

# **PENGERAHLAN TENAGA KERJA DALAM PEMBANGUNAN PERKERETAAPIAN JALUR SEMARANG-KEDUNGGJATI 1864-1870**

## ***LABOR DEPLOYMENT IN THE CONSTRUCTION OF THE SEMARANG-KEDUNGGJATI RAILWAY LINE 1864-1870***

Oleh: Ega Wahyudi, Prodi Ilmu Sejarah, Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta, [wahyudiega32@gmail.com](mailto:wahyudiega32@gmail.com)

### **Abstrak**

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui bagaimana sistem ketenagakerjaan dan juga proses pembangunan jalur kereta api Semarang-Kedungjati. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah kritis yang menggunakan empat tahapan penelitian. Tahapan penelitiannya adalah heuristik, verifikasi atau kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengeralahan tenaga kerja dalam pembangunan jalur kereta api Semarang-Kedungjati tahun 1864-1870 setidaknya membutuhkan kurang lebih 941 pekerja pembangunan per hari dan sekitar 368736 pekerja per 14 bulan kerja dari tahun 1867-1868. Ada dua sistem dalam pembayaran upah tenaga kerja, yaitu upah harian dan upah atas dasar kontrak. Pembangunan perkeretaapian jalur Semarang-Kedungjati ini setidaknya mengeluarkan 57,50 persen dari total pengeluaran pembangunan hanya untuk membayar para pekerja. Dampaknya menyebabkan Kedungjati menjadi daerah yang ramai. Kedungjati menjadi tempat untuk beristirahat para pekerja, pada mulanya dengan bertempat tinggal di pondok-pondok sederhana, seperti gubuk dari bamboo, bahkan banyak yang bermalam di emperan. Pembangunan jalur kereta api ini juga merangsang bertumbuhnya ekonomi pasar pada wilayah Karesidenan Semarang

**Kata Kunci:** *Pekerja, Kereta Api, Semarang-Kedungjati*

### **Abstract**

This study aimed at discovering how the employment system and the construction process of the Semarang Kedungjati railway line. This study used a critical historical method which has 4 stages of research. The stages of research are heuristics, verification, and source criticism, interpretation, and historiography. The results of this study showed that deployment of labor in the construction of the Semarang Kedungjati railway line in 1864-1870 at least required approximately 941 workers per day and approximately 368736 workers per 14 months in 1867-1868. There are two systems in payment labor wages; daily wage and contract-based wage. The construction of the Semarang Kedungjati railway line spent at least 57,50 percent of the total expenditure only to pay workers. The impact is causing Kedungjati becomes a crowded area. Kedungjati becomes a rest place for the workers, at first they living in simple huts, such as bamboo huts, even many of them stay overnight in porch.

**Keywords:** *Worker, Train, Semarang-Kedungjati*

## PENDAHULUAN

Tahun 1830 perekonomian baik di Indonesia maupun di negeri Belanda, sangat memburuk. Hutang semakin besar, untuk menutupi biaya perang kemerdekaan Belgia dan perang Diponegoro. Oleh karena itu untuk menghindari kebangkrutan negerinya, pemerintah Belanda mengharapkan Jawa bisa memberi hasil yang cukup untuk mengisi kekosongan kas.<sup>1</sup> Kemudian van den Bosch akan memusatkan politik kolonial pada produksi yaitu dengan menggunakan tenaga rakyat untuk penanaman hasil-hasil yang dapat dijual di pasaran dunia.

Pada tahun 1830, atas inisiatif Gubernur Jendral Johannes van den Bosch, di Jawa dimulailah sistem tanam paksa. Tujuan diberlakukannya sistem tanam paksa ialah selain mentransformasi Pulau Jawa menjadi *exporter* besar-besaran dari produk agraria. Dengan keuntungan dari penjualannya terutama mengalir ke kas Belanda juga untuk memproduksi berbagai komoditi yang ada permintaannya di pasaran dunia. Pada masa itu melimpahnya hasil perkebunan seperti kopi, karet, kina, kakao, kapas, pala, lada dan sebagainya, menuntut adanya sarana transportasi

modern yang lebih efisien dan cepat, yaitu kereta api. Karena telah dirasakannya kesulitan sarana dan prasarana transportasi di Pulau Jawa ditinjau tidak hanya dari sudut ekonomi tapi juga pertahanan dan keamanan, gagasan pembangunan jaringan kereta api muncul dari Kolonel J.H.R. Van Der Wijk pada 15 Agustus 1840 karena menurut dia pembangunan jaringan kereta api di Eropa telah berhasil memecahkan masalah transportasi dan memberikan keuntungan di bidang pertahanan.<sup>2</sup>

Pemerintah Belanda mengeluarkan konsesi kepada *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) untuk membangun jalur kereta api Semarang-Surakarta-Yogyakarta, yang termasuk daerah *Vorstenlanden* yang kaya dengan produksi tebu, kopi, tembakau, jati kayu dan lain-lain. Dalam rangka melaksanakan konsensi tersebut diatas, setelah diadakan persiapan-persiapan, maka pada hari jumat tanggal 7 Juni 1864 di Desa kemijen (Semarang) diselenggarakan upacara sebagai tanda pekerjaan pemasangan rel dimulai. Sebagai puncak acara ditandai dengan

<sup>1</sup> DPP Jawatan Kereta Api, *Sejarah Perkeretaapian di Indonesia I*, Bandung: Incarto Indonesia, hlm. 12

<sup>2</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, APKA: Bandung, hlm 48

pencangkulan tanah pertama oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda L.A.J Baron Sloet van den Beele.

## METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini digunakan metode sejarah kritis. Menurut Louis Gottschalk, metode sejarah adalah proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau.<sup>3</sup> Metode sejarah kritis terdiri dari empat tahap penelitian, yaitu:

### 1 Heuristik (Pencarian Sumber)

Heuristik merupakan pemilihan sesuatu subjek dan pengumpulan informasi mengenai subjek. Kegiatan ini ditujukan untuk menemukan serta mengumpulkan jejak dari peristiwa sejarah yang sebenarnya mencerminkan berbagai aspek aktivitas manusia masa lampau. Tempat-tempat yang digunakan untuk pengumpulan sumber antara lain: situs Delpher.nl, Perpustakaan Kota Yogyakarta, UPT Perpustakaan UNY, Perpustakaan FBS UGM, Laboratorium Jurusan Pendidikan Sejarah, BPAD DIY, Perpusda Semarang, Museum Kereta Api Ambarawa. Sumber yang digunakan dalam penulisan ini adalah sumber primer dan sekunder. Sumber

primer yang digunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu:

*De Spoorweg Samarang-Vorstenlanden*, 1870

*De Bordes, De Werken van den Spoorweg Semarang-Vorstenlanden, (Overdrukt uit het Tijdschrift van het koninklijk Instituut van ingenieurs, 1871-1872)*

Sumber sekunder yang digunakan antara lain:

Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012

Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, Yogyakarta: Pusat Antar Universitas Studi Sosial Universitas Gadjah Mada, 1989

DPP Jawatan Kereta Api, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Icaro Indonesia: Bandung

Eddy Supangkat, *Ambarawa: Kota Lokomotif Tua Town of Ancient Locomotives*, Griya Media: Salatiga, 2008

Helius Sjamsuddin dan H. Ismaun, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Proyek Pendidikan Tenaga Akademik, 1996

<sup>3</sup>Louis Gottschalk, "Understanding History", a.b. Nugroho Notosusanto, Mengerti Sejarah, (Jakarta: UI Press, 2008), hlm. 39

Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*,

Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013

Louis Gottschalk, “*Understanding*

*History*”, a.b. Nugroho

Notosusanto, *Mengerti Sejarah*,

Jakarta: UI Press, 2008

Riwanto Tirtosudarmo, *Mencari*

*Indonesia: Demografi Politik pasca*

*Soeharto*, LIPI: Jakarta

Soegiri, *Transportasi dan*

*Perkembangan Jawa Tengah 1850-*

*1900*, Yogyakarta, 1976

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah*

*Perkembangan Indonesia Jilid I*

*dan II*, Bandung: Angkasa, 1997

## 2 Verifikasi (Kritik Sumber)

Verifikasi atau kritik sumber merupakan suatu pengujian sumber dan menganalisis secara kritis mengenai keotentikan sumber-sumber yang telah dikumpulkan. Hal ini mengenai asli atau tidaknya sumber-sumber yang telah dikumpulkan sehingga isinya benar-benar merupakan fakta sejarah. Fakta adalah data-data yang telah teruji kebenarannya melalui kritik sumber.<sup>4</sup>

Kritik sumber ada dua macam yaitu, otentitas atau keabsahan sumber atau kritik ekstern dan kredibilitas atau

kebiasaan dipercayai atau kritik intern.<sup>5</sup>

Kritik sumber ekstern merupakan kritik sumber sejarah dari luar, misalnya mengenai keaslian dari kertas yang dipakai, ejaan, tinta, gaya tulisan, dan semua penampilan luarnya untuk mengetahui keunikannya. Kritik sumber intrern atau kritik dari dalam yaitu penilaian atau pengujian sumber sejarah dari isi sumber dokumen tersebut, sehingga sumber tersebut dapat dianalisis berdasarkan isinya.

## 3 Interpretasi (Penafsiran)

Interpretasi ada dua macam, yaitu analisis dan sintesis.<sup>6</sup> Analisis disini berarti menguraiakan sedangkan Sintesis berarti menyatukan. Intepretasi juga dapat diartikan sebagai merangkai fakta-fakta sejarah yang telah ditemukan dan ditetapkan melalui kritik sumber ekstern maupun intern agar menjadi sebuah makna yang saling berhubungan.

## 4 Historiografi

Historiografi atau penulisan sejarah adalah langkah terakhir dalam penulisan karya sejarah, rekonstruksi masa lampau yang tersusun secara

<sup>4</sup> Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm. 7.

<sup>5</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), hlm. 77.

<sup>6</sup> *Ibid.*, hlm. 78-79.

sistematis, bulat, dan jelas dalam bentuk cerita sejarah.<sup>7</sup> Beberapa prinsip yang harus dipegang penulis selama proses ini antara lain: prinsip strelialisasi (cara membuat urutan peristiwa) yang didalamnya memerlukan prinsip-prinsip seperti prinsip kronologi (urutan waktu), prinsip kausalitas (hubungan dengan sebab akibat) dan bahkan kemampuan imajinasi atau kemampuan menghubungkan peristiwa-peristiwa yang terpisah-pisah menjadi suatu rangkaian yang masuk akal dan mampu dipahami pembaca.

## PEMBAHASAN

### A. Sejarah Kereta Api di Indonesia

Perkembangan transportasi tidak pernah lepas dari perkembangan manusia itu sendiri. Terlihat jelas juga dari bergantungnya manusia dengan transportasi, jika pada suatu saat transportasi terganggu, terganggu pula pemenuhan kebutuhan sehari-hari suatu masyarakat. Oleh karena itu, transportasi sangat dirasakan keperluannya bagi keberlangsungan hidup manusia. Pada tahun 1750, Inggris mengalami yang

namanya Revolusi Industri, yang membawa perubahan besar terhadap kemajuan mesin-mesin, sistem-sistem yang digunakan dalam pabrik, dan lain-lain. Salah satu penemuan dalam bidang transportasi adalah dari Stephenson yang menemukan lokomotif.<sup>8</sup> Lokomotif pertama kali dibuat pada tahun 1829, Dengan ini maka terjadilah suatu transportasi kereta api, yang dapat mengadakan pengangkutan di daerah dengan biaya yang jauh lebih murah daripada kendaraan lain. Oleh karena itu pada masa kolonial kereta api juga dipakai pemerintah Hindia Belanda di Indonesia, untuk memenuhi kebutuhan transportasinya.

Tahun 1830 keadaan perekonomian baik di Indonesia maupun di negeri Belanda, sangat memburuk. Hutang semakin besar, untuk menutupi biaya perang kemerdekaan Belgia dan perang Diponegoro. Oleh karena itu untuk menghindari kebangkrutan negerinya, pemerintah Belanda mengharapkan Jawa bisa memberi hasil yang cukup untuk mengisi kekosongan kas.<sup>9</sup> Kemudian van den Bosch akan memusatkan politik kolonial pada produksi yaitu dengan menggunakan

<sup>7</sup> Helius Sjamsuddin dan H. Ismaun, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Proyek Pendidikan Tenaga Akademik, 1996), hlm. 12.

<sup>8</sup> DPRI, *Kereta Api Indonesia*, hlm. 16

<sup>9</sup> DPP Jawatan Kereta Api, *op.cit*, hlm. 12

tenaga rakyat untuk penanaman hasil-hasil yang dapat dijual di pasaran dunia.

Pada tahun 1830, atas inisiatif Gubernur Jendral Johannes van den Bosch, di Jawa dimulailah sistem tanam paksa. Tujuan diberlakukannya sistem tanam paksa ialah selain mentransformasi Pulau Jawa menjadi *exporter* besar-besaran dari produk agraria. Dengan keuntungan dari penjualannya terutama mengalir ke kas Belanda juga untuk memproduksi berbagai komoditi yang ada permintaannya di pasaran dunia. Pada masa itu melimpahnya hasil perkebunan seperti kopi, karet, kina, kakao, kapas, pala, lada dan sebagainya, menuntut adanya sarana transportasi modern yang lebih efisien dan cepat, yaitu kereta api. Karena telah dirasakannya kesulitan sarana dan prasarana transportasi di Pulau Jawa ditinjau tidak hanya dari sudut ekonomi tapi juga pertahanan dan keamanan, gagasan pembangunan jaringan kereta api muncul dari Kolonel J.H.R. Van Der Wijk pada 15 Agustus 1840 karena menurut dia pembangunan jaringan kereta api di Eropa telah berhasil memecahkan masalah transportasi dan memberikan keuntungan di bidang pertahanan.<sup>10</sup> Usulan itu tidak segera terwujud, sementara perdebatan terus

berlangsung tentang siapa yang akan membangun rel.

Pemerintah Belanda mengeluarkan konsesi kepada *Nederlandsch Inddische Spoorweg Maatschappij* (NISM) untuk membangun jalur kereta api Semarang-Surakarta-Yogyakarta, yang termasuk daerah *Vorstenlanden* yang kaya dengan produksi tebu, kopi, tembakau, jati kayu dan lain-lain. Dalam rangka melaksanakan konsesi tersebut, diadakan persiapan-persiapan, maka pada hari Jumat tanggal 7 Juni 1864 di Desa Kemijen (Semarang) diselenggarakan upacara ditandai dengan pencangkulan tanah pertama oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda L.A.J. Baron Sloet van den Beele.

### **B. Pengerahan Tenaga Kerja dalam Pembangunan Jalur Semarang-Kedungjati**

Dalam perkembangan perkeretaapian kontribusi pekerja sangat membantu dalam kelancaran berkembangnya kereta api di Indonesia. Dimulai dari pembangunan jalan kereta api dari Semarang ke Kedungjati pada tahun 1864-1868 dengan sendirinya memerlukan tenaga kerja buruh dalam jumlah yang besar setidaknya dalam 14 bulan kerja (Januari 1867- Februari 1868) membutuhkan sekitar 360.000 pekerja

<sup>10</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit*, hlm 48

untuk pembangunan jalur Semarang-Kedungjati ini atau sekitar 940 orang setiap harinya. Pekerjaan ini menyelesaikan 19,19 persen jalur yang menghubungkan Tanggung dengan Kedungjati.<sup>11</sup> Perekrutan tenaga kerja pada bagian terakhir ini terasa lebih sulit karena persaingan dengan perekrutan tenaga kerja untuk perbaikan pelabuhan di Semarang pada waktu yang sama.<sup>12</sup> Para tenaga kerja buruh sebagian besar berasal dari daerah distrik-distrik pedesaan disekitarnya. Mereka bekerja untuk beberapa bagian, khususnya pembangunan pematang-pematang dan bangunan-bangunan yang tinggi, dan pada pekerjaan yang berhubungan dengan keahlian teknik.<sup>13</sup>

Pada bagian yang pertama, yaitu jalur antara Semarang menuju Kedungjati, bahan-bahan pondasi sebagian besar terdiri atas pasir yang diangkut dari pantai sekitar kota Semarang, dan dari Sungai-sungai untuk jalur menuju Tanggung dan Kedungjati.

---

<sup>11</sup>*Ibid*

<sup>12</sup>*De Bordes, De Werken van den Spoorweg Semarang-Vorstenlanden, (Overdrukt uit het Tijdschrift van het koninklijk Instituut van ingenieurs, 1871-1872), hlm. 10*

<sup>13</sup> Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, (Yogyakarta: PAU-SS-UGM, 1989), hlm. 113

Seperti halnya dengan pembuatan pematang-pematang, pembuatan bahan-bahan pondasi/beton juga dikerjakan oleh tenaga kerja tidak terlatih, tetapi untuk mengerjakan bantalan rel dan pembuatan rel dibutuhkan beberapa tenaga kerja yang sangat terlatih, termasuk tukang kayu dan pandai besi.

Para tukang sebagian berasal dari desa-desa dalam Distrik-distrik Singen Kidul, Manggar, Grobogan, Purwodadi, Wirasari, Kragenan, dan Salatiga, dimana tumbuh hutan jati dan juga tersedia *blandong*, yaitu para tukang jati. Biasanya mereka bekerja dalam kelompok yang terdiri dari 32 orang di bawah seorang *mandor* (kepala tukang) seorang. Disamping menyiapkan bantalan rel, mereka juga dipekerjakan untuk pembuatan pintu, kerangka-kerangka jendela, gardu-gardu, gerbong-gerbong, pembangunan stasiun, dan lain-lain. Setiap kelompok dalam setiap harinya rata-rata mampu menyelesaikan 10 meter persegi pondasi ataupun tembok-tembok tebal, 7,5 meter persegi dinding vertikal ataupun dinding-dinding sayap, dan 4 meter persegi lengkungan urung-urung kecil.<sup>14</sup>

Pada mulanya, bantalan rel dibuat tidak hanya dibuat dari kayu jati setempat saja, akan tetapi juga dari kayu

---

<sup>14</sup>*Ibid*, hlm. 115

besi/ulin dan kayu pinus dari Kalimantan, demikian pula kayu jati dan ulin didatangkan dari Singapura.<sup>15</sup> Sejak kayu jati sulit dan mahal apabila dengan cara diimpor, sebagian besar bantalan rel dibuat dari kayu jati lokal yang ditebang dari hutan-hutan dekat jalan kereta api. Bantalan-bantalan rel (yang panjangnya 2,60 meter, lebar 0,26 meter dan tingginya 0,13 meter) dipasang secara berselang-seling dengan jarak 1,435 meter.

Mereka bekerja dibawah Kepala Tukang dan para ahli teknik dari barat dalam membangun jembatan, saluran-saluran air, lengkungan jalan kereta api, terowongan, pagar, dan petunjuk-petunjuk jalan. Beberapa pembuat paku keliling direkrut dari Surabaya, tetapi mereka tidak terbiasa mengerjakannya dengan bahan tembaga yang mengakibatkan mereka tidak mampu bekerja pada jembatan-jembatan besi. Untuk mengatasi para pembuat paku keliling, sejumlah besar para pembuat paku keliling baru dilatih dan para pembuat paku keliling yang mutunya baik didatangkan dari Semarang dengan upah yang tinggi. Banyak para tukang ukur yang berasal dari daerah yang sama juga diikutsertakan dalam pekerjaan ini.

Pekerjaan menukang merupakan bagian penting dari pekerjaan-pekerjaan yang berhubungan dengan keahlian teknik. Para tukang batu nampaknya mudah diperoleh karena, banyak orang Jawa yang terbiasa dengan pekerjaan ini. Bahan-bahan untuk membuat batu bata yang biasa dipergunakan, yaitu yang dibuat dari adukan semen dan yang dibuat dari batu murni. Pada jalur Tanggung menuju Jengkilon misalnya, batu batanya berupa batu murni yang lebih murah daripada batu bata adukan semen yang dipergunakan di jalur Semarang-Tanggung. Dari tahun 1864 sampai 1869, tidak kurang dari 64.000 meter kubik batu bata dibuat.

Akhirnya sejumlah pekerja pun di rekrut dari Madura untuk mengatasi kekurangan tenaga kerja, tapi itu juga tidak bertahan lama. Mereka melarikan diri karena tak tahan dengan cuaca dan kondisi geografis di daerah Semarang - Tanggung dan lebih memilih bekerja di kampung halamannya di daerah timur Jawa. Kemudian sejumlah pekerja Cina juga pernah direkrut dari luar Semarang atas rekomendasi pemerintah untuk menutupi kekurangan tenaga kerja, khusus untuk tukang kayu. Mereka pun tak tahan lama, meninggalkan pekerjaannya dan mencari pekerjaan lain seperti berdagang atau pekerja di pabrik-

<sup>15</sup>De Bordes, *op.cit*, hlm. 42



pabrik swasta segera setelah jalan kereta api mencapai Tanggung.

Masalah Upah nampaknya pada pembangunan jalur Semarang-Kedungjati ini, tidak begitu tinggi apabila dibandingkan dengan pembayaran untuk pekerjaan yang sama di negara-negara lain pada masa itu, terutama dengan mempertimbangkan kenyataan bahwa kadang-kadang pekerjaan terasa berat, khususnya pada musim hujan dan di daerah-daerah yang berbatu.<sup>16</sup> Untuk pekerjaan mengangkut pasir pantai para pekerja dibayar  $f$  0,75 permeter kubik, dan 0,35 sampai 0,55 permeter kubik untuk pasir sungai.<sup>17</sup> Dalam pekerjaan pembuatan pintu, kerangka-kerangka jendela, gardu-gardu, pembangunan stasiun, mereka dibayar antara  $f$  0,50 sampai  $f$  0,80 per hari untuk pekerjaan biasa (pekerjaan yang tidak membutuhkan keahlian), akan tetapi untuk pekerjaan-pekerjaan yang khusus (pekerjaan yang dihitung per meter kubik) mereka mendapatkan  $f$  15,00 sampai  $f$  17,00 per meter kubik dan untuk pekerjaan-pekerjaan kasar (yang membutuhkan tenaga), dan  $f$  27,00 sampai  $f$  36,00 per meter kubik

untuk pekerjaan halus (yang membutuhkan keahlian).

Dalam perjanjiannya, seorang Kepala Tukang mendapatkan upah  $f$  1,60 per hari, seorang tukang batu mendapat  $f$  0,90, seorang buruh bangunan  $f$  0,72 dan buruh-buruh lainnya mendapat upah  $f$  0,50 per hari. Upah harian untuk seorang pandai besi relatif tinggi, seorang pandai besi yang bermutu baik dibayar antara  $f$  0,80 sampai  $f$  1,50 per hari, dan bagi pandai besi biasa dibayar antara  $f$  0,60 sampai  $f$  1,00 per hari. Upah harian yang baik, yaitu mereka yang bekerja pada jembatan-jembatan besi, namun demikian sulit diperoleh angka yang tetap bagi upah harian ini. namun dalam pelaksanaannya sebagian upah harian mereka dibayarkan dalam bentuk jatah makan/ransum, sehingga dalam kenyataannya seorang Kepala Tukang mendapatkan upah  $f$  1,50, seorang tukang batu mendapat  $f$  0,60 sampai  $f$  0,80, dan bagi para buruh bangunan mendapatkan upah  $f$  0,40 sampai  $f$  0,50.<sup>18</sup>

Ada dua sistem pembayaran dalam membayar para tenaga kerja pekerja kereta api, yaitu: upah harian dan upah atas dasar kontrak. Sebagian besar pekerja lebih senang dibayar

---

<sup>16</sup>*Ibid*, hlm. 14

<sup>17</sup>*Ibid*, hlm. 44

---

<sup>18</sup>*Ibid*, hlm. 10

dengan upah harian tapi pihak perusahaan untuk beberapa proyek tidak mudah untuk memenuhinya. Pada

pembangunan pematang-pematang, misalnya, perusahaan tidak bersedia membayar upah harian perorangan, karena pekerjaan dilakukan oleh beribu-ribu orang pekerja setiap harinya, dan hasil perorang dalam sehari tidak menentu.

Sistem pembayaran pada pembangunan upah harian diberikan setelah 10 jam kerja, itupun uang yang diterima dipotong ransum (makanan) yang diberikan saat istirahat. Untuk upah kontrak, pihak Belanda lebih menyukai memberi sistem upah ini, karena pekerjaan yang dilakukan terlihat nyata berapa luas yang sudah dikerjakan (meter kubik). Pada upah kontrak pekerja akan dibayar per meter kubik yang sudah dikerjakan, dimana diawal pekerjaan, kepala mandor memberikan uang muka sebagai bukti kontrak dan sisanya saat pekerjaan sudah diselesaikan. Tapi, dalam sistem pembayaran upah ini, banyak pekerja yang nakal dengan cara memperlambat pekerjaannya agar tetap mendapatkan ransum makanan tiap harinya.

### C. Dampak Pembangunan Jalur Semarang-Kedungjati

Pengaruh pembangunan jalan kereta api swasta dari Semarang-Kedungjati terhadap desa-desa dapat dilihat dari banyaknya uang yang dikeluarkan proyek di daerah itu. Pembangunan jalan kereta api dari Semarang menuju Kedungjati dari bulan Juni 1868 setidaknya memerlukan pengeluaran f 17.366.870 yakni untuk membayar para pekerja pada pembangunan pematang-pematang bagian atasnya, dan pekerjaan-pekerjaan yang berhubungan dengan keahlian teknik yang mencapai 57,50 persen, hamper semua pekerjaan ini dilakukan oleh orang-orang desa setempat. Jadi hampir f 10 juta beredar di daerah ini selama enam tahun pembangunan jalan kereta api, atau rata-rata sekitar f 1,6 juta pertahun.<sup>19</sup>

Ini merupakan jumlah yang luar biasa yang beredar tanpa tanam-tanaman hasil panen yang diusahakan pemerintah dan boleh jadi uang yang berarti ini belum terlihat sebelumnya. Betapa besar pengaruh bertambahnya peredaran uang terhadap pengaruh kehidupan ekonomi desa-desa di daerah-daerah pembangunan jalan kereta api barangkali dapat dilihat dari

<sup>19</sup>Djoko Suryo, *op.cit*, hlm. 120

pertumbuhan pusat-pusat sosial dan perdagangan yang baru di sepanjang jalan kereta api.

Penunjukan Kedungjati sebagai persimpangan jalan kereta api yang kemudian menjadi lintasan utama dari arah timur menuju Gundi dan dari arah barat daya menuju Ambarawa dan jauhnya sebagian besar jalan kereta api menjadi daerah yang terkemuka. Dari semula Kedungjati dipilih daripada Tempuran sebagai persimpangan jalan kereta api jalur utama Semarang-Surakarta dan cabang Kedungjati-Ambarawa. Dalam pembangunan ini, perusahaan jawatan kereta api Hindia Belanda membuat Kedungjati sebagai tempat pemberhentian untuk bagian pertama (jalur Semarang-Kedungjati), bagian kedua (jalur Kedungjati-Surakarta) dan untuk bagian keempat (jalur cabang Kedungjati-Ambarawa). Banyak dari jalur-jalur ini melintasi hutan-hutan jati dan daerah-daerah tidak berpenghuni yang terbentang luas di seputar Kedungjati.

Kedungjati tampaknya mempunyai daya tarik bagi para buruh dan pekerja jalan kereta api lainnya sebagai tempat istirahat dan bermalam, sementara mereka bekerja di daerah-daerah sekitarnya. Sepertinya ini merupakan hal yang penting bagi bertambahnya jumlah penduduk

sementara dari tahun 1867, yaitu dari jalur Tanggung-Kedungjati mulai dibangun dan telah dioperasikan. Pada saat yang sama, jalur Kedungjati-Surakarta juga mulai dibangun, diikuti jalur cabang Kedungjati-Ambarawa. Pekerja pada jalur-jalur ini sebagian besar berasal dari desa-desa di

Kabupaten Semarang, Demak, Grobogan, dan Salatiga. Pada pengerjaan pembuatan jalur kereta api di Semarang banyak mengerahkan warga dari wilayah Semarang dan sekitarnya, mulai dari Grobogan itu sendiri, lalu Ambarawa, Demak, dan Salatiga. Tampaknya para buruh yang datang untuk bekerja Hanya sebagian kecil yang datang dari luar, seperti sejumlah orang Madura dan Cina yang dipekerjakan pada pembangunan jalur Semarang-Tanggung, terutama selama periode 1865-1867.<sup>20</sup> Para pendatang lainnya datang untuk bekerja sekitar tahun 1869, khususnya dari Jepara, Rembang, dan Blora, akan tetapi mereka lebih banyak dipekerjakan pada pembangunan jalur Surakarta-Yogyakarta daripada di jalur-jalur utara. Pada mulanya pekerja bertempat tinggal di pondok-pondok sederhana, seperti gubuk-gubuk dari bambu, bahkan banyak dari mereka yang bermalam di

---

<sup>20</sup>*Ibid*, hlm 123

emperan-emperan, digerobak-gerobak dorong maupun di gerbong-gerbong kereta. Pada saat yang sama, beberapa rumah pekerja, gudang, tempat-tempat kerja dibangun di tempat itu dimana stasiun Kedungjati dibangun kemudian.<sup>21</sup>

Hal ini diikuti dengan munculnya pedagang-pedagang eceran. Sejumlah pedagang keliling wanita yang berasal dari desa-desa jauh datang untuk membuka warung (kedai), dan menjual minuman kopi dan makanan-makanan bagi para buruh dan pendatang lainnya.<sup>22</sup> Pasar, warung-warung penjual makanan dan toko-toko penjual eceran lainnya juga segera dibangun, hal ini menggambarkan naiknya tingkat kegiatan-kegiatan perdagangan.

Kehidupan masyarakat bawah tampaknya bertambah makmur. Terbukti dengan adanya kehidupan malam. Banyak buruh-buruh yang menikmati kehidupan malamnya dengan permainan gamelan atau pagelaran musik Jawa klasik yaitu kegemaran orang-orang Jawa sementara yang lainnya menikmati hiburan yang lain. Perjudian tampaknya menjadi kegemaran para buruh. Pasar di

waktu malam digunakan sebagai pusat beberapa macam perjudian, seperti rolet dan domino, dimana mereka banyak menghabiskan uang. Mereka juga berjudi di mana pun mereka mendapat kesempatan, bahkan di dalam gerbong-gerbong yang sedang melaju membawa tanah ataupun bahan-bahan lainnya.<sup>23</sup>

Kemungkinan para buruh juga menggunakan uangnya untuk candu dan prostitusi. Pada mulanya tidak ada candu secara sah di Kedungjati, akan tetapi di Layangan beberapa kilometer kearah utara tersedia candu secara sah. Di antara pengisap-pengisap candu ini, sebagian besar pengisap berat adalah orang Cina. Seperti halnya dengan kebanyakan para pengisap candu berat, mereka yang ada di Kedungjati yang menderita luka-luka pun diperhatikan. Ada sebuah rumah sakit yang dibangun; yang dikelola oleh para dokter Eropa dan dokter Jawa atau tenaga medis lainnya.

Ada beberapa bukti bahwa penginapan-penginapan para buruh di Kedungjati dihuni oleh orang-orang yang berpindah-pindah atau para pekerja lepas yang berasal dari daerah-daerah yang sangat jauh, boleh jadi beberapa di antaranya ialah para penjahat. Kelompok

<sup>21</sup> De Bordes, *De Werken van den Spoorweg Semarang-Vorstenlanden*, hlm 58

<sup>22</sup> Djoko Suryo, *Op.cit*, hlm. 123

<sup>23</sup> Riwanto Tirtosudarmo, *Mencari Indonesia: Demografi Politik pasca Soeharto*, (LIPI: Jakarta), hlm. 23

inilah yang diperkirakan harus bertanggungjawab atas pemogokan dan kerusakan yang terjadi selama pembangunan jalan-jalan kereta api di daerah-daerah sekitarnya. Pemogokan ini misalnya, terjadi pada jalur-jalur Tanggung-Kedungjati. Tidak ada alasan-alasan yang jelas dari sumber-sumber Belanda atas pemogokan-pemogokan ini, akan tetapi kemungkinan mereka menghubungkannya dengan upah dan kondisi kerja di daerah-daerah berat.

Pemogokan-pemogokan ini memperlambat pembangunan jalan kereta api di kedua jalur itu.

Pembangunan jalan kereta api melewati daerah-daerah yang sebelumnya tertutup merangsang pertumbuhan beberapa kampung baru seperti tempat-tempat perhubungan dan kegiatan-kegiatan sosial-ekonomi. Pertumbuhan tempat baru semacam itu juga didorong oleh datangnya para buruh yang bekerja pada pembangunan jalan kereta api. Beberapa tempat perhubungan dan desa-desa baru di sepanjang jalur jalan kereta api ini ialah Alas Tua, Tanggung, Kedungjati, Telawa, Padas, Serang, Gundi dan Salam.

Kedungjati menjadi gambaran terbaik dari tempat-tempat baru yang bisa muncul. Tempat ini tidak hanya tumbuh menjadi desa yang penting akan

tetapi sungguh-sungguh menjadi tempat perhubungan yang menonjol antara Semarang dan daerah wilayah kerajaan. Jaringan transportasi dan pasar-pasar secara berarti dipengaruhi oleh pembangunan jalan kereta api di Semarang yang dikelola oleh kerajaan. Jalan kereta api mengalihkan jaringan lalu lintas perdagangan dari daerah pedalaman ke pesisir, dari lalu lintas lama ke lalu lintas baru. Pasar-pasar baru tumbuh sebagai pusat-pusat kegiatan perdagangan dan perhubungan untuk melayani bertambahnya kegiatan perdagangan di daerah pedesaan. Semuanya ini berperan membuka desa-desa pedalaman lebih lanjut terhadap komoditi impor dan pengaruh ekonomi dunia.

Kemudahan untuk mencapai kota-kota distrik ini disebabkan oleh jalan-jalan pemerintah yang menjadikan tempat-tempat perhubungan bagi desa-desa, demikian pula pusat pasar lokal bagi daerah sekitarnya. Tiga tingkatan utama dari unit-unit pasar yang terkemuka ialah kota pelabuhan Semarang, pusat kota distrik-distrik lokal, dan pasar-pasar pedesaan, ketiganya merupakan tipe-tipe dari sistem pasar, yang memudahkan interaksi ekonomi antara kota-kota distrik dengan daerah-daerah pedesaan.

Pengaruh besar dari pembangunan jalan kereta api terlihat nyata, dalam rentan waktu 1864-1870. Beberapa jalan-jalan baru dibuka di daerah-daerah pedalaman (khususnya bagian sebelah utara dari jalan kereta api) sebagai dampak dari perbaikan atau pembukaan jalan-jalan di daerah pedalaman untuk memenuhi persyaratan kerja pembangunan.<sup>24</sup> Sebelum Tanggung terkenal sebagai tempat pemberhentian kereta api pertama, tidak ada satu pun desa yang terkenal. Hal ini diikuti dengan petumbuhan jalan-jalan setapak baru yang menghubungkan Tanggung dengan desa-desa yang terpencil. Karna banyaknya tuntutan-tuntutan akan permintaan jalan baru, banyak jalan-jalan baru dibuka untuk akses ke stasiun maupun hanya untuk jalan setapak untuk memudahkan akses ekonomi.

### KESIMPULAN

Dibukanya jalur Semarang-Tanggung 1864, lalu Semarang Kedungjati 1868 menjadi pondasi kemajuan bidang transportasi darat di wilayah Jawa. Perkembangan perkeretaapian memicu berkembangnya sektor sektor lain di Indonesia termasuk ekonomi dan transportasi. Biaya transportasi untuk pengiriman barang bisa lebih dipangkas

dengan adanya kereta api. Selain biaya, waktu dan tenaga lebih sedikit digunakan, juga jumlah pengiriman barang bisa lebih meningkat dengan hanya sekali pengiriman.

### DAFTAR PUSTAKA

#### Arsip dan terbitan Resmi:

*De Spoorweg Samarang-Vorstenlanden*, 1870

*De Bordes, De Werken van den Spoorweg Semarang-Vorstenlanden, (Overdrukt uit het Tijdschrift van het koninklijk Instituut van ingenieurs, 1871-1872)*

#### Buku-Buku :

Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012)

Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, Yogyakarta: Pusat Antar Universitas Studi Sosial Universitas Gadjah Mada, 1989

DPP Jawatan Kereta Api, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Icarto Indonesia: Bandung

Eddy Supangkat, *Ambarawa: Kota Lokomotif Tua Town of Ancient Locomotives*, Griya Media: Salatiga, 2008

Helius Sjamsuddin dan H. Ismaun, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan

<sup>24</sup>Djoko Suryo, *op.cit*, 128

Kebudayaan Direktorat Jenderal  
Pendidikan Tinggi Proyek  
Pendidikan Tenaga Akademik,  
1996

Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*,  
Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013

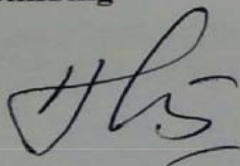
Louis Gottschalk, "*Understanding  
History*", a.b. Nugroho  
Notosusanto, *Mengerti Sejarah*,  
Jakarta: UI Press, 2008

Riwanto Tirtosudarmo, *Mencari  
Indonesia: Demografi Politik pasca  
Soeharto*, LIPI: Jakarta

Soegiri, *Transportasi dan  
Perkembangan Jawa Tengah 1850-  
1900*, Yogyakarta, 1976

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah  
Perkembangan Indonesia Jilid I  
dan II*, Bandung: Angkasa, 1997

**Pembimbing**



**Mudji Hartono**  
NIP. 19550115 198601 1 001

**Yogyakarta, 22 Februari 2019  
Reviewer**



**Ririn Darini**  
NIP. 19741118 199903 2 001