

PEMBANGUNAN TRANSPORTASI KERETA API DAN PENGARUHNYA TERHADAP EKOLOGI KOTA SURAKARTA (1864-1942)¹

Haikal Elbaitsa Arkaan², Tri Yunianto³, Dadan Adi Kurniawan⁴

Abstract

The purpose of this study was to determine: (1) the development of rail transportation in the city of Surakarta in 1864-1942. (2) the influence of the development of rail transportation on the ecology of Surakarta City in 1864-1942. The method used in this research is the historical method. The steps taken in using this method include heuristics, source criticism, data interpretation, and historiography. Sources of data used are primary and secondary sources. Data collection techniques using library research techniques. The data analysis technique uses external and internal criticism. Based on the results of the study, it can be concluded: (1) Rail transportation in its construction has developed very rapidly in the city of Surakarta. The initial idea for developing rail transportation was initiated by the private airline company Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM). The construction of rail transportation which began in 1864 was able to replace the Bengawan Solo river route. With the development of rail transportation, many foreign investors are increasingly interested in investing in the plantation industry on the island of Java. Seeing the benefits obtained by private airlines, the government also established the State Spoorwegen Maatschappij (SS). The construction of railway lines in Surakarta City was carried out in stages until in the 1900s it was able to reach all areas in Surakarta. (2) The development of rail transportation is very influential on the ecology of the city of Surakarta. The existence of transportation facilities increases the mobility of the population from villages to cities. The high mobility of the population affects the economic, socio-cultural, public health and infrastructure aspects of the city. The construction of infrastructure facilities is carried out to facilitate the people of the city of Surakarta. This changed the shape of Surakarta City into a more modern city.

Keywords: Rail Transportation, City Ecology, Surakarta.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu aspek penting dalam pertumbuhan dan perkembangan peradaban manusia. Transportasi adalah sarana bagi manusia untuk memindahkan sesuatu baik manusia atau benda dari suatu tempat ke tempat lain dengan

¹ Merupakan ringkasan hasil penelitian skripsi.

² Mahasiswa pada Program Studi Pendidikan Sejarah FKIP Universitas Sebelas Maret.

³ Staff Pengajar pada Program Studi Pendidikan Sejarah FKIP Universitas Sebelas Maret.

⁴ Staff Pengajar pada Program Studi Pendidikan Sejarah FKIP Universitas Sebelas Maret.

atau tanpa mempergunakan alat bantu. Peranan transportasi sangatlah penting dan besar bagi kehidupan manusia, hal ini nampak jelas dari bagaimana usaha manusia untuk terus meningkatkan dan memperbaiki sistem dan kapasitas angkut sepanjang zaman sejak dulu hingga kini (Bintarto, 1977:36).

Adanya perkembangan transportasi yang diusahakan oleh manusia maka banyak bermunculan transportasi-transportasi bermesin seperti mobil, sepeda motor, kapal, pesawat, dan juga kereta api. Munculnya transportasi-transportasi yang terbilang modern tersebut tidak hanya membantu dalam mempermudah mobilitas manusia saja tetapi juga berpengaruh terhadap pembangunan suatu kota karena semakin mudah mobilitas maka perekonomian juga akan semakin meningkat. Hal tersebut sangat terlihat jelas dalam perkembangan kota-kota di pulau Jawa dalam menuju era moderen (Salim, 2004: 65).

Perkembangan transportasi yang berpengaruh terhadap pembangunan kota paling jelas terlihat pada kereta api. Transportasi kereta api menjadi pilihan karena memiliki rangkaian atau gerbong yang ukurannya relatif luas sehingga dapat menampung dan mengangkut penumpang atau barang dalam skala besar. Pemerintah kolonial Belanda mulai memperkenalkan transportasi kereta api untuk menunjang sistem tanam paksa (1830-1870) di Jawa pada tahun 1864. Suksesnya sistem tanam paksa menarik minat para pengusaha swasta untuk menanamkan modalnya pada industri perkebunan di tanah Jawa (Niel, 1996:141).

Pembangunan sarana transportasi kereta api dalam perkembangannya membawa dampak bagi kota Surakarta. Selain berdampak pada modernitas, pembangunan kereta api juga menunjang perekonomian masyarakat di Surakarta. Pembangunan kota tidak hanya berdampak terhadap modernitas dan perekonomian saja, tetapi juga berdampak pada perkembangan ekologi kota. Hakikatnya ekologi kota ialah interaksi antara manusia dan alam sekitarnya, dan perubahan ekologi terjadi apabila salah satu dari komponen itu mengalami perubahan (Kuntowijoyo, 2003:64-71).

KAJIAN TEORI

Penelitian ini menggunakan tiga kajian teori yang berguna sebagai pisau analisis dalam menelusuri dan mengungkapkannya bagaimana dan mengapa pembangunan

transportasi kereta api berpengaruh terhadap ekologi Kota Surakarta pada tahun 1864 hingga 1942. Ketiga teori tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Kolonialisme

Kolonialisme secara etimologi berasal dari kata *koloni* yang artinya daerah jajahan tempat menempatkan penduduk atau kelompok orang yang bermukim di daerah baru yang merupakan daerah asing dan jauh dari tanah air, yang tetap mempertahankan ikatan dengan tanah air atau asal. Kolonialisme pada abad XI merupakan gerakan eksploitasi yang berpengaruh pada perubahan ekonomi, politik, sosial, dan budaya pada masyarakat. Adanya dominasi politik dan eksploitasi ekonomi mengakibatkan terjadinya proses transformasi struktural politik kolonial dan modern. Beberapa faktor menjadi tujuan kolonialisme seperti Ekonomi, Politik, Sosial, dan Budaya (Loomba, 2003:8-9).

Dampak penting dari kolonialisme adalah timbulnya sistem kolonial (*colonial system*) dan situasi kolonial (*colonial situation*) di negara jajahan. Sistem kolonial dan situasi kolonial telah menciptakan sistem hubungan kolonial antara pihak penguasa kolonial dan penduduk Pribumi yang dikuasai, dan antara pihak negara jajahan dan negara induknya. Ciri pokok hubungan kolonial pada dasarnya berpangkal pada prinsip dominasi, eksploitasi, diskriminasi yang berlaku dalam sistem kolonial telah menciptakan jurang perbedaan antara pusat dan daerah, dan antara negara induk dan negara jajahan, di satu pihak, dan hubungan ketergantungan (*dependensi*) antara daerah dan pusat, dan negara jajahan dan negara induk dengan pihak lain. Hubungan ketergantungan antara keduanya mencakup berbagai segi, seperti modal, teknologi, pengetahuan, keterampilan, organisasi dan kekuasaan (Sartono & Djoko, 1991:5-6).

2. Transportasi

Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare* yang berarti mengangkat atau membawa. Pengertian transportasi secara harfiah adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain secara fisik dalam waktu yang tertentu dengan menggunakan atau digerakkan oleh manusia, hewan, atau mesin. Secara umum transportasi dibagi menjadi tiga yaitu transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara (Andriansyah, 2015: 9).

Transportasi merupakan salah satu fasilitas bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang serta dapat meningkatkan aksesibilitas atau hubungan suatu daerah karena aksesibilitas sering dikaitkan dengan daerah. Untuk membangun suatu pedesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat terpisahkan dalam suatu program pembangunan. Transportasi yang baik akan berperan penting dalam perkembangan wilayah terutama dalam aksesibilitas, adapun yang dimaksud dengan aksesibilitas adalah kemudahan dan kemampuan suatu wilayah atau ruang untuk diakses atau dijangkau oleh pihak dari luar daerah tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung (Margaretta, 2000:5).

Transportasi menjadi faktor yang sangat penting dan strategis untuk dikembangkan, diantaranya adalah untuk melayani angkutan barang dan manusia dari satu daerah ke daerah lainnya dan menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan sektor lain untuk meningkatkan pembangunan suatu daerah.

3. Ekologi

Ekologi berasal dari bahasa Yunani (*oikos* artinya rumah atau tempat hidup). Secara harfiah, ekologi adalah pengkajian hubungan organisme-organisme atau kelompok organisme terhadap lingkungannya. Dalam sejarah perkotaan ekologi disini dimaksudkan sebagai interaksi antara manusia dan alam sekitarnya, dan perubahan ekologi terjadi bilamana salah satu dari komponen itu mengalami perubahan. Perubahan ekologi manusiawi terjadi sesuai dengan perkembangan penduduk, secara etnis, secara status, secara kelas, secara kultural, sehingga pola pemukiman mengalami pemisahan. Perhatian atas ekologi perkotaan juga karena kemajuan teknologi. Pembuatan jalan, jembatan, bangunan, saluran air, dan pembangunan perumahan semuanya mempengaruhi dan mengubah lingkungan kota (Subarkah, 1993: 37).

Kota sebagai lingkungan hidup buatan dapat dilihat sebagai hasil dari proses interaksi antar manusia dan antara manusia dengan lingkungannya. Saat ini, kota sebagai pusat kegiatan dan konsentrasi kehidupan manusia mengalami perkembangan yang sangat pesat. Pertumbuhan dan perkembangan penduduk menuntut berbagai sarana dan prasarana untuk mencukupi kebutuhannya.

METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini, metode yang digunakan oleh peneliti adalah metode penelitian historis. Metode penelitian historis adalah metode yang menggunakan prosedur berdasar asas sejarah yang mencakup heuristik, verifikasi sumber, interpretasi, dan historiografi (Abdurahman, 2011 : 103). dalam penelitian ini dilakukan proses analisis historis untuk menghasilkan historiografi yang berkaitan dengan perkembangan transportasi kereta api dan pengaruhnya terhadap ekologi Kota Surakarta dari tahun 1864 hingga 1942.

Analisis historis yang dilakukan dalam mengkaji perkembangan transportasi kereta api dan pengaruhnya terhadap ekologi Kota Surakarta dari tahun 1864 hingga 1942 adalah dengan meninjau arsip foto maupun arsip surat-surat yang terkait dengan pembangunan transportasi kereta api dan pembangunan-pembangunan sarana prasarana kota. Kemudian arsip-arsip ini peneliti hubungkan untuk memperkuat bukti analisa. Metode analisis historis yang peneliti lakukan dapat diimplikasikan dan di terapkan untuk penelitian-penelitian dengan tema serupa kedepannya. Peneliti bertujuan untuk membantu peneliti-peneliti selanjutnya dalam meninjau dan menentukan metodologi dalam mengkaji perkembangan transportasi dan pengaruhnya terhadap ekologi kota.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Perkembangan Transportasi Kereta Api di Surakarta Tahun 1864-1942

Kota Surakarta merupakan suatu daerah yang berada di pedalaman Jawa Tengah. Daerah ini termasuk dalam wilayah *Vorstenlanden*, yang berarti daerah kerajaan yang disematkan oleh pemerintah kolonial terhadap Surakarta dan Yogyakarta. Pemerintah kolonial memberi wewenang penuh kepada Susuhunan dan Sultan untuk mengatur dan memerintah daerahnya sendiri. Dengan demikian sistem tanam paksa yang dicanangkan pemerintah kolonial pada 1840-1870 tidak dijalankan di daerah *Vorstenlanden*. Meskipun tidak mempraktikkan sistem tanam paksa, daerah *Vorstenlanden* juga memiliki sistem khusus berupa sewa tanah. Sistem ini yang nantinya mendorong kota Surakarta untuk mengembangkan sektor transportasi (Supangkat, 2008:8).

Sistem sewa tanah di daerah *Vorstenlanden* mengharuskan perusahaan (swasta) yang bekerja sama dengan pemerintah kolonial membayar sewa tanah

perkebunan kepada raja yang berkuasa. Kerjasama yang menguntungkan bagi pemerintah kolonial di bidang perkebunan. Sektor agrarian ini cukup memberikan sumbangan perkonomian bagi pemerintah kolonial karena perusahaan swasta mendapat investor yang kuat dan cukup terjamin. Perusahaan kereta api Belanda atau *NV. Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* mulai melirik daerah *Vorstenlanden* pada 1863. Perusahaan swasta ini hadir untuk mengembangkan sistem transportasi di daerah *Vorstenlanden* (Marihandono, dkk., 2018: 12).

Pembangunan jaringan rel dimulai dari Semarang menuju daerah *Vorstenlanden* dikarenakan daerah tersebut memiliki sumber daya komoditi ekspor yang melimpah dan sangat menguntungkan pemerintah Hindia Belanda. Dengan adanya sumber daya alam yang melimpah tersebut, tidak hanya pengusaha swasta tetapi Raja Jawa seperti Mangkuegoro IV pun juga mengusulkan pembuatan jalan kereta api. Setelah perundingan pembuatan jalur rel kereta api dari Semarang ke daerah *Vorstenlanden* sudah membuahkan hasil, dengan segera *NISM* mengadakan persiapan untuk pembangunannya (Subarkah, 1993:7).

Transportasi sungai yang awalnya sangat penting dalam bidang transportasi dan ekonomi di masyarakat lambat laun mulai tergantikan seiring dengan perkembangan transportasi darat yang menggunakan kereta api ini. Selain dikarenakan perkembangan transportasi kereta api yang pesat, pendangkalan sungai juga menjadi faktor utama tergantinya fungsi sungai sebagai jalur transportasi. Sarana transportasi yang memadai sangat dibutuhkan melihat percepatan arus perdagangan hasil perkebunan untuk di ekspor semakin meningkat semenjak masa Tanam Paksa.

Pembangunan jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* ini merupakan keputusan yang tepat bagi pihak *NISM*. Hasil bumi yang melimpah sepanjang jalur Semarang dan *Vorstenlanden* memberikan keuntungan yang besar dan membawa *NISM* menuju masa keemasan. Keuntungan yang besar tersebut membuat banyak pihak menginginkan pembangunan jalur kereta api yang baru dikelola langsung oleh pemerintah. Pemerintah yang melihat hal itu akhirnya memutuskan untuk membuat jawatan kereta api sendiri yang dinamai dengan *State Spoorwegen Matchappij* (Houben, 1994:162).

Pembangunan jaringan rel kereta api oleh Pemerintah melalui SS ini sangat berarti terlebih untuk daerah Surakarta karena dengan terbukanya jalur rel maka komoditas dari pedalaman pun menjadi mudah terangkut sehingga dapat membantu meningkatkan perekonomian pada masa itu. Dengan semakin berkembangnya jalur transportasi kereta dari daerah *Vorstenlanden* Solo ke kota pelabuhan Semarang maka lalu lintas jalur air Bengawan Solo mulai berkurang fungsinya, meskipun belum mati sama sekali. Setelah munculnya Kereta Api di Surakarta, pusat perdagangan yang awalnya berada di Sangkrah dan Beton pun berpindah ke bagian tengah Kota Solo dan berpusat di Pasar Gede Harjonagoro.

Transportasi kereta api yang dipelopori oleh dua maskapai besar seperti SS dan NISM mengalami perkembangan yang pesat pada tahun 1890an, sehingga mulai bermunculan perusahaan kereta dan trem swasta. . Dibangunnya trem di Solo ini bertujuan untuk dijadikan transportasi umum dalam kota dengan jalur yang berawal dari halte di depan benteng Vastenburg menuju ke arah selatan dan berakhir di Purwosari dengan beberapa halte pemberhentian. Jalur trem yang melintasi dan memotong jalan Wilhelminastraat yang sudah berganti nama menjadi jalan protokol dan sekarang menjadi jalan Slamet Riyadi masih berfungsi hingga saat ini. Dengan adanya Trem kuda dari Soloche Tramweg Maatschappij ini sangat membantu mobilitas bagi masyarakat di Kota Solo.

B. Pengaruh Perkembangan Transportasi Kereta Api Terhadap Ekologi Kota Surakarta 1864-1942

Transportasi merupakan salah satu faktor yang sangat berpengaruh dalam perkembangan sebuah kota. Terbukanya jaringan transportasi mempermudah untuk menjangkau daerah-daerah yang sebelumnya sulit untuk dijangkau. Perkembangan transportasi tidak hanya berdampak pada mudahnya mobilitas, namun juga berdampak pada bidang lain seperti ekonomi, budaya, dan tata ruang kota. Kota Surakarta dinilai memiliki perkembangan transportasi yang jelas pada masa kolonial. Terlebih lagi karena Surakarta yang merupakan daerah *Vorstenlanden* tidak menerapkan sistem Tanam Paksa (*culture stelsel*). Sebagai ibu kota kerajaan, Kota Surakarta memiliki sistem pemerintahan yang relatif teratur sebagai upaya pencegahan eksploitasi sumber daya alam oleh pemerintah Hindia Belanda. Maka

dari itu diterapkanlah yang namanya sistem sewa tanah oleh daerah *Vorstenlanden* Surakarta (Suhartono, 1991:16).

Sebelum adanya transportasi kereta api, masyarakat di Kota Surakarta memanfaatkan transportasi melalui jalur sungai Bengawan Solo. Jalur sungai ini menjadi lalulintas penting yang digunakan untuk jalur perdagangan antar daerah. Sungai Bengawan Solo bisa dibidang menjadi jalur penyokong perekonomian Kota Surakarta sebelum adanya transportasi kereta api. Namun pada tahun 1830 setelah diterapkannya sistem tanam paksa pembukaan lahan besar-besaran pun dilakukan. Hal ini berdampak kepada pendangkalan Sungai Bengawan Solo. Pendangkalan sungai semakin parah terjadi pada tahun 1860 yang mengakibatkan sulitnya kapal-kapal besar untuk melaju sehingga menghambat pengangkutan barang berat dan hasil perkebunan dari Surakarta menuju ke Surabaya. Kapal-kapal besar yang mengangkut barang dagang hanya bisa melintas saat musim hujan ketika volume air tinggi. Oleh karena itu pemerintah Hindia Belanda mendapat banyak usulan dari pengusaha untuk mendirikan transportasi yang lebih efektif dan efisien dalam pengangkutan barang, dan terpilihlah kereta api menjadi solusi tersebut (Wasino, 2008:267).

Pembangunan transportasi kereta api dimulai pada tahun 1864 dengan titik awal Semarang. Pada tahun 1875 pembangunan jalur kereta api sampai di Surakarta dan kemudian dilanjutkan pembangunan menuju ke Yogyakarta (Shiraishi, 1997:10). Jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* yang dikelola perusahaan swasta *Netherlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)* menjadi jalur kereta api pertama di Jawa. Kemudian pada tahun 1880 pemerintah Hindia Belanda mendirikan maskapai State Spoors (SS) milik pemerintah yang bertujuan untuk memperluas jaringan transportasi sehingga daerah-daerah pedalaman menjadi terhubung dan mudah diakses. Jalur Madiun-Ngawi-Mojosragen-Solo menjadi proyek jalur pertama State Spoors untuk menghubungkan *Vorstenlanden* Solo dengan Madiun yang berjarak 97km (Subarkah, 1993:26).

Perkembangan transportasi kereta api yang semakin pesat lambat laun menggeser sarana transportasi air jalur Sungai Bengawan Solo. Kebutuhan masyarakat akan adanya sarana transportasi yang semakin tinggi mengakibatkan permintaan jalur baru pun meningkat. Transportasi alur air Bengawan Solo yang berhenti beroperasi menyebabkan berpindahnya pusat perdagangan dari Sangkrah dan

Beton ke tengah Kota Surakarta. Perpindahan pusat perdagangan dan berkembangnya jalur transportasi darat ini menjadi titik awal modernisasi kota Surakarta. Kota Surakarta yang awalnya termasuk kedalam kota homogen berubah menjadi kota heterogen. Perkembangan kota pada masa ini dapat dikatakan mengacu pada dua tipe yaitu kota kosmologi dan kota ekologi. Kota kosmologi berpengaruh terhadap perubahan struktur sosial, perbedaan komunitas sosial, eksklusifisme sosial dan proletarisasi. Sedangkan untuk kota ekologi berpengaruh terhadap struktur ruang, pembangunan, ekonomi, budaya, transportasi, dan sarana prasarana (Kuntowijoyo, 2000:36).

Berikut adalah dampak-dampak pembangunan transportasi kereta api terhadap ekologi Kota Surakarta:

1. Dampak Terhadap Modernisasi Kota

a. Pembangunan Sarana Listrik

Listrik menjadi sarana kebutuhan yang penting bagi masyarakat Kota Surakarta. Pada malam hari sarana listrik berfungsi untuk memenuhi kebutuhan penerangan jalan maupun tempat tinggal. Sebelum adanya listrik, penerangan jalan maupun tempat tinggal menggunakan lampu ting atau lampu teplok. Dikarenakan lampu ting dan lampu teplok ini berbahan dasar minyak tanah dan api maka saat musim penghujan akan sering mati. Hal ini yang mendorong pemerintah Kraton Kasunanan dan Mangkunegaran bekerja sama mendirikan fasilitas sarana listrik penunjang penerangan kota. Pada tahun 1902 pemerintah menyerahkan pembangunan pembangkit listrik kepada perusahaan Belanda *Soloche Electricitiet Maastchappij (SEM)* dengan lokasi pembangunan dekat Stasiun Purwosari (Sajid, 1984:69).

b. Pembangunan Sarana Air Bersih

Berkembangnya Kota Surakarta menjadikan tingkat kepadatan penduduk semakin tinggi. Semakin tinggi angka kepadatan penduduk semakin tinggi pula kebutuhan akan air bersih sebagai penunjang kehidupan sehari-hari. Untuk mengatasi kebutuhan air bersih masyarakat Surakarta maka pada tahun 1931 perusahaan air minum

N.V.Hoodgruk Water Leiding pun didirikan. Perusahaan air minum ini mengambil sumber air bersih dari daerah Cakratulung, Kawedanan Delanggu, Kabupaten Klaten. Dikarenakan pengambilan sumber air dirasa terlalu jauh, maka enam tahun kemudian perusahaan air minum membangun saluran air dalam kota melalui gorong-gorong. Dalam pembangunannya perusahaan air minum ini mendapatkan pinjaman dana dari Pemerintah Belanda, Kasunanan, dan Mangkunegaran dengan hak milik menjadi milik Kasunanan dan Mangkunegaran. Selain memenuhi kebutuhan air bersih, perusahaan air minum ini juga memfasilitasi orang-orang Eropa yang tinggal di Surakarta agar mendapatkan sarana yang sama seperti di negara asalnya (Dwiyanto, 1995:42).

c. Pembangunan Sarana Hiburan

Pembangunan transportasi kereta api sangat berdampak pada budaya masyarakat Surakarta khususnya pada bidang hiburan. Banyaknya orang-orang Eropa yang datang lambat laun memperkenalkan hiburan-hiburan ala masyarakat Eropa di Kota Surakarta. Masuknya budaya hiburan masyarakat barat yang sangat jelas terlihat adalah dengan dibangunnya beberapa bioskop di Kota Surakarta. Pembangunan gedung-gedung bioskop ini menarik hati masyarakat lokal sehingga menjadi hiburan favorit rakyat. Pembangunan bioskop yang berada di pusat kota didukung oleh jaringan transportasi trem dalam kota sehingga masyarakat mudah untuk pulang pergi ke sarana hiburan tersebut (Susanto, 2004:105).

Selain bioskop, sarana hiburan lain untuk masyarakat Kota Surakarta adalah taman rakyat dan taman kota. Taman rakyat Sriwedari terletak di jalan Wilheminastraat yang sekarang menjadi jalan Slamet Riyadi. Akses menuju taman rakyat Sriwedari ini dipermudah dengan adanya jalur Trem di sepanjang jalan Wilheminastraat dengan halte Bendho yang tepat berada di depan taman rakyat. Pembangunan taman rakyat sriwedari ini dilakukan pada masa kepemimpinan Pakubuwono X dengan inisiatif dari Patih

Kanjeng Raden Adipati Sosrodiningrat IV yang menghabiskan dana hingga ribuan Gulden. Berbagai binatang dan tanaman hias ditempatkan di taman ini sehingga mendapat julukan sebagai Kebun Raja oleh masyarakat (Sajid, 1984:71).

Tidak ingin kalah dengan pemerintah kasunanan yang membangun taman rakyat Sriwedari, Mangkunegaran VII juga mencanangkan untuk membangun taman kota. Pembangunan taman kota ini menjadi momentum persembahan untuk anak-anaknya. Taman-taman yang dibangun antara lain Taman Tirtonadi yang berlokasi di kecamatan Banjarsari, Taman Partimah yang masih satu kompleks dengan Taman Tirtonadi, dan Taman Partini yang dilengkapi dengan sarana olahraga dan pemandian. Pembangunan taman-taman ini secara tidak langsung selain sebagai tempat rekreasi juga berfungsi sebagai ruang hijau di tengah pesatnya pembangunan infrastruktur kota Surakarta.

d. Perubahan Sosial Budaya Masyarakat

Kemunculan transportasi kereta api khususnya di Kota Surakarta yang memudahkan mobilitas masyarakat lambat laun menggeser nilai-nilai sosial budaya masyarakat tradisional Surakarta. Banyaknya orang-orang Eropa yang berdatangan dan menetap di pusat kota membawa budaya dan gaya hidup mereka dari negeri asalnya. Pergeseran budaya sangat terlihat jelas di kalangan elit kraton yang menjadi simbol modernisasi kehidupan. Penggunaan transportasi kereta api dalam upacara adat pernikahan dan pengantaran jenazah keraton menggambarkan unsur-unsur kebudayaan barat sudah terserap dalam kalangan elit bangsawan feodal tradisional (Riyanto, 2000:176).

2. Dampak Terhadap Perekonomian

a. Perkembangan Pasar

Munculnya transportasi kereta api merubah pusat perekonomian yang awalnya berada di bantaran sungai Bengawan Solo kemudian berpindah ke pusat kota. Perpindahan ini berdampak pada terbukanya

akses pedagang antar daerah kota dengan daerah pedalaman. Dari terbukanya akses tersebut kemudian memunculkan pasar-pasar tradisional yang tersebar di Kota Surakarta. Biasanya kemunculan pasar berdekatan dengan aktifitas mobilitas masyarakat. Pada tahun 1873 sudah berdiri kurang lebih 30 pasar penting yang tersebar di Kota Surakarta. Pasar-pasar tersebut sebagian besar berlokasi di pinggir jalan, pinggir rel kereta api, dan daerah-daerah yang dekat dengan stasiun maupun halte (Wasino, 2008:269).

b. Pembangunan Sarana Perbankan

Transportasi kereta api yang memudahkan mobilitas menarik minat masyarakat dari desa-desa untuk mengadu nasib ke kota. Adanya modernisasi di berbagai bidang membuat masyarakat mengenal kerja upah berupa gaji tunai yang berdampak pada perubahan alat tukar yang tadinya berupa barang menjadi uang. Berubahnya alat tukar menjadi uang ini mengakibatkan peredaran uang tunai semakin tinggi dan merambah hingga daerah desa-desa sehingga memodernisasikan perekonomian masyarakat. Pesatnya pertumbuhan Kota Surakarta dengan Pasar Gedhe sebagai pusat kegiatan perekonomian yang mengatur peredaran uang menjadikan kebutuhan akan sarana keuangan sangat diperlukan (Suhartono, 1991:135).

Dalam rangka menunjang perkembangan ekonomi di Kota Surakarta, pada tahun 1867 Pemerintah Belanda membangun Bank bernama *Jaavasche Bank* yang memiliki fungsi awal sebagai pelayanan helai kertas bagi para pemilik tanah yang berada di luar kota. Kemudian lambat laun *Jaavasche Bank* menambah fungsinya sebagai tempat untuk menyimpan dan mengurus akta kepemilikan tanah orang-orang Eropa di Surakarta dan juga sebagai tempat penyimpanan uang. *Jaavasche Bank* sendiri masih kokoh berdiri hingga saat ini dan menjadi bangunan milik Bank Indonesia (Kuntowijoyo, 2000:173).

3. Dampak Terhadap Kesehatan Masyarakat

a. Munculnya Wabah Pes

Selain berdampak positif bagi masyarakat Kota Surakarta, perkembangan jaringan transportasi kereta api juga memiliki dampak negatif. Tingginya tingkat mobilitas akibat terbukanya jalur transportasi mengakibatkan penyebaran wabah penyakitpun juga semakin mudah. Di Kota Surakarta penyebaran wabah penyakit yang diduga pes pertama kali ditemukan pada tahun 1914 ketika seorang warga Belanda dari perkebunan tebu meninggal dunia di distrik Jebres. Masih pada tahun yang sama korban meninggal bertambah menjadi 5 orang (Wasino, 2008:314). Pada tahun 1921 dan 1934 wabah penyakit pes muncul kembali di Surakarta dan menelan banyak korban jiwa dari setiap lapisan masyarakat. Karena wabah pes berlangsung sangat lama dan sangat sulit dihilangkan maka wabah ini dijuluki sebagai Long Pes (Dwiyanto, 1995:43).

Penyebab dari penyebaran wabah pes ini tidak hanya dikarenakan tingginya mobilitas tetapi diduga juga melalui barang-barang dagangan yang diangkut oleh kereta api. Dugaan tersebut didasari oleh pertama kalinya penyakit ini ditemukan adalah di dekat stasiun Jebres dan didukung dengan ditemukannya tikus mati dalam jumlah yang cukup banyak didalam gudang penyimpanan pasokan beras dekat stasiun. Penyebaran wabah tidak hanya terjadi di pusat kota saja, tetapi juga merambah hingga ke daerah-daerah pinggiran Kota Surakarta seperti daerah Pasar Legi, Laweyan, Serengan, dan Pasar Kliwon (Gunawan, 2005:37).

b. Pembangunan Fasilitas Kesehatan

Cepatnya penyebaran wabah dan tingginya jumlah penderita maka sarana kesehatan pun sangat dibutuhkan. Dalam rangka meningkatkan kesehatan masyarakat kota Surakarta maka pada abad ke-20 mulai didirikan beberapa rumah sakit dan poliklinik. Di daerah Kadipala, Pemerintah Kasunanan mendirikan rumah sakit “Panti Roga”. Selain dari pihak Kasunanan, Mangkunegaran juga mendirikan poliklinik yang bertempat di barat Pura Mangkunegaran

dan diberi nama “Yatna Nirmala”. Kemudian Pemerintah Kasunanan dan Mangkunegaran bekerjasama membangun rumah sakit dengan nama “Zikenzor” di daerah Mangkubumen dimana setelah kemerdekaan berganti nama menjadi rumah sakit Mangkubumen. Tidak hanya Kasunanan dan Mangkunegaran saja yang mendirikan rumah sakit, badan keagamaan Kristen pun ikut membangun rumah sakit “Zending” di daerah Jebres dan menjadi rumah sakit yang terbesar di kota Surakarta (Sajid, 1984:77).

Selain rumah sakit umum, pada masa pemerinthan Pakubuwana X juga dibangun rumah sakit jiwa di barat stadion Sriwedari dan rumah sakit militer di daerah Baron (Tiknopranoto dan Mardisuwignyo, 1980: 5). Pembangunan sarana kesehatan tidak hanya di pusat kota Surakarta saja, pada tahun 1916 di daerah-daerah industri yang ada dalam wilayah Mangkunegaran seperti pabrik Gula Tasik Madu, dan Colomadu pun didirikan poliklinik dan pada tahun 1919 dinaikan menjadi rumah sakit. Namun pada tahun 1933 pemerintah mengambil alih semua poliklinik tersebut. Tidak hanya rumah sakit, sarana kesehatan seperti pembangunan sanitasi umum juga dilakukan. Pembangunan sanitasi umum mulai di bangun oleh Mangkunegaran VII di beberapa daerah seperti di dekat stasiun Balapan, kampung Cinderejo, Manahan, Kusumodiningratan, Kestalan, Turisari, Grogolan, dan Stabelan (Wasino, 2008:323).

SIMPULAN

Dalam perkembangan suatu kota, jaringan transportasi menjadi salah satu faktor yang berperan penting. Perkembangan jaringan transportasi di Kota Surakarta selain mempermudah dalam mobilitas masyarakat juga memiliki dampak ke berbagai bidang seperti ekonomi, budaya, dan infrastruktur kota. Kehadiran transportasi kereta api yang semakin populer dikalangan masyarakat menggeser moda transportasi jalur sungai Bengawan Solo. Pergeseran moda transportasi ini berdampak pada perpindahan pusat perekonomian yang tadinya berada di bantaran sungai menjadi ke tengah pusat kota. Bepindahnya kegiatan perekonomian ke pusat kota memunculkan pasar-pasar

tradisional yang tersebar di berbagai wilayah Surakarta. Seiring dengan perkembangan pasar, untuk mengatur peredaran uang di masyarakat pemerintah membangun sarana perbankan. Pembangunan infrastruktur lain juga gencar dilakukan oleh Pemerintah Belanda bersama Mangkunegaran dan Kasunanan seperti pengadaan sarana listrik, sarana air bersih, sarana hiburan rakyat, dan ruang hijau kota. Kemajuan pembangunan Kota Surakarta ini juga berpengaruh terhadap kehidupan sosial budaya masyarakatnya. Perubahan ini terlihat jelas di kalangan elit bangsawan dimana transportasi modern kereta api digunakan dalam beberapa rangkaian acara seperti upacara penyambutan tamu penting dan juga dalam upacara pernikahan. Tidak hanya itu, transportasi kereta api pada tahun 1927 juga digunakan untuk pengantaran jenazah Pakubuwono X dari Surakarta ke Astana Imogiri di Yogyakarta. Akan tetapi modernisasi transportasi kereta api tidak hanya membawa dampak positif bagi masyarakat saja. Penimbunan barang pada gudang-gudang di stasiun memunculkan tikus-tikus pembawa penyakit pes bagi masyarakat. Selain itu mudahnya mobilitas juga semakin memperluas wabah penyakit. Melihat kondisi wabah yang semakin parah, Pemerintah Kolonial, Kasunanan, dan Mangkunegaran pun mendirikan beberapa fasilitas kesehatan seperti rumah sakit dan klinik sebagai upaya penanggulangan wabah di Surakarta.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim H.A. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Abd Rahman Hamid, Muhammad Saleh Majid. (2011). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Abdurrahman, Dudung. (2011). *Metodologi Penelitian Sejarah Islam*. Yogyakarta: Ombak.
- Andriansyah. (2015). *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Bintarto R. (1977). *Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Dwiyanto, Heri. (1995). *Pembangunan Bidang Kesehatan Di Praja Mangkunegaran Pada Masa Mangkunegoro VII*". Skripsi Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Sastra dan Seni Rupa, Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Gunawan, Restu. (2005). *Wabah Pes di Jawa 1915-1925 dalam Sejarah dan Dialog Peradaban Persembahan 70 Tahun Prof. Dr. Taufik Abdullah*. Jakarta: LIPI
- Hensi Margaretta. (2000). *Pembangunan Pedesaan*. Jakarta: UI Press.

- Houben, Vincen.J.H. (2002). *Keraton dan Kompeni: Surakarta dan Yogyakarta, 1830-1870*. Yogyakarta: Bentang Budaya.
- Kartodirjo, Sartono & Djoko Suryo. (1991). *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi*. Jakarta: Gramedia Pustaka.
- Kuntowijoyo. (2000). *The Making of a Modern Urban Ecology: Social and Economic History of Solo 1900-1915*. Dalam *Lembaran Sejarah Vol. 3 No. 1 2000*. Yogyakarta: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra, Universitas Gadjah Mada.
- Kuntowijoyo. (2003). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Loomba, Ania. (2003). *Kolonialisme/Pascakolonialisme*. Yogyakarta: Bentang Budaya.
- Marihandono Dkk. (2018). *Nalika Tanah Jawa Sinabukan Ril Konsensi NV NISM di Jawa Tengah 1863-1958*. Bandung: Aset Non Railway Direktorat Aset Tanah dan Bangunan PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- Riyanto, Bedjo. (2000). *Iklan Surat Kabar dan Perubahan Masyarakat di Jawa Masa Kolonial (1870-1915)*. Yogyakarta: Tarawang.
- Subarkah, Imam. (1993). *Sekilas 125 tahun Kereta Api: 1867-1992*. Bandung: Grafika.
- Suhartono. (1991). *Apanage dan Bekel, Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta (1830-1920)*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Supangkat, Eddy. (2008). *Ambarawa Kota Lokomotif Tua*. Salatiga: Griya Media
- Susanto. (2004) *Penetrasi Budaya Asing*. (Dalam *Diakronik* Vol. 1 No. 5 Juli 2004).
- Van Niel Robert. (2003). *Sistem Tanam Paksa: Kumpulan Tulisan*. Jakarta: LP3ES.
- Wasino. (2008). *Kapitalisme Bumi Putra: Perubahan Masyarakat Mangkunegaran*. Yogyakarta: LKIS.

