

PEMBANGUNAN TRANSPORTASI KERETA API JALUR GOENDIH (GROBOGAN) – SOERABAJA TAHUN 1903-1922

Erik Pratama Manao Panjaitan & Retno Winarni

Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Jember

160110301033@mail.unej.ac.id

ABSTRACT

This study examines the Goendih-Soerabaja railway line for the period 1903-1922. The purpose of this study is to explain the reasons for the construction of the railroad, how the process of building the railroad, and its impact on the surrounding community. The results of this study indicate that the construction of the Goendih-Soerabaja railway line had a positive impact on the economy of the Dutch East Indies Government. Inaugurated on February 1, 1903, the existence of rail transportation encouraged economic growth in areas that became the path of the Goendih-Soerabaja railroad. The forced cultivation system has had a major impact on plantations, problems that have occurred due to the damage of export commodities before arriving at the port can now be resolved by the presence of rail transportation. Another factor is that the start of oil drilling operations in the Tjepu area has created the need for large-capacity oil transport in shipping to ports. Another impact of the existence of rail transportation is that the mobility of people who travel now saves more travel time.

Keywords: *Infrastructure, Railroad Extension, Goendih – Soerabaja Line, Capitalist Economy.*

PENDAHULUAN

Transportasi memegang peranan penting dalam kegiatan manusia, sehingga manusia selalu berusaha memperbaiki dan meningkatkan sistem serta kapasitas angkut sarana transportasinya. Sejak lama bangsa Indonesia telah menggunakan bermacam sarana transportasi. Transportasi yang biasa dilakukan di Jawa khususnya adalah transportasi sungai. Banyak sungai di Jawa yang berfungsi sebagai urat nadi transportasi barang maupun orang. Sejak abad XIII-XIV, ketika Kerajaan Majapahit masih berada pada puncak kekuasaannya di Jawa Timur, transportasi sungai di pedalaman telah berlangsung. Pada saat itu Gresik yang masih disebut sebagai pelabuhan Ujung Galuh, menjadi bandar laut terpenting di Jawa Timur bersama Tuban. Sejak masa itu, pelabuhan tersebut merupakan sebuah sarana pendaratan bagi kapal besar

dengan jumlah pasukan yang cukup banyak. Lokasi Gresik ini sangat strategis karena terletak di muara sungai besar yang disebut sebagai Bengawan Semanggi atau dikenal sebagai Bengawan Solo. Istilah Bengawan Semanggi atau Bengawan Solo menunjuk pada nama daerah Semanggi dan Solo tempat bandar terakhir dari aliran sungai ini berada. Istilah tempat yang digunakan sebagai nama sungai menunjukkan bahwa lokasi tersebut merupakan sumber pertama dari aliran sungai, mengingat di sepanjang aliran sungai Solo hingga ke Gresik terdapat 44 bandar sungai. Pada aliran semakin ke timur bisa ditemukan nama Bengawan Madiun yang melewati kota Madiun. Dengan demikian bisa disimpulkan bahwa bandar penting atau lokasi penting yang menjadi sumber aliran sungai itu diberikan sebutan bagi nama sungai. Jukung atau juga dikenal sebagai cadik, perahu mayang dan pencalang merupakan perahu kecil terbuat dari kayu berasal dari Indonesia. Ia adalah perahu nelayan tradisional yang digunakan sebagai kendaraan untuk melintasi aliran sungai.

Jukung atau juga dikenal sebagai cadik, perahu mayang dan pencalang merupakan perahu kecil terbuat dari kayu berasal dari Indonesia. Ia adalah perahu nelayan tradisional yang digunakan sebagai kendaraan untuk melintasi aliran sungai. Jalan-jalan kemudian dibuat meskipun masih sederhana. Manusia mulai memanfaatkan ternak mereka seperti sapi dan kerbau untuk memenuhi kebutuhan angkutan mereka. Melihat manusia yang semakin maju, baik dalam pengetahuan maupun teknologi. Kebutuhan akan angkutan semakin hari semakin mengalami peningkatan, menuntut manusia mencari cara maupun ide untuk dapat memenuhi kebutuhan tersebut.

Sejak akhir abad ke-19 pertumbuhan ekonomi di Hindia Belanda meningkat sebagai dampak dari adanya pembukaan lahan perkebunan. Sebelumnya, pertumbuhan ekonomi telah tampak sejak diberlakukannya Sistem Tanam Paksa oleh Pemerintah Hindia Belanda. Oleh karena itu, demi mengimbangi pertumbuhan ekonomi yang berjalan, maka diperlukan pembangunan sarana infrastruktur bagi kelancaran proses produksi dan pengangkutan hasil-hasil perkebunan. Salah satunya melalui pembangunan transportasi darat berupa jaringan jalan kereta api. Alat transportasi sebelumnya yang bersifat tradisional seperti gerobak, pedati, dan lain- lainnya yang menggunakan tenaga binatang semakin lama tidak lagi dapat memenuhi kebutuhan manusia dalam menjalankan peranannya mengakomodasi aktivitas pengangkutan barang. Pada masa itu sebuah gerobak (kereta) yang ditarik oleh hewan hanya mampu membawa beban seberat 7-10 pikul dengan jarak tempuh setiap harinya sejauh 5-6 pal (7-9 km) dalam sekali perjalanan. Jarak dari pedalaman ke pelabuhan yang mencapai puluhan,

bahkan ratusan kilometer baru bisa dicapai oleh gerobak dalam beberapa minggu bahkan bulan agar dapat sampai ke pelabuhan ekspor. Akibatnya barang untuk diekspor itu terlambat tiba di pelabuhan, otomatis sebagian barang menjadi rusak dan tidak layak untuk dikirim dan diperjual belikan. Transportasi jalan raya dianggap tidak mampu memenuhi kebutuhan pengangkutan, dikarenakan hanya menjangkau daerah-daerah yang besar dan padat pemukiman yang biasa dijadikan pusat kota sehingga bagi akses jalan-jalan kecil yang menuju daerah pedalaman yang menjadi lumbung hasil komoditas tidak dapat diangkut.¹

Aktivitas sosial yang dilakukan oleh manusia menjadi suatu ciri manusia sebagai makhluk yang hidup secara berkelompok, dengan adanya aktivitas dari manusia tersebut tentunya membutuhkan bantuan sarana dalam menunjang pemenuhan kebutuhan sehari-hari. Transportasi merupakan salah satu sarana yang sangat penting untuk mempermudah manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, baik kebutuhan primer maupun sekunder. Transportasi memegang peranan penting dalam mempermudah proses pemenuhan kebutuhan manusia antara lain, menjadi sarana interaksi antar individu maupun kelompok serta digunakan sebagai sarana pemindah barang dari satu tempat ke tempat lain. Adanya perkembangan yang dilakukan pada sektor transportasi akan mempengaruhi laju pertumbuhan, pembangunan, serta perkembangan suatu negara, maka dari itu perkembangan suatu daerah tidak akan ada artinya apabila tidak ada dukungan dari bidang sarana transportasi. Transportasi dapat dimasukkan ke dalam salah satu unsur terpenting dalam perkembangan suatu negara, sebagai salah satu dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi.

Banyak kelebihan yang dirasakan dengan adanya usaha untuk mengembangkan sarana, seperti dengan adanya sarana transportasi yang lebih modern maka akan mempermudah proses pengiriman barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain lebih mudah dan lebih cepat, sehingga akan memperluas dunia pasar; proses pemindahan barang dapat memberi dampak pada kestabilan harga suatu barang sebab kekurangan barang pada suatu daerah mampu terpenuhi dengan mendatangkan barang yang sama dari daerah lain; serta dengan sarana transportasi yang lancar mampu memunculkan inovasi untuk melakukan spesialisasi produksi suatu barang sesuai dengan potensi sumber daya yang dimiliki daerah tersebut.

Masalah angkutan juga terjadi di Indonesia, ketika Indonesia masih bernama Hindia Belanda. Dimana Hindia Belanda mengalami permasalahan serupa yang pernah dijajah selama

¹ Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* [Vol. 2] (Penerbit Angkasa, 1997), hlm. 11.

kurang-lebih tiga setengah abad. Alasan utama dari penjajahan atas Hindia Belanda ini adalah keinginan bangsa Barat untuk mendapatkan sumber daya alam sebanyak-banyaknya. Sumber daya alam tersebut diperlukan untuk memenuhi kebutuhan hidup di negara induk maupun diperdagangkan. Pemandangan sumber daya alam dari Hindia Belanda ke tempat yang dituju memiliki jarak yang cukup jauh sehingga pihak pemerintah Hindia Belanda ke tempat yang dituju memiliki jarak yang cukup jauh sehingga pihak pemerintah Hindia Belanda membutuhkan suatu alat angkut.² (Prita Ayu: 2017, 2)

Transportasi darat di Jawa mulai mengalami perubahan besar setelah Gubernur Jenderal Deandels yang berkuasa di Hindia Belanda tahun 1808-1811 memerintahkan untuk membuat jalan raya yang menghubungkan daerah-daerah di Jawa, dari Anyer sampai Panarukan. Jalan ini kemudian dikenal sebagai jalan raya pos (*Grote Postweg*). Jalan raya ini dibangun oleh Deandels untuk kepentingan militer, terutama untuk mempertahankan Pulau Jawa dari serangan Inggris. Namun dikemudian hari jalan raya ini sangat penting artinya untuk keperluan angkutan barang maupun orang. Dengan adanya jalan raya ini mobilitas sosial penduduk di Pulau Jawa mulai meningkat. Selanjutnya pada masa pemerintahan Thomas Stamford Raffles, banyak mengalami perubahan sistem pemerintahan yang dimana setelah terjadi kebangkrutan di tubuh VOC. Raffles menerapkan kebijakan wilayah desa di pedalaman digunakan untuk unit administrasi penjajahan sehingga dari jalan raya pos yang dibangun Deandels dibuka jalan- jalan simpang yang memasuki wilayah pedalaman. Pembangunan jalan-jalan itu terus berlangsung, sejalan dengan pertumbuhan perkebunan besar di daerah pedalaman. Kebijakan ini menghasilkan sistem sewa tanah atau *landrent*, yaitu sistem pertanian dimana para petani atas kehendaknya sendiri menanam dengan komoditas yang dapat diekspor keluar negeri. Wilayah Jawa Timur dan Jawa Tengah antara lain merupakan penghasil gula yang besar, dibuktikan dengan banyaknya Pabrik Gula (PG) yang berdiri, selain itu terdapat juga berbagai macam komoditas ekspor hasil-hasil perkebunan lainnya. Seiring dengan semakin pesatnya hasil produksi perkebunan itu maka kemudian disediakan pula gudang-gudang tempat penyimpanan baik di wilayah pedalaman maupun di kota- kota pelabuhan, misalnya di Surabaya.

Pada era pemerintah Hindia Belanda angkutan merupakan suatu yang sangat penting dalam berlangsungnya kegiatan eksploitasi. Sistem Tanam Paksa pada tahun 1830 merupakan

² Kusumawardhani, Prita Ayu. *Kereta Api di Surabaya 1910-1930* (Yogyakarta: Gapura Publishing, 2017), hlm. 2.

suatu kebijakan pemerintah Hindia Belanda yang mewajibkan penduduk menanam setengah dari luas tanah miliknya dengan tanaman- tanaman yang telah ditentukan. Keuntungan pemerintah Hindia Belanda dengan menerapkan Sistem Tanam Paksa (*Cultuure Stelsel*) adalah peningkatan produksi tanaman ekspor. Pemerintah Kolonial Belanda tidak hanya mengeksploitasi hasil bumi saja, melainkan juga tenaga kerja rakyat pribumi. Suatu bentuk keharusan bagi rakyat untuk membayar pajak tanah dalam bentuk barang (*in- natura*) dengan berupa hasil pertanian, apabila terdapat rakyat yang tidak dapat membayar pajak maka harus digantikan dengan bekerja selama 66 hari dalam satu tahun tanpa mendapat gaji. Cara tersebut diharapkan mampu mengumpulkan barang dagangan dalam jumlah besar untuk dikirim ke Belanda nantinya akan dijual di pasar Eropa dan Amerika. Upaya yang diterapkan Pemerintah Kolonial Belanda memang tercapai sesuai target, bahkan mendatangkan keuntungan yang lebih besar dari yang diperkirakan. Pemerintah Kolonial Belanda bahkan mampu menghidupkan industri di negeri Belanda yang sebagian produksinya diekspor ke berbagai negara termasuk Hindia Belanda. Sisi lain upaya tanam paksa ini tentunya memberatkan rakyat Hindia Belanda karena terdapat pemerasan di dalamnya. Keberhasilan upaya *van den Bosch* dan Pemerintah Kolonial Belanda dalam meningkatkan hasil tanam paksa yaitu dari tahun 1830 tanaman kopi menghasilkan 288.000 pikul, gula 180.000 pikul dan nila 42.000 pikul. Pada tahun 1840 mengalami peningkatan produksi, kopi 1.132.000 pikul, gula 1.032.000 pikul dan nila 2.123.000 pikul.

Peningkatan terjadi cukup pesat hanya dalam kurun waktu sepuluh tahun dan masih hanya tercatat tiga jenis tanaman ekspor, belum termasuk jenis tanaman serta barang dagangan lainnya. Jenis tanaman tebu juga turut mengalami peningkatan yang disebabkan oleh luas tanah yang menjadi pertanian. Meningkatnya hasil produksi yang tidak selaras dengan sarana transportasi yang tidak mengalami perkembangan menjadi bumerang bagi Pemerintah Kolonial Belanda. Alat transportasi yang masih sangat sederhana membuat pengiriman hasil bumi dari pedalaman menuju kota maupun tempat pemasaran membutuhkan waktu yang sangat lama. Di sisi lain hasil panen yang semakin lama semakin menumpuk justru membuat mereka banyak mengalami kerugian. 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.

Setelah perusahaan Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) meraup keuntungan yang besar, NISM menambah lagi segmen jalur kereta api. Pada tanggal 1 September 1897, perusahaan ini mendapat konsesi izin pembangunan jalur kereta api baru yang melayani rute Goendih-Gambringan-Bodjonegoro- Soerabaja. Jalur ini selesai dibangun pada tahun 1902- 1903 hingga tujuan akhir stasiun Surabaya Pasarturi. Diberikannya konsensi tersebut juga untuk mendukung pemerintah Hindia Belanda dalam bisnis perusahaan minyak pemerintah Hindia Belanda yang melalui jalur kereta api Tjepu-Soerabaja yang juga berada di jalur pembangunan Goendih-Soerabaja untuk siap diekspor ke luar negeri.

Minyak bumi berkontribusi dalam perjuangan bangsa Indonesia merdeka dari Hindia Belanda. Perusahaan-perusahaan minyak asing telah membangun kilang minyak di beberapa tempat di Hindia Belanda, seperti Wonokromo, Tjepu, Pangkalan Brandan, Balikpapan, Plaju dan Gerong. De Dordtsche Petroleum- Maatschappij (DPM) merupakan perusahaan swasta minyak, gas dan batu bara yang berasal dari negara Belanda. Dordtsche Petroleum- Maatschappij (DPM) didirikan pada tanggal 22 Juli 1887 dengan menemukan kilang minyak Wonokromo di daerah konsesi Jabakota dekat Soerbaja. Kilang Wonokromo merupakan kilang tertua di Indonesia, di bangun selesai pada tahun 1889 setelah ditemukan minyak di daerah Jabakota dekat Soerabaja oleh De Dordtsche Petroleum-Maatschappij (DPM). Kilang Wonokromo pada periode 1890-1891 setelah dibangun diperuntukan mengolah minyak mentah yang dihasilkan. Pada tahun 1893, dimulailah produksi pelumas (oli, lubricant) di kilang ini. Kilang Tjepu dibangun selang waktu lima tahun setelah selesainya pembangunan kilang Wonokromo yakni tahun 1894 dan di bawah konsesi De Dordtsche Petroleum- Maatschappij (DPM). Sejak saat itu, banyak berkembang konsesi- konsesi pengeboran minyak di Jawa, antara lain di daerah Gunung Kendeng, Bojonegoro, Rembang, Jepon dan lain-lainnya. Adrian Stoop seorang warga Belanda yang memegang konsesi kilang minyak Wonokromo, melakukan percobaan dengan mengemudikan mobil yang menggunakan bahan bakar gasolin dari Soerabaja menuju ke Tjepu.

Perusahaan asing dalam perkembangan eksploitasi minyak di Hindia Belanda tidak hanya dari perusahaan De Dordtsche Petroleum-Maatschappij (DPM). Royal Dutch Company merupakan perusahaan yang dibangun pada tahun 1890 yang merupakan perusahaan swasta lain yang dimiliki oleh kalangan finansial, dimana perusahaan ini berdiri dari hasil konsesi yang diajukan oleh A. J. Zijlker (Streefland: 1918, 13) yang merupakan petani tembakau dan memiliki hak konsesi dalam melakukan eksploitasi minyak di Sumatera, namun

belum sempat mendirikan perusahaan A. J. Zijlker meninggal mendadak pada Desember 1890 di Singapore, lalu menjual hak konsesinya dan berdirilah Royal Dutch Company.

Berdasarkan penjelasan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penulisan ini sebagai berikut: (1) Apa Latar Belakang Pembangunan Jalur KA Goendih-Soerabaja?; (2) Bagaimana Proses Pembangunan Jalur KA Goendih-Soerabaja?; (3) Bagaimana Dampak Pembangunan Jalur KA Antara Goendih-Soerabaja?.

METODE PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan peneliti ialah sosiologi ekonomi karya Neil. J. Smelser yang mempresentasikan sosiologi ekonomi sebagai gambaran sosiologis yang diterapkan pada aktivitas yang berkaitan dengan produksi, distribusi, dan konsumsi barang dan jasa yang langka atau masih jarang dijumpai. Metode yang digunakan dalam penulisan artikel ini adalah metode sejarah. Metode sejarah adalah cara-cara penelitian dan penulisan sejarah (Dudung: 2007, 53). Dalam prakteknya seorang sejarawan selalu bertumpu pada empat kegiatan pokok, yaitu:

Pertama, heuristik atau pengumpulan sumber sejaman baik sumber tertulis maupun lisan yang relevan. Dalam praktek pengumpulan sumber, penulis menggunakan dua macam sumber, yaitu sumber primer dan sekunder. Sumber primer, berupa dokumen-dokumen, foto-foto, dan laporan tahunan Pemerintah Hindia Belanda. Sumber sekunder, berupa buku-buku, skripsi yang berkaitan dengan topik yang diteliti, bisa didapat Perpustakaan Universitas Jember, Kantor Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Jawa Timur. Selain itu penulis juga melakukan searching artikel-artikel dan jurnal untuk memperoleh informasi tentang pembangunan jalur kereta api Goendih-Soerabaja.

Kedua, kritik sumber. Sumber-sumber yang didapatkan harus dikritisi, karena tidak semua sumber yang diperoleh memiliki kesesuaian dengan obyek yang diteliti. Kritik sumber meliputi kritik eksternal dan internal, untuk menyeleksi data yang berasal dari dokumen-dokumen, surat kabar, majalah, buku, jurnal ilmiah dan arsip yang diperoleh.

Ketiga, interpretasi atau penafsiran. Interpretasi atau penafsiran sering disebut sebagai subjektivitas. Dikatakan subjektivitas, karena semua data yang ditemukan sejarawan harus ditafsir ulang oleh sejarawan, oleh sebab itu subjektivitas penulisan sejarah diakui tetapi untuk dihindari. Interpretasi dilakukan dengan mengkomparasikan berbagai sumber yang diperoleh. Keempat, historiografi atau penyusunan semua fakta yang diperoleh menjadi tulisan sejarah

yang bersifat deskriptif analitis dan memenuhi unsur 5W+1H sesuai dengan kaidah-kaidah penulisan sejarah.³

HASIL DAN PEMBAHASAN

Latar Belakang Pembangunan Jalur Kereta Api Goendih-Soerabaja

Transportasi massal merupakan kebutuhan vital suatu daerah yang ekonominya berkembang pesat. Kebutuhan transportasi massal juga bukan saja dalam kegunaannya sebagai angkutan keseharian dalam masyarakat sebagai sarana mobilitas tetapi juga pengangkut hasil bumi baik dari desa ke kota maupun sebaliknya. Terlebih lagi transportasi merupakan sarana dan prasarana dalam percepatan transformasi ekonomi dalam suatu daerah. Kebutuhan transportasi di Jalur Goendih sampai Soerabaja ini tidak dapat dihindari perkembangannya. Pada masa Kolonial Belanda di Indonesia alat transportasi dan infrastruktur adalah bagian yang sangat vital. Terutama kereta api di Jawa adalah penting peranannya untuk pengangkutan barang-barang hasil pertanian dan perkebunan hasil eksploitasi masa Kolonial Belanda.

Berkembangnya sistem transportasi darat, khususnya pembangunan jalur kereta api memiliki akibat yang paling besar terhadap prasarana di pedesaan. Pembangunan jaringan transportasi telah menyediakan rute-rute transportasi baru, terciptanya desa-desa baru dengan bergabungnya jaringan-jaringan pasar dan perbaikan-perbaikan jaringan transportasi pribumi. Perubahan-perubahan prasarana diikuti dengan bertambahnya arus barang-barang dagangan melalui sistem pasar yang saling berkaitan satu dengan lainnya. Oleh karena itu, hubungan kota-kota dengan desa-desa menjadi lebih erat. Hal ini berarti pula lebih terbukanya desa-desa terhadap pengaruh dunia luar.

Transportasi massal merupakan vital bagi bertumbuhan suatu daerah yang memiliki pertumbuhan ekonomi yang pesat. Wilayah Hindia Belanda pada umumnya memiliki kriteria tanah yang subur yang mampu menghasilkan berbagai macam hasil bumi yang dibutuhkan bangsa Eropa. Terkait dengan kesuburan tanah ini tidak akan membuahkan hasil jika tidak diiringi dengan perkembangan moda transportasi. Pemerintah Hindia Belanda banyak melakukan survey ke daerah dimana untuk menentukan letak berdirinya stasiun serta peletakan

³ Sunarlan, *et.al. Pedoman Penyusunan Karya Ilmiah Prodi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember* (Yogyakarta: Laksbang Pressindo, 2018), hlm. 38.

jalur rel kereta dimana sangat mengutamakan keselamatan. Stasiun Goendih secara astronomis terletak 7° 13' Lintang Selatan dan 110° 53' Bujur Timur.⁴

Stasiun Surabaya Kota secara astronomis terletak 7° 14' Lintang Selatan dan 112° 44' Bujur Timur. Apabila ditelisik, pada awal abad ke-19 Surabaya merupakan kota yang terletak di kawasan Timur pulau Jawa. Surabaya di design sebagai kota dagang dan pelabuhan. Surabaya juga diposisikan oleh pemerintah Hindia Belanda sebagai collecting centers dari rangkaian terakhir kegiatan pengumpulan hasil produksi perkebunan maupun sumber daya alam yang berada di ujung Timur pulau Jawa, di daerah pedalaman dan sebagian daerah-daerah dari Jawa Tengah untuk diekspor ke wilayah Eropa dan sekitarnya.

Gambar 1. Ladang kilang minyak Dordtsche Petroleum Maatschappij (DPM) Tjepu



Sumber: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dordtsche_Petroleum_Maatschappij_3.jpg

Minyak bumi tak bisa dipisahkan dari perjuangan bangsa Indonesia. Perusahaan-perusahaan minyak asing telah membangun kilang minyak di beberapa tempat di Hindia Belanda, seperti Wonokromo, Pangkalan Brandan, Tjepu, Balikpapan, Plaju dan Gerong (Penders: 1984, 76).⁵ *De Dordtsche Petroleum-Maatschappij* (DPM) merupakan perusahaan swasta minyak, gas dan batu bara yang berasal dari negara Belanda. *Dordtsche Petroleum-Maatschappij* (DPM) didirikan pada tanggal 22 Juli 1887 dengan menemukan kilang minyak Wonokromo di daerah konsesi Jabakota dekat Soerbaja. Kilang Wonokromo merupakan kilang tertua di Indonesia. Dibangun tahun 1889 setelah ditemukan minyak di daerah Jabakota dekat Soerabaja oleh *De Dordtsche Petroleum-Maatschappij* (DPM). Kilang Tjepu dibangun selang waktu lima tahun

⁴ Van der Abraham, Jacob. *Nederlands Oost- Indie of Beschrijving der Nederlandsche Bezittingen in Oost-Indie* (Amsterdam: J. F. Schleijsjer, 1851), hlm. 334.

⁵ Penders, C.L.M. *Bojonegoro: 1900-1942. A Story of Endemic Poverty in North-East Java* (Singapore: Gunung Agung, 1984), hlm. 76.

setelah selesainya pembangunan kilang Wonokromo yakni tahun 1894 dan dibawah konsesi De Dordtsche Petroleum- Maatschappij (DPM).

Perusahaan asing dalam perkembangan eksploitasi minyak di Hindia Belanda tidak hanya dari perusahaan De Dordtsche Petroleum-Maatschappij (DPM). Royal Dutch Company merupakan perusahaan yang dibangun pada tahun 1890 yang merupakan perusahaan swasta yang dimiliki oleh kalangan finansial, dimana perusahaan ini berdiri dari konsesi dari A. J. Zijlker yang merupakan petani tembakau dan memiliki hak konsesi dalam melakukan eksploitasi minyak di Sumatera, namun A. J. Zijlker meninggal mendadak pada Desember 1890 di Singapore, lalu menjual hak konsesinya dan berdirilah Royal Dutch Company. Perusahaan Koninklijke Petroleum Maatschappij (NV. KPM) didirikan pada tahun 1902 namun dalam perkembangannya Koninklijke Petroleum Maatschappij (NV. KPM) tidak bertahan lama dan bergabung dalam Shell Transport Trading Company melebur menjadi satu bernama The Asiatic Petroleum Company atau Shell Petroleum Company. Pada akhirnya berdirilah Shell Group yang memakai nama perusahaan Royal Dutch Shell. N.V. Bataafsche Petroleum Maatschappij (BPM) dipercaya menangani eksploitasi minyak di wilayah Hindia Belanda dan mulai didirikan tanggal 26 Februari 1907 di Den Haag, Belanda.

Daerah potensial lainnya yang berada dalam jalur lintas kereta api Goendih-Soerabaja ialah Kabupaten Lamongan. Lamongan merupakan sebuah distrik yang berada dibawah Karesidenan Surabaya. Tanah didaerah ini berjenis tanah kapur, yang termasuk kawasan tropika yang memiliki dua musim, yaitu musim penghujan dan kemarau. Pertanian merupakan mata pencaharian utama bagi masyarakat Lamongan, terutama pada wilayah bagian selatan dan tengah yang berbatasan langsung dengan tanah Bonorowo yang terkenal memiliki tingkat kesuburan baik. Tanaman yang ditanam oleh masyarakat Lamongan berupa tanaman pokok yakni : padi, jagung, ketela selai dan tanaman yang telah disebutkan juga terdapat tanaman kebutuhan ekspor pemerintah kolonial berupa tanaman kina, kacang cina, kelapa, dan djarak. Kabupaten Lamongan merupakan kawasan industri pertanian yang cukup maju. Berdasarkan penghasilannya, wilayah Lamongan menghasilkan komoditi pertanian padi 400 pikul. Selain padi terdapat juga beberapa tanaman yang ditanam di Lamongan diantaranya: Kacang tanah dengan luas lahan 12.680 jung menghasilkan 100.000 pikul kacang tanah, Djarak luas tanah 600 jung menghasilkan 5.000 pikul, dan Kelapa dengan jumlah pohon 212.914 pohon menghasilkan 327.812 kelapa. Peningkatan jumlah produksi tanaman komoditi dipengaruhi oleh adanya sarana transportasi yang memadai. Sarana dan prasarana kereta api mendorong

peningkatan hasil pertanian disebabkan karena alur perdagangan dari daerah pedalaman ke wilayah kota dapat dilakukan dengan mudah. Selain itu angkutan kereta api juga membawa hasil pertanian dalam jumlah besar untuk ekspor ke pasar Eropa.

Soerabaja yang merupakan akhir pembangunan rute jalur kereta api ini terletak di pantai utara Pulau Jawa. Soerabaja termasuk tipe kota pesisir, hal itu karena Soerabaja memiliki basis ekonomi dari perdagangan dan pelayaran. Secara spesifik Soerabaja terletak di Delta Sungai Brantas, dan memiliki sebuah pelabuhan yang cukup besar. Dengan daerah hinterland nya yang subur maka secara geografis Soerabaja menjadi daerah yang strategis. Hal itu karena surplus dari hasil produksi yang ada di daerah hinterland dapat didistribusi melalui pelabuhan yang ada di kota pesisir yakni Soerabaja. Soerabaja menjadi salah satu daerah diantara sekian banyak daerah yang terkena proyek besar pembuatan Jalan Anyer-Panarukan yang dilakukan oleh Gubernur Jenderal H.W. Daendels. Dengan pembangunan Jalan Anyer-Panarukan, maka Soerabaja terhubung dengan kota-kota lain di Pantai Utara Jawa.

Soerabaja yang merupakan akhir pembangunan rute jalur kereta api ini terletak di pantai utara Pulau Jawa. Soerabaja termasuk tipe kota pesisir, hal itu karena Soerabaja memiliki basis ekonomi dari perdagangan dan pelayaran.⁶ Secara spesifik Soerabaja terletak di Delta Sungai Brantas, dan memiliki sebuah pelabuhan yang cukup besar. Dengan daerah hinterland nya yang subur maka secara geografis Soerabaja menjadi daerah yang strategis. Hal itu karena surplus dari hasil produksi yang ada di daerah hinterland dapat didistribusi melalui pelabuhan yang ada di kota pesisir yakni Soerabaja. Soerabaja menjadi salah satu daerah diantara sekian banyak daerah yang terkena proyek besar pembuatan Jalan Anyer-Panarukan yang dilakukan oleh Gubernur Jenderal H.W. Daendels. Dengan pembangunan Jalan Anyer-Panarukan, maka Soerabaja terhubung dengan kota-kota lain di Pantai Utara Jawa. Pada tahun 1885 nilai ekspor swasta telah mencapai jumlah sepuluh kali lipat dari ekspor milik pemerintah Kolonial.

Melalui Undang-Undang Agraria (*Agrarische Wet*) 1870 pembukaan perkebunan-perkebunan besar dimungkinkan. Undang-undang tersebut membuka peluang bagi pihak asing untuk menyewa tanah dari rakyat pribumi bagi kepentingan usaha-usaha perkebunan. Perusahaan perkebunan dan luas tanah perkebunan terus meningkat. Pada pertengahan abad ke-19 terjadi peningkatan sewa tanah di *Vorstenlanden*. Pada tahun 1855 tanah di Karesidenan

⁶ Astuti, S.R. *Pembangunan Pelabuhan Surabaya Dan Kehidupan Sosial Ekonomi Di Sekitarnya Pada Abad XX*. (Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya, 2016), hlm. 25.

Surakarta disewa oleh swasta seluas 30.000 bau, mengalami peningkatan 160.000 bau pada tahun 1860, dan menjadi 200.000 bau pada tahun 1864.

Sebagian besar lahan yang disewa pada awalnya untuk penanaman kopi. Selain itu juga digunakan perkebunan tebu, tembakau dan nila. Di Vorstenlanden tanaman perkebunan terpenting adalah tebu, disusul tembakau. Pada tahun 1914 di Yogyakarta terdapat perusahaan perkebunan dimana 17 diantaranya merupakan perkebunan tebu. Pertumbuhan industri perkebunan di Indonesia juga dipacu dengan adanya pembukaan terusan Suez pada tahun 1869, yang memperpendek jarak tempuh antara Indonesia dengan Eropa. Perkembangan transportasi yang terjadi di dunia juga berpengaruh di Indonesia demi kepentingan dan kelancaran perdagangan. Pembangunan pelabuhan dilakukan, misalnya pada tahun 1877 mulai dibangun pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan Semarang menjadi pelabuhan terpenting di Jawa Tengah, sebagai pelabuhan penampung bagi hasil-hasil panen dari daerah-daerah kerajaan dan Karesidenan Kedu. Semarang menjadi satu-satunya pelabuhan di Jawa Tengah yang mengirim hasil produksi pertanian ke Eropa sehingga menjadi terminal bagi barang-barang yang berasal dari Tegal, Pekalongan, Jepara, Pati, Goendih, Purwodadi, Yogyakarta dan Solo.

Pembangunan Jalur Kereta Api Goendih-Soerabaja

Pada tanggal 17 Juni 1864 pembangunan jalur kereta api dimulai, peletakan batu pertama dalam pembangunan jalur kereta api dilakukan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. Ludolph Anne Jan Wilt Sloet van de Beele. Jalur kereta api sepanjang 26 km dengan rute Kemijen – Tanggung yang rampung dikerjakan pada tahun 1867 oleh perusahaan kereta api swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Pada tahun 1883-1898 telah banyak dibuat bangunan-bangunan produktif berupa : Jalur kereta api dengan biaya *f* 231 juta, pelabuhan *f* 61 juta dan irigasi *f* 49 juta. Proyek-proyek infrastruktur yang digegas pemerintah Hindia Belanda yang mencakup jalan, jembatan, serta fasilitas pelabuhan ini menggunakan banyak tenaga kerja paksa. Perkembangan teknologi memang semakin maju namun penderitaan rakyat tidak berkurang. Hal ini juga merupakan dampak dari pemberlakuan Undang-undang agraria 1870, semua itu merupakan awal pertanda dari hadirnya kaum kapitalis yang ingin mengeksploitasi ekonomi.

Rel kereta api jalur Goendih hingga Soerabaja dikerjakan oleh *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) dan merupakan jalur utama yang menghubungkan Jawa Tengah dan Jawa Timur. Pembangunan jalur utama ini melalui beberapa segmen pembangunan

jalur : Goendih – Kradenan, Kradenan – Tjepu, Tjepu – Bodjonegoro, Bodjonegoro – Babat, Babat – Lamongan dan Lamongan – Soerabaja. Adapun wilayah yang dilewati jalur ini adalah Grobogan, Blora, Bodjonegoro, Lamongan dan Soerabaja.

Pemerintah Hindia-Belanda membangun transportasi kereta api di Pulau Jawa tak lepas dari kondisi geografis alam Pulau Jawa yang dinilai sangat memungkinkan untuk dipasang jalur rel kereta api. Dalam kurun waktu tahun 1888-1925 jaringan konstruksi kereta api telah mencapai masa keberhasilan bagi moda transportasi perkeretaapian di Jawa dan dinobatkan sebagai jaringan kereta api terlengkap di Asia pada masanya.

Sejarah keberadaan jalur transportasi kereta api tak lekat akan ditetapkan politik Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*) dan perkebunan Tebu yang ada di Jawa. Pemerintah Hindia Belanda sebagai pelaku usaha, penanam modal, pengerah tenaga kerja baik dari kaum pribumi maupun negara jajahan lainnya, serta penjual hasil komoditas, dan mengambil sebanyak-banyaknya untuk meraup pendapatan dari hasil komoditas yang dihasilkan dari alam Pulau Jawa. Dikarenakan banyaknya hasil komoditas yang harus dibawa dari pedalaman untuk diangkut ke pelabuhan, maka pemerintah Hindia Belanda mengharapkan dengan dibangunnya jaringan transportasi rel kereta api dapat memecahkan permasalahan pengangkutan hasil komoditas yang ada di pedalaman.

Penetapan Politik Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*) pada tahun 1830, akibat dampak dari Perang Jawa (*Java Oorlog*, 1825-1830) yang merupakan perang berkepanjangan sehingga mengakibatkan kas Pemerintah Hindia Belanda mengalami kebangkrutan dan kekosongan kas negara. Kebijakan *Cultuurstelsel* sendiri bertujuan untuk menumbuhkan kota-kota sentra produksi, distribusi dan perdagangan yang bertujuan mendukung kebijakan tersebut dalam proses produksi yang bertujuan untuk ekspor hasil-hasil komoditas perkebunan ke pasar Eropa.

Dalam proses pembuatan jalur kereta Goendih-Soerabaja dibutuhkan sarana dan prasarana. Didalam membangun suatu perusahaan perkeretaapian, maka yang utama perlu dilakukan adalah pembuatan jaringan jalan rel dan segala sesuatu yang dibutuhkan didalamnya. Bila jalan rel ini melintasi sungai yang besar, lembah yang luas dan sangat dalam maka dibutuhkan pembangunan viaduct atau jembatan. Bila jalan yang dilalui memiliki kontur yang berbukit-bukit serta daerah pegunungan maka jalur rel tersebut dibutuhkan pembangunan terowongan, tanggul, ataupun saluran air agar efisiensi waktu didapatkan. Dan dalam jarak tertentu untuk jalur rel kereta api dibutuhkan tempat pemberhentian ataupun singgah yang biasa disebut juga dengan stasiun. Di stasiun inilah penumpang dan muatan barang naik-turun dari

kereta serta pada saat pemberhentian ini kereta api juga diperiksa oleh petugas untuk kelayakan dalam melanjutkan perjalanan seterusnya hingga di stasiun selanjutnya yang akan tiba. Di kompleks stasiun, dipersimpangan dengan jalan umum, sekitar terowongan, disekitar jembatan besar dan lain-lainya perlu dilengkapi dengan rambu-rambu atau tanda-tanda tertentu agar perjalanan kereta dapat berjalan lancar, aman, tertib dan teratur. Tanda-tanda yang dimaksud adalah dipasangnya sinyal atau dalam bahasa Inggris Signal. Dimana terdapat landasan tempat kereta api atau jalur trem berjalan di atasnya yang berbentuk dua jalur besi baja yang dipasang sejajar.

Tujuan utama dibangunnya jalur kereta api ialah untuk memajukan sarana transportasi untuk masyarakat khususnya di daerah Jawa Tengah dan sekitarnya, namun ternyata pembangunan tersebut tidak sepenuhnya membawa dampak positif melainkan juga menimbulkan permasalahan bagi warga sekitar area pembangunan jalur. Dalam pengambil alihan tanah kepada perusahaan NISM menjadi penanda munculnya proses perubahan agraria. Berdasarkan pada perijinan pembangunan yang langsung didapatkan dari Pemerintah Belanda, maka perusahaan NISM secara resmi juga mendapat mandat dan wewenang serta hak dalam mengubah kepemilikan tanah yang akan dilalui jalur kereta api sebagai bentuk modal dasar pembangunan jalur rel.⁷ Wewenang ini membuat perusahaan NISM berupaya untuk melakukan negosiasi pembebasan tanah-tanah yang dibutuhkan. 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*).

Perizinan proyek pembangunan jalur kereta api didapatkan dari Pemerintah Kolonial Belanda, secara tidak langsung Pemerintah Kolonial Belanda menjadi penyedia fasilitas seperti lahan sesuai dengan konsesi yang telah diajukan. Perusahaan NISM sementara hanya dapat menggunakan lahan yang diperoleh dari Pemerintah Kolonial Belanda untuk melangsungkan proyek pembangunan dan berbagai infrastruktur, lahan tersebut yang disebut sebagai tanah pemerintah. Peran Pemerintah Kolonial Belanda sebagai pemberi izin serta fasilitator utama, memegang tanggungjawab 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

⁷ Hadinoto, *Perkembangan Kota dan Arsitektur kolonial Belanda di Surabaya 1870-1940* (Yogyakarta: ANDI Yogyakarta, 1996), hlm. 50.

menyebutkan bahwa Pemerintah Kolonial Hindia Belanda akan memberikan sewa di atas tanah negara dalam jangka panjang dengan harga murah yang disebut *erfpacht*.

Selain tanah pemerintah, jalur kereta api yang akan dibangun oleh perusahaan NISM ternyata juga melintasi tanah milik raja-raja Jawa (*Vorstendomein*). Pada bagian ini perusahaan NISM mendapat tantangan tersendiri untuk dapat beradaptasi dan mengikuti struktur kepemilikan tanah raja. Para residen ditugaskan memberi penjelasan tentang perlunya penyediaan lahan dalam bentuk pinjaman dari raja-raja untuk perusahaan NISM yang berguna bagi pembangunan infrastruktur. Agar mandat ini bisa langsung dikerjakan oleh mereka yang ditunjuk, Dewan Hindia Belanda meminta agar Gubernur Jenderal Pahud membuat surat perintah bagi para penguasa bumiputera untuk dijadikan dasar pembuatan kontrak dengan perusahaan NISM.

Ketentuan izin penggunaan tanah raja berbeda dengan ketentuan tanah pemerintah, sebab untuk sistem tanah raja pada masa pembangunan jalur kereta api masih memberlakukan hukum adat Jawa. Setiap siapa pun yang akan menggunakan tanah raja harus mendapat izin dari raja terlebih dahulu yang telah diakui baik di dalam maupun di luar struktur feodal yang berlaku. Prosedur penggunaan tanah yang harus dilakukan oleh para peminta izin terutama pihak yang berasal dari institusi ialah membuat kontrak sewa tanah kepada pemegang kuasa dengan disaksikan sekaligus disahkan oleh residen sebagai wakil Pemerintah Kolonial Belanda. Kontrak sewa tersebut lazimnya merupakan izin usaha yang diberikan Pemerintah Kolonial Belanda dalam bentuk hak guna usaha (*erfpacht recht*) sebagai jaminan.

Dalam proses pembangunannya terdapat juga kendala- kendala yang harus dihadapi seperti pengerjaan pembangunan rel kereta api ini dilakukan oleh buruh orang pribumi, sedangkan pengawasan terhadap pengerjaan proyek ini dilakukan oleh orang-orang Eropa dari Pemerintah Hindia Belanda. Buruh yang dipekerjakan yaitu orang Jawa dan China. Buruh-buruh China dianggap lebih rajin dan ulet dibandingkan dengan buruh-buruh Jawa yang tidak mempunyai keterampilan dan sering meninggalkan pekerjaannya. Untuk upah, buruh China diberi lebih tinggi daripada buruh orang Jawa.

Selain itu kendala yang dihadapi berupa medan/kontur tanah yang dilalui jalur kereta ini masing-masing tiap daerah berbeda-beda. Kondisi tanah yang kurang mendukung untuk jadi landasan rel kereta api yang mengharuskan para pekerja menambah tanah, musim penghujan yang menyebabkan luapan air menggenangi tanah dan beberapa sungai merusak jembatan penyebrangan guna pengiriman barang bangunan akibat luapan air saat musim

penghujan. Pembangunan jalur kereta api ini juga melewati daerah-daerah perkebunan sehingga bahan baku bantalan rel kereta api yang memakai kayu Jati banyak diambil dari daerah-daerah yang dilalui pembangunan jalur kereta ini. Sepanjang segmen Kradenan–Bodjonegoro dapat dengan mudah ditenumui perkebunan Jati. Dalam pembangunan jalur ini juga melintasi sungai Bengawan Solo sehingga diperlukan pembangunan Jembatan dalam menghubungkan wilayah yang dipisahkan oleh sungai. Tak hanya itu, sepanjang segmen Bodjonegoro–Soerabaja juga terdapat lahan rawa. Lahan rawa berpotensi akan terkena genangan atau bahkan banjir saat musim penghujan.

Dalam hal prasarana yang perlu dipersiapkan selain jalur kereta api, ialah fasilitas operasional kereta api dan stasiun kereta api. Pemerintah Hindia Belanda mengatur secara keseluruhan syarat yang harus dipenuhi pemegang konsesi kereta api. Sehingga NISM sebelum melakukan pembangunan telah menganggarkan dana dalam pembangunan stasiun/halte sebesar *f* 2.395.224 dan operasional penjaga rumah sinyal sebesar *f* 620.414 anggaran yang dikeluarkan dalam masa pembangunan jalur kereta api Goendih-Soerabaja. Dalam hal ini Pemerintah juga melakukan pengecekan di setiap hasil infrastruktur yang dibangun oleh NISM melalui Departement van BOW (Burgerlijke Openbare Werken).

Dampak Pembangunan Jalur Kereta Api Goendih-Soerabaja

Keberadaan jalur kereta api dari Goendih sampai Soerabaja telah berdampak pada komoditas ekspor Hindia- Belanda. Komoditi perkebunan, pertanian dan minyak alam di pedalaman yang bisa dijangkau oleh kereta api. Sebelumnya angkutan petani diangkut menggunakan cikar dan pedati, sekarang ada transportasi kereta api yang bisa mengangkut hasil perkebunan, pertanian dan minyak alam tersebut lebih cepat dan lebih banyak. Selain itu kereta api mampu menembus ke daerah-daerah sepanjang jalur Goendih hingga Soerabaja mampu meningkatkan perekonomian di daerah pedalaman yang dilalui oleh kereta api.

Dalam perkembangan pembangunan jalur perkeretaapian di Hindia Belanda sangat pesat. Dimana setiap pembangunan jalur kereta api memiliki pola yang sama. Proses pembangunan mulai dari diusulkan ke parlemen hingga pembukaan operasional jalur kereta api. Pemerintah Hindia Belanda sangat selektif dalam mengizinkan pembangunan suatu jalur terutama jika terkait dengan pemodal dan hasil keuntungan yang akan dicapai. Jalur kereta api Goendih–Soerabaja merupakan salah satu jalur yang diantara sekian banyak yang mendapatkan konsesi dari Pemerintah Hindia Belanda dalam pembangunan jalur kereta api.

Hal ini memberi pesan akan tingginya potensi hasil bumi, minyak dan gas alam untuk dieksploitasi atas wilayah jalur-jalur yang dilalui kereta api. Pembangunan jalur kereta api memberi dampak yang besar atas wilayah jalur-jalur yang dilalui.

Pembangunan rel di wilayah jalur-jalur bagian utara Pulau Jawa merupakan fakta yang penting. Sebelum dibangun jalur kereta api di wilayah Goendih – Soerabaja merupakan wilayah terpencil. Pembangunan jalur kereta api menjadikan nilai yang besar bagi daerah tersebut. Sarana transportasi pengiriman hasil pertanian dan perkebunan berubah dari yang sebelumnya tradisional (menggunakan cicar dan pedati) menjadi modern (menggunakan kereta api). Wilayah dari jalur-jalur utara Pulau Jawa ditarik keluar dari kondisi wilayah terbelakang berubah berpeluang mendapatkan peluang masa depan yang lebih baik. Wilayah ini banyak menghasilkan tumbuhan kayu Jati yang tersohor akan kekuatannya. Sementara lainnya masih hutan belantara. Namun ini akan segera berubah.⁸

Usaha pembangunan jalur kereta api yang terbilang proyek besar tentunya membutuhkan banyak tenaga kerja. Pekerjaan pada pemasangan rel kereta api dengan panjang lintasan Goendih–Soerabaja yang mencapai 230 kilometer sudah dapat dipastikan membutuhkan ratusan bahkan ribuan tenaga kerja. Pada mulanya perusahaan NISM merekrut para pekerja dari warga sekitar area pembangunan yang akan dibayar sesuai dengan upah kerja yang telah ditentukan oleh Pemerintah Kolonial Belanda, masyarakat sekitar ditugaskan untuk menggali, mengangkat, dan mengangkut tanah untuk dibawa ke pekerja pembuat pondasi jalan-jalan kereta api. Pekerjaan yang berhubungan dengan tanah untuk pematang-pematang tersebut tidak memerlukan tenaga kerja yang terlatih atau orang-orang yang ahli dalam hal tersebut jadi upah mereka hanya senilai f 0,50 sampai f 0,80 perhari.

Dampak lainnya di bidang ekonomi yang ditimbulkan setelah jalur kereta api berhasil dioperasikan ialah pada perdagangan domestik yang tentunya turut diringankan bebannya dari berbagai hal. Beberapa dampak yang dirasakan pada perdagangan domestik ialah pengangkutan komoditi tidak lagi memakan waktu lama untuk berhasil sampai di pasar atau bahkan di Pelabuhan ditambah dengan tarif yang lebih murah jika dibandingkan dengan angkutan lokal tradisional. Kontribusi transportasi kereta api turut andil dalam penghematan biaya aktivitas ekspor-impor yang kian lama biaya bea masuk dan iuran pelabuhan meningkat akibat dari peningkatan kuantitas barang ekspor-impor. Kereta api pertahun terhitung mampu

⁸ Suryo, Djoko. *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900* (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 1989), hlm. 114.

mengangkut 18.000 ton barang. Peran transportasi kereta api juga merambah pada kebutuhan pangan penduduk setempat seperti ketersediaan beras. Kereta api mampu memenuhi kekurangan pangan yang sebelumnya sempat dialami beberapa daerah khususnya daerah dengan transportasi yang kurang memadai.

Dampak adanya jalur kereta api turut memberi dampak bagi kehidupan dan aktivitas masyarakat kecil disekitar 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.

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, seperti yang dijelaskan di atas bahwa dalam rangkaian kereta api tiap-tiap gerbong dibagi menjadi beberapa kelas dan tarif yang dipasang ditentukan berdasarkan jabatan para penumpang. Peminat kereta api nyatanya 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 elite Keraton yang sebenarnya tidak begitu menunjukkan adanya minat yang besar.⁹

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 tunggu yang cukup besar meskipun jumlah mereka yang terbilang sedikit, sementara ruang tunggu yang tersedia bagi penumpang kelas 3 hanya berpalang pintu biasa dan bangku yang terbuat dari kayu meskipun jumlah mereka yang banyak justru ukuran ruangan tidak lebih dari ruang tunggu kelas 1 dan 2.

Selain dalam adanya perbedaan kelas antara penumpang kereta, di kalangan pegawai NISM pun ada strata sosial dimana terjadi pembagian struktur sosial. Pada pegawai Eropa diperbolehkan menaiki kereta dengan kelas 1 sedangkan pegawai pribumi hanya boleh naik di

⁹ Indradin & Irwan. *Strategi dan Perubahan Sosial* (Yogyakarta: Deepublish, 2016), hlm. 18.

kereta kelas 2. Adanya, struktur sosial ini masih membuktikan bahwa status sosial orang-orang Eropa masih diatas orang pribumi sehingga meskipun pegawai NISM terdapat orang pribumi namun klasifikasi ini tetap diterapkan.

Beroperasinya jalur kereta api sepanjang Goendih sampai Soerabaja dapat diperkirakan seberapa besar mobilitas orang maupun barang yang melintas sepanjang jalur tersebut. Sarana prasarana angkutan kereta api dimanfaatkan banyak orang dari desa pergi ke desa lain atau dari desa ke kota atau sebaliknya. Perpindahan dan mobilitas ini didukung karena keunggulan dari jalur kereta api yang melintasi daerah-daerah sepanjang Goendih sampai Soerabaja dan sebaliknya sehingga memudahkan bagi para penumpang yang akan berpergian dari satu tempat ke tempat lain dengan cepat dan mudah. Mobilitas dan aksesibilitas dalam sistem transportasi merupakan dua hal yang saling berkaitan.

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya dapat ditarik kesimpulan bahwa latar belakang pembangunan jalur berada di wilayah Goendih-Soerabaja disebabkan letak geografis, demografi, topologi dan potensi ekonomi dari daerah-daerah ini dirasa cukup layak apabila sarana transportasi dikembangkan untuk memperlancar aktivitas ekonomi. Menilik daerah Goendih dan Soerabaja 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. Pemilihan Pelabuhan Kali Mas Soerabaja dilatarbelakangi dengan distribusi hasil tanam kebanyakan diekspor melalui pelabuhan terbesar kedua di Pulau Jawa setelah Tanjung Priok Batavia. Setelah banyak mengalami kerugian terlebih para pengusaha perkebunan, memicu adanya desakan yang memaksa Pemerintah Hindia Belanda untuk melakukan perbaikan dalam sarana transportasi yang lebih baik dalam menjamin kualitas distribusi komoditas hasil tanam mereka. Setelah pihak Pemerintah Negeri Belanda dan Pemerintah Hinda Belanda melakukan peninjauan lapangan, memutuskan untuk membangun jalur kereta api.

Jalur Goendih-Soerabaja merupakan salah satu jalur yang menjadi prioritas dimana dengan jalur kereta api dapat menghubungkan secara langsung dua pelabuhan besar yang ada di Semarang dan di Soerabaja. Pada latar belakang pembangunan ini juga dilandasi oleh masih belum adanya transportasi yang memadai dalam akomodasi barang maupun penumpang di

sepanjang jalur Semarang-Soerabaja. Alasan ini semakin menguatkan peranan kereta api untuk segera dibangun di jalur Goendih-Soerabaja. Perusahaan NISM meskipun statusnya sebagai perusahaan milik swasta tetap berada dibawah pengawasan Kepala Insinyur John Dixon selaku utusan dari Pemerintah Kolonial Belanda dan sehubungan dengan manfaat yang akan ditimbulkan dengan adanya perbaikan transportasi juga akan dirasakan oleh pemerintah, maka Pemerintah Belanda memberi asupan dana sebagai modal berdirinya perusahaan serta pembangunan jalur kereta api. Modal yang diberikan berupa pinjaman dana sebesar f 14.000.000, mendapat hak bangunan di beberapa tanah yang statusnya menjadi tanah pemerintah, dan dibantu untuk proses pengambil-alihan tanah yang berada dibawah naungan Raja-raja Jawa yang merupakan wilayah kerajaan. Modal awal lainnya berasal dari para pendiri dan pemilik saham Perusahaan NISM, namun tetap tidak cukup sebagai modal awal dalam pembangunan perusahaan sekaligus sarana dan prasarana yang dibutuhkan. Hingga pada akhirnya Pemerintah Hindia Belanda turut membantu dalam hal pendanaan agar terealisinya moda transportasi yang layak bagi kepentingan Pemerintah dalam kegiatan eksploitasinya di Hindi Belanda. Perusahaan NISM 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. Tak sedikit kendala yang dihadapi berupa pemilihan tipikal tanah yang tidak padat dan dapat mengakibatkan resiko amblasnya jalur rel serta adanya daerah dataran tinggi yang dirasa terlalu curam serta memiliki bidang kemiringan yang rawan dilalui kereta api. Dalam pengerjaan jalur kereta api ini juga ada kendala dimana para pekerja pribumi yang dirasa kurang memiliki kemampuan dan tenaga kerja dari orang tionghoa memiliki kepakaran, dari permasalahan ini juga menimbulkan gesekan sosial diantara para pekerja pribumi dan keturunan tionghoa serta menghambat proses pengerjaan pembangunan.

Dampak yang dirasakan oleh masyarakat kecil dengan adanya pembangunan jalur kereta api yang terbilang proyek besar di tanah Hindia Belanda tentunya membutuhkan banyak tenaga kerja yang menjadi peluang bagi para buruh. Upah yang mereka dapat yang upahnya telah ditentukan oleh Pemerintah Kolonial Belanda, sedangkan untuk pekerjaan dibebberapa bidang yang tidak membutuhkan keterampilan khusus diberi upah harian yang lebih kecil.

Dampak lain yang dirasakan masyarakat kecil ialah dengan munculnya warung-warung kecil sekitar proyek pembangunan jalur dan banyak bertumbuhnya pasar-pasar baru di beberapa daerah. Kebutuhan pangan yang pada dasarnya masuk sebagai kebutuhan pokok sehari-hari menjadi lebih merata terlebih bagi penduduk yang rumahnya berada di daerah pedalaman, akses pengiriman ke daerah tersebut yang mulanya sedikit terhambat akibat lamanya proses pengiriman menjadi lebih mudah.

REFERENCES

- Astuti, S.R. *Pembangunan Pelabuhan Surabaya Dan Kehidupan Sosial Ekonomi Di Sekitarnya Pada Abad XX* (Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya, 2016).
- Basundoro, Purnawan. “Dinamika Pengangkutan Di Banyumas Pada Era Modernisasi Transportasi Pada Awal Abad ke 20”. *Jurnal Humaniora*, 20[1], 2008.
- Hadinoto, *Perkembangan Kota dan Arsitektur kolonial Belanda di Surabaya 1870-1940* (Yogyakarta: ANDI Yogyakarta, 1996).
- Indradin & Irwan. *Strategi dan Perubahan Sosial* (Yogyakarta: Deepublish, 2016).
- Kusumawardhani, Prita Ayu. *Kereta Api di Surabaya 1910-1930* (Yogyakarta: Gapura Publishing, 2017).
- Lombard, Denys. *Nusa Jawa: Silang Budaya Batas-Batas Pembaratan* (Jakarta: Gramedia, 2000).
- Nur Cahyo, Dedi. *Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Kabupaten Lamongan Tahun 1899-1932*. [Skripsi]. Universitas Negeri Surabaya, 2017.
- Penders, C.L.M. *Bojonegoro: 1900-1942. A Story of Endemic Poverty in North-East Java* (Singapore: Gunung Agung, 1984).
- Reitsma, S. A. *Boekoe Peringatan dari Staatsspoor-en Tramwegen di Hindia-Belanda 1875-1925* (Weltevreden: Topografischen Dienst, 1925).
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie*. No. 22, 1903.
- Subarkah, Imam. *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992* (Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992).
- Sunarlan, et.al. *Pedoman Penyusunan Karya Ilmiah Prodi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember* (Yogyakarta: Laksbang Pressindo, 2018)
- Suryo, Djoko. *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900* (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 1989).

Panjaitan, Erik Pratama Manaor & Winarni, Retno. Pembangunan Transportasi Kereta Api Jalur Goendih (Grobogan) – Soerabaja Tahun 1903-1922.

Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* [Vol. 2] (Penerbit Angkasa, 1997).

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

Verslag van den Dienst van het Boschwezen Nederlandsch-Indie over heet Jaar 1904.