
**Kondisi Sosial Ekonomi Masa Pembangunan Kereta Api Hindia Belanda Di Semarang
Abad XIX**

Pepy Rumondang Situngkir
Jurusan Pendidikan Sejarah FIS Universitas Negeri Manado
Email: pepyrumondang@gmail.com

Article History

Received : 2021-11-08 Accepted : 2021-06-13 Published : 2021-12-27

Abstrak- Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan awal mula adanya kereta api di Semarang abad ke-19, menjelaskan bagaimana adanya perusahaan yang menaungi pembangunan kereta api serta menganalisis kondisi sosial ekonomi masa pembangunan kereta api abad ke-19. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah menurut Louis Gottschalk dengan tahapan sebagai berikut: heuristik, kritik, interpretasi, historiografi. Sejak diberlakukannya kebijakan ekonomi liberal tahun 1870 di tanah jajahan mengakibatkan penanaman modal asing membludak. Mengakibatkan banyaknya muncul pabrik dan perkebunan di kota maupun pedalaman. Komoditas tanaman perkebunan seperti tebu, kopi, nila dan tembakau mengalami pertumbuhan yang pesat. Pertumbuhan ini kurang diimbangi dengan adanya transportasi yang memadai. Pemerintah Hindia-Belanda berupaya mengatasi hal ini dengan membangun transportasi kereta api. Pembangunan kereta api merupakan proyek pembangunan infrastruktur terbesar pada pertengahan abad ke-19 serta merupakan bagian dari penerapan teknologi barat di Hindia Belanda. *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) diawali pembangunan rel Semarang-Tanggung di Desa Kemijen Semarang. Transportasi kereta api memberikan pengaruh yang besar bagi masyarakat sehingga terjadi perubahan sosial dan ekonomi.

Kata Kunci : *Hindia-Belanda, Kereta Api, Tanam Paksa*

**Socio-economic conditions during the construction of the Dutch East Indies railway in
Semarang in the 19th century**

Pepy Rumondang Situngkir
Jurusan Pendidikan Sejarah FIS Universitas Negeri Manado
Email: pepyrumondang@gmail.com

Abstract- This study aims to explain the origins of the railroad in 19th century, describe how there were companies that oversaw the construction of trains and analyze the socio-economic conditions during the 19th century railway construction. The research method used in this research is the historical method of Louis Gottschalk with the following steps of heuristic, criticism, interpretation, historiography. Since the enactment of the liberal economic policies in 1870 in the colonies, foreign investment has exploded. Resulting in the emergence of many factories and plantations in the city and hinterland. Commodities of plantation crops such as sugarcane, coffee, indigo and tobacco are experiencing rapid growth. This growth is not matched by adequate transportation. The Dutch East Indies government tried to overcome this by building railway transportation. The construction of the railway was the largest infrastructure development project in the 19th century and was part of the application of western technology in the Dutch East Indies. *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) began with the construction of Semarang-

Tanggung rail in Kemijen village, Semarang. Rail transportation has a great influence on society so that social and economic changes occur.

Keywords: *Dutch East Indies, Train, Forced Planting*

Pendahuluan

Transportasi adalah sarana angkutan vital dalam kehidupan manusia. Telah lama Indonesia memakai bermacam sarana transportasi. Teknologi bidang transportasi tidak pernah lepas dari kehidupan masyarakat. Pada awalnya manusia masih memakai alat transportasi yang amat sederhana. Seiring berkembangnya zaman, orang mulai menciptakan roda yang ringan dengan menghilangkan bagian tengahnya serta menggantinya dengan jari sehingga kendaraan dapat bergerak lebih cepat.

Masa ini roda tidak terbuat dari kayu lagi, melainkan terbuat dari bahan campuran karet serta baja. Permukaan ban memiliki alur yang dibidang tapak dan berfungsi mencengkeram permukaan tanah selama roda berputar. Transportasi pada abad ke-19 belum baik mengingat sulit akses jalan, masa itu penduduk membawa barang dengan cara dipikul, tetapi dengan bertambahnya jumlah angkutan barang maka transportasi pun berubah menjadi sapi atau kerbau dikenal dengan sebutan dokar, andong, pedati. Tahun 1840 kondisi transportasi Jawa mengalami kekhawatiran sebab banyak sapi atau kerbau yang mati, sebagai akibatnya harga sapi mengalami kenaikan. Banyaknya sapi atau kerbau yang mati serta meroketnya ongkos transportasi tersebut, jelas mempengaruhi lancarnya pengangkutan. Transportasi di Jawa mengalami perubahan besar setelah Gubernur Jenderal Daendels yang berkuasa tahun 1808-1811 memerintahkan pembuatan jalan raya Anyer- Panarukan yang dikenal sebagai jalan raya pos (Grote Postweg).

Pembangunan jalan mengalami peningkatan efisien dimana banyak keperluan yang paling utama hasil perkebunan yang dibawa dari perkebunan. Sejak dibuatnya kebijakan ekonomi liberal tahun 1870 daerah Hindia-Belanda terbuka untuk penanaman modal asing akibatnya tumbuh pabrik dan perkebunan besar di pedalaman. Akibatnya jumlah produksi harus dibawa dari pedalaman ke luar makin meningkat didukung dengan transportasi yang kurang memadai serta butuhwaktu lama.

Gula sebagai ekspor populer masa itu membutuhkan angkutan yang cepat serta aman. Dengan keterlambatan dalam hal pengangkutan menyebabkan hasil perkebunan kualitasnya menurun akibat ditimbun dalam gudang penyimpanan. Sebagai penunjang bagi perkembangan perkebunan yang pesat maka pemerintah Hindia-Belanda membuat alat transportasi salah satunya jaringan perkeretaapian. Sejarah kereta api di Indonesia zaman kolonial dari pembuatan rel pertama Semarang-Tanggung pada tanggal 17 juni 1864 desa Kemijen Semarang, oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele. Pembangunan dilaksanakan oleh maskapai *Nederlansch Indische Spoorwege Maatschappij (NISM)* sebuah kongsi swasta. Pada tanggal 18 Februari 1870, NISM membangun jalur Semarang-Solo-Yogyakarta.

Selanjutnya pada tahun 1875 penguasa Hindia-Belanda mendirikan maskapai *Staatspoorwegen (SS)* yang membuat lintas Surabaya-Pasuruan dan lintas cabang Bangil menuju Malang. *Staatspoorwegen (SS)* sendiri semakin luas hingga cakupannya membangun lintas di berbagai daerah diantaranya lintas Yogyakarta menuju Kroya hingga Priangan ke selatan Bandung-Bogor via Sukabumi dan utara menuju Cirebon hingga Batavia.

Pembuatan lintasan kereta memiliki pengaruh besar terhadap hasil bumi seperti, gula, kopi, tembakau dan lain lain. Memperlancar perdagangan antar desa-kota, mempermudah urbanisasi, serta memperluas mobilitas. Pembangunan jalur kereta yang mendukung lalu lintas Serta membawa perkembangan dalam kehidupan aspek masyarakat Semarang.

Pendekatan dan Metode Penelitian

Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan “strukturisme” sebagaimana dikemukakan Christopher Lloyd. Dimana pendekatan ini menggabungkan pendekatan peristiwa dengan pendekatan struktural. Eksplanasi sejarah yang ditampilkan dari aspek peristiwa tidak

bermakna tanpa struktur-struktur dan determinan lainnya yang terkandung di dalamnya.

Perubahan dan kontinuitas dalam analisis sejarah dipadukan antara urutan peristiwa dengan jalinan struktur-struktur yang ada, maka struktur biasanya muncul dalam pemikiran para pelaku peristiwa (sejarah). Dalam hal ini muncullah pembangunan kereta api abad 19 yang mempengaruhi kondisi sosial ekonomi masa itu.

Metode Penelitian

Sesuai dengan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini, metode yang akan digunakan adalah metode Louis Gottschalk (1975:18) yaitu: (1) Heuristik, dilakukan pengumpulan bahan, sumber dan informasi, baik sumber primer maupun sumber sekunder, dapat dilakukan melalui studi pustaka, kearsipan dan lapangan. (2) Kritik, dalam penelitian sejarah memiliki 2 kategori yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Kritik eksternal adalah menilai aspek-aspek luar sumber yang bertujuan untuk menemukan sumber-sumber yang valid dan untuk mendeteksi sumber palsu. Sedangkan kritik internal ialah menelaah isi dari sumber yang telah didapat. (3) Interpretasi, ialah penafsiran terhadap fakta sejarah yang diperoleh dari buku-buku, arsip yang berhubungan dengan penelitian. (4) Historiografi, merupakan tahap akhir dari penelitian sejarah yaitu tahap penulisan sejarah dari data-data yang dikumpulkan, diverifikasi dan diinterpretasi.

Teknik Pengumpulan data

Dalam penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah: Penelitian kepustakaan (library research) yaitu pertama, mencatat semua temuan yang didapatkan dalam literatur-literatur dan sumber-sumber. Kedua, menggabungkan dan membandingkan informasi yang didapat dan melakukan kritik internal dan eksternal. Ketiga, generalisasi dan kategorisasi yang digunakan untuk menjaga agar alur pikir

sesuai dengan pendekatan yang digunakan. Keempat, melakukan analisis dan penulisan (historiografi).

Hasil Penelitian dan Pembahasan

Keuangan Belanda mengalami defisit akibat perang yang berkepanjangan membuat kas negara kosong. Untuk menyelamatkan negeri Belanda dari kebangkrutan maka pencetus tanam paksa yakni Gubernur Jenderal Johannes Van Den Bosch memunculkan ide baru bidang ekonomi guna menutupi kekosongan kas Belanda, peraturan baru ini dikenal dengan sistem *Cultuurstelsel*.

Sistem tanam paksa yang diterapkan didasarkan pada wajib dan prinsip monopoli. Prinsip yang pertama yaitu Preanger Stelsel atau sistem yang digunakan VOC. Sedangkan sistem yang kedua yaitu memberikan hak monopoli kepada *Nederlandsche Handel Maatschappij* untuk mengangkut hasil produksi di Jawa.

Akibat dari tanam paksa ialah melebarnya bentuk tanah bersama (komunal). Disebabkan para pegawai pemerintah kolonial lebih memperlakukan desa dan tanah pertanian yang dimiliki oleh penduduk desa sebagai satu keseluruhan untuk memudahkan pekerjaan mereka dalam menetapkan tugas penanam paksa yang dibebankan ke masing-masing desa.

Dalam menjalankan tanam paksa pemerintah Belanda memakai kekuasaan bupati sehingga kekuasaan bupati menjadi luas dan pejabat pemerintah memperoleh *cultuurprocenten*. *Cultuurprocenten* ialah persentase dari pendapatan yang diperoleh dari penjualan tanaman ekspor yang diberikan kepada pegawai Belanda, bupati dan kepala desa. Berdasarkan ketentuan resmi mengenai sistem tanam paksa, tanah-tanah milik rakyat yang disediakan hanya meliputi seperlima tanah-tanah milik penduduk desa. Kenyataan praktek lapangan hal ini tidak berjalan, sehingga melebihi separuh atau lebih dari tanah-tanah milik rakyat.

Sejarah Kereta Api

Dengan berlakunya Undang-Undang kegiatan ekonomi mengalami perubahan pesat terutama perkebunan besar. Banyak pabrik dan perkebunan besar tumbuh di daerah pedalaman. Pembuatan jaringan perkeretaapian adalah bagian bagi perkembangan transportasi di Indonesia. Jalur ini menghubungkan wilayah pedalaman dan pabrik serta dermaga. Permohonan ijin pembangunan jaringan kereta diusulkan oleh Kolonel J.H.R Carel Van Der Wijck tahun 1840 yang memperoleh dukungan dari J. Trom untuk mengajukan proposal pembangunan kereta api .

Pembangunan ini dilaksanakan oleh suatu perusahaan swasta bernama NISM. *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). NISM ialah maskapai kereta swasta yang dibentuk 7 Agustus 1863 dibawah pimpinan J.P de Bordes. Pembuatan lintasan kereta dimulai dari Semarang–Tanggung yakni pada tanggal 17 Juni 1864 di Desa Kemijen.

Pembangunan berlanjut meski terkendala dana dan tepatnya tanggal 10 Februari 1870, lintas kereta Surakarta-Tanggung selesai dibangun. Pada bulan November 1871 menteri P. P. Van Bosse mengajukan gagasan undang-undang untuk membangun 4 lintas rel, dimana 3 lintasan akan saling berhubungan dengan lintas Semarang-Solo-Yogyakarta.

Perusahaan *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM).

NISM sebuah maskapai perkeretaapian yang dibentuk 27 Agustus 1863, maskapai ini didirikan oleh W. Poolman, Alex Frazer dan E.H. Kol. Menghubungkan Semarang dan Yogyakarta melewati KedungJati serta Solo termasuk lintas cabang dari KedungJati. Maskapai juga memperoleh proyek untuk pembangunan trayek Batavia(Jakarta)-Buitenzorg (Bogor) lintas ini menghubungkan sentral pemerintahan di Batavia dengan daerah perkebunan di Buitenzorg(Bogor).

Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij

Maskapai mulai beroperasi 28 September 1881, dibentuk oleh 3 orang yaitu

J.F.Dijkman, W.Walker, dan G.H. Clifford. Maskapai kereta ini beroperasi di daerah Jawa Tengah mulai Semarang hingga ke Cepu. Wilayah yang dilewati yaitu Demak, Juana, Purwodadi, Wirosari, Rembang hingga Cepu. Tanggal 5 Mei 1895 maskapai membuka lintas Mayong Pancangan sebab daerah itu mempunyai hasil bumi seperti gula, kapur, kayu jati, kapuk. Sekitar tiga tahun selanjutnya tanggal 1 November 1899 *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) membuat lintas Wirosari-Kradenan, lalu membuka jalur Juana Lasem tanggal 1 Mei 1900. Dan setenga tahun kemudian membuka jalur Mayong- Welahan.

Semarang-Cheribon Stootram Maatschappij (SCS)

Sebuah maskapai kereta yang membuka lintas utara Jawa Tengah mulai Semarang sampai Cirebon dan berakhir di Kadipaten, Majalengka, Jawa Barat. SCS secara lambat laun membangun jalur Semarang-Cirebon yang beroperasi tanggal 1 Februari 1899. Selanjutnya membangun jalur kereta api dari Cirebon ke Kadipaten sepanjang 48 Km, Majalengka. Pengoperasian dimulai dari stasiun Semarang Poncol melalui pesisir utara Jawa menuju kota Pekalongan, Pemalang, Tegal termasuk beberapa jalur cabang menuju Slawi hingga ke Prupuk (bertemu dengan jalur SS).

Kondisi Sosial-Ekonomi

Letak Semarang yang strategis serta kemajemukan penduduk pada masa itu memunculkan berbagai tempat tinggal untuk macam etnis seperti Jawa, Eropa, India, Cina dan pribumi. Penduduk pribumi berlokasi di pinggiran kota dekat dengan akses jalan raya seperti Kampung Lamper Tengah, Lamper Kidul. Kampung pribumi mempunyai tempat tinggal dengan corak yang sederhana dan berada dalam situasi lingkungan yang tidak baik, memiliki sanitasi buruk, kurangnya cahaya serta sirkulasi udara, dan pasokan air kurang, menjadikan hunian ini sebagai hunian kurang nyaman.

Dengan adanya transportasi perkeretaapian menyebabkan sejumlah penduduk menghuni area sekitar halte. Pemukiman yang ada di sepanjang jalur pembuatan kereta Semarang berupa bangunan kecil. Terdapat juga hunian bagi pekerja kereta yang terdapat di sepanjang lintas pembuatan rel kereta api Semarang, berupa pondok-pondok, gerobak-gerobak dorong, emperan-emperan maupun gerbong kereta. Juga terdapat mobilitas sosial masa pembuatan kereta, mobilisasi dilakukan penduduk tidak hanya sekedar dari pedesaan menuju kota melainkan juga dari pusat-pusat perkebunan di wilayah pedalaman. Bagi masyarakat Semarang yang sebagian wilayah tempat tinggal disekitar wilayah yang dilewati kereta api, mobilitas sosial sering terjadi sebab mengalami peningkatan seiring jalur kereta dibuka untuk umum. Adanya mobilisasi akibat modernisasi transportasi oleh Pemerintah Kolonial membuat perpindahan dari desa ke kota. Bertambahnya penduduk yang datang ke kota menyebabkan bertambah banyak kebutuhan akan lahan sebagai hunian.

Para pedagang, priyayi, serta buruh pabrik memanfaatkan sarana transportasi sebab lebih cepat serta murah. Masuknya kereta api telah membawa daya tarik bagi kedatangan sejumlah aktifitas perdagangan seperti pasar bagi pribumi baik di pedesaan maupun perkotaan.

Situasi yang terjadi saat pembangunan kereta yakni meningkatnya kriminalitas penyelundupan candu yang memakai moda transportasi kereta api. Candu gelap disembunyikan melewati wilayah Rembang, Gundih, dan kemudian dipasarkan ke *Vorstenlanden* yakni Surakarta dan Yogyakarta, candu diedarkan melalui warung-warung disekitar perkebunan atau diedarkan disekitar pemukiman-pemukiman penduduk yang berdiri di sepanjang rel kereta api dan di pasar dan desa banyak beredar minuman keras cium dan rokok wangen sebagai barang penikmat.

Berlakunya Undang-Undang Agraria tahun 1870 memperluas industri gula. Situasi terlihat dari timbulnya Jawa sebagai penghasil gula terbesar ditandai dengan adanya pabrik-pabrik gula. Hal ini membuka lowongan

pekerjaan untuk masyarakat desa. Tidak sedikit dari mereka yang meninggalkan desa demi menjadi buruh di pabrik.

Dengan dibukanya pembangunan lintas kereta api Semarang membutuhkan daya buruh dalam jumlah besar. Tenaga kerja rata berasal dari pedesaan. Jenis pekerjaan antara lain pembuatan pematang, pembuatan bahan-bahan pondasi/ beton, bantalan rel. Terbukanya lapangan kerja baru bagi pribumi, memberikan kesempatan kerja dan ilmu baru mengenai teknologi pembuatan kereta api, awalnya pekerja hanya memakai keahlian lokal yang memang sudah sering mereka pakai dalam berbagai tugas sehari-hari.

Lowongan pekerjaan lain yang timbul yakni pekerjaan kuli angkut barang. Pekerjaan dilakukan masyarakat yang tinggal sekitar stasiun. Ada juga warung yang menjual makanan serta minuman khususnya kopi. Terdapat juga penginapan-penginapan bagi warga asing yang ingin menginap semalam. Beriringan tumbuhnya kopulasi Semarang makin ramai maka hotel-hotel semakin berganda dibangun.

Semakin cepat waktu yang dibutuhkan maka semakin cepat pula perputaran uang yang merupakan roda perekonomian, memberikan bukti bahwa transportasi juga meningkatkan taraf hidup masyarakat sekaligus memberikan lowongan kerja baru bagi pribumi

Simpulan

Semakin bertumbuhnya perkebunan membutuhkan pengangkutan lebih efisien yang berguna untuk memperlancar proses produksi. Pembangunan kereta pada 17 Juni 1864 dengan lintas Semarang-Tanggung. Pada proses pembangunan terdapat beberapa perusahaan yang menaungi diantaranya *Nederlansche Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)*, *Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS)*, *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)*.

Transportasi kereta api membawa dampak bagi kehidupan masyarakat di bidang sosial dan ekonomi. Bidang sosial terjadinya migrasi penduduk dari desa ke kota, munculnya warung-warung serta tempat hiburan serta rentannya terjadi tingkat kriminalitas. Sementara di bidang ekonomi keberadaan transportasi kereta api ternyata membangkitkan pusat-pusat ekonomi baru seperti pasar yang bermunculan didekat stasiun, dengan adanya pabrik-pabrik besar membuka lapangan pekerjaan baru.

- Suryo, D. (1989). *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*. Yogyakarta: UGM.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung: Angkasa.

DAFTAR PUSTAKA

- Hartono, K & Wiyono. (1985). *Sejarah Sosial Kota Semarang 1900-1950*. Jakarta, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Hiriyoshi Kano. (1996). *Di Bawah Asap Pabrik Gula: Masyarakat Desa di Pesisir Jawa Sepanjang Abad 20*. Yogyakarta: UGM.
- Kartodidjo, S. (2014). *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900*. Yogyakarta : Penerbit Ombak.
- Liem, Thian Joe. (2004). *Riwayat Semarang*. Jakarta: Hasta Wahana.
- Lombard, Denys. (2000). *Nusa Jawa: Silang Budaya Batas-Batas Pembaratan Jilid I*. Jakarta: Gramedia.
- M.C. Ricklefs. (2008). *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*. Jakarta: Penerbit Serambi.
- Nurhayati Y. (2014). *Sejarah Kereta Api Indonesia*. Klaten: CV Rizki Mandiri.
- Prayogo, Y. B., dkk. 2017. *Kereta Api di Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap*. Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher.
- Riyanto, B. (2000). *Iklan Surat Kabar dan Perubahan Masyarakat di Jawa Masa Kolonial (1870-1915)*. Yogyakarta: Tarawang.
- Subarkah, I. (1993). *Sekilas 125 tahun Kereta Api: 1867-1992*, Bandung: Grafika.
- Suhartono. (1991). *Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta (1830-1920)*, Yogyakarta: PT.Tiara Wacana.