

Vol. 11/No. 1/September 2015

ISSN 1858-2621

ISTORIA

JURNAL PENDIDIKAN & SEJARAH

Penanggung jawab : Prof. Dr. Dudung Abdurrahman

Ketua : Dr. Aman, M.Pd

Sekretaris : Zulkarnain, M.Pd

Anggota : Terry Irenewaty, M.Hum

M. Nur Rokhman, M.Pd

Dr. Dyah Kumalasari, M.Pd

Dr. Taat Wulandari, M.Pd

Rhoma Dwi Aria Yuliantri, M.Pd

Redaksi Penyelia : Saefur Rochmat, MIR

Danu Eko Agustinova, M.Pd

Diana Trisnawati, M.Pd

Sekretariat : Wisnu Barata, S.IP

DITERBITKAN OLEH

**MSI YOGYAKARTA BEKERJASAMA DENGAN JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA**

ISTORIA

JURNAL PENDIDIKAN & SEJARAH

MENAKAR POSISI SEJARAH INDONESIA PADA KURIKULUM 2013

SardimanAM (1-13)

KESIAPAN GURU SEJARAH SMA ISLAM 1 GAMPING SLEMAN DALAM IMPLEMENTASI KURIKULUM 2013

Aman (14-27)

***HIDDEN CURRICULUM* DALAM PEMBELAJARAN SEJARAH DAN PENANAMAN NASIONALISME**

Dyah Kumalasari (28-38)

KURIKULUM PENDIDIKAN SEJARAH DALAM PERSPEKTIF HISTORIS

Zulkarnain (39-51)

KONFLIK SOSIAL DI KABUPATEN KEBUMEN TAHUN 1998

Gambuh Pridaningsih dan Rhoma Dwi Aria (52-64)

***NEDERLANDSCH INDISH SPOORWEG MATSCHAPPIJ*: STUDI KASUS KARESIDENAN SURAKARTA AWAL 1870-1930**

H.Y. Agus Murdiyastomo (65-77)

PEMANFAATAN LAHAN MILIK PAKUALAMAN DAN PERUBAHAN STATUS KEPEMILIKANNYA DI PESISIR PANTAI DESA GLAGAH, KECAMATAN TEMON, KABUPATEN KULON PROGO

Diana Trisnawati (78-89)

PENGEMBANGAN MEDIA *BLOG* SEJARAH SEBAGAI ALTERNATIF MEDIA PEMBELAJARAN SEJARAH DI SEKOLAH MENENGAH ATAS

Ajat Sudrajat (90-107)

DITERBITKAN OLEH

MSI YOGYAKARTA BEKERJASAMA DENGAN JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA



*Nederlandsch Indish Spoorweg Matschappij: Studi Kasus Karesidenan Surakarta
Awal 1870-1930*

Oleh: H.Y. Agus Murdiyastomo, M.Hum.
(Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, UNY)
Email: hyagusm@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk : (1) Mengetahui peranan *Nederlandsch Indish Spoorweg Matschappij* (NISM) dalam perkembangan transportasi di Karesidenan Surakarta, dan (2) Mengetahui dampak positif adanya NISM bagi masyarakat Karesidenan Surakarta. Metode yang digunakan peneliti dalam penulisan sejarah ini adalah metode penelitian menurut Kuntowijoyo. Adapun tahapan penelitian sejarah menurut Kuntowijoyo mempunyai lima tahap yaitu pemilihan topik, heuristik, verifikasi, interpretasi, dan penulisan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa NISM memiliki peran yang besar dalam memajukan transportasi di Karesidenan Surakarta. Dengan adanya kereta api, mobilitas masyarakat semakin tinggi mencakup masyarakat yang tinggal di pedesaan. Adapun dampak positif adanya NISM yaitu: memudahkan perdagangan yang nantinya akan menciptakan golongan menengah, memudahkan transportasi masyarakat, mempercepat pembangunan, meningkatkan interaksi masyarakat satu dengan yang lain.

Kata kunci: NISM, kereta api, Surakarta

Abstract

*This study aims to: (1) Determine the role of *Nederlandsch Indish Spoorweg Matschappij* (NISM) in the development of transport in Surakarta, and (2) Knowing the positive impact for the community their NISM Surakarta. The method the researchers used in the writing of this history is a research method according to Kuntowijoyo. The stages of historical research according to Kuntowijoyo has five stages, namely the selection of topics, heuristic, verification, interpretation, and writing. The results showed that NISM has a major role in advancing transportation in Surakarta. With the train, the higher the mobility society includes people who live in rural areas. The positive impact of the NISM are: ease of trade which will create the middle class, facilitate public transport, accelerate development, improve people's interactions with one another.*

Keywords: NISM, train, Surakarta

Pendahuluan

Tanam paksa merupakan salah satu sistem di bidang pertanian yang merupakan salah satu sebab banyaknya perkebunan di Jawa, salah satunya di Surakarta. Pemrakarsa tanam paksa adalah Van Den Bosch. Pengusaha-pengusaha perkebunan yang memiliki modal, menyewa tanah untuk ditanami tanaman-tanaman ekspor. Luas tanah yang disewa, dari waktu-ke waktu mengalami peningkatan. Pada 1855, 30.000 bau tanah di Surakarta disewa oleh pengusaha perkebunan. Jumlah ini meningkat menjadi 160.000 bahu pada tahun 1860, dan meningkat lagi menjadi 200.000 bahu pada tahun 1864 (Takashi Shiraishi, 1997:12-14). Peningkatan luas sewa tanah berbanding lurus dengan pertumbuhan perusahaan dan pabrik di Surakarta.

Perkembangan perkebunan dan pabrik di pedalaman Surakarta berhubungan dengan ditetapkannya Undang-undang Agraria tahun 1870, yang mana UU tersebut menjamin kebebasan dan keamanan para pengusaha (Ricklefs, 1995:190). Transportasi sebagai sarana angkutan dibutuhkan di Surakarta untuk pengangkut hasil perkebunan dari pedalaman ke luar. Banyaknya hasil perkebunan ditumpuk digudang ditambah kurangnya sarana transportasi menyebabkan banyak yang mulai membusuk. Pengusaha perkebunan berkeinginan mengatasi permasalahan penumpukan hasil untuk menghindari kerusakan barang. Keresahan pengusaha perkebunan dijawab oleh *Nederlandsch Indisch Spoorweg Maatschappij* (NISM) dengan pembangunan transportasi kereta api. NISM yang saat itu dikelola oleh Poolman, Fransen, dan Kol mulai mengajukan konsensi kepada pemerintah kolonial. Permintaan NISM

ternyata membawa banyak pengaruh dan mendapatkan simpati dari menteri Loudon dan gubernur jenderal yang baru saja menjabat, Baron van den Beele (Imam Subarkah, 1992:6).

Pada 17 Juni 1864, pembangunan pertama jalur Semarang (Kemijen)-Temanggung, setelah mendapatkan konsensi. Pembangunan jalur Semarang-Temanggung ini pada masa Gubernur Jenderal van De Beele. Pembangunan jalur diperluas dengan dibuat jalur kereta pertama di Karesidenan Surakarta yang selesai pada tanggal 10 Februari 1870, dan jalur ini digunakan untuk angkutan umum. Pembangunan jalur kereta api di Surakarta pada awalnya jalur Kedungjati-Surakarta, kemudian berlanjut ke jalur Surakarta-Yogyakarta. Di Surakarta sebelum NISM menguasai usaha perkereta-apian, sudah ada *Solosche Tramweg Maatschappij* (STM) yang mengoperasikan jalur trem Solo-Boyolali.

Pengelolaan jalur trem Solo-Boyolali oleh STM diambil alih NISM, kemudian dikembangkan dengan dibangun jalur kereta api Solo-Wonogiri yang dibuka pada 1 April 1922. Pembangunan jalur Solo-Wonogiri ini mempermudah hubungan antara desa dengan kota. Selain transportasi mudah, jalur ini juga membawa keuntungan ekonomi bagi perusahaan kereta api, pemerintah, pengusaha perkebunan, dan masyarakat. Jalur kereta api Solo-Wonogiri yang banyak manfaatnya ini, menjadi menarik untuk dibahas.

Beberapa hal yang menarik mengenai perkeretaapian di Surakarta mengenai kondisi sosial ekonomi Karesidenan Surakarta; permulaan ide pembangunan jalur kereta api; dan dampak apa yang ditimbulkan dari pembangunan kereta api di Karesidenan

Surakarta. Kondisi sosial ekonomi di Surakarta merupakan salah satu faktor munculnya ide pembangunan jalur kereta api. Selain itu, keberadaan jalur kereta api tidak selamanya memunculkan dampak positif saja, tetapi ada permasalahan lain muncul dengan dibangunnya jalur kereta api, misalnya kriminalitas dan prostitusi.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan peneliti dalam penulisan sejarah ini adalah metode penelitian menurut Kuntowijoyo. Adapun tahapan penelitian sejarah menurut Kuntowijoyo mempunyai lima tahap yaitu pemilihan topik, heuristik, verifikasi, interpretasi, dan penulisan (Kuntowijoyo, 2005: 91).

Hasil Penelitian dan Pembahasan

***Nederlandsch Indish Spoorweg Matschapij* (NISM)**

Nederlandsch Indish Spoorweg Matschapij (NISM) merupakan perusahaan perkeretaapian pada masa kolonial. NISM berperan dalam pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda. Suhartono mengatakan bahwa pemasangan jalur kereta api memperluas perkembangan ruang satu dengan yang lain karena terhubungkan oleh jalur kereta api sehingga membuka daerah-daerah terisolir (Suhartono, 1992). Motif ekonomilah yang menjadi alasan pemerintah kolonial dalam pembangunan jalur kereta api. Jalur kereta api pertama yang dibangun oleh NISM pada 1962 adalah jalur Semarang-Solo (*vorstenlanden*). Pada 10 Februari 1870, pembangunan kereta api melewati Surakarta yakni Kedungjati-Surakarta yang terselesaikan, kemudian berlanjut pembangunan jalur Surakarta Yogyakarta. Setelah jalur Semarang-Vostenlanden dibuka beberapa

pengusaha mengusulkan untuk membuat jalur kereta api dan trem dalam kota solo.

Jalur adalah kata lain dari rel. Kamus Besar Bahasa Indonesia juga menyebutkan bahwa rel adalah besi batang untuk landasan jalan kereta api (trem dan sebagainya). Sejak di mulainya Undang-Undang Agraria (Takashi Shiraishi, 1997:10), pembangunan transportasi yang lebih efisien mulai muncul dan direalisasikan. NISM membangun jalur kereta api berarti membangun jalan yang dilalui kereta api untuk menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lain. Pembangunan jalur kereta api merupakan salah satu rencana pemerintah kolonial Belanda dalam membangun transportasi yang pada saat itu masih sangat kurang. Sampai pertengahan abad 19, transportasi di Jawa, khususnya Surakarta, masih sederhana yaitu berupa kereta sapi atau kereta kuda.

Penggunaan kereta kuda atau sapi sebagai alat transportasi dirasa kurang efisien bahkan sebagai alat angkut hasil perkebunan bisa dikatakan itu tidak efisien dan merugikan. Tidak sedikit produk-produk perkebunan yang membusuk akibat lamanya proses pengangkutan ke pabrik maupun ke pelabuhan Semarang. Oleh karena itu, untuk mengurangi kerugian akibat lambannya transportasi, maka dibuatlah jalur kereta api. Berbagai usulan pembuatan jalur trem atau kereta di wilayah Surakarta diantaranya, jalur kereta api jurusan Solo-Wonogiri, Solo-Boyolali, Tuntang-Boyolali-Klaten, Boyolali-Salatiga, Salatiga-Williem I (Ambarawa), serta jalur Secang melalui Temanggung menuju Kendal (Waskito Widi Wardoyo, 2013:66). Akan tetapi, usulan-usulan tersebut tidak semuanya diwujudkan Sayangnya tidak semua

usulan pembangunan ini terlaksana, salah satu jalur yang berhasil dibangun yakni jalur kereta api Solo-Wonogiri.

Kereta api adalah kereta yang terdiri atas rangkaian gerbong (kereta) yang ditarik oleh lokomotif, dijalankan dengan tenaga uap (atau listrik), berjalan di atas rel (rentangan baja dan sebagainya). Kereta api tidak seperti alat transportasi lainnya yang bisa berjalan di mana saja, tetapi ada jalur khusus yang disebut rel, maka jika mengadakan kereta api harus juga dibangun jalurnya.

Hadirnya kereta api membawa pengaruh yang besar terhadap masyarakat pedesaan, mulai dengan sarana yang diperbaiki, munculnya desa baru serta lahirnya jaringan pasar dengan hadirnya halte sebagai pusat pemberhentian yang ramai orang. Kereta api juga membuat bertambahnya arus barang dagangan yang terjalin dengan adanya sistem pasar yang terjalin. Selain itu, hubungan antara desa dengan kota semakin kuat serta mulai masuknya pengaruh luar kepedesaan. Dengan semakin kuatnya hubungan antara kota-kota dengan desa-desa berdampak pula pada semakin intensnya kontrol pusat atas pemerintahan pedesaan (Djoko Suryo, 1989:135). Semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan kereta api maka semakin banyak masyarakat yang memanfaatkan hal tersebut untuk melakukan kegiatan ekonomi dengan berjualan disekitar tempat pemberhentian dan sebagainya.

Kondisi Sosial Ekonomi Surakarta Penduduk Surakarta

Strata sosial di Surakarta pada awal 20, secara garis besar terdiri dari dua, yaitu golongan bangsawan atau *priyayi* dan golongan bawah atau *wong cilik*. Menurut Suhartono, *Priyayi* dan

wong cilik menempati wadah budaya yang berbeda yang ditunjukkan oleh struktur *apanage*. Golongan *priyayi* bergaya hidup, cara makan dan berpakaian serta simbol-simbol lainnya menunjukkan aristokrat, sedangkan *wong cilik* lebih memiliki kebiasaan polos, terbuka dan kasar yang dipengaruhi oleh kebudayaan pedesaan Jawa (Suhartono, 1991:33). Sementara itu, pihak kolonial Belanda membuat strata sosial sendiri yang tentunya meletakkan orang-orang Eropa dalam posisi paling tinggi. Strata tersebut dari tingkatan tertinggi ke tingkat rendah diantaranya orang Eropa, Timur Asing dan Pribumi.

Orang Eropa berada pada posisi tertinggi karena merasa sebagai ras yang unggul serta orang yang berpendidikan, sehingga memandang rendah ras yang lainnya. Tingkat di bawah orang Eropa adalah Timur Asing, yang terdiri dari etnis Tionghoa dan Arab. Etnis Tionghoa di Surakarta diperkirakan sejak perpindahan kerajaan Mataram dari keraton Kartosuro ke Surakarta karena peristiwa geger pecinan. Orang Tionghoa di Surakarta ada dua jenis, yaitu Etnis Tionghoa yang datang ke Surakarta bisa di klasifikasikan menjadi dua yakni Tionghoa hasil dari pernikahan dengan orang pribumi yang disebut dengan Tionghoa peranakan dan Tionghoa asli dari Cina disebut totok. Selain etnis Tionghoa, yang dimaksud dengan Timur asing adalah orang Arab, yang datang pertama kali pada abad 19 dengan mayoritas berasal dari keluarga Sungkar (Lia Chandra Rufikasari, 2010:48). Etnis Arab sebagian besar tinggal di daerah pasar Kliwon dan sebagian besar berprosesi sebagai pedagang. Selain golongan eropa, dan Timur Asing, terdapat golongan ketiga yakni golongan pribumi. Golongan

pribumi identik dengan golongan pedesaan yang tinggal di pedalaman yang sebagian besar berprofesi menjadi seorang petani serta buruh rendahan.

Penduduk di Surakarta dari tahun ke tahun mengalami peningkatan, dibuktikan dengan sensus penduduk. Pada tahun 1836, penduduk karesidenan Surakarta berjumlah 358.230 orang yang terdiri, pribumi sebanyak 353.281 orang, Penduduk Eropa 603 orang, Penduduk Tionghoa 1.294 orang dan jumlah Penduduk Arab, Melayu dan budak 152 orang (Vincent Houben, 2002:634). Pada tahun 1867, jumlah penduduk semakin meningkat yakni keseluruhan berjumlah 711.000 orang. Berdasarkan data sensus penduduk di Kota Surakarta pada tahun 1920, berjumlah 134.000 orang yang terdiri dari pribumi, eropa dan timur asing (Takashi Shiraishi, 1991:3).

Orang-orang Eropa sebagian besar mendiami Surakarta, karena berprofesi sebagai pegawai pemerintahan dan pengusaha perkebunan. Salah satunya, keberadaan kantor karesidenan di Surakarta juga menjadikan alasan banyaknya orang Eropa yang tinggal di kota Surakarta. Keberadaan Residen Belanda memiliki dua peran penting di Karesidenan Surakarta, pertama sebagai jaminan hak hukum terhadap orang Eropa dan seluruh penduduk lainnya di luar kekuasaan Kasunanan dan Mangkunegaran, dan yang kedua sebagai pejabat politik dan wakil resmi gubernur jenderal Hindia Belanda bagi kedua raja tersebut (Takashi Shiraishi, 1991:5).

Orang-orang Timur Asing dan Tionghoa tersebar baik di desa maupun kota, tergantung dari profesi yang dilakukan. Kebanyakan penduduk Tionghoa dan Arab berprofesi sebagai pedagang dan pengusaha, oleh karena

itulah kedua kelompok penduduk ini tidak hanya tinggal di kota saja, tetapi menyebar di seluruh wilayah kekuasaan Kasunanan. Sementara itu penduduk pribumi sebagian besar tinggal di pedesaan seperti Klaten dan Wonogiri, dengan profesi sebagian besar sebagai petani, buruh, pengrajin dan pedagang. Namun ada juga pribumi yang tinggal diperkotaan, karena posisinya sebagai pegawai pemerintahan atau keluarga bangsawan.

Kegiatan Perokonomian

Kegiatan perdagangan di Surakarta salah satunya digambarkan dengan adanya pasar. Pada 1900 di seluruh Surakarta terdapat 286 pasar dan 3.451 warung (Suhartono, 1991:52). Pasar tersebar di seluruh Surakarta tidak hanya di desa maupun di kota. Misalnya saja di Klaten, terdapat banyak pasar di sana, misalnya saja pasar Gading, Granting, Birin, Somopuro, Kembang, Glodogan, Potron, Suko, Balak, Karang, Kejamben, Waru, Pengkol dan Babadan.

Pasar yang terdapat di kota Surakarta diantaranya: Besar Harjonegoro, atau yang lebih dikenal dengan pasar Gedhe; pasar Legi yang merupakan pasar di bawah kekuasaan Mangkunagaran; dan pasar Kliwon di daerah Kasunanan berada di kawasan etnis arab. Antara pasar yang satu dengan yang lain terjalin interaksi yang menimbulkan mobilitas masyarakat dan peputaran ekonomi terjadi.

Barang-barang yang diperjualbelikan adalah hasil bumi, hasil kerajinan berupa bambu, rotan, anyaman, payung kertas, kuningan yang seperti *bokor*, *talam*, dan *pendhok* keris, serta Batik Solo. Produksi batik di Surakarta mengalami perkembangan, yang mana sampai abad ke 19, batik masih dimonopoli golongan bangsawan. Keadaan ini berubah, sejak 1890-an

batik mulai banyak diproduksi masyarakat Surakarta, dan memunculkan industri batik rumahan di Surakarta yang diminati bukan hanya orang Jawa saja, tetapi juga diminati orang Eropa, Arab dan Cina. Berkembangan industri batik di Solo pada akhir abad ke 19 telah menumbuhkan kelas menengah dan pekerja kota (Susanto, 2010:41).

Industri lain yang berkembang di Surakarta dilakukan oleh kaum wanita pribumi yakni penyamaan kulit dan pelana, pembuatan kapur, pembuatan batu bata dan tembikar, pengolahan gula Jawa, minyak kacang dan jarak, pembuatan alat musik pribumi, pembuatan cat warna biru, pembuatan senjata tradisional, pembuatan cangkul, serta pembuatan cangkul dari bahan kayu dan tulang (Waskito Widi Wardoyo, 2013:42). Usaha anyaman bambu dan rotan dilakukan oleh masyarakat Surakarta untuk memenuhi kebutuhan sendiri, kemudian jika ada sisa dijual belikan di pasar. Kegiatan produksi inilah yang meramaikan perekonomian di Surakarta yang bisa dilihat dari aktifitas pasarnya.

Penetapan *Agrarische Wet* 1870 (Undang-undang Agraria) menjadi pintu utama perkembangan perkebunan dan industri di Surakarta. Kebebasan dan keamanan pemodal swasta dilindungi dengan adanya undang-undang ini (Ricklefs, 1995:190). Modal-modal dari perusahaan swasta menyebabkan adanya sewa tanah di wilayah Surakarta. Pabrik dan perkebunan berkembang pesat pada tiga puluh terakhir abad 19. Petani-petani harus merelakan sebagian tanahnya untuk disewa, digunakan sebagai perkebunan

tanaman-tanaman ekspor, seperti kopi, tebu, tembakau, dan nila.

Perkebunan-perkebunan yang dikembangkan di tiap distrik di Surakarta berbeda-beda. Kecamatan Wedi merupakan wilayah penghasil tembakau utama di Klaten pada masa pemerintahan kolonial. Pada 1858, tembakau dari Klaten diekspor ke pasar internasional untuk pertamakalinya oleh pemerintah kolonial Belanda (Soegijanto Padmo, 2006:89). Di Delanggu terdapat perkebunan tebu, untuk mensuplai kebutuhan tebu bagi pabrik gula di Delanggu. Tidak hanya tebu yang ditanam di Delanggu, tetapi juga rosela, tembakau serta kopi. Selain menjadi kawasan perkebunan, Delanggu juga menjadi distrik yang mensuplai beras bagi Kasunanan Surakarta. Wilayah lain yang menjadi kawasan perkebunan tebu adalah Gondangwinangun dan ceper, karena di dua kecamatan itu terdapat pabrik gula.

Persewaan tanah, sebenarnya sudah ada sebelum *Agrarische Wet* 1870 diberlakukan. Sebelum industri gula berkembang pesat di Surakarta, kopi menjadi komoditi utama Solo. Sejak tahun 1850 produksi tebu meningkat sampai pada tahun 1859 produksi tebu bisa melebihi produksi kopi di Solo. Peningkatan perkebunan ini disebabkan oleh pemberlakuan Undang-undang Penyewaan tanah tahun 1857 yang membuka Solo lebar-lebar untuk spekulasi-spekulasi baru dan membuat semua perjanjian sewa lama berakhir pada tahun 1859. Produksi tebu yang semakin meningkat, mempengaruhi bertambahnya pembangunan pabrik gula di Surakarta.

Tabel 1.
Pabrik-pabrik gula di Solo per distrik, 1863

Kartasura	Kartasura, Jetis Kunden, Temulus, dan Kalipusur (total 4)
-----------	---

Klaten	Jungkare, Gondang Winangon, Gondang Wedi, Ceper, Kapitu, Kemuda, Delanggu, Junggrangan, dan Sepuluh. (total 9).
Boyolali	Drana, Katitang, Pandanan, Manjung, Tulung, Wanasari, Brajan, Duwer, Bangak, Tambak, dan Krecek (total 11).
Sragen	Masaren, Karanganyar, Malangaren, Surug, Ambak, Kabeluan, Canden, Kakum, Temanggung, Tundungan, Kaban, Bracak, Wilatung, Trayon, Kewiri, Jetis, Wonolopo, Kebon Rama, Larangan, Pengajak, Kaponan, Brangkal Benda, dan Donggeng (total 22).

Sumber: Vincent J.H. Houben, *Keraton dan Kompeni Surakarta dan Yogyakarta 1830-1870*, (Yogyakarta: Benteng, 2002), hlm 586.

Semakin banyaknya perkebunan dan pabrik membuat perekonomian semakin meningkat, tentunya yang paling diuntungkan adalah pihak kolonial dan orang eropa. Hal ini dikarenakan sebagian besar orang Eropa berkerja sebagai pengusaha dan pegawai perkebunan. Masyarakat pribumi sendiri sebagian besar bekerja sebagai buruh perkebunan. Ada sebagian pribumi yang bekerja sebagai juru tulis di perkebunan itupun mereka menjadi pegawai rendahan. Jadi bisa dikatakan bahwa sebagian besar pribumi merupakan buruh baik itu berada di pabrik maupun perkebunan.

Perkembangan sosial ekonomi masyarakat Karesidenan Surakarta bisa dikatakan sangat beragam, dan bisa dikatakan Surakarta sebagai perkotaan yang hampir sama dengan Batavia. Baik sarana dan prasarannya dalam perkembangannya sangat mendukung kemajuan kota Surakarta. Perkembangan sarana dan prasarana terjadi karena kebutuhan dari masyarakat, yang tentunya dipengaruhi oleh kebutuhan ekonomi dan sosial yang semakin meningkat dalam kehidupan masyarakat Surakarta.

Transportasi di Surakarta

Perkembangan perdagangan yang pesat di Surakarta dipengaruhi oleh adanya sarana dan prasarana yang

semakin baik, salah satunya adalah sarana transportasi. Transportasi di Surakarta yang digunakan sebelum adanya kereta api salah satunya adalah melalui air. Sungai yang terdapat di Karesidenan Surakarta cukup banyak sehingga sungai menjadi alat transportasi yang cukup diminati saat itu. Sungai yang berpengaruh di Karesidenan Surakarta yakni Sungai Bengawan Solo dan Pepe. Transportasi sungai ini digunakan untuk mengangkut barang dari pesisir ke pedalaman maupun sebaliknya.

Sungai Bengawan Solo merupakan salah satu alternatif mengangkut barang-barang dari pelabuhan ke pedalaman. Barang-barang yang diangkut biasanya adalah garam dan hasil laut. Selain itu, hasil kerajinan dan hasil pertanian juga diangkut melalui sungai. Pengangkutan barang dari sungai Bengawan Solo disalurkan ke pasar-pasar melalui anak sungai atau kali dengan perahu-perahu kecil. Tidak menutup kemungkinan, dari pedalaman para pedagang membawa barang lain seperti hasil perkebunan maupun hasil pabrik ke pelabuhan untuk di pasarkan ke luar Surakarta bahkan untuk dieksport.

Selain transportasi air, terdapat transportasi darat berupa kuda, cikar, gerobak maupun berjalan kaki. Jalan kaki adalah alternatif untuk melakukan

perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain. Jalan dalam transportasi darat terbagi menjadi dua bagian yakni jalan besar (*lurung gedhe*) dan jalan kecil (*lurung cilik*). Jalan kecil biasanya berupa jalan setapak, jalan kuda, jalan kereta kuda. Jalan setapak merupakan sarana utama bagi kampung untuk memudahkan ke pasar atau ke kota (Djoko Suryo, 1989:101).

Pelancong biasanya menggunakan kuda, tandu (dengan diangkat manusia), atau kereta kuda, sementara itu untuk membawa barang biasanya menggunakan cikar atau gerobak dan kuli. Ada juga transportasi sewaan yang biasa disewa para pelancong, yaitu kuda yang disewa di pos-pos kuda milik pemerintah. Fasilitas transportasi seperti cikar, gerobak, tandu, dan kuda hanya bisa dinikmati oleh para pelancong, priyayi, bangsawan, orang Eropa, dan pedagang kaya, sementara pribumi hanya berjalan kaki. Berjalan kaki merupakan pilihan pribumi karena kondisi jalan pada akhir abad 19 sampai awal abad 20 nyaman untuk berjalan kaki dengan adanya pohon yang rindang dan sejuk. Sepanjang jalan disediakan kendi air untuk pejalan kaki oleh masyarakat pribumi supaya pejalan kaki dapat berhenti untuk minum (R.M Sajid, 2000:168).

Cikar dan grobak menjadi pilihan kedua ketika jarak tempuh terlalu jauh, dan jika perlu menginap maka akan menginap di *koplakan*. Gerobak atau cikar hanya dapat menempuh jarak empat puluh *paal*, sehingga banyak memakan waktu dalam melakukan perjalanan. Namun gerobak atau cikar masih sangat dibutuhkan oleh pihak perkebunan dan pabrik gula. Hal ini karena pada saat itu hanya gerobak atau cikar saja yang cocok untuk pengangkutan hasil perkebunan atau

pabrik dari pedalaman ke pabrik gula dan pabrik gula ke pelabuhan. Penggunaan alat transportasi ini tetap berlanjut sampai dibangunnya jalur kereta api sebagai sarana transportasi yang lebih efisien.

Dampak Pembangunan

Pembukaan jalur Solo-Boyolali-Wonogiri-Baturetna berpengaruh bagi kehidupan masyarakat di Karesidenan Surakarta. Kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Surakarta berkembang seiring hadirnya kereta api di karesidenan ini pada awal abad XX. Keberadaan kereta api mempermudah interaksi sosial maupun ekonomi masyarakat Surakarta dengan orang-orang di luar Karesidenan Surakarta. Wujud interaksi yang dilakukan bisa melalui dagang, kunjungan wisata, atau melancong.

Dampak Sosial

Dampak sosial masyarakat yang dapat dilihat dari hadirnya kereta api yakni adanya mobilitas penduduk serta perubahan status sosial. Mobilitas merupakan perpindahan penduduk dalam waktu yang sangat singkat. Perpindahan tersebut tentunya membawa pengaruh dengan mulai berinteraksinya masyarakat di Surakarta dengan masyarakat di luar Surakarta. Interaksi sosial membawa pengaruh bagi kehidupan masyarakat dan merubah gaya hidup karena ada "pembelajaran" dari daerah lain. Masyarakat mulai bertukar pikiran sehingga mulai mengenal kehidupan masyarakat di daerah lainnya. Pertukaran itu bisa berupa budaya, kebiasaan dan tata bahasa yang digunakan. Selain itu, hadirnya jalur kereta api telah membuka isolasi desa dengan kota baik yang berada di daerah perkebunan maupun non perkebunan (Wasino, 2008:263). Terbukanya jalur tersebut juga membuat

daerah yang dilalui oleh kereta api mulai banyak dikenal dan banyak didirikan rumah di sepanjang jalan yang dilewati. Mobilitas yang dilakukan memiliki beberapa alasan, yaitu:

- a. Berpergian bersifat ekonomis, pasar, mencari kerja sebesar 65%
- b. Berpergian bersifat pribadi sebesar 30,5%

c. Kunjungan ke Mobilitas masyarakat Karesidenan Surakarta bisa dilihat dengan jumlah penumpang kereta api. Semakin banyaknya jumlah penumpang maka bisa dikatakan mobilitas penduduk yang terjadi maka semakin meningkat. Jumlah penumpang kereta api akan dijelaskan dalam tabel berikut:

Tabel 2.
Jumlah dan hasil penumpang kereta api jalur Solo-Boyolali-Baturetna

Tahun	Jumlah Penumpang	Hasil Pengangkutan Penumpang
1922	2.796.173	f 184.403
1923	2.331.191	f 288.781
1924	1.593.300	f 290.190
1925	1.449.539	f 269.093
1926	1.345.438	f 248.441
1927	1.286.881	f 228.242
1928	1.310.730	f 172.651

Sumber: *Kolonial Verslag* tahun 1923,1924,1925,1926,1927,1928 dan 1929.

Jumlah penumpang memang tidak mengalami kenaikan malah bisa dikatakan mengalami penurunan. Penurunan jumlah penumpang ini tidak diketahui secara pasti sebab terjadinya penurunan. Hal ini dimungkinkan dengan adanya perpanjangan jalur sehingga perhitungan yang digunakan juga berbeda. Namun yang pasti peningkatan hasil pengangkutan terlihat mengalami peningkatan pada awalnya walaupun pada perkembangannya mengalami penurunan. Penurunan pada tahun 1928, bisa disebabkan adanya depresi ekonomi yang melanda kehidupan masyarakat pada saat itu. Secara tidak langsung hadirnya kereta api telah membawa perubahan pada mobilitas penduduk di Karesidenan Surakarta.

Perubahan lain yang terjadi yakni perubahan status sosial masyarakat. Perubahan ini bisa dilihat

dengan mulai banyak hadir masyarakat golongan menengah. Masyarakat golongan menengah ini hadir seiring dengan meningkatnya kehidupan ekonomi masyarakat tersebut. Peningkatan kehidupan ekonomi tersebut salah satunya disebabkan dengan hadirnya kereta api. Kereta api hadir membawa kemudahan dalam pengangkutan barang dagangan yakni berupa batik. Batik merupakan perdagangan yang cukup penting, hal ini dikarenakan perusahaan batik merupakan perusahaan terpenting yang terdapat di Surakarta. Selain batik, penduduk pedesaan pergi ke perkotaan untuk menjual hasil pertanian maupun kerajinan. Semakin meningkatnya kegiatan ekonomi yang terjadi bisa dikatakan menyebabkan terjadinya peningkatan dalam kehidupan ekonomi.

Dampak Ekonomi

Selain itu, mulai terjadi perubahan pekerjaan masyarakat juga membawa perubahan dalam kehidupan ekonomi yang nantinya membuat terciptanya golongan menengah di masyarakat. Masyarakat pada awalnya sebagian besar bekerja di sektor pertanian seperti bercocok tanam, berladang serta sebagai buruh. Mulai melirik sektor transportasi dengan dengan menjabat sebagai masinis, kondektur, montir, kepala bengkel, juru tulis, petugas loket, dan pegawai stasiun. Jabatan tersebut hanya bisa dicapai oleh kaum pribumi pada awal abad XX, hal ini dikarenakan pekerjaan orang Eropa pada saat itu berkurang dan sebagian besar menjabat sebagai pengawas (*opziener*). Adanya kesempatan pribumi untuk menempati jabatan tertentu membuat meningkatnya jumlah golongan menengah di kalangan pribumi semakin meningkat.

Meningkatnya hal tersebut bisa juga dikarenakan hadirnya kereta api serta perusahaan kereta api NISM di masyarakat Karesidenan Surakarta.

Dampak lain selain sosial yakni ekonomi. Dampak ekonomi jelas sekali terlihat. Dampak ini bisa terjadi bagi kehidupan masyarakat pribumi maupun masyarakat eropa. Hadirnya kereta api telah membuat semakin meningkatnya kehidupan ekonomi masyarakat. Yakni dimulai dengan tersediannya alat pengangkutan dalam melakukan kegiatan ekonomi. Selain itu, juga mulai hadirnya pusat perekonomian baru seiring dengan hadirnya stasiun atau tempat pemberhentian.

Hasil pengangkutan barang yang berupa komoditas perdagangan serta perkebunan bisa dilihat dari tabel dibawah ini:

Tabel 3.
Jumlah dan hasil pengangkutan barang dan bagasi jalur kereta api Solo-Boyolali-Baturretna.

Tahun	Jumlah pengangkutan barang	Hasil pengangkutan bagasi	Hasil pengangkutan barang
1923	1700464	1466	143577
1924	2198680	1971	230563
1925	2796891	2013	309729
1926	1911404	2199	298076
1927	3044400	1580	294291
1928	4631702	1467	373821
1929	5629072	1741	450960

Sumber: *Kolonial Verslag* tahun 1923,1924,1925,1926,1927,1928 dan 1929.

Hasil pengangkutan barang dalam hal ini hasil perkebunan telah mengalami peningkatan setiap tahunnya. Bahkan pada tahun 1928 merupakan tahun tertinggi jumlah barang yang diangkut. Selain itu, juga mengalami peningkatan penghasilan yang cukup besar bagi perusahaan kereta api NISM. Untuk bagasi diperuntukan untuk pengangkutan barang berupa batik serta komoditas lain yang diperdagangkan di pasar. Keuntungan yang diperoleh dalam pengangkutan bagasi mengalami peningkatan yang cukup besar pada tahun 1926. Semakin banyaknya pengangkutan baik barang maupun bagasi yang akan banyak diuntungkan yakni perusahaan kereta api NISM. Selain itu, kebutuhan masyarakat akan alat transportasi juga terpenuhi.

Selain peningkatan baik dari pengangkutan serta keuntungan yang diperoleh dalam pengangkutan, pusat ekonomi masyarakat juga meningkat seiring dengan hadirnya kereta api. Peningkatan pusat ekonomi ini bisa dilihat dari semakin meningkatnya pasar serta warung yang berada di Karesidenan Surakarta. Pada tahun 1900 di seluruh Surakarta ada 286 pasar

dan 3.451 warung (Suhartono, 1992). Setiap tahun kegiatan perdagangan semakin meningkat. Pada tahun 1909 jumlah pasar di Karesidenan Surakarta sebanyak 360 pasar, sedangkan tahun 1910 jumlah pasar sekitar 303 (*Kolonial Verslag* tahun 1911). Pasar hadir seiring dengan hadirnya kereta api. Hal ini dikarenakan letak pasar sebagian besar berdekatan dengan stasiun maupun halte kereta api. Selain itu, dikenalnya hari pasaran membuat semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan kereta api untuk ke pasar pada hari pasaran tersebut. masyarakat mulai berbondong-bondong datang ke stasiun untuk pergi ke pasar menjual barang dagangan yang mereka bawah. Biasanya para pedagang pria membawa barang-barang pikulan, sedangkan para pedagang wanita dengan barang-barang gendongannya atau yang dipikul diatas kepala.

Transportasi kereta api tidak hanya digunakan untuk mengangkut barang, namun juga digunakan masyarakat untuk berpergian serta untuk pergi ketempat kerja. Masyarakat mulai menggunakan kereta api seiring dengan kebutuhan akan transportasi tersebut. Kereta api telah membawa pengaruh yang cukup besar baik dalam

kehidupan sosial masyarakat serta kehidupan ekonomi. Kereta api memainkan peranan penting dalam peningkatan transportasi serta kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Karesidenan Surakarta. Demikian kereta api di Karesidenan Surakarta pada awal abad XX.

Terbukanya jalur transportasi, mempermudah orang berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain, menyebabkan banyaknya orang ke luar masuk Surakarta tanpa terkontrol. Tanpa disadari beberapa orang masuk ke Surakarta memiliki tujuan yang tidak baik, seperti masuknya para perampok, pencuri, kecu, dan sebagainya dengan memanfaatkan jalur transportasi yang ada.

Penutup

Nederlandsch Indish Spoorweg Matschapij (NISM) merupakan perusahaan perkeretaapian pada masa kolonial. NISM berperan dalam pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda. Suhartono mengatakan bahwa pemasangan jalur kereta api memperluas perkembangan ruang satu dengan yang lain karena terhubung oleh jalur kereta api sehingga membuka daerah-daerah terisolir (Suhartono, 1992). NISM yang saat itu dikelola oleh Poolman, Fransen, dan Kol mulai mengajukan konsensi kepada pemerintah kolonial. Permintaan NISM ternyata membawa banyak pengaruh dan mendapatkan simpati dari menteri Loudon dan gubernur jenderal yang baru saja menjabat, Baron van den Beele (Imam Subarkah, 1992:6). Hadirnya kereta api membawa pengaruh yang besar terhadap masyarakat pedesaan, mulai dengan sarana yang diperbaiki, munculnya desa baru serta lahirnya jaringan pasar dengan hadirnya halte sebagai pusat pemberhentian yang

ramai orang. Kereta api juga membuat bertambahnya arus barang dagangan yang terjalin dengan adanya sistem pasar yang terjalin.

Ucapan Terima Kasih

Dalam kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu terlaksananya penelitian ini. Tak lupa, penulis juga menyampaikan ucapan terima kasih kepada dewan redaksi Jurnal *Istoria* terbitan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta atas kesempatan yang diberikan sehingga tulisan ini dapat dipublikasikan pada edisi September 2015.

Daftar Pustaka

- Djoko Suryo. 1989. *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*. Yogyakarta: PAU Studi Sosial UGM.
- Imam Subarkah. 1992. *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*. Bandung: Yayasan Pustaka- PT Intergrafika.
- Lia Chandra Rufikasari. 2010. "Dinamika Pedagangan Multietnis Pasar Klewer Surakarta tahun 1958-1998", *Skripsi*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Ricklefs, M.C. 1995. *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta: UGM Press.
- R.M Sajid. 1984. *Babad Sala*. Surakarta: Reksa Pustaka Pura Mangkunegaran.

- Sartono Kartodirjo. 1987. *Perkembangan Peradaban Priyayi*. Yogyakarta ; UGM Press.
- Soegijanto Padmo. 2006. *Bunga Rampai Sejarah Sosial-Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Aditya Media.
- Suhartono. 1992. *Apanage dan Bekel, Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Susanto. 2010. " Jati Diri Kota Solo ; Problem Sebuah Kota di Jawa ", dalam buku Sri Margana dan M Nursam, *Kota-Kota di Jawa: Identitas, Gaya Hidup dan Permasalahan Sosial*. Yogyakarta: Ombak.
- Takashi Shiraishi. 1997. *Zaman Bergerak Radikalisme Rakyat di Jawa 1912-1926*. Jakarta: Grafiti.
- Vincent Houben. 2002. *Keraton dan Kompeni Surakarta dan Yogyakarta, 1830-1870*, Terj. oleh E. Setiyawati Alkatab. Yogyakarta: Bentang Budaya.
- Wasino. 2008. *Kapitalisme Bumiputra Perubahan Masyarakat Mangkunegaran*. Yogyakarta: LKIS.
- Waskito Widi Wardojo. 2013. *Spoor Masa Kolonial Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vostenlanden 1864-1930*. Solo: Bukutujju.