

PERKEMBANGAN PERKERETAAPIAN PADA MASA KOLONIAL DI SEMARANG TAHUN 1867-1901

Yusi Ratnawati

Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang
historiaunnes@gmail.com

ABSTRACT

Semarang chosen as the initial construction of railroads because the city has an important role for government Kolonila Netherlands. In addition to administration as the city of Semarang also serve as a center of trade, especially sugar at that time became the main commodity. The development of railways in Semarang very rapidly even to say Semarang is a center for the development of railways. There are at least six stations in the city of Semarang is Kemijen station, station Jurnatan, Jomblang station, Pendikran stations, stations and station Tawang Poncol. Based on the research that has been done can be obtained information that (1) the history of railways in Indonesia began with the construction of a rail network that connects between Semarang-Vorstenlanden under the supervision of NISM. Construction of the railroad network continues to spread throughout the islands of Java and outside Java. Implementation of development carried out by the SS and SSS which is owned by the Government. (2) The development of transport, railways in Semarang started with the construction of a railway between Semarang (Kemijen) and responsibilities. In 1900 the railway industry in Hyderabad is increasing with the presence of several private companies that build roads tram. (3) The role perkretaapian in Semarang accelerate the mobility of people in the city of Semarang. This is because the increase in plantation crops and agriculture encourages the Government of the Netherlands East Indies add ground transportation that can penetrate into the interior regions of Central Java at a cost that is cheaper, faster to transport the plantation and agriculture in a large capacity so the government built a railroad.

Keywords: Development, Railways.

ABSTRAK

Semarang dipilih sebagai awal pembangunan rel kereta api sebab kota ini memiliki peran penting bagi pemerintah Kolonila Belanda. Selain sebagai kota administrasi Semarang juga dijadikan sebagai pusat perdagangan terutama gula yang pada saat itu menjadi komoditas utama. Perkembangan perkeretaapian di Semarang sangat pesat bahkan bisa dikatakan Semarang merupakan pusat bagi perkembangan perkeretaapian. Setidaknya ada 6 stasiun di kota Semarang ini yaitu stasiun Kemijen, stasiun Jurnatan, stasiun Jomblang, stasiun Pendikran, stasiun Tawang dan stasiun Poncol. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diperoleh informasi bahwa (1) sejarah perkeretaapian di Indonesia diawali dengan pembangunan jaringan rel yang menghubungkan antara Semarang-Vorstenlanden di bawah pengawasan NISM. Pembangunan jaringan jalan rel kereta api terus meluas keseluruh Jawa dan pulau-pulau di luar Jawa. Pelaksanaan pembangunan dilakukan oleh SS dan SSS yang merupakan milik Pemerintah. (2) Perkembangan transportasi, kereta api di Semarang di mulai dengan pembangunan jalan kereta api antara Semarang (Kemijen) dan Tanggung. Tahun 1900 industri perkeretaapian di Semarang semakin bertambah dengan hadirnya beberapa perusahaan swasta yang membangun jalan-jalan trem. (3) Peranan perkretaapian di Semarang mempercepat terjadinya mobilitas penduduk dikota Semarang. Hal ini karena peningkatan hasil perkebunan dan pertanian mendorong Pemerintah Hindia Belanda menambah transportasi darat yang dapat menembus ke wilayah-wilayah pedalaman Jawa Tengah dengan biaya yang lebih murah, lebih cepat untuk mengangkut hasil perkebunan dan pertanian dalam kapasitas yang besar sehingga Pemerintah membangun jalan kereta api.

Kata Kunci: Perkembangan, Perkeretaapian.

Alamat korespondensi

Gedung C2 Lantai 1, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang
Kampus Sekaran, Gunungpati, Kota Semarang 50229

PENDAHULUAN

Pada akhir abad ke-19 kapitalisme di negeri Belanda berkembang pesat yang akhirnya mempengaruhi pula kegiatannya di tanah jajahan Indonesia. Adanya perubahan politik dan perekonomian yang terjadi di Indonesia adalah atas dorongan kaum indistri dan kapitalis yang ada pada waktu itu berkuasa di parlemen Belanda. Hal ini membawa pengaruh bagi Indonesia yakni diterapkannya politik liberal yang ditandai dengan dikeluarkannya Undang-undang agraria dan Undang-Undang gula pada tahun 1870.

Penerapan Undang-Undang ini membawa pengaruh masuknya pemerintah liberal di Indonesia di mana kegiatan ekonomi mengalami perkembangan pesat terutama perkebunan-perkebunan besar dan tambang-tambang yang digunakan untuk industri ekspor. Sebagai penunjang bagi perkembangan perkebunan dan pertambangan yang pesat maka pemerintah Belanda telah membangun berbagai prasarana sebagai alat transportasi yang salah satunya yaitu dengan membangun jaringan jalan kereta api (Kartodirdjo 1987:360).

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai dari pembangunan rel pertama Semarang-Tanggung pada tanggal 17 juni 1864 desa Kemijen Semarang. Pembangunan rel pertama kereta api di Indonesia, sebagian nesar dilakukan oleh perusahaan-perusahaan swasta. Akan tetapi pemerintah juga membangun untuk pertama kalinya jalur Surabaya-Pausruan-Malang pada tahun 1879 (Santoso 1983:3).

Usulan mengenai pembangunan jaringan kereta api dilontarkan oleh kolonel Jhn. Van Der Wijk dan mendapat dukungan dari J. Trom, seorang insinyur kepala bagian pengairan dan bangunan. Pada tahun 1860 Raja Willem III memerintahkan menteri urusan jajahan T.J Stiljes untuk mengadakan penelitian. Atas penelitian yang dilakukannya, T.J. Stiljes menyarankan agar pembangunan rel lewat Ungaran-Salatiga. Nederlands Indische Spoorweg Maatschaj (NISM) sebuah perusahaan swasta yang kemudian memulai pembangunan jalan kereta api di Indonesia dari desa Kemijen Semarang pada tanggal 17 Juni 1864. Enam tahun kemudian kereta api yang pertama melaju pada tanggal 10 Agustus 1870 dan pada tahun 1874 jalur kereta api sudah sampai di Yogyakarta. Untuk kantor pusat NISM menggunakan Gedung Lawang Sewu terletak di jalan Bojong 160 (sekarang jalan Pemuda 160), sampai sekarang gedung ini menjadi salah satu peninggalan sejarah kota sema-

rang (Santoso 1983:5).

Semarang dipilih sebagai awal pembangunan rel kereta api sebab kota ini memiliki peran penting bagi pemerintah Kolonial Belanda. Selain sebagai kota administrasi Semarang juga dijadikan sebagai pusat perdagangan terutama gula yang pada saat itu menjadi komoditas utama. Perkembangan perkeretaapian di Semarang sangat pesat bahkan bisa dikatakan Semarang merupakan pusat bagi perkembangan perkeretaapian. Setidaknya ada 6 stasiun di kota Semarang ini yaitu stasiun Kemijen, stasiun Jurnatan, stasiun Jomblang, stasiun Pendikran, stasiun Tawang dan stasiun Poncol.

Stasiun Poncol dan stasiun Tawang selesai dibangun pada tahun 1914 dan masih berfungsi hingga saat ini. Stasiun Tawang dibangun oleh NISM diresmikan pada tahun 1914. Pada tahun yang sama Semarang-Cirebon-Stroomtram Maatschappij (SCS) juga menyelesaikan pembangunan stasiun barunya. Dalam perjalanan sejarahnya di stasiun Poncol ini muncul suatu pemberontakan berupa pemogokan yang dilakukan oleh para buruh kereta api. Namun aksi pemogokan yang terjadi pada tahun 1920 ini dapat diredakan (Inglesson 2004: 48).

Mengkaji perkembangan dari perkeretaapian di Semarang adalah sangat menarik. Semarang pernah dijadikan sebagai pusat perkembangan kereta api dan trem, sehingga menjadikan Semarang sebagai kota besar utama yang menyangkut jalan kereta api dan trem dalam sejarah Indonesia. Beberapa bangunan yang berkaitan dengan sejarah perkeretaapian di Semarang sampai sekarang masih ada beberapa yang dapat disaksikan. Bangunan-bangunan tersebut antara lain : bekas kantor NISM didaerah pemuda yang lebih di kenal dengan sebutan Lawang Sewu, stasiun Tawang dan stasiun Poncol. Namun sayang beberapa bekas stasiun telah berubah fungsi menjadi perumahan ataupun kawasan pertokoan seperti bekas stasiun Jurnatan dan stasiun Pendikran.

METODE PENELITIAN

Metode yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode sejarah. Metode sejarah adalah proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masalampau (Gottschalk, 1975: 32). Dengan adanya penelitian berdasarkan metode tersebut diharapkan dapat menghasilkan penulisan ilmiah dengan suatu kegiatan yang obyektif, sistimatis dan logis. Adapun langkah-langkah da-

lam metode sejarah meliputi, heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi.

PEMBAHASAN

Perkembangan Perkeretaapian di Semarang

Pelopor perkeretaapian di Indonesia adalah NV Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij, suatu badan usaha swasta yang berdiri pada tahun 1862. Berdasarkan konsesi yang diberikan oleh Pemerintah kolonial Belanda, NISM membuka jalur kereta api yang pertama yang menghubungkan antara Semarang-Vorstenlanden. Pembukaan jalur kereta api inilah yang menandai dimulainya sejarah perkeretaapian di Indonesia dan sekaligus di Semarang. Berdasarkan *Conssesie Gouvernement Besluit No.1* tanggal 28 Agustus 1862 proses pembangunan dilaksanakan dari desa Kemijen menuju ke stasiun Tanggung (berada di daerah Purwodadi).

Pada awal digunakannya kereta api sebagai salah satu sarana transportasi di Semarang, diantara penduduk pribumi berkembang anggapan bahwa kereta api merupakan kendaraaan hantu. Munculnya anggapan ini karena pada saat pembangunan jalan kereta api banyak memakan korban jiwa. Orang-orang yang bekerja dalam pembangunan jaringan rel yang mati dianggap menjadi tumbal bagi kelancaran proyek ini.

Lahirnya kaum pribumi terpelajar yang semakin banyak akibat pelaksanaan politik etis lambat laun mengikis anggapan konyol masyarakat tentang kereta api. Seiring dengan pesatnya kemajuan perdagangan kota Semarang semenjak ditetapkan menjadi Gemente pada tahun 1906, mobilitas penduduk di kota inipun berkembang cepat. Semakin lama banyak orang-orang pribumi yang memilih kereta api ataupun trem untuk memudahkan kegiatan mereka. Meskipun tidak dapat dipungkiri bahwa dalam pemanfaatan jasa kereta api antara golongan pribumi dan golongan masyarakat Eropa tetap ada perbedaan fasilitas ke dalam kelas-kelas tertentu. Untuk kereta api penumpang dibedakan dalam tiga kelas yaitu kelas I, kelas II, dan kelas III. Selain kelas-kelas ini juga tersedia kereta khusus yang digunakan oleh para pedagang yang akan ke pasar dan lain-lain. Masyarakat bumi putera tidak dibolehkan menaiki kereta kelas I meskipun mereka dapat membayarnya (Tim Telaga Bakti Nusantara Jilid 1 1997:111).

Beberapa bangunan stasiun yang ada di Semarang sekitar tahun 1900 adalah sebagai berikut : stasiun Kemijen, stasiun Jurnatan,

stasiun Pendrikan, stasiun Jomblang, stasiun Tawang, dan stasiun Poncol. Berbicara mengenai sejarah perkeretaapian tentunya tidak dapat dilepaskan dari stasiun Kemijen. Hal ini disebabkan stasiun ini merupakan stasiun tertua sekaligus yang pertama di Indonesia dan Semarang. Desa kemijen, tempat stasiun tersebut berdiri masih ada sampai saat ini, tepatnya berada disekitar jalan Ronggowarsito. Namun sayang bekas dari bangunan stasiun Kemijen sudah tidak ada lagi. Sebagian besar disebabkan oleh genangan air dari rawa-rawa di sekitar bekas bangunan tersebut, disamping bahan bangunannya sendiri yang tidak permanen.

Pembangunan perkeretaapian oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda selain bertujuan untuk memenuhi keperluan kaum kolonial, juga dimaksudkan untuk memajukan pertumbuhan perekonomian penduduk di Negara jajahan yaitu Indonesia. Semenjak dioperasikannya jaringan kereta api abad ke-19, alat angkut ini menjadi pilihan utama penduduk. Hal ini dimungkinkan karena pendapatan pribumi yang lebih baik, biaya perjalanan dengan menggunakan transportasi kereta api lebih murah dan lebih cepat dibanding menggunakan alat transportasi lain yang sudah ada.

Di sepanjang rel, khalayak ramai terbiasa menjadikannya sebagai sarana angkutan sehari-sehari. Anak-anak sekolah, pegawai pemerintah dan swasta menjadikan kereta api jarak dekat sebagai alat transportasi pulang pergi setiap harinya. Selanjutnya di berbagai stasiun kecil yang terpencil letaknya, dikenal adanya hari-hari pasar tertentu waktunya. Pada hari-hari pasar ini para pedagang kecil berbondong-bondong mendatangi stasiun-stasiun terpencil, dengan barang dagangannya yang didatangkan dari kota-kota. Biasanya para pedagang pria membawa barang-barang pikulan, sedangkan para pedagang wanita dengan barang-barang gendongannya maupun dipikul di atas kepala.

Kalangan pribumi banyak mendapat kesempatan atau peluang kerja dengan beroprasi kereta api. Perusahaan kereta api milik pemerintah *Staats Spoorwegen* (SS) tercatat orang yang bekerja sebanyak 30.100 pegawai. Dari jumlah tersebut sebanyak 100 orang insinyur golongan atas dan 2.500 orang golongan menengah terdiri dari bangsa Belanda, sisanya sebanyak 27.500 orang pegawai berasal dari kalangan pribumi yang menjadi tenaga inti untuk mengoprasi kereta api (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997: 84-85).

Daya Angkut Jaringan Kereta Api Di Semarang Tahun 1867-1901 (Manusia Dan Barang)

Kereta api di Pulau Jawa bertalian erat dengan kebutuhan akan sarana pengangkutan barang-barang atau hasil produksi. Peningkatan hasil perkebunan dan pertanian, mendorong pemerintah Hindia Belanda menambah transportasi darat yang dapat menembus ke wilayah-wilayah pedalaman Jawa Tengah dengan biaya yang lebih murah, lebih cepat untuk mengangkut hasil perkebunan dan pertanian dalam kapasitas yang besar sehingga pemerintah membangun jalan kereta api. Pembangunan lintas rel kereta api ini bertujuan untuk mengangkut hasil bumi dari wilayah pedalaman yang akan dieksport melalui pelabuhan Semarang, dan memajukan pertumbuhan ekonomi penduduk pribumi di Semarang. Dalam hal ini kegiatan penyaluran hasil-hasil perkebunan ke pelabuhan-pelabuhan untuk selanjutnya dieksport ke luar negeri melalui pelabuhan-pelabuhan yang terletak di pantai utara Pulau Jawa, seperti Tanjung Mas di Semarang dan Tanjung Priok di Jakarta. Barang-barang ekspor yang penting diantaranya gula, kopi, tembakau, kulit pohon kina, lada, minyak kelapa sawit, karet, dan batu bara. Angkutan gula dan batu bara dilakukan secara massal dengan kereta api. Kapasitas produksi pabrik gula yang terbesar berada di Jawa Tengah dan Jawa Timur. Dari jumlah tersebut sebagian besar diangkut dengan kereta api dan 90% dari hasil diangkut ke pelabuhan dengan menggunakan kereta api untuk dieksport ke luar negeri (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:120).

Kereta api memiliki kapasitas yang besar dan kecepatan yang tinggi. Kereta api swasta Semarang-Surakarta menggunakan ukuran yang terbesar di Jawa dan daya jelajahnya 30 km per jam. Sebagai perbandingan, sebuah gerobak lokal yang ditarik dua ekor sapi atau kerbau memiliki kapasitas 5 sampai 7 pikul barang (kira-kira 300 sampai 420 kilogram). Kuli rata-rata hanya mampu membawa $\frac{1}{2}$ sampai 1 pikul barang (kira-kira 31 sampai 62 kilogram) dan hanya mampu menempuh 18 sampai 24 km per 24 jam. Pengangkutan barang-barang dari Semarang-Surakarta (berjarak 110 km) karenanya ditempuh sekitar 3,5 jam dengan kereta api, akan tetapi sampai sekitar 6 hari dengan gerobak lokal atau 4 hari dengan kuli. Sama halnya pengangkutan antara Semarang dan Kedungjati (berjarak 35 km) ditempuh dalam waktu 1 jam dengan kereta api, akan tetapi dengan gerobak lokal atau kuli memerlukan 1 sampai $1\frac{1}{2}$ hari (Djoko Suryo, 1989:

157-159). Maka angkutan barang kereta api memerlukan banyak gerbong kereta, karena barang-barang yang diangkutnya beraneka ragam. Oleh karena itu, bentuk gerbong barang harus disesuaikan dengan muatan yang diangkutnya. Ada beberapa tipe gerbong dalam kereta api, tipe-tipe gerbong yang dimaksud diantaranya yaitu :

Gerbong "G" untuk memuat barang-barang dan pintunya dapat ditutup.

Gebong "P" untuk memuat barang-barang yang berupa batangan atau yang bentuknya panjang.

Gerbong "V" untuk memuat ternak.

Gerbong "Z" untuk memuat pasir.

Gerbong "K" untuk memuat benda-benda cair seperti minyak, bensin dan lain sebagainya.

Tipe gerbong-gerbong tersebut di atas kebanyakan milik pemerintah (SS), namun ada juga gerbong-gerbong barang yang pemiliknya bersifat lokal (swasta), seperti gerbong ketel (K) milik Sawahlunto atau Ombilin (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 110).

Penumpang

Di pulau jawa kereta api banyak berperan sebagai alat angkutan umum, dan mengemban fungsi sebagai sarana angkutan cepat jarak jauh. Kalangan pribumi di Jawa sangat menggemari kereta api pasar untuk perjalanan jarak dekat dan kereta api campuran. Kalangan pribumi mengangkut hasil pertanian dan memasarkannya ke tempat-tempat ramai di sekitar jalan kereta api. Selain itu terdapat murid-murid atau pelajar sebagai pelanggan tetap yang bepergian ke sekolah lanjutan di kota-kota besar. Mereka bersama pegawai-pegawai kantor dan penumpang-penumpang lain naik kereta api penumpang biasa yang perjalannnya sudah di atur sehingga dapat memenuhi kebutuhan para pemakai.

Kereta api ekspres dan kereta api cepat disediakan khusus untuk melayani masyarakat kelas menengah ke atas dan pedagang-pedagang menengah ke atas. Fasilitas kereta penumpang diperbaiki, waktu tempuh diperpendek, kecepatan ditambah, dan saat berhenti di stasiun abtara dipersingkat. Dengan cara0cara tersebut mutu pelayanan dapat ditingkatkan dan masyarakat pemakai semakin menyenanginya (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 121-122).

Kereta penumpang berupa kereta atau gerbong yang digunakan untuk mengangkut manusia. Kereta penumpang diperlukan dalam jumlah banyak, di dalam kereta penumpang

diberi gang sebagai ruang untuk berjalan di tengah-tengahnya. Di bagian kiri dan kanan gang ditempatkan kursi-kursi bagi para penumpang. Khususnya bagi rakyat kecil atau penduduk bumi putera di pasang tiga garis yang membujur sejajar kereta.

Kereta penumpang di bagi ke dalam kelas-kelas, ada tiga macam kelas yaitu :

Kereta kelas I atau seri A.

Kereta kelas II atau seri B, dan

Kereta kelas III atau seri C.

Di luar ketiga seri tersebut di atas, terdapat kereta tipe lain seperti :

Seri D untuk barang-barang bagasi atau hantaran.

Seri F sebagai kereta makan.

Seri M sebagai kereta khusus untuk para pedagang kecil yang akan ke pasar dan lain-lain.

Pada Kereta api penumpang ada tiga kelas, kelas terakhir lazimnya diperuntukkan bagi kaum pribumi dengan papan bertuliskan *Inlanders* (Sartono Kartodirdjo, 1990 : 367). Perbedaan kelas juga didasarkan atas perbedaan tarif, yang terperinci di bawah ini :

Kelas 1 5 ½ sen per km

Kelas 2 3 sen per km

Kelas 3 1 sen per km

Pada masa kolonial masyarakat bumi putera tidak dibenarkan menggunakan kereta kelas I, sekalipun mereka mampu membayar mereka tidak diperbolehkan untuk menaikinya (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997 : 111-112).

PENUTUP

Simpulan

Peranan perkeretaapian di Semarang mempercepat terjadinya mobilitas penduduk dikota Semarang. Hal ini karena peningkatan hasil perkebunan dan pertanian mendorong pemerintah Hindia Belanda menambah transportasi darat yang dapat menembus ke wilayah-wilayah pedalaman Jawa Tengah dengan biaya yang lebih murah, lebih cepat untuk

mengangkut hasil perkebunan dan pertanian dalam kapasitas yang besar sehingga pemerintah membangun jalan kereta api. Pembangunan lintas kereta api ini bertujuan untuk mengangkut hasil bumi dari wilayah pedalaman yang akan dieksport melalui pelabuhan Semarang dan memajukan pertumbuhan perekonomian penduduk pribumi di Semarang. Fungsi kereta api adalah untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan, pertanian, barang, dan ternak.

DAFTAR PUSTAKA

- Gotschalk, Louis. 1975. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Inglesson, John. 2004. *Tangan Dan Kaki Terikat. Dinamika Buruh, Sarekat Kerja Dan Perkotaan Masa Kolonial*. Terjemahan Iskandar P. Nugroho. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Kartodirdjo, Sartono . 1987. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 (Dari Emporium sampai Imporium) Jilid 1*. Jakarta : Gramedia.
- Kartodirjo, Sartono dan Djoko Suryo. 1991. *Sejarah Perkebunan di Indonesia: kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media
- Poesponegoro, Mawarti Djoened dan Nugroho Notosusanto. 1993. *Sejarah Nasional Indonesia IV*. Jakarta: Balai Pustaka
- , 1984. *Sejarah Nasional Indonesia VI*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Suryo, Djoko. 1984. *Sejarah Sosial Pedesaan Karisidenan Semarang 1830-1900*. Yogyakarta : PAU. SS. UGM.
- Santoso, Roesdi. 1988. *Kereta Api Dari Masa Kemasa*. (tidak terbit).
- Tim, Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung. CV. Angkasa.
- Tim, Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*. Bandung. CV. Angkasa.