



**PERKEMBANGAN *KONINKLIJKE PAKETVAART MAATSCHAPPIJ* (KPM)
DAN JARINGAN PELAYARANNYA DALAM KEPENTINGAN
IMPERIALISME DI HINDIA BELANDA, 1891–1942**
*The Development of Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) and Its Shipping
Network in the Service of Imperialism in the Dutch East Indies, 1891–1942*

Muhammad Gibran Human Fadlurrahman^{1*)}

¹⁾Departemen Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia
Kampus Universitas Indonesia Depok, Kota Depok, Jawa Barat, 16424

^{*)}Pos-el: gibran.humam@gmail.com (Corresponding Author)

Naskah diterima: 14 Maret 2026 - Revisi terakhir: 1 Juli 2026

Disetujui terbit: 2 Juli 2026 – Terbit: 31 Juli 2026

Abstract

This article discusses the Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) as a Netherlands shipping company in the Netherlands East Indies that began operating in 1891 for the economic interests of the Kingdom of the Netherlands at its colony as a way to win the growing competition on sea trade monopoly over the Indies against other European countries. KPM became a significant shipping company and continued to grow in the Dutch East Indies alongside with the Netherlands East Indies Colonial Government as important tools for Dutch imperialism until the collapse of the Dutch East Indies in 1942. The development can be measured by the expansion of the shipping route network connecting the Netherlands East Indies and foreign ports, additional fleets, expansion of the shipping service business, and the dominance of KPM's monopoly over shipping activities in the Netherlands East Indies. This research explains the development of KPM and its shipping network for Dutch imperial interests, including its dynamics while operating in the Netherlands Indies from 1891 until 1942 as a study of Indonesian maritime history during the colonial period.

Keywords: *Development, Imperialism, Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Shipping Network*

Abstrak

Artikel ini membahas *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) sebagai maskapai pelayaran Belanda di Hindia Belanda yang mulai beroperasi sejak 1891 dalam kepentingan perekonomian Belanda di tanah koloninya pada persaingan pelayaran dengan negara-negara Eropa lainnya. KPM menjadi maskapai pelayaran yang memiliki signifikan penting dan terus berkembang di Hindia Belanda bersama hubungannya dengan Pemerintah Belanda dan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda dalam kepentingan imperialisme hingga keruntuhan Hindia Belanda 1942. Bentuk perkembangan tersebut dilihat dari ekspansi jaringan rute pelayaran yang menghubungkan antar wilayah Hindia Belanda dengan pelabuhan-pelabuhan luar, penambahan armada, ekspansi bisnis layanan pelayaran, hingga dominasi monopoli KPM atas kegiatan pelayaran di Hindia Belanda. Penelitian ini menjelaskan perkembangan KPM dan jaringan pelayarannya dalam kepentingan imperialisme, serta dinamikanya selama beroperasi di Hindia Belanda dari 1891 hingga 1942 sebagai kajian sejarah maritim Indonesia di masa kolonial.

Kata kunci: *Imperialisme, Jaringan Pelayaran, Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Perkembangan*

PENDAHULUAN

Pemerintah kolonial Hindia Belanda sebagai pewaris dari kekuasaan kolonial VOC di Indonesia berusaha membangun kembali kekuatan dan kekuasaan atas kolonialnya, salah satunya dalam urusan pelayaran. Pada tahun 1818, pemerintah Hindia Belanda memberlakukan aturan pelayaran dengan hanya membuka pelabuhan Batavia untuk kapal-kapal asing, terkecuali untuk angkutan barang di pelabuhan Semarang dan Surabaya. Pemerintah kolonial juga memberlakukan pajak dua kali lipat lebih tinggi terhadap kapal-kapal asing. Alhasil, ketika Inggris membuka pelabuhan bebasnya di Singapura, lebih banyak kapal berlabuh di sana. Keberadaan pelabuhan Singapura menjadi persaingan antara Inggris dan Belanda dalam kegiatan perdagangan pelayaran. Akan tetapi, Inggris di Singapura lebih dulu menerapkan *free trade* yang membawa perkembangan besar pada kegiatan pelayaran, sedangkan Belanda hanya memberlakukan *free trade* yang tidak sepenuhnya bebas. Untuk menghadapi persaingan itu, Belanda terus melakukan kebijakan pelayarannya, terkhususnya di Nusantara yang sesuai dengan cita-cita *Pax Neerlandica* (Imperium Belanda Raya) dengan menerapkan monopoli atas pelayaran dengan *N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM). KPM merupakan perusahaan pelayaran kerajaan Belanda berkedudukan di Amsterdam dengan kantor pusatnya berada di Batavia. Pada masa kolonial, KPM memainkan peranan kunci dalam pasifikasi wilayah Nusantara sehingga berada sepenuhnya di bawah kekuasaan Belanda (Surowo, 2016, hlm. 15).

Sejarah KPM sendiri dimulai ketika mulai banyaknya muncul perusahaan-perusahaan pelayaran, terutama setelah berkembangnya teknologi kapal mesin uap di Eropa. Kemudian pemerintah Belanda mendirikan Perusahaan Perdagangan Belanda atau *Nederlandsch Handel-Maatschappij* (NHM) pada tahun 1824. Perusahaan ini menjadi perusahaan yang memiliki armada kapal yang mengangkut hasil-hasil dari Hindia Belanda ke Eropa (Pradjoko & Utomo, 2013, hlm. 27). Pada masa itu, persaingan pelayaran Eropa terus berkembang dengan pesat, banyak negara-negara Eropa membangun armada kapalnya untuk kegiatan perdagangan sebagai kegiatan koloninya, terutama Inggris. Bahkan Inggris membangun perusahaan pelayaran swasta di Belanda dengan nama *Nederlands Indische Stoomboot Maatschappij* (NISM) pada tahun 1864. Perusahaan tersebut merupakan cabang dari perusahaan pelayaran *British India Steam Company*, dan juga beroperasi di Hindia Belanda. Sebab perusahaan NISM disewa oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda dari tahun 1865 hingga 1890, sehingga memperoleh monopoli atas pelayaran antarpulau di Hindia Belanda.

Perlu diketahui bahwa urusan pelayaran di Hindia Belanda telah menjadi perhatian sejak masa Gubernur Jenderal Jan Jacob Rochussen (1845–1852) pada 1847. Kala itu, Pemerintah Kolonial menarik perhatiannya pada kurangnya komunikasi antarpulau dengan Pulau Jawa. Seorang mantan perwira angkatan laut, W. Cores de Vries ditugaskan untuk menyelidiki kelayakan layanan kapal uap untuk di Hindia Belanda (De Jong, 1965, hlm. 4). Hasil penyelidikannya memberikan saran-saran yang didukung oleh

seorang pemilik kapal dari Rotterdam, Willem Ruys. Alhasil, pada 1850, dimulailah pengoperasian kapal uap di Hindia Belanda. Pengoperasian ini dilakukan melalui kemitraan terbatas yang dimulai dengan tibanya empat kapal uap di Hindia Belanda pada 1951, dan melayani pelayaran dari Batavia ke berbagai pelabuhan di Sumatra, Pantai Utara Jawa, Makassar, hingga Maluku. Kebijakan pelayanan pelayaran melalui partikelir yang telah diberlakukan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda dikembangkan dengan sistem tender untuk melelang kegiatan pelayanan pelayaran, sehingga muncul berbagai perusahaan pelayaran swasta di Belanda, di antaranya adalah *Stoomvaart Maatschappij Nederland* (SMN) yang berdiri pada tahun 1870 dan *Rotterdamsche Llyod* (RL) yang berdiri pada tahun 1873. SMN dan RL melayani pelayaran penumpang dan muatan kargo yang berfokus dengan rute Belanda dan Hindia Belanda.

Pada masa ini kapal-kapal yang melakukan perjalanan dari Belanda ke Hindia Belanda memerlukan waktu tempuh sekitar 70–75 hari. Kapal-kapal yang melayani pelayaran penumpang berlabuh dari Pelabuhan Nieuwe Diep, Brouwerhaven (Zeeland), Hellevoetsluis, dan Vlissingen, kemudian ke Hindia Belanda dengan berlabuh di Batavia, Semarang, Surabaya, Padang, dan Makassar. Kegiatan pelayaran Belanda menuju Hindia Belanda semakin meningkat setelah dibukanya Terusan Suez pada tahun 1896. Meningkat permintaan atas pelayaran juga mendorong adanya perusahaan pelayaran yang melayani rute Belanda-Hindia Belanda yang nantinya akan memengaruhi keberadaan KPM.

Sepanjang tahun 1880–1890-an terjadi depresi ekonomi yang melanda Eropa, pemerintah Hindia Belanda berupaya melakukan kebijakan perlindungan terhadap pasar ekonominya, salah satunya pada perusahaan pelayanan pelayaran. Sebab terdapat pandangan bahwa apabila terdapat aspek ekonomi strategis yang dikuasai oleh pihak asing dapat mengancam stabilitas nasional. Sensitivitas Belanda terhadap maskapai pelayaran Inggris terjadi dan terus menguat seiring persaingan bisnis di Belanda. Menjelang berakhirnya kontrak NISM pada 1886, Pemerintah Belanda menawarkan tender untuk kontrak baru. H.H.J. Boissevain, P.E. Tegelberg, dan Willem Ruys dari SMN dan RL merasa sudah waktunya untuk mengambil alih penguasaan pelayaran sehingga dengan segera mengajukan usulan dan penawaran tender tersebut. SMN dan RL memenangkan tender dan melakukan kontrak dengan pemerintah Belanda pada tahun 1887 (Surowo, 2016, hlm. 15). Pada 15 Juni 1888, SMN dan RL mendirikan perusahaan baru bernama *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM) yang diresmikan pada 4 September 1888, sesuai dengan keputusan *Staatsblad* No. 4 tahun 1888 sebagai perjanjian pengoperasian pelayaran di Hindia Belanda. Tujuan didirikan KPM untuk menyelenggarakan pelayaran wajib sesuai perjanjian dengan pemerintah, serta melayani angkutan barang dan penumpang dengan kapal-kapal yang dimiliki sendiri ataupun sewaan.

Setelah KPM berdiri, SMN dan RL berusaha menyebarkan wacana rasa patriotisme Belanda dalam dunia pelayaran dengan memanfaatkan kesempatan akan berakhirnya kontrak NISM. Wacana tersebut berhasil pada tahun 1890, ketika diadakannya pembaharuan kontrak yang menyebutkan nahkoda, ahli mesin, navigator hingga awak kapal harus orang Belanda, sehingga berdampak kepada NISM yang

dianggap perusahaan asing meski telah menyesuaikan dengan peraturan pemerintah Belanda (Mulya, 2014, hlm. 12). Adanya sentimen terhadap perusahaan asing memberikan kesempatan kepada KPM untuk mengambil alih pelayanan pelayaran NISM yang akan habis masa kontraknya. Di Hindia Belanda, menurut Mulya (2014) salah satu yang menjadi faktornya dikarenakan NISM dinilai tidak mampu menghalau dan menghadang peningkatan kedatangan kapal-kapal Cina berbendera Inggris yang merebut jadwal pelayanan pelayaran antar pulau, sehingga Pemerintah Hindia Belanda memutuskan kontrak dengan NISM secara sepihak.

KPM juga mendapatkan hak monopoli, di antaranya adalah pengiriman barang-barang milik pemerintah, pengiriman surat, dan perjalanan pegawai pemerintah Hindia Belanda. Dalam prinsip kerja sama dengan pemerintah, KPM harus mengutamakan pelayanan pelayaran reguler antarpulau di Hindia Belanda, mengembangkan lalu lintas pelayaran di bagian timur Hindia Belanda, dan harus beroperasi untuk keuntungan politik dan ekonomi di Hindia Belanda. KPM mulai beroperasi pada 1 Januari 1891 dengan 29 armada kapal. KPM sebagai perusahaan pelayaran di Hindia Belanda terus berkembang dengan melayani banyak rute pelayaran untuk angkutan barang dan penumpang, membangun banyak fasilitas pelayaran, serta menambah armadanya di Hindia Belanda. Perkembangan KPM tidak lepas dari ikatannya terhadap kepentingan imperialisme kolonial di Hindia Belanda sehingga memegang peran dalam distribusi barang industri di Hindia Belanda. Perkembangan KPM juga berkali-kali bertahan dari rintangan Perang Dunia I (1914–1918) dan Krisis Malaise yang terjadi sejak tahun 1929. Kegiatan KPM sebagai maskapai penting di Hindia Belanda lumpuh setelah Jepang menginvasi Hindia Belanda pada 1942.

Dari pemaparan di atas, timbul permasalahan-permasalahan yang akan diteliti oleh penulis ialah bagaimana perkembangan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) sebagai perusahaan pelayaran di Hindia Belanda dan jaringan pelayarannya dalam kepentingan imperialisme? Berdasarkan permasalahan itulah peneliti mengajukan tiga pertanyaan penelitian, yaitu: (1) Bagaimana perkembangan KPM dan jaringan pelayarannya di Hindia Belanda dari tahun 1891–1942?; (2) Faktor apa yang melatarbelakangi berkembangnya jaringan pelayaran KPM di Hindia Belanda sepanjang tahun 1891–1942; dan (3) Seperti apa dominasi KPM menjelang keruntuhan Hindia Belanda?

Penelitian sejarah tentang *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) di Hindia Belanda sebagai kajian sejarah maritim Indonesia sebetulnya telah banyak dilakukan. Studi dan penulisan sejarah KPM sebagai bagian dari sejarah maritim Indonesia telah dilakukan oleh Didik Pradjoko dan Bambang Budi Utomo dalam *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia* (2013). Kemudian terdapat pula artikel jurnal yang ditulis oleh Bambang Surowo berjudul “KPM Versus PELNI: Persaingan Merebut Hegemoni Jaringan Pelayaran di Nusantara, 1945–1966” (2016), dan Lillyana Mulya berjudul “Kebijakan Maritim di Hindia Belanda: Langkah Komersil Pemerintah Kolonial” (2014). Penelitian ini berfokus pada dinamika perkembangan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) dan jaringan pelayaran di Hindia Belanda sepanjang periode tahun

1891–1942 dengan kaitannya pada bisnis pelayaran dan kepentingan imperialisme. Pemilihan periode tersebut oleh peneliti dikarenakan tahun 1891 menjadi awal tahun KPM beroperasi di Hindia Belanda, dan tahun 1942 menjadi akhir dari operasi KPM di Hindia Belanda sekaligus sebagai tanda keruntuhan dari imperum Hindia Belanda sendiri.

Penelitian ini bertujuan untuk menelusuri dinamika perkembangan KPM sebagai perusahaan pelayanan pelayaran di Hindia Belanda dengan meninjau dari sisi perkembangan KPM beserta jaringan pelayarannya di Hindia Belanda sejak tahun 1891 hingga 1942. Dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran dan deskripsi sejarah KPM sebagai perusahaan pelayaran yang memegang peran penting dalam jaringan pelayaran di Hindia Belanda dan kaitannya pada imperialisme kolonial Hindia Belanda sepanjang tahun 1891–1942, sehingga para pembaca dapat memahami dari sejarah *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) sebagai bagian dari sejarah maritim Indonesia di masa kolonial Hindia Belanda.

METODE

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti menggunakan metode Ilmu Sejarah. Metode ini digunakan untuk memahami sejarah perkembangan dan pelayanan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) di Hindia Belanda pada 1891–1942, yang terdiri dari empat tahapan, yaitu tahap heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Tahapan pertama yakni heuristik, sebagai proses mencari dan menghimpun informasi, sumber, atau data sejarah yang ingin diteliti. Dalam tahapan ini, peneliti telah mencari dan mengumpulkan sumber-sumber yang terdiri dari sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer yang diperoleh peneliti berupa dokumen buku-buku laporan dan surat-surat yang dikeluarkan oleh pihak-pihak yang terkait KPM dan urusan pelayaran Belanda serta Hindia Belanda. Semua sumber primer ini diakses oleh peneliti secara daring melalui laman *delpher.nl* dan *kpm1888.nl*. Tahapan kedua ialah verifikasi atau kritik sumber, tahapan ini dilakukan untuk mengecek dan menguji terhadap keaslian sumber yang sudah diperoleh peneliti, sehingga dapat mengetahui sumber-sumber yang telah diperoleh dan dapat dipertanggungjawabkan keaslian serta keabsahannya. Tahapan ketiga adalah interpretasi sebagai proses untuk memaknai dan memahami makna yang ada dari sumber-sumber sejarah yang telah didapatkan peneliti sejarah untuk dinilai dan dituangkan dalam sebuah tulisan. Peneliti melakukan interpretasi kepada semua sumber-sumber yang telah diperoleh dan diverifikasi sebelumnya. Tahapan terakhir ialah historiografi. Historiografi berarti proses penelitian sejarah berupa penulisan sejarah yang didasarkan pada aturan-aturan yang ada dalam ilmu sejarah. Penelitian ini dilakukan oleh

peneliti secara kronologis dan sistematis mengenai perkembangan dan pelayanan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) di Hindia Belanda sepanjang periode tahun 1891–1942.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Awal Operasional KPM dan Perkembangannya

Di masa awal beroperasi, terhitung dari 1 Januari 1891, KPM hanya bermodalkan 30 kapal dengan 16 kapal di antaranya berasal dari NISM. Dalam bisnisnya, KPM berupaya merencanakan untuk mengembangkan pelayanan pelayaran di Hindia Belanda sesuai kontrak dengan Pemerintah Belanda dan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda, yang terdiri dari: (1) Melaksanakan layanan pelayaran reguler 13 rute yang terdiri dari kargo dan penumpang; (2) Berkewajiban mengangkut kargo pos secara gratis, melayani kebutuhan pemerintah dalam layanan penumpang dan kargo; (3) Mendirikan agen-agen layanan di tempat yang ditunjuk Pemerintah Kolonial; (4) Mengikuti pengawasan Pemerintah Kolonial dan aturannya dalam pengangkutan penumpang dan barang pribadi; (5) Menyewakan armada kapalnya untuk kepentingan Pemerintah Kolonial; dan (6) Menggunakan kapal produksi galangan dari Belanda berserta memperkejakan kapten, awak kapal, dan insinyur Belanda (Hummel, 1913, hlm. 7–8). Tujuan utamanya untuk menyediakan pelayaran domestik dan semua sarana untuk memastikan kepentingan masyarakat terkait dengan perdagangan di Belanda dan Hindia Belanda, serta menghubungkan Belanda dan Hindia Belanda (De Boer, 1922, hlm. 116). Salah satu upaya besar yang dilakukan KPM adalah memindahkan pusat kegiatan pelayaran yang meramaikan pelabuhan Singapura, sebagai bayarannya dalam menjalankan kewajibannya, KPM akan mendapatkan subsidi atas 13 rute layanan awalnya dengan estimasi 1.50–20 gulden per mil dalam rute layanannya.

Dalam menjalankan tugas awalnya, L.P.D. Op Ten Noort selaku petinggi KPM telah berada di Hindia Belanda sejak pertengahan tahun 1890 guna melakukan riset pasar yang akan ia perhitungkan dalam manajemen KPM. Op Ten Noort melakukan banyak pertemuan dengan para pedagang Eropa, Tiongkok, Arab, dan Pribumi guna mengetahui kebutuhan mereka terhadap jasa KPM dan menginformasikan tarif yang diusulkan (De Boer, 1924, hlm. 6; Miller, 2003, hlm. 18). Akan tetapi, Op Ten Noort menemui banyak permasalahan akan tingginya tarif angkut barang dan penumpang, serta kurangnya

pelayanan pelayaran di Hindia Belanda. Di sisi lain, Op Ten Noort juga menemukan hal-hal yang menjanjikan untuk KPM, seperti adanya diskusi untuk menghubungkan Belawan Deli dengan Jawa guna meningkatkan pengangkutan tembakau dan pasokan tenaga kuli melalui Pelabuhan Batavia, kebutuhan pelayaran khusus untuk tembakau di Pantai Timur Sumatra, dan angkutan batu bara dan hasil hutan di Kalimantan. Informasi tawaran tarif yang diberikan Op Ten Noort disambut baik oleh para pedagang lokal di Gorontalo yang merasa dapat melakukan perjalanan bisnis yang sebelumnya terkendala dikarenakan tarif yang tinggi (De Boer, 1924, hlm. 6).



Gambar 1. L.P.D. Op Ten Noort

(Sumber: De Boer dan Westermann 1941, 52)

Miller (2003) menjelaskan perjalanan bisnis yang dilakukan oleh Op Ten Noort memiliki signifikan penting dalam membentuk jaringan pelayaran dan menghubungkannya pada ekonomi global melalui promosi. Setiap perjalanan bisnis, sebagai urusan perusahaan yang berusaha megarahkan pergerakan lalu lintas pelabuhan dengan wilayah produksi dan distribusi dapat memengaruhi prospek pertumbuhan ekonomi regional, serta perjalanannya dapat memungkinkan terbentuknya infrastruktur ekonomi global yang menyalurkan barang dan jasa serta kekayaan ke wilayah-wilayah tertentu. Sebagai bentuk awal, KPM mulai melayani transportasi barang atau kargo yang berkaitan dengan industri-industri penting, seperti angkutan batu bara dengan rute awal Sulawesi-Banten, dan hasil tembakau Sumatra menuju Amsterdam dengan jumlah muatan kargo yang diangkut KPM pada 1891 sekitar 221.500 ton. Kemudian, sejak tahun 1893, KPM terus menambahkan rute pelayarannya di Hindia Belanda dengan mengambil alih pelayanan pelayaran di Kalimantan yang sebelumnya dilayani oleh RL.

Pada tahun 1896, terjadi peningkatan produksi barang di Hindia Belanda yang mendorong naiknya nilai jumlah ekspor dari Hindia Belanda menuju Belanda. Akan tetapi, KPM sendiri masih memiliki masalah kekurangan armada angkutan di Hindia Belanda. Salah satu peningkatan produksi dan ekspor itu adalah tembakau Deli (Tabak Deli). Sebelumnya, di tahun 1895 produksi Tabak Deli mencapai 62.211 produk yang dibawa ke pelabuhan transit Tanjung Priok, kemudian setahun berikutnya meningkat menjadi 78.342 produk yang dibawa ke Tanjung Priok dan siap diekspor ke Amsterdam (Lindeboom, 1988a, hlm. 28). Untuk itu, KPM mulai menambahkan armadanya secara besar-besaran, terutama kapal kargo dengan memesan kapal kargo Bali, Sumbawa, Flores, Timor, Ambon, dan Java. Penambahan armada itu juga dilakukan karena semakin banyak orang-orang yang melakukan perjalanan sehingga diperlukannya armada kapal penumpang yang lebih besar, cepat, dan nyaman (De Boer, 1922, hlm. 154). Sepanjang tahun 1894–1899, KPM meningkatkan volume angkut kapal barangnya dari 15.800 ton menjadi 17.899 ton (De Boer, 1922, hlm. 156).

Memasuki tahun 1898, permintaan atas layanan kapal barang di Hindia Belanda semakin meningkat. Di pelabuhan Tanjung Priok contohnya, dilaporkan terdapat sekitar 850 kapal telah berlabuh dalam setahun. Atas tingginya permintaan itu menjadikan kegiatan pelayaran di Hindia Belanda semakin ramai. Dalam keramaian itu, KPM menghadapi persaingan dengan perusahaan kapal Noorddeutsche Lloyd (NDL), dengan berbendera Jerman yang mulai muncul di sekitar perairan Hindia Belanda. Untuk menghadapi NDL, KPM berusaha untuk memenuhi kebutuhan rute-rute pelayaran di Hindia Belanda. KPM menambah kembali kapal-kapal baru, menaikkan biaya operasional, dan menurunkan harga tarif angkut barang (De Boer, 1922, hlm. 157). KPM kemudian membuat kontrak jangka panjang untuk pengangkutan dan pengiriman kopi, teh, tembakau, dan produk hasil bumi lainnya di Hindia Belanda. KPM juga bekerja sama dengan perusahaan-perusahaan di Hindia Belanda untuk menetapkan tarif angkut dan mengurangi pajak angkut sesuai dengan presentase jumlah barang secara eksklusif, terutama barang-barang yang diangkut dari Batavia. Dari usaha-usaha itu, KPM memberikan suatu tawaran bagi permintaan atas jasa pelayaran dengan memenuhi permintaan dan kelebihan dibandingkan daripada yang ditawarkan oleh NDL. Pada 1899, KPM diuntungkan dengan perpanjangan kontraknya dengan Pemerintah Belanda yang akan berlaku hingga tahun 1915.

Usaha yang dilakukan KPM dalam menghadapi rintangannya mulai membuahkan hasil. Ketika industri pertambangan berkembang pesat di Sulawesi Utara, KPM mengalami keuntungan besar dari hasil jasa pelayanan pelayarannya untuk pertambangan. Sebab, KPM harus memenuhi segala kebutuhan industri tambang, termasuk mengangkut pekerja, mesih, dan hasil tambang. Ditambah lagi, KPM terus berusaha menambahkan muatan kargonya di Maluku. Untuk memenuhi kebutuhan itu, KPM membangun rute baru, yakni Surabaya-Makassar-Gorontalo, serta menambah armada untuk di Maluku. KPM mulai mengalami perkembangan yang pesat dan menguntungkan bagi Pemerintah Kolonial Hindia Belanda. Bahkan ketika Pemerintah Belanda melakukan pengurangan subsidi menjelang tahun 1905, KPM tidak merasa keberatan akan hal itu (De Jong, 1965, hlm. 6). Sebab, KPM telah mengembangkan armada serta memperluas jaringan pelayarannya, utamanya dengan memanfaatkan hak monopolinya sebagai perusahaan pelayanan pelayaran di Hindia Belanda.

Muncul masalah baru, dari pelabuhan-pelabuhan di Hindia Belanda yang dinilai memiliki fasilitas sangat buruk dan masih adanya keterbatasan akan pengetahuan pelayaran sehingga beberapa kapal kerap terjebak dalam pelayaran yang menyebabkan tertundanya jadwal pelayaran. Seperti yang sering terjadi di pelabuhan Banjarmasin yang kerap terjadinya insiden yang disebabkan muatan berlebih pada kapal armada KPM. Masalah lain juga ditemui di Tanjung Priok, yang memiliki fasilitas *docking* untuk kapal yang masih buruk dan kecil (De Boer, 1922, hlm. 163–164). Pemerintah Kolonial Hindia Belanda juga masih melihat pelabuhan Singapura sebagai pesaing terberat mereka dalam urusan pelabuhan dan pelayaran. Di Singapura sendiri, para saudagar Cina memiliki hubungan erat bersama saudaga dari Hindia Belanda sehingga pelabuhan di Singapura masih diramaikan, terutama untuk pengangkutan hasil hutan. Selain itu, posisi pelabuhan di Singapura yang lebih strategis membuat rute pelayaran dari Asia Timur menuju Hindia Belanda harus melewati Singapura. Berbeda dengan Batavia yang dianggap kurang strategis, selain menjadi pintu utama untuk jalur pelayaran menuju Australia. Maka dari itu, KPM harus melakukan perbaikan sarana dan prasarana di Hindia Belanda, menambah armada kapal, serta memperluas jaringan pelayaran yang menghubungkan Hindia Belanda yang dapat menyaingi pelabuhan bebas Singapura.

Lalu lintas pelayaran penumpang di Hindia Belanda mengalami peningkatan pada tahun 1900–1901. KPM menaruh perhatiannya pada pelayaran perintis dengan

melakukan peninjauan pada wilayah *Wijnkoopsbaai* (Pelabuhan Ratu, Sukabumi) di wilayah Pantai Selatan Jawa, yang cukup sulit untuk diakses melalui darat. KPM juga menemukan pelabuhan perikanan yang baru di muara Sungai Rokan, Bagansiapiapi yang telah terhubung dengan jalur ke Singapura, Cirebon, Tegal dan Semarang, serta menyelidiki lalu lintas perairan di Sungai Musi dan anak sungainya.

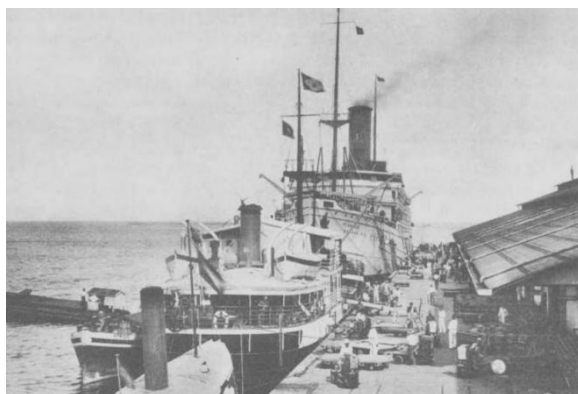
Pada tahun 1902, KPM memperluas jaringan rute internasional, yakni memulai operasional Koninklijk Java-Japan-China Paketvaart Lijnen (KJJCPL) yang melayani pelayaran rute Jawa-Jepang-Cina bersama SMN dan RL yang telah direncanakan sejak dua tahun sebelumnya. Memang di awal decade tahun 1900-an terdapat beberapa jaringan layanan penting dibuat, dan sepanjang tahun 1906–1914, tonase armada KPM meningkat dari sekitar 62.000 ton menjadi lebih dari 147.000 ton (De Boer, 1924, hlm. 11). Armada kapal KPM juga beragam, dari kapal-kapal penumpang mewah untuk layanan ekspres, kapal-kapal untuk mengangkut tenaga kerja (kuli), hingga kapal-kapal kargo. Layanan angkutan kargo KPM juga digunakan oleh Gubernur Jenderal J.B. van Heutz (1904–1909) dalam kepentingan Pax Neerlandica serta memerintahkan KPM untuk menyediakan layanan kepentingan ekspedisi militer di Pedir, Sulawesi Selatan, dan Sulawesi Tengah, sebagai wilayah yang dianggap penting untuk produksi dan ekspor (De Boer, 1924, hlm. 10). Penggunaan KPM dalam ekspedisi militer juga sebetulnya pertama kali digunakan dalam ekspedisi Lombok pada tahun 1894 dan 1906. Penggunaan ekspedisi militer kemudian digunakan kembali dalam ekspedisi Bali pada 1906. Gubernur Jenderal Van Heutz juga memerintahkan KPM untuk meninjau bagian timur Hindia Belanda untuk meninjau perubahan-perubahan yang perlu dilakukan untuk meningkatkan kegiatan pelayaran di sana pada Maret tahun 1905 (De Boer & Westermann, 1941, hlm. 111). Salah satu hasil tinjauan tersebut adalah peningkatan satu layanan kapal uap di sekitar Sulawesi menuju Makassar menjadi dua layanan – yang akan dioperasikan oleh KPM tanpa ikatan kontrak, dan di sisi lain Pemerintah Kolonial berjanji untuk tidak mengurangi subsidiya kepada KPM secara signifikan hingga kontraknya berakhir.

Adanya penggunaan KPM tersebut tidak lepas dari hubungan simbiosis antara KPM dengan Pemerintah Belanda dan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda menjadi corak baru imperialisme modernnya di Hindia Belanda, yakni dengan mengikat atau memperluas otoritasnya ke wilayah terluar dan menduduki wilayah atas motif mencegah persaingan ekonomi dengan negara lain (Locher-Scholten, 1994, hlm. 93). Oleh karena

itu, pada awal dekade tahun 1900-an, KPM juga dapat dikatakan sebagai ‘alat Imperium’, KPM digunakan sebagai pengaman dan pembentukan kontrol politik atas wilayah Hindia Belanda yang luas, serta melegitimasi kekuasaannya di wilayah terluar untuk mencegah klaim pihak asing.

Kemudian pada tahun 1908, KPM berusaha mengeksploitasi pelayanan dan rute pelayaran internasional ke Hindia Belanda dengan mendirikan *Nederlandsche Scheepvaart Unie*. Ketika Makassar tidak lagi menjadi pelabuhan bebas pada tahun 1906, pola pelayaran antar daerah telah terbentuk dengan dukungan dari KPM, RL, dan SMN. KPM juga didukung dalam membentuk pola pelayaran yang menghubungkan daerah-daerah Hindia Belanda dengan rute internasional bersama berbagai perusahaan pelayaran asing seperti *Oriental Steam Shipping Company* (OSSC), *Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft* (DADG), *Noorddeutsche Lloyd* (NDL), dan beberapa armada kapal Cina yang berbasis di Singapura (Pradjoko & Utomo, 2013, hlm. 230).

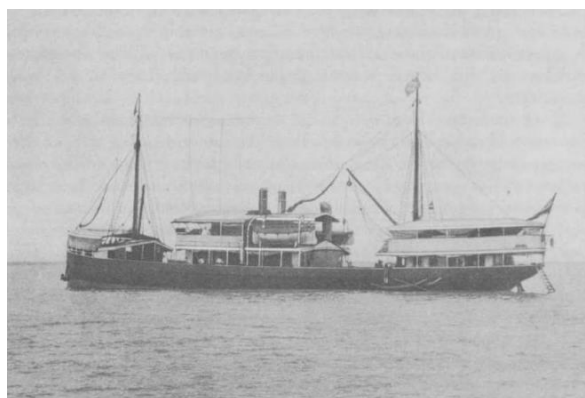
Dalam bidang bisnisnya, KPM juga memperluas layanan kargo dagang untuk mendukung perekonomian di Hindia Belanda. Di masa ini telah terdapat layanan ekspres mingguan dari pelabuhan di Pulau Jawa menuju Belawan Deli yang melayani pabrik-pabrik berkaitan dengan rute Jawa-Singapura-Belawan Deli, dan layanan ekspres yang menghubungkan rute Batavia-Semarang-Surabaya sejak 1909. Kemudian KPM membuka rute Jawa-Australia yang mengangkut komoditas pangan dan menjadi rute yang awalnya ditetapkan oleh KPM tanpa pendanaan subsidi dari Pemerintah Kolonial Hindia Belanda (De Jong, 1965, hlm. 6). Kemudian terdapat dua kapal kargo khusus, yakni Siam dan Siak yang melayani kegiatan batu bara di wilayah Kalimantan dan Sumatra. Layanan kargo KPM ini menjadi salah satu inti pada distribusi dan pengiriman barang dagang di Hindia Belanda, serta banyak komoditas di Hindia Belanda diekspor ke negara-negara luar melalui KPM.



Gambar 2. Dermaga KPM di Belawan Deli dengan kapal Plancius yang melayani rute Jawa-Singapura-
Belawan Deli

(Sumber: De Boer dan Westermann 1941, 353)

Pada tahun 1912, KPM secara total mendapatkan sekitar 477.000 gulden sebagai subsidi operasionalnya, dan di tahun berikutnya KPM mendapatkan izin untuk menjadikan pelabuhan Singapura sebagai destinasi rute awal dan akhir, sehingga KPM dapat memaksimalkan hak monopolinya di perairan Hindia Belanda dengan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Hindia Belanda menuju Singapura. Nilai ekspor Hindia Belanda sepanjang periode tahun 1900–1913 mengalami peningkatan yang signifikan, dengan pembagian periode tahun 1900–1905 dari 230 juta gulden menjadi 292 juta gulden (27%), tahun 1905–1910 menjadi 412 gulden (41%), dan tahun 1910–1903 mencapai 614 juta gulden (47%). Peningkatan nilai ekspor Hindia Belanda memang tidak lepas dari perkembangan kegiatan pelayaran di Hindia Belanda, terkhususnya berkembangnya KPM yang memegang signifikansi pada kegiatan ekspor di Hindia Belanda. KPM juga terus menambahkan armada kargonya untuk di Hindia Belanda dari tahun 1909–1910 dengan memesan 9 kapal, termasuk kapal *Sembilan* yang merupakan kapal diesel pertama milik KPM. Bahkan dalam laporan tahun 1914, tercatat jumlah tonase armada KPM meningkat dari 62.000 ton pada 1906 menjadi 147.000 ton, dengan jumlah 95 armada kapal. Sejak tahun 1910, KPM juga mengembangkan fasilitas pelabuhan Tanjung Priok, Surabaya, dan Makassar agar dapat memenuhi kebutuhan sarana pelayaran kargo di Hindia Belanda. Hal ini memperlihatkan posisi KPM tidak hanya sekadar maskapai yang melayani pelayaran saja, tetapi juga penyedia infrastruktur transportasi di Hindia Belanda.



Gambar 3. Kapal Sembilan yang merupakan kapal diesel pertama milik KPM

(Sumber: De Boer dan Westermann 1941, 141)

Bertahan dalam Rintangan: Dari Perang Dunia I hingga Krisis Malaise

Ketika Perang Dunia I (1914–1918) berkejadian di Eropa, KPM berusaha mempertahankan operasional mereka dengan RL melalui pengaturan layanan kargo. Usaha ini membuat harga tarif pengiriman kargo di Hindia Belanda meningkat terus-menerus hingga memberikan dampak kepada para eksportir dan pedagang. Kenaikan tarif tersebut menyebabkan jumlah muatan angkut armada kapal KPM sempat mengalami penurunan dari sekitar 5.297.200 ton di tahun 1913 hingga sekitar 3.178.320 ton di tahun 1918. Penurunan juga disebabkan faktor lain yaitu beberapa kapal kargo besar yang menghubungkan Hindia Belanda ke Belanda sempat tidak dipergunakan.

Terjadi pula penurunan jumlah angkut penumpang dari sekitar 580.000 penumpang pada tahun 1913 turun hingga sekitar 540.000 penumpang pada tahun 1915, dan kembali ke angka sekitar 580.000 penumpang di tahun 1918. KPM harus memotong biaya selama periode perang dan menaikkan biaya tarif. Agar dapat bertahan sepanjang periode ini, hubungan kerja sama antara KPM dengan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda semakin diperkuat, terkhususnya setelah dibuatnya kontrak baru antara KPM dan Pemerintah Kolonial dengan menyepakati beberapa poin yaitu (1) terdapat tiga puluh rute domestik yang harus disubsidi oleh pemerintah Hindia Belanda dengan jarak tempuh 1.500.000 mil per tahun sebagai syaratnya; (2) KPM menerima biaya tahunan sebesar 500.000 gulden untuk jasa dari angkutan dan pelayanan surat-surat; dan (3) Gubernur Jenderal Hindia Belanda dapat memesan kapal khusus dari KPM dengan syarat jarak tempuh radius tidak boleh lebih dari 25 mil dan adanya toleransi apabila terjadi keterlambatan (Lindeboom, 1988b, hlm. 145). KPM juga mengalami keuntungan atas angkutan batu bara untuk dikirimkan ke Jepang yang dilakukan 9 kapal yang ditugaskan untuk melakukan pengiriman batu bara.

Terlebih KPM sendiri memang telah melayani banyak pelayaran rute internasional yang menghubungkan Hindia Belanda. Rute pelayaran ini juga termasuk dengan pelayanan kapal penumpang, di antaranya: (1) rute Jawa-Australia (*Java-Australia Lijn*) sejak tahun 1908; (2) rute Jawa-Siam (*Java-Siam Lijn*) sejak tahun 1910; (3) Rute Deli-Rangoon (*Deli Rangoon Lijn*), Rute Jawa-Singapura-Deli (*Java-Singapore-*

Deli Lijn), dan Rute Deli-Cina (*Deli-Straits-China Lijn*) sejak tahun 1915. KPM juga mendapatkan subsidi dari pemerintah Hindia Belanda sebesar 457.498 gulden agar KPM terus meningkatkan perekonomian di wilayah ‘terbelakang’ Hindia Belanda. Hal ini juga dikarenakan dalam kontrak barunya dengan Pemerintah Hindia Belanda, KPM diharuskan tetap melakukan pekerjaan sebagai armada perintis di Hindia Belanda dengan membuka jalur baru yang sebetulnya cukup merugikan di masa perang, akan tetapi menjanjikan untuk KPM di masa berikutnya (De Boer, 1924, hlm. 18). Pemerintah Kolonial Hindia Belanda juga secara eksklusif menggunakan kapal-kapal milik KPM untuk kepentingan angkutan penumpang, barang, dan penyebaran uang. Pada tahun 1916, terdapat sekitar delapan jalur pelayaran yang menghubungkan wilayah luar Jawa dengan Pulau Jawa yang melancarkan arus lalu lintas perdagangan dan penumpang. Di tahun berikutnya, KPM menyelesaikan proyek pembangunan di Tanjung Priok untuk melengkapi fasilitas dermaga pelabuhan guna memperlancar angkut muat kargo kapal. Maka dari itu, ketika perang usai, KPM dapat kembali berkembang dan membuka kantornya di Batavia pada tahun 1918 – yang menjadi tempat para dewan direksi untuk memajemen KPM dalam pengelolaan perusahaan.

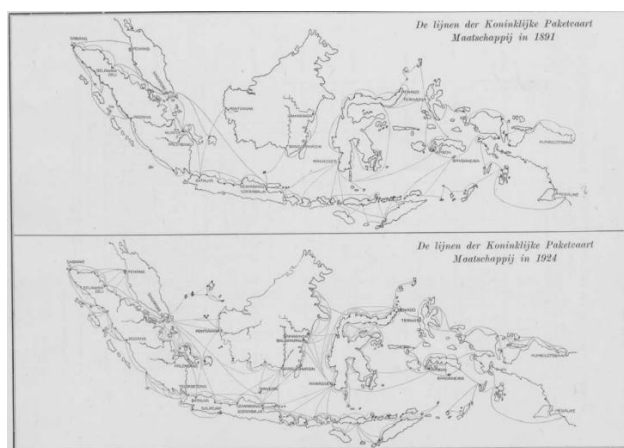


Gambar 4. Kapal-kapal KPM yang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Priok

(Sumber: De Boer dan Westermann 1941, 357)

Persaingan pelayaran KPM dengan perusahaan pelayaran asing juga kembali terjadi di awal tahun 1918. Armada kapal kecil berbendera Inggris masuk ke wilayah Hindia Belanda disewa pedagang Tionghoa untuk membawa hasil pangan dari Singapura ke beberapa pelabuhan di Sumatra. Untuk menangani masalah itu pada 27 Februari 1918, *Volksraad* bersama Direktur Pertanian (*Directeur van den Landbouw*) mengeluarkan aturan bahwa pelayaran di Hindia Belanda hanya boleh dilakukan oleh RL dan KPM.

Setelah Perang Dunia I selesai, KPM berusaha memenuhi kebutuhan pelayaran dengan kembali memesan 4 kapal kargo dan 5 kapal penumpang baru. KPM juga berfokus kebutuhan layanan kargonya, seperti pembangunan gudang di pelabuhan-pelabuhan penting, seperti Tanjung Priok, Surabaya, dan Makassar dan layanan angkut batu bara. Alhasil jumlah muatan kargo yang telah diangkut KPM per tahunnya melonjak drastis dari sekitar 2.200.000 ton meningkat di tahun 1918 menjadi sekitar 3.300.000 ton di tahun berikutnya.



Gambar 5. Perbandingan rute pelayaran KPM pada 1891 dengan 1924

(Sumber: De Boer 1924, 38)

Pada tahun 1920-an, diketahui bahwa KPM telah melayani 92 armada kapalnya untuk lima puluh pelayaran yang menghubungkan 300 pelabuhan, dengan sepuluh layanan pelayaran di antaranya menghubungkan Singapura dan Hindia Belanda. KPM memiliki rintangan cukup berat dikarenakan harus menjalankan kewajibannya di Hindia Belanda dengan segala kondisi pelabuhan yang memiliki kondisi yang beragam, dan serba kekurangan sehingga sulit untuk diakses oleh armada kapal KPM. Sebagai perusahaan maskapai yang memegang peran penting pada aktivitas pelayaran di Hindia Belanda, KPM sadar pentingnya pengembangan fasilitas pelayaran yang harus terus dilakukan bersamaan dengan penambahan armada kapal. Sejak tahun 1921, KPM telah melakukan pengerukan untuk Pelabuhan Delawan agar kapal-kapal sedang dapat berlabuh, pekerjaan tersebut memperlancar pengangkutan tembakau dengan peningkatan 17.418 bungkus pada tahun 1891 menjadi 104.011 bungkus pada tahun 1921. Pada tahun 1923, KPM telah memiliki total 107 kapal, dan telah dilaporkan pada tahun berikutnya. KPM telah mendanai untuk galangan kapal dan kebutuhan industri Hindia Belanda sekitar 51.502.680 gulden sejak tahun 1909.

Semua usaha tersebut cukup memberikan dampak pada perkembangan KPM. Sepanjang tahun 1909–1924, KPM juga telah membayarkan sekitar 27 juta gulden hasil dividen kepada para pemegang saham, membayar sekitar lebih dari 16.3 juta gulden kepada Pemerintah Belanda atas pajak laba dan distribusi, serta lebih dari 129.8 juta

gulden untuk membayar personel KPM termasuk tunjangan, upah tambahan, dan dana pensiunannya (De Boer, 1924, hlm. 30). Pada 1925, KPM diuntungkan dari meningkatnya produksi karet di Deli. Di sisi lain, Pelabuhan Cilacap telah menjadi pelabuhan impor dan ekspor yang dilayani oleh jalur-jalur Eropa. Sepanjang tahun 1926–1930, sekitar 62 armada kapal KPM ditambah dan digantikan (De Jong, 1965, hlm. 6). Di tahun 1928, tonase angkut KPM meningkat drastis hingga 10.947.546 ton, sebab besar armada kapal milik KPM mengalami peningkatan mencapai 148 kapal, ditambah 13 kapal baru yang telah dipesan kembali oleh KPM.

Memasuki masa Krisis Malaise pada 1929, KPM tidak langsung jatuh begitu saja. Kondisi tersebut ditunjukkan dari kemampuan KPM untuk memberikan dividen sebesar 14% kepada para pemegang saham (De Boer & Westermann, 1941, hlm. 200–201). Namun, dalam beberapa aspek telah menunjukkan tanda-tanda dampak kepada KPM, seperti penurunan pada jumlah penumpang, kopra, dan karet. Dalam kondisi krisis ekonomi, KPM terpaksa harus menaikkan harga tarif, memotong biaya pengeluaran, mengurangi aktivitas pelayaran, dan bahkan ‘mengistirahatkan’ tujuh belas armada kapalnya untuk sementara.

Untuk memperbaiki kelesuan KPM ini, Pemerintah Kolonial Hindia Belanda memberikan bantuan dengan pembaruan kontrak. Cara ini dilakukan agar hak monopoli KPM atas pelayarannya tidak hanya sebagai kepentingan ekonomi dan perdagangan maritim di Hindia Belanda saja. Pada 1 Januari 1931, KPM dan pemerintah Hindia Belanda menyepakati kontrak *Groot Arhipel Contract* (GAC) yang membuat KPM menjadi *Central Verviersapparaat* (badan angkutan pusat) dengan memonopoli pelayaran antarpulau di Hindia Belanda. Kontrak ini juga termasuk hak monopoli atas pengangkutan militer, pengangkutan bahan-bahan pokok, dan perbekalan, serta KPM harus menjamin pelayaran yang tetap dan teratur, sehingga hubungan antara daerah-daerah minus dan terpencil dengan pusat tetap terpelihara (Surowo, 2016, hlm. 17). Dalam kontrak ini disepakati bahwa pemerintah Hindia Belanda memberikan biaya sebesar 200.000 gulden per tahunnya untuk KPM melakukan pemeliharaan sarana dan prasarana yang menghubungkan laut domestik (Koopmans dkk., 1994, hlm. 9).

Dominasi KPM dalam Krisis Malaise dan Menjelang Invasi Jepang

Dalam masa krisis, dominasi KPM dalam pelayaran di Hindia Belanda tetap besar dengan sebanyak 139 armada kapalnya yang melayani semua rute pelayaran domestik dan internasional pada 1931. KPM masih terus mengalami kerugian dengan tingkat yang rendah, dikarenakan KPM mendapatkan permintaan pengangkutan bahan baku, utamanya para pertanian domestik (De Boer & Westermann, 1941, hlm. 206). Pemerintah Kolonial berusaha memberikan proteksi kepada KPM untuk terus mendominasi persaingan pelayaran di Hindia Belanda.

Dominasi dan monopoli KPM dalam kegiatan pelayaran di Hindia Belanda semakin diperkuat ketika pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan *Indische Scheepvaartwet* (Undang-Undang Pelayaran Hindia) pada tahun 1936. Undang-undang tersebut menetapkan bahwa pelayaran pantai hanya diperuntukkan bagi kapal-kapal

berbendera Belanda dan pribumi (Surowo, 2016, hlm. 17). Keberadaan undang-undang pelayaran ini juga menjadi proteksi dari pemerintah Hindia Belanda untuk KPM yang bersaing dengan perusahaan-perusahaan pelayaran Inggris dan Cina yang meramaikan pelabuhan di Singapura. Persaingan yang dihadapi KPM tidak hanya dengan perusahaan pelayaran asing saja, KPM juga bersaing dengan kapal-kapal kecil yang berlayar sekitar pantai Sumatra Timur, Kalimantan, Sulawesi Utara, dan Maluku Utara. Maka dari itu, KPM berusaha meluaskan monopolinya hingga pelayaran lokal untuk mempertahankan koneksi kapal-kapal kecil dari kota-kota pesisir dan kapal-kapal besar di pelabuhan laut dalam. Salah satu upaya itu dilakukan KPM dengan merekrut para pemilik kapal-kapal kecil yang beroperasi di sekitar perairan Sulawesi sehingga mengurangi persaingan dengan mendirikan *Celebes Kustvaart Maatschappij* (CEKUMIJ).

Dengan dominasinya pada kegiatan pelayaran di Hindia Belanda, KPM kembali bangkit dari dampak Krisis Malaise pada menjelang akhir 1936. Sebab ketika itu perekonomian dan perdagangan di Hindia Belanda mulai bangkit dari depresiasi gulden, dan KPM meraih keuntungan dari lonjakan harga kopra di Sulawesi bersamaan dengan peningkatan ekspor kopra. Pada tahun 1937, perekonomian Hindia Belanda kembali bangkit dari dampak Krisis Malaise yang terjadi sejak tahun 1929. Keuntungan dari lonjakan harga dan permintaan Kopra terus terjadi, dan KPM sendiri telah mengakuisisi pelayaran pesisir kecil di Sulawesi sehingga memberikan keuntungan hingga meningkatkan dividen sebesar 9 persen yang dibayarkan kepada para pemegang saham (De Boer & Westermann, 1941, hlm. 208). Hingga tahun 1938, sebagian besar total kargo yang telah diangkut oleh KPM di Makassar adalah komoditas kopra dengan total 240.000 ton, dan pelabuhan Makassar menjadi salah satu pelabuhan tersibuk di Hindia Belanda.

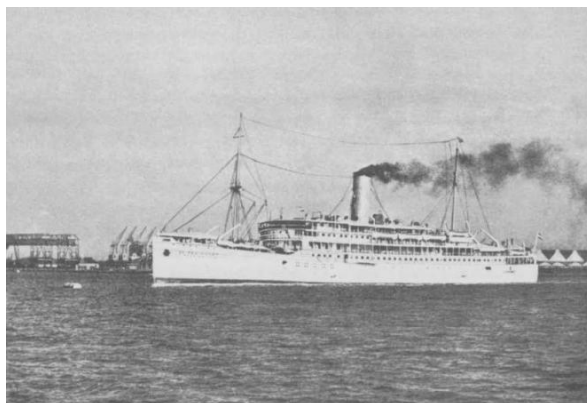
KPM di Hindia Belanda juga melakukan pengembangan layanannya terutama memanfaatkan kemunculan industri-industri tambang baru yang akan dilayani oleh KPM, seperti industri aluminium di wilayah Kepulauan Riau dan semen di Padang. Di wilayah Kalimantan Timur, KPM melayani distribusi minyak hingga memiliki tiga kapal khusus pengangkut minyak, yakni *Moesi*, *Minjak*, dan *Mampawa*. Banyak minyak yang diangkut KPM dari Balikpapan menuju kilang-kilang minyak di Cepu, Plaju, dan Pangkajene di Sulawesi Selatan guna kepentingan angkatan udara dan kebutuhan maskapai penerbangan di Hindia Belanda (De Boer & Westermann, 1941, hlm. 300). KPM juga melayani pengangkutan tenaga kerja dari Jawa ke beberapa wilayah industri, seperti pengangkutan 22.000 pekerja dari Jawa ke Belawan Deli.

Pada tahun 1939, KPM secara keseluruhan telah melayani enam puluh rute pelayaran, dengan 17 rute pelayaran menghubungkan Batavia, dan 12 rute pelayaran menghubungkan Surabaya. Jumlah armada KPM terus meningkat hingga memiliki total 146 armada kapal, termasuk pesanan kapal baru, yakni *Ruys*, dan *Tegelberg* dari *Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij* untuk rute Jawa dengan Afrika Selatan, serta *Boissevain* buatan galangan kapal Jerman untuk kepentingan pemerintah dan para petani tembakau Deli. Besarnya jumlah armada KPM juga memengaruhi hasil angkut penumpangnya, sekitar 600.000 penumpang Eropa dan Pribumi telah dilayani oleh KPM (Wilke & Halfweg, 1946, hlm. 66). Keberadaan *Groot Arhipel Contract* (GAC)

memiliki signifikansi pada dominasi KPM, sebab kontrak tersebut mengatur kewajiban dan hak KPM pada eksistensi rute pelayaran, frekuensi minimum perjalanan, pengangkutan pasukan, serta yang paling utama pengangkutan penumpang dan barang pemerintah dengan kontrak khusus, utamanya pada produk industri batu bara dan timah, garam, serta beras. KPM secara total telah mengangkut muatan kargo sebesar 2.650.000 ton pada 1939, besarnya jumlah ini juga tidak lepas dari peran KPM sebagai pengumpulan barang dalam distribusi barang dari atau menuju pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda (Wilke & Halfweeg, 1946, hlm. 67). Hingga tahun 1941, KPM secara keseluruhan telah mempekerjakan hampir 10.000 personel di laut dan lebih dari 800 karyawan Eropa di darat pada tahun 1941. KPM juga memiliki bengkel reparasi kapal, rumah sakit pusat, dan wisma untuk personelnnya, hingga mengoperasikan tambang batu bara sendiri di tambang Prapatan, Berau, Kalimantan Timur yang memproduksi sekitar 300.000 ton batu bara pertahunnya untuk dikonsumsi oleh armada KPM sendiri (Wilke & Halfweeg, 1946, hlm. 67).

Sayangnya kebangkitan KPM tidak dapat dinikmati begitu lama dikarenakan tentara Nazi Jerman menaklukkan Belanda pada bulan Mei 1940. Pusat direksi KPM di Belanda dipindahkan ke Batavia, dan layanan KPM berubah, pemerintah meminta KPM mengarahkan armadanya untuk kebutuhan logistik. Ketika Jepang menyatakan perang terhadap Amerika Serikat dan menyerang pangkalan Pearl Harbor di Hawaii, Amerika Serikat pada 8 Desember 1941, Gubernur Jenderal Tjarda van Starkenborgh memaklumkan perang terhadap Kekaisaran Jepang atas perintah Pemerintah Belanda menyatakan perang kepada Jepang.

Beberapa hari setelahnya, armada KPM banyak yang diperintahkan untuk berhenti beroperasi dan berlabuh di pelabuhan-pelabuhan Sekutu atau pelabuhan netral untuk menunggu perintah berikutnya. Kemudian KPM mulai membuka beberapa rute pelayarannya di Hindia Belanda, kecuali menuju Maluku (Koopmans dkk., 1994, hlm. 13). Tujuannya untuk memenuhi kebutuhan kargo dan menyalurkan distribusi barang di Hindia Belanda, serta persiapan menghadapi Jepang. Angkatan laut Belanda di Hindia Belanda berusaha untuk mengalihkan perang di sekitar Selat Sunda, namun tidak berhasil. Banyak armada kapal KPM yang tidak dikawal oleh kapal perang hingga akhirnya menjadi sasaran korban dari kekuatan *Kaigun* yang masuk ke perairan Hindia Belanda. Beberapa kapal besar milik KPM, seperti *Tegalberg*, *Ruys*, dan *Boissevai* dialihkan untuk kepentingan perang, kapal *Op ten Noort* dialih fungsikan sebagai kapal rumah sakit atas permintaan Angkatan Laut Kerajaan Belanda.



Gambar 6. Kapal Op Ten Noort milik KPM
(Sumber: De Boer dan Westermann 1941, 153)

Saat-saat militer Jepang memperluas ekspansinya menuju Pulau Jawa dan Sumatra, KPM semakin tidak berdaya dan armadanya berkurang drastis, inilah detik-detik akhir dari KPM pada masa Hindia Belanda. Pada 15 Februari 1942, armada laut Belanda telah dihancurkan di Laut Jawa, dan Jawa mulai jatuh ke tangan Jawa. Kegiatan pelayanan pelayaran di Hindia Belanda berakhir, kapal-kapal KPM yang tersisa diarahkan untuk kepentingan evakuasi warga sipil, elite-elite fungsional dan tradisional dari kalangan pribumi, serta orang-orang progresif Hindia Belanda dari Hindia Belanda ke Australia melalui Pelabuhan Cilacap. Pelabuhan Cilacap menjadi titik terakhir kegiatan KPM sebelum akhirnya dipindahkan ke Australia (Koopmans dkk., 1994, hlm. 14).

SIMPULAN

KPM berkembang sebagai perusahaan pelayaran yang bertujuan untuk menyediakan pelayaran dan sarana untuk kepentingan perdagangan di Belanda dan Hindia Belanda, serta menghubungkan Belanda dan Hindia Belanda berdasarkan kontraknya. Perkembangan KPM juga tidak lepas dalam kontestasi persaingan dengan pelabuhan Singapura milik Inggris dan perusahaan kapal asing. KPM mengembangkan dan secara bersamaan memberikan keuntungan kepada Pemerintah Kolonial Hindia Belanda. Keuntungan besar berhasil diraih hingga KPM tidak bergantung pada subsidi dari Pemerintah Belanda. Namun masih terdapat rintangan yang harus dihadapi KPM, sebab beberapa pelabuhan di Hindia Belanda masih minim fasilitas yang memadai, terlebih lagi kegiatan pelayaran di Singapura masih lebih ramai ketimbang Tanjung Priok dikarenakan lokasinya yang kurang strategis untuk rute pelayaran internasional. Dengan demikian, KPM memperkuat hubungan simbiosisnya dengan Pemerintah Belanda dan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda melalui layanan ekspedisi dalam kepentingan *Pax Neerlandica*. Hingga akhirnya KPM juga berkembang sebagai ‘alat Imperium’ untuk mengamankan dan pembentukan kontrol politik atas wilayah Hindia Belanda.

KPM memperluas jaringan rute internasionalnya, mengeksploitasi layanan pelayaran, dan membentuk pola pelayaran yang menghubungkan wilayah Hindia Belanda

dengan rute internasional bersama berbagai perusahaan pelayaran asing. KPM memegang inti distribusi, pengiriman, dan ekspor barang dagang di Hindia Belanda. Karena itu, dalam rintangan dampak Perang Dunia I di Eropa, KPM tetap bertahan dan kembali berkembang pasca usai perang. Krisis Malaise yang terjadi sejak 1929 menjadi rintangan besar bagi KPM ditambah harus menghadapi persaingan dengan kapal-kapal pribumi dan asing. KPM mempertahankan layanannya di rute domestik dan memonopoli pengangkutan militer. Badai rintangan telah dilewati oleh KPM dengan memanfaatkan kemunculan industri-industri tambang dan minyak, serta menambah jumlah armadanya untuk rute internasional setelah Hindia Belanda mulai kembali bangkit dari dampak Krisis Malaise pada 1937.

Berkembangnya KPM sebagai maskapai pelayaran tidak lepas dari hak monopolinya yang diberikan oleh Pemerintah Belanda dan Pemerintah Hindia Belanda. Dalam kontraknya, KPM diharuskan menghubungkan daerah-daerah di Hindia Belanda untuk perekonomian dalam negeri dan internasional, serta melayani kepentingan imperialisme kolonial Hindia Belanda. Oleh karena itu, KPM juga menguasai pelayaran perintis yang menghubungkan antara wilayah pedalaman melalui sungai.

Faktor lain juga berasal dari Op Ten Noort yang melakukan perjalanan bisnis sebagai usaha awal pengembangan KPM dengan memberikan pemetaan penting alam membentuk jaringan pelayaran dan menghubungkannya pada ekonomi global. KPM memaksimalkan hak monopolinya dengan melakukan beberapa strategi untuk menarik perhatian para pedagang dan pelanggan lainnya, membuat kontrak jangka panjang untuk pengangkutan komoditas hasil bumi tertentu, dan melakukan kerja sama eksklusif dengan perusahaan-perusahaan di Hindia Belanda. KPM juga berperan dalam pengiriman atau penyaluran tenaga kerja dari Jawa ke wilayah-wilayah industri di luar Pulau Jawa.

KPM mendapatkan subsidi pendanaan agar dapat terus membuka rute pelayaran dan menambahkan armada kapalnya untuk memenuhi permintaan atas pelayanan pelayaran di Hindia Belanda serta menyaingi pelabuhan bebas di Singapura. Selain itu, KPM juga membangun pelabuhan dan beberapa fasilitas perkapalan yang umumnya merupakan tugas pemerintah. Kondisi ini menjadi hubungan simbiosis antara KPM dengan Pemerintah Belanda dan Pemerintah Kolonial Hindia sehingga KPM dapat mengekspansi bisnisnya dalam kepentingan imperialisme kolonial dan menjadi alat imperium kekuasaan di Hindia Belanda.

Namun dominasi KPM atas pelayaran di Hindia Belanda selama sekitar 50 tahun harus runtuh setelah Jepang memulai invasinya ke Hindia Belanda. KPM kehilangan banyak kapal akibat serangan dari armada Angkatan Laut Jepang. Setelah armada Angkatan Laut Belanda dihancurkan di Laut Jawa pada 15 Februari 1942, armada kapal KPM yang tersisa diarahkan untuk usaha evakuasi dari Hindia Belanda ke Australia melalui Pelabuhan Cilacap yang menjadi rute terakhir kegiatan KPM di Hindia Belanda.

DAFTAR PUSTAKA

- De Boer, M.G. 1922. *Geshiedenis der Amsterdamsche Stoomvaar.* Amsterdam: Amsterdamsche Stoomvaart Maatschappijen Door Scheltema & Holkema's Bokeehandel.
- De Boer, M.G. 1924. *De Koninklijke Paketvaart Maatschappij.* Amsterdam: Uitgave Bureau Industria.
- De Boer, M.G. 1939. *100 Jaar Nederlandsche Scheepvaart.* Amsterdam: N.V. Drukkerij en Uitgeverij.
- De Boer, M.G. dan J.C. Westermann. 1941. *Een Halve Eeuw Paketvaart.* Amsterdam: N.V. Drukkerij en Uitgeverij.
- De Bruyn, W.K.H.F. 1945. *Indie's Toekomst: Richtlijnen voor Het Nederlandsche Politieke, Ecnomische en Sociale Beleid over vee na Tweeden Weredoorlog.* 's-Gravenhage: A.A.M. Stols.
- De Jong, H.A. 1965. "75 Jaar Paketvaart", *De Uitlaat*. No. 12. Amsterdam: Het Scheepvaorlhuis.
- Economisch Archief van Nederland en Kolonien.* 1935. Amsterdam: Economisch Archief van Nederland en Kolonien.
- Koopmans, R., Sonnenberg, dan Van der Winden. 1994. *Uittocht: Het einde van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij in Indonesie.* Oss: Drukkerij AaDe.
- Kok, J.A. 1931. "De Scheepvaartbescherming in Nederland en in Nederlandsch-Indie". Tesis. Leiden: N.V. Leidsche Uitgeversmaatschappij.
- Langhout, J. 1931. "Een "Gepasseerd" Jubileum", *Tropisch Nederland: Veertiendaagsch Tijdschrift ter verbreiding van kennis omtrent Nederlandsch Oost- en West-Indie.* no. 1: 11-15. Amsterdam: N.V. Drukkerij en Uitgeverij H.H. De Bussy.
- Lindeboom, L. 1988a. *Oude K.P.M.-schepe van "Tempo Doeloe"*, Vol. I. Bilthoven: Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien.
- Lindeboom, L. 1988b. *Oude K.P.M.-schepe van "Tempo Doeloe"*, Vol. II. Bilthoven: Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien.
- Lindeboom, L. 1988c. *Oude K.P.M.-schepe van "Tempo Doeloe"*, Vol. III. Bilthoven: Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien.
- Lindeboom, L. 1988d. *Oude K.P.M.-schepe van "Tempo Doeloe"*, Vol. IV. Bilthoven: Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien.
- Lindeboom, L. 1988e. *Oude K.P.M.-schepe van "Tempo Doeloe"*, Vol. V. Bilthoven: Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien.

- Lindeboom, L. 1988f. *Oude K.P.M.-schepe van “Tempo Doeloe”*, Vol. VI. Bilthoven: Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien.
- Lindeboom, L. 1988g. *Oude K.P.M.-schepe van “Tempo Doeloe”*, Vol. VII. Bilthoven: Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien.
- Lindeboom, L. 1988h. *Oude K.P.M.-schepe van “Tempo Doeloe”*, Vol. VIII. Bilthoven: Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien.
- Lindeboom, L. 1988i. *Oude K.P.M.-schepe van “Tempo Doeloe”*, Vol. IX. Bilthoven: Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien.
- Lindeboom, L. 1988j. *Oude K.P.M.-schepe van “Tempo Doeloe”*, Vol. X. Bilthoven: Maritieme Stichting Koopvaardij Historie van de Oost-Indien.
- Locher-Scholten, Elsbeth. 1994. “Dutch Expansion in the Indonesian Archipelago around 1900 and the Imperialism Debate”. *Journal of Southeast Asian Studies* 25, no.1: 91–111.
- Miller, M.B. 2003. “The Business Trip: Maritime Networks in the Twentieth Century”. *The Business History Review* 77, no. 1: 1–32.
- Mulyana, L. 2014. “Kebijakan Maritim di Hindia Belanda: Langkah Komersil Pemerintah Kolonial”, *MOZAIK: Jurnal Kajian Sejarah* 7, no. 1: 1-18.
- Hummel, J.H. 1913. Verslag der Vergadering van de Nederlandsche Afdeeling der Nederlandsch-Indische Maatschappij van Nijverheid en Landbouw gehouden op 28 Maart te ‘s Gravenhage, voordracht over, De bediening der Paketvaar in den Ned.-Indischen Archipel door J.H. Hummel. Amsterdam: J.H. De Bussy.
- Reinhart, Christopher. 2021. *Mempertahankan Imperium: Gubernur Jenderal Tjarda van Starkenborgh-Stachouwer dan Akhir Hindia Belanda*. Serpong: Marjin Kiri.
- Rodenburg, J.B. 1910. *Onze Stoomvaart*. Amsterdam: W. Versluys.
- Sunjayadi, Achmad. 2019. *Pariwisata di Hindia-Belanda (1891–1942)*. Jakarta: KPG Gramedia.
- Surowo, Bambang. 2016. “KPM Versus Pelni: Persaingan Merebut Hegemoni Jaringan Pelayaran di Nusantara, 1945-1960”, *Jurnal Sejarah Citra Lekha* 1, no. 1: 11-23.
- Wilke, Th. J., dan Halfweeg S. 1946. *Neerlands Scheepsbouw en Scheepvaart, deel II*. Rotterdam: N.V. Drukkerij M. Wyt Zonen.