

KEBERADAAN PERUSAHAAN PERKERETAAPIAN NEDERLANDSCH-INDISCHE SPOORWEG MAATSCHAPPIJ DI SEMARANG TAHUN 1863- 1873

Endah Mustikaningtyas

Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Jember

tyas848@gmail.com

ABSTRACT

This study examines the Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) Company in 1863-1873 which was founded in Semarang. Transportation in the Dutch East Indies before 1863, especially the Semarang Residency area, still used simple transportation to deliver goods and people. The main issues studied in this article are the development of the NISM Company from its construction to the completion of the railway line, and the impact of the railway operation on the government and society. The transportation company first used an engine-powered train by making the Semarang Residency the starting point for the railway line as well as the main office of the NISM Company. The research method used as a form of historical study is the historical method. The results of the study explained that the establishment of the NISM Company in the Residency of Semarang was due to the need for a mode of transportation to transport Cultivation products from the interior to the port.

Keywords: *Semarang Residency; NISM Company; rail transportation*

PENDAHULUAN

Sistem Cultuurstelsel yang diterapkan pada tahun 1830 di beberapa wilayah di Pulau Jawa, dengan ekspor yang memberikan banyak keuntungan bagi Pemerintah Kolonial Belanda membuat mereka tergiur untuk lebih giat dalam mengeksploitasi hasil bumi Nusantara. Alat transportasi yang masih sangat sederhana, membuat pengiriman hasil bumi dari pedalaman menuju kota maupun tempat pemasaran membutuhkan waktu yang sangat lama. Munculnya kondisi yang tidak selaras antara meningkatnya hasil perkebunan tanaman komoditas ekspor seperti tebu, kopi, nila, dan tembakau sedang tumbuh pesat dibandingkan dengan jumlah

transportasi yang masih terbatas, membuat kapal-kapal di pelabuhan menunggu lama, sedangkan hasil perkebunan yang menunggu untuk diangkut banyak yang berjamur.¹

Keputusan pembangunan jalur kereta api termasuk salah satu usaha untuk mengatasi permasalahan transportasi yang tidak memadai, Pemerintah Kolonial Belanda berusaha dengan mengajukan berbagai macam usulan seperti menambah kuota angkutan di bawah tangan pemerintah berupa gerobak yang ditarik hewan di Jawa Tengah, memajukan peternakan hewan khususnya hewan yang digunakan untuk menarik gerobak, hingga usulan untuk membangun perkeretaapian seperti di Belanda.²

Didirikannya sebuah perusahaan swasta dengan nama *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), yang nantinya menjadi perusahaan yang diberi mandat untuk mengawasi, merencanakan pembangunan perkeretaapian serta menjadi perusahaan perkeretaapian pertama di Hindia Belanda, keputusan tersebut tertuang dalam Besluit van 17 September 1863 No. 37.³

Berdirinya NISM sebagai perusahaan kereta api swasta pertama di Hindia Belanda tersebut, memiliki peran yang cukup penting bagi perkembangan sarana transportasi di Hindia Belanda. Keberhasilan NISM mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM), *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (Ps.SM), *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (Pb.SM), *Madoera Stoomtram Maatschappij* (Mad.SM), *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM).

Berdasarkan dari uraian latar belakang di atas, maka ada tiga permasalahan yang dikaji dalam artikel ini, yaitu: 1) Apa yang melatarbelakangi berdirinya perusahaan NISM? 2) Bagaimana perkembangan NISM di Semarang dari tahun 1863-1873? 3) Apa dampak berdirinya perusahaan NISM bagi pemerintah dan masyarakat? Tujuan dari kajian ini untuk 1) menjelaskan latar belakang berdirinya perusahaan NISM, 2) mendeskripsikan perkembangan

¹ Reitsma, S. A., *Korte Geschiedenis Der Nederlandsch-Indische Spoor-En Tramwegen* (1928), hlm. 5.

² Weijerman, A. W. E., *Geschiedkundig overzicht van het ontstaan der spoor-en tramwegen in Nederlandsch-Indië*. (Javasche Boekhandel & Drukkerij, 1904), hlm. 7.

³ Jellema, R. A., *Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek* (1929), hlm. 35.

NISM di Semarang dari tahun 1863-1873, 3) menganalisis dampak dibangunnya perusahaan NISM baik bagi pemerintah maupun masyarakat.

Lingkup spasial dari penelitian ini ialah Semarang yang merupakan wilayah yang ditunjuk sebagai lokasi berdirinya Perusahaan NISM. Pada penelitian ini juga mempunyai lingkup temporal yang dimulai dari tahun 1863 dan diakhiri pada tahun 1873. Pemilihan tahun 1863 sebagai batas awal berdirinya perusahaan NISM dan dibangunnya jalur kereta api pertama di Hindia Belanda, lebih tepatnya jalur Semarang-Vorstenlanden. Tahun 1873 sebagai batas akhir penelitian disebabkan pada tahun tersebut perusahaan NISM harus berhenti melakukan pembangunan jalur kereta api karena sempat mengalami defisit suntikan dana. Namun, perusahaan ini tetap memiliki hak untuk tetap mengoperasikan sendiri jalur- jalur kereta api yang telah berhasil dibangun.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah metode sejarah yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.⁴ Heuristik merupakan proses pencarian serta pengumpulan sumber sejarah. Terdapat dua jenis sumber sejarah ialah sumber primer dan sekunder. Beberapa sumber primer diperoleh dari Arsip Nasional Indonesia seperti *Stukken Betreffende Spoorwegen Semarang naar Vorstenlanden-Soerakarta (1867-1873)* dan *Stukken Betreffende Spoorweg Samarang-Vorstenlanden-Willem I (1873)* dalam Departemen van Burgelijke Openbare Werken Seri Grote Bundel 1854-1933 No.2, Arsip Nasional Indonesia, Jakarta. Sumber primer lainnya yang diterbitkan sezaman, seperti *Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, *Regerings Almanak voor Nederlandsch-Indie*, *Javasche Courant*, *Nederlandsche Staats- Courant*, dan *Tijdschrift voor Neerland's Indië*.

Jenis sumber sejarah yang kedua berasal dari sumber sejarah sekunder, merupakan sumber yang ditulis ulang oleh orang-orang yang tidak secara langsung berada pada kejadian tersebut dan telah mengutip penjabaran peristiwa dari sumber primer. Beberapa sumber sekunder didapat dari buku-buku yang diterbitkan beberapa tahun kemudian setelah terjadinya peristiwa. Buku-buku yang dijadikan sumber sekunder dalam penelitian ini seperti “Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992” karya Iman Subarkah yang diterbitkan tahun 1992, buku berbahasa Belanda berjudul “*Korte Geschiedenis Der Nederlandsch-Indische Spoor-En*

⁴ Gottschalk, L., *Mengerti Sejarah* [Terj. Nugroho Notosusanto] (Jakarta: UI Press, 2015), hlm. 32.

Tramwegen” tulisan S. A. Reitsma yang diterbitkan tahun 1928, dan masih terdapat beberapa buku lagi yang digunakan untuk melengkapi penelitian ini.

Tahap kedua yang dilakukan ialah kritik sumber yang dilakukan dengan mengkritisi sumber-sumber yang telah diperoleh dengan tujuan mengetahui otentik serta kredibilitas sumber. Tahap ketiga ialah interpretasi dengan menafsirkan sumber yang telah dikritisi dengan menggunakan ilmu bantu serta teori-teori untuk mendapatkan pengertian lebih dalam mengenai obyek yang diteliti. Tahap terakhir ialah historiografi (penulisan), merupakan cara-cara untuk memaparkan dan menguraikan fakta-fakta yang telah didapat setelah melalui beberapa tahap diatas ke dalam sebuah cerita yang runtut sesuai dengan fakta dari peristiwa sejarah yang telah terjadi di masa lampau.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Geografis, Demografis, dan Potensi Ekonomi Keresidenan Semarang

Pihak Pemerintahan Kolonial Belanda pada penentuan lokasi pembangunan perkeretaapian di Hindia Belanda melihat dari berbagai macam faktor. Kondisi geografis, demografi, dan potensi ekonomi sebagai faktor pertimbangan dampak yang akan didapatkan dari program pengembangan sarana transportasi di Hindia Belanda. Penentuan lokasi menjadi pertimbangan yang paling penting sebab pembaharuan sarana transportasi di Hindia Belanda jenis kereta api baru pertama kali diadakan.

Keresidenan Semarang yang menjadi ibukota beberapa *regentschap* di Jawa Tengah menjadi induk kegiatan sosial ekonomi yang merangkap sebagai penghubung antara Jawa Tengah dengan provinsi-provinsi lainnya. Keresidenan Semarang secara geografis terletak pada 6° 47' - 7° 25' Lintang Selatan dan 127° 46' - 128° 48' Bujur Timur.⁵ Keresidenan Semarang pada tahun 1846 memiliki luas wilayah sekitar 91 mil² dengan mencakup 4 kabupaten. Kabupaten Semarang berada di sebelah timur Kendal dan sebelah barat Demak, terbagi menjadi 10 kecamatan, yaitu Kecamatan Semarang, Ungaran, Serondol, Grogol, Ambarawa, Salatiga, Tinker, Singin-Wetan, Singin-Kulon, dan Singin-Lor.⁶

⁵ Van der Abraham, J., *Nederlands Oost- Indie of Beschrijving der Nederlandsche Bezittingen in Oost-Indie* (Amsterdam: J. F. Schleijsjer, 1851), hlm. 333.

⁶ Teenstra, M.D. *Beknopte Beschrijving van de Nederlandsche Overzeesche Bezittingen* (1846), hlm. 171.

Keresidenan Semarang sama halnya dengan daerah lain pada umumnya, meskipun terdapat beberapa lahan yang tandus dan belum diolah, akan tetapi mayoritas tanah pada keresidenan ini terbilang sangat subur. Kondisi tanah yang subur membuat Keresidenan Semarang sangat cocok menjadi lahan tanaman Eropa, seperti misalnya buah persik, stroberi, dan lain-lain.⁷

Apabila dilihat dari segi topografi, wilayah Semarang mempunyai tiga bentuk topografi yaitu wilayah pesisir dan wilayah dataran rendah serta daerah perbukitan. Letak geografi Keresidenan ini yang terdapat banyak pegunungan menjadikan daerah ini mempunyai tipe tanah vulkanik di beberapa kabupaten. Lain halnya dengan wilayah pesisir Semarang memiliki tekstur tanah berupa lempung, lumpur, dan pasir dengan tebal lebih dari 80m. Pesisir dan dataran rendah berada di Semarang bagian utara dengan permukaan tanah mempunyai ketinggian lebih kurang antara 0-5 mdpl, sementara itu daerah perbukitan berada di belahan selatan Semarang dengan ketinggian lebih kurang 100-456 MDPL.⁸

Dilihat dari segi pertahanan Keresidenan Semarang menjadi salah satu wilayah yang krusial dapat dilihat bahwa pada tahun 1851 telah tercatat terdapat markas besar militer yang berada di bawah komando Divisi Jawa Tengah. Penanggung jawab atas semua yang bersangkutan dengan kepentingan militer sebagai pertahanan di atas ialah Inspektorat Administrasi Militer untuk seluruh Departemen di Jawa Tengah termasuk pula Direktorat Pelayanan Medis.⁹

Keseluruhan wilayah keresidenan yang mencakup sekitar 4 kabupaten tersebut pada tahun 1832 setelah adanya kebijakan tanam paksa jumlah penduduk Keresidenan Semarang mengalami peningkatan sekitar 435.977 jiwa dengan jumlah populasi terbanyak diduduki oleh orang Jawa dan Madura, dan yang paling sedikit jumlahnya ialah orang Arab. Keseluruhan jumlah populasi dari keresidenan tersebut secara rinci yang menempati ibukota dari orang Jawa dan Melayu berkisar 19.317, separuh total penduduk dari Tionghoa sekitar 3.957, dan hampir seluruh orang Eropa dengan total 1.583 yang menempati ibukota Semarang.¹⁰

⁷ Teenstra, M.D., 1846, hlm 338.

⁸ Nurhajarini, D.R.; Fibiona, I.; Suwarno. *Kota Pelabuhan Semarang dalam Kuasa Kolonial Implikasi Sosial Budaya Kebijakan Maritim, Tahun 1800an-1940an* (Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya, 2019), hlm. 23.

⁹ Van der Abraham, J., 1851, hlm. 332-333.

¹⁰ Van der Abraham, J., 1851, hlm. 334-335.

Wilayah Kabupaten Semarang sendiri, wilayah ini dapat dikatakan padat penduduknya sebab seringnya dianggap sebagai kota kedua di Jawa mengalahkan padatnya Surabaya yang menduduki peringkat ketiga. Populasi pada wilayah ini pada tahun 1850 termasuk dari pinggiran kota mencapai sekitar 28.000 hingga 30.000 jiwa, lebih dari 20.000 merupakan penduduk asli Jawa, 4.000 orang Tionghoa, 1.500 orang Makassar dan Melayu, serta 350 orang Arab. Pada tahun 1851 ada sekitar 300 hingga 400 rumah yang bertempat pada sekitar 18 jalan dan gang.¹¹

Faktor lainnya yang digunakan sebagai pertimbangan ialah dari segi potensi ekonomi dari Keresidenan Semarang dan Vorstenlanden. Potensi ekonomi Keresidenan Semarang didukung dengan adanya Pelabuhan Semarang yang masuk dalam jajaran jalur pelayaran internasional. Jumlah barang yang diekspor melalui Pelabuhan Semarang lebih banyak apabila dibandingkan dengan Pelabuhan Surabaya dengan jumlah 32.100 lembar kain batik, apalagi jika dibandingkan dengan Pelabuhan Gresik yang hanya berjumlah sebanyak 9.250 lembar.¹²

Perusahaan-perusahaan yang didirikan di Semarang juga turut andil dalam mendukung pergerakan perekonomian Pelabuhan Semarang, baik perusahaan dagang dengan skala besar maupun perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi maritim. Transportasi maritim diklasifikasikan menjadi 2 jenis, yaitu perusahaan milik Pemerintah Belanda yang berkontribusi lebih kurang berkisar 40-60% dan perusahaan milik swasta yang berkontribusi sekitar 48%. Selama periode 1829-1840 terdapat sekitar 14 perusahaan yang aktif dalam bidang perdagangan dengan perusahaan yang berada dibawah pengelolaan Belanda yang lebih mendominasi sejak tahun 1833.¹³

Mata pencaharian mayoritas penduduk Kabupaten Semarang menyesuaikan kondisi lingkungan sekitar, penduduk sekitar mayoritas menjadi petani, nelayan, pedagang, pekerja industri seperti pemintal kapas, pembuat minyak dan cuka, pembuat periuk dan wajan, dan pekerjaan sejenisnya. Total petani di wilayah ini pada tahun 1832 diperkirakan berjumlah 66.900 dengan total hasil lahan seperti padi mampu mencapai 1.600.000 pikul, 65.000 pikul kopi, 13.000 pon teh, 3.700 pon conchineal (bahan zat pewarna), 1.200.000 pikul tembakau, dan 40.000 pikul gula untuk dipasarkan di pasar Eropa yang dapat membuahkan keuntungan

¹¹ Van der Abraham, J., 1851, hlm. 377.

¹² Nurhajarini, D.R., 2019, hlm. 33.

¹³ Nurhajarini, D.R., 2019, hlm. 35.

besar.¹⁴ Pada tahun 1851 Kabupaten Semarang mempunyai 33 kapal yang memudahkan proses pengiriman ke luar pulau. Perdagangan tersebut berasal dari berbagai macam sektor, seperti sektor industri dan pertambangan. Jumlah penduduk Semarang yang menjadi nelayan pada tahun 1851 sejumlah 5.000 dengan total 1.400 perahu dengan ukuran besar dan kecil sebagai moda transportasinya.¹⁵

Potensi ekonomi wilayah lain yang masuk dalam pertimbangan untuk dibangun jalur kereta api ialah wilayah Vorstenlanden yang mencakup wilayah Surakarta dan Yogyakarta. Wilayah Yogyakarta dan Surakarta terutama bagian utara yang mayoritas merupakan dataran tinggi, sedangkan area barat Surakarta merupakan dataran rendah yang luas dan subur dijadikan area persawahan. Perkebunan-perkebunan di daerah Vorstenlanden berlokasi di Klaten, Sukoharjo, Sragen untuk Kasunanan dan Bantul, Sleman untuk Kasultanan, dan sebagian wilayah Boyolali.¹⁶

Cultuurstelsel yang diberlakukan sepanjang tahun 1830-1870 tidak dilaksanakan di Vorstenlanden, dengan begitu ruang gerak perkebunan swasta lebih luas di wilayah Kesultanan dan Kasunanan ini. Perkebunan swasta banyak yang memilih untuk menyewa tanah dari para bangsawan yang diberikan raja sebagai gaji dengan pembebasan mengeksploitasi dalam jangka yang telah ditentukan dalam kontrak tertulis.¹⁷

Jenis tanaman komersial yang ditanam di lahan perkebunan baik dari penyewa tanah swasta maupun tanah milik masyarakat sekitar di Vorstenlanden, seperti kopi, nila, gula, dan tembakau. Perkebunan di Vorstenlanden untuk wilayah Surakarta berpusat di Klaten, Sragen, Sukoharjo, dan sebagian dari Boyolali, sedangkan untuk daerah Yogyakarta berpusat di Sleman dan Bantul.¹⁸

Proses Berdirinya Perusahaan NISM

Pemerintah Kolonial Belanda beberapa kali sempat berdiskusi mengenai jalan keluar yang mampu mengatasi masalah tersebut, salah satunya dengan memutuskan untuk mendirikan

¹⁴ Van der Abraham, J., 1851, hlm. 336.

¹⁵ Van der Abraham, J., 1851, hlm. 337.

¹⁶ Suhartono, *Bandit-bandit Pedesaan* (Yogyakarta: Aditya Media, 1995), hlm. 37.

¹⁷ Wardoyo, Waskito Widi. *Sejarah Kereta Api Kota Solo, 1864-1930* (Yogyakarta: Penerbit Kendi, 2018).

¹⁸ Suhartono, 1995, hlm. 37.

angkutan pemerintah berupa gerobak yang ditarik hewan di Jawa Tengah. Adapula yang mengusulkan untuk mempercepat perkembangan populasi hewan serta jika perlu diberlakukan larangan untuk menyembelih hewan selama kurun waktu 5 tahun, khususnya hewan-hewan yang biasanya digunakan untuk menarik kereta.¹⁹

Adanya berbagai aduan dan ajuan konsesi mengenai pengembangan transportasi tiba akhirnya Pemerintah Belanda mengeluarkan Koninklijk Besluit pada tanggal 11 Juni 1860 yang menugaskan Stieltjes untuk langsung menyelidiki kondisi transportasi di Hindia Belanda khususnya bagian Pulau Jawa. Setahun setelahnya pada 1861 pengajuan konsesi kembali muncul, kali ini dari W. Poolman, A. Fraser, dan E. H. Kol yang ditujukan kepada Gubernur Jenderal guna mengadakan pembangunan dan pengoperasian kereta api dari Semarang ke Surakarta dan Yogyakarta, yang dianggap sebagai wilayah yang kaya akan barang ekspor, seperti kayu, gula, dan tembakau yang perlu diangkut menuju Pelabuhan Semarang.²⁰

Penyelidikan jalur yang dianggap menguntungkan mulai dilaksanakan oleh Stieltjes yang datang ke Jawa pada tanggal 7 Februari 1861 dan melangsungkan penyelidikan pada bulan Maret berikutnya yang bermula dari jalur militer di Preanger, berlanjut pada bulan April pindah ke Semarang, Ambarawa, kemudian diteruskan menuju Kedu hingga Yogyakarta di bawah arahan Insinyur N. H. Henket. Survei pada jalur lainnya dilakukan atas arahan dari Insinyur J. G. van Gendt Jr. Pada daerah Tuntang melalui Salatiga.²¹

Pemerintah Kolonial Belanda pada tanggal 28 Agustus 1862 memberikan wewenang kepada W. Poolman, Alex Frazer, serta E.H. Kol sebagai pemegang utama perusahaan yang akan menjalankan pembangunan dan pengoperasian kereta api jalur Semarang hingga Yogyakarta. Perusahaan swasta yang akan didirikan diberi nama *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) dalam Besluit van 17 September 1863 No. 37 dengan tujuan agar proses pembangunan jalur kereta api lebih mudah terkontrol.²²

Faktor Produksi NISM

1. Sistem Penguasaan Lahan

¹⁹ Reitsma, S.A., 1928, hlm. 6.

²⁰ Reitsma, S.A., 1928, hlm. 172.

²¹ Stieltjes, T. J., *Gegevens Omtrent de Zaak der Spoorwegen op Java* (Gravenhage: Gebr. J. & H. van Langenhuysen, 1863), hlm. 6.

²² Jellema, R.A., 1929, hlm. 35.

Berdasarkan pada perijinan pembangunan yang langsung didapatkan dari Pemerintah Belanda, Perusahaan NISM secara resmi juga mendapat wewenang dan hak untuk mengubah kepemilikan tanah yang akan dilalui jalur kereta api sebagai bentuk modal dasar pembangunan. Keistimewaan Perusahaan NISM terhadap kepemilikan tanah ialah perusahaan ini menggunakan tanah-tanah ganda, antara lain tanah milik raja atau penguasa Jawa (*vorstdomein*) dan tanah dari pemerintah (*gouvernement grond*).²³

Peran Pemerintah Kolonial Belanda sebagai pemberi izin serta fasilitator utama, memegang tanggung jawab untuk menyediakan lahan yang diperlukan, baik tanah pemerintah yang mampu diambil alih secara langsung maupun tanah atas pihak lain yang harus melalui proses pembebasan untuk diambil alih. Sesuai dengan kebijaksanaan tanah di Jawa telah menyebutkan bahwa Pemerintah Kolonial Hindia Belanda akan memberikan sewa di atas tanah negara dalam jangka panjang dengan harga murah yang disebut *erfpacht*.²⁴

Jalur kereta api yang melalui wilayah *Vorstenlanden* yang pada dasarnya merupakan wilayah kesultanan dan kesunanan status tanahnya berada di bawah kekuasaan raja-raja Jawa. Dewan Hindia Belanda melalui bantuan para Residen Surakarta dan Yogyakarta yang berhasil mendapat kesepakatan dengan Sunan Surakarta dan Sultan Yogyakarta, NISM berhasil mendapat tanah-tanah yang diperlukan meskipun dengan syarat bahwa ganti rugi bagi tanaman- tanaman mereka atau jika lahan yang digunakan merupakan lahan perkebunan sewaan (*onderneming*) maka NISM harus memberi ganti.²⁵

2. Modal Pendirian Perusahaan NISM dan Pembangunan Jalur Kereta Api Semarang-Vorstenlanden

Modal dapat diperoleh dari dua hal, modal sendiri yang berasal dari kantong pendiri usaha dan modal asing yang berasal dari pinjaman yang biasanya disertai syarat seperti jaminan bunga, jangka waktu pengembalian, dan lain sebagainya. Penentuan jangka waktu pengembalian modal biasanya ditentukan dari perjanjian yang didasarkan pada perkiraan keuntungan yang akan didapat dari selisih pendapat dengan biaya dalam masa tertentu dari badan usaha.²⁶

²³ Marihandono, D.; *et al*, *Nalika Tanah Jawa Sinabukan Ril Konsesi NV. NISM di Jawa Tengah 1863-1958* (Bandung: PT. Kereta Api Indonesia, 2018), hlm. 69-70.

²⁴ Tjondronegoro, S.M.P., *Dua Abad Penguasaan Tanah: Pola Penguasaan Tanah Pertanian di Jawa dari Masa ke Masa* (Jakarta: PT Gramedia, 1984), hlm. 34.

²⁵ Marihandono, D.; *et al*, 2018, hlm. 97.

Gubernur Jenderal Mr. L. A. J. W. Baron Sloet van den Beele memutuskan bersedia menyetujui pengajuan konsesi apabila para pemohon mampu memenuhi beberapa syarat. Apabila beberapa syarat mampu dilaksanakan oleh pemohon konsesi, maka akan diberikan pinjaman modal sebesar f 14.000.000 dengan jaminan bunga modal sebesar 4,5% oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Salah satu contoh syarat yang harus dipenuhi ialah mengenai lebar kereta yang akan dioperasikan harus mengacu pada standar kereta api di Eropa, yaitu 1,435mm.²⁷ Modal lain yang digunakan oleh Perusahaan NISM juga berasal dari modal sendiri yang didapat dari para pemilik saham. Pemegang saham utama milik Perusahaan NISM berada di tangan perusahaan perdagangan dan perindustrian yang mendominasi. Hal ini dibuktikan dari kontrak pendirian perusahaan yang dibuat oleh notaris Amya Esser pada 27 Agustus 1863 di Amsterdam yang mencantumkan jumlah saham yang dimiliki Perusahaan NISM dengan total 7.330 saham.²⁸

Perusahaan NISM telah dihadapkan oleh berbagai macam kendala dalam pembangunan khususnya pada masalah finansial. Penyebab utamanya adalah kesalahan dalam memperkirakan dana yang harus dikeluarkan yang pada kenyataannya jauh melebihi perkiraan, namun sebagian kesulitan lain yang dialami berasal dari berbagai macam masalah yang berada di luar kendali mereka. Sebagai contoh permasalahan yang terjadi tanggal 30 Januari 1870 pada pembangunan jalur kereta api bagian 4 di daerah Tempuran, akibat curah hujan yang tinggi menyebabkan banjir yang membuat jembatan sungai di Tempuran hancur yang mengakibatkan terhambatnya transportasi dan menunda pembangunan.

3. Sarana Prasarana

Pada tahap pembangunan jalur rel perlu memperhitungkan beberapa hal, diantaranya lebar kereta yang akan melintasinya, tekanan gandar, tubuh ban, dan lain sebagainya. Lebar kereta ditentukan dari jarak dari kedua sisi dalam kereta yang dalam bahasa Belanda biasanya disebut sebagai *Spoorwijdte*, yang diklasifikasikan menjadi 3 jenis, yaitu *breedspoor* untuk kereta ukuran besar dengan 1.435 mm, *normalspoor* untuk kereta ukuran biasa dengan jarak 1.067 mm, dan *Smalspoor* untuk kereta yang berukuran kecil dengan ukuran 750 mm dan 600 mm.²⁹

²⁶ Kasmir & Jakfar, *Studi Kelayakan Bisnis* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2003), hlm. 89.

²⁷ Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* (Bandung: Penerbit Angkasa, 1997), hlm. 53.

²⁸ Banck, J. E. *Geschiedenis der Nederlandsch- Indische Spoorweg-Maatschappij* ('s Gravenhage: M. J. Visser, 1869), hlm. 21.

Lokomotif menjadi faktor terpenting dalam melajukan gerbong-gerbong yang mengangkut baik orang maupun barang yang pertama didatangkan oleh Perusahaan NISM ialah NISM 01 hasil ciptaan pabrik Borsig dari Jerman yang tiba pada tahun 1865, berbarengan dengan NISM 02 dengan susunan roda 0-4-2T dan mulai diluncurkan sejak 22 Juni 1865. Kedatangan 2 lokomotif tersebut selain ditujukan untuk penarik gerbong pengangkut barang material jalan rel yang dibangun sekaligus digunakan sebagai sarana pelatihan para calon masinis.³⁰

Terhitung lokomotif yang dijalankan Perusahaan NISM terdiri atas 12 lokomotif yang melaju pada jalur utama Semarang- Vorstenlanden, 4 lokomotif yang melintasi jalur cabang antara Kedungjati-Willem I, 4 lokomotif kerja. Ketersediaan gerbong Perusahaan NISM cukup banyak, pada jalur utama telah disiapkan sebanyak 12 gerbong campuran kelas 1 dan 2, masih ditambah 3 gerbong lagi untuk kelas 2, sedangkan untuk kelas 3 sebanyak 22 gerbong. Pada jalur cabang hanya terdapat 2 gerbong campuran untuk kelas 1 dan 2, sedangkan kelas 3 hanya disediakan 5 gerbong.³¹

4. Pendapatan Perusahaan NISM

Perusahaan NISM yang berhasil mendapat total pendapatan kotor hingga f 1.575.010,31 dari keseluruhan jalur kereta api di Jawa Tengah yang harus dikurangi beban pengeluaran sejumlah f 748.251,44, sehingga mendapatkan keuntungan bersih f 826.758,86 setidaknya lebih dari cukup untuk menutup total keseluruhan biaya operasional perkeretaapian.³²

Pendapatan selama tahun 1873 dengan seluruh jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden yang sudah dapat diakses apabila dibandingkan dengan pendapatan dari tahun 1872 yang masih terdapat beberapa jalur yang belum mendapat izin penggunaan, memberi selisih angka yang tidak sedikit baik dalam segi pendapatan maupun pengeluaran biaya operasional dan perawatan.

Selisih pada bagian pendapatan sebesar f 349.926,94 jika pendapatan tahun 1873 dibandingkan dengan pendapatan tahun 1872 dengan total f 1.225.083,37, sedangkan pada

²⁹ Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, hlm. 95.

³⁰ Prayogo, Y.B.; et al. *Kereta Api di Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap* (Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher, 2017), hlm. 28.

³¹ *Nederlandsche Staats-Courant*, No. 161, 10 Juli 1874, hlm. 1.

³² *Nederlandsche Staats-Courant*, No. 161, 10 Juli 1874, hlm. 9.

pengeluaran ditemukan selisih sebanyak f 58.768,6 dari beban biaya operasional dan perawatan sebanyak f 689.482,84, maka selisih kalkulasi pendapatan bersih ialah f 291.158,32 apabila pendapatan bersih tahun 1873 dibandingkan dengan pendapatan bersih pada tahun 1872 dengan besaran angka f 535.600,53.³³

Hasil dari pendapatan-pendapatan per tahun tersebut nantinya akan dialokasikan lagi pada berbagai hal seperti beban bunga pinjaman, pembagian kepada para pemegang saham, dan lain sebagainya. Penghasilan bersih Perusahaan NISM yang diperoleh setiap tahun dengan ketentuan lebih dari 5% akan didistribusikan sebesar 50% kepada para pemegang saham, 25% kepada Pemerintah Kolonial Belanda, 15% untuk dana cadangan, dan sebesar 10% kepada Dewan Perusahaan NISM.³⁴

Dampak Berdirinya Perusahaan NISM: Aspek Sosial dan Ekonomi

Penduduk yang memanfaatkan sarana transportasi kereta api sangat beragam, mulai dari para pejabat, priyayi, bahkan penduduk pribumi yang hanya bekerja sebagai buruh sekali pun. Perbedaan derajat tersebut ternyata turut diterapkan pada transportasi kereta api. Berdasarkan data penumpang yang telah dilampirkan di atas cukup menunjukkan bahwa pada kenyataannya kuantitas penumpang didominasi penumpang kelas 2 dan kelas 3 yang terdiri dari priyayi dan pribumi kelas rendah, sedangkan untuk kelas 1 yang terdiri dari orang-orang Eropa, Timur Asing, dan elit keraton yang sebenarnya tidak begitu menunjukkan adanya peningkatan jumlah.³⁵

Hal lain yang menunjukkan perbedaan kelas tidak hanya pada gerbong saja, ruang tunggu yang disiapkan juga dipisahkan sesuai dengan tiket yang dibeli oleh para penumpang. Bagi penumpang kelas 1 dan 2 disediakan ruang yang cukup besar meskipun jumlah mereka yang terbilang sedikit, sementara ruang tunggu yang tersedia bagi penumpang kelas 3 hanya berpaling pintu biasa dan bangku yang terbuat dari kayu meskipun jumlah mereka yang banyak justru ukuran ruangan tidak lebih besar dari ruang tunggu kelas 1 dan 2.³⁶

³³ *Nederlandsche Staats-Courant*, No. 173, 24 Juli 1873, hlm. 10-11.

³⁴ *Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, No. 116, 1863.

³⁵ Wardoyo, W.W., 2018, hlm. 63.

³⁶ De Bordes, J.P., *De Werken van den Spoorweg Samarang-Vorstenlanden* (Gravenhage: Gebr J. & H. van Langenhuysen, 1871).

Pekerjaan pada pemasangan rel kereta api dengan panjang lintasan yang mencapai 203,8 kilometer sudah dapat dipastikan membutuhkan ratusan bahkan ribuan tenaga kerja. Konstruksi jalur kereta api turut memberi kesempatan para pekerja untuk mendapat tambahan pendapatan yang bisa langsung diperoleh setelah mereka bekerja seharian. Pembangunan jalur kereta api ini terhitung pada Juni 1870 setidaknya telah mengeluarkan sebesar f 17.366.870 untuk membayar para pekerja bagian pembangunan pematang, pembangunan bangunan atas, dan beberapa pekerjaan yang membutuhkan tenaga ahli dibidangnya yang mencapai 57,50%.³⁷

Beberapa dampak yang dirasakan pada perdagangan domestik ialah pengangkutan komoditi tidak lagi memakan waktu lama untuk berhasil sampai di pasar atau bahkan di Pelabuhan Semarang, ditambah dengan tarif yang lebih murah jika dibandingkan dengan angkutan lokal tradisional, seperti tebu yang menduduki peringkat tertinggi dalam memberi keuntungan pada Pemerintah Kolonial Belanda dalam tanam paksa. Laju kereta api penuh dari jalur Semarang-Willem I seluruhnya paling tidak hanya membutuhkan waktu 4 sampai 4 ½ jam.³⁸

Dampak adanya jalur kereta api pertama di Jawa Tengah turut memberi dampak bagi kehidupan dan aktivitas masyarakat kecil di sekitar area pembangunan yang ramai didatangi pengunjung memunculkan pedagang-pedagang eceran. Sejak awal konstruksi tidak hanya masyarakat sekeliling area pembangunan, melainkan dari desa-desa yang jauh turut datang sekedar menjadi penjaja keliling dan membuka kedai kecil untuk berjualan kopi dan makanan bagi para buruh serta pendatang lainnya. Kemakmuran yang dirasakan masyarakat kelas bawah dapat ditinjau dari aktivitas para buruh yang menghabiskan waktu malamnya dengan sekedar menonton pagelaran musik jawa klasik hingga perjudian. Pasar di malam hari berubah menjadi lokasi perjudian seperti rolet dan domino sebagai wadah para buruh untuk menghabiskan uang mereka.³⁹

Di sisi lain pada daerah Vorstenlanden perkembangan ekonomi yang terjadi adalah pertumbuhan pasar pribumi. Ragam pedagang pasar terdiri dari pedagang besar yang sebagian dari kalangan orang-orang Cina, sedangkan perdagangan kecil selain dari kalangan orang Cina

³⁷ Suryo, D., *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900* (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 1989), hlm. 119.

³⁸ Stieltjes, T.J., *Eenige Beschouwingen over Spoorweg op Java* (Rotterdam: H. A. Kramers, 1874), hlm. 27.

³⁹ De Bordes, J.P., 1871, hlm. 60.

juga terdapat orang timur asing yang jumlahnya 535 orang dengan total keseluruhan pedagang baik besar maupun kecil sebanyak 629 orang tahun 1875.⁴⁰

KESIMPULAN

Kondisi transportasi di Hindia Belanda sebelum adanya transportasi kereta api masih sangat tertinggal jika mengingat program tanam paksa yang menghasilkan jumlah produksi tanaman dan ekspor yang melimpah ruah. Sarana transportasi kebanyakan masih mengandalkan kondisi alam dan semacamnya, cukup memakan biaya transportasi yang mahal dan banyak waktu dalam pengiriman memicu banyak kerugian akibat hasil tanam menjamur di gudang menunggu untuk diangkut ke pelabuhan.

Latar belakang pembangunan jalur berada di wilayah Semarang-Vorstenlanden disebabkan letak geografis, demografi, dan potensi ekonomi dari daerah-daerah ini dirasa cukup layak apabila sarana transportasi dikembangkan untuk memperlancar aktivitas ekonomi. Menilik daerah Semarang dan Vorstenlanden terdapat cukup banyak perusahaan dan perkebunan yang sebelumnya sempat mengalami hambatan pengiriman barang dari perkebunan menuju daerah- daerah lain untuk dipasarkan termasuk ke pelabuhan untuk diekspor ke pasar internasional seperti pasar Negara Eropa.

Konsesi pembangunan jalur kereta api pertama di Hindia Belanda dimenangkan oleh W. Poolman, A. Fraser, dan E. H. Kol yang ajuan konsesinya diterima oleh Pemerintah Belanda untuk mendirikan sebuah perusahaan kereta api yang diberi nama Nederlandsch- Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) pada tahun 1863 guna mempermudah mengontrol segala hal mengenai pembangunan kereta api pertama di Hindia Belanda tersebut.

Perusahaan NISM yang terbilang masih dapat dikatakan sebagai perintis perusahaan dalam bidang transportasi kereta api sempat melalui cukup banyak hambatan dalam proses pembangunan akibat minimnya pengalaman dan pengetahuan. Hambatan- hambatan yang muncul tidak semuanya berasal dari kekeliruan atau kelalaian teknis dari pihak perusahaan maupun pemerintah, beberapa hambatan yang muncul juga berasal dari alam yang beberapa diantaranya berada diluar kendali manusia.

Adanya sebuah perubahan tentu pada akhirnya memberi dampak. Kereta api yang pada dasarnya merupakan transportasi baru di tanah Hindia Belanda cukup banyak memberi dampak-dampak baru terlebih dalam aspek sosial dan ekonomi baik bagi pemerintah,

⁴⁰ Wardoyo, W.W., 2018, hlm. 101.

pengusaha, maupun masyarakat. Kereta api cukup banyak mengambil peran dalam melancarkan berbagai macam aktivitas terlebih pada aspek sosial dan ekonomi

REFERENSI

- Banck, J. E. *Geschiedenis der Nederlandsch- Indische Spoorweg-Maatschappij*. 's Gravenhage: M. J. Visser, 1869.
- De Bordes, J.P. *De Werken van den Spoorweg Samarang-Vorstenlanden*. Gravenhage: Gebr J. & H. van Langenhuysen, 1871.
- Gottschalk, L. *Mengerti Sejarah* [Terj. Nugroho Notosusanto]. Jakarta: UI Press, 2015.
- Jellema, R. A. *Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek*. 1929.
- Kasmir & Jakfar. *Studi Kelayakan Bisnis* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2003).
- Marihandono, D; *et al. Nalika Tanah Jawa Sinabukan Ril Konsesi NV. NISM di Jawa Tengah 1863-1958*. Bandung: PT. Kereta Api Indonesia, 2018.
- Nederlandsche Staats-Courant*, No. 161, 10 Juli 1874.
- Nederlandsche Staats-Courant*, No. 173, 24 Juli 1873
- Nurhajarini, D.R.; Fibiona, I.; Suwarno. *Kota Pelabuhan Semarang dalam Kuasa Kolonial Implikasi Sosial Budaya Kebijakan Maritim, Tahun 1800an-1940an*. Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya, 2019.
- Prayogo, Y.B.; *et al. Kereta Api di Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap*. Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher, 2017.
- Reitsma, S.A. *Dienst der Staatspoor- en Tramwegen: Administratieve dienst No. 1 Indische Spoorweg Politiek* [jilid II] (Batavia: Landsdrukkerij, 1919).
- Reitsma, S.A. *Korte Geschiedenis Der Nederlandsch-Indische Spoor-En Tramwegen*. 1928.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, No. 116, 1863.
- Stieltjes, T.J. *Eenige Beschouwingen over Spoorweg op Java*. Rotterdam: H. A. Kramers, 1874.
- Stieltjes, T.J. *Gegevens Omtrent de Zaak der Spoorwegen op Java*. Gravenhage: Gebr. J. & H. van Langenhuysen, 1863.
- Suhartono. *Bandit-bandit Pedesaan*. Yogyakarta: Aditya Media, 1995.
- Suryo, D. *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 1989.
- Teenstra, M.D. *Beknopte Beschrijving van de Nederlandsche Overzeesche Bezittingen* (1846).

Mustikaningtyas, Endah. *Keberadaan Perusahaan Perkeretaapian Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij Di Semarang Tahun 1863-1873*.

Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*. Bandung: Penerbit Angkasa, 1997.

Tjondronegoro, S.M.P. *Dua Abad Penguasaan Tanah: Pola Penguasaan Tanah Pertanian di Jawa dari Masa ke Masa*. Jakarta: PT Gramedia, 1984.

Van der Abraham, J. *Nederlands Oost- Indie of Beschrijving der Nederlandsche Bezittingen in Oost-Indie*. Amsterdam: J. F. Schleijsjer, 1851.

Wardojo, W.W. *Sejarah Kereta Api Kota Solo, 1864-1930*. Yogyakarta: Penerbit Kendi, 2018.

Weijerman, A. W. E. *Geschiedkundig overzicht van het ontstaan der spoor-en tramwegen in Nederlandsch-Indië*. Javasche Boekhandel & Drukkerij, 1904.