

PENGARUH JARINGAN KERETA API DALAM PERKEMBANGAN AWAL KOTA MEDAN DAN INDUSTRI PERKEBUNAN DI TANAH DELI
(The Influence of Railways Network in the Development of the Earlier Medan City and Plantation Industry in Deli)

Isnen Fitri^{1*}, Ratna², Sri Shindi Indira³

¹Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sumatera Utara

²Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Sumatera Utara
Jl. Universitas No.19, Kampus USU, Medan 20155, Indonesia

³Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Pembangunan
Panca Budi

*Email: isnen@usu.ac.id

ABSTRAK

Surplus produksi perkebunan pada akhir abad ke-19 telah memicu perkembangan Medan sebagai kota modern. Dimulai dengan transformasi hutan belantara alami dalam jumlah besar menjadi kawasan perkebunan tembakau, Medan mulai berkembang dari sebuah desa kecil menjadi kota besar yang awalnya didominasi oleh masyarakat laki-laki. Dengan demikian, dasar untuk pengembangan Medan adalah efek dari industri perkebunan skala besar di pantai timur Sumatera dari tahun 1816 dan seterusnya. Seiring dengan meningkatnya hasil perkebunan, sarana transportasi konvensional melalui sungai dan jalan tidak efektif lagi mendukung percepatan industri perkebunan maka pada tahun 1883 dibangun jaringan kereta api di tanah Deli dan beroperasi pada tahun 1886. Sejak itu, kota Medan menjadi terhubung dengan desa-desa dengan jaringan kereta api yang dibangun secara bersamaan. Makalah ini bertujuan untuk memaparkan pengaruh pembangunan jaringan kereta api dalam arah pertumbuhan kota Medan dan industri perkebunan di tanah deli. Studi ini diawali dari kajian sejarah bersumber dari literatur-literatur lama hingga observasi terhadap jaringan dan infra struktur kereta api yang ada di kota Medan dan sekitarnya. Dari hasil kajian tersebut disimpulkan bahwa terlihat jelas bahwa pengaruh perluasan jaringan transportasi terutama kereta api telah berperan sangat signifikan dalam arah pertumbuhan kota Medan serta mempercepat perkembangan industri perkebunan. Saat ini, Medan adalah kota terbesar ketiga di Indonesia dikembangkan menuju kota metropolitan yang secara resmi disebut sebagai Medan Raya atau Mebidang yang meliputi wilayah Medan, Binjai, dan Deli Serdang. Dalam perencanaannya sebagai kota Metropolitan sebaiknya Pemerintah Kota memperhatikan dan menghidupkan kembali jaringan perkeretaapian yang telah dikembangkan sebelumnya pada masa Pemerintahan Hindia Belanda.

Kata kunci: Jaringan kereta api, Perkembangan kota Medan, Industri Perkebunan, Tanah Deli

ABSTRACT

The surplus of plantation production at the end of the 19th century had triggered the development of Medan as a modern city. Beginning with the transformation of natural wilderness in large numbers into a tobacco plantation area, Medan had started to expand from a small village into a big city that is earlier dominated by male societies. Thus, the basis for Medan's development was the effect of the large scale plantation industry on the east coast of Sumatra from 1816 onwards. In line with the increased plantation production, the traditional transportation facilities through rivers and roads were no longer effective in supporting the acceleration of the plantation industry, thus in 1883 a railway network was built in Deli land and operated in 1886. Since then, Medan city became connected with the villages by the railways' network built simultaneously. This study begins with a historical study sourced from old pieces of literature followed by carrying out the observation of the railway structures in Medan City and its surroundings. It was founded that the expansion of transportation networks, especially railways, had played a very significant role in the direction of Medan's growth and accelerated the development of the plantation industry. Nowadays, Medan regarded as the third largest city in Indonesia has been developed towards a



metropolitan city formally called as the Greater Medan or MEBIDANG covering the areas of Medan, Binjai, and Deli Serdang. In its planning as a Metropolitan city, the Municipality Government of Medan should consider and revive the earlier railway network that had been developed during the Dutch East Indies Government.

Keywords: The railway network, Medan City Development, Plantation Industry, Deli

1. PENDAHULUAN

Medan adalah sebuah kota di Indonesia yang pertumbuhan dipicu oleh industri perkebunan sejak tahun 1860-an. Diawali dari dominasi industri perkebunan tembakau, kemudian industri perkebunan karet dan terakhir perkebunan kelapa sawit. Perkembangan ekonomi yang pesat terjadi setelah berdiri sebuah perusahaan perkebunan tembakau pertama yaitu perusahaan Deli (Nv. Deli Maatschappij) pada tahun 1869 oleh J. Nienhuys dan Janssen P.W. Clemen serta Nederlandsche Handel Maatschappij (NHM) sebagai pemegang saham terbesar (Dootjes, 1938). Nienhuis melihat potensi wilayah pesisir Timur Sumatra terutama Deli yang dianggapnya cocok untuk tanaman tembakau dan segera mengadakan penelitian daerah-daerah mana yang dapat menghasilkan tembakau bermutu tinggi. Selanjutnya Deli Mij telah memainkan peranan dalam tumbuh kembangnya kota modern Medan. Peran kunci yang dimainkan oleh Deli Mij dalam pengembangan kota dan perekonomian wilayah Sumatera Timur terlihat dari upayanya sebagai pemrakarsa untuk membangun usaha perkereta apian “Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) pada tahun 1883, usaha telekomunikasi “DSM –telefoonbedriff” (1888) dan perusahaan air minum (Waterleidingbedriff) “air bersih” (1905). Jalur kereta api yang dibangun pada 1883 dari Medan - Labuan – Belawan menjadi jalur kereta api pertama di luar pulau Jawa (gambar 1).

Pembangunan jaringan kereta api telah memicu perkembangan kota Medan ke arah utara dan timur. Sebelumnya, Dirk dalam papernya berjudul Medan; A plantation city on the east coast of Sumatra 1870-1942 (Planters, the Sultan, Chinese and the Indian) menyatakan desain pola permukiman kota Medan pada awalnya terbagi atas tiga bagian besar yaitu Eropaese Wijk, Chinesee Wijk dan permukiman untuk pribumi disamping permukiman untuk orang Asia lainnya yang telah lama berdiam di Medan seperti permukiman orang India dan Arab (Buiskool, 2004). Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat kota Medan sejak



awalnya adalah masyarakat yang heterogen atau multi-etnis dan pola permukiman dipengaruhi oleh sosial budayanya. Beberapa sensus kependudukan yang dilakukan sejak masa Hindia Belanda membuktikan kondisi masyarakat kota Medan yang multi-etnis. Pada tahun 1874, di mana terdapat hampir 12.000 jiwa Indonesia (*inlander*) dan penduduk asing (Eropa: 70 jiwa, Cina: 3979 jiwa and etnis Asia lainnya seperti Arab dan India: 594 jiwa) sekitar 4700 jiwa (Halewijn, 1876). Kemudian, pada tahun 1918 penduduk Medan tercatat sebanyak 43.826 jiwa yang terdiri dari Eropa 409 orang, Indonesia 35.009 orang, Cina 8.269 orang dan Timur Asing lainnya 139 orang. Populasi ini terus bertambah sehingga pada tahun 1920 sebanyak 45.248 jiwa dan tahun 1930 mencapai 76.584. Banyak penduduk berasal dari luar seperti Eropa, Cina, Asia lainnya seperti Arab, India dan Siam. Banyak juga yang datang dari Batak, Mandailing, Jawa, Minangkabau, Aceh, dan Sunda, sehingga nuansa pluralisme sangat kental di kota Medan. Pembangunan infrastruktur kota mempengaruhi pola perkembangan kota selanjutnya di masa yang akan datang.

Makalah ini bertujuan untuk memaparkan pengaruh pembangunan jaringan kereta api dalam arah pertumbuhan kota Medan dan industri perkebunan di tanah Deli. Studi ini diawali dari kajian sejarah bersumber dari literatur-literatur lama hingga observasi terhadap jaringan dan infrastruktur kereta api yang ada di kota Medan dan sekitarnya.



Gambar 1. Jalur Kereta Api Medan-Belawan (Sumber: Jong, 2001)



2. HASIL DAN PEMBAHASAN

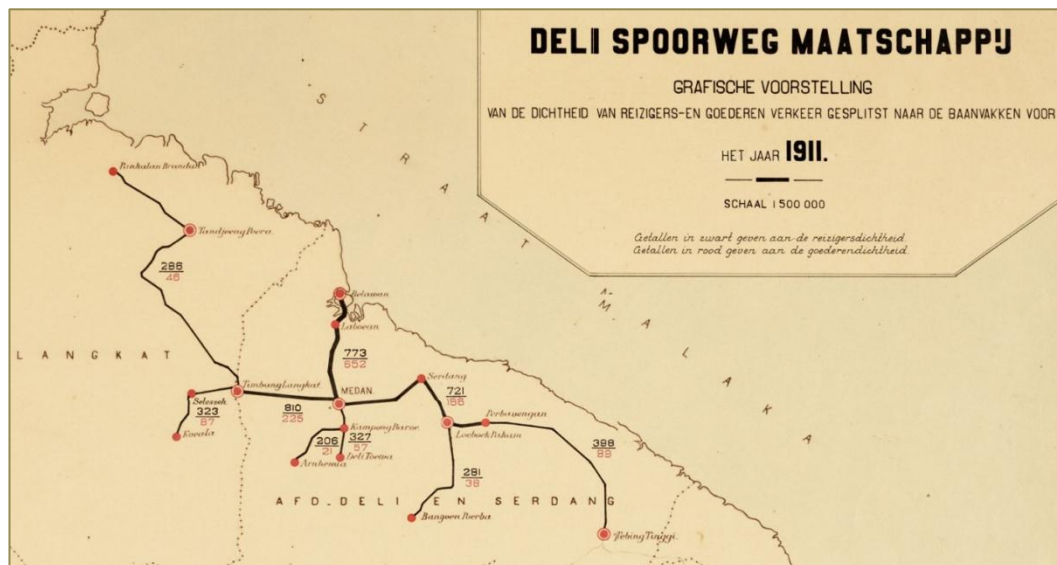
Infrastruktur Pesisir Timur Sumatra (jaringan jalan, jalur komunikasi) berada dalam keadaan primitif pada periode awal (1863-1880). Para penanam harus mengandalkan diri mereka sendiri. Pengangkutan tembakau dan tanaman lain, yang ditujukan untuk pasar Eropa dan Amerika, pada awalnya dilakukan oleh gerobak sapi dan kuda. Hasil pertanian diekspor ke pasar Barat melalui pelabuhan utama di Penang dan Singapura. Atas inisiatif J.T. Cremer, yang pada waktu itu adalah administrator Perusahaan Deli, mendirikan perusahaan kereta api swasta pertama, Perusahaan Kereta Api Deli, pada tahun 1883. Pada awalnya, jaringan kereta api hanya mencakup 53 km, pada tahun 1907 itu telah berkembang menjadi 263 km dan pada tahun 1937 menjadi 553 km. Jaringan kereta api segera menjadi tulang punggung dari seluruh area perkebunan untuk pengangkutan hasil perkebunan kemudian diekspor ke luar negeri. Karena pengembangan Perusahaan Kereta Api Deli dan koneksi kereta api antara Medan dan Belawan yang didirikan pada tahun 1888, yang terakhir tumbuh menjadi pelabuhan kedatangan dan keberangkatan yang penting (Gruythuysen et al, 1988).

Pada awal 1883 J. J. Cremer mendirikan Deli Spoorweg Maatschappij, dan selama bertahun-tahun telah menjadi arteri utama wilayah. Pertama-tama kereta api hanya melayani tembakau, kemudian tumbuh jauh melampaui area tembakau selama bertahun-tahun. Kereta api memiliki rute di sepanjang wilayah pesisir Deli, serta jalan poros, dari Besitang, di mana kereta api menghubungkan ke Atjehtram, lebih dari panjang 280 kilometer ke Selatan ke pelabuhan pantai Tanjung Balei dan Telok Niboeng. Kereta api saat itu telah memiliki lima jalur darat dengan total panjang 127 kilometer. Jumlah pejabat dan pekerja yang saat ini dalam layanannya adalah sekitar 3100, yang semuanya menikmati perawatan medis gratis, berhak untuk menggunakan gratis rumah layanan dan bonus tahunan, yang berhak untuk pergi di tanah kelahiran mereka dan berhak atas pensiun setelah layanan mereka. Setelah kemerdekaan jaringan kereta api yang telah dibuat oleh Pemerintah Hindia Belanda ini sebagian tidak difungsikan lagi.

Pada tahun 1924, kereta mengangkut 680.000 ton barang 1.000 kilogram dengan jarak rata-rata 72,5 kilometer dan 4,500.000 pelancong dari jarak rata-rata 22 kilometer. Pusat lalu lintas, yang tidak memerlukan pertengkaran, adalah di



Medan, di mana 120 kereta tiba dan berangkat setiap hari (*Het Tabaksgebied*, 1925).



Gambar 2. Jaringan Kereta Api DSM di Pesisir Pantai Timur Sumatra tahun 1911 (Sumber: Perpustakaan Universitas Leiden)

Secara historis perkembangan Kota Medan, sejak awal telah memposisikan menjadi pusat industri perkebunan sejak masa lalu yang dimulai disebelah utara kota Medan sekarang yang berpusat di Labuhan, sekitar 10 km sebelah utara pusat kota Medan sekarang. Beberapa kampung telah tumbuh dan berkembang sepanjang jarak Labuhan dan Medan sekarang seiring dengan perkembangan kota Medan. Pola awal kota Medan menurut peta lama tahun 1895 terlihat membentang dari utara ke selatan mengikuti jalan raya dengan pusatnya adalah area sekitar stasiun kereta api. Stasiun kereta pi menjadi titik pusat pergerakan manusia dan barang di kota Medan pada saat itu. Di sebelah timur dan utara stasiun dibangun area permukiman untuk staf dan pegawai DSM. Di depan stasiun terdapat sebuah lapangan atau ruang terbuka didepannya yang kemudian dinamakan dengan Esplanade (sekarang Lapangan Merdeka). Disekitar lapangan Merdeka ini terdapat beberapa fasilitas utama kota, disebelah utara terdapat kantor pos dan area perkantoran Deli Mij termasuk didalamnya rumah sakit. Kemudian di sebelah barat adalah barak-barak militer dan disebelah selatan terdapat hotel dan pertokoan sebagai pusat perdagangan dan jasa. Menjelang akhir zaman kolonial, kota Medan berkembang pesat dimana polanya jelas terlihat selain



sepanjang jalur sungai, juga mengikuti jalan raya dan kereta api seperti yang terlihat dalam gambar 3. Pembangunan rumah dan kantor Perusahaan Kereta Api di tempatkan sebelah timur dari stasiun dan timur laut kota Medan (sekarang jalan gaharu). Kemudian di utara tepatnya Pulo Brayan dibangun satu pusat industri kereta api yang lengkap. Disanalah terbentuk satu komunitas budaya perkereta api di tanah Deli.

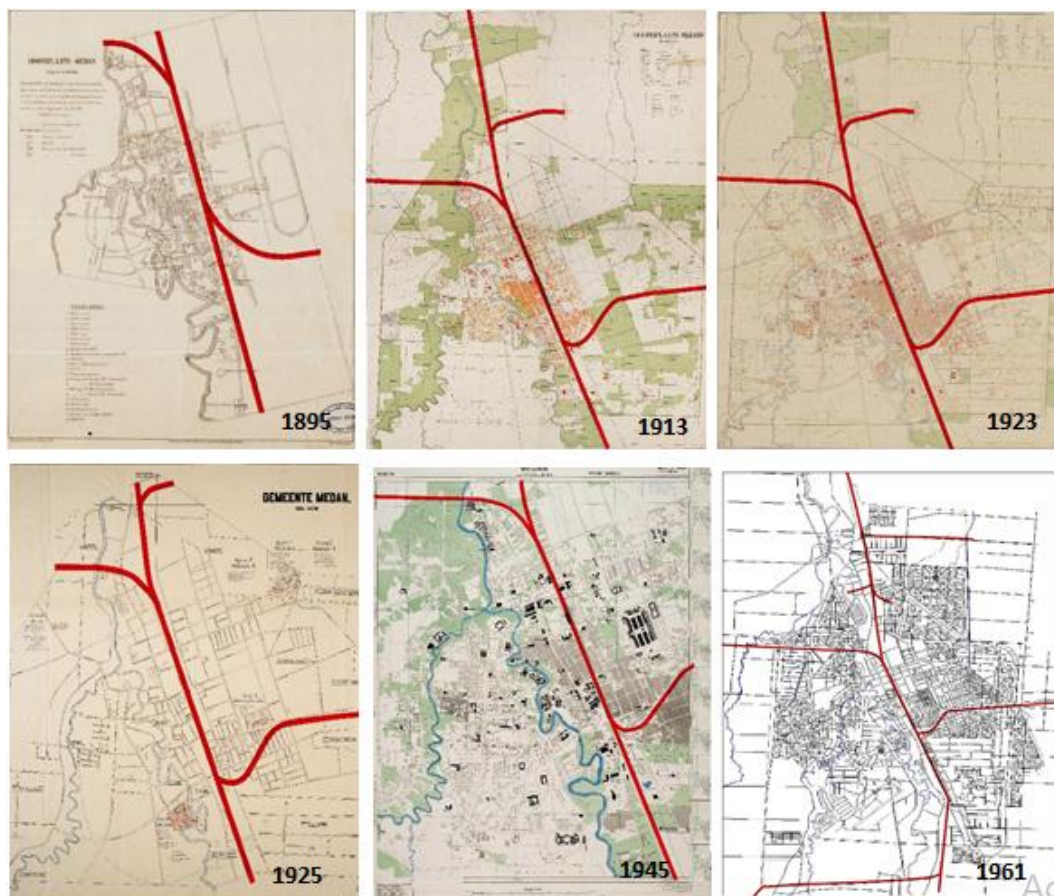


Gambar 3. Pola Perkembangan kota Medan dari tahun 1895-1938
(Sumber: Fitri, 2019)

Pertumbuhan kota Medan pada era kolonial Belanda sangat signifikan pada awal abad ke 20. Pada saat itu terjadi perubahan terhadap sistem administratif pemerintahan kota pada masa Pemerintahan Kolonial Hindia Belanda, seiring dengan terbitnya Undang-undang Desentralisasi pada tahun 1903, namun baru dilaksanakan dua tahun kemudian pada tahun 1905. Berdasarkan aturan tersebut, pada tahun 1915 Keresidenan Sumatera Timur ditingkatkan kedudukannya menjadi Gubernemen. Pada tahun 1918 Kota Medan resmi menjadi Gemeente (Kota Praja) dengan Walikota Baron Daniel Mac Kay. Berdasarkan "Acte van Schenking" (Akte Hibah) Nomor 97 Notaris J.M. de-Hondt Junior, tanggal 30 November 1918, Sultan Deli menyerahkan tanah kota Medan kepada Gemeente Medan, sehingga resmi menjadi wilayah di bawah kekuasaan langsung Hindia Belanda (Sinar, 2006). Pada masa awal Kotapraja ini,



Medan masih terdiri dari 4 kampung, yaitu Kampung Kesawan, Kampung Sungai Rengas, Kampung Petisah Hulu dan Kampung Petisah Hilir (Thaib, 1959). Sementara itu kampung-kampung seperti Kota Matsum, Gelugur, Sungai Rengas, Medan Baru, Sungai Kerah, Sukaramai dan lainnya masih berada dalam wilayah kekuasaan Kesultanan Deli. Sejak ditetapkan statusnya menjadi *Gementee* (setingkat Kotamadya), banyak bangunan dan fasilitas kota dibangun di kota Medan, di antaranya adalah gedung Medan's Warenhuis, kantor Nillmij (sekarang kantor PMI), kantor Escompto (sekarang Bank Mandiri yang terletak di simpang jalan Ahmad Yani dan Palang Merah, gedung Varekamp (Kantor Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Sumut), gedung Whitaway & Laidlaw (sekarang Toko Asia Jaya) dan gedung AVROS, termasuk juga Pembukaan kawasan Polonia dengan konsep Tropical Garden City, pembangunan stadion Kebun Bunga, perumahan Medan baru serta area pasar Petisah.



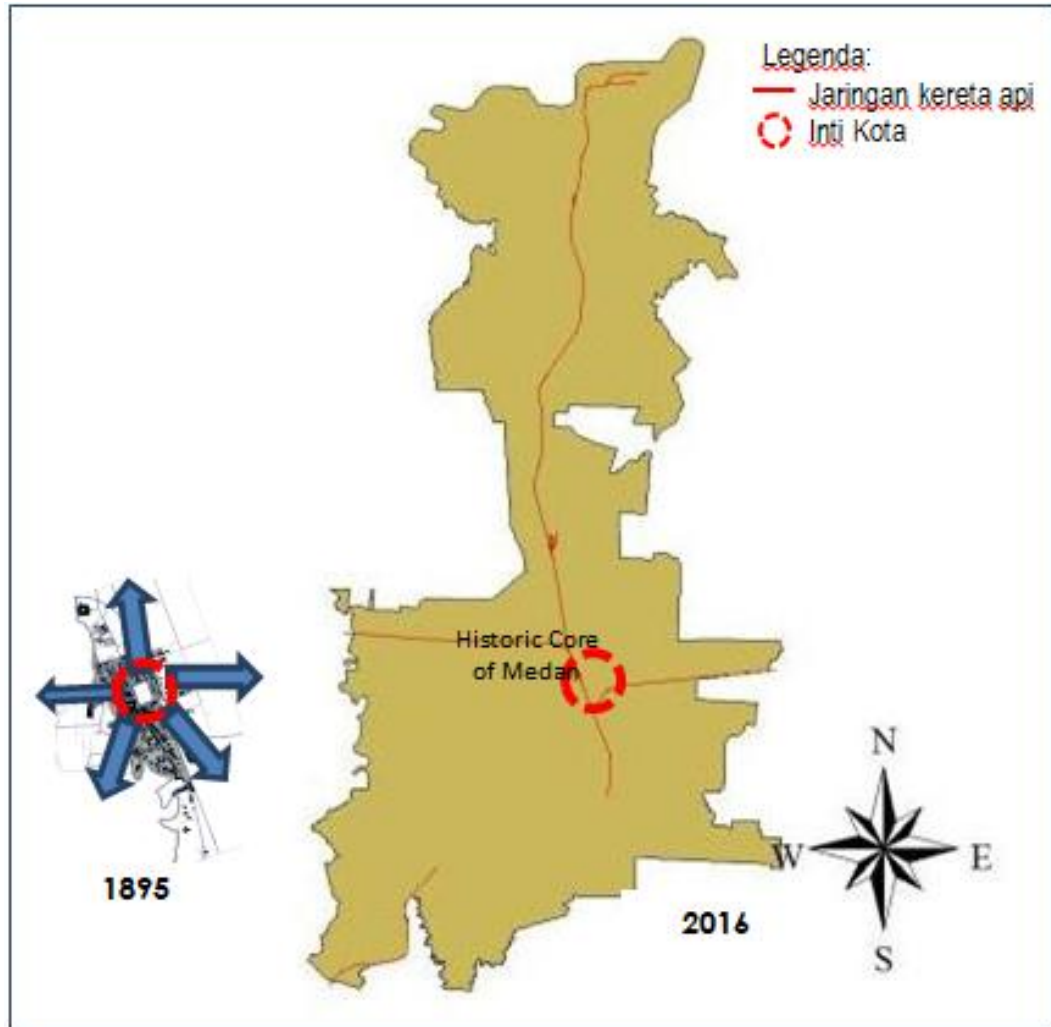
Gambar 4. Perkembangan Kota Medan dan Jalur Kereta Api



Pada era setelah kemerdekaan, pesatnya perkembangan kota Medan dapat dilihat dari pemekaran wilayahnya dimana 15.83 km² pada tahun 1918 menjadi 5.130 ha (km²) pada tahun 1951 dan setelah Kecamatan Belawan masuk dalam administrasi kota Medan dimana sebelumnya adalah bagian dari administrasi Kabupaten Deli Serdang maka luas kota Medan menjadi 26.510 ha (265.10 km²) pada tahun 1973. Dengan demikian, dalam tempo 25 tahun kota Medan telah bertambah luas hampir dua puluh kali lipat.

Berdasarkan informasi peta kota Medan yang lama dapat disimpulkan bahwa, pertumbuhan dan perkembangan kota Medan pada awalnya mengikuti alur dari sungai dalam hal ini sungai Deli dan Babura, kemudian jalan raya Medan-Belawan untuk poros utara-selatan, kemudian Medan-Binjai dan Medan Tembung untuk poros Timur-Barat. Setelah itu, pola perkembangannya juga mengikuti jalur kereta api, dimana jalur yang pertama yaitu Medan-Belawan (ke arah selatan), Medan – Binjai (ke arah Barat), Medan –Batang Kuis (ke arah Timur).





Gambar 5. Pola Pertumbuhan dan perkembangan kota Medan 1895-2016

(Sumber: Fitri, 2019)

3. KESIMPULAN

Surplus produksi perkebunan pada akhir abad ke-19 telah memicu perkembangan Medan sebagai kota modern. Dimulai dengan transformasi hutan belantara alami dalam jumlah besar menjadi kawasan perkebunan tembakau, Medan mulai berkembang dari sebuah desa kecil menjadi kota besar yang awalnya didominasi oleh masyarakat laki-laki. Dengan demikian, dasar untuk pengembangan Medan adalah efek dari industri perkebunan skala besar di pantai timur Sumatera dari tahun 1816 dan seterusnya. Seiring dengan meningkatnya hasil perkebunan, sarana transportasi konvensional melalui sungai dan jalan tidak efektif lagi mendukung percepatan industri perkebunan maka pada tahun 1883



dibangun jaringan kereta api di tanah Deli dan beroperasi pada tahun 1886. Sejak itu, kota Medan menjadi terhubung dengan desa-desa dengan jaringan kereta api yang dibangun secara bersamaan.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih kepada Rektor Universitas Sumatera Utara, Medan, Indonesia yang memberikan dana penelitian dalam skim penelitian TALENTA tahun 2018 Nomor: 2590/UN5.1.R/PPM/2018 tanggal 16 Maret 2018.

DAFTAR PUSTAKA

- Buiskool, A. D. (2004). *Medan; A plantation city on the east coast of Sumatra 1870-1942 (Planters, the Sultan, Chinese and the Indian)*. Paper presented at the The 1st International Conference On Urban History, Surabaya.
- Dootjes, F. J. J. (1938). *Deli Data, 1863 - 1938. Mededeeling no. 26 van het Oostkust van Sumatra-Instituut*. Amsterdam: Druk de Bussy.
- Halewijn, E. A. (1876). Geographische en Ethnographische gegevens betreffende het rijk van Deli (Ostkust van Sumatra). *Tijdschrift voor Indische Taal Land en Volkenkunde, No. 23*, 149-158.
- Fitri, I. (2019). *Criteria of Significance Assessment for the Cultural Heritage involving Local Community in Medan, Indonesia* (Doctor), University of Malaya, Kuala Lumpur.
- Het Tabaksgebied Ter oostkust Van Sumatra in Woord en Beeld* .(1925). Batavia: G.Kollf and Co.
- Loderichs, M. A. (1997). *Medan ; Beeld van een stad*. Netherland: Asia Maior.
- M.W.M.M. Gruythuysen, R.T.M. Guleij, & Tempelaars, A. M. (1988). *Inventaris van het archief van de NV Deli Maatschappij, Dochtermaatschappijen en Gefuseerde Bedrijven, (ca. 1700) 1869-1989 (1994)*. Den Haag: Nationaal Archief.
- Nv. Deli Maatschappij. Hoe Zij Ontstond En Groide*. (1931). Medan: Deli Courant.
- Sinar, T. L. (2006). *Sejarah Medan Tempo Doeloe (15th ed)*. Medan: Perwira.
- Thaib, R. dkk. (1959). *50 Tahun Kotapraja Medan*. Medan: Djawatan Penerangan Kotapraja I.

