

**PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DAN
PENGARUHNYA TERHADAP INDUSTRI PERKEBUNAN
DI SURAKARTA TAHUN 1864-1930**

JURNAL SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Yogyakarta untuk
Memenuhi Sebagian Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Pendidikan



oleh:

Wisnu Happy Eko Saputro

Dosen Pembimbing:

Dr Dyah Kumalasari, M.Pd.

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA
2014**

**PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DAN
PENGARUHNYA TERHADAP INDUSTRI PERKEBUNAN DI SURAKARTA
TAHUN 1864-1930**

Oleh:

Wisnu Happy Eko Saputro dan Dr. Dyah Kumalasari, M.Pd.²

¹Wisnujelek@gmail.com

ABSTRAK

Transportasi kereta api berpengaruh besar terhadap perkembangan industri perkebunan di Surakarta. Transportasi kereta api berperan sebagai pengangkut hasil perkebunan. Hasil perkebunan di Surakarta yang meningkat, membuat dibutuhkannya alat transportasi yang efektif dan memadai untuk mengangkutnya. Penelitian ini bertujuan untuk: (1) mendeskripsikan awal masuknya transportasi kereta api di Surakarta; (2) mendeskripsikan perkembangan transportasi kereta api dan perkembangan industri perkebunan di Surakarta tahun 1864-1900; (3) menganalisis pengaruh transportasi kereta terhadap industri perkebunan di Surakarta tahun 1900-1930.

Penelitian ini menggunakan metode sejarah kritis. Metode sejarah adalah cara yang digunakan dalam merekonstruksi masa lampau. Penelitian ini melalui 5 tahap, yaitu pemilihan topik, pengumpulan sumber, kritik sumber, interpretasi dan tahap yang terakhir ialah historiografi.

Hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa; (1) Munculnya industri perkebunan di Surakarta dilatar belakangi oleh sistem pajak tanah, sewa tanah, dan tanam paksa. Perkembangan industri perkebunan yang pesat membuat alat transportasi yang ada tidak memadai lagi untuk mengangkut hasil panen, transportasi kereta api dibuat untuk mengatasi masalah pengangkutan; (2) Tahun 1864-1900 perkembangan transportasi kereta api telah meningkatkan hasil perkebunan kopi, tembakau, tebu, dan indigo. Transportasi kereta api dapat mengangkut hasil panen perkebunan lebih banyak dan cepat, sehingga banyak pengusaha swasta yang mendirikan perkebunan di wilayah Surakarta; (3) Pengaruh transportasi kereta api berlanjut sampai tahun 1900-1929. Peningkatan terlihat dari perkebunan gula yang menjadi primadona di pasar Eropa dan didukung dengan transportasi kereta api. Peningkatan hasil perkebunan terutama gula berhenti tahun 1930 karena pengaruh krisis ekonomi dunia.

Kata Kunci: *Kereta api, industri perkebunan, Surakarta, dan 1864-1930.*

**THE TRAIN TRANSPORTATION DEVELOPMENT AND ITS EFFECT
ON THE PLANTATION INDUSTRY IN SURAKARTA IN 1864-1930**

Wisnu Happy Eko Saputro dan Dr. Dyah Kumalasari, M.Pd.²

¹Wisnujelek@gmail.com

ABSTRACT

The train transportation had a significant effect on the plantation industry development in Surakarta. It served as a means of transporting plantation products. The plantation products in Surakarta increased, making it necessary to provide effective and adequate means of transportation to carry them. This study aims to: (1) describe the beginning of the train arrival in Surakarta; (2) describe the development of the train

transportation and the plantation industry in Surakarta in 1864-1900; (3) analyzed the effect of the train transportation on the plantation industry in Surakarta in 1900-1930.

The study employed the critical historical method. The historical method is a way to reconstruct the past. It employed five stages, i.e.: topic selection, source collection, source criticisms, interpretation, and historiography.

The research findings were as follows. (1) The appearance of the plantation industry in Surakarta was triggered by the land taxation system, land rent, and forced cultivation. The rapid plantation industry development made the available means of transportation inadequate to carry crop products. The train transportation was made to cope with transportation problems. (2) In 1864-1900 the train transportation development increased the products of coffee, tobacco, sugar cane, and indigo plantation. The train transportation was capable of carrying plantation crop products more and quickly so that a lot of private entrepreneurs established plantations in the area of Surakarta. (3) The effect of the train transportation lasted until 1900-1929. The improvement was visible from the sugar plantations which became the primary commodity in European markets and was supported by the train transportation. The improvement of the plantation crops, especially sugar, ended in 1930 because of the effect of the world's economic crisis.

Keywords: *train, plantation industry, Surakarta, 1864-1930*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara. Transportasi juga sebagai dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi.¹ Kereta api merupakan salah satu transportasi yang penting dalam dunia perekonomian. Kereta api di Surakarta

Berkembangnya trem dan kereta api di Surakarta membuat pertumbuhan perekonomian di Surakarta semakin meningkat. Para petani dan masyarakat di pedalaman mulai bisa menjual hasil panennya dengan lancar ke kota setelah masuknya transportasi kereta api. Masuknya transportasi kereta api berpengaruh terhadap industri perkebunan di Surakarta. Kereta api mampu mengangkut hasil panen perkebunan lebih banyak dan lebih cepat.

Tahun 1912 didirikan juga SI (Serikat Islam) di Surakarta yaitu suatu perkumpulan pedagang-pedagang yang ada di Surakarta. Tujuan SI untuk mengembangkan perekonomian,² terutama perekonomian masyarakat Jawa melalui perdagangan.

A. Kajian pustaka

Kajian pustaka merupakan telaah terhadap pustaka atau teori yang menjadi landasan pemikiran.³ Peneliti perlu mengkaji tentang keadaan industri perkebunan di Surakarta ketika mempelajari transportasi kereta api di Surakarta.

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi.⁴ Perekonomian dan transportasi tidak

¹ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004, hlm. 6.

² Suhartono, *Sejarah Pergerakan Nasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1994, hlm. 33.

³ Jurusan Pendidikan Sejarah, *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Skripsi*. Yogyakarta: Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi UNY, 2006, hlm. 3.

dapat dipisahkan, yaitu berfungsi sebagai distributor dalam kegiatan ekonomi. Salah satu alat transportasi yang paling berpengaruh adalah Kereta api. Buku “*Manajemen Transportasi*” karya Abbas Salim tahun 2004 mengkaji tentang pentingnya transportasi dalam dunia perekonomian.

Hasil perkebunan diangkut menggunakan andong, pedati, dan cekar atau gerobak pada transportasi darat sedangkan dari transportasi air menggunakan sungai Bengawan Solo. Dalam buku :*Apanage dan Bekel Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920*” karya Suhartono pada tahun 1991 menjelaskan tentang perekonomian pedesaan sebelum adanya kereta api di Surakarta.

Atas alasan ekonomi inilah Franssen van De Putte menginginkan dibuatnya jalur kereta api dari Semarang ke Surakarta dan Yogyakarta. Pada tahun 1864 mulailah dibuat jalur dari Semarang ke Surakarta dan Yogyakarta. Hal ini dijelaskan dalam buku “*Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*” yang ditulis oleh tim Telaga Bakti Nusantara tahun 1991.

Jalur kereta api yang dahulunya dari Semarang-Petjorongan-Gubug-Purwodadi-Surakarta ke Djokja.⁵ Jalur ini berkembang hingga menjadi Empat jalur ini diantaranya pertama, rute Semarang- Kedungjati dibagi dua yaitu Semarang-Tanggung dan Tanggung-Kedungjati dimulai tahun 1864-1867. Kedua, dari Kedungjati-Surakarta, ketiga dari Surakarta-Yogyakarta dan terakhir dari Kedungjati- Ambarawa. Dijelaskan dalam buku “*Kisah Kereta Api Indonesia*” karya R. Oerip Simeon tahun 1953.

Permasalahan terjadi pada 1870an, NISM selaku pemegang ijin pembangunan kereta api mengalami kekosongan keuangan. Permasalahan yang ada dalam perkembangan kereta api ini dibahas dalam buku *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita*, yang ditulis oleh Imam Subarkah tahun 1992.

Pada awalnya transportasi kereta api digunakan untuk mengangkut hasil panen dari perkebunan dan hasil tekstil, namun dalam perkembangannya transportasi kereta api digunakan juga untuk membawa penumpang yang ingin berpergian. Penjelasan ini diperoleh penulis melalui buku “*Spoor Masa Koloial : Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*”, yang ditulis oleh Waskito Widi Wardjojo tahun 2013.

Ekspor dan Impor di Surakarta tidak melalui jalur sungai ataupun jalur darat yang lambat namun sudah menggunakan transportasi yang lebih ideal yaitu transportasi kereta api. Penjelasan ini diperoleh dalam buku “*Kapitalisme Bumi Putra Perubahan Masyarakat Mangkunegaraan*”, karya Wasino tahun 2008.

B. Metode Penelitian

Dalam menulis karya ilmiah yang berbentuk skripsi tentunya harus menggunakan metode sejarah kritis dan harus mengandalkan sumber-sumber atau literatur guna mencari dan menggali informasi suatu peristiwa sejarah berdasarkan fakta-fakta Sejarah. Kuntowijoyo mengatakan ada lima langkah dalam penulisan sejarah, yaitu pemilihan topik, heuristik (pengumpulan sumber), verifikasi (kritik sejarah, keabsahan sumber), interpretasi (terdiri dari analisis dan sintesis), dan historiografi/penulisan.⁶

⁴ Abbas Salim, *op.cit.*, hlm. 6

⁵ Oerip R Simeon, *Kereta Api Indonesia*. Bandung: Pengurus Besar Persatuan Buruh Kereta -Api, 1953, hlm. 36.

⁶ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Bentang, 2001, hlm. 90.

PEMBAHASAN

1. Masuknya Transportasi Kereta Api di Surakarta

Masuknya transportasi kereta api dilatar belakangi oleh sistem perekonomian Hindia-Belanda. Sistem perekonomian Hindia-Belanda itu adalah sewa tanah, pajak tanah dan tanam paksa. Sistem-sistem perekonomian ini kemudian menyebabkan munculnya industri perkebunan. Industri-industri perkebunan ini kemudian terus berkembang di Wilayah Surakarta. Sistem-sistem perekonomian yang diterapkan oleh Pemerintah Hindia-Belanda mendorong berkembangnya industri perkebunan.

Secara tidak langsung memang sistem perekonomian ini tidak diterapkan di Surakarta, sebagai contoh sistem tanam paksa. Sistem tanam paksa ini di terapkan oleh Johannes Van de Bosch, tugasnya adalah meningkatkan produksi tanaman ekspor yang tidak dapat dicapai oleh pemerintahan sebelumnya.⁷ Sistem tanam paksa memang tidak diterapkan di wilayah Surakarta, tetapi berpengaruh besar dalam perkembangan industri perkebunan di Surakarta. Pengaruh ini terlihat dengan diterapkannya sistem tanah *apanege dan Bekel*. Sistem ini membuat masyarakat tidak leluasa dalam mengolah tanah mereka, selain itu mereka harus membayar pajak kepada para *Bekel*. *Bekel* merupakan bagian dari politik kolonial untuk eksploitasi.⁸ *Bekel* ini yang memegang peran penting, dimana pajak dikumpulkan kepada para *bekel* melalui *sikep*.

Perkembangan perkebunan yang pesat tidak dimbangi dengan transportasi yang memadai. Terdapat dua jenis transportasi tradisional yang ada di Surakarta, seperti transportasi air dan transportasi darat.⁹ Gerobak atau cicar merupakan transportasi darat dan perahu merupakan transportasi air tidak mampu lagi untuk mengangkut hasil perkebunan yang semakin meningkat. Keadaan ini menimbulkan usulan untuk dibangunnya transportasi kereta api di Surakarta. Usulan pertama diajukan pada tahun 1840, tetapi usulan ini tidak langsung ditanggapi oleh Pemerintah Hindia-Belanda. Ide pembangunan transportasi kereta api diajukan oleh Kolonel Jhr. Van Der Wijk seorang militer, pada tanggal 15 Agustus 1840.¹⁰ Kereta api baru mulai dibangun pada tahun 1864, setelah melalaui berbagai perdebatan di pemerintahan.

2. Transportasi Kereta Api di Surakarta Tahun 1864-1900

Pembangunan transportasi kereta api pertama adalah jalur Semarang-*Vorstenlanden*. Pemerintah menyerahkan pembangunan transportasi kereta api ini kepada J.P Bordes, seorang insinyur militer sekaligus komisaris NISM.¹¹ Pembangunan ini dilaksanakan oleh perusahaan kereta api swasta yaitu NISM. Tujuan dari dibangunnya transportasi kereta api ini adalah untuk meneksploitasi perkebunan di Surakarta. NISM selaku pemegang konsesi untuk membangun transportasi kereta api Semarang-Surakarta ternyata banyak mengalami masalah. Masalah-masalah ini terjadi akibat kerugian yang dialami oleh NISM, sehingga NISM mengalami kekosongan keuangan.¹²

⁷ Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial-Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media, 1991, hlm. 50.

⁸ Suhartono, *Apanage dan Bekel: Perubahan Sosial di Pedesaan Suarakarta (1830-1920)*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 1991, hlm. 2.

⁹ Waskito Widi Wardoyo, *Spoor Masa Kolonial: Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*. Solo: Bukutujju, 2013, hlm.46.

¹⁰ Tim Telaga Bakti, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa, 1991, hlm. 48.

¹¹ Waskito Widi Wardoyo, *op.cit.*, hlm. 59.

¹² Tim Telaga Bakti, *op.cit.*, hlm. 62.

Tahun 1873 transportasi kereta api antara Semarang-*Vorstenlanden* dibuka untuk umum. Dibukanya jalur ini membuat pengangkutan produksi perkebunan semakin makin cepat.¹³ Produksi perkebunan yang diangkut oleh kereta api ini adalah kopi, gula, tembakau dan indigo. Pada periode 1873-1883 produksi perkebunan diangkut dalam jumlah besar. Produksi perkebunan yang paling dominan di Surakarta adalah tebu yang diolah menjadi gula. Munculnya transportasi kereta api membuat para pengusaha perkebunan lebih meningkatkan produksinya.

Transportasi kereta api yang dibangun di Surakarta termasuk trem membuat perusahaan perkebunan semakin berkembang terutama industri gula. Hal ini karena transportasi kereta api mampu mengangkut tebu dan gula dengan cepat dan lebih banyak. Kereta api juga mampu mengirim produksi perkebunan ke Semarang dan Surabaya. Dari data-data didapat peningkatan terjadi dari pengangkutan yang dilakukan oleh kereta api NISM dan SS. Peningkatan ini dapat dilihat dari pengangkutan yang dilakukan oleh kereta api dari stasiun-stasiun yang berada di Karisidenan Surakarta.

3. Pengaruh Transportasi Kereta Api terhadap Industri Perkebunan di Surakarta Tahun 1900-1930.

Berkembangnya industri perkebunan membuat lapangan pekerjaan bagi masyarakat pribumi semakin luas. Transportasi kereta api berpengaruh besar dalam perkembangan industri perkebunan di Surakarta tahun 1900-1930. Hal ini membuat meningkatnya perekonomian di Surakarta. Perekonomian ini didukung dengan berkembangnya pengusaha batik dan berbangkan yang terpengaruh dari adanya transportasi kereta api. Awal abad XX batik tidak hanya menjadi produk rumahan, tetapi batik juga telah berkembang menjadi industri yang berkembang pesat.¹⁴ Kereta api mampu membuat mobilisasi masyarakat di Surakarta menjadi lancar dan meningkatkan perekonomian di Surakarta.

Dari masa awal pembangunannya, kereta api telah membuat peningkatan dari berbagai sektor. Sektor perkebunan yang paling mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun. Kereta api juga mempengaruhi kehidupan masyarakat dari segi perdagangan, yaitu batik. Kereta api berfungsi untuk mengangkut bahan mentah yang di impor dari Inggris. Kereta api secara tidak langsung juga mempengaruhi perkembangan dunia perbangkan. Berkembangnya industri-industri yang dipengaruhi oleh kereta api terutama perkebunan hanya sampai tahun 1930 karena adanya krisis ekonomi dunia.

KESIMPULAN

Masuknya transportasi kereta api di Surakarta dilatar belakangi oleh sistem perekonomian yang diterapkan Pemerintah Hindia-Belanda yaitu sistem sewa tanah, sistem pajak tanah dan sistem tanam paksa. Transportasi kereta api selanjutnya memegang peran penting untuk mengangkut hasil perkebunan antara 1864-1900. Peran transportasi kereta api berlanjut sampai tahun 1929, peran ini terlihat dari pengangkutan hasil perkebunan dan pengangkutan bahan industri batik. Pengaruh transportasi kereta api terhenti pada tahun 1930 karena terpengaruh oleh krisis ekonomi dunia.

¹³ Suhartono, *op.cit.*, hlm 131.

¹⁴ Waskito Widi Wardojo, *op.cit.*, hlm. 126

Daftar Pustaka:

- [1] Abbas Salim. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- [2] Yogyakarta: Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi UNY.
- [3] Kuntowijoyo. (2001). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Bentang.
- [4] Oerip R Simeon. (1953). *Kereta Api Indonesia*. Bandung: Pengurus Besar Persatuan Buruh Kereta-Api.
- [5] Suhartono. (1991). *Apanage dan Bekel: Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- [6] _____. (1994). *Sejarah Pergerakan Nasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- [7] Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo. 1991. *Sejarah Perkebunan Di Indonesia: Kajian Sosial-Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media.
- [8] Jurusan Pendidikan Sejarah. 2006. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Skripsi*.
- [9] Tim Telaga Bakti. (1991). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.
- [10] Waskito Widi Wardoyo. (2013). *Spoor Masa Kolonial : Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*. Surakarta: Bukutuju.

Penguji Utama

Dr. Aman, M.Pd.
NIP:

Yogyakarta, November 2014
Meyetujui,
Pembimbing

Dr. Dyah Kumalasari, M.Pd.
NIP: 19770618 200312 2 001