

**LAPORAN PENELITIAN
MELIBATKAN MAHASISWA**



**PENGARUH SOSIAL EKONOMI TRANSPORTASI
KERETA API DI JAWA TENGAH DAN
YOGYAKARTA TAHUN 1864-1930**

Oleh:

Ririn Darini

Mudji Hartono

Miftahuddin

Eko Ashari

Yoga Budhi Sulistyو

**PENELITIAN INI DIBIYAYAI DENGAN DANA DIPA FIS UNY,
SK DEKAN NO. 94a/UN34.14/ku/2014 TANGGAL 1 MEI 2014
SURAT PERJANJIAN PELAKSANAAN PENELITIAN
NOMOR: 94a/UN 34.14/PL/2014 TANGGAL 1 MEI 2014**

**PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA
2014**



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA
FAKULTAS ILMU SOSIAL**

Alamat: Kampus Karangmalang 55281 Yogyakarta, telp. 0274 586168

PENGESAHAN PROPOSAL PENELITIAN MELIBATKAN MAHASISWA

1. Judul : Pengaruh Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api di Jawa Tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930
2. Ketua Pelaksana
 - a. Nama dan Gelar Akademik : Ririn Darini, M.Hum.
 - b. Pangkat/Golongan/NIP : Penata/III d/19741118 199903 2 001
 - c. Jabatan Fungsional : Lektor Kepala
 - d. Jurusan/Program Studi : Pendidikan Sejarah/Ilmus Sejarah
 - e. Fakultas : Ilmu Sosial
 - f. HP dan Email : 08122762804/rdarini09@gmail.com.
3. Sub tema Penelitian : Sejarah Sosial Ekonomi
4. Bidang Keilmuan : Ilmu Sejarah
5. Tim Peneliti : Mudji Hartono, M.Hum
Miftahuddin, M.Hum
6. Mahasiswa yang Terlibat : Yoga Budhi Sulistyio
Eko Ashari
7. Lokasi Penelitian : Yogyakarta
8. Waktu Penelitian : 3 Bulan
9. Dana yang Dibutuhkan : Rp. 10.000.000,00

Yogyakarta, 24 Oktober 2014
Ketua Pelaksana Kegiatan

Ririn Darini, M.Hum
NIP. 19741118 199903 2 001

Mengetahui
Dekan Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Yogyakarta

Ketua Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial UNY

Prof. Dr. Ajat Sudrajat, M.Ag.
NIP. 19620321 198903 1 001

M. Nur Rokhman, M.Pd.
NIP.19660822 199203 1 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayahnya sehingga kami dapat menyelesaikan penelitian dan menyusun laporan penelitian dengan judul *Pengaruh Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api di Jawa Tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930*. Dalam kesempatan ini kami menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta
2. Semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan penelitian ini yang tidak dapat kami sebutkan satu per satu.

Kami menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam laporan penelitian ini baik dari segi materi, penulisan, dan sebagainya. Oleh karena itu, kami memohon maaf sebesar-besarnya, dan semoga hal tersebut dapat menjadi pengalaman berharga di kemudian hari untuk melaksanakan penelitian maupun menyusun laporan yang lebih baik. Kami berharap bahwa laporan penelitian ini dapat memperkaya khasanah wawasan kesejarahan khususnya sejarah transportasi kereta api. Semoga bermanfaat.

Yogyakarta, 24 Oktober 2014

Tim Peneliti

PENGARUH SOSIAL EKONOMI TRANSPORTASI KERETA API DI JAWA TENGAH DAN YOGYAKARTA TAHUN 1864-1930

ABSTRAK

Alat transportasi dan infrastruktur jalan adalah bagian yang vital pada masa Kolonial Belanda di Indonesia. Terutama kereta api di Jawa adalah penting keberadaannya untuk pengangkutan barang-barang hasil pertanian dan perkebunan hasil eksploitasi masa Kolonial Belanda. Untuk itu, ada beberapa tujuan yang ingin dicapai dalam kajian ini, yaitu mengetahui latar belakang pembangunan jalur kereta api di Jawa Tengah dan Yogyakarta, mengetahui perkembangan jaringan transportasi kereta api di Jawa Tengah dan Yogyakarta, dan mengetahui pengaruh jalur kereta api tersebut bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat.

Metode yang digunakan dalam kajian ini adalah metode historis yang meliputi tahapan heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Heuristik adalah pelacakan sumber untuk memperoleh data-data peristiwa sejarah. Kritik sumber dilakukan untuk mendapatkan sumber yang dapat dipercaya dan data-data yang benar. Selanjutnya, interpretasi dilakukan untuk mendapatkan fakta-fakta sejarah. Setelah mendapatkan sejumlah fakta sesuai dengan tema penelitian, maka diteruskan dengan proses historiografi untuk menghasilkan tulisan sejarah yang berlandaskan fakta-fakta yang didapatkan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jalan kereta api di Jawa Tengah dan Yogyakarta dilatarbelakangi oleh adanya kepentingan ekonomi dan militer. Pembangunan kereta api pertama dilakukan tahun 1864 dengan rute Semarang–Tanggung. Selanjutnya sampai akhir kuartal pertama abad ke-20 hampir seluruh pulau Jawa telah terhubung dengan jalur rel kereta api. Sementara itu, jalur kereta api mempengaruhi beberapa bidang, yaitu, *pertama*, dalam bidang ekonomi, keberadaan transportasi kereta api ternyata mampu membangkitkan dan meningkatkan berbagai sektor dalam kehidupan masyarakat. *Kedua*, pengaruh dalam bidang sosial di antaranya adalah terjadinya peningkatan mobilitas penduduk dalam berbagai keperluannya, misalnya untuk bekerja atau sekedar melakukan kunjungan. *Ketiga*, bagi pihak pemerintah kolonial maupun pihak pengusaha swasta, kehadiran moda transportasi kereta api jelas memberikan pengaruh yang sangat besar di bidang ekonomi.

Kata Kunci: Jawa Tengah, Kereta Api, Pengaruh, Sosial-Ekonomi, dan Yogyakarta.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	iv
DAFTAR ISI	v
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	5
E. Kajian Pustaka	6
F. Historografi Yang Relevan	7
G. Metode Penelitian	8
BAB II : PEMBANGUNAN DAN PERKEMBANGAN JALUR KERETA API YOGYAKARTA DAN JAWA TENGAH	10
A. Kebutuhan Transportasi Baru	
B. Perusahaan Kereta Api dan Lintasannya	13
C. Lintas Semarang-Surakarta-Yogyakarta	16
D. Tenaga Kerja	21
BAB III : DAMPAK SOSIAL EKONOMI PEMBANGUNAN JALUR KERETA API	25
A. Dampak Ekonomi	25
B. Dampak Sosial	30
C. Dampak Bagi Perusahaan Kereta Api	35
BAB IV : KESIMPULAN	39

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi memegang peranan penting dalam kegiatan manusia, sehingga manusia selalu berusaha memperbaiki dan meningkatkan sistem serta kapasitas angkut sarana transportasinya. Sejak lama bangsa Indonesia telah menggunakan bermacam sarana transportasi. Transportasi yang biasa dilakukan di Jawa khususnya adalah transportasi sungai. Banyak sungai di Jawa¹ yang berfungsi sebagai urat nadi transportasi barang maupun orang.

Selain transportasi sungai, juga dilakukan transportasi melalui darat. Transportasi darat pada umumnya sulit dilakukan mengingat pada saat itu sarana jalan pada umumnya belum memadai. Pada awalnya pengangkutan barang dilakukan dengan cara dipikul, tetapi kemudian dengan semakin bertambahnya jumlah barang yang harus dibawa maka munculah alat baru yang ditarik dengan sapi atau kerbau.² Jalan-jalan kemudian dibuat meskipun masih sangat sederhana. Berbagai macam alat transportasi yang ditarik hewan memiliki berbagai macam sebutan di Jawa, antara lain cिकar, dokar, sado, andong, dan lain-lain.

Transportasi darat di Jawa mulai mengalami perubahan besar setelah Gubernur Jenderal Deandels yang berkuasa di Hindia Belanda tahun 1808-1811 memerintahkan untuk membuat jalan raya yang menghubungkan daerah-daerah di Jawa, dari Anyer sampai Panarukan. Jalan ini kemudian dikenal sebagai jalan raya pos (*Grote Postweg*). Jalan raya ini dibangun oleh Deandels untuk kepentingan militer, terutama untuk mempertahankan Pulau Jawa dari serangan Inggris. Namun di kemudian hari jalan raya ini sangat penting artinya untuk keperluan angkutan barang maupun orang. Dengan adanya jalan raya ini mobilitas sosial penduduk di Pulau Jawa semakin meningkat.

¹ Beberapa sungai di Jawa yang bagus untuk pelayaran antara lain Bengawan Solo, Kali Juwana, Kali Bodri, Kali Tedunan, Kali Tuntang, Kali Brantas, Kali Ciliwung, dan Kali Citanduy.

² Suhartono dan Sugijanto Padmo, *Jalan Trem di Kota Jakarta 1915-1942: Suatu Analogi Terhadap Perluasan Ekologi dan Aspek-Aspek Sosial Ekonominya*, (Yogyakarta: Fakultas Sastra UGM, 1983), hlm. 19.

Selanjutnya pada masa pemerintahan Raffles, dari jalan raya pos dibangun jalan-jalan simpang yang memasuki wilayah pedalaman. Pembangunan jalan-jalan ini terus berlangsung, sejalan dengan pertumbuhan perkebunan besar di daerah pedalaman. Wilayah Jawa Tengah dan Yogyakarta antara lain merupakan penghasil gula yang besar, di samping berbagai macam komoditas ekspor hasil-hasil perkebunan lainnya. Seiring dengan semakin pesatnya hasil produksi perkebunan itu maka kemudian disediakan pula gudang-gudang penyimpanan baik di wilayah pedalaman maupun di kota-kota pelabuhan, misalnya seperti di Semarang.

Pembangunan jalan terus mengalami kemajuan pesat pada dasawarsa kedua abad ke-19, karena banyaknya kebutuhan yang harus diangkut dari dan ke pabrik dan perkebunan yang ada. Pada umumnya jalan-jalan dibangun oleh para pemilik perkebunan besar guna mengangkut hasil-hasil produk perkebunan. Pembuatan jalan yang semula dikerjakan dengan tenaga kerja wajib lambat laun digantikan dengan tenaga kerja upah setelah berkembangnya perkebunan-perkebunan besar. Sampai akhir abad ke-19 jaringan jalan di Jawa mencapai panjang kurang lebih 20.000 km. Selain itu terdapat 250 buah jembatan kecil dan kurang lebih 10.000 buah jembatan besi yang sangat penting artinya bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat.³

Kebutuhan akan lalu lintas barang dan penumpang semakin meningkat sejak diterapkannya Sistem Tanam Paksa. Terlebih sejak diterapkannya kebijakan ekonomi liberal tahun 1870 sehingga wilayah Hindia Belanda terbuka bagi penanaman modal asing. Banyak pabrik dan perkebunan besar tumbuh di daerah pedalaman. Akibatnya jumlah produksi dari daerah pedalaman yang harus diangkut ke luar juga semakin meningkat. Transportasi yang kurang memadai dari daerah pedalaman ke pelabuhan yang jaraknya bisa berpuluh-puluh kilometer memakan waktu yang lama, bahkan hingga berbulan-bulan. Lambannya pengangkutan itu mengakibatkan banyak hasil bumi yang menumpuk di gudang-gudang di daerah pedalaman berjamur atau membusuk karena tidak terangkut, sementara kapal-kapal laut di pelabuhan kadang-kadang sudah menunggu muatan selama berbulan-bulan.

Terkait dengan berlakunya *agrarische wet 1870*, pemerintah bertugas untuk memberi perlindungan, menyediakan fasilitas, dan prasarana umum untuk menjamin

³ Sebagaimana dikutip Rachmat Susatya, *Pengaruh Perkeretaapian di Jawa Barat Pada Masa Kolonial*, (Bandung: tanpa penerbit, 2008), hlm. 8. Lihat juga Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Jilid I, (Bandung: Angkasa, 1997), hlm. 17.

pertumbuhan dan perkembangan usaha swasta. Undang-undang tersebut memberikan dampak pembangunan sarana dan prasarana secara besar-besaran oleh pihak pemerintah Hindia Belanda dan swasta asing, termasuk pembangunan sarana transportasi.

Terciptanya jalan rel merupakan salah satu hasil upaya pengembangan sistem transportasi, baik mengenai jalan lintasannya maupun kendaraan dan pengoperasiannya. Salah satu pendorong utama bagi pemasangan jalan rel di Indonesia juga merupakan upaya yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk memperbaiki sistem transportasi yang ada. Dorongan untuk segera membangun jalan rel disebabkan banyaknya barang hasil pertanian tidak bisa diangkut ke pelabuhan.

Rute pertama kereta api di Jawa adalah Semarang (Kemijen) menuju Tanggung sepanjang 25 km. Pembangunan jalan rel kereta api dilakukan oleh pihak swasta atas konsesi⁴ yang di dapat dari pemerintah Hindia Belanda. Setelah pembuatan jalan rel kereta Semarang (Kemijen) – Tanggung, pembangunan jalan rel kereta api dilanjutkan lagi sampai ke wilayah Vorstenlanden. Bagi pengusaha perkebunan alat transportasi ini membantu sekali dalam usaha pengangkutan hasil perkebunan ke pabrik bahkan ke pelabuhan. Menggunakan transportasi kereta api dapat menghemat biaya lebih besar bila dibandingkan dengan alat transportasi tradisional. Bagi masyarakat pribumi, meskipun daya beli penduduk masih rendah namun tarif yang ditetapkan untuk naik kereta api disesuaikan bagi penduduk pribumi. Keringanan ongkos naik kereta api menyebabkan alat transportasi ini juga menjadi pilihan masyarakat saat itu.⁵

Pembangunan jaringan kereta api merupakan bagian penting bagi perkembangan transportasi di Indonesia pada umumnya dan Jawa Tengah pada umumnya. Jalur kereta api menghubungkan wilayah pedalaman dan pabrik-pabrik dengan pelabuhan-pelabuhan. Dengan berkembangnya jaringan transportasi kereta api tentu akan memengaruhi perkembangan sosial ekonomi di daerah sekitarnya.

⁴ Konsesi merupakan perizinan yang diberikan pemerintah kepada pihak swasta yang akan melakukan pembangunan atau kegiatan ekonomi, pada umumnya disertai dengan syarat-syarat dan batas waktu yang telah ditentukan. Dalam pembangunan jalur rel kereta api konsesi diberikan kepada *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS).

⁵ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: CV Angkasa, 1997), hlm. 59.

Berkembangnya transportasi modern terutama kereta api membawa dampak besar bagi pemerintah kolonial, pengusaha perkebunan, maupun masyarakat pribumi.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, dapat dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut:

- a. Mengapa dibangun jalur kereta api di Jawa Tengah dan Yogyakarta?
- b. Bagaimana perkembangan jaringan transportasi kereta api di Jawa Tengah dan Yogyakarta?
- c. Bagaimana pengaruh jalur kereta api tersebut bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perkembangan transportasi kereta api di Jawa Tengah dan pengaruhnya bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat. Secara terperinci tujuan dari penelitian ini dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui latar belakang pembangunan jalur kereta api di Jawa Tengah dan Yogyakarta.
2. Untuk mengetahui perkembangan jaringan transportasi kereta api di Jawa Tengah dan Yogyakarta.
3. Untuk mengetahui pengaruh jalur kereta api tersebut bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah khasanah pengetahuan mengenai sejarah sosial ekonomi terkait dengan perkembangan sarana transportasi kereta api pada masa kolonial. Transportasi kereta api pada masa kolonial merupakan primadona angkutan darat, saat ini bisa dikatakan justru mengalami kemunduran. Kajian ini diharapkan dapat memberi gambaran kelebihan dan kekurangan dari peranan kereta api pada masa lalu, sehingga dapat diambil manfaatnya untuk kepentingan masa kini.

E. Kajian Pustaka

Sejak akhir abad ke-19 pertumbuhan ekonomi di Hindia Belanda meningkat sebagai dampak dari adanya pembukaan lahan perkebunan. Sebelumnya, pertumbuhan ekonomi telah tampak sejak diberlakukannya Sistem Tanam Paksa oleh pemerintah kolonial. Oleh karena itu, demi mengimbangi pertumbuhan ekonomi yang berjalan, maka diperlukan pembangunan sarana infrastruktur bagi kelancaran proses produksi dan pengangkutan hasil-hasil perkebunan. Salah satunya melalui pembangunan transportasi darat berupa jaringan jalan kereta api. Alat transportasi sebelumnya yang bersifat tradisional seperti gerobak, pedati, dan lain-lain yang menggunakan tenaga binatang semakin lama tidak lagi dapat memenuhi kebutuhan manusia. Pada masa itu sebuah gerobak (kereta) yang ditarik oleh hewan hanya mampu membawa beban seberat 7-10 pikul dengan jarak tempuh setiap harinya sejauh 5-6 pal (7-9 km). Jarak dari pedalaman ke pelabuhan yang mencapai puluhan, bahkan ratusan kilometer baru bisa dicapai oleh gerobak dalam beberapa minggu bahkan beberapa bulan. Akibatnya barang untuk diekspor itu terlambat tiba di pelabuhan.⁶ Transportasi jalan raya dianggap tidak mampu memenuhi kebutuhan pengangkutan terutama bagi jalan-jalan kecil yang menuju daerah pedalaman, khususnya kebutuhan angkutan hasil-hasil perkebunan.

Pada tahun 1840 isu-isu pembangunan jalur rel kereta api mulai diusulkan oleh pembesar-pembesar Hindia Belanda, salah satunya oleh van der Wijk. Pertimbangan van der Wijk bahwa dengan adanya jalur rel kereta api di Pulau Jawa akan banyak mendatangkan keuntungan baik militer, sosial, maupun ekonomi. Jalur kereta api pertama dibangun di Pulau Jawa oleh perusahaan swasta bernama *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) yang dipimpin oleh Ir. J.P. de Bordes. Pembangunan jalan kereta api merupakan proyek pembangunan infrastruktur terbesar pada pertengahan abad ke-19. Pembangunan jalan kereta api merupakan bagian dari penerapan teknologi barat di Hindia Belanda.⁷ Jalur kereta api yang akan dibangun akan menghubungkan daerah-daerah penghasil komoditi ekspor dan pelabuhan. Pada umumnya perkebunan berlokasi di daerah pedalaman, bahkan perbukitan.

Di Jawa Tengah, Semarang menjadi satu-satunya pelabuhan yang mengirim barang-barang hasil perkebunan ke Eropa, sehingga pelabuhan Semarang menjadi

⁶ Tim Telaga Bakti, *op. cit.*, hlm. 17

⁷ Denys Lombard, *Nusa Jawa: Silang Budaya Batas-Batas Pembaratan, Jilid I*, (Jakarta: Gramedia, 2000), hlm. 139.

terminal bagi hasil-hasil perkebunan yang berasal dari Tegal, Pekalongan, Jepara, Pati, Gundih, Purwodadi, Yogyakarta, dan Solo. Dengan demikian Semarang sebagai kota pelabuhan memiliki arti yang sangat penting bagi kelangsungan perekonomian pemerintah Hindia Belanda. Setelah jalur Semarang-Tanggung sepanjang 25 km diresmikan pada 10 Agustus 1876, selanjutnya mulai dibangun berbagai jalur trem di berbagai wilayah, misalnya di *Vorstenlanden* jalur Yogyakarta-Brosot, jalur trem Yogyakarta-Magelang-Parakan, dan jalur trem Surakarta-Boyolali, yang semuanya dikelola oleh NIS.⁸ Jalur Semarang-Yogyakarta dibangun melewati Magelang, Secang, dan Ambarawa.

Berkembangnya sistem transportasi darat, khususnya pembangunan jalan kereta api memiliki akibat yang paling besar terhadap prasarana di pedesaan. Pembangunan jaringan transportasi telah menyediakan rute-rute transportasi baru, terciptanya desa-desa baru dengan bergabungnya jaringan-jaringan pasar dan perbaikan-perbaikan jaringan transportasi pribumi.⁹ Perubahan-perubahan prasarana diikuti oleh bertambahnya arus barang-barang dagangan melalui sistem pasar yang saling berkaitan satu dengan yang lainnya. Oleh karena itu, hubungan antara kota-kota dengan desa-desa menjadi lebih erat. Hal ini berarti pula lebih terbukanya desa-desa terhadap pengaruh dunia luar. Dengan semakin kuatnya hubungan antara kota-kota dengan desa-desa berdampak pula pada semakin intensifnya kontrol pusat atas pemerintahan pedesaan.¹⁰

Bertambah ramainya kota-kota kecil yang dilalui jalan dan jalur kereta api menarik perhatian masyarakat desa untuk mencari pekerjaan. Masyarakat dapat memanfaatkan hiruk pikuk kesibukan di sekitar stasiun maupun di sekitar jalur kereta api untuk membuka warung-warung maupun tempat penginapan.

F. Historiografi Yang Relevan

Beberapa hasil karya yang relevan dengan penelitian ini adalah karya Sri Retna Astuti dalam jurnal *Jarahnitra* yang berjudul “Kereta Api Ambarawa-Yogyakarta: Suatu Kajian Sejarah Sosial Ekonomi pada Abad ke-19”. Ambarawa merupakan salah satu wilayah penting bagi pemerintahan Hindia Belanda, yaitu sebagai daerah

⁸ Takashi Shiraishi, *Zaman Bergerak: Radikalisme Rakyat di Jawa 1912-1926*, (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1997), hlm. 11.

⁹ Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, (Yogyakarta: PAU Studi Sosial UGM, 1989), hlm. 135.

¹⁰ *Ibid.*

pertahanan militer. Oleh karena itu, pembangunan jalur kereta api di Ambarawa selain untuk kepentingan ekonomi juga untuk kepentingan militer. Pembangunan jalur kereta api di wilayah ini membawa dampak sosial ekonomi bagi pemerintah dan masyarakat.

Karya lainnya adalah tulisan Rachmat Susatya yang berjudul “Pengaruh Perkeretaapian di Jawa Barat pada Masa Kolonial”. Dalam karyanya ini dijelaskan mengenai pengaruh kereta api bagi masyarakat Jawa Barat pada masa kolonial yaitu berkembangnya ekonomi masyarakat. Dijelaskan pula di dalamnya mengenai perusahaan yang menangani pembangunan jalur kereta api di Jawa Barat.

G. Metode Penelitian

Penelitian yang digunakan dalam karya tulis ini adalah penelitian kepustakaan (*library research*). Penelitian ini menggunakan metode historis, yang terdiri dari empat langkah yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi.¹¹ Heuristik merupakan aktivitas mencari, menghimpun, dan mengumpulkan sumber-sumber sejarah. Data-data dikumpulkan melalui studi kepustakaan antara lain di berbagai perpustakaan di Daerah Istimewa Yogyakarta dan badan arsip. Termasuk sumber primer dalam penulisan ini antara lain *Besluit* 17 Mei 1901 No. 3 tentang keputusan pembangunan dan pengoperasian jalur Secang-Parakan, *Regering Almanak* tahun 1920 mengenai jalur kereta Yogyakarta dengan daerah pedalaman. Sumber-sumber sekunder digunakan untuk melengkapi data-data dan *cross examination*.

Langkah berikutnya adalah kritik sumber yaitu kegiatan meneliti kesejatan atau keaslian sumber-sumber baik fisik maupun informasinya sehingga dapat menghasilkan fakta yang benar-benar dapat dipertanggungjawabkan. Kritik sumber meliputi dua langkah yaitu kritik ekstern dan intern. Kritik ekstern bertujuan untuk menentukan otentisitas sumber baik keaslian sumber, tanggal, waktu pembuatan, serta pengarang. Kritik intern bertujuan untuk menentukan kredibilitas sumber dilihat dari segi isi atau informasinya.

¹¹ Tentang metode sejarah lihat antara lain Louis Gottschalk, “Understanding History” terj. Nugroho Notosusanto, *Mengerti Sejarah*, (Jakarta: Yayasan Penerbit Universitas Indonesia, 1986), Gilbert J. Garaghan, *A Guide to Historical Method*, (New York: Fordham University Press, 1957).

Langkah ketiga adalah interpretasi, yaitu kegiatan untuk merangkai fakta-fakta sejarah sehingga memberi bentuk kesatuan peristiwa masa lampau. Langkah terakhir adalah pendeskripsian secara logis dan sistematis data-data yang telah diolah secara analitis ke dalam bentuk tulisan (historiografi).

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan ekonomi dan pendekatan sosial. Pendekatan ekonomi menurut Sidi Gazalba merupakan penjabaran dari konsep-konsep ekonomi sebagai pola distribusi, alokasi, dan konsumsi yang berhubungan dengan sistem sosial dan stratifikasinya yang dapat mengungkapkan peristiwa atau fakta dalam keadaan ekonomi sehingga dapat dipastikan hukum dan kaitannya.¹² Pendekatan ekonomi dalam penelitian ini akan digunakan untuk mengetahui kondisi ekonomi masyarakat dan dasar-dasar perekonomiannya. Pada dasarnya pembangunan jalur kereta api dan stasiun di daerah-daerah terpencil memberikan pemasukan bagi pemerintah maupun perusahaan-perusahaan perkebunan dan pabrik-pabrik.

Pendekatan sosiologi atau pendekatan sosial adalah suatu pendekatan yang meneropong segi-segi sosial peristiwa yang dikaji, umpamanya golongan sosial mana yang berperan, serta nilai-nilai hubungan dengan golongan lain, dan lain sebagainya.¹³ Pendekatan sosial bertujuan untuk mempelajari manusia sebagai anggota golongan atau masyarakat yang terikat dalam ikatan-ikatan adat, kebiasaan, kepercayaan agama, dan tingkah laku. Teori interaksionisme simbolis Max webber menjelaskan interaksi dan komunikasi antar individu maupun kelompok menggunakan simbol-simbol, antara lain berupa alat komunikasi dan transportasi. Semakin baiknya transportasi suatu daerah akan membawa arus informasi ke daerah lain. Mobilitas semakin meningkat sebagai reaksi atas informasi yang diperoleh dari orang lain dari daerah lain. Pendekatan ini untuk melihat pengaruh sosial ekonomi atas perkembangan kereta api di Jawa Tengah dan Yogyakarta tahun 1864-1930.

¹² Sidi Gazalba, *Pengantar Sejarah sebagai Ilmu*, (Jakarta: Bharata, 1966), hlm. 32.

¹³ Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, (Jakarta: Gramedia, 1993), hlm. 4.

BAB II

PEMBANGUNAN DAN PERKEMBANGAN

JALUR KERETA API YOGYAKARTA DAN JAWA TENGAH

A. Kebutuhan Transportasi Baru

Sejak tahun 1830 pemerintah Kolonial Hindia Belanda memberlakukan Sistem Tanam Paksa, yaitu penyerahan wajib komoditi ekspor (lada, cengkih, pala, nila, teh, kayu manis, tembakau, kopi, dan gula) kepada pemerintah kolonial, sangat mirip dengan sistem penyerahan wajib yang dilaksanakan oleh VOC atas tanaman kopi di Priangan pada abad ke-18. Sistem tanam paksa mendatangkan keuntungan yang sangat besar bagi pemerintah kolonial, khususnya dari hasil ekspor kopi dan gula. Setelah melalui perdebatan politik di negeri Belanda, secara bertahap sistem yang sangat mengeksploitasi tanah dan tenaga kerja rakyat ini mulai dihapuskan secara bertahap, dimulai dari tanaman yang paling sedikit mendatangkan keuntungan, dan terakhir adalah tanaman kopi di Priangan yang baru dihapuskan pada awal tahun 1917.

Periode 1870-1900 merupakan periode liberalisme, ketika untuk pertama kalinya dalam sejarah kolonial kaum pengusaha dan pemodal swasta diberi peluang usaha sepenuhnya untuk menanamkan modal dalam berbagai kegiatan usaha di Indonesia terutama dalam industri-industri perkebunan besar baik di Jawa maupun di luar Jawa. Pada periode liberal ini banyak pengusaha swasta Belanda dan negara Eropa lainnya yang mendirikan berbagai industri perkebunan komoditas ekspor seperti kopi, tebu, teh, kina, dan nila. Pada tahun 1885 nilai ekspor swasta telah mencapai jumlah sepuluh kali lipat dari ekspor pemerintah.

Melalui Undang-Undang Agraria (*Agrarische Wet*) 1870 pembukaan perkebunan-perkebunan besar dimungkinkan. Undang-undang tersebut membuka peluang bagi pihak asing untuk menyewa tanah dari rakyat Indonesia bagi kepentingan usaha-usaha perkebunan. Perusahaan perkebunan dan luas tanah perusahaan perkebunan terus meningkat. Pada pertengahan abad ke-19 terjadi peningkatan sewa tanah di Vorstenlanden. Pada tahun 1855 tanah di Karesidenan Surakarta disewa oleh swasta seluas 30.000 bau, meningkat menjadi 160.000 bau

pada tahun 1860, dan menjadi 200.000 bau pada tahun 1864.¹⁴ Sebagian besar lahan yang disewa pada awalnya untuk penanaman kopi. Selain itu juga digunakan untuk perkebunan tebu, tembakau, dan nila. Di Vorstenlanden tanaman perkebunan terpenting adalah tebu, disusul tembakau. Pada tahun 1914, di Yogyakarta terdapat 34 perusahaan perkebunan, 17 di antaranya adalah perkebunan tebu.

Pertumbuhan industri perkebunan di Indonesia juga dipacu dengan pembukaan terusan Zues pada tahun 1869, yang memperpendek jarak tempuh antara Indonesia dengan Eropa. Perkembangan transportasi yang terjadi di dunia juga berpengaruh di Indonesia demi kepentingan kelancaran perdagangan. Pembangunan pelabuhan dilakukan, misalnya pada tahun 1877 mulai dibangun Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan Semarang menjadi pelabuhan terpenting di Jawa Tengah, sebagai pelabuhan penampung bagi hasil-hasil panen dari daerah-daerah kerajaan dan Karesidenan Kedu. Semarang menjadi satu-satunya pelabuhan di Jawa Tengah yang mengirim hasil produksi pertanian ke Eropa sehingga menjadi terminal bagi barang-barang yang berasal dari Tegal, Pekalongan, Jepara, Pati, Gundih, Purwodadi, Yogyakarta, dan Solo.

Tegal dan Pekalongan merupakan daerah penghasil gula komersial dalam skala besar. Produksi gula telah ada di kedua wilayah tersebut, bahkan sebelum masa tanam paksa. Setelah tahun 1830 terjadi perubahan yang cepat dalam industri gula. Di kedua karesidenan itu terdapat sekitar 12 pabrik gula skala besar yang lengkap yang dimiliki oleh orang-orang barat. Industri gula Pekalongan-Tegal menopang sekitar 10% dari pendapatan gula seluruh daerah koloni. Menjelang tahun 1914 jumlah pabrik gula meningkat menjadi 18 dan daerah yang setiap tahun ditanami tebu menjadi semakin luas. Pada pertengahan abad ke-19 sekitar 3600 hektar tanah ditanami tebu di Pekalongan-Tegal. Sampai awal depresi 1930-an angka tersebut naik hingga mendekati 18.000 hektar. Jika diukur dari jumlah gula yang dihasilkan per hektar dari tebu yang dipanen, produktivitas meningkat hampir tujuh kali lipat antara tahun 1850 dan 1929.¹⁵ Peningkatan produksi industri perkebunan

¹⁴ Takashi Shiraishi, *Zaman Bergerak*, (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 2005), hlm. 12.

¹⁵ G.R. Knight, “Kuli-kuli Parit, Wanita Penyang, dan Snijvolk: Pekerja-pekerja Industri Gula Jawa Utara Awal Abad ke-20”, dalam J. Thomas Linblad (ed.), *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia: Berbagai Tantangan Baru*, (Jakarta: LP3ES, 2000), hlm. 104-105.

merangsang kebutuhan transportasi darat yang dapat mendukung perkembangan perdagangan.

Jalan darat berkembang sebelum munculnya jalan kereta api, bersamaan dengan munculnya kota perdagangan di sepanjang pantai utara. Pengangkutan dan perdagangan sudah berjalan sejak tahun 1755, meskipun dalam kapasitas dan jarak angkut yang terbatas. Pengangkutan jarak jauh dilakukan dengan menggunakan gerobak dan cikar yang dapat menempuh jarak 40 paal sehari. Di sepanjang jalan terdapat tempat beristirahat sebelum melanjutkan perjalanan kembali. Selain itu disediakan pula bengkel gerobak dan penyewaan hewan seperti kuda untuk memperlancar transportasi. Jalan darat semakin terasa penting ketika sistem tanam paksa diberlakukan, sehingga lalu lintas darat semakin dikembangkan, antara lain dengan membuka jalur kereta api yang menghubungkan daerah-daerah penghasil perkebunan dengan pelabuhan.

Pesatnya perkembangan perkebunan di wilayah Vorstenlanden semakin meningkatkan kebutuhan terhadap transportasi yang baik. Kebutuhan perkebunan terhadap rel kereta sangat mendesak, sehingga sejak tahun 1864 mulai dibuka jalur kereta api antara Vorstenlanden dan Semarang. Jalur ini melintasi beberapa wilayah kabupaten yang secara geografis berdekatan dengan sentra perkebunan, yaitu Kota Surakarta, Kabupaten Klaten, dan Boyolali. Kemudian pembangunan jalan kereta api diperluas ke seluruh Jawa dan di beberapa daerah di luar Jawa seperti Sumatera. Alasan mendasar pembangunan jalan-jalan kereta api adalah untuk memperbaiki fasilitas transportasi bagi pengangkutan hasil produksi pertanian dari daerah pedalaman ke pelabuhan-pelabuhan dan membawa barang-barang impor dari pelabuhan ke daerah pedalaman.

Rute Semarang-Kedu-daerah kerajaan di pedalaman merupakan prioritas pertama untuk perbaikan, karena daerah-daerah ini dipertimbangkan menguntungkan dan padat penduduknya. Wilayah ini menghasilkan beberapa hasil panen yang penting seperti nila, gula, dan kopi. Akan tetapi wilayah ini memiliki sarana transportasi yang terbatas dan lebih mahal dibandingkan daerah-daerah lainnya, sehingga wilayah ini menjadi prioritas utama pemerintah dalam pembangunan jalan kereta api.¹⁶ Selain untuk kebutuhan ekspor impor, kereta api juga dibangun untuk

¹⁶ Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, (Yogyakarta: Pusat Antar Universitas Studi Sosial, 1989), hlm. 108.

mengangkut barang-barang kebutuhan masyarakat seperti bahan bangunan, kayu olahan, kayu bakar, arang kayu, dan berbagai kebutuhan pokok masyarakat.

B. Perusahaan Kereta Api dan Lintasannya

Hingga akhir kuartal pertama abad XX hampir seluruh Pulau Jawa telah terhubung dengan jaringan jalan rel. Perluasan jaringan jalan rel didasarkan bukan hanya pada kepentingan ekonomi semata-mata, melainkan juga menyangkut masalah pasifikasi (penguasaan) daerah yang banyak mengalami pergolakan (seperti Banten) dan pembukaan daerah-daerah isolasi seperti daerah Banjar dan Parigi. Di samping pertimbangan dan pengembangan administrasi pemerintahan dan pengembangan kota.¹⁷ Dalam perkembangan jalan rel di Indonesia terdapat dua macam alat transport, yaitu kereta api dan trem. Kereta api digunakan sebagai alat transport untuk menempuh perjalanan jarak jauh dan mengangkut penumpang orang serta barang. Trem merupakan alat transport yang digunakan untuk menempuh perjalanan jarak dekat dan hanya mengangkut penumpang orang semata-mata.

Pembangunan kereta api di Jawa Tengah ditangani baik oleh pihak pemerintah maupun perusahaan swasta. Kereta api di Jawa pertama kali ada di Jawa Tengah yang menghubungkan antar kota Semarang-Vorstenlanden. Di Karesidenan Semarang, lalu lintas kereta api dan trem seluruhnya ditangani oleh perusahaan kereta api Hindia Belanda atau *Nederlandsch Indische Spoorwegmaatschappij* (NIS). Perusahaan kereta api swasta lain di Semarang adalah *Semarang-Cheribon Stoomtram-maatschappij* (SCS) dan *Semarang Joana Stoomtram-maatschappij* (SJS).

Jalur kereta api yang diselenggarakan oleh perusahaan-perusahaan tersebut sebagai berikut:¹⁸

1. SCS membangun lintas Semarang-Cirebon dengan cabang-cabangnya ke Kendal.
2. NIS membangun lintas Semarang-Surabaya melalui Gundih dan Cepu.
3. NIS membangun lintas Semarang-Surakarta-Yogyakarta melalui Kedungjati.
4. NIS membangun lintas Semarang-Kedungjati-Ambarawa-Magelang-Yogyakarta.

¹⁷ Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900, dari Emporium sampai Imperium*, Jilid I, (Jakarta: Gramedia, 1987), hlm.364.

¹⁸ *Memori Residen Semarang 1977*: XLIX.

5. SJS membangun lintas Semarang-Demak-Kudus-Pati-Rembang.

SJS mengusahakan pembuatan jalur kereta api tram atau *Stoomtram* yang berkecepatan di bawah 37 mil per jam sedangkan pembuatan jalannya dimulai tahun 1881 dan selesai tahun 1882. Tahun-tahun tersebut juga merupakan perluasan pembuatan jalur-jalur jalan kereta api, misalnya pembuatan trayek ke Mayong tahun 1887, trayek Demak-Blora tahun 1894. Pada tahun 1889 NIS mendirikan angkutan di dalam kota, dan pusat NIS adalah Stasiun Tawang dan dimaksudkan sebagai stasiun pusat dari semua kereta api dari dan ke Semarang. Stasiun NIS lainnya adalah Stasiun Poncol.¹⁹

Stasiun Semarang Poncol (SCS) dan Stasiun SJS di Jurnatan belum tersambung dengan stasiun Tawang milik NIS. Sebenarnya koordinasi dan kerjasama pengoperasian jaringan kereta api yang sangat perlu bagi pengangkutan secara efisien dan terpadu telah diupayakan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda. Melalui *Koninklijk Besluit* 4 Juli 1878 no. 11, stbl.No. 234, sejak tahun 1878 *Staatspoorwegen* (SS) telah ditugasi untuk melakukan pengawasan terhadap jalan rel swasta. Namun sejak semula telah tampak jelas bahwa perusahaan-perusahaan kereta api swasta hanya mementingkan keuntungannya sendiri. Tidak terhubungkannya stasiun-stasiun Semarang Poncol (SCS) dan Semarang Jurnatan (SJS) dengan stasiun NIS Semarang Tawang menyebabkan angkutan dari sebelah barat Semarang untuk jurusan-jurusan Surabaya, Surakarta/Yogyakarta, Rembang dan Blora harus ganti kereta api di Semarang. Dengan demikian keadaan ini sangat menguntungkan bagi NIS.

Keuntungan lain diperoleh NIS ketika membangun lintas Yogyakarta-Srandakan. Pemerintah sebenarnya menghendaki lebar sepur 1067 mm sesuai dengan jalan rel lintas Bogor-Yogyakarta milik pemerintah (SS) yang sedang dibangun. NIS berhasil mempertahankan lebar sepur 1435 sehingga angkutan gula dan tembakau tidak dapat mengalir melalui lintas jalan rel 1067 mm milik SS ke pelabuhan Cilacap, tetapi melalui jalan rel 1435 mm milik NIS ke Semarang.

Daerah monopoli NIS antara Yogyakarta dan Surakarta menimbulkan kesulitan besar bagi penguasaan sistem angkutan melalui jalan rel oleh SS. Oleh karena adanya perbedaan ukuran rel antara SS dan NIS menimbulkan hambatan bagi angkutan karena harus berganti kereta atau gerbong. Keadaan ini dimanfaatkan oleh NIS untuk

¹⁹ Rachmat Susatya, *Pengaruh Perkeretaapian di Jawa Barat pada Masa Kolonial*, (Bandung: tanpa penerbit, 2008), hlm. 19.

mengambil keuntungan. Agar angkutan tidak perlu ganti gerbong atau kereta maka pada ruas jalan milik NIS boleh dipasang batang rel ketiga sesuai ukuran rel milik SS dengan kesepakatan sebagai berikut:²⁰

1. Pemasangan batang rel ketiga ditanggung pemerintah.
2. Setelah selesai dipasang, batang rel ketiga itu menjadi milik NIS.
3. Angkutan lokal antara Surakarta dan Yogyakarta sampai Srandakan menjadi monopoli NIS.

Pemasangan batang rel ketiga selesai pada tanggal 15 Juli 1899 tetapi baru mulai digunakan pada 1 Februari 1905. Di daerah ini SS yang hanya mempunyai hak untuk memakai rel ketiga dengan membayar uang sewa kepada NIS tidak mempunyai kebebasan baik untuk mengatur dinasnyapun maupun dalam menetapkan tarif-tarifnya. Kereta api SS hanya boleh berlalu tanpa berurusan sedikit pun dengan angkutan lokal. Angkutan komoditas ekspor yang sangat penting seperti tembakau dan gula tetap ada di tangan NIS.

Setelah melalui perundingan yang memakan waktu lama, dalam tahun 1922 diputuskan agar NIS dengan mendapat kompensasi tertentu akan membangun suatu jalan rel hubungan bebas antara Yogyakarta dan Surakarta yang akan disewa SS. Dalam tahun 1924 perundingan mencapai kemajuan meskipun pembangunan jalan rel baru terlaksana sekitar tahun 1931.²¹

C. Lintas Semarang-Surakarta-Yogyakarta

Pembangunan lintas Semarang-Surakarta-Yogyakarta dimulai sejak 17 Juni 1864 oleh NISM, dan dalam waktu tiga tahun telah terselesaikan ruas jalan sepanjang 25 km sampai Desa Tanggung dan mulai dioperasikan pada 10 Agustus 1867. Setahun kemudian rute Tanggung-Kedungjati selesai dibangun dan dioperasikan pada tanggal 19 Juli 1868.²² Ruas jalan rel Kedungjati hingga Surakarta dapat diselesaikan dan digunakan untuk angkutan umum mulai tanggal 10 Februari 1870. Pada awal tahun 1871 pembangunan jalan rel Surakarta-Yogyakarta dilanjutkan, dan pada 1 Januari 1873 sudah dapat dibuka jalan rel untuk angkutan umum sampai

²⁰ Imam Subarkah *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992), hlm. 12

²¹ *Ibid.*, hlm. 20.

²² Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992), hlm. 9

Yogya Lempuyangan. Sementara itu lintas jalan rel cabang dari Kedungjati ke Ambarawa (Willem I) mulai digunakan untuk umum sejak 21 Mei 1873.²³

1. Lintas *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS)

Berhasilnya pembangunan jalan rel oleh SS dan NISM membangkitkan minat perusahaan-perusahaan swasta untuk membangun jaringan jalan rel. Beberapa perusahaan mulai mengajukan permintaan konsesi. Tawaran ini disambut pemerintah mengingat mendesaknya kebutuhan untuk memperbaiki sistem transportasi dalam menghadapi masalah semakin melimpahnya hasil produksi. Oleh karena itu sekitar tahun 1880an dikeluarkan konsesi-konsesi kepada beberapa perusahaan kereta api swasta, antara lain *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS) yang membangun lintas Semarang-Lasem (1883-1900), Lasem-Jatigoro (1914-1919), Demak-Blora (1884-1894), Rembang-Cepu (1901-1903), Purwodadi-Gundih (1884), Wirosari-Kradenan (1898), dan Kudus-Pecangakan (1887-1895).²⁴ Daerah-daerah lintas kereta tersebut merupakan daerah penghasil gula, kapuk, kayu jati, tras, dan bahan-bahan bangunan lainnya, dan merupakan tambang emas bagi SJS. Di dalam Kota Semarang SJS membangun lintas jalan rel dari Jurnatan ke Jomblang dan dari Jurnatan melalui Jalan Bojong dan Bulu sampai Banjir Kanal Barat.

Beberapa perusahaan swasta lain yang membangun rute di Jawa Tengah antara lain: *Javaasche Spoorweg Maatschappij* (JSM) yang mendapat konsesi tahun 1882 dan membangun jalan rel lintas Tegal-Balapulang. JSM dalam operasionalnya tidak beruntung, tidak memperoleh laba dari kegiatan perusahaannya, sehingga kemudian diambil alih oleh SCS.²⁵ *Poerwadadi-Gundih Stoomtram Maatschappij* (PGSM) mendapat konsesi tahun 1883. Perusahaan ini juga mengalami hal yang sama sehingga kemudian diambil alih oleh SJS pada tahun 1892.²⁶ *Solosche Tramweg Maatschappij* (SoTM) yang mendapat konsesi tahun 1890 membangun jalan rel lintas Solo-Boyolali sekitar tahun 1892 sebagai trem yang ditarik kuda, kemudian tahun 1900 sebagai trem biasa. *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS) mendapat

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*, hlm. 11.

²⁵ Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia, Jilid I*, (Bandung: Angkasa, 1997), hlm. 70.

²⁶ *Ibid.*

konsesi tahun 1893 membangun jalan rel lintas Maos-Purbalingga dan lintas Banjarnegara-Wonosobo antara tahun 1896-1917.²⁷

2. Jalur Yogyakarta-Brosot dan Yogyakarta-Pundong

Perluasan jalan kereta api dilakukan di Yogyakarta ke wilayah pedesaan mendekati wilayah perkebunan seperti di Regentschap Bantul, Regentschap Sleman, dan Regentschap Kalasan. Pembangunan jalan kereta api di Regentschap Bantul meliputi dua rute yaitu Jogja-Brosot dan Jogja-Pundong. Untuk wilayah Regenschap Sleman dengan rute Jogja-Willem I.

Jalur kereta api Jogja-Brosot dan Jogja Pundong dibangun untuk memenuhi permintaan jasa pengiriman yang lebih cepat dan efisien. Daerah-daerah Kasunanan Surakarta dan Kasultanan Yogyakarta menarik perhatian untuk dibangun lintas jalan kereta api karena daerah-daerah tersebut merupakan penghasil tembakau dan gula yang melimpah. Pembangunan dua rute ini diharapkan mampu mengatasi panen yang terus melimpah, dibangun sampai ke pelosok pedesaan untuk memudahkan perkebunan dan pabrik pengolahan mengirim hasil perkebunan dan produksi.

Jalur Jogja-Brosot dibangun dua tahap. Tahap pertama dibangun Jogja-Srandakan sepanjang 23 km. NISM mendapatkan izin untuk membangun jalan rel dari Kota Yogyakarta ke Srandakan di dekat pantai laut selatan daerah Kasultanan Yogyakarta. Lintas ini mulai dibuka pada tanggal 21 Mei 1895.²⁸ Tahap kedua jalur Srandakan-Brosot sepanjang 1 km yang selesai dibangun dan mulai dibuka untuk umum pada 1 April 1916.²⁹

Pembangunan jalur lintasan kereta api Jogja-Pundong dilakukan secara bertahap. Jalurnya meliputi Jogja-Pasar Gede pada 15 Desember 1917, Pasar Gedeh-Maguwo sepanjang 4 km. Jalur Jogja-Pasar Gede-Keraton Pleret-Barongan-Pundong dibuka untuk umum pada 15 Januari 1919 dengan keseluruhan panjang jalur 27 km.³⁰ Jalur ini melewati beberapa pabrik gula, antara lain pabrik gula Kedaton Pleret dan Pabrik gula Pundong.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Regering Almanak voor Nederlandsch Indie 1915*, Eerste Dedeelte, (Batavia: Landsdrukkerij, 1915), hlm. 458.

²⁹ *Regering Almanak voor Nederlandsch Indie 1920*, Eerste Dedeelte, (Batavia: Landsdrukkerij, 1920), hlm. 496.

³⁰ *Encyclopaediae van Nederlandsch-Indie*, Tweede Druk, Vierde Deel Soemb-Z, (Leiden: N.V.E.J. Brill Martinus Nijhoff, 1921), hlm. 75.

3. Jalur Yogyakarta-Magelang

Jalur Yogyakarta-Magelang mulai beroperasi pada tanggal 1 Juli 1898, dioperasikan oleh *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS). Jalur ini menghubungkan Jogja-Sleman-Tempel-Muntilan-Blabak dan Magelang. Stasiun yang ada pada jalur tersebut adalah Stasiun Magelang Kota, Magelang Pasar, Banyurejo, Mertoyudan, Japonan, Blondo, Blabak, Pabelan, Muntilan, Dangeyan, Tegalsari dan Semen.

Stasiun Magelang Kota merupakan stasiun utama pada waktu itu. Jalur rel KA antara Stasiun Magelang Pasar dan Stasiun Magelang Kota sepanjang kurang lebih 2 km melewati pusat kota yaitu Aloun-aloun dan Kawasan Pecinan. Di timur alun-alun didirikan *stootplaats*, yaitu semacam halte tempat menaikturunkan penumpang tetapi bukan stasiun. *Stootplaats* ini juga berfungsi untuk mengangkut kiriman paket/surat dari kantor pos Magelang.

Di awal beroperasinya jalur KA Jogja Magelang dioperasikan berbagai jenis loko kereta api, salah satunya C24 buatan *Werkspoor* yang beroperasi sejak tahun 1909. Loko uap ini berbahan bakar kayu jati yang digunakan untuk mendidihkan air di ketel uap sebagai sumber tenaga. Oleh masyarakat loko ini disebut “sepur kluthuk” atau “sepur trutug” karena pada cerobong loko keluar uap yang berwarna hitam pekat dan mengeluarkan suara “nguk...nguuk...nguuuk..”.

4. Jalur Magelang-Secang-Temanggung-Parakan

Setelah pembangunan jalur Semarang-Tanggung di Grobogan selanjutnya dibangun berbagai jalur di berbagai kota di tanah Jawa. Jalur Magelang-Secang beroperasi tanggal 15 Mei 1903, jalur Secang-Temanggung beroperasi pada 3 Januari 1907, jalur Secang-Ambarawa beroperasi 1 Februari 1905, dan jalur Temanggung-Parakan beroperasi 1 Juli 1907.

Tabel berikut merupakan nama perusahaan kereta api dan jalur yang dibangunnya:

Tabel 1
Perusahaan dan Jalur Kereta Api di Jawa Tengah dan Yogyakarta

Jalur	Peresmian	Panjang (KM)	
Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij (388,5 KM)			
Jalur Utama			
Semarang-Jomblang	1 Des 1882		4,4
Semarang-Banjir Kanal			3,8
a. Semarang-Bulu	12 Maret 1883	3	
b. Bulu-Banjir Kanal	4 Nov 1889	0,8	
Semarang-Stasiun NIS	12 Maret 1883		1
Semarang-Klein Boom	2 Juli 1883		2,5
Jalur Luar			
Semarang-Joana			87,2
a. Semarang-Genuk	2 Juli 1883	6,1	
b. Genuk-Demak	27 Sept 1883	19,7	
c. Demak-Kudus	15 Maret 1884	26,4	
d. Kudus-Pati	19 April 1884	21,2	
e. Pati-Juwana	19 April 1884	13,8	
Juwana-Lasem	1 Mei 1900		36,2
Juwana-Taju			24,5
a. Juwana-Bulumanis	15 Agt 1899	15,6	
b. Bulumanis-Taju	1 Mei 1900	8,9	
Kudus-Pecangakan-Welahan			27,3
a. Kudus-Mayong	6 Sept 1887	11,5	
b. Mayong-Pecangakan	5 Mei 1895	10,3	
c. Mayong-Welahan	10 Nov 1900	5,5	
Demak-Blora			104,1
a. Demak-Godong	15 Nov 1888	20,8	
b. Godong-Purwodadi	1 April 1889	18	
c. Purwodadi-Wirosari	1 Okt 1889	21,4	
d. Wirosari-Kunduran	16 Sept 1893	18,3	
e. Kunduran-Ngawen	22 Maret 1894	10,3	
f. Ngawen-Blora	13 Sept 1894	15,3	
Purwodadi-Gundih	1 Jan 1892		17,3
Wirosari-Kradenan	1 Nov 1898		8,2
Rembang-Cepu			72
a. Rembang-Blora	15 Jun 1902	36,8	
b. Blora-Cepu	1 Nov 1901	33,4	
c. Verbindingslijn Cepu	1 Feb 1903	1,8	
Serajoedal Stoomtram-Maatschappij (90,6 KM)			
Maos-Purwokerto	16 Juli 1896	29	
Purwokerto-Sukaraja	5 Des 1896	8,6	
Sukaraja-Purworejo	2 Juli 1897	16,1	
Purworejo-Banjarnegara	18 Mei 1898	30,4	
Banjarsari-Purbalingga	1 Juli 1900	6,5	

Semarang-Cheribon Stoomtram-Maatschappij (323,3 KM)			
Semarang-Kendal	2 Mei 1897	29,6	
Kendal-Weleri	1 Nov 1897	18,5	
Weleri- Pekalongan	1 Des 1898	49,6	
Pekalongan-Pemalang	1 Feb 1899	33,8	
Pemalang-Tegal	23 Juni 1898	29,3	
Tegal-Brebes	15 Nov 1897	12,2	
Brebes-Losari	8 Mei 1898	27,3	
Weleri-Besokor	1 April 1901		3,6
Tegal-Slawi	22 Agt 1886	14,9	
Slawi-Balapulang	17 Nov 1886	9,6	
Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij			
Jogja Tugu-Brosot/Srandakan	21 Mei 1895		23,4
Jogjakarta-Willem I			
a. Jogja-Magelang	1 Juli 1898	46,8	
b. Magelang-Secang	15 Mei 1903	10	
c. Secang-Willem I	1 Feb 1905	27	
d. Secang-Temanggung	3 Jan 1907	13,8	
e. Temanggung-Parakan		11	
Solo-Boyolali	1 Jan 1906	27,9	

Sumber: *Gedenkboek der Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij, de Tramwegen op Java*, bagian lampiran, tanpa halaman

D. Tenaga Kerja

Tenaga kerja yang terlibat dalam pembangunan jalur kereta api terdiri dari tenaga ahli (insinyur) yang melakukan pekerjaan-pekerjaan teknis seperti merancang dan tenaga kuli yang mengerjakan pekerjaan-pekerjaan fisik seperti penggalian dan penimbunan tanah, pengangkutan bahan material, dan lain-lain.

Pembangunan jalan kereta api membutuhkan tenaga kuli yang cukup banyak. Untuk mendapatkannya biasanya dilakukan melalui perantara yang berperan sebagai pengerah kuli. Orang-orang yang terlibat dalam pengerahan kuli tersebut biasanya adalah orang-orang Cina.³¹ Sebagai contoh, proses pembangunan jalur kereta api antara Ambarawa-Secang, Magelang-Secang, dan Secang-Temanggung-Parakan tidak terlepas dari jasa seorang *aanemer* China bernama Ho Tjong An yang terlahir di Tungkwang, Canton, China pada tahun 1841.³² Sebagaimana disebutkan dalam

³¹ Agus Mulyana, "Kuli dan Anemer: Keterlibatan Orang Cina dalam Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan (1878-1924)", *Makalah Konferensi Nasional Sejarah VIII*, Jakarta 13-16 November 2006, hlm. 15.

³² Ryan Adhyatama, "Sejarah Perkeretaapian di Kota Magelang dan Sekitarnya", <https://kotatoeamagelang.wordpress.com>, diakses 12 September 2014

majalah *Sinpo* tahun 1919, dalam pembangunan jalur Ambarawa-Secang Ho Tjong An menerima biaya sebesar f390.000,- dengan jumlah kuli yang dipekerjakan setiap harinya tidak kurang dari 3000 orang. Sementara untuk membangun jalur Magelang-Secang dan Secang-Parakan ia menerima borongan seharga f350.000,-.³³ Biaya yang sangat besar tersebut dibutuhkan karena kondisi geografis menyebabkan jalur yang sulit, banyak bukit yang harus dipotong agar jalur kereta tidak terlalu menanjak.

Para pengerah kuli ini sudah mendapatkan uang muka terlebih dahulu dari Insinyur Kepala Proyek Bangunan sebagai bayaran awal untuk mendapatkan tenaga kuli. Kuli yang diperoleh melalui pengerahan seperti ini termasuk dalam kategori kuli bebas yang tetap. Mereka dicari oleh pengerah dari daerah tempat lajur kereta api akan dibangun. Apabila di daerah tersebut tidak diperoleh tenaga kuli maka akan dicari dari daerah lain.³⁴

Sebelum bekerja dalam pembangunan jalan kereta api para kuli sudah mendapatkan uang muka terlebih dahulu dari para pengerah. Uang tersebut merupakan ikatan kontrak kerja. Biasanya upah yang diberikan pada pekerja pembangunan jalan kereta api lebih besar dibandingkan upah sebagai kuli pada bidang pekerjaan lainnya seperti upah kerja di pabrik gula atau di perkebunan.

Upah pembangunan jalan kereta api sangat memengaruhi upah kuli pada bidang lainnya. Besarnya upah kuli pembangunan jalan kereta api sangat fluktuatif, tergantung pada situasi proses keberlangsungan pembangunan dan medan yang dihadapi. Pada awal pembangunan biasanya membutuhkan banyak kuli. Kebutuhan kuli yang begitu banyak akan mengakibatkan upah yang diterima relatif besar. Apabila pembangunan sudah menuju tahap penyelesaian dan tenaga kerja tidak banyak dibutuhkan, maka upah akan menurun.³⁵

Pembangunan jalan kereta api memerlukan biaya besar untuk menggaji maupun untuk pembelian berbagai perlengkapan dan alatnya. Pembayaran upah kerja dilakukan dengan melalui dua sistem, yaitu sistem upah harian dan upah borongan.³⁶ Pembuatan jalur Semarang-Vorstenlanden menggunakan tenaga upah yang berasal dari Blora, Rembang, Jepara, Grobogan, maupun Salatiga. Diperkirakan tenaga kerja yang dibutuhkan untuk pembangunan rel kereta api cukup banyak. Menurut Bordes,

³³ *Ibid.*

³⁴ Agus Mulyana, *loc.cit.*

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Rachmat Susatya, *Pengaruh Perkeretaapian di Jawa Barat pada Masa Kolonial*, (Bandung: tp, 2008), hlm. 39.

sekitar 9000 tenaga kerja dibutuhkan untuk membangun jalur Semarang-Tanggung sepanjang 25 km. Pekerjaan yang cukup berat seperti mengangkut dan meratakan tanah dikerjakan oleh kuli Jawa dengan upah antara 30 sen hingga f1 per hari pada tahun 1864 dan meningkat menjadi 40 sen hingga f1,5 per hari pada tahun 1867. Kuli Cina menerima upah lebih tinggi dari kuli Jawa.³⁷

Keahlian tenaga kerja terlatih seperti tukang kayu dan pandai besi dibutuhkan bagi pengerjaan bantalan dan pembuatan rel. Para tukang kayu sebagian besar berasal dari distrik Singen Kidul, Manggar, Grobogan, Purwadadi, Wirasari, Kragenan, dan Salatiga. Pengerjaan lain yang memerlukan keahlian khusus adalah pembuatan jembatan, saluran air, terowongan, lengkungan jalan kereta api, pagar, dan petunjuk jalan.³⁸

Pembangunan jalur kereta api di Yogyakarta juga menggunakan tenaga kerja dari pribumi maupun orang-orang Cina. Tenaga kerja yang dikerahkan untuk membangun jalur tersebut mencapai ribuan orang. Perlakuan kasar oleh para mandor sering diterima oleh kuli-kuli tersebut. Mandor-mandor dalam proyek pembangunan jalur kereta api sebagian besar dijabat oleh bekel, sedangkan untuk jabatan pengawas utama proyek dikendalikan oleh orang-orang Eropa. Para buruh seringkali memperlambat kerjanya untuk bisa mendapatkan upah lebih banyak. Strategi ini yang sering digunakan oleh para buruh untuk bisa mendapatkan penghasilan lebih banyak.

Dalam proses pembangunan jalur kereta api juga masih menghargai kepercayaan lokal masyarakat. Pada saat pembangunan masyarakat masih memiliki kepercayaan terhadap batu-batu, pohon-pohon, makam-makam, atau kawasan-kawasan yang dikeramatkan.³⁹ Sebagai contoh pada pembangunan jalur kereta api Magelang-Temanggung, mulai dari Payaman sampai ke Temanggung jalur rel tampak berkelok-kelok, sementara jalur rel yang biasanya dan seharusnya memiliki trek lurus. Pembelokan jalur-jalur kereta api ini dilakukan secara sengaja, karena jika tidak dibelokkan para kuli tidak mau mengerjakan pembangunan rel disebabkan kepercayaan lokal masyarakat tadi.

³⁷Waskito Widi Wardojo, *Spoor Masa Kolonial: Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*, (Solo: Bukutuju, 2013), hlm. 60.

³⁸*Ibid.*

³⁹Ryan, *op.cit.*

BAB III
DAMPAK SOSIAL EKONOMI
PEMBANGUNAN JALUR KERETA API

Pembangunan jaringan transportasi kereta api menyebabkan terjadinya perubahan dalam bidang sosial dan ekonomi masyarakat di sepanjang jalur tersebut. Kepadatan jalan semakin bertambah, sejajar dengan perluasan perkebunan tebu dan penambahan penduduk. Hal ini terjadi di daerah Jawa Tengah dan Yogyakarta. Indikator perubahan tersebut antara lain terlihat dari munculnya pusat-pusat perdagangan baru.

A. Dampak Ekonomi

1. Terbentuknya Pusat-Pusat Perdagangan Baru

Adanya transportasi kereta api telah merangsang dan menjadi daya tarik bagi pertumbuhan beberapa kampung-kampung baru seperti tempat-tempat perhubungan dan munculnya aktivitas perdagangan seperti tumbuhnya pasar-pasar tradisional baik di wilayah pedesaan maupun perkotaan. Pertumbuhan tempat baru semacam itu juga didorong oleh datangnya para buruh yang bekerja pada pembangunan jalan kereta api. Beberapa tempat perhubungan dan desa-desa baru di sepanjang jalur jalan kereta api antara lain Alas Tua, Tanggung, Kedungjati, Telawa, Padas, Serang, Gundi, dan Salam. Desa Kedungjati tumbuh menjadi desa yang penting dan menjadi tempat perhubungan yang menonjol antara Semarang dan daerah wilayah kerajaan.⁴⁰

Munculnya transportasi kereta api telah merangsang dan membuat daya tarik bagi munculnya aktivitas perdagangan seperti pasar pribumi baik di pedesaan maupun di perkotaan. Ada dua tipe pasar, yaitu pasar tetap dan berkala. Tipe pasar tetap terutama terdapat di pusat-pusat tingkat menengah dan tingkat lanjutan (distrik) dan pasar berkala terutama terdapat di desa-desa atau kampung-kampung. Di kota Solo pasar menengah terletak di sekitar jalan Wilheminastraat dan sekitar jalur trem kota arah Jebres-Purwosari. Pasar lainnya berada di sekitar halte pemberhentian kereta api. Lokasi pasar menengah berada di sekitar gudang-gudang pemerintah, perusahaan perdagangan, dan bangunan-bangunan pemerintah lainnya. Di pasar menengah para pedagang berasal dari berbagai suku bangsa seperti orang-orang

⁴⁰ Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, (Yogyakarta: Pusat Antar Universitas UGM, 1989), hlm. 120.

Eropa, Arab, India, dan para pedagang setempat yang merupakan pedagang terkemuka.⁴¹

Stasiun Magelang Pasar memiliki andil besar terhadap tumbuhnya Pasar Rejowinangun dan terminal. Sebagai wilayah yang dikelilingi oleh pegunungan dan banyak menghasilkan produk pertanian (padi, ketela, sayuran) dan perkebunan (tembakau, kopi, rempah-rempah, dll). Stasiun ini memiliki peran sangat vital sebagai pengangkut hasil bumi tersebut. Ketika para calon penumpang yang notabene adalah pedagang menunggu kereta datang mereka juga melakukan kegiatan transaksi jual beli. Pertumbuhan terminal terjadi karena pada waktu itu pengguna kereta api yang akan naik atau turun kereta api membutuhkan sarana transportasi menuju tempatnya masing-masing. Para pembawa hasil bumi juga membawa angkutan untuk mengangkut produknya.

Beberapa pasar lain di antaranya adalah Pasar Ledhoksari yang diperkirakan muncul setelah dibukanya stasiun kereta api Jebres pada tahun 1883 yang terletak sekitar 100 meter dari Pasar Ledhoksari. Stasiun Jebres memiliki empat arah sekaligus yaitu menuju Surabaya, stasiun kota (Sangkrah), menuju Semarang, menuju Yogyakarta melalui stasiun Balapan. Pasar Ledhoksari dikenal sebagai pasar yang menjual barang-barang kebutuhan sehari-hari terutama buah-buahan segar yang berasal dari pedesaan.⁴²

Pasar Kliwon merupakan pasar yang cukup besar yang ada di Kabupaten Temanggung. Penamaan pasar Kliwon terkait kebijakan pemerintah setempat untuk membantu pedagang keliling berdasarkan hari pasaran. Para pedagang akan berdagang di Temanggung pada hari pasaran Kliwon, kemudian bergeser ke Parakan pada hari pasaran Legi, bergeser lagi ke Ngadirejo pada pasaran Wage. Pada pasaran Paing mereka berdagang di Tembarak, dan pada pasaran pon mereka berdagang di Kranggan. Pasar Kliwon di Temanggung secara umum dibagi menjadi dua blok karena terbelah oleh jalan utama, yaitu blok Pasar Lor (utara) dan Pasar Kidul (selatan). Pasar-pasar yang terletak tidak jauh dari stasiun adalah Pasar Kranggan, Pasar Temanggung, Pasar Kedu, dan Pasar Parakan.⁴³

⁴¹ *Ibid.*, hlm. 128

⁴² Waskito Widi Wardoyo, *Spoor Masa Kolonial: Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*, (Solo: Bukutuju, 2013), hlm. 116.

⁴³ Husni Thamrin, Putut Trihusodo, dan Soediran, *Geger Doorstoot, Perjuangan Rakyat Temanggung 1945-1950*, (Temanggung: Badan Pembudayaan Kejuangan 45 Kabupaten Temanggung, 2008), hlm. 52.

Sementara di dekat Stasiun Srandakan dimanfaatkan masyarakat sekitar untuk berjualan. Masyarakat menjajakan makanan seperti pecel, gorengan, makanan kecil, hingga kerajinan-kerajinan buatan tangan. Pasar Mangiran tumbuh di dekat Stasiun Mangiran. Di tempat tersebut juga muncul pasar tradisional berdasarkan hari pasaran. Pada hari-hari pasaran para pedagang kecil berbondong-bondong datang dengan barang dagangan mereka.

Jaringan trem telah menghubungkan satu kota dengan kota lainnya di wilayah-wilayah perkebunan sehingga kota-kota itu bertambah ramai dan komunikasi antar wilayah dapat dilakukan dengan cepat. Misalnya di stasiun Sewu Galur dan Stasiun Brosot muncul semi kota kecil di sekitar stasiun tersebut. Di sepanjang stasiun muncul aktivitas ekonomi baru terutama perdagangan. Dibukanya jalur transportasi kereta api dari Yogyakarta menuju Sewu Galur mengakibatkan aksesibilitas komoditi perdagangan dari desa (wilayah sekitar pabrik gula Sewu Galur) ke kota maupun sebaliknya menjadi lancar. Di onderneming Sewu Galur selain sebagai penghasil industri gula juga sebagai daerah penghasil beras, kelapa, dan hasil pertanian lainnya dapat dijual ke kota bila kebutuhan di desa tersebut sudah tercukupi. Sebaliknya barang-barang atau kebutuhan lain yang tidak tersedia di daerah distrik Galur dapat terpenuhi dari luar. Kelancaran aksesibilitas ekonomi di daerah pabrik gula Sewu Galur sangat penting untuk mengangkut kebutuhan sehari-hari seperti sandang, pangan, obat-obatan, maupun kebutuhan lain yang diperlukan pegawai pabrik dan masyarakat. Di onderdistrik Galur, perekonomian dipegang oleh etnis China yang membuka toko di sekitar pasar Brosot.

2. Dibutuhkannya Tenaga Kerja

Proses pembangunan jalur kereta api membuka lapangan kerja sebagai buruh atau kuli dalam jumlah yang besar. Pembangunan rel kereta api ditangani oleh rata-rata delapan hingga sembilan ribu orang Jawa yang sebagian berasal dari Blora, Rembang, dan Jepara. Para tenaga kerja sebagian besar berasal dari daerah-daerah pedesaan di sekitarnya. Jenis-jenis pekerjaan tersebut antara lain pembangunan pematang-pematang dan bangunan-bangunan yang tinggi. Tenaga kerja direkrut untuk mengangkat, menggali, membuat kubu-kubu dan mengangkut tanah bagi pondasi jalan kereta api.⁴⁴ Pembuatan pematang-pematang, pembuatan bahan-bahan

⁴⁴Djoko Suryo, *op.cit.*, hlm. 113-114

pondasi /beton dikerjakan oleh tenaga tidak terlatih. Pembuatan bantalan rel dan pembuatan rel dibutuhkan tenaga kerja yang sangat terlatih, yaitu para tukang kayu dan pandai besi. Mereka sebagian berasal dari daerah setempat. Mereka bekerja di bawah Kepala Tukang dan para ahli teknik Barat dalam membangun jembatan, saluran-saluran air, lengkungan jalan kereta api, terowongan, pagar, dan petunjuk-petunjuk jalan. Upah harian untuk seorang pandai besi relatif tinggi, seorang pandai besi yang bermutu baik dibayar antara f0,80 sampai f1,5 per hari, sedangkan tarif pandai besi biasa antara f0,60 sampai f1,00 per hari.⁴⁵

Jenis pekerjaan pada pembangunan jalan kereta api dan upah harian buruhnya dapat dilihat dalam tabel di bawah ini:

Tabel 2
Jenis Pekerjaan dan Upah Harian Tenaga Kerja Kereta Api

Jenis Pekerjaan	1864	1869
Kepala tukang untuk tukang batu, pandai besi dan tukang kayu	f 0,80 – f1,00	f 1,50
Tukang batu	f 0,50	f 0,80
Tukang besi	f 0,60	f 1,00
Tukang kayu	f 0,50	f 0,8
Para buruh	f 0,3 – f 0,40	f0,4 – f 0,50

Sumber: Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, (Yogyakarta: Pusat Antar Universitas Studi Sosial UGM, 1989), hlm. 121.

Pihak perusahaan kereta api NISM juga memanfaatkan pekerja pribumi untuk bekerja di perusahaan kereta api. Tercatat beberapa orang pribumi bekerja sebagai masinis dan pemindah jalur kereta api di Stasiun Srandakan, Mangiran, Pekodjo, dan sebagainya. Penduduk pribumi yang bekerja di perusahaan ini diutamakan memiliki pendidikan rendah, minimal mampu membaca dan berhitung. Untuk melayani masyarakat yang akan menggunakan alat transportasi kereta api, pihak perusahaan sering kali menempatkan pekerja pribumi sebagai penjual karcis kereta untuk memudahkan pelayanan kepada penduduk pribumi. Pada tahun 1914, mayoritas

⁴⁵ *Ibid.*, hlm. 115

masinis, kepala stasiun, juru tulis, dan kondektur adalah orang Indonesia, sedangkan pengawas dijabat oleh orang-orang Eropa.⁴⁶

3. Munculnya lapangan usaha baru

Lapangan usaha lain yang timbul dengan munculnya jalur kereta api adalah pekerjaan sebagai kuli angkut barang. Masyarakat sekitar stasiun bekerja sebagai kuli angkut. Mereka bekerja mengangkut barang-barang yang tiba di stasiun dengan upah yang pantas. Biasanya seorang priyayi atau saudagar yang pulang dari kota akan membawa barang-barang yang cukup banyak. Oleh karena itu tenaga kuli angkut sangat dibutuhkan untuk membawakan barang-barang tersebut. Begitu juga dengan para pedagang yang banyak memanfaatkan jasa mereka.⁴⁷ Munculnya lapangan usaha baru ini menyebabkan kuli-kuli yang dulunya bekerja di sawah kemudian berpindah ke berbagai sektor pekerjaan antara lain menjadi buruh/kuli perkebunan, buruh pabrik, dan sebagian sebagai kuli gendong di berbagai stasiun. Kuli yang banyak menjadi kuli gendong terutama kuli yang masuk golongan kuli indung/tlosor.⁴⁸

Di samping usaha baru sebagai kuli angkut barang, dengan adanya stasiun-stasiun maka dimanfaatkan pula sebagai peluang bisnis sebagai penarik gerobak atau kereta kuda di stasiun-stasiun. Kereta kuda biasa digunakan untuk transportasi jarak dekat dari stasiun ke penginapan karena saat itu belum ada transportasi kota berjarak dekat.

B. Dampak Sosial

1. Mobilitas Penduduk

Adanya transportasi modern kereta api menyebabkan terjadinya mobilitas penduduk. Menurut Houben, salah satu perubahan sosial yang terjadi di wilayah Vorstenlanden adalah akselerasi mobilitas geografis.⁴⁹ Dengan beroperasinya kereta api yang ada di Jawa Tengah dan Yogyakarta, masyarakat dapat memanfaatkan jasa

⁴⁶ John Ingleson, *Perkotaan, Masalah Sosial dan Perburuhan di Jawa Masa Kolonial*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2013), hlm. 41.

⁴⁷ *Volksalmanak Melajoe*, Seri 1260, (Batavia Ceentrum: Bale Poestaka Drukkerij Volkslectuor, 1938), hlm. 122.

⁴⁸ Selo Soemarjan, *Perubahan Sosial di Yogyakarta*, (Yogyakarta: UGM Press, 1981), hlm. 41.

⁴⁹ Vincent J.H. Houben, *Keraton dan Kumpeni, Surakarta dan Yogyakarta 1830-1870*, (Yogyakarta: Bentang, 2022), hlm. 673.

transportasi tersebut. Para pedagang, priyayi, maupun para buruh pabrik menggunakan sarana transportasi tersebut karena lebih cepat dan murah. Adanya transportasi kereta api memperlancar sirkulasi dan migrasi antar desa dan kota.

Alasan para penumpang bepergian sebagaimana yang diperoleh dari survei yang dilakukan oleh komisi penyelidikan khusus pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1904 adalah sebagai berikut:⁵⁰

- a. Bepergian yang sifatnya ekonomis, pasar, mencari kerja sebesar 69,5%.
- b. Bepergian yang sifatnya pribadi 30,5%.
- c. Kunjungan kepada anggota keluarga lain 20,8%.
- d. Hukum dan tatanan, panggilan ke kantor pemerintah/pengadilan 3,6%.
- e. Iman dan tradisi, kunjungan ke makam dan tempat suci lain 3%.
- f. Bersenang-senang 3,1%.

Dalam laporan tersebut juga disebutkan bahwa kaum pribumi lebih memilih kereta api untuk bepergian karena mereka dimungkinkan untuk membawa bagasi yang lebih leluasa. Mereka bisa membawa kambing dan ayam, serta berkantong-kantong pakaian dan makanan. Pribumi kelas bawah ternyata lebih sering bepergian dibandingkan pribumi kelas atas seperti kaum priyayi atau pamong praja.⁵¹ Di jalur Solo-Yogyakarta misalnya, jumlah penumpang pada tahun 1887 adalah 1.552 untuk kelas 1, 11.971 untuk kelas 2, dan 1.124.507 untuk kelas 3. Untuk jalur Semarang – Vorstenlanden pada tahun 1918 telah diangkut 21.000 penumpang kelas 1, 86.000 penumpang kelas 2, dan 3.992.000 penumpang kelas 3.⁵²

Para buruh pabrik, petani dan anak sekolah juga menggunakan kereta api dalam melakukan mobilitas. Kereta api tersebut dikenal sebagai kereta pasar yang bergerak sejak subuh dan membawa para petani dengan hasil buminya menuju pasar dan para siswa ke sekolah menengah di kota-kota besar dan kecil. Tarif yang dikenakan bagi petani dan anak-anak sekolah adalah tarif kelas tiga yang sangat rendah. Di samping itu mereka juga diperkenankan untuk membawa bagasi seberat 60 kilogram.⁵³

Berikut ini peningkatan jumlah penumpang KA melalui Jalur Timur-Barat dan Semarang-Vorstenlanden:

⁵⁰ Waskito Widi Wardoyo, *Spoor Masa Kolonial: Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden, 1864-1930*, (Solo: Bukutuju, 2013), hlm. 134-135.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² *Ibid.*, hlm. 150-151.

⁵³ *Ibid.*, hlm. 147.

Tabel 3

Tahun	Kilometer	Penumpang	Penghasilan dari (dalam ribu gulden)	
			Penumpang	Barang
1895	1.319	5.759.000	3.054	6.588
1900	1.609	9.738.000	4.022	9.743
1905	1.704	13.361.000	4.979	10.216
1910	2.174	28.420.000	8.8825	15.738
1915	2.448	42.579.000	13.685	22.194

Sumber: Takashi Shirarishi, *Zaman Bergerak, Radikalisme Rakyat di Jawa 1912-1926*, (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1997), hlm. 11

2. Perkembangan dan Pembangunan Kota

Berkembangnya transportasi kereta api telah mengakibatkan kota-kota persinggahan terutama yang memiliki stasiun besar tumbuh semakin cepat. Bertambahnya jumlah penduduk yang datang ke pusat-pusat kota mengakibatkan bertambah banyaknya dan bertambah luasnya kebutuhan akan tanah sebagai tempat tinggal atau tempat usaha. Hal ini mengakibatkan perlunya perluasan kota yang bersangkutan sehingga diperlukan pemekaran kota yang sesuai dengan kebutuhan yang ada.

Pengaruh kereta api sebenarnya timbul dari stasiun-stasiun yang disinggahinya, guna menurunkan barang atau penumpang, sekaligus juga untuk mengangkut penumpang atau barang dari tempat yang disinggahinya. Semakin besar stasiun yang ada di suatu kota, maka semakin besar pula kemampuan daya ubahnya terhadap perkembangan kota yang bersangkutan. Daya ubah yang berpusat di stasiun-stasiun ini kemudian terpecah ke berbagai pelosok kota, bahkan sampai ke berbagai desa di sekitarnya atau daerah pinggiran.⁵⁴

Menurut Sunyoto⁵⁵, suatu saat masyarakat tepian akan menjadi masyarakat kota pula. Hal ini berarti terjadi perluasan kota yang terjadi karena beberapa variabel. Salah satunya didorong oleh faktor demografis seperti kepadatan penduduk. Daerah-daerah sekitar jalur transportasi yang akan mendapatkan kesempatan terbesar

⁵⁴ Rahmat Susatya, *Pengaruh Perkertaapian di Jawa Barat pada Masa Kolonial*, (Bandung: 2008), hlm. 42.

⁵⁵ Waskito, *op.cit.*, hlm. 158.

dalam perluasan kota. Pada umumnya pusat kota di Jawa terdapat alun-alun yang dikelilingi kantor dan rumah bupati, kantor pos, gedung bioskop, menara tandon air, masjid, dan pecinan. Tidak jauh dari pusat kota terdapat stasiun dan di dekatnya terdapat pasar.

Di Semarang jumlah barang yang masuk ke pelabuhan semakin banyak, demikian juga dengan barang-barang yang dikirim ke luar negeri. Oleh karena itu sejak tahun 1890 di pinggir Kali Baru Semarang banyak didirikan gudang-gudang dari perusahaan-perusahaan besar. Jalur-jalur trem di perkotaan juga berpengaruh terhadap perkembangan kota, di antaranya adalah tumbuhnya penginapan dan peristirahatan.

Seiring tumbuhnya perhubungan di Semarang yang semakin ramai, maka hotel-hotel pun semakin banyak dibangun. Bisnis hotel di Semarang mulai marak sejak tahun 1849, dan pada tahun 1880 dibangun hotel Tionghoa pertama di Semarang untuk menampung pendatang yang menginap sementara.⁵⁶ Di kota Solo dibangun hotel Slier, yang banyak menampung tamu yang turun dari Stasiun Balapan yang ingin menginap di kota Solo. Di sekitar stasiun Tugu Yogyakarta juga tumbuh tempat-tempat penginapan untuk menampung para tamu yang ingin menginap. Di daerah Brojolan Wetan, Temanggung dibangun Hotel *Nederlandsch Indische Stroommaatschapij* (NIS) sebagai akomodasi bagi para pendatang dari luar kota. Mayoritas tamu-tamunya adalah orang Eropa. Hotel lainnya di Temanggung adalah Hotel Seneng yang merupakan hotel yang diperuntukkan bagi pedagang pribumi dan China yang ingin bermalam. Sampai dengan tahun 1930-an kedua hotel tersebut merupakan hotel yang terkenal di Temanggung.⁵⁷

3. Kriminalitas

Kehadiran stasiun-stasiun kereta api di samping memberikan dampak positif juga memberikan dampak negatif pada masyarakat. Dengan hadirnya stasiun, muncul pula berbagai keramaian yang memungkinkan adanya warung-warung, penginapan-penginapan, tempat hiburan serta tempat-tempat pelacuran sebagai imbas dari kebutuhan biologis para pekerja pribumi atau orang Eropa. Dengan tumbuhnya stasiun sebagai pusat kegiatan dan keramaian menyebabkan munculnya kegiatan-

⁵⁶ Liem Thian Joe, *Riwayat Semarang*, (Jakarta: Hasta Wahana, 2004), hlm. 187.

⁵⁷ Husni Thamrin, *op.cit.*, hlm. 47.

kegiatan lain yang cenderung merugikan seperti pencatutan-pencatutan karcis, tukang copet, dan prostitusi yang tumbuh di penginapan-penginapan sekitar stasiun.

Kriminalisasi dan diskriminasi terhadap pribumi dalam perjalanan di atas kereta api jurusan Semarang-Vorstenlanden sangat beragam. Hal tersebut tergambar dari tulisan Marco dalam majalah *Doenia Bergerak* yang mengidentifikasi kriminalisasi tersebut seperti diskriminasi terhadap penumpang bersuku Jawa, perilaku kondektur yang berlaku tidak senonoh pada penumpang perempuan, sulitnya mendapatkan karcis, pandangan tidak suka pada seorang haji yang naik kereta api, hingga pencurian terhadap kain-kain yang diekspor.⁵⁸

Penyelundupan candu juga memanfaatkan moda transportasi kereta api. Penyelundup mengedarkan candu di sepanjang jalur kereta api. Candu gelap diselundupkan melalui daerah Rembang, Gundih dan kemudian diedarkan ke Vorstenlanden, yaitu Surakarta dan Yogyakarta. Tempat seperti perkebunan, pabrik, maupun fasilitas kolonial yang menggunakan buruh pribumi tidak luput dari sasaran penyelundupan candu. Misalnya di daerah perkebunan, candu diedarkan melalui warung-warung yang berada di sekitar perkebunan, atau peredaran candu di permukiman-permukiman penduduk yang berdiri di sepanjang rel kereta api. Para buruh membelanjakan upah kerja mereka untuk membeli candu, bahkan tidak jarang mereka terlilit utang pada rentenir Cina.⁵⁹

Perkecuan juga terjadi di sepanjang jalur kereta api, sebagaimana disebutkan dalam laporan Residen Surakarta kepada Residen Semarang dan Direktur Pekerjaan Umum. Laporan tersebut menyatakan bahwa di stasiun Srowot, Klaten telah menjadi pusat kegiatan perkecuan. Sasaran kecu adalah uang atau harta benda. Aksi kecu tidak hanya dilakukan di wilayah setempat bahkan hingga ke Semarang dan tempat-tempat lainnya. Kerjasama antara gerombolan kecu di Semarang dan daerah-daerah lain dimudahkan tidak hanya oleh hubungan rahasia antara mereka tetapi juga berbagai alat komunikasi. Perbatasan distrik antara Karesidenan Semarang dan Surakarta, Yogyakarta, Kedu, dan lain-lainnya seperti dari distrik di Kabupaten Grobogan, Salatiga, dan Kedal, dijadikan saluran penghubung antara gerombolan kecu di karesidenan tersebut dengan daerah luar sebab ada jalan kereta api. Termasuk beberapa kasus pembegalan di wilayah Gubug tahun 1875 dan Kedungjati, serta

⁵⁸ Waskito, *op.cit.*, hlm. 160.

⁵⁹ Suhartono, *Apanage dan Bekel: Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1991), hlm. 135.

desa-desa di distrik Singen Kidul pada tahun 1882-1883 yang melibatkan pengangkutan di jalan kereta api.⁶⁰

C. Dampak Bagi Perusahaan Kereta Api

Dibukanya jalan kereta api di wilayah Jawa Tengah dan Yogyakarta menyebabkan pengangkutan produksi agraris, seperti gula, kopi, tembakau, dan nila semakin cepat dan murah. Selain produk-produk agraris, barang-barang dan bahan bangunan juga dikirim ke stasiun-stasiun yang berdekatan dengan pusat perkebunan. Barang-barang yang dikirim dalam jumlah kecil antara lain beras, sayur, bumbu, dan kayu bakar. Bahan-bahan bangunan berupa kerikil dan batu diangkut dalam jumlah besar. Pihak pemerintah kolonial Hindia Belanda mendapatkan banyak keuntungan dengan adanya perluasan jaringan kereta api.

Selama hampir 30 tahun pihak NISM telah mampu mengembangkan pengangkutan menggunakan kereta api di Pulau Jawa, khususnya di wilayah Vorstenlanden. Begitu juga dengan pemerintah kolonial Belanda melalui perusahaan kereta api negara *Staatspoor en Tramwegen* (SS). Kedua perusahaan ini terus berusaha mengembangkan jaringan kereta api sampai ke beberapa wilayah pedalaman. Perusahaan kereta api negara (SS) mencoba menghubungkan kota dari Batavia ke Surabaya, sementara NISM memperkuat posisi mereka di Vorstenlanden dengan membangun jalur menuju pedalaman.

Pengangkutan yang dilakukan kedua perusahaan kereta api tersebut tidak sebatas pada pengangkutan komersil barang maupun penumpang, namun juga untuk mendukung pengontrolan daerah jajahan oleh militer Belanda di seluruh wilayah jajahan, terutama di Jawa.⁶¹ Selain sebagai sarana angkutan komoditas ekspor hasil-hasil tanaman perkebunan, kereta api juga berfungsi sebagai sarana untuk menggerakkan satuan militer dan pasukan keamanan ke tempat-tempat terjadinya kerusuhan dan pemberontakan.⁶²

Dilihat dari keuntungan setiap tahunnya, NISM maupun SS mendapat hasil yang tidak sedikit. Laba setiap tahun yang diperoleh kedua perusahaan tersebut menunjukkan angka yang terus meningkat. Sebagai contoh, keuntungan yang

⁶⁰ Djoko Suryo, *op.cit.*, hlm. 235.

⁶¹ Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita*, (Bandung: Yayasan Pusaka, 1992), hlm. 6.

⁶² Suhartono, *op.cit.*, hlm. 134.

diperoleh NISM dalam tahun-tahun pertama sejak jalur Kemijen-Tanggung dioperasikan adalah sebesar f 4.489, diperoleh dari tiket penumpang yang besarnya f 0,01 – f 6 untuk setiap paal dan f 0,50 – f 1,40 untuk setiap 100 kg dengan jarak 60 – 150 km.⁶³

Dalam waktu yang panjang kereta api di Hindia Belanda telah memberikan keuntungan besar bagi pengusahanya. Namun, keuntungan yang didapat perusahaan kereta api terutama NISM lambat laun mulai berkurang semenjak terjadi beberapa aksi pemogokan massa yang diawali tahun 1923 oleh *Vereeniging van Spoor en Tramweg Personeel* (VSTP), salah satu organisasi serikat buruh kereta api di Semarang yang berasal dari berbagai perusahaan antara lain SJS, SCS, dan NISM. Selain itu juga sarakat buruh kereta api pemerintah atau *staatsspoor bond*. Pemogokan ini dilatarbelakangi serangkaian pemotongan upah pekerja baik pekerja Eropa maupun pribumi dan berbagai peraturan lain yang tidak memihak kaum buruh oleh pihak NISM.⁶⁴

Hal ini kemudian disusul oleh resesi dunia yang menyebabkan krisis global dan merembet ke berbagai sektor termasuk ekonomi. Sektor perkebunan, terutama perkebunan tebu terkena dampak yang luar biasa. Pabrik-pabrik gula merugi besar. Hasil komoditi primadona bagi ekspor ke Eropa dan Amerika tersebut turun drastis di sepanjang tahun 1929-1935. Kemerosotan tersebut juga berdampak pada ekonomi rakyat kecil, terutama kaum buruh. Kaum buruh yang sulit mendapatkan pekerjaan di kota dan menjadi pengangguran mencoba kembali ke desa-desa untuk mendapatkan pekerjaan yang mampu menghidupi dirinya.⁶⁵

Pukulan berat juga dialami oleh perusahaan kereta api di semua maskapai. Jumlah permintaan pasar atas komoditas ekspor dunia menurun sehingga usaha pengangkutan juga mengalami penurunan. Hal ini dapat dipahami karena perusahaan ini sangat mengandalkan pihak perkebunan dan pabrik-pabrik pengolahan hasil perkebunan sebagai konsumen mereka. Bahkan penggunaan transportasi kereta api oleh masyarakat pribumi juga menurun. Masyarakat lebih memilih mengalokasikan uang mereka untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

⁶³ Imam Subarkah, *Jalan Kereta Api*, (Bandung: Idea Dharma, 1981), hlm. 16-17.

⁶⁴ John Ingleson, *Tangan dan Kaki Terikat: Dinamika Buruh, Sarekat Buruh Kerja, dan Perkotaan Masa Kolonial*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2004), hlm. 55.

⁶⁵ *Ibid.*, hlm. 13.

Penurunan pendapatan perusahaan kereta api misalnya dialami oleh NISM. Dari hasil eksploitasi tahun 1936 pada jalur Jogja-Brosot yaitu sekitar f 3.150 dengan rata-rata f 56.250/km, dan jumlah lokomotif yang digunakan sebanyak 4 buah. Jumlah tersebut jauh menurun, bila dibandingkan pendapatan pada tahun 1900 sebesar f 616.333 dengan rata-rata f 25.680/km, dan jumlah lokomotif yang digunakan sebanyak 6 buah.⁶⁶ Kerugian yang diderita oleh NISM membuat pihak perusahaan mengeluarkan kebijakan untuk mengurangi jumlah pegawainya di beberapa tempat. Para pekerja yang sudah lanjut usia dan bergaji tinggi digantikan oleh pekerja-pekerja muda dan gajinya lebih murah.⁶⁷

⁶⁶ John f. Snelleman, *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie*, Vierde Deel, (Leiden: Martinus Nijhoff 'S-Gravenhage, 1939), hlm. 82.

⁶⁷ John Ingleson, *op.cit.*, hlm. 112.

BAB IV KESIMPULAN

Pembangunan jalan kereta api di Jawa Tengah dan Yogyakarta dilatarbelakangi oleh adanya kepentingan ekonomi dan militer. Kepentingan ekonomi berkaitan dengan semakin berkembangnya industri perkebunan sehingga membutuhkan sarana infrastruktur bagi kelancaran proses produksi dan pengangkutan hasil-hasil perkebunan. Kereta api juga digunakan untuk kepentingan militer pemerintah Hindia Belanda, untuk mengontrol daerah jajahan.

Pembangunan kereta api pertama dilakukan tahun 1864 dengan rute Semarang – Tanggung. Selanjutnya sampai akhir kuartal pertama abad ke-20 hampir seluruh pulau Jawa telah terhubung dengan jalur rel kereta api. Perusahaan kereta api yang menguasai jalur Jawa Tengah, khususnya wilayah Vorstenlanden adalah *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschapij*, di samping beberapa perusahaan kereta api swasta lainnya seperti *Semarang Cheribon Spoorweg Mij*, *Joana Stoomtram Mij*, dan *Serajoe Dal Stoomtram Mij*. Di samping itu juga terdapat perusahaan kereta api milik pemerintah, *Staats Spoorwegen*. Pembangunan jalur-jalur kereta api hingga ke wilayah pedalaman seiring dengan perluasan dan peningkatan hasil komoditas perkebunan yang laku di pasaran Eropa.

Pembangunan transportasi kereta api memberikan pengaruh yang luar biasa bagi masyarakat karena menyebabkan terjadinya perubahan sosial dan ekonomi. Pengaruh-pengaruh yang muncul merupakan pengaruh yang positif dan pengaruh yang negatif. Dalam bidang ekonomi, keberadaan transportasi kereta api ternyata mampu membangkitkan dan meningkatkan berbagai sektor dalam kehidupan masyarakat. Di antaranya adalah 1) terciptanya pusat-pusat ekonomi baru seperti pasar yang bermunculan di daerah dekat stasiun kereta. 2) dibutuhkannya tenaga-tenaga kerja baik untuk pekerjaan pembangunan kereta api itu sendiri maupun untuk bekerja sebagai karyawan dalam perusahaan kereta api, misalnya sebagai penjual tiket, masinis maupun kondektur. 3) terciptanya lapangan usaha baru, misalnya sebagai kuli angkut, pedagang asongan, maupun sebagai tukang gerobak atau cikar yang mangkal di stasiun.

Dalam bidang sosial pengaruhnya adalah 1) terjadi peningkatan mobilitas penduduk dalam berbagai keperluannya, misalnya untuk bekerja atau sekedar melakukan kunjungan. 2) terjadinya perkembangan dan pembangunan kota, antara lain dengan dibangunnya fasilitas umum seperti hotel dan gedung-gedung kantor. 3)

berkembangnya kriminalitas dan penyakit sosial lain, misalnya pelacuran, pencurian, dan perkecuan.

Bagi pihak pemerintah kolonial maupun pihak pengusaha swasta, kehadiran moda transportasi kereta api jelas memberikan pengaruh yang sangat besar di bidang ekonomi. Keduanya merupakan pihak yang paling merasakan keuntungan dari transportasi ini. Perusahaan perkebunan diuntungkan dengan adanya transportasi yang cepat dan murah untuk mengirim hasil produk perkebunan mereka ke pelabuhan-pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip dan Terbitan Resmi

Memori Residen Semarang 1977: XLIX.

Encyclopaediae van Nederlandsch-Indie, Tweede Druk, Vierde Deel Soemb-Z, Leiden: N.V.E.J. Brili Martinus Nijhoff, 1921.

Gedenkboek der Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij, de Tramwegen op Java

Regering Almanak voor Nederlandsch Indie 1915, Eerste Dedeelte, Batavia: Landsdrukkerij, 1915), hlm. 458.

Regering Almanak voor Nederlandsch Indie 1920, Eerste Dedeelte, Batavia: Landsdrukkerij, 1920), hlm. 496.

Volksalmanak Melajoe, Seri 1260, Batavia Ceentrum: Bale Poestaka Drukkerij Volkslectuur, 1938.

Buku dan Artikel

Agus Mulyana, "Kuli dan Anemer: Keterlibatan Orang Cina dalam Pembangunan Jalan Kereta Api di Priangan (1878-1924)", *Makalah Konferensi Nasional Sejarah VIII*, Jakarta 13-16 November 2006.

Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, Yogyakarta: PAU Studi Sosial UGM, 1989.

Garaghan, Gilbert J., *A Guide to Historical Method*, New York: Fordham University Press, 1957.

Gottschalk, Louis, "Understanding History" terj. Nugroho Notosusanto, *Mengerti Sejarah*, Jakarta: Yayasan Penerbit Universitas Indonesia, 1986

Imam Subarkah, *Jalan Kereta Api*, Bandung: Idea Dharma, 1981.

Imam Subarkah *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992.

Ingleson, John, *Perkotaan, Masalah Sosial dan Perburuhan di Jawa Masa Kolonial*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2013.

Knight, G.R., "Kuli-kuli Parit, Wanita Penyiang dan Snijvolk: Pekerja-pekerja Industri Gula Jawa Utara Awal Abad ke20", dalam Linblad, Thomas J., *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia: Berbagai Tantangan Baru*, Jakarta: LP3ES, 2000.

Lombard, Denys, *Nusa Jawa: Silang Budaya Batas-Batas Pembaratan, Jilid I*, Jakarta: Gramedia, 2000.

- Rachmat Susatya, *Pengaruh Perkeretaapian di Jawa Barat Pada Masa Kolonial*, Bandung: tanpa penerbit, 2008.
- Ryan Adhyatama, “Sejarah Perkeretaapian di Kota Magelang dan Sekitarnya”, <https://kotatoeamagelang.wordpress>.
- Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900, dari Emporium sampai Imperium*, Jilid I, Jakarta: Gramedia, 1987.
- Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, Jakarta: Gramedia, 1993.
- Selo Soemarjan, *Perubahan Sosial di Yogyakarta*, Yogyakarta: UGM Press, 1981.
- Sidi Gazalba, *Pengantar Sejarah sebagai Ilmu*, Jakarta: Bharata, 1966.
- Suhartono dan Sugijanto Padmo, *Jalan Trem di Kota Jakarta 1915-1942: Suatu Analogi Terhadap Perluasan Ekologi dan Aspek-Aspek Sosial Ekonominya*, Yogyakarta: Fakultas Sastra UGM, 1983.
- Takashi Shiraishi, *Zaman Bergerak: Radikalisme Rakyat di Jawa 1912-1926*, Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1997.
- Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, Bandung: CV Angkasa, 1997.
- Waskito Widi Wardoyo, *Spoor Masa Kolonial: Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*, Solo: Bukutuju, 2013.