

**Diversifikasi Usaha Deli Spoorweg Maatschappij :  
Studi Sejarah Perusahaan di Sumatera Timur (1883-1940)  
Oleh : Indera**

**Pendahuluan**

Awalnya pembangunan jaringan kereta api di Hindia Belanda diarahkan pada pulau Jawa sebagai sarana melayani komoditi ekspor kolonial yang tumbuh pesat. Pembangunan jaringan kereta api ini dilakukan perusahaan swasta (1867) yang menghubungkan Semarang ke Tanggung, sepanjang kira-kira 26 km. Perusahaan kereta api ini selain melayani sektor ekonomi, juga menunjang kelancaran administrasi pemerintah serta mobilitas pertahanan.<sup>1</sup> Proyeksi ini memberikan dorongan pembangunan fisik jaringan kereta api sebagai jawaban untuk memenuhi kebutuhan pemerintah dalam pengangkutan hasil bumi. Dalam memacu pertumbuhan ekonomi wilayah Sumatera Timur maka didirikan perusahaan kereta api, yang dikenal dengan ***Deli Spoorweg Maatschappij (DSM)***.

Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) merupakan perusahaan swasta Belanda yang memiliki hak dan konsesi pembangunan jaringan kereta api di Sumatera Timur. Kepemilikan serta operasionalnya secara tidak langsung mendapat prioritas utama pemerintah kolonial Belanda. Alasan ini diarahkan untuk tujuan mengangkut hasil-hasil perkebunan dan penumpang dari dan ke daerah pedalaman sepanjang pantai timur Sumatera menuju pelabuhan Belawan. Skala prioritas ini memberi arti bahwa perusahaan kereta api ini mampu mengimbangi laju pertumbuhan ekonomi perkebunan swasta di Sumatera Timur.

Pentingnya transportasi kereta api tercermin semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas penumpang maupun barang secara aman, nyaman, cepat, tepat dan teratur dengan biaya yang dapat terjangkau daya beli masyarakat.<sup>2</sup> Sarana transportasi ini bukan hanya fenomena masa kini, akan tetapi telah lama ditumbuhkembangkan negara-negara di dunia. Hal ini berarti transportasi kereta api memiliki posisi penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian.

Daerah pantai timur Sumatera memiliki tanah yang subur sehingga sangat cocok untuk penanaman komoditi ekspor, seperti tembakau, karet, sawit, dan sebagainya. Tanaman ekspor ini sebagian besar dikelola perkebunan besar milik asing baik pengusaha Belanda maupun pengusaha asing lainnya. Sebelum kedatangan Belanda di wilayah Sumatera Timur merupakan hutan belantara yang memiliki keuntungan ekonomis yang kecil.<sup>3</sup> Namun dalam beberapa dekade terbukti wilayah Sumatera Timur berubah menjadi salah satu daerah penghasil komoditi ekspor tembakau terpenting di Hindia Belanda.

Letak geografis wilayah pantai Sumatera Timur memberi arti tersendiri dalam pengembangan perkebunan-perkebunan besar, berjalan seiring dengan kebutuhan ekspor kolonial. Hal ini terbukti wilayah Sumatera Timur (khususnya Deli) memiliki prospek untuk penanaman tembakau yang bernilai tinggi. Walaupun membawa dampak yang kurang menguntungkan bagi penduduk setempat ternyata wilayah ini membawa keberuntungan bagi pengusaha Belanda dalam pengelolaan tanaman ekspornya.<sup>4</sup> Konsep pemilikan tanah dapat sebagai kondisi yang berkaitan dengan munculnya keresahan masyarakat

setempat.<sup>5</sup> Alasannya dalam hukum adat Melayu, tanah merupakan milik keturunan tertentu, sehingga konsep tradisional mengenai tanah bahwa tidak dapat dialihkan kepada orang lain.<sup>6</sup> Pada tahun 1869, Nienhuys bersama C.G Clemen mendirikan perusahaan tembakau Deli Maatschappij dengan mendapat izin kontrak sewa tanah seluas 25.000 ha. Terbukti selama 20 tahun (1870-1890) merupakan tahun-tahun paling produktif bagi perkebunan tembakau di Sumatera Timur. Alat untuk mengangkat hasil komoditi ekspor itu ke pelabuhan Belawan adalah jaringan kereta api yang dibangun oleh Deli Spoorweg Maatschappij (DSM).

Menyadari pentingnya peranan perusahaan kereta api sebagai sarana penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi. Deli Spoorweg Maatschappij tentu memiliki berbagai langkah dan kebijakan untuk kelangsungan aktifitas operasionalnya. Deli Spoorweg Maatschappij sebagai perusahaan swasta ternyata menyumbangkan dasar pembangunan ekonomi wilayah pantai timur Sumatera, dimana kegiatannya berawal dan berakhir sebagai hubungan politik antara Indonesia-Belanda.<sup>7</sup>

Salah satu konsekuensi penting pertumbuhan industri perkebunan dalam wilayah yang belum berkembang dengan membangkitkan produksi ekspor. Jika industri perkebunan berdiri dalam wilayah tersebut maka yang sangat diperlukan adalah transportasi modern dan jaringan komunikasi terutama untuk melayani kebutuhan perkebunan-perkebunan serta mengirimkan hasil bumi keluar wilayah itu. <sup>8</sup> Kemajuan transportasi dan komunikasi akan membuka wilayah dan

kesempatan produksi petani ke pasaran dunia. Maka tulang punggung pelaksanaan ekspor ekonomi yang paling utama adalah pembangunan jaringan rel kereta api, jalan raya dan pelabuhan laut. Pola pembangunan ini secara langsung akan mendorong aktifitas produksi dan tambahan pendapatan masyarakat. Anggapan ini menunjukkan keberhasilan kegiatan industri perkebunan di Sumatera Timur berlandaskan pada pembangunan sistem jalan kereta api.

Secara komparatif, Tsuyoshi Kato memperlihatkan ada perubahan kehidupan sosial pada masyarakat di Minangkabau (Sumatera Barat), setelah dibuka pembangunan sistem transportasi. Pengaruhnya seperti penyebaran ekonomi uang, dan keberadaan struktur administrasi yang menyeluruh serta kemajuan pendidikan.<sup>9</sup> Hal ini dibuktikan pada tahun 1887, penemuan pertambangan batubara di Sawahlunto tidak terlepas dari diperkenalkannya moda transportasi (kereta api). Demikian juga di Sumatera Timur terjadi perubahan yang significant terutama masyarakatnya telah membentuk komunitas pedagang disekitar jalur rel kereta api sekaligus munculnya kota-kota perdagangan.

Mengapa Studi Sejarah Perusahaan di Sumatera Timur menarik untuk diungkapkan ? Deli Spoorweg Maatschappij sebagai perusahaan swasta kereta api berhasil tidak terlepas dari kebijakan sistem liberal pemerintahan kolonial Belanda terhadap sumber daya alam yang harus dieksplorasi demi kepentingan ekonomi ekspor Belanda. Ada 3 hal yang perlu diungkap, antara lain Kekuatan

sistem monopoli transportasi, pengaruh kerjasama vertikal antara pengusaha-penguasa (pemerintah), serta peluang diversifikasi usaha. Persoalan diversifikasi usaha menjadi masalah yang akan diungkap dalam studi sejarah perusahaan kereta api di Sumatera Timur (1883-1940).

### **Deli Spoorweg Maatschappij di Sumatera Timur**

Pengoperasian kereta api di Sumatera Timur diprakarsai Deli Spoorweg Maatschappij sebagai satu-satunya perusahaan kereta api yang dimiliki swasta. Keberadaan DSM di wilayah perkebunan secara langsung berhubungan erat dengan masyarakat pemakai jasa. Sebagai satu-satunya perusahaan kereta api yang dimiliki swasta dari 11 perusahaan kereta api yang berada di Jawa.<sup>10</sup> Dengan motivasi perencanaan manajemen perusahaan menunjukkan ada garis wewenang dan perintah yang jelas, sehingga pengawasan yang diarahkan memberi petunjuk agar pengambilan keputusan harus melalui garis vertikal. Pelaksanaan tugas dan kerja yang teratur jelas terlihat para karyawan hingga administrasi memiliki pekerjaan dan ketrampilan masing-masing. Namun diskriminasi karyawan tetap terjadi perbedaan tajam antara pribumi dengan asing.

Pengambilan keputusan diatur dalam formasi berdasarkan perbandingan jumlah karyawan dimana yang diutamakan karyawan yang telah berpengalaman dalam hal perkereta-apian di Jawa dan Eropah.<sup>11</sup> Pengalaman bekerja di perusahaan kereta api di Eropah menjadi dasar pemikiran atas pengangkatan karyawan pada jenjang yang paling atas dan menengah. Misalnya

Administrateur (Administratur), Ingenier en Inspecteurs ( Insinyur dan Inspektur), Hoofdstationschefs (Kepala Stasiun) merupakan Jabatan yang memerlukan pekerjaan berat ternyata di isi oleh orang-orang pribumi. Misalnya Poertier (Penjaga pintu), Stokers (Tukang Gosok), Oliemannen (Org yang mengisi minyak), Wegwerkers (Pekerja kereta api), dsb. Perbandingan karyawan sangat jauh berbeda, seperti tahun 1915 jumlah bangsa Eropah yang bekerja 198 orang, sedangkan pribumi berjumlah 2.285 orang.<sup>12</sup> Hal ini membuktikan ada diskriminasi, yang ringan bagi bangsa Eropah dan yang berat bagi orang pribumi. Pengaruh yang besar ini tidak termasuk jumlah pemegang saham yang sebagian besar berkedudukan di Amsterdam (Belanda). Pada tahun 1939, Dewan komisaris dipimpin oleh Herbert Cremer (Ketua), G.C.M Smith, R.E Kilstra dan C.J van Kempen. Sedangkan jabatan Administratur Medan dipegang oleh Ir.J.A.A Hoefnagels.<sup>13</sup>

Langkah awal pengembangan investasi transportasi di luar Jawa setelah perusahaan ini memegang hak dan konsesi. Pemberian hak dan konsesi menjadi alat yang ampuh bagi pengusaha sebagai jaminan kepemilikan. Pengakuan kepemilikan ini baik pemerintah kolonial Belanda maupun penguasa tradisional merupakan salah satu dasar keberanian pengusaha swasta untuk menanamkan modalnya dalam bentuk ekspansi perkebunan dan transportasi. Pemberian konsesi <sup>14</sup> memang diperlukan dalam melakukan eksploitasi. Hak dan konsesi menjadi dasar pokok adanya jaminan akan kepastian hukum yang jelas.

Konsesi yang diterima DSM diatur dalam perjanjian kontrak waktu tertentu dan dapat diperpanjang bila ada kesepakatan saling menguntungkan. Konsesi ini membawa dampak yang merugikan bagi rakyat karena tanah yang terkena perluasan tidak dapat digugat. Salah satu persyaratan pembebasan bahwa pihak pengusaha tidak perlu membayar ganti rugi kepada rakyat tetapi cukup kepada Sultan sebagai pemilik tanah secara turun temurun.

Deli Spoorweg Maatschappij selain memiliki manfaat sebagai perusahaan transportasi juga mendapatkan nilai tinggi dan tepat waktu serta terbuka peluang terjadinya interaksi antara masyarakat pedalaman dan penduduk yang berada di kota-kota perdagangan. Proses urbanisasi (perpindahan penduduk) sebagai akibat kemajuan transportasi, sehingga dampak perpindahan penduduk dari desa ke kota maka muncullah kota-kota perdagangan. Malah kota-kota perdagangan yang ada sebelum dibuka jalur rel berubah dan pindah ketempat sekitar jalur yang dilalui kereta api.

Sumatera Timur yang terkenal dengan hasil tembakau, namun setelah permintaan tembakau berkurang maka tanaman karet memegang peranan penting bagi penduduk pribumi maupun pengusaha perkebunan. Tanaman karet sebagai pengganti tanaman tembakau karena tingginya permintaan, sehingga pengusaha asing sudah berani berinvestasi, seperti Goodyear (Amerika Serikat). Keterkaitan sektor perhubungan dengan sektor ekonomi penghasil komoditi diwujudkan dalam pertumbuhan ekonomi wilayah. Meningkatnya jumlah penduduk dikawasan tertentu diakibatkan oleh pertumbuhan ekonomi. DSM

selalu menjembatani hubungan antara satu perkebunan dengan perkebunan lainnya. Hubungan ini tentu tidak terlepas daripada kebutuhan dan kepentingan yang sama.

Keputusan yang diambil perusahaan membangun jaringan kereta api sangat tepat terutama untuk memenuhi kebutuhan ekonomi ekspor. Akibat yang diperoleh adalah keuntungan yang besar karena perusahaan ini memiliki hak monopoli angkutan perkebunan. Atas prakarsa pengusaha Belanda, seperti P.W Janssen (Direktur Deli Maatschappij), B.Heldring (Direktur Nederlandsche Handel Maatschappij), I.J van Santen (Direktur Nederlandsche Indische Handelsbank), maka modal investasi dapat dikumpulkan sebesar 2.440.000 guldens.<sup>15</sup> Hal ini didorong keinginan beberapa ahli perkereta-apian, seperti W.H.J Dates, T.H Hillen, dan dukungan simpati oleh R.C Kroessen (Asistent Resident van Deli). Akhirnya mereka sepakat mendaftarkan berdirinya Deli Spoorweg Maatschappij ke Notaris J.E Clausing. Tercatat pada Nederlandsche Staatscourant No. 172 tanggal 25 Juli 1883.

### **Diversifikasi Usaha Deli Spoorweg Maatschappij**

Sejarah kolonial antara 1870-1900 merupakan masa liberal dimana pemerintah melepaskan peranan ekonomi dan menyerahkan eksploitasi ekonomi kepada modal swasta.<sup>16</sup> Pengaruh swastanisasi didalam sistem monopoli yang telah ada sebelumnya menjadi lebih parah sehingga peluang kesejahteraan rakyat semakin hancur karena seluruh kegiatan eksploitasi dimiliki swasta. Dampak liberalisasi ekonomi ini memang disatu pihak sangat menguntungkan

pemerintah dan pengusaha, tetapi dipihak lain terutama rakyat mengalami penderitaan akibat eksploitasi tenaga kerja dengan upah buruh yang rendah.

Berdasarkan Laporan Tahunan DSM (1920) menunjukkan lebih 65 jenis barang yang dapat diangkut. <sup>17</sup> Barang yang diangkut, misalnya kayu bakar, semen, papan, batu, besi rel, karet, tembakau, minyak sawit, kopi, dsb. Hasil pertanian dan kerajinan rakyat, antara lain padi, atap, dsb. Jenis barang yang diangkut sebagian besar merupakan kebutuhan pokok masyarakat kota dan komoditi ekspor yang dikirim ke luar negeri melalui pelabuhan Belawan. Pada tahun 1918 DSM memperoleh keuntungan sebesar 2.874.824,59 guldens, pada tahun 1919 diperoleh keuntungan 3.294.370,37 guldens, dan tahun 1920 diperoleh keuntungan sebanyak 3.764.645,41 guldens.

Perusahaan kereta api Deli (DSM) merupakan sub-sistem dari AVROS (Algemene Vereeniging van Rubberplanters ter Oostkust van Sumatra) yang memegang peranan penting. <sup>18</sup> Ada juga Deli Tanker Installation, dan Deli Haven Beheer (perusahaan muatan kapal laut).<sup>19</sup> Keputusan yang diambil dengan melakukan diversifikasi usaha merupakan tindakan yang tepat. Sektor diversifikasi usaha <sup>20</sup> DSM antara lain Jaringan telepon, fasilitas perumahan dan sewa gudang.

Sarana komunikasi, seperti telepon sangat memungkinkan dilakukan dengan mempergunakan fasilitas yang tersedia. Alasannya karena pembangunan jaringan komunikasi mempergunakan jalur rel yang dimanfaatkan. Selain penghematan juga bebas biaya pemancangan tiang-tiang telepon.

Laporan Tahunan 1912 (DSM) menunjukkan pemasangan jaringan telepon terjadi peningkatan. Peluang diversifikasi usaha melalui investasi jaringan telepon memperlihatkan usaha sampingan ternyata mendukung pengembangan modal usaha. Secara keseluruhan biaya pembangunan jaringan telepon berdasarkan Artikel 10 der Telefoon Concessie voorwaarden 1912, bahwa sejak 1885-1939 biaya yang dikeluarkan 2.347.615,91 guldens.

Jaringan telepon memang dibutuhkan pihak perkebunan untuk mendapatkan informasi antar perkebunan yang satu dengan lainnya. Jaringan telepon memberi peluang untuk mendapatkan keuntungan diluar sektor transportasi. Jaringan telepon mampu melayani berbagai kebutuhan kalangan industri perkebunan maupun masyarakat sekitarnya. Dibangunnya jaringan telepon akan membentuk kelompok masyarakat kota yang melakukan kegiatan perdagangan, dimana pengaruhnya ditunjukkan dengan terbentuknya kota-kota perdagangan.<sup>21</sup> Sistem komunikasi menjadi lancar antar afdeeling maupun landschap yang ada di pulau Sumatera. Hal ini didukung semakin panjangnya rel kereta api yang bersambung satu sama lain pada wilayah yang berbeda, baik Aceh, Sumatera Timur, Sumatera Barat dan Sumatera Selatan. Prospek ini bukan hanya menguntungkan DSM (perusahaan) tetapi membantu program pemerintah dalam mengusahakan kelancaran administrasi dan kebutuhan militer. Pembangunan jaringan telepon diberikan kepada DSM berdasarkan konsesi yang dikeluarkan oleh Surat Keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda tgl 3 Maret 1886 No.22, dan SK tgl 3 September 1886 No.4/C, serta SK tgl 3 Desember 1912 No.41.

Pelayanan kebutuhan perumahan sangat memungkinkan, selain untuk fasilitas perumahan pejabat, pemilik dan pengelola perkebunan dan perusahaan kereta api, sekaligus pembangunan barak-barak yang sangat diperlukan bagi buruh-buruh perkebunan dan pekerja kasar DSM. Laporan Tahunan DSM (1923) menunjukkan pembangunan fasilitas perumahan terjadi peningkatan. Misalnya tahun 1914 sebesar 1.351.060 guldens, tahun 1915 sejumlah 1.800.547 guldens, serta tahun 1923 sebesar 4.530.801 guldens.

Berdasarkan Artikel 32 Sub 3-C Concessievoorwaarden, bahwa tahun 1923 pembangunan fasilitas perumahan telah selesai dibangun, antara lain di Kabanjahe dengan biaya 7.700 guldens, fasilitas perumahan dinas yang berada di Belawan, Tanjung Balai dan tebing Tinggi dengan biaya 9.585,95 guldens. Biaya perlengkapan listrik di Medan menghabiskan dana sebesar 8.524,70 guldens. Biaya membeli perlengkapan kamar mandi dan WC lengkap untuk pejabat Eropah dan pegawai dengan jumlah 271,99 guldens. Pembangunan perumahan di Kabanjahe dimungkinkan sebagai tempat peristirahatan bagi pejabat, karena lokasi pegunungan yang berhawa sejuk.

Pada tahun 1939 telah selesai dibangun 3 rumah besar di kota Brastagi dengan biaya 17.605,68 guldens. Pembuatan parit dan saluran air dengan biaya 1.311,14 guldens. Bahan-bahan yang diperlukan untuk saluran air sebesar 674,48 guldens. Secara keseluruhan biaya pembangunan fasilitas perumahan tahun 1923 sebesar 4.552.899 guldens. Selain membangun perumahan, juga membangun kantor-kantor pemerintahan dan perusahaan di kota-kota besar.

Medan sebagai pusat kota dagang tumbuh pesat dengan banyaknya bangunan perkantoran. Tahun 1907 kota Medan menjadi daerah kota praja (Gemeente Medan).<sup>22</sup>

Deli Spoorweg Maatschappij membuka diri dalam membangun perumahan bagi tempat tinggal karyawan dan pejabat perusahaan kereta api, juga kalangan industri perkebunan lain. Fasilitas perumahan yang dibangun membentuk kawasan perumahan yang ideal sehingga hampir mirip dengan real estate. Ada beberapa alasan membangun fasilitas perumahan, antara lain : Pertama, Membantu menyediakan tempat tinggal yang memadai dan permanen bagi pihak perkebunan dan perusahaan kereta api. Kedua, Menyediakan fasilitas perumahan yang memadai sesuai dengan kapasitas orang-orang asing yang harus tinggal dalam kawasan yang saling berdekatan. Ketiga, Menjaga keamanan bagi karyawan dan pejabat perusahaan agar dapat membentuk kelompok tersendiri yang berbeda dengan masyarakat pribumi lainnya. Tujuannya tentu pada strategi diskriminasi ras yang dilakukan pemerintah Kolonial Belanda.

Sistem sewa gudang merupakan alat yang diperlukan untuk menunjang fasilitas pelabuhan sebagai akibat penumpukan dan penambahan peralatan bongkar muat. Peningkatan fasilitas pelabuhan disesuaikan dengan lalulintas kapal dan arus barang di pelabuhan Belawan. Peranan pelabuhan sebagai tempat bongkar muat barang tidak terlepas bagaimana arus gerak pengangkutan dari perkebunan yang ada ke tempat penyimpanan barang-barang baik di

perkebunan maupun pelabuhan. Hal ini berarti gudang berperan dalam mengalokasikan jumlah barang yang harus diangkut ke kapal, dan bagaimana mendistribusikan ke kapal-kapal yang datang di pelabuhan.

Akibat jadwal kapal yang datang tidak dapat dipastikan sehingga banyak barang-barang yang akan diangkut menumpuk di perkebunan dan pelabuhan. Maka nilai barang akan berkurang jika terlalu lama disimpan dan nilai ekonomisnya berkurang pula.<sup>23</sup> Salah satu cara menyelesaikan masalah tempat penyimpanan barang yang akan dibawa kapal laut diperlukan gudang sebagai tempat, misalnya sistem sewa kepada pihak perkebunan.

Berdasarkan Laporan Tahunan DSM (1939) menunjukkan tahun 1919 merupakan pengeluaran yang paling besar jumlahnya yang dipergunakan untuk pembangunan gudang-gudang yang bernilai 6.121.692 guldens. Pembangunan gudang untuk penyimpanan barang selalu terjadi fluktuasi (turun naik) karena dibangun sesuai dengan kebutuhan dan keperluan akan komoditi yang diminati masyarakat dan kalangan industri. Perusahaan kereta api membangun gudang untuk disewakan agar supaya barang yang diangkut ke kapal terjamin kualitas dan kuantitasnya. Pemasukan keuangan sewa gudang merupakan pendapatan yang sangat mendorong perusahaan kereta api. Sewa gudang menjadi prospek yang menguntungkan karena pemilik perkebunan menginginkan agar barang yang akan dikirim aman sebelum diangkut KPM (Koninklijke Pakeetvaart Maatschappij) ke berbagai negara di dunia.

## **Penutup**

Kondisi Sumatera Timur memungkinkan dibangun infrastruktur transportasi kereta api. Sebagai perusahaan tentu berusaha meningkatkan usaha dalam mencari keuntungan. Terbukanya peluang diversifikasi usaha sehingga pembangunan jaringan telepon, penyediaan fasilitas perumahan, serta memanfaatkan kebutuhan perkebunan dengan menyewakan gudang sebagai tempat penyimpanan barang-barang. Pembangunan prasarana transportasi yang dilakukan pihak swasta dan pemerintah merupakan jawaban bahwa Sumatera Timur menjadi sasaran kepentingan Belanda dalam usaha mengeksploitasi SDA. Kemajuan yang dicapai suatu wilayah tanpa didukung transportasi modern dan jaringan komunikasi tidak akan berhasil. DSM semakin berkembang setelah melakukan kebijakan diversifikasi usaha dengan membuka jaringan telepon, fasilitas perumahan dan sistem sewa gudang.

**Makalah ini** disampaikan pada Konferensi Nasional Sejarah VIII (14-17 Nopember 2006) di Hotel Millenium, Jakarta. Kerjasama Departemen Kebudayaan dan Pariwisata dengan Masyarakat Sejarawan Indonesia (MSI).

**Drs.Indera, M.Hum** adalah Dosen Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Sumatera Utara Medan.

- <sup>1</sup> Siregar, Mukhtaruddin, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*, Lembaga Penerbitan FE UI, Jakarta, 1990, Halaman : 64 - 65.
- <sup>2</sup> Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 1992 No. 47. Undang Undang Republik Indonesia No.13 Tahun 1992 tentang *Perkereta-apian*. Lihat juga Subarkah, Iman, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita, 1867-1992*, Tanpa Penerbit, Bandung, April 1992. Halaman : 1 – 6
- <sup>3</sup> Kian Wie, Thee, *Plantation Agriculture an Export Growth : An Economic History of East Sumatra, 1863-1942*, PhD Thesis, The University of Winsconsin, 1969. Halaman : 1 – 2
- <sup>4</sup> R. Van De Waal, *Richtlijnen Vorr een Ontwikkeling voor de Oostkust van Sumatra*. Thesis PhD, Wageningen, 1959. Halaman : 3
- <sup>5</sup> Erman, Erwiza, *Pemberontakan Sunggal 1872 di Deli : Jawaban terhadap Perubahan Sosial*, Dalam *Masyarakat Indonesia*, Lembaga Riset Kebudayaan Nasional LIPI, Tahun ke XII, Jakarta, 1985. Halaman : 55\_
- <sup>6</sup> O Malley, John. *Indonesian in The Great Depression : A Study of Jokyakarta and East Sumatra*. PhD Thesis, Cornell University, 1977. Halaman ; 145.
- <sup>7</sup> Weisfelt, Jacobus. *De Deli Spoorweg Maatschappij als factor in a Economische Ontwikkeling van de Oostkust van Sumatra*, Broder Offset NV, Rotterdam, 1972. Halaman : 212 – 219
- <sup>8</sup> Kian Wie, Thee, *Plantation Agriculture and Export Growth : An Economic History of East Sumatera, 1863-1942*, PhD Thesis, The University of Winsconsin, 1969. Halaman : 89 – 109
- <sup>9</sup> Kato, Tsuyoshi. *Social Change in a Centrifugal Society : The Minangkabau of West Sumatra*. PhD Thesis, Cornell University, 1977. Halaman : 114-117.
- <sup>10</sup> Gani, Muhammad. *Kereta Api Indonesia*, Departemen Penerangan Republik Indonesia, Jakarta, 1978. Halaman : 43
- <sup>11</sup> Eerste Jaarverslage DSM. *Verslage van Commisarissen der Deli Spoorweg Maatschappij*, Druk Van J.H De Bussy, Amsterdam, 1884. Halaman 8 – 9. Pemilihan tenaga karyawan yang berpengalaman dibuktikan atas penunjukkan W.H.J Dates, seorang insiyur sipil yang pernah bekerja di perusahaan kereta api di Jawa dan Nederland. Oleh sebab itu, ia diangkat sebagai Administratur Medan.
- <sup>12</sup> Weisfelt, Jacobus. *De Deli Spoorweg Maatschappij als Factor in a Economische Onwikkeling van de Oostkust van Sumatra*, Broder Offset NV, Rotterdam, 1972. Halaman : 176
- <sup>13</sup> Zeven en Vijftigste Jaarverslag DSM, *Prae-Advies van Commissarissen der Deli Spoorweg Maatschappij*, Druk van J.H De Bussy, Amsterdam, 1939. Halaman : 1 – 4
- <sup>14</sup> *Konsesi* merupakan izin dari pemerintah didalam mengusahakan kegiatan perekonomian yang pada umumnya disertai dengan syarat-syarat dan batas waktu yang ditentukan.
- <sup>15</sup> Eerste Jaarverslage DSM, *Ibid*, Halaman : 10 – 16
- <sup>16</sup> Leirissa, R.Z. *Sejarah Masyarakat Indonesia 1900-1950 : Terwujudnya Suatu Gagasan*, Akademika Pressindo, Jakarta, 1985. Halaman : 11
- <sup>17</sup> Acht en Dertigste Jaarverslag DSM, *Statistieken van der Deli Spoorweg Maatschappij*, Druk van J.H De Bussy, Amsterdam, 1920. Halaman 41 – 42

- <sup>18</sup> Jaarverslag AVROS, *Algemeene Vereeniging van Rubberplanters ter Oostkust van Sumatra*, Druk van Vareekamp & Co, Medan, 1932. Halaman : 33
- <sup>19</sup> Subarkah, Iman. *Ibid*, Halaman : 11-19. Lihat juga Harbani, A. *Pengembangan Sistem Perkereta-apian di Sumatera Utara dan Aceh*, Seminar LATMI-USU, Medan, 1990. Halaman : 7
- <sup>20</sup> *Diversifikasi Usaha*, dalam dunia usaha adalah suatu kebijakan perusahaan untuk memproduksi atau memasarkan barang atau jasa dengan variasi yang lebih banyak agar hidup perusahaan tidak terlalu tergantung pada suatu barang atau pasar yang sangat sempit. Dengan kata lain Usaha sampingan yang mendukung usaha pokok.  
Lihat *Ensiklopedi Nasional Indonesia*, PT Cipta Adi Pustaka, Jakarta, 1990. Halaman : 379.
- <sup>21</sup> Imam Asyaari, Sapari. *Sosiologi : Kota dan desa*, Penerbit Usaha nasional, Surabaya, 1993. Halaman : 66
- <sup>22</sup> Sinar, Tengku Lukman. *Medan Tempoe Doeloe : Dalam Lintasan Sejarah*, Depdikbud-Museum Negeri SUMUT, Medan, 1991. Halaman : 5
- <sup>23</sup> Kamaluddin, Rustian. *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1987. Halaman : 87 - 92

### **Curriculum Vitae**

Nama : Drs. Indera, M.Hum  
Tempat/Tanggal Lahir : Seuruway (Aceh), 26 Pebruari 1960  
Pangkat/Jabatan : Pembina/ Lektor Kepala  
Pekerjaan : Staf Pengajar Departemen Ilmu Sejarah  
Fakultas Sastra USU Medan  
Pendidikan : S1 (Ilmu Sejarah) Fakultas Sastra USU, Medan.  
Tahun 1986  
S2 (Ilmu Sejarah/Humaniora) Pasca Sarjana

Alamat : Universitas Indonesia, Jakarta. Tahun 1995.  
: Jln.Binjai Km 10 Gg.Damai No. 35  
Kampung Lalang - Medan

Mengikuti Seminar, antara lain :

1. Peserta Seminar Nasional *Perjuangan Kiras Bangun (Garamata) melawan Belanda (1901-1905) di Tanah Karo*. Pada 23 Agustus 2003 di Brastagi, Sumatera Utara.
2. Peserta Seminar Nasional *Belajar Dari sejarah : Pemilu 1955 sebagai Cermin Menghadapi Pemilu 2004 yang Demokratis*. Pada 27 Pebruari 2004 di Medan.
3. Peserta Seminar Nasional *Datuk Badiuzzaman Surbakti Sri Indera Pahlawan, Pahlawan Perang Sunggal Melawan Belanda (1872-1895)*. Pada 25 Juli 2004 di Medan.
4. Peserta Seminar Nasional *Jenderal TNI (Purn.) Achmad Tahir sebagai Pejuang NKRI yang Konsisten*. Pada 2 Oktober 2004 di Medan.
5. Peserta Seminar dan Lokakarya *Rencana Relokasi rancang Bangun dan Penjajakan Pembangunan kembali Istana Sultan Serdang*. Pada 28 Juli 2005 di Perbaungan, Serdang Bedagai.
6. Peserta Seminar Nasional *Jenderal TNI (Purn.) Maraden Panggabean sebagai Pejuang Bangsa yang Gigih dan Tanpa Pamrih*. Pada 31 Agustus 2005 di Medan.
7. Peserta *Sosialisasi Pedoman Penulisan Sejarah Lokal* . Pada 10-13 Mei 2006 di Bukit Tinggi.