga menyimpan orang-orang kalangan Belanda non warga negara Belanda. Situasi yang terjadi menunjukkan pula bagaimana saat itu cukup sulit untuk mendapatkan visa Belanda dari Pemerintah Kerajaan Belanda.

Hampir tidak ada kalangan Belanda Totok yang tersisa di Indonesia, hanya menyisakan sedikit orang Indo yang jumlahnya diperkirakan sekitar 6.000 orang.²¹⁸ Yang tetap berada di Indonesia karena berbagai alasan di antaranya karena memegang posisi penting pada komunitas bisnis Belanda di Indonesia maupun karena tidak mendapatkan izin untuk pergi ke Belanda.²¹⁹ Terdapat orang-orang kalangan Belanda berkewarganegaraan Belanda yang sebenarnya ingin ikut berepatriasi ke Belanda, namun tidak bisa mengurus paspor serta tidak mendapatkan kuota repatriasi dari Pemerintah Indonesia maupun Belanda.²²⁰

Berakhirnya jadwal repatriasi darurat resmi dari Indonesia pada sekitar akhir 1958 ialah dengan kapal pemerintah “*Waterman*” yang tiba di Pelabuhan Rotterdam dan menjadi kapal ke-94 sekaligus kapal terakhir dalam sekema repatriasi darurat resmi dari Indonesia yang diberlakukan sejak 1 Desember 1957.

²¹⁶ Surat kabar Eindhovens Dagblad, 26 September 1958, *page* 14.

²¹⁷ Gusnelly, *loc.cit.*

²¹⁸ Hewett, *op.cit.*, hlm. 2.

²¹⁹ Intveld, *loc.cit.*

²²⁰ Prastowo dkk., *op.cit.*, hlm. 19.

Sejumlah 45.000 orang yang diperkirakan akan meninggalkan Indonesia sejak pengusiran terhadap mereka terjadi, di antaranya telah meninggalkan Indonesia sebanyak 36.500 orang (dilihat dari penumpang kapal, pesawat maupun mereka yang cara perjalanannya tidak diketahui).²²¹

Akibat repatriasi massal ini, sejarah panjang orang-orang kalangan Belanda di Indonesia berakhir secara tiba-tiba.²²² Situasi ini merupakan bagian dari proses dekolonisasi pada tahun-tahun setelah perang dunia II²²³ Melibatkan migrasi jutaan orang karena perubahan situasi sosial dan politik akhirnya memutuskan untuk meninggalkan negara kelahiran ataupun tempat mereka menetap lalu berpindah ke tanah air bekas penjajahnya”.²²⁴ Kondisi tersebut menunjukkan bahwa repatriasi yang dilakukan para kalangan Belanda dari Indonesia bukan merupakan perpindahan penduduk biasa, melainkan dampak besar dari proses dekoloninasi Indonesia pasca Pengakuan Kedaulatan oleh Belanda. Perubahan besar dalam berbagai bidang menyebabkan posisi mereka menjadi semakin sempit, mereka tidak lagi mendapatkan posisi khusus yang telah lama mereka miliki sejak masa kolonial. Dalam konteks ini, repatriasi ke Belanda mereka lakukan sebagai upaya penyesuaian diri atas ketidakmampuan penyesuaian perubahan situasi dan runtuhnya sistem kolonial lama di Indonesia.

Berikut adalah beberapa sampel jadwal repatriasi dari Indonesia ke Belanda pada periode pasca Pengakuan Kedaulatan 27 Desember 1949 hingga 1958:

Tabel 3.3 Sampel jadwal repatriasi dari Indonesia ke Belanda periode pasca Pengakuan Kedaulatan 27 Desember 1949-1958

No	Tahun	Nama Kapal	Tanggal Berangkat	Pelabuhan Asal (Indonesia)	Pelabuhan Tujuan (Belanda)
1	1949	<i>Cameronia</i>	29 Desember 1949	Tanjung Priok	Amsterdam
2	1950	<i>Willem Ruys</i>	10 Februari 1950	Tanjung Priok	Rotterdam

²²¹ Surat kabar Emmer Courant, *NV Drukkerij vh W. ten Kate*, 8 September 1958, page 8.

²²² Smith, *op.cit.*, hlm. 28.

²²³ Dekolonisasi merupakan suatu proses pelepasan segala aspek penjajahan oleh negara atau wilayah yang telah merdeka dan sebelumnya terjajah, agar tercapai kemerdekaan politik, ekonomi serta budaya.

²²⁴ Smith, *op.cit.*, hlm. 33.

2	1951	<i>Chitral</i>	3 Januari 1951	Tanjung Priok	Rotterdam
3	1952	<i>Oranje</i>	24 Januari 1952	Tanjung Priok	Amsterdam
4	1953	<i>Willem Ruys</i>	15 Maret 1953	Tanjung Priok	Rotterdam
5	1954	<i>Bintang</i>	6 Januari 1954	Tanjung Priok	Amsterdam
6	1955	<i>Willem Ruys</i>	6 Januari 1955	Tanjung Priok	Rotterdam
7	1956	<i>Darmstadt</i>	3 Januari 1956	Tanjung Priok	Rotterdam
8	1957	<i>Kota Agoeng</i>	12 Januari 1957	Surabaya	Rotterdam
9	1958	<i>Sibajak</i>	20 Februari 1958	Tanjung Priok	Amsterdam

Sumber: Diolah dari Indische Genealogische Vereniging (IGV), *Overzicht passagierslijsten repatriëring 1945–1962*, 2023.²²⁵

Tabel di atas menunjukkan bahwa pelaksanaan repatriasi terjadi secara konstan pasca Pengakuan Kedaulatan hingga tahun 1958, dilihat dari selalu adanya jadwal keberangkatan repatriasi dari titik keberangkatan pelabuhan Indonesia menuju Pelabuhan Belanda di setiap tahunnya, dengan menggunakan beberapa kapal di antaranya, *Cameronia*, *Willem Ruys*, *Chitral*, *Bintang*, *Darmstadt*, *Darmstadt*, dan *Sibajak*. Tabel tersebut menunjukkan data yang sama bahwa Tanjung Priok menjadi titik keberangkatan yang mendominasi, serta titik kedatangan yang hanya berada di Rotterdam dan Amsterdam.

Frekuensi arus repatriasi yang terjadi pada periode pasca Pengakuan Kedaulatan 27 Desember 1949-1958, dapat dikelompokkan menjadi beberapa gelombang besar sebagai berikut:

1. Gelombang 1950-1952

Repatriasi pada gelombang ini secara umum terjadi karena akibat langsung dari Pengalihan Kedaulatan pada 27 Desember 1949. Di antaranya pembubaran Dinas Sipil Hindia Belanda serta pembubaran KNIL. Perubahan-perubahan kondisi pasca Pengakuan Kedaulatan menyebabkan banyak mantan pegawai negeri sipil

²²⁵ Intveld, *loc.cit.*

Belanda, para penegak hukum serta personel militer Belanda meninggalkan Indonesia menuju Belanda.

2. Gelombang 1953-1957

Pada periode ini Pemerintah Indonesia mulai membatasi secara jelas ruang gerak warga negara Belanda di Indonesia, sehingga arus repatriasi semakin meningkat pada periode ini dibandingkan periode sebelumnya. Pendidikan maupun pekerjaan semakin dibatasi bagi warga negara Belanda. Ada pula pemberlakuan Undang-Undang Darurat No. 9 Tahun 1953 tentang Pengawasan Orang Asing, yang semakin mempersempit ruang gerak kalangan Belanda berkewarganegaraan Belanda sebagai golongan orang asing. Kemudian dengan pelanggaran syarat untuk repatriasi pada 1955, maka lebih banyak orang kalangan Belanda yang meninggalkan Indonesia menuju Belanda.

3. Gelombang akhir 1957-1958

Periode puncak arus repatriasi secara massal. Berbagai peristiwa terjadi mulai dari Sinterklas Hitam (pengusiran seluruh warga negara Belanda) dan Nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda hingga pemberlakuan Undang-Undang No.62 tahun 1958 yang mendesak orang-orang Indo berkewarganegaraan Belanda untuk memilih kewarganegaraan Indonesia atau Belanda. Kian meningkatkan frekuensi repatriasi kalangan Belanda dari Indonesia, termasuk mereka yang menyesali keputusan memilih kewarganegaraan Indonesia. Permohonan visa Belanda mencapai delapan ribu permintaan.

Keterangan terkait periode yang mencakup waktu total dari adanya pernyataan bahwa terjadi repatriasi 300.000 orang kalangan Belanda dari Indonesia ke Belanda berkembang luas di banyak sumber, baik disebutkan terjadi pada periode 1946-1958.²²⁶ Kemudian periode 1950-1963.²²⁷ Periode pasca berakhirnya perang terutama setelah Pengakuan Kedaulatan Indonesia oleh Belanda pada 1949.²²⁸ Periode pasca berakhirnya perang dunia kedua hingga penyerahan Irian

²²⁶ Surat kabar NRC Handelsblad, *Nieuwe Rotterdamse Courant*, 21 Agustus 1993, page 25.

²²⁷ Intveld, *loc.cit.*

²²⁸ Surat kabar Het Binnenhof, *Dagblad Het Binnenhof*, 9 November 1957, page 3.

Barat.²²⁹ Serta ada pula yang menyatakan bahwa kelompok yang kemungkinan membentuk jumlah total repatriasi 300.000 orang dari Indonesia ke Belanda pada periode 1940-1950-an lebih mendekati ke seluruh kelompok yang melakukan repatriasi dari Indonesia ke Belanda, mulai dari orang Belanda Totok dan Indo, orang Ambon, orang Tionghoa Indonesia dan kelompok lainnya, karena diperkirakan jumlah orang Indo-Belanda pada saat Pengakuan Kedaulatan hanya berkisar antara 170.000 hingga 200.000 orang.²³⁰

Perbedaan keterangan terkait jumlah repatriat dari Indonesia ke Belanda menunjukkan bahwa adanya perbedaan interpretasi di antara para sejarawan. Kondisi ini memperlihatkan bahwa proses repatriasi pasca Pengakuan Kedaulatan bersifat sangat kompleks dan menunjukkan adanya kesulitan dalam menentukan batas identitas kelompok repatriat, yang disebabkan oleh beragamnya latar belakang dari para repatriat, mulai dari status kewarganegaraan, latar belakang etnis, serta adanya transisi administrasi kependudukan pascakolonial sehingga memungkinkan adanya pendapat bahwa repatriasi dari Indonesia ke Belanda melibatkan beragam kelompok masyarakat kolonial, tidak hanya kalangan Indo dan Belanda totok.

3.3.2 Pengalaman Pra-Keberangkatan dan Perjalanan Repatriasi

Respon dari orang-orang kalangan Belanda yang ada di Indonesia ketika situasi telah mendorong mereka untuk meninggalkan Indonesia memiliki dinamika yang berbeda-beda. Bagi sebagian besar orang dari kalangan Belanda Totok yang datang ke Indonesia hanya untuk bekerja dan tinggal sementara, pada situasi ini banyak dari mereka yang langsung memutuskan untuk kembali ke Belanda tanpa banyak pertimbangan, terlihat dari gelombang besar repatriasi kalangan Belanda Totok pada awal pasca Pengakuan Kedaulatan, dan hampir tidak adanya kalangan Belanda Totok yang tersisa pada tahun 1958. Namun ada pula respon yang berbeda dari sebagian kalangan Belanda lainnya terutama kelompok Indo, di mana saat situasi yang mengharuskan mereka untuk meninggalkan Indonesia terjadi, muncul

²²⁹ Smith, *loc.cit.*

²³⁰ Hewett, *op.cit.*, hlm 79.

pergolakan batin yang hebat pada sebagian besar kalangan Indo. Di satu sisi memang sebagian besar dari mereka telah mengalami kehidupan yang tidak lagi stabil di Indonesia, keamanan serta kelangsungan peluang mereka dalam berbagai bidang mulai hilang, ingatan traumatis dan ketakutan akan terulangnya kekerasan oleh kelompok nasionalis radikal pada bulan-bulan awal setelah kemerdekaan yang mereka sebut sebagai “Masa Bersiap” turut menjadi hal yang semakin mendorong mereka untuk meninggalkan Indonesia dan mencari tempat yang lebih stabil.

Namun di sisi lain yang cukup memberatkan banyak dari kalangan Indo untuk meninggalkan Indonesia ialah ikatan emosional dan kultural yang kuat terhadap Indonesia. Sebagian besar dari kalangan Belanda di Indonesia terutama orang Indo merasa Indonesia adalah “tanah air” tempat banyak dari mereka dilahirkan dan dibesarkan. Selain berpisah dengan lingkungan yang telah lama mereka akrabi, hal lain yang cukup memberatkan ialah fakta bahwa nantinya mereka terutama orang Indo harus meninggalkan anggota keluarga Indonesia mereka. Bahkan banyak dari Belanda Totok yang turut mengalami perpisahan dengan keluarga Indonesia serta teman mereka di Indonesia.²³¹ Sebagian besar dari mereka belum pernah datang ke Belanda sebelumnya, bahkan negeri Belanda yang jauh itu hanya ada di bayangan kepala mereka dan lebih seperti negeri mitos daripada tempat nyata, karena hanya sedikit dari mereka yang pernah melihatnya.²³²

Hingga keputusan untuk berepatriasi ke Belanda bagi banyak dari mereka, sama saja datang ke tempat baru yang dingin dan asing.²³³ Oleh karena itu ungkapan untuk meninggalkan Indonesia dan menuju Belanda seringkali terasa tidak nyata dan sulit untuk mereka bayangkan, terutama bagi orang-orang Indo yang seluruh kehidupannya berada di Indonesia. Meskipun sebagian besar kalangan Belanda berorientasi pada hukum dan pendidikan Belanda, namun secara sosial dan geografis mereka berakar kuat pada Indonesia.²³⁴ Pemerintah Kerajaan Belanda, salah satunya melalui pidato Lamping, pernah melakukan upaya untuk menahan

²³¹ “*Memories of a Homeland*” Tersedia pada *Memories of a Homeland - Semua halaman* - INSIDE Indonesia (insideindonesia.org), diakses pada tanggal 9 April 2026.

²³² *Ibid.*

²³³ Smith, *op.cit.*, hlm. 37.

²³⁴ Croix, “Repatriëring | Spijtoptanten Herinnerd |.”

warga negara Belanda yang berada di Indonesia agar tidak berepatriasi ke Belanda, bahkan lebih mendukung mereka untuk beradaptasi dengan kondisi di Indonesia yang baru dan menjadi warga negara Indonesia. Penolakan secara lebih jelas dilakukan terhadap warga negara Belanda yang digolongkan “berorentiasi timur”.²³⁵ Sejak lama banyak dari kalangan Belanda yang berdiri di pihak Belanda hingga kehilangan segalanya di Indonesia, namun ketika banyak orang Indo ingin berepatriasi ke Belanda, Pemerintah Belanda malah berkata “tempat kalian itu disana (Indonesia), itu yang sangat menyakitkan hati orang-orang Indo. Situasi ini menyebabkan banyak dari warga negara Belanda terutama mereka yang merupakan orang Indo merasa hidup di antara dua dunia (di antara tanah air dan tanah leluhur mereka juga yaitu Belanda) yang saling tidak menerima mereka. Kesadaran akan situasi bahwa orang Indo mulai merasa tidak diterima sepenuhnya oleh dua dunia mereka yaitu Indonesia dan Belanda.”²³⁶ Kondisi ini memperlihatkan bagaimana orang-orang kalangan Belanda di Indonesia saat itu hidup dalam ketidakpastian. Faktor-faktor yang mempengaruhi migrasi seperti faktor wilayah asal dan faktor wilayah tujuan seakan saling tarik menarik, sehingga memunculkan pergolakan batin yang kuat.

Ada pula hal lain yang menjadi pertimbangan pada sebagian besar orang-orang kalangan Belanda saat akan berepatriasi. Banyak dari kalangan Belanda yang telah memiliki segalanya di Indonesia, namun harus meninggalkan semua itu ketika mereka berepatriasi, bahkan akan sangat bergantung pada bantuan Pemerintah Kerajaan Belanda. Ketika mereka memutuskan untuk pergi, mereka harus siap menerima kenyataan bahwa di Belanda mereka tidak akan mendapatkan apa yang telah lama mereka dapatkan di Indonesia, seperti para pelayan yang sangat setia melayani mereka setiap saat. Hal-hal tersebut turut menjadi pertimbangan bagi beberapa orang yang memang hidup pada kelas menengah atas di Indonesia.²³⁷ Merujuk pada teori migrasi *push and pull*, bahwa posisi sosial tinggi yang dimiliki beberapa orang yang hidup dalam kelas sosial tinggi di Indonesia serta

²³⁵ Smith, *op.cit.*, hlm. 39.

²³⁶ Riawanti, *op.cit.*, hlm. 21.

²³⁷ *Ibid.*, hlm. 22.

kemungkinan kehilangan segalanya ketika memutuskan untuk berepatriasi ke Belanda, merupakan faktor daerah asal dan tujuan yang turut mempengaruhi keputusan migrasi sebagian kalangan Belanda saat itu.²³⁸

Ratusan ribu orang Indo yang berepatriasi dari Indonesia ke Belanda melakukannya dengan tidak sukarela.²³⁹ Sehingga bagi para repatriat, perjalanan repatriasi yang sebagian besar dilakukan melalui laut, menjadikan laut bukan hanya jalur transportasi semata, tetapi ruang yang jauh lebih bermakna, yaitu tempat transisi yang membawa mereka pergi dari kehidupan di Indonesia yang bagi sebagian besar merupakan “tanah air” menuju ruang yang belum pasti di Eropa (Belanda). Di kapal-kapal tersebut ribuan orang melangkah meninggalkan tanah kelahiran mereka, penuh pengharapan, ketidakpastian serta membawa kenangan akan Hindia Belanda (Indonesia).²⁴⁰ Banyak pula dari mereka yang meninggalkan Indonesia dengan perasaan kecewa atas pengalaman kekerasan serta pemiskinan yang mereka terima sebelumnya, terutama terhadap Pemerintahan Sukarno.²⁴¹ Kondisi ini memperlihatkan bagaimana repatriasi yang mereka lakukan saat itu merupakan suatu momen perubahan kehidupan yang besar bagi para repatriat, mereka meninggalkan tanah air menuju tempat yang bahkan belum pasti, sehingga momen transisi mereka ketika meninggalkan tanah air dan menuju wilayah yang jauh tersebut, menjadi saat-saat yang sangat emosional, sehingga momen perjalanan di kapal sangat mereka kenang.

²³⁸ Lee, *loc.cit.*

²³⁹ Truin, *op.cit.*, hlm. 16 .

²⁴⁰ Croix, “*Repatriëring | Van Javazee Naar Noordzee: Van Moederland Naar Vaderland (Week Van De Geschiedenis 2010: Thema Land En Water: Oktober 2010) |*”.

²⁴¹ Hewett, *op.cit.*, hlm. 92.



Gambar 3.8 Potret seorang bayi di antara tumpukan koper yang merupakan Repatriat dari Indonesia di Kapal “*Sibajak*” (Februari 1958)
Sumber: Nationaal Archief (Anefo), No. Komponen 122-0141

Seseorang repatriat saat sedang melakukan repatriasi ke Belanda menyadari bahwa dia sedang benar-benar bermigrasi, ketika itu ia merasa dirinya merupakan “Indo Sejati” karena sedang berada pada situasi di antara dua tanah airnya, ia pun menyadari bahwa dirinya tidak akan sepenuhnya diterima di kedua tempat, ia berfikir bahwa di Belanda ia akan dianggap terlalu berbeda karena melakukan kebiasaan yang dirasa terlalu asing dari orang-orang di sekitarnya serta ia dianggap akan sulit untuk beradaptasi, namun di Indonesia pun meski ia memiliki banyak teman yang mungkin jumlahnya hingga ratusan bahkan ribuan, namun sebagai orang dari kalangan belanda ia telah secara resmi dianggap tidak diinginkan di Indonesia. Ia juga merasa tidak memiliki “nilai budaya” yang cukup untuk dapat menjadi bagian sepenuhnya dari salah satu pihak.²⁴²

Pengalaman tersebut ini menunjukkan bahwa keputusan repatriasi ke Belanda saat itu bukan hanya perpindahan fisik semata dari satu negara ke negara lain, namun turut meliputi perpindahan identitas serta pengalaman sosial yang rumit. Perasaan tidak sepenuhnya diterima di kedua belah pihak (Indonesia dan Belanda) memperlihatkan adanya krisis identitas pada orang-orang Indo saat masa

²⁴² Truin, *op.cit.*, hlm 17.

dekolonisasi, banyak dari mereka merasa berada di posisi di antara Identitas Indonesia dan Belanda. Krisis identitas ini semakin terlihat ketika mereka diharuskan untuk memilih orientasi kebangsaan serta tempat tinggal pasca berakhirnya kekuasaan kolonial di Indonesia. Dalam konteks penelitian ini, kesaksian tersebut menunjukkan bahwa keputusan berepatriasi dapat didasari oleh faktor diluar keinginan pribadi repatriat, yaitu karena adanya perubahan situasi yang menyebabkan mereka merasa mendapatkan tekanan hingga merasa asing dengan tanah airnya sendiri.

Seorang penulis terkenal Belanda yang berasal dari Indonesia, yaitu Tjalie Robinson atau yang dikenal juga sebagai Vincent Mahieu yang kemudian menjadi pendiri majalah Indis terkenal di Belanda yaitu “Tong-Tong” sempat mengalami kesulitan untuk mendapatkan izin repatriasi ke Belanda dan akhirnya mendapatkan izin untuk datang ke Belanda pada tahun 1954 setelah mengajukan permohonan hingga empat kali. Tjalie merupakan anak dari ayah berdarah Belanda serta ibu yang berdarah Indo (campuran). Meskipun ia telah menuliskan alasan yang jelas untuk kepindahannya ke Belanda, bahwa sebagai penulis sastra dalam bahasa Belanda maka tidak akan ada masa depan bagi dirinya di Indonesia, namun Kementerian Kehakiman dan Luar Negeri Belanda yang berwenang pada keputusan terkait permintaan dari luar negeri tetap menolak terus menerus. Bagi mereka, justru karena tulisan dari Tjalie berfokus pada kondisi di negara kelahirannya (Indonesia), maka akan lebih baik jika ia membangun kehidupannya disana. Mendengar pendapat tersebut, Tjalie memulai penulisan artikel serta cerpen (cerita pendek) untuk kemudian dimasukan pada jurnal-jurnal Belanda. Melalui langkahnya tersebut, ia mulai tersorot oleh masyarakat Belanda, hingga banyak pegawai Pemerintah Kerajaan Belanda menyebutkan bahwa Tjalie merupakan penulis “Belanda asli”, dengan inilah ia akhirnya diizinkan untuk pergi ke Belanda.²⁴³ Kisah ini menjadi salah satu contoh nyata pengalaman repatriasi dari orang Indo yang memang cukup sulit untuk mendapatkan izin repatriasi ke Belanda seperti yang telah diungkapkan pada bagian sebelumnya.

²⁴³ Smith, *Europe's Invisible Migrants*.39-40

Selain kisah dari orang-orang yang melakukan repatriasi secara resmi, ada pula mereka yang menjadi *Stowaway* atau penumpang gelap. Salah satu mantan penumpang gelap bernama Edward Jacobs yang berepatriasi pada 1958.²⁴⁴



Gambar 3.9 Foto Edward Jacobs

Sumber: Edward Jacobs, “*Repatriëren als verstekeling. Deel 8: Van warga negara tot Nederlander*,” *IndischHistorisch.nl*, diakses 2026 (foto: koleksi pribadi Edward Jacobs).

Edward Jacobs merupakan salah satu contoh dari kisah-kisah anak Indo yang otomatis menjadi warga negara Indonesia karena saat masa optasi masih berada dibawah umur hingga secara langsung mengikuti pilihan orang tuanya yang menjadi warga negara Indonesia. Namun Edward masih diizinkan untuk bersekolah di *Hogere Burger* (HBS) Surabaya. Pada awalnya, setelah lulus dari HBS, Edward menginginkan untuk melanjutkan studinya di Universitas Ekonomi di Bandung, namun keinginannya tersebut tidak terjadi dan ia melanjutkan studinya di Universitas Hukum di Surabaya. Di Universitasnya Edward mengalami diskriminasi oleh mahasiswa lain yang merupakan mantan anggota Organisasi Pemoeda yang kemudian menjadi Tentara Republik Indonesia Pelajaran (TRIP). Pengalaman mereka ketika menjadi pejuang kemerdekaan menjadikan mereka memiliki sikap yang keras “rovulusioner” saat upaya perjuangan yang dilakukan

²⁴⁴ Croix, “Repatriëring | Repatriëren Als Verstekeling. Deel 8: Edward Jacobs (2). Van Warga Negara Tot Nederlander |.”

sebelumnya. Ketika ada kelas, Edward bersama tiga teman Indo lainnya duduk di barisan depan karena pengeras suara dari dosen tidak berfungsi dengan baik, namun tiba-tiba para mahasiswa TRIP tersebut memerintahkan Edward dan tiga teman lainnya berpindah duduk ke barisan belakang. Bagi Edward mereka melakukan itu karena Edward dan teman-temannya merupakan seorang Indo yang mau bagaimana pun merupakan seorang Belanda. Para mahasiswa anggota TRIP tersebut tidak segan melakukan ancaman akan melakukan kekerasan bahkan benar-benar melakukan kekerasan tersebut. Edward merasakan kesulitan bagi dirinya untuk melanjutkan studi dengan lingkungan seperti itu di mana kondisi anti-Belanda kian bergejolak. Akhirnya Edward pun memutuskan untuk menghentikan studinya di universitas tersebut. Setelah keluar dari universitas, Edward memutuskan untuk bekerja dan ia diterima di Asosiasi Perdagangan Amsterdam (*Handelsvereniging Amsterdam/ HVA*) di Surabaya. HVA merupakan salah satu perusahaan dagang Belanda yang masih beroperasi pada awal 1950-an. Namun pada awal 1957 ia dipindah tugaskan ke perusahaan gula Djatiroto di Kabupaten Lumajang, Jawa Timur.²⁴⁵

Meskipun situasi pergolakan antara Belanda dan Indonesia terus meningkat sejak Pengakuan Kedaulatan oleh Belanda, namun hingga Desember 1957 Edward tetap merasa tidak ingi pergi dari Indonesia. Baginya pasca Pengakuan Kedaulatan atau dapat dikatakan setelah tahun 1950 pun, ia merasa tidak ada perubahan yang signifikan bagi dirinya. Ia tetap mendapatkan pekerjaan yang baik, ia tetap bisa melakukan olahraga serta bermain voli yang menjadi ajang perkumpulang orang-orang Indo dan tidak ada perubahan sikap dari orang-orang Indonesia yang berinteraksi dengan dia. Meskipun ia tidak bisa memungkiri bahwa lebih sedikit orang Indo yang ia lihat, salah satunya pada acara pertandingan bola voli yang pesertanya kian menyusut. Edward pun kadang memikirkan kemana orang-orang Indo itu pergi, ia memperhatikan jalanan pada 1950-an yang kian sepi, bisnis-bisnis yang dikelola orang-orang kalangan Belanda pun menjadi tidak ramai dan

²⁴⁵ *Ibid.*

kemudian tidak lagi dikelola oleh kalangan Belanda. Bagi Edward hingga akhir 1957, itu masih menjadi masa-masa indah di Indonesia.²⁴⁶

Namun bagi Edward kondisi berubah secara drastis dalam jangka waktu satu bulan, puncak awal terjadi pada 5 Desember 1957 dengan pengusiran seluruh warga Belanda dari Indonesia serta nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda, namun Edward masih bekerja untuk perusahaannya. Situasi menjadi semakin bergejolak dengan klaim atas Irian Barat oleh Soekarno pada 1 Januari 1958. Edward pun akhirnya memutuskan akan ikut berepatriasi bersama warga Belanda lainnya. Ia mulai mengajukan visa Belanda, namun akibat banyaknya permohonan, waktu pemerosesan menjadi sangat lama. Selama waktu menunggu tersebut, situasi bagi orang-orang kalangan Belanda menjadi semakin tidak pasti, akibat perubahan yang begitu drastis di Indonesia. Edward pun sempat didatangi oleh beberapa pria yang sangat agresif, mereka memberikan sebuah pita merah yang harus digunakan oleh Edward di tangannya. Mereka juga meminta Edward untuk memantau warga negara Belanda yang belum pergi, namun ketika mereka meminta agar Edward untuk memantau seorang atasan di perusahaannya “Tuan Witteveen”, Edward pun menolak, mereka langsung mengatakan bahwa Edward merupakan mata-mata Belanda, bahkan direktur perusahaan di tempat Edward bekerja sempat ditawari sandwich berisi kotoran.²⁴⁷

Ungkap Edward bahwa sebenarnya sejak akhir 1957 Edward telah menerima telfon dari ibunya yang mengatakan agar Edward ikut berepatriasi dengan warga Belanda lainnya. Namun visa yang Edward ajukan tidak kunjung keluar, padahal ia telah dibantu oleh pengacara terkenal di Surabaya “Tuan Mullemeister”. Situasi bagi Edward untuk meninggalkan perusahaan pun cukup sulit, saat itu perusahaan telah diambil alih oleh Pemerintahan Militer Indonesia. Direktur sementara yang baru saat itu ialah seorang pria bernama Soetomo yang sangat berorientasi Barat dan pernah mengenyam pendidikan di Kanada. Edward pun diberikan izin untuk pergi ke Surabaya dengan alasan ibu Edward yang sedang

²⁴⁶ *Ibid.*

²⁴⁷ *Ibid.*

sakit parah, padahal ia pergi ke Surabaya untuk melakukan repatriasi ke Belanda sebagai penumpang gelap karena visanya tidak kunjung keluar. Sesampainya di Surabaya, pada pagi sebelum keberangkatan, Edward sangat gelisah, ia terus memikirkan bagaimana jika sampai ketahuan, Edward merasa bahwa dirinya bukan tipe orang yang tepat untuk melakukan langkah ini. Ia pun terus memikirkan bagaimana caranya untuk tetap berkomunikasi dengan keluarga yang ia tinggalkan di Indonesia. Ayah Edward telah meninggal pada tahun 1953, sehingga ia meninggalkan Ibu serta saudari perempuannya di Indonesia.²⁴⁸

Saat keberangkatan, Edward merasa dirinya sudah seperti orang yang kebingungan karena ia sangat tegang, bahkan ia sudah memberi tahu keluarganya bahwa ia tidak akan mengucapkan salam perpisahan. Ia diantar ke pelabuhan oleh temannya yang bernama “Tjak Onso”, Edward diberi sebuah map kosong agar dirinya terlihat seperti petugas gudang dengan turut menggunakan kacamata hitam. Selama berjalan menuju sebuah gerbang dermaga tempat kapalnya bersandar, Edward berbalik badan ke arah temannya kurang lebih sampai tiga kali, Edward merasa sudah tidak kuat lagi, kakinya terasa lumpuh, lalu temannya berkata “pergi sekarang prajurit dan semuanya akan selesai”. Edward meneruskan berjalan dengan tertaih-tatih, sesampainya di tangga kapal Edward kembali merasa sangat takut, ia terdiam sejenak dan berfikir bahwa ia bisa tertangkap kapan saja, namun di bagian sudut dek kapal, ia melihat Marcel Kribben yang juga merupakan seorang penumpang gelap bersama sekelompok pemuda Belanda yang sedang minum bir bersama-sama. Pertemuan ini menjadikan rasa takut Edward mereda.²⁴⁹

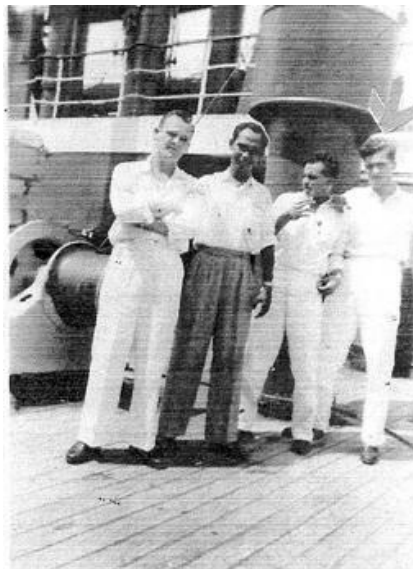
²⁴⁸ *Ibid.*

²⁴⁹ *Ibid.*



Gambar 3.10 Potret Edward bersama dengan Marcel (ditunjuk panah) dan yang terlihat dari belakang merupakan Gerard van der Kemp yang menyediakan makanan serta minuman bagi mereka selama perjalanan (29 Maret 1958)

Sumber: Edward Jacobs, "*Repatriëren als verstekeling. Deel 8: Van warga negara tot Nederlander*," IndischHistorisch.nl, diakses 2026 (foto: koleksi pribadi Edward Jacobs).



Gambar 3.11 Potret Edward bersama rekan-rekannya memberanikan diri untuk naik ke dek kapal setelah melewati malam pertama yang menakutkan di atas tempat tidur mereka (di tempat yang tetap) (Surabaya, 30 Maret 1958)

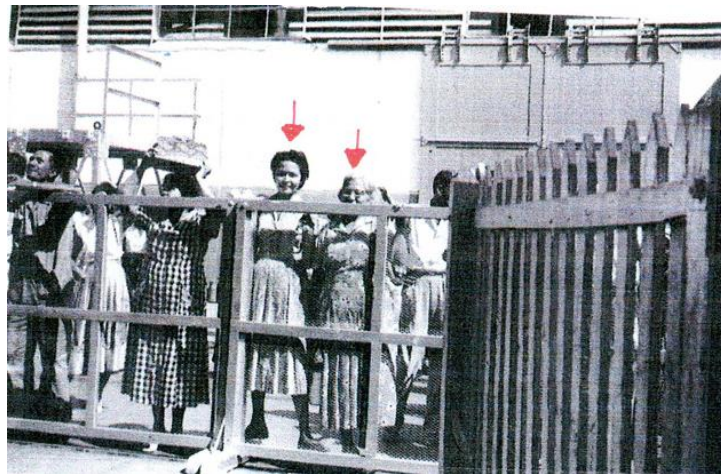
Sumber: Edward Jacobs, "*Repatriëren als verstekeling. Deel 8: Van warga negara tot Nederlander*," IndischHistorisch.nl, diakses 2026 (foto: koleksi pribadi Edward Jacobs).

Penumpang resmi repatriasi baru akan berangkat pada besok harinya ketika Edward sudah berada di atas kapal, dengan ini Edward merasa situasinya cukup rentan untuk dicurigai. Ketika ia sedang melihat-lihat dek kapal, seorang perwira kapal tiba-tiba mengajukan pertanyaan yang cukup mengagetkan Edward, bahwa tentang bagaimana Edward bisa berada di atas kapal, namun untungnya perwira tersebut tidak memperpanjang percakap kepada Edward. Kejadian tersebut cukup sangat menegangkan bagi Edward, di mana bisa saja nasibnya berubah dalam hitungan detik jika perwira tersebut kemudian melaporkannya ataupun menurunkannya dari kapal. Kondisi ini menggambarkan betapa rantannya posisi para repatriat yang merupakan penumpang gelap di masa tersebut, bahkan setelah mereka mengambil keputusan besar untuk meninggalkan tanah kelahirannya, keberangkatan serta keselamatan mereka belum terjamin. Edward sendiri merasa bahwa Indonesia adalah tanah air serta tanah kelahirannya, sedangkan Belanda merupakan tanah ayah. Edward merasa seperti orang Belanda yang tinggal di lingkungan Indonesia. Selama tinggal di Indonesia, ia selalu merasa bahagia, kehidupan bersama keluarganya terasa tidak kekurangan.²⁵⁰

Edward menceritakan pula suasana ketika hari keberangkatannya, bahwa di hari keberangkatan, Edward mengintip keluar melalui salah satu jendela sempit, ia melihat ibu dan saudari perempuannya berdiri di luar kapal. Edward sengaja menyalakan korek api untuk menarik perhatian mereka, dilihat dari ekspresi ibu dan saudarinya, terlihat bahwa mereka seperti mencari tahu apakah Edward ada di dalam kapal atau tidak. Sepupunya yang bernama boongkie naik ke atas pagar dan berhasil melihat Edward, akhirnya ibu dan saudarinya pun mengetahui bahwa Edward telah berada di dalam kapal. Hanya hal tersebut yang menjadi momen perpisahan Edward dengan ibu dan saudari perempuannya. Seperti yang telah disebutkan bahwa Edward memang sengaja tidak mengucapkan selamat tinggal secara jelas, karena ia tidak tahu pasti apakah akan benar-benar bisa pergi atau tidak. Edward pun akhirnya dapat mengikuti perjalanan ke Belanda.²⁵¹

²⁵⁰ *Ibid.*

²⁵¹ *Ibid.*



Gambar 3.12 Potret momen perpisahan dengan ibu dan saudari perempuan Edward di hari keberangkatan Edward ke Belanda (Surabaya, 30 Maret 1958)

Sumber: Edward Jacobs, “*Repatriëren als verstekeling. Deel 8: Van warga negara tot Nederlander*,” IndischHistorisch.nl, diakses 2026 (foto: koleksi pribadi Edward Jacobs).



Gambar 3.13 Potret Ketika Edward Jacobs berada di kapal yang membawanya melanjutkan perjalanan dari Southampton menuju Rotterdam.

Sumber: Edward Jacobs, “*Repatriëren als verstekeling. Deel 8: Van warga negara tot Nederlander*,” IndischHistorisch.nl, diakses 2026 (foto: koleksi pribadi Edward Jacobs).

Dalam foto tersebut ditulis Edward Jacobs “tiba di Southampton, kami selanjutnya melanjutkan pelayaran ke Rotterdam. Kami tiba di sana pada 28 April 1958. Kami tidak menganggap seorang perempuan tersebut sebagai sesama penumpang gelap karena kami tidak bertemu di kapal sebelumnya. Dia pun tidak ditahan di kantor polisi setelah tiba dan kami tidak pernah bertemu dengannya lagi

setelah itu. Pria berbaju hitam lahir pada tahun 1930, menjadikannya sebagai yang tertua di antara kami”. Perjalanan yang dilakukan Edward Jacobs sebagai penumpang gelap menunjukkan bahwa saat momen repatriasi ketika itu, terdapat orang-orang yang turut mengikuti perjalanan repatriasi dengan menjadi penumpang gelap, tanpa mendapatkan izin secara resmi untuk datang ke Belanda. Situasi ini memperlihatkan pula pengalaman nyata dari kalangan Belanda non warga negara Belanda yang turut merasakan dampak gejolak sentimen anti-Belanda yang hingga akhir tidak mendapatkan izin untuk datang ke Belanda. Gejolak batin sebagai kalangan Indo terlihat dengan jelas dari kisah Edward ini, bagaimana ia harus meninggalkan keluarganya bahkan ibu dan saudari perempuannya, karena situasi yang memang sudah sangat tidak stabil di Indonesia bagi kalangan Belanda.²⁵²

Dari rangkaian pelaksanaan repatriasi yang dimulai pasca Pengakuan Kedaulatan 1949 sampai tahun 1958, terlihat bahwa saat proses repatriasi ke Belanda terdapat dinamika tersendiri pada masing-masing repatriat. Banyak kalangan Belanda yang merupakan warga negara Indonesia dan sebagian besar terdiri dari kalangan Indo, melakukan permohonan kewarganegaraan Belanda untuk dapat berepatriasi, yang dalam pelaksanaannya menghadapi berbagai tantangan, di antaranya banyak dari mereka yang kehilangan dokumen-dokumen resminya ketika masa kependudukan Jepang maupun saat masa Revolusi Indonesia, yang kian dipersulit dengan adanya perketatan syarat untuk klaim kewarganegaraan Belanda pasca 1951.²⁵³ Ada pula perbedaan penggolongan antara kalangan Indo dan Belanda Totok yang menentukan kelayakan untuk melakukan repatriasi dari Pemerintah Kerajaan Belanda, yaitu dengan adanya klasifikasi kelompok Belanda Barat dan Timur berdasarkan arah orientasi budaya, dengan kelompok Belanda Barat yang akan dipermudah untuk berepatriasi dan kelompok Belanda Timur yang lebih ditekankan untuk tetap berada di Indonesia. Sebagian besar kalangan Indo digolongkan sebagai kalangan Belanda Timur, sehingga izin untuk berepatriasi

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ Rosalind Louise Hewett, “*Indo (Eurasian) Communities In Postcolonial Indonesia*”. (Disertasi, Australian National University, 2016), hlm 82-84.

sebelum tahun 1955 sangat sulit didapatkan oleh orang Indo.²⁵⁴ Pelaksanaan repatriasi diwarnai dinamika dari para repatriat dalam memutuskan tetap tinggal atau pergi, perasaan hidup di antara dua dunia yang saling menolak kehadiran mereka, dan bahkan ketika keputusan telah mereka ambil, jaminan untuk diterima sepenuhnya tetap tidak mereka rasakan. Kondisi tersebut menggambarkan betapa rantannya posisi para repatriat di masa tersebut.

²⁵⁴ Sem Tuitert, “*Gevreesd Wordt Voor Eventuele Besmetting!’’*: *De Opkomst En Ondergang van de Onmaatschappelijkheidsbestrijding Voor Indische Probleemgezinnen in Gezinsoorden, 1952 – 1960* [“Kemungkinan Kontaminasi Dikhawatirkan!’’: Bangkit dan Jatuhnya Perjuangan Melawan Ketidakmoderatan Sosial bagi Keluarga Bermasalah di Permukiman Keluarga, 1952 – 1960]” (Tesis, Leiden University, 2024), hlm 30-31.