

**PERANAN KERETA API DI JAWA TIMUR DALAM PENGANGKUTAN HASIL PERKEBUNAN KE SURABAYA TAHUN 1878-1930**

**NURUDIN FITROH**

Jurusan Pendidikan Sejarah  
Fakultas Ilmu Sosial  
Universitas Negeri Surabaya  
Email: [nurudin.fitroh@gmail.com](mailto:nurudin.fitroh@gmail.com)

**Agus Trilaksana**

Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial  
Universitas Negeri Surabaya

**Abstrak**

Kebutuhan akan transportasi yang dapat mengangkut barang dalam jumlah banyak dan dengan waktu yang singkat menjadi kebutuhan pada periode 1878-1930. Hal ini dikarenakan transportasi tradisional sudah tidak memungkinkan lagi untuk mengangkut hasil perkebunan. Hal yang sama juga terjadi di wilayah Jawa Timur. Akibat dikeluarkannya *Agrarische Wet* (Undang-Undang Agraria) pada tahun 1870 berdampak terhadap munculnya banyak perkebunan-perkebunan di wilayah Jawa Timur sehingga.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah 1) mengapa diperlukan kereta api sebagai sarana transportasi?, 2) Bagaimana perkembangan perkeretaapian di Jawa Timur pada tahun 1878-1930?, 3) Bagaimana peranan kereta api di Jawa Timur dalam pengangkutan hasil perkebunan ke Surabaya tahun 1878-1930?. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah dengan 4 tahap yakni, heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Untuk memperoleh hasil maksimal dalam penelitian ini maka peneliti melakukan penelusuran sumber berupa *staatsblad*, laporan statistik berkala, daftar perusahaan perkebunan swasta di Hindia Belanda dan laporan kereta api. Selain itu juga dibantu dengan buku-buku yang berkaitan dengan perkeretaapian dan perkebunan di Indonesia.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan kereta api di Jawa Timur dimulai ketika dibukanya jalur Surabaya-Pasuruan-Malang pada tahun 1878. Setelah dibukanya jalur ini berkelanjutan dibuka jalur-jalur lain baik untuk pengangkutan barang dan juga untuk angkutan manusia. Adanya transportasi kereta api ini membawa dampak yang baik terhadap perekonomian Jawa Timur. Sejak dibukanya jalur pertama pada tahun 1878 membuat lalu lintas pengangkutan dari wilayah pedalaman menuju ke pelabuhan menjadi semakin lancar. Sehingga berdampak terhadap jumlah ekspor di pelabuhan Surabaya. Selain itu dengan adanya jalur kereta api ini membuat suatu bursa kerja baru bagi penduduk pribumi agar bisa bekerja di sektor perkeretaapian baik menjadi staff kantor, pegawai bengkel, masinis, penjaga stasiun, kondektur dan lainnya.

**Kata Kunci** : *Kereta api, Perkebunan, Pelabuhan*

**ABSTRACT**

Transportation in the period of 1878-1930 which was capable of the tasks to carry the goods in a big amount and in very short time became the need of the society. This is due to the traditional transportation had been impossible to carry away all the plantation products. The same case also happened in the area of East Java. Furthermore, many new plantations existing in East Java was the result of *Agrarische Wet* issued in 1870.

The questions of this research are 1) why it took the train as transportation ?, 2) How was the development of railways in East Java in 1878-1930?, 3) How did the train in East Java play role as the transportation of the plantation products to Surabaya in 1878-1930?. This research used four stages of historical research methods. Those stages are heuristic, critical, interpretation, and historiography. To obtain the maximum result in this research, the researcher conducted source investigation in the form of *Staatsblad*, periodic statistical reports, list of companies of the private plantation in the Netherland Indies, and the train report. In addition, the researcher was supported by the books related to the railways and plantation in Indonesia.

The result showed that the development of train in East Java began when the traffic lane of Surabaya-Pasuruan-Malang was open in 1878. After this traffic lane, the government also continued to open the other traffic lane for public and goods transportation. The economics matters of East Java was significantly increasing which was because of the train as the transportation. When the first lane was open in 1878, the traffic of transportation from rural to the harbour became easy and fast. So, it had the impact to the number of the export goods in the harbour of Surabaya. In the other hand, the railway also caused a new job fair for the citizen to get chance to work in the railways sector such as staff, technician, engineer, officer counter, railway-guard, and so on.

**Keyword:** *Train, Plantation, Harbour.*

## PENDAHULUAN

Akibat dari diberlakukannya sistem tanam paksa di Indonesia 1830-1870, muncul penderitaan bagi rakyat Hindia Belanda. Sistem tanam paksa ini menimbulkan kecemasan dari berbagai pihak, terutama dari para penganut paham Liberal<sup>1</sup> yang ada di Belanda. Kaum liberal mendorong adanya sebuah kebijakan baru bagi tanah jajahannya. Kaum liberal mendorong agar di hapuskannya *verplichten* (pajak hasil bumi). Kaum liberal menghendaki agar segala kegiatan ekonomi diserahkan kepada pihak swasta tanpa campur tangan pemerintah. Mereka menghendaki agar pemerintah menjauhkan diri dari peran aktif dalam kehidupan ekonomi dan sebaiknya hanya membatasi diri pada pemeliharaan ketertiban umum dan penciptaan sarana-sarana hukum dan administratif.

Tuntutan dari kaum liberal ini terjawab dengan dikeluarkannya *Agrarische Wet* (Undang-Undang Agraria) pada tahun 1870. Undang-undang ini berisi dua hal pokok, yakni pemberian kesempatan kepada pihak swasta untuk berkembang di Hindia Belanda dan menjamin berkembangnya perusahaan swasta di Hindia Belanda. Dengan dikeluarkannya undang-undang agraria memberikan kesempatan kepada para pengusaha swasta untuk mengembangkan usahanya di Hindia Belanda dan memanfaatkannya sebagai sebuah tempat eksploitasi baru di bidang perkebunan.<sup>2</sup> Keluarnya UU Agraria menyebabkan proses sewa-menyewa tanah di Hindia Belanda dimanfaatkan secara maksimal untuk usaha perkebunan. Usaha perkebunan dianggap prospek baru bagi pengusaha swasta maupun pemerintah. Hal ini berakibat semakin meluasnya perkebunan yang dikelola oleh swasta ataupun oleh pihak pemerintah kolonial baik di wilayah Jawa ataupun di luar pulau Jawa.<sup>3</sup>

Perkebunan merupakan aspek terpenting dalam perekonomian di Hindia Belanda. Masyarakat Jawa hampir seabad penuh mengalami eksploitasi perusahaan perkebunan. Hal ini terkait keadaan alam di pulau Jawa yang sangat sesuai untuk penanaman beberapa jumlah tanaman komersial. Perkembangan perkebunan tidak hanya menunjukkan luas penanaman, namun juga jenis tanaman. Adapun jenis tanaman yang dimaksud adalah tebu, kopi, tembakau, teh, karet dan nila.

Jawa Timur merupakan wilayah penghasil komoditi yang laku dipasaran internasional pada waktu itu. Wilayah Jawa Timur yang merupakan penghasil komoditi antara lain gula, kopi, tembakau dan teh.<sup>4</sup> Hal

tersebut memberikan gambaran bahwa wilayah Jawa Timur memiliki potensi yang bagus sebagai penghasil komoditi perkebunan di Hindia-Belanda. Berkat keuntungan dari berkembangnya perkebunan tersebut, beberapa kota di Pulau Jawa berkembang pesat, seperti kota pelabuhan Semarang dan Surabaya dan kota-kota lainnya.

Keberhasilan yang dicapai oleh pemerintah kolonial maupun kalangan swasta, baik pada masa sistem tanam paksa maupun pada masa Liberal, tidaklah dapat dicapai dengan mudah, melainkan melalui berbagai kesulitan yang harus diatasi dengan kerja keras dan perhitungan yang cermat. Salah satu kesulitan yang dimaksud adalah masalah transportasi. Akibat eksploitasi besar-besaran oleh pihak Belanda yang berakibat kepada peningkatan produksi yang berkali-kali lipat menimbulkan masalah, bagaimana mengangkut barang-barang itu dari tempat produksi ke pelabuhan dan juga sebaliknya bagaimana mengangkut barang-barang impor produksi industri di Eropa dari pelabuhan-pelabuhan ke tempat konsumen di daerah pedalaman.<sup>5</sup>

Pada mulanya untuk mengangkut hasil perkebunan tersebut masih menggunakan alat transportasi tradisional berupa dipikul orang, diangkut dengan kereta yang ditarik oleh hewan dan diangkut dengan perahu melalui sungai. Namun hal ini dirasa kurang efektif dalam hal pengangkutan hasil perkebunan.<sup>6</sup> Transportasi yang ada saat itu sudah tak memadai lagi untuk mengangkut hasil perkebunan secara keseluruhan.

Untuk mengatasi masalah pengangkutan hasil perkebunan tersebut pemerintah kolonial membuka alternatif untuk mengembangkan sarana transportasi massal, yaitu kereta api. Hal ini disebabkan karena alat transportasi tradisional dengan menggunakan tenaga manusia maupun hewan sudah tidak memungkinkan lagi untuk mengangkut hasil bumi dan kebutuhan lainnya dalam jumlah besar.

Pada akhirnya pada tanggal 31 Oktober 1852, pemerintah Belanda mengeluarkan keputusan yang menetapkan pemberian kemudahan bagi kalangan pengusaha swasta untuk mendapat konsensi (izin) pembukaan jalan rel atau usaha alat transportasi kereta api di pulau Jawa. Konsensi ini kemudian diberikan kepada beberapa pengusaha asing yang kemudian mendirikan *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)* pada tahun 1862. Pemasangan rel pertama di laksanakan di daerah Kemijen Semarang pada tanggal 7 Juni 1864. Pemasangan lintasan rel pertama ini untuk mengangkut hasil bumi seperti tembakau, nila dan gula dari daerah Surakarta dan Yogyakarta sehingga diperlukan angkutan cepat untuk sampai di pelabuhan Semarang. Maka dari itu jalur kereta api ini meliputi Semarang-Surakarta-Yogyakarta.

<sup>1</sup> Kaum Liberal ini muncul di Eropa pada abad ke-19 dimana paham ini sudah mulai menjalar ke seluruh belahan Eropa Barat termasuk Belanda.

<sup>2</sup> Sauki Handiwandoyo dkk, *Perbudakan Abad 18-19 di Hindia Belanda Kasus Koeli Koentarak*, (Jakarta : Arsip Nasional Republik Indonesia, 2003) hlm. 43

<sup>3</sup> Jan Bremen, *Menjinakkan Sang Kuli : Politik Kolonial Pada Awal Abad ke 20*, (Jakarta : PT Pustaka Utama Grafiti, 1997) hlm.26

<sup>4</sup> Anne Booth, William J. O'Malley dan Anna Weidemann, *Sejarah Ekonomi Indonesia*, (Jakarta : LP3ES, 1988), hlm.205

<sup>5</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung : Angkasa, 1997), hlm.16

<sup>6</sup> Rahmat Susatyo, *Industri Gula di Kabupaten Kendal pada Masa Sistem Tanam Paksa*(Bandung Koperasi ilmu pengetahuan sosial, 2007), hlm.166

Sejak saat itu pembangunan jalan kereta api mulai digalakkan di daerah lain. Pembangunan jalur kereta api menunjukkan dengan jelas bahwa kebutuhan transportasi ke pelabuhan yang utama. Maka dari itu pembangunan kereta api di Jawa bertolak dari wilayah pelabuhan seperti Semarang, Batavia dan Surabaya.<sup>7</sup> Surabaya sebagai salah satu kota pelabuhan besar di Pulau Jawa, merupakan tempat penyaluran hasil produksi dari wilayah produksi di pedalaman Jawa Timur. Wilayah Surabaya juga merupakan wilayah yang secara geografis sangat strategis, dekat dengan muara sungai Brantas,<sup>8</sup> sehingga sebelum adanya kereta api pengangkutan hasil perkebunan selain menggunakan jalur darat juga memanfaatkan aliran sungai Brantas. Hal inilah yang menjadi titik tolak pembangunan jalur kereta api di Jawa Timur.

Perkembangan kereta api di Jawa Timur dimulai pada November 1871, ketika Menteri Urusan Jajahan Belanda, Mr.P.P. Van Bosse mengajukan rencana undang-undang yang bertujuan untuk membangun empat lintas jalan rel di Pulau Jawa.<sup>9</sup> Namun hal ini mendapatkan tentangan dari pihak anggota parlemen Belanda, dikarenakan banyak kesulitan yang akan dihadapi oleh pemerintah Belanda seperti yang dialami oleh pihak Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM).

Pada tanggal 6 April 1875 pemerintah mengambil keputusan untuk membangun sendiri jalan rel. Jalur kereta api pertama yang dikerjakan adalah jalur Surabaya-Pasuruan-Malang. Jalur ini selesai pada tanggal 20 Juli 1879.<sup>10</sup> Inilah jalur kereta api pertama yang dibuat oleh pemerintah Belanda dan jalur pertama yang ada di wilayah Jawa Timur. Transportasi kereta api di Jawa Timur tidak hanya digunakan sebagai pengangkut hasil perkebunan, tetapi juga digunakan sebagai alat untuk mengangkut para kuli kontrak dan para pegawai perkebunan dari satu perkebunan ke perkebunan yang lain.

Sejak digunakannya fasilitas kereta api, permasalahan pengangkutan hasil perkebunan dapat teratasi, selain itu didukung dengan adanya Surabaya sebagai kota pelabuhan membuat aktivitas ekspor di wilayah Jawa Timur terus meningkat. Selain itu dengan terjaminnya sarana dan prasarana transportasi membuat para investor tidak ragu lagi untuk menanamkan modalnya di Hindia Belanda.

Penelitian terdahulu berkaitan dengan "**Peranan Kereta Api di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan ke Surabaya Tahun 1878-1930**", belum pernah ada. Oleh karena itu akan sangat menarik untuk dilakukan penelitian dan mengkaji tentang bagaimana peranan kereta api di Jawa Timur sebagai pengangkutan hasil perkebunan ke Surabaya, mengingat Surabaya

adalah wilayah pelabuhan yang mempunyai peran sebagai pengirim hasil perkebunan ke wilayah Eropa.

## METODE

Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode sejarah yang terdiri atas empat tahapan yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Tahapan pertama adalah heuristik. Melalui tahap ini sumber-sumber penelitian diperoleh, sumber-sumber primer maupun sekunder.

Sumber primer pada penulisan ini antara lain : *Memori Van Overgave Residentie Bojonegoro 1921-1930* (Jakarta ANRI, 1978), *Oost Java Stoomtram-Maatschappij over het jaar 1916, Particuliere Landbouw Nijverheid lijst van ondernemingen Deel I Verbeteringen en aanvulingen tot 31 December 1920, Particuliere Landbouw Nijverheid lijst van ondernemingen Deel I Verbeteringen en aanvulingen tot 31 December 1922, Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.22 tahun 1834, Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.97 tahun 1878, Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.201 tahun 1878, Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.3 tahun 1902, Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.416 tahun 1928, Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.417 tahun 1928, Statistisch Jaaroverzicht van nederlandsch-indie over het jaar 1927, Statistisch Jaaroverzicht van nederlandsch-indie over het jaar 1828, Statistisch Jaaroverzicht van nederlandsch-indie over het jaar 1929, Statistisch Jaaroverzicht van nederlandsch-indie over het jaar 1930.* Sumber sekunder yang telah diperoleh antara lain yakni buku-buku yang berhubungan dengan perkembangan perekonomian Indonesia seperti: *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I, SejarahEkonomis-Sosiologis Indonesia Jilid I dan II, Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia, Changing Economy In Indonesia Vol.1, Selection of Statistical Material From The Early 19th Century Up to 1940 : Indonesia Export Crops 1816-1940, Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi dan Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial 1830-1930.* Selain buku-buku yang telah disebutkan masih ada buku-buku lain yang tidak disebutkan oleh penulis, dengan sumber sekunder penulis mendapatkan tambahan informasi.

Langkah selanjutnya yaitu kritik, yang merupakan tahapan berupa pengujian terhadap sumber-sumber yang telah ditemukan. Tahapan ini bertujuan untuk menyeleksi data, kemudian menentukan bisa atau tidaknya sumber tersebut digunakan atau dipercaya sebagai fakta.<sup>11</sup> Setelah itu penulis melakukan interpretasi yang merupakan penafsiran terhadap fakta.<sup>12</sup> Langkah yang terakhir adalah Historiografi merupakan tahapan rekonstruksi berdasarkan objek yang diteliti, berdasarkan fakta yang telah ditafsirkan kemudian disajikan dalam bentuk tulisan.

## PEMBAHASAN

<sup>7</sup> Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 dari Emporium sampai Imperium Jilid I*, (Jakarta : Gramedia, 1987) hlm.

<sup>8</sup> Pemkot Surabaya, *Sejarah Perkembangan Rencana Kota Surabaya*, (Surabaya : Pemkot Surabaya, 1990 ) hlm.45

<sup>9</sup> Imam Subarkah, *Jalan Kereta Api*, (Bandung : Idea Dharma, 1981), hlm.3

<sup>10</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, *op.cit.*, hlm. 62

<sup>11</sup> Aminudin Kasdi, *Memahami Sejarah*, (Surabaya : UNESA press, 2011), hlm.10

<sup>12</sup> *Ibid*

### A. Dibukanya Jalur Kereta Api Sebagai Sarana Transportasi

Transportasi atau pengangkutan merupakan bagian vital dari kehidupan manusia, karena transportasi merupakan sarana dan prasarana penting yang menjamin kelancaran hidup manusia. Dari dulu sampai sekarang transportasi erat kaitannya dengan kemajuan teknologi manusia selalu membawa perubahan penting bagi kemajuan transportasinya.

Pada mulanya manusia masih menggunakan alat transportasi yang sangat sederhana. Untuk berpergian di darat misalnya lebih memilih berjalan kaki atau menggunakan hewan seperti kuda, keledai dan unta. Lalu juga berkembang gerobak yang ditarik oleh hewan. Untuk di kawasan perairan menggunakan rakit, sampan, perahu dan perahu layar. Dengan bertambah majunya kebutuhan dan pengetahuan manusia alat transportasi yang jenis maupun jumlahnya semula hanya terdiri dari beberapa buah saja, semakin lama semakin bertambah banyak.

Pada periode 1750-1850 ketika terjadi Revolusi Industri terjadi suatu perubahan secara besar-besaran di segala bidang, baik bidang pertanian, manufaktur, pertambangan, teknologi tak terkecuali bidang transportasi. Revolusi Industri menandai terjadinya titik balik besar dalam sejarah dunia, hampir seluruh aspek kehidupan dipengaruhi oleh Revolusi Industri. Salah satu penemuan yang cukup berpengaruh adalah penemuan mesin uap oleh James Watt pada tahun 1765. Dari penemuan mesin uap inilah berkembang berbagai transportasi modern seperti kereta api dan kapal uap.

Sebenarnya mesin uap telah dikembangkan sebelum James Watt yakni oleh Thomas Newcomen pada tahun 1725. Mesin uap yang diciptakan oleh Thomas Newcomen berfungsi untuk memompa air dari dalam tambang atau sumur. Kemudian mesin uap ini semakin dikembangkan oleh James Watt, yang kemudian pengembangan dari James Watt ini berguna dalam berbagai macam kebutuhan, salah satunya untuk pusat pembangkit tenaga, sebagai alat yang menggerakkan putaran roda.

Dari penemuan James Watt kemudian Richard Trevithick, seorang Insinyur tambang dari Inggris mengembangkan lokomotif uap pertama di dunia. Pada tahun 1802 ia memperoleh hak paten untuk penemuannya tersebut.<sup>13</sup> Pada tahun 1825 George Stephenson berhasil mendemonstrasikan lintas Stockton –Darlington.<sup>14</sup> Pada tahun 1829 stephenson bersama anaknya membuat lokomotif yang diberi nama rocket. Berat lokomotif ini 4 ton, dengan kekuatannya 20 tenaga kuda dan dengan kecepatan 15 mil per jam.<sup>15</sup> Lokomotif ini telah merintis

masa depan yang lebih meyakinkan bagi kemajuan perkeretaapian di dunia.

Sejak saat itu di wilayah Eropa mulai muncul Industri perkeretaapian yang dimulai di Inggris pada tanggal 5 September 1825 dengan rute Liverpool-Manchester. Perkeretaapian di Belanda dimulai pada tanggal 21 Juni 1839 dan selesai pada tanggal 20 September 1839, dengan rute Amsterdam-Haarlem. Jaringan ini dibangun dari keuntungan yang diperoleh dari Cultuur Stelsel.

### B. Gagasan Transportasi Kereta Api Di Indonesia

Memasuki zaman Liberal tahun 1870, kelompok pengusaha Belanda mulai memainkan peranan penting dalam perekonomian Indonesia sejak saat itu bermunculan perusahaan-perusahaan besar seperti perkebunan, pabrik pengolahan hasil perkebunan, perdagangan dan pertambangan.

Dibalik keberhasilan yang dicapai oleh pemerintah kolonial dan kalangan swasta Belanda, pada saat masa sistem tanam paksa dan pada masa Liberal, ada kesulitan lain yang harus diatasi dengan kerja keras dan perhitungan yang cermat. Kesulitan yang dimaksud adalah masalah transportasi. Pengangkutan hasil komoditi perkebunan memiliki pola dari wilayah produksi ke wilayah pelabuhan yang kemudian hasil komoditi ini di ekspor ke Eropa. Kenyataan membuktikan bahwa produksi tanaman kebanyakan berada di daerah pedalaman. Untuk diekspor tanaman tersebut harus dibawa terlebih dahulu ke pelabuhan-pelabuhan yang ada di daerah pesisir.

Pada mulanya pengangkutan hasil produksi diangkut oleh alat angkut tradisional berupa dipikul orang, diangkut dengan kereta atau gerobak yang ditarik oleh hewan dan diangkut oleh perahu melalui sungai. Akibat dari banyaknya kebutuhan pengangkutan dari wilayah produksi, maka dari itu menjelang pertengahan abad ke-19 diadakan peningkatan pembangunan jalan dengan menggunakan tenaga kerja wajib (*heerediensten*), kemudian sejak tahun 1900 menggunakan kerja upahan.<sup>16</sup>

Walaupun pembangunan prasarana transportasi terus berjalan, namun kebutuhan pengangkutan orang dan barang belum saja terpenuhi. Hal ini dikarenakan kualitas prasarana masih rendah dan sarana transportasi yang tersedia belum memadai. Selain Jalan darat ada juga jalan air atau sungai untuk menuju kota Pelabuhan. Selain itu ada juga sungai yang dapat dimanfaatkan sebagai sarana transportasi. Contoh, di Jawa Timur salah satu sungai besar yang bisa digunakan adalah sungai Brantas. Sejak dahulu sungai Brantas adalah penghubung daerah pedalaman dengan daerah pesisir. Aliran sungai Brantas

<sup>13</sup> Richard Trevithick mendemonstrasikan lokomotif yang menarik sebuah kereta penumpang di Euston Square London pada jalur jalur yang melingkar. Penonton yang menyaksikan demonstrasi tersebut dipungut bayaran sebesar 5 shilling.

<sup>14</sup> Jalur ini adalah jalur yang pertama di dunia yang terbuka untuk umum. Sejak saat itu masyarakat mulai percaya akan kemampuan lokomotif uap yang bergerak secara dinamis dan mempunyai kemampuan melampaui tenaga kuda.

<sup>15</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, *op.cit.*, hlm..31

<sup>16</sup> Memasuki awal abad 19 produksi dari perkebunan-perkebunan mengalami peningkatan. Pada saat itu kebutuhan akan transportasi terutama untuk mengangkut hasil produksi ke pelabuhan, juga meningkat. Tentunya ada pihak yang diuntungkan dengan meningkatnya jumlah permintaan alat pengangkutan ini, salah satunya adalah para tukang kayu pembuat perahu, kereta atau gerobak. Mereka kebanjiran order permintaan membuat gerobak dalam jumlah yang besar. Lihat Sartono Kartodirdjo & Joko Suryo, *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi*, (Yogyakarta : Aditya Media, 1991) hlm.111

mampu membawa hasil-hasil perkebunan dari pedalaman ke Pelabuhan.<sup>17</sup>

Meskipun begitu, ternyata sarana transportasi tersebut tidak mampu mengangkut keseluruhan hasil produksi perkebunan dari pedalaman. Hal ini dikarenakan hasil perkebunan yang melimpah namun tidak diimbangi dengan jumlah transportasi yang ada. Sarana-sarana jalan besar atau kecil sudah tidak memadai lagi untuk hubungan dengan daerah pedalaman. Sebagai contoh, dari pedalaman ke pelabuhan yang jaraknya ratusan kilometer, baru bisa dicapai oleh gerobak dalam beberapa minggu bahkan dalam beberapa bulan. Yang menjadi masalah adalah kadang-kadang hewan penarik gerobak (sapi atau kerbau) mati karena menempuk jarak yang terlalu jauh dan beban yang terlalu berat.<sup>18</sup> Akibatnya, barang untuk diekspor itu terlambat tiba di pelabuhan, padahal kapal untuk mengangkut barang telah lama menunggu di pelabuhan. Akibatnya, barang bisa menumpuk lama di gudang-gudang di daerah pedalaman sehingga sering menjadi turun kualitasnya.

Keadaan inilah yang pada akhirnya mendorong pihak Belanda untuk melakukan modernisasi transportasi. Kereta api menjadi pilihan alat transportasi yang dikembangkan, untuk memajukan transportasi yang ada. Ide ini muncul dari Kolonel Jhr. Van Der Wijk. Hingga akhirnya pada tanggal 28 Mei pemerintah mengeluarkan keputusan untuk membangun jalur kereta api Semarang-Yogyakarta-Surakarta pada tanggal 28 Mei 1842, dan konsensi diberikan kepada perusahaan kereta api swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM).

### C. Pembangunan Jalur Kereta Api Di Jawa Timur Tahun 1878-1930

Kesulitan yang di hadapi oleh NISM pada pembangunan awal jalur kereta api Semarang-Surakarta-Yogyakarta dan Jakarta-Bogor, yang membuat pembangunan ini hampir gagal apabila tidak dibantu oleh pemerintah Hindia Belanda. Keadaan ini berpengaruh terhadap sikap pengusaha lain yang semula berminat menanamkan modalnya pada perusahaan kereta api, namun kemudian merasa enggan untuk meneruskan niat mereka. Hal ini sudah pasti ketakutan akan mendapatkan kerugian apabila menanamkan modalnya ke wilayah Hindia Belanda, padahal waktu itu pemerintah membuka kesempatan dan menganjurkan untuk ikut serta dalam pemasangan jalan rel dan perusahaan kereta api seperti yang dilakukan oleh NISM.

Kekurang perhatian pengusaha swasta itu mendorong pemerintah perlu untuk turun tangan dalam pengadaan dan eksploitasi jasa angkutan kereta api. Hingga akhirnya pada tanggal 6 April 1875 pemerintah mengambil keputusan untuk membangun sendiri jalan rel dan mengeksploitasi kereta api. Jalur pertama yang dikerjakan adalah Surabaya-Pasuruan-Malang. Dana awal yang disediakan untuk proyek ini adalah lebih dari f

10.000.000,00<sup>19</sup> Pimpinan pembangunan jalur ini diserahkan kepada David Marschalk.<sup>20</sup>

Pembangunan jalur kereta api Surabaya-Pasuruan-Malang ini dilakukan secara bertahap. Tahap pertama meliputi jalur Surabaya-Pasuruan yang selesai dibangun pada tanggal 16 Mei 1878. Sedangkan jalur kedua meliputi jalur Pasuruan-Malang yang selesai dibangun pada tanggal 20 Juli 1879.<sup>21</sup> Pembangunan jalur ini panjangnya mencapai 112 km dan menghabiskan dana sebesar f 9.500.000,00. Jalur ini diresmikan Surabaya-Pasuruan dibuka tanggal 18 Mei 1878, sedangkan jalur Pasuruan-Malang diresmikan tanggal 20 Juli 1879. Jalur inilah yang pertama dibuat oleh pemerintah dengan nama perusahaan *Staatsspoorwegen* atau disingkat SS.<sup>22</sup>

Sejak saat itu pembangunan jalur kereta api di Jawa Timur semakin digiatkan. Jalur kereta api ini pada umumnya menghubungkan wilayah-wilayah di Jawa Timur ke Surabaya sebagai kota pelabuhan, dan juga menghubungkan dari wilayah Jawa Timur ke wilayah lain di Pulau Jawa. Sepanjang tahun 1884-1898 SS telah membuka jalan rel baru di Jawa Timur antara lain, Pasuruan Probolinggo (3 Mei 1884), Lintas Surabaya-Surakarta lewat Wonokromo-Sidoarjo (1884), Sidoarjo-Madiun-Blitar (16 Mei 1884)<sup>23</sup>, lintas Wonokromo-Tarik sehingga kereta api lintas Surabaya-Surakarta tidak perlu lewat Sidoarjo dan jalur Surabaya-Jakarta pada tahun 1894.

Pembangunan kereta api di Jawa Timur sebenarnya bukan hanya Monopoli dari SS. NISM juga berperan dalam pembangunan kereta api di Jawa Timur yakni pada jalur Gundhi-Padangan-Surabaya setelah mendapatkan konsesnsi pada tanggal 2 September 1897. Pembangunan jalur ini bertujuan untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan hasil bumi dan bahan pakaian untuk daerah pedalaman dari pelabuhan di Surabaya. Sebelum adanya jalur ini pengangkutan barang dilakukan melalui bengawan Solo dari Surabaya ke daerah perdagangan di Padangan. Pada mulanya NISM menolak tawaran ini karena dinilai kurang menguntungkan.<sup>24</sup> Namun kemudian NISM menerima tawaran itu, mengingat juga ditemukan sumber minyak di Cepu yang sangat menguntungkan bagi eksploitasi kereta api.

<sup>19</sup> *Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.97 tahun 1878*

<sup>20</sup> David Marschalk adalah seorang militer yang pernah diberi tugas untuk melakukan survei bagi kemungkinan pembuatan jalan rel dari Batavia (Jakarta) ke Buitenzorg (Bogor) tahun 1869. Dimana proyek ini adalah proyek ke dua NISM setelah proyek jalur kereta api Semarang-Surakarta-Yogyakarta. Kelak jalur ini diakuisisi oleh perusahaan kereta api pemerintah *Staatsspoorwegen* atau disingkat SS. David Marschalk kelak akan menjadi Inspektur Jenderal (pimpinan *Staatsspoorwegen* yang pertama tahun 1875-1880).

<sup>21</sup> Proses pengerjaan tahap kedua jalur Pasuruan-Malang ini terbagi atas tiga bagian, yaitu Jalur Bangil-Sengon yang selesai dibangun tanggal 1 November 1878, jalur Sengon-Lawang yang selesai dibangun tanggal 1 Mei 1879 dan jalur Lawang-Malang. Lihat Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, *Op.cit.*, hlm.62

<sup>22</sup> *Staatsspoorwegen* (SS) sampai tahun 1909 merupakan bagian dari *Burgelijke Openbare Werken* (BOW) atau Departemen Pekerjaan Umum. Lihat Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, *Op.cit.*, hlm.65

<sup>23</sup> *Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.201 tahun 1878*

<sup>24</sup> G.H. Von Faber, *Nieuw Soerabaia : De Geschiedenis van Indies Eerste Kopstad in de Eerste Teweertewesedart hare Instelling 1906-1931*, Soerabaia, hlm.268

<sup>17</sup> Nuni Kurniati, Skripsi : *Perkembangan Pelabuhan Surabaya : Dampaknya Pada Aspek Sosial Ekonomi Kota 1900-1940*, (Jakarta : Fakultas Sastra Universitas Indonesia, 1996), hlm.130

<sup>18</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, *Op.cit.*, hlm. 17

Pembangunan jalur ini diselesaikan dua tahap yakni tahap pertama tahun 1900 dan tahap kedua tahun 1903.

Selain untuk pengangkutan barang, kereta api juga digunakan untuk pengangkutan manusia. Pengangkutan kereta api yang digunakan untuk manusia dibagi menjadi dua jenis yang pertama adalah angkutan penumpang biasa atau boemel dan kereta api ekspres.<sup>25</sup>

Perkeretaapian di Indonesia dibagi menjadi dua yakni kereta api dan trem. Perbedaannya adalah kereta api digunakan sebagai alat transportasi jarak jauh dan dapat mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah yang besar. Sedangkan trem adalah alat angkut jarak dekat yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah yang kecil. Di wilayah Jawa Timur terdapat beberapa perusahaan trem, yakni :<sup>26</sup>

- *Oost-Java Stoomtram Maatschapij* (OJS) di Surabaya tahun 1889 dengan rute : Ujung-Wonokromo-Sepanjang-Krian, Mojokerto-Ngoro, Gamekan-Dinoyo, Mojokerto-Wates, lintas dalam kota Surabaya.
- *Kediri Stoomtram Maatschapij* tahun 1897 dengan rute : Kediri-Jombang, Pare-Kencong, Pare-Kepung, Pulorejo-Ngoro, Ngoro-kandangan, Kencong-Kandangan, Gurah-Kawarasan, Pesantren-Wates, Palembang-Papar.
- *Malang Stoomtram Maatschapij* tahun 1897, dengan rute Malang-Bululawang-Dampit, Gondanglegi-Kepanjen, Tumpang-Singosari, Malang-Blimbing, Sedayu-Turen.
- *Mojokerto Stoomtram Maatschapij* tahun 1898, dengan rute : Porong-Mojokerto, Japanan-Bangil, Pacing-Pohjejer.
- *Pasuruan Stoomtram Maatschapij* tahun 1896, dengan rute : Bakalan-Pasar Alkmaar, Warungdowo-Ngempit, Pasuruan-Kali Gembong.
- *Probolinggo Stoomtram Maatschapij* tahun 1897 dengan rute : Probolinggo-Paiton, Umbul-Sumberkareng, Probolinggo Umbul.
- *Madura Stoomtram Maatschapij* tahun 1898 dengan rute : Kamal-Kalianget, Kamal-Kwanyar.
- *Babat-Djombang Stoomtram Maatschapij* tahun 1896 dengan rute : Jombang-Babat.

Selama sekitar 26 tahun sejak memasuki abad ke-20 SS membangun lintas-lintas cabang yang menghubungkan kota-kota kecil dengan dengan kota-kota besar. Untuk wilayah Jawa Timur jalur yang dimaksud yakni, Madiun-Ponorogo-Balong-Sumoroto (1907)<sup>27</sup>, Rogojampi-Benciluk (1922), Tulungagung-Trenggalek (1922) dan jalur Kandangan-Gresik (1925).<sup>28</sup>

Selain jenis kereta api dan trem ada lagi jenis Lori. Kereta api jenis ini biasanya mengangkut hasil-hasil perkebunan ke pabrik pengolahan. Kereta api jenis ini biasanya banyak digunakan di daerah perkebunan tebu, untuk mengangkut tebu ke pabrik gula untuk diolah. Ukuran Lori biasanya lebih kecil dari kereta api dan trem.

Jenis ini biasanya menggunakan lokomotif yang lebih kecil.

Kereta api juga memerlukan suatu perawatan dan ini adalah hal yang mutlak bagi perkeretaapian. Untuk keperluan perawatan maka dibangunlah Balai Yasa atau Bengkel Perawatan kereta api. Setiap perusahaan kereta api dan trem biasanya memiliki satu buah Balai yasa, tetapi terkadang juga ada yang memiliki lebih dari satu Balai Yasa. Balai Yasa milik perusahaan kereta api Pemerintah (SS) di wilayah Jawa Timur berada di Gubeng Surabaya. Balai Yasa milik NISM di wilayah Jawa Timur berada di daerah Cepu. Selain perbaikan yang dilakukan di Balai Yasa, ada lagi tugas perawatan harian bebrbagai armada kereta api yang dilakukan di depo-depo. Depo berada dilintas kereta api yang bersangkutan. Selain sebagai tempat perawatan, depo juga berfungsi sebagai tempat penyimpanan kereta api. Untuk wilayah di Jawa Timur depo ini berada di Surabaya di Sidotopo

#### **D. Peranan Kereta Api Dalam Pengangkutan Komoditas Perdagangan Ke Pelabuhan Surabaya Tahun 1880-1930**

Letak Surabaya bila dipandang dari sudut geografis mempunyai letak yang strategis yang cocok untuk pusat Pemerintahan dan kegiatan perekonomian. Sebagai kota perdagangan dan industri, yang didukung oleh daerah pedalaman Jawa Timur, maka diperlukan suatu transportasi modern guna mendukung kelancaran arus perdagangan dan ekonomi. Selain itu Surabaya juga mempunyai fungsi utama sebagai penyalur hasil bumi dari Jawa Timur untuk diekspor ke luar negeri.

Berdasarkan hal inilah pemerintah kolonial Belanda memutuskan menjadikan Surabaya sebagai titik tolak pembangunan kereta api yang terus dikembangkan jaringannya ke seluruh Jawa Timur. Adanya transportasi kereta api ini lambat laun mendorong proses perkembangan perekonomian di wilayah Jawa Timur. Adanya pembangunan fasilitas pelabuhan Surabaya yang semakin modern ditambah lagi pembangunan kereta api yang juga bertolak dari pelabuhan Surabaya, mampu merangsang naiknya perdagangan ekspor impor di pelabuhan Surabaya. Pada tahun 1878 pada saat pembangunan jalur kereta api Surabaya-Pasuruan-Malang selesai dibangun, eksploitasi kereta api semakin digalakkan dengan pembangunan jalur-jalur baru serta pembuatan cabang-cabang jalur kereta api di Jawa Timur semanjak 1895.

Surabaya adalah pusat dari jaringan kereta api di Jawa Timur karena pergerakan barang-barang ekspor dari sebagian wilayah di Jawa Timur memusat ke pelabuhan Surabaya. Pada saat itu Surabaya juga telah menjadi pusat perdagangan dan pelayaran untuk kawasan Indonesia bagian timur. Daerah pedalaman sebagai tempat produksi tanaman ekspor semakin menambah arti penting bagi perkembangan perekonomian Surabaya. Kehadiran kereta api berhubungan erat dengan kebutuhan akan sarana pengangkutan barang-barang ekspor ke Surabaya. Pada saat itu memang terjadi kepadatan lalu lintas angkutan kereta api khususnya menuju pelabuhan Surabaya.

<sup>25</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, *Op.cit.*, hlm.123

<sup>26</sup> *Ibid*

<sup>27</sup> *Staatsblad Van Nederlandsch Indie No.11 tahun 1905*

<sup>28</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, *Op.cit.*, hlm.74

Komoditi-komoditi unggulan seperti Kopi dan Gula dari wilayah Kediri, Pasuruan, Besuki, Madiun dan Surabaya sendiri cukup memberi sumbangan terhadap aktivitas di pelabuhan Surabaya. Sebagai contoh sejak dibukanya jalur Surabaya-Pasuruan, pengangkutan gula dari Pasuruan menjadi lancar, hal ini berdampak kepada semakin meluasnya areal penanaman tebu di Pasuruan dari 4.027 Ha di tahun 1875 menjadi 6.556 Ha di tahun 1900.<sup>29</sup> Pohon tebu tersebut dipanen antara bulan Mei hingga September. Setelah itu digiling dan kemudian dijadikan gula. Menjelang depresi ekonomi tahun 1930 tercatat produksi gula mencapai 4.461.000 juta ton. Dari jumlah tersebut sebagian besar diangkut dengan kereta api ke pelabuhan untuk diekspor. Kereta api yang digunakan adalah menggunakan rangkaian kereta api yang sangat panjang, yang biasanya ditarik dengan lokomotif berat Mallet yang biasanya beroperasi di daerah pegunungan.<sup>30</sup>

Diberikannya konsensi kepada NISM untuk mengeksploitasi jalur kereta api Gundhi-Padangan-Surabaya pada tanggal 2 September 1897, membuat arus lalu lintas perkeretaapian antara Jawa Timur dengan Jawa Tengah menjadi semakin lancar. Tanggal 1 April 1900 dibuka jalur Surabaya-Lamongan kemudian menyatu dengan jalur babat Lamongan. Dua tahun kemudian tanggal 1 Maret 1902 dibukalah jalur Cepu-Bojonegoro-Babat. Antara tahun 1897 hingga 1902 tercatat telah dibangun dua Jalur besar yakni, Surabaya-Padangan-Gundhi dan Surabaya-Lamongan-Babat-Bojonegoro-Cepu.<sup>31</sup>

Jalur ini sangat penting kaitannya dengan kegiatan ekspor ke pelabuhan Surabaya. Sebagai contoh hasil minyak dari tambang di Cepu yang akan dibawa ke Surabaya menjadi semakin lancar. Selain untuk diekspor, minyak ini juga dibawa ke depo kereta api di Sidotopo untuk keperluan perawatan kereta api. Sebelum dibawa ke Sidotopo biasanya kereta api transit terlebih dahulu di halte Prins Hendrik. Selain untuk mengangkut minyak, adanya jalur ini juga berguna dalam pengangkutan kayu jati dari Cepu yang kemudian dikirim ke pelabuhan Surabaya.<sup>32</sup> Selain untuk mengangkut minyak dan kayu jati dari Cepu jalur ini juga berguna dalam pengangkutan tepung tapioka dari Bojonegoro untuk dikirim ke pelabuhan Surabaya.<sup>33</sup>

Pada tanggal 1 Agustus 1920 dibukalah jalur Babat-Tuban. Jalur yang terhubung dengan jalur Surabaya-Lamongan ini berguna dalam pengangkutan komoditi ekspor dari wilayah Tuban seperti kopra, kapas, kacang, kedele, jagung dan berasdapat diangkut ke pelabuhan Surabaya.<sup>34</sup> Pada tanggal 3 Januari 1924 dibuka jalur lanjutan yang menghubungkan Gundih dengan Gambiran. Jalur ini ternyata efektif karena

merupakan pertemuan antara jalur kereta api dari arah Solo, Semarang dan Surabaya. Dengan adanya jalur ini hasil komoditi dari Solo dan daerah sekitarnya dapat dikirim ke pelabuhan Semarang atau dikirim ke pelabuhan Surabaya dengan cepat.

Selain mengangkut komoditi ekspor ke pelabuhan Surabaya, kereta api juga berperan dalam mendistribusikan barang-barang impor ke segenap penjuru Jawa Timur. Sebagai contoh pengangkutan barang-barang impor seperti beras impor dan barang-barang untuk kebutuhan toko kelontong yang dikirim dari Surabaya ke Bojonegoro, menggunakan jalur kereta api Gundhi-Padangan-Surabaya.<sup>35</sup>

Kehadiran kereta api lambat laun menggeser alat tradisional seperti gerobak, pedati dan dokar yang dulunya sebagai alat pengangkut barang dari pedalaman menjadi alat angkut manusia dan tetap menjadi alat angkut barang namun dalam jarak dekat. Sudah tentu adanya jalur kereta api ini digunakan secara maksimal. Adanya kereta api ini membuat ketergantungan untuk menggunakan kereta api sebagai alat pengangkutan hasil komoditi perkebunan, guna peningkatan ekonomi. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan jaringan jalan kereta api di di Jawa Timur terdorong oleh pertimbangan ekonomi, khususya demi kepentingan perkebunan-perkebunan besar yang ada pada waktu itu. Pengembangan jalur Kereta Api di Jawa Timur yang dijadikan sebagai penopang utama alat angkutan komoditas perdagangan menuju Pelabuhan Surabaya. Berikut ini adalah pengembangan jalur Kereta Api di Jawa Timur antara tahun 1887 sampai 1924.

**Tabel 1**  
**Pengembangan Jalur Kereta Api di Jawa Timur 1878-1924**

Tahun	Total Pengembangan di Pulau Jawa	Total Pengembangan di Jawa Timur
1878-1883	200 km	120km
1884-1889	380 km	144km
1890-1895	1.200 km	182km
1896-1901	1.500 km	845km
1902-1907	1.800 km	1.009km
1908-1913	1.900 km	1.133km
1914-1919	2.500 km	1.193km
1920-1924	2.700 km	1.321km

Sumber : Diolah dari berbagai sumber

Berdasarkan tabel tersebut, pengembangan jalur kereta api di Jawa Timur terjadi sangat bervariasi sesuai dengan tingkat kebutuhan jalur angkutan kereta api. Total keseluruhan pengembangan jalur kereta api di Jawa Timur mencapai 1.321 km, sedangkan total pengembangan jalur kereta api di pulau Jawa hingga

<sup>29</sup> Anne Booth, William J. O'Malley dan Anna Weiderman, *Op.cit.*, hlm.210

<sup>30</sup> Sudarsono Katam, *Kereta Api Priangan Tempo Doeloe*, (Bandung: Pustaka Jaya, 1986), hlm.57

<sup>31</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA, *Op.cit.*, hlm.171

<sup>32</sup> G.H. Von Faber, *Op.cit.*, hlm.269

<sup>33</sup> *Memori Van Overgave Residentie Bojonegoro 1921-1930* (Jakarta ANRI, 1978).

<sup>34</sup> G.H. Von Faber, *Op.cit.*, hlm.272

<sup>35</sup> *Memori Van Overgave Residentie Bojonegoro 1921-1930* (Jakarta ANRI, 1978).

tahun 1924 berjumlah 2.700 km.<sup>36</sup> Total pengembangan kereta api di Jawa Timur menunjukkan hampir setengah dari total pengembangan kereta api di pulau Jawa. Hal ini menunjukkan betapa pentingnya jalur kereta api di Jawa Timur, khususnya untuk pengangkutan barang dari pedalaman Jawa Timur menuju pelabuhan di Surabaya.

Semakin bertambahnya jalur kereta api di Jawa Timur sebagai alat pengangkutan barang dari pedalaman menuju pelabuhan, hal ini berdampak kepada tingkat ketergantungan yang tinggi kepada kereta api. Transportasi kereta api yang telah maju tentunya berdampak kepada keinginan untuk memaksimalkan penggunaan kereta api sebagai sarana pengangkutan barang. Tercatat bahwa jumlah barang yang telah diangkut oleh kereta api antara tahun 1900-1930 mengalami peningkatan yang sangat besar, khususnya di Jawa. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel berikut ini;

**Tabel 2**  
**Jumlah Barang Yang di angkut Kereta Api di Pulau Jawa**

Tahun	Total
1900	3,3 juta ton
1910	7,4 juta ton
1920	14 juta ton
1930	15,8 juta ton

D.H Burger & Prajudi Atmosudirjo (penyadur), *SejarahEkonomis-Sosiologis Indonesia II*, (Jakarta : Pradnja Paramitha, 1970) hlm.

Berdasarkan tabel tersebut dapat dilihat jumlah barang yang diangkut dengan kereta api hingga tahun 1930 menunjukkan angka 15,8 juta ton. Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan kereta api sebagai alat angkut telah digunakan secara maksimal sehingga pengangkutan barang di pulau Jawa menjadi lancar.

Pengembangan jalur kereta api di Jawa Timur seperti yang terlihat pada tabel 4.10 di atas juga sangat mendukung kemajuan yang besar pada sektor perkebunan. Kemajuan besar dalam usaha perkebunan tersebut mengakibatkan ekspor-impor di pelabuhan Surabaya mengalami peningkatan, meski dalam kategori kecil. Hal tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini;

**Tabel 3**  
**Nilai Ekspor Impor Pelabuhan Surabaya 1911-1930 (Dalam Gulden)**

Tahun	Nilai Ekspor	Nilai Impor	Total
1911	98.000	102.000	200.000
1912	95.924	87.984	183.908
1913	92.435	117.112	209.547
1914	102.264	153.139	255.403

<sup>36</sup> S.A. Reitsma, *Gedenboek Staatspoor en Tramwegen In Nederlandsch Indies 1875-1925*, (Weltrevden : Topograpische Inrichting, 1925)

Tahun	Nilai Ekspor	Nilai Impor	Total
1915	132.000	90.000	222.000
1916	162.000	118.000	280.000
1917	100.000	120.000	220.000
1918	125.000	167.000	292.000
1919	510.000	162.985	673.619
1920	505.228	335.640	840.868
1921	198.867	328.355	527.222
1922	162.565	198.103	360.668
1923	240.964	166.963	407.927
1924	278.507	184.137	462.644
1925	267.927	214.650	482.577
1926	211.448	204.817	416.265
1927	240.413	199.988	440.401
1928	255.451	236.755	492.206
1929	214.357	261.678	476.035
1930	174.405	192.727	367.132

Sumber : G.H. Von Faber, *Nieuw Soerabaia : De Geschiedenis van Indies Eerste Kopstad in de Eerste Tewarteeuw sedert hare Instelling 1906-1931*, Soerabaia, hlm.218

Berdasarkan tabel tersebut dapat dijelaskan bahwa kemajuan ekspor impor melalui pelabuhan Surabaya dimulai pada tahun 1911. Pada tahun tersebut merupakan awal kemajuan Surabaya sebagai pelabuhan ekspor -impor komoditas perdagangan Jawa Timur. Hal ini dikarenakan dilakukannya modernisasi pelabuhan oleh pemerintah kolonial. Pembangunan fasilitas-fasilitas penunjang transportasi ke pelabuhan membuat kegiatan ekspor di pelabuhan Surabaya pada tahun tersebut mengalami kemajuan. Tahun 1912 ekspor di pelabuhan Surabaya mengalami penurunan. Antara tahun 1914-1916 ekspor pelabuhan Surabaya mengalami kenaikan yang cukup signifikan. Setelah dua tahun ekspor Surabaya mengalami kenaikan, pada tahun 1917 terjadi penurunan kembali, yang di mana hal ini dampak dari krisis pasca Perang Dunia I.

Pasca Perang Dunia I terutama tahun 1919-1920 merupakan boom bagi ekspor di Surabaya khususnya komoditas gula. Keberhasilan ini tidak lepas dari kebijakan pemerintah kolonial untuk memodernisasi transportasi yakni kereta api dari Surabaya ke daerah pedalaman penghasil komoditi ekspor.<sup>37</sup> Produksi gula terbesar di Jawa Timur adalah Pasuruan, Surabaya dan

<sup>37</sup> Anne Booth, William J. O'Malley dan Anna Weidemann, *Op.cit.*, hlm.250-212

Besuki,<sup>38</sup> selain itu di dukung dari daerah lain yakni Kediri, Madiun dan Probolinggo. Pasca tahun 1919 ekspor di Surabaya hingga tahun 1928 terus mengalami naik turun yang relatif tidak begitu parah. Mendekati tahun 1929-1930 ekspor di Surabaya mengalami penurunan hal ini diakibatkan depresi ekonomi yang melanda dunia secara global. Komoditi ekspor seperti gula yang sedang naik daun, juga mengalami dampak dari depresi ekonomi ini.

Harga gula pada periode 1919-1920 mencapai 59 cent/kg. Namun pada tahun 1922 harga gula kembali merosot hingga 19cent/kg. Harga gula secara bertahap jatuh, pada tahun 1929 yakni 13,7 cent/kg di tahun 1930 menjadi 9,6 cent/kg.<sup>39</sup>

Kopi menduduki posisi kedua komoditi yang banyak diekspor dari pelabuhan Surabaya. Kopi hingga tahun 1880 merupakan tanaman ekspor utama di pulau Jawa. Kopi menjadi tanaman potensial dalam memberi sumbangan perekonomian Hindia Belanda khususnya perdagangan di pelabuhan Surabaya. Memasuki paruh kedua abad 20, komoditi gula dan kopi di Jawa Timur yang di ekspor lewat pelabuhan Surabaya mencapai 80%.<sup>40</sup>

Semakin banyaknya perkebunan tanaman ekspor terutama gula dan kopi secara langsung telah mendorong kebutuhan akan mesin-mesin produksi industri tersebut. Karena itu meningkatnya ekspor gula dan kopi menyebabkan dilakukannya impor mesin-mesin industri. Impor mesin yang dilakukan pada umumnya untuk menunjang industri gula dan bahan baku material kereta api. Mesin-mesin itu banyak didatangkan dari Eropa. Selain impor mesin, tekstil dan besi juga menjadi barang yang banyak diimpor ke Hindia Belanda.

Apabila dilihat dari tabel yang di sajikan di atas, terlihat bahwa impor di pelabuhan Surabaya mengalami pasang surut. Jumlah total impor yang mencapai jutaan gulden, memberikan gambaran bahwa produksi pemasaran produksi dari luar negeri telah berhasil menembus pasar dalam negeri. Secara umum ekspor impor ini akan berdampak kepada perkembangan ekonomi daerah yang bersangkutan. Maka dari itu meningkatnya ekspor impor di pelabuhan Surabaya yang telah didukung oleh sistem pengangkutan yang telah modern yakni kereta api.

Berdasarkan data yang telah dipaparkan, maka secara umum dapat dianalisis bahwa Kereta Api sangat berperan dalam pengangkutan komoditas perdagangan yang berasal dari berbagai wilayah di Jawa Timur yang akan di ekspor melalui pelabuhan Surabaya. Apabila dilihat dari data yang ada maka komoditas perdagangan yang diangkut melalui jalur transportasi Kereta Api yang paling dominan adalah Gula dan Kopi. Volume pengangkutan komoditas gula dan Kopi yang diangkut melalui jalur Kereta Api dari berbagai daerah perkebunan

di Jawa Timur menuju pelabuhan Surabaya, dapat dilihat dalam tabel berikut;

**Tabel 4**  
**Komoditas Gula dan Kopi yang Diangkut Melalui Tanspostasi Kereta Api Ke Pelabuhan Surabaya Tahun 1870-1930 (Ton)**

Tahun	Gula	Kopi
1870-1875	390.000	160.000
1876-1880	312.666	151.000
1881-1885	567.666	158.000
1886-1890	659.333	107.000
1891-1895	835.000	94.000
1896-1900	1.117.000	92.667
1901-1905	1.580.000	76.000
1906-1910	2.014.000	47.666
1911-1915	2.354.333	70.333
1916-1920	2.714.333	120.333
1921-1925	3.216.666	137.000
1926-1930	4.461.000	188.000

Sumber : Diolah dari berbagai sumber

Berdasarkan tabel tersebut dapat dijelaskan bahwa jumlah kopi dibandingkan dengan gula sangat jauh. Dari data di atas dapat dilihat bahwa jumlah ekspor kopi antara tahun 1870-1900 turun hingga mencapai 92.667 ton. Penurunan ini di karenakan pada tahun 1919 seluruh penanaman kopi wajib di Hindia Belanda dihapus. Seiringan juga dengan semakin menurunnya produksi kopi. Namun memasuki tahun 1925 geliat kenaikan jumlah produksi kopi kembali terlihat. Walaupun jumlah produksi kopi masih jauh dibandingkan dengan gula akan tetapi dua komoditi inilah yang menjadi primadona ekspor di pelabuhan Indonesia.

Dengan telah dipilihnya kereta api sebagai alat pengangkutan maka, distribusi barang akan lebih cepat dan lancar, yang tentunya akan membawa kepada perekonomian yang lebih maju khususnya di wilayah Jawa Timur.

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

Dari seluruh uraian yang telah dipaparkan, maka dapat diambil kesimpulan bahwa aktivitas kereta api di Jawa Timur pada periode 1878-1930 mempunyai pengaruh yang cukup penting bagi aktivitas manusia, baik untuk pengangkutan barang dan pengangkutan manusia. Adanya kereta api ini berdampak terhadap perkembangan ekonomi khususnya bagi wilayah Jawa Timur. Adanya permintaan dan kebutuhan transportasi yang semakin meningkat dan sempit menjadi

<sup>38</sup> D.H Burger & Prajudi Atmosudirjo (penyadur), *SejarahEkonomis-Sosiologis Indonesia II*, (Jakarta : Pradnja Paramitha, 1970) hlm. 137

<sup>39</sup> Nasution, *Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial 1830-1930*, (Surabaya : Intelektual, 2006) hlm.85

<sup>40</sup> *Ibid*, hlm.86

permasalahan yang serius pada masa kolonial akhirnya terjawab dengan diadakannya pembangunan sarana angkutan kereta api di Hindia-Belanda.

Surabaya sebagai kota pelabuhan ekspor membutuhkan jaringan transportasi ke daerah pedalaman sebagai penghasil komoditi ekspor. Maka dari itu pada tahun 1878 dimulailah pembangunan sarana transportasi kereta api di Jawa Timur dengan jalur Surabaya-Pasuruan-Malang. Pada dasarnya pembangunan jaringan kereta api ini bertolak dari Surabaya karena dipengaruhi oleh beberapa faktor. Yang Pertama adalah letak Surabaya yang strategis letaknya dan cocok dijadikan pelabuhan dagang. Yang kedua semakin berkembangnya pelabuhan Surabaya yang tentunya membutuhkan sarana dan prasarana transportasi yang memadai guna untuk menghubungkan Surabaya dengan daerah pedalman sebagai tempat produksi barang ekspor. Tujuan dari pembangunan transportasi kereta api ini bertujuan untuk mengangkut barang-barang ekspor dari pedalaman di Jawa Timur dan untuk mendistribusikan barang impor ke daerah dan kota-kota di wilayah Jawa Timur.

Sementara itu produksi tanaman ekspor di daerah pedalama Jawa Timur seperti gula, kopi, tembakau dan teh menunjukkan hasil yang cukup baik, walaupun sempat menurun di akhir periode 1930 akibat depresi ekonomi. Produksi gula berada di daerah yaitu Surabaya, Pasuruan, Probolinggo, Besuki, Madiun, Kediri, Madura. Produksi kopi berada di daerah Kediri, Besuki, Madiun, Pasuruan dan Surabaya. Produksi tembakau berada di daerah Surabaya, Kediri, Jember dan Besuki. Produksi teh berada di daerah Mojokerto dan Malang. Komoditi-komoditi tersebut telah mampu menunjang perekonomian di wilayah Jawa Timur. Dibangunnya kereta api pada tahun 1878 dan terus berkembang jaringannya ke daerah lain di Jawa Timur, semakin mendukung kegiatan ekonomi dan membuat perkembangan yang bagus terhadap ekonomi Jawa Timur.

Dengan demikian dapat dibenarkan bahwa keeta api merupakan penunjang perekonomian di Jawa Timur dan kereta api merupakan prasyarat bagi perkembangan perekonomian di Jawa Timur. Selain itu kereta api juga mampu merangsang aktivitas perekonomian dan kesejahteraan penduduk pribumi. Masyarakat sudah banyak yang memanfaatkan kereta api untuk perdagangan. Adanya kereta api juga meramaikan bursa lowongan kerja bagi penduduk pribumi, sehingga penduduk pribumi dapat memperoleh pekerjaan yang dapat menjamin perekonomiannya.

Dari aspek-aspek diatas maka jelas bahwa keberadaan kereta api mampu mendukung perkembangan ekonomi di wilayah Jawa Timur. Kereta api mampu merangsang pertumbuhan perdagangan ke arah yang lebih baik dan mampu mensejahterakan penduduk pribumi dengan peluang kerja yang besar di bidang pekeretaapian.

## DAFTAR PUSTAKA

### ARSIP :

*Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.97 tahun 1878*

*Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.201 tahun 1878*  
*Staatsblaad Van Nederlandsch Indie No.315 tahun 1905*  
*Memori Van Overgave Residentie Bojonegoro 1921-1930*  
(Jakarta ANRI, 1978).

### BUKU

- Aminudin Kasdi. 2011. *Memahami Sejarah*. Surabaya : UNESA press.
- Booth, Anne, William J. O'Malley dan Anna Weidemann. 1988. *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta : LP3ES.
- Bremen, Jan. 1997. *Menjinakkan Sang Kuli : Politik Kolonial Pada Awal Abad ke 20*. Jakarta : PT Pustaka Utama Grafiti.
- Burger, D.H & Prajudi Atmosudirjo (penyadur). 1970. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia Jilid II*. Jakarta : Pradnja Paramitha
- Imam Subarkah. 1981. *Jalan Kereta Api*. Bandung : Idea Dharma.
- Nasution. 2006. *Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial 1830-1930*. Surabaya : Intelektual
- Nuni Kurniati. 1996. Skripsi : *Perkembangan Pelabuhan Surabaya : Dampaknya Pada Aspek Sosial Ekonomi Kota 1900-1940*. Jakarta : Fakultas Sastra Universitas Indonesia.
- Pemkot Surabaya. 1990. *Sejarah Perkembangan Rencana Kota Surabaya*. Surabaya : Pemkot Surabaya.
- Rahmat Susatyo. 2007. *Industri Gula di Kabupaten Kendal pada Masa Sistem Tanam Paksa*. Bandung : Koperasi ilmu pengetahuan sosial.
- Sartono Kartodirdjo. 1987. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 dari Emporium sampai Imperium Jilid I*. Jakarta : Gramedia.
- Sartono Kartodirdjo & Joko Suryo. 1991. *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta : Aditya Media.
- Sauki Handiwandoyo dkk. 2003. *Perbudakan Abad 18-19 di Hindia Belanda Kasus Koeli Koentrak*. Jakarta : Arsip Nasional Republik Indonesia
- Sudarsono Katam. 2010. *Kereta Api Priangan Tempo Doeloe*. Bandung: Pustaka Jaya.
- Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung : Angkasa.
- Von Faber, G.H. 1933. *Nieuw Soerabaia : De Geschiedenis van Indies Eerste Kopstad in de Eerste Tewarteeuw sedert hare Instelling 1906-1931*, Soerabaia.