

PERKEMBANGAN JALUR KERETA API LINTAS PERCABANGAN STASIUN LEMPUYANGAN – STASIUN KEBONPOLO 1898-1976

Oleh: Christian Aditya Pratama, Prodi Ilmu Sejarah, Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta, christianaditya07@gmail.com

Abstrak

Kereta api merupakan cara yang ditempuh pemerintah kolonial guna menanggulangi permasalahan pengangkutan hasil bumi. Pembangunan proyek pengadaan jalur akhirnya dimenangkan oleh perusahaan swasta NIS (*Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij*) dengan membangun rute pertama yang menghubungkan Semarang-Surakarta-Yogyakarta. NIS mulai merambah pada jalur-jalur percabangan yang menghubungkan daerah-daerah lain di Yogyakarta. Salah satunya jalur cabang yang menghubungkan Yogyakarta dan Magelang. Jalur cabang antara Yogyakarta dan Magelang dibuka pemerintah untuk mengakomodasi pengangkutan hasil bumi dan industri menuju daerah pelabuhan. Adapun penulisan karya ilmiah ini untuk mengetahui perkembangan jalur cabang masa kolonial, Jepang, Indonesia merdeka hingga menjelang penutupan jalur. Pembukaan jalur percabangan antara Stasiun Lempuyangan hingga Stasiun Kebonpolo sebagai solusi pemerintah untuk mempersingkat jauhnya rute pengiriman barang hasil bumi menuju pelabuhan di Semarang. Bergantinya pemerintahan dan penguasa dari masa kolonial, Jepang hingga Indonesia merdeka turut memberikan pengaruhnya masing-masing dalam pemanfaatan jalur percabangan untuk berbagai aktivitas sesuai kepentingan pemerintah saat itu. Munculnya aspek-aspek kehidupan baru di masyarakat yang terlewati jalur kereta api, turut menimbulkan perubahan sosial dan ekonomi di masyarakat. Munculnya pusat-pusat perekonomian baru juga menjadi satu dari sekian banyak dampak adanya jalur percabangan yang menghubungkan Kota Yogyakarta dan Kota Magelang ini.

Kata Kunci: *Jalur, Kereta Api, Stasiun Lempuyangan - Stasiun Kebonpolo*

THE DEVELOPMENT OF TRAIN ROADS BRANCHING ROUTE OF LEMPUYANGAN STATIONS - KEBONPOLO STATIONS 1898-1976

Abstract

Railways are the way in which the colonial government tries to cope with the problem of transporting crops. The construction of the project procurement path finally won by private company NIS (*Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij*) by building the first route connecting Semarang- Surakarta-Yogyakarta. NIS began to penetrate the branches that linked other areas in Yogyakarta. One of them is the branch route connecting Yogyakarta and Magelang. The branch route between Yogyakarta and Magelang was opened by the government to accommodate the transportation of crops and industries to the port area. The writing of this scientific paper to know the development of branch routes of colonial period, Japan, Indonesia until the closing of the path. Opening a branching line between Lempuyangan Station and Kebonpolo Station as a government solution to shorten the shipping route of the crops to the port in Semarang. The change of government and the rulers of the colonial period, Japan to independent Indonesia also gave their respective influence in the utilization of branching paths for various activities according to the government's interests at the time. The emergence of new aspects of life in the communities passed by railways, contributed to social and economic change in society. The emergence of new economic centers also become one of the many impact of the branching path that connects the city of Yogyakarta and the city of Magelang.

Key words: *Route, Railway, Lempuyangan Station – Kebonpolo Station*

A. Pendahuluan

Kebutuhan manusia akan sarana transportasi yang memadai, aman, nyaman serta efisien membuat kereta api menjadi solusi yang diambil pemerintah kolonial Hindia Belanda guna mengatasi permasalahan yang berhubungan dengan pengangkutan hasil-hasil bumi. Dengan adanya moda transportasi tersebut, memungkinkan pemerintah kolonial dapat membangun kembali jalur kereta api yang dapat terhubung dan menjangkau daerah-daerah pelosok.

Izin yang diajukan oleh tiga pengusaha perkebunan, yaitu W. Poolman, Alex Frazer dan E.H. Kol sempat mengalami penolakan oleh pemerintah pusat di Belanda.¹ Hingga muncul penerbitan surat keputusan yang menerangkan bahwa adanya dukungan pengadaan prasarana berupa jalur kereta api yang harus segera direalisasikan.² Pembangunan jalur kereta api dilakukan dengan melibatkan pihak swasta atas dasar putusan dan penerbitan konsesi yang berasal dari pemerintah pusat di Belanda.³

Sejarah perkeretaapian Indonesia dimulai dengan pembangunan jalur untuk pertama kalinya yang menghubungkan daerah Kemijen, Semarang

¹W. Poolman, Alex Frazer dan E.H. Kol adalah pendiri perusahaan NIS (*Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij*) pada tanggal 27 Agustus 1863 setelah menerima konsesi dari pemerintah Hindia Belanda.

²M. Bima Taufiq, "Perkembangan Transportasi Kereta Api di Magelang Tahun 1898-1942", *Skripsi*, (Yogyakarta: UNY, 2015), hlm. 2.

³*Ibid.* hlm. 3.

hingga daerah Tanggung di Kabupaten Grobogan, Jawa Tengah pada tanggal 17 Juni 1864. Perusahaan swasta yang bertanggung jawab atas proyek pembangunan jalur tersebut adalah NIS (*Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij*). Tepat tanggal 10 Agustus 1867 jalur kereta api pertama yang menghubungkan rute Semarang – Tanggung telah resmi beroperasi. Setahun berselang, atau tepatnya pada 19 Juli 1868, jalur kereta api rute Tanggung – Kedungjati (Grobogan) secara resmi juga dibuka pengoperasiannya.⁴ Sedangkan jalur dengan rute Kedungjati – Surakarta berhasil selesai dan resmi beroperasi pada tanggal 10 Februari 1870. Pada tahun 1871 jalur tersebut diteruskan hingga Yogyakarta dan tepat tahun 1872, secara resmi kereta api sudah dapat beroperasi di Yogyakarta bersamaan dengan diresmikannya Stasiun Lempuyangan.

Keberhasilan pembangunan jalur kereta api oleh NIS membuat perusahaan tersebut ingin menambah rute operasi di daerah lain. Pembangunan jalur dilakukan di beberapa *Regentschap* di Yogyakarta, salah satunya adalah *Regentschap* Sleman. Rute tersebut nantinya akan menghubungkan dua stasiun besar atau induk di masing-masing kotanya.

Jalur antara Yogyakarta – Magelang adalah jalur percabangan kedua yang dibangun oleh NIS setelah diselesaikannya pembangunan jalur cabang untuk pertama kalinya, yang

⁴Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992), hlm. 9.

menghubungkan Yogyakarta – Srandakan, Bantul. Ujung tempat pemberhentian dari rute percabangan tersebut adalah Stasiun Lempuyangan di Yogyakarta dan Stasiun Kebonpolo di Magelang.

Jalur tersebut resmi beroperasi pada 1 Juli 1898 dengan menggunakan lebar *spoor* 1.067 mm dengan panjang jarak keseluruhan mencapai 47 Km. Jalur ini nantinya akan digunakan untuk mengakomodir pengangkutan hasil industri gula selain pengangkutan hasil-hasil bumi lainnya seperti tembakau dan sebagian kecil kopi.⁵ Kereta api di lintas percabangan ini juga bertugas mengangkut hasil penambangan pasir dari sungai-sungai yang banyak terdapat di Magelang.

Tempat atau titik pemberhentian, baik stasiun maupun halte di sepanjang jalur tersebut antara lain: Stasiun Lempuyangan – Halte Kricak – Halte Kutu – Halte Mlati – Stasiun Beran – Halte Pangukan – Halte Sleman – Stasiun Medari – Halte Ngebong – Stasiun Tempel – Halte Semen – Stasiun Tegalsari – Halte Dangeyan – Halte Muntilan – Stasiun Muntilan – Halte Pabelan – Stasiun Blabak – Halte Blondo – Halte Japonan – Stasiun Mertoyudan – Halte Banyurejo – Halte Magelang Pasar (Halte Rejowinangun) – Stasiun Magelang Alun-Alun dan Stasiun Kebonpolo.

B. Kondisi Yogyakarta dan Magelang Sebelum Pembukaan Jalur Oleh NIS

Sangat suburnya lahan pertanian dan sebagian perkebunan yang ada di wilayah

Yogyakarta dan Magelang membuat pemerintah kolonial memprioritaskan kedua daerah tersebut sebagai daerah penopang maupun penyangga kebutuhan di kota. Bahkan ketika pemerintah menerapkan sistem tanam paksa, terutama hasil-hasil dari perkebunan, berujung dengan hasil yang luar biasa. Hasil panen sangat melimpah hingga pemerintah dapat melakukan aktivitas pengiriman keluar wilayah Hindia Belanda, yang bahkan pemerintah kolonial sendiri dapat mensuplai sebagian besar barang-barang kebutuhan yang laku di pasar dunia.

Namun semua hasil panen maupun hasil pengolahan industri yang melimpah tidak diimbangi dengan kualitas dan kuantitas kendaraan yang digunakan untuk mengantarkan barang-barang tersebut hingga ke pelabuhan. Hal ini tentunya dapat terjadi saat itu, karena memang di masa kejayaan penerapan tanam paksa, Hindia Belanda masih sangat terbatas moda transportasi pengangkutannya.⁶ Moda transportasi yang diandalkan saat itu hanyalah sebuah gerobak atau pedati yang ditarik dengan menggunakan tenaga hewan. Daya angkut dan kecepatan yang terbatas seringkali membuat pemerintah harus menimbun barang-barang hasil bumi di gudang-gudang penyimpanan lebih lama dan juga terjadinya keterlambatan pengiriman ke wilayah pelabuhan.

Kebutuhan terhadap sarana pengangkutan yang memadai dan massal meningkat setelah diterapkannya sistem tanam paksa yang sudah

⁵Hari Kurniawan, dkk., *Observasi Jalur Kereta Api Non Aktif Lintas Yogyakarta Magelang Eks Jalur Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij*, Artikel, (Yogyakarta: Roemah Toea, 2013), hlm. 4.

⁶Rima RanintyaYusuf, *Karut Marut Transportasi Darat Di Perkotaan Indonesia*, dalam *Indonesia Bergerak: Percik Pemikiran Komunitas Sekip untuk Perubahan*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2012), hlm. 85.

diterapkan sejak 1830. Puncaknya setelah penerapan Undang-Undang Agraria pada 1870. Adanya dorongan kaum liberal terhadap pemerintah kolonial sehingga pemerintah mengambil suatu kebijakan untuk turut melibatkan pihak swasta di sektor-sektor lainnya, seperti perkebunan dan industri. Sehingga pada periode tahun 1870-1890, pihak swasta dan pemodal asing diberi peluang usaha seluas-luasnya guna penanaman modalnya di Hindia Belanda.

Setelah melewati serangkaian proses pengkajian serta perdebatan panjang di parlemen, barulah pada pertengahan abad ke-19 diputuskan pemilihan transportasi kereta api untuk mengatasi permasalahan pengangkutan yang serba terbatas. Namun untuk pengadaan rintisan sebuah jalur kereta api pertama, pada kenyataannya tidak mudah dan menempuh proses yang amat sangat panjang. Biaya yang diperlukan untuk pengadaan lahan serta pembangunan jalur kereta api yang terbilang sangat mahal membuat proyek tersebut sempat mengalami beberapa kali penundaan. Segala macam cara dilakukan hingga pemerintah berkesimpulan untuk turut melibatkan pihak swasta sebagai pemodal utama dalam pengadaan sebuah jalur kereta api di wilayah jajahan.⁷

Sesudah menempuh berbagai macam perundingan di parlemen, kata sepakat dicapai dengan memanfaatkan penggunaan fasilitas kereta api. Keputusan tersebut disepakati dengan

mengacu pada model transportasi yang juga diterapkan di banyak negara-negara Eropa, salah satunya Belanda. Penggunaan transportasi kereta api diharapkan mampu memberikan solusi bagi buruknya sistem pengangkutan produk-produk hasil perkebunan maupun hasil industri yang telah ada sebelumnya. Pemanfaatan dan penggunaan transportasi kereta api untuk kepentingan-kepentingan lainnya juga sangat diharapkan, seperti pengangkutan penumpang dan lancarnya administrasi pemerintahan di wilayah koloni.

Namun fakta yang terjadi di lapangan, implementasi dari keputusan yang diambil tidak mudah karena memerlukan modal yang sangat besar dan dasar legalitas usaha. Persoalan yang berbeda mengenai perkebunan yang bertumpu pada persewaan tanah dengan lama jangka waktu tertentu terhadap hak sewa pengolahan. Sementara, urusan pembangunan jalur kereta api dan infrastruktur pendukungnya memerlukan lahan yang cakupannya luas dan panjang, karena pembangunan jalur sendiri memerlukan okupasi lahan. Lahan yang dibutuhkan belum tentu bisa dilokalisir, bahkan tidak dapat dibatasi berdasarkan batas-batas administratif.

Mengingat modal yang diperlukan pertama kali untuk mengawali investasi dibidang tersebut dirasa sangat besar dan syarat-syarat yang ditetapkan oleh negara juga sangat ketat sehingga tidak memberikan banyak peluang dan respon yang baik bagi pihak investor swasta. Disisi lain, pemerintah masih berpegang pada penetapan kebijakan tanam paksa agar negara sendiri yang dapat berperan sekaligus menjadi investor.

⁷Anonim, *Respreking van het Gouvernementkultuurstelsel op Java*, dalam *Tijdschrift voor Nederlansch Indie*, 1866, Jilid I, hlm. 170-171.

Alasan tersebut dikarenakan sebagian besar produk perkebunan yang ada, termasuk hasil produksi gula dari pabrik gula adalah milik dari swasta, sehingga negara berkewajiban untuk melakukan pengangkutan hasil komoditinya sendiri.

Konsorsium pemenang tender pembangunan jalur kereta api yang pertama kali dari pemerintah akhirnya dimenangkan oleh perusahaan swasta bernama NIS (*Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij*). Dalam hal pembangunan jalur kereta api, perusahaan swasta NIS lebih siap ketimbang perusahaan kereta api negara (SS). Namun pemerintah tetap melakukan pengawasan dan mengajukan beberapa syarat terkait eksploitasi jalur kereta api. Syarat yang diajukan oleh pemerintah kepada NIS, antara lain kepentingan penyambungan atau perlintasan jalur pada proyek jalan kereta api yang disebutkan sebelumnya, atau ketika pekerjaan harus dihentikan, oleh pemilik rel kereta api, ganti rugi harus dibayarkan.

Ketentuan diatas juga berlaku bagi tanah atau lahan yang terdampak dari pembangunan serta pemasangan jalur kereta api. Pengusaha maupun investor yang telah menanamkan modalnya disektor perkeretaapian harus pula membayar tanah-tanah yang terkena dampak pembangunan dan pemasangan jalur kereta api. Yang berarti bahwa, tanah-tanah yang ada dengan demikian telah diambil alih hak kepemilikannya oleh perusahaan yang berinvestasi. Warga masyarakat yang tempat tinggal atau pekarangan rumahnya terputus akibat pemasangan rel, juga akan mendapatkan jaminannya.

Barulah pada tahun 1862, untuk pertama kalinya hak izin (konsesi) ditawarkan kepada pihak-pihak yang bersedia dan mampu melakukan investasi di sektor kereta api. Setelah melewati masa pelelangan proyek yang panjang, barulah tahun 1863 sebuah badan usaha yang berbentuk *Maatschapp* (NIS / *Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij*) yang akhirnya memenangkan proyek pengadaan jalur kereta api pertama di Pulau Jawa yang menghubungkan Semarang hingga Yogyakarta.⁸

Setelah menyelesaikan pembangunan jalur utama Semarang (Kemijen) hingga Yogyakarta (Lempuyangan) via Surakarta pada tahun 1872, tahun 1887 NIS telah berhasil membuka jalur dengan panjang 1 Km yang dapat menghubungkan antara stasiun akhir (NIS) di Lempuyangan dengan stasiun besar Tugu di titik paling Timur dari lintas Cilacap – Yogyakarta milik perusahaan kereta api negara (SS). Meskipun jalur NIS saat itu sempat bersinggungan dengan bangunan Stasiun Tugu, akan tetapi dalam hal pemanfaatan jalur, kedua perusahaan memiliki perbedaan kepentingan yang terkesan saling bersaing satu sama lain. Motivasi awal NIS membuka jalur hingga wilayah Yogyakarta adalah agar dapat mengkomodasi serta memonopoli pengangkutan hasil bumi dan industri, muncullah keinginan NIS untuk dapat melayani lintas-lintas sekunder atau percabangan ke daerah-daerah lain di Yogyakarta.

Berdasar keuntungan-keuntungan yang diperoleh dari hasil mengelola jalur utama dirasa

⁸*Verlag, Spoor-En Tramwegwezen In Nederlandsch-Indie, 1925, hlm. 72.*

sangat besar, sehingga NIS kembali mengusahakan pemenangan pengadaan proyek jalur-jalur percabangan yang ada di Yogyakarta, termasuk jalur kereta api lintas percabangan di wilayah Yogyakarta dan Magelang yang telah diresmikan pengoperasiannya pada tahun 1898.

C. Pemanfaatan Jalur Percabangan Stasiun Lempuyangan – Stasiun Kebonpolo

Pembangunan jaringan kereta api di wilayah eks-Hindia Belanda awalnya tidak mempertimbangkan atau memperhatikan kebutuhan transportasi masyarakat sehari-hari. Kebutuhan maupun keperluan yang saat itu sedang mendapatkan perhatian lebih dari pemerintah adalah terkait masalah pengangkutan barang-barang hasil bumi dan produk industri. Seperti halnya wilayah Yogyakarta dan daerah-daerah lain disekitarnya, termasuk Magelang, menjadi sasaran proyek pertama untuk menghubungkan daerah tersebut dengan wilayah pelabuhan di Semarang. Sangat masuk akal, bila sebagian besar dataran di Yogyakarta dan Magelang menjadi daerah yang subur dan menjadi pemasok utama barang-barang hasil perkebunan yang laku di pasaran dunia. Eksploitasi mudah serta pundi-pundi keuntungan yang akan diperoleh, sehingga hal tersebut membuat pemerintah memprioritaskan pembangunan jalur kereta api untuk pertama kalinya langsung menuju daerah Yogyakarta dan sekitarnya.⁹

Nederlandsch-Indische

Spoorwegmaatschappij dengan keberhasilannya

⁹*Verslag van de Dienst der Staatsspoorwegen op Java, 1879-1880.*

membangun jaringan kereta api di lintas Semarang – *Vorstenlanden* menganggap sangat perlu dalam mengembangkan jaringan sekitar karena dirasa sangat berprospektif ekonomi tinggi. Sepanjang pembangunan lintas percabangan tersebut, erat kaitannya dengan upaya perusahaan NIS dan usaha pemerintah kolonial untuk memaksimalkan perhubungan wilayah-wilayah yang berada di kawasan lembah Gunung Merbabu dan Gunung Sumbing tersebut, termasuk daerah Magelang dan sekitarnya. Wilayah Kedu yang beberapa diantaranya terdapat daerah Magelang menjadi sangat penting bagi penopang kegiatan pengangkutan barang-barang komoditas karena terdapat beberapa perkebunan tembakau. Sementara kereta api yang melintas disana, melayani beberapa kegiatan pengangkutan untuk komoditas tersebut.

Beberapa daerah di Yogyakarta juga sangat diandalkan beberapa produk pertanian dan hasil perkebunannya, antara lain tanaman tebu yang akan dijadikan sebagai bahan baku produk pembuatan gula pasir. Lebih khusus, jaringan kereta api lintas percabangan yang ada menghubungkan kawasan pelabuhan di Semarang dengan beberapa perusahaan dan pabrik gula yang ada di wilayah Kedu dan Yogyakarta.

Sementara jalur percabangan kereta api yang mengarah ke Utara Kota Yogyakarta hingga ke Magelang dan terus menuju daerah pelabuhan di Semarang via *Willem I* (Ambarawa) serta Kedungjati, hanya menghubungkan beberapa pabrik gula saja. Pabrik gula tersebut antara lain: pabrik gula Beran, pabrik gula Cebongan, pabrik gula Medari dan pabrik gula Sendang Pitu. Tiga

dari empat pabrik gula itupun masih sangat eksis dan masih terus melaksanakan kegiatan giling hingga sebelum kedatangan militer Jepang. Akan tetapi secara teknis, hampir seluruh pabrik gula di Yogyakarta telah terhubung dengan jaringan rel kereta api milik NIS.

Industri gula kala itu memang terlihat lebih unggul, karena tersebar di banyak daerah di Pulau Jawa. Perkebunan tebu yang sangat banyak dan membutuhkan lahan pertanian yang luas menjadikan pesaing bagi pertanian bahan pangan khususnya padi. Dengan demikian, kebutuhan akan lahan sawah untuk disewa dan dialih fungsikan menjadi lahan perkebunan untuk penanaman tebu menjadi semakin meningkat. Daerah yang terbilang produktif menghasilkan komoditi ekspor unggulan berupa gula, beberapa diantaranya adalah wilayah Kedu dan Yogyakarta. Namun karena terjadi krisis besar dunia atau yang dikenal dengan istilah Depresi Ekonomi *Mallaise*, beberapa pabrik gula yang ada di Yogyakarta harus mengalami masa penutupan dan mengurangi jumlah produksinya.

Pada tahun 1931 terjadi kesepakatan perdagangan gula yang salah satu isi perjanjiannya mengatakan bahwa, pemerintah Hindia Belanda diharuskan mengurangi jumlah produksi gula di Jawa, yang awalnya 3 juta ton menjadi sekitar 1,4 juta ton/tahun. Kesepakatan ini jugalah yang nantinya mengatur tentang penetapan kuota ekspor gula di wilayah produsen gula. Hal ini jelas berdampak pada pabrik-pabrik gula yang ada di Yogyakarta. Sehingga dari ke-19 pabrik gula hanya tersisa 8 pabrik gula saja. Pabrik gula tersebut antara lain: pabrik gula

Tanjung Tirto (Kalasan), pabrik gula Kedaton Pleret, pabrik gula Padokan, pabrik gula Gondanglipuro, pabrik gula Gesikan, pabrik gula Cebongan, pabrik gula Beran dan pabrik gula Medari.

Depresi Ekonomi *Mallaise* adalah sebuah peristiwa menurunnya tingkat ekonomi di seluruh dunia yang mulai terjadi pada tahun 1929. Depresi tersebut menghancurkan perekonomian di banyak negara industri maupun negara berkembang. Depresi ekonomi mengubah posisi relatif antara pengusaha-pengusaha Barat dan pemerintah. Apabila sebelum terjadinya depresi ekonomi pemerintah Hindia Belanda banyak bergantung pada maksud baik pengusaha-pengusaha Barat, namun setelah terjadinya depresi ekonomi para pengusahalah yang secara bergantian sangat bergantung pada kebijakan dan kebaikan pemerintah. Intensitas volume perdagangan internasional juga turun drastis, begitu pula dengan pendapatan perseorangan, pendapatan pajak, harga dan keuntungan. Wilayah pedesaan yang hidup dengan ditopang dari hasil pertanian juga terkena imbasnya, produk pertanian turun antara 40-60%. Namun krisis tersebut segera berakhir, antara tahun 1939 hingga 1944 setelah banyak orang mendapatkan pekerjaan kembali karena terbantu adanya Perang Dunia II.

Hingga sampailah titik dimana pemerintah kolonial harus menyerah dan melepaskan seluruh aset-aset yang pernah dimiliki serta dikuasai kepada rezim militer Jepang. Tanggal 9 Maret 1942 menandai dimulainya rezim pemerintahan Jepang yang baru menggantikan rezim

pemerintahan kolonial yang telah ada sebelumnya. Meskipun masa penjajahan yang terbilang singkat dan hanya berusia seumur jagung, namun nyatanya era pendudukan Jepang sanggup merubah segala sendi kehidupan. Badan usaha yang bergerak di bidang transportasi publik pun tidak luput dari penguasaan dan perubahan.¹⁰

Pendudukan Jepang sebagai bagian dari Perang Dunia II mempengaruhi segala sendi kehidupan, satu diantaranya adalah dunia usaha. Kalangan badan usaha, terutama yang bergerak dalam bidang pelayanan publik juga menunjukkan perubahan dan dampaknya hingga ikut mengalami proses perubahan. Salah satu badan usaha tersebut adalah perusahaan yang bergerak di bidang transportasi publik, yaitu pengangkutan barang maupun penumpang dengan menggunakan transportasi kereta api. Keberadaan kereta api sebagai salah satu perusahaan negara mengalami penguatan kelembagaan di bawah pendudukan Jepang. Periode pendudukan Jepang menjadi masa transisi dari struktur kolonial menuju pasca kolonial dan awal dari proses dekolonisasi Indonesia menuju sistem administrasi nasional modern.

Karakter dominan sistem pemerintahan Jepang yang lebih bersifat militeristik membuat apapun yang dikuasainya tidak jauh dari kepentingan dalam penggunaannya untuk memenangkan perang Asia Pasifik. Tidak terkecuali sektor transportasi kereta api. Saat

¹⁰Djoko Marihando, dkk., *Dari Konsesi ke Nasionalisasi: Sejarah Kereta Api Semarang-Cirebon*, (Bandung: Aset Non Railway dan PT Kereta Api Indonesia), hlm. 162.

kereta api masih dikelola oleh pemerintah kolonial dan pemerintah menjamin banyak maskapai dari berbagai latar belakang, namun tidak pada masa kekuasaan Jepang. Era penguasaan militer Jepang semua perusahaan kereta api dilebur menjadi satu yaitu *Rikuyu Sokyoku*.¹¹ Penggabungan dari banyak maskapai ini dimaksudkan untuk mempermudah semua yang menyangkut soal pengaturannya.

Di masa pemerintahan Jepang, sistem baru telah disiapkan guna mengatur dan membuat kebijakan operasional serta manajemen yang mengatur di sektor transportasi kereta api. Bila sistem yang diberlakukan pada masa kolonial menjamin dua latar belakang perusahaan yang berbeda, dalam hal ini perusahaan negara dan sejumlah perusahaan swasta yang beroperasi atas dasar konsesi. Namun di era, di era pemerintahan Jepang hanya menerapkan satu perusahaan kereta api saja, yaitu perusahaan kereta api negara yang diatur, dikendalikan serta diurus di bawah naungan pemerintah militer angkatan darat (*Rikugun*). Semua perusahaan kereta api eks pemerintahan kolonial Belanda dilebur menjadi satu perusahaan yaitu *Rikuyu Sokyoku* yang diterapkan pada tanggal 1 Juni 1942. Penggabungan seluruh perusahaan ataupun maskapai kereta api di Indonesia oleh pemerintahan Jepang saat itu bertujuan untuk mempermudah pengaturan sistem operasional kereta api secara menyeluruh.

Sejalan dengan perubahan-perubahan yang terjadi di dalam tubuh kereta api semasa pemerintahan Jepang di Indonesia, bersamaan

¹¹*Kan Po*, tt, 1942, hlm. 121.

juga dengan penggunaan lain dari transportasi kereta api untuk mendukung peperangan Asia Pasifik dan kepentingan politik. Akan tetapi yang dilakukan oleh pemerintahan militer membuat situasi usaha semakin tidak kondusif. Beberapa warisan jaringan rel kereta api NIS dan peninggalan di masa pemerintahan kolonial wilayah Yogyakarta, beberapa ada yang dibongkar dan dipindahkan ke tempat lain. Beberapa ada yang dipindahkan ke Thailand dan Burma (Myanmar).

Akhir pendudukan Jepang yang di tandai dengan proklamasi kemerdekaan pada 17 Agustus 1945 membuat banyak pihak menggelorakan revolusi untuk mempertahankan kemerdekaan. Sejumlah pekerja dan golongan muda memanfaatkan situasi dan mengambil alih perusahaan kereta api dari pemerintahan Jepang. Hingga akhirnya pada 28 September 1945, Djawatan Kereta Api Republik Indonesia secara resmi berdiri. Setelah pendirian DKARI, praktis yang mengelola urusan transportasi tersebut adalah instansi nasional dan bukan pihak asing lagi.

Sama halnya dengan pengelolaan jalur-jalur percabangan yang ada di Jawa, salah satunya jalur percabangan yang menghubungkan Yogyakarta dan Magelang ini juga telah dilaksanakan pengoperasiannya oleh Daerah Inspeksi VI Yogyakarta. Semenjak masing-masing daerah operasi ditentukan berdasarkan wilayah inspeksinya masing-masing, jalur Stasiun Lempuyangan hingga Stasiun Kebonpolo ini mengalami berbagai macam pemanfaatan yang tentunya lebih fleksibel dan kondisional.

Angkutan pasar menjadi salah satu angkutan yang paling diminati di masa-masa menjelang penutupannya.¹²

Namun tak lama berselang, ketika kereta api berhasil dikelola secara mandiri oleh masing-masing wilayah inspeksi, eksistensi angkutan kereta api di jalur percabangan berangsur-angsur mulai meredup dan mulai ditinggalkan oleh para penggunanya. Meredupnya angkutan kereta di jalur percabangan, disebabkan oleh berbagai faktor: mulai dari kalah bersaing dengan transportasi darat lain, kecepatan yang rendah, jadwal keberangkatan yang kurang bersahabat hingga faktor-faktor alam lain seperti bencana banjir lahar hujan ditengarai menjadi penyebab utama jalur percabangan antara Yogyakarta dan Magelang ditutup setelah menjalani 78 tahun masa operasionalnya.

D. Dampak Adanya Kereta Api dan Pengaruh Lintas Percabangan

1. Alat Pengangkutan Barang

Kehadiran transportasi kereta api di Indonesia sangat erat kaitannya dengan kebutuhan akan sarana pengangkutan barang-barang dan hasil produksi, baik hasil produksi industri, perkebunan maupun pertanian. Kegiatan yang dilakukan adalah pengiriman barang-barang hasil perkebunan ke daerah pelabuhan yang terletak di kawasan Pantai Utara Pulau Jawa. Salah satu pelabuhan yang digunakan untuk menampung barang-barang hasil perkebunan adalah pelabuhan Tanjung Emas di Semarang.

¹²Penuturan Mbah Slamet, wawancara di Kauman, Blondo, Mungkid, Magelang, 2 Januari 2018.

Barang-barang tersebut diangkut menggunakan kereta api untuk selanjutnya dibawa ke pelabuhan dan kemudian di kapalkan ke negara tujuan.

Kehadiran transportasi kereta api sangat membantu aktivitas pengangkutan barang-barang hasil bumi dan hasil industri. Kegiatan pengiriman dilakukan menuju daerah pelabuhan yang banyak terdapat di pesisir pantai Utara Pulau Jawa, salah satunya pelabuhan Tanjung Emas di Semarang.¹³ Barang hasil perkebunan yang diangkut menggunakan kereta api, diantaranya: gula, kopi, tembakau, pala, kina dan beberapa getah karet. Sistem transportasi dengan menggunakan bantuan kereta api sangat membantu dalam mendistribusikan hasil-hasil perkebunan dari satu daerah ke daerah lainnya.

2. Alat Pengangkutan Penumpang

Kereta api yang digunakan untuk mengangkut penumpang di bedakan menjadi dua jenis, yaitu kereta ekspres dan kereta *bumel*. Kereta ekspres adalah jenis kereta api cepat yang di sediakan khusus melayani masyarakat kelas atas. Kereta ekspres tidak sembarangan dalam menaik dan menurunkan penumpangnya, karena kereta dengan jenis layanan ini hanya berhenti di stasiun-stasiun besar saja. Sementara untuk jenis kereta *bumel*, kereta api dengan jenis layanan ini, kecepatan kereta sangat rendah dan berhenti di setiap stasiun dan juga halte. Kereta api jenis *bumel* banyak dioperasikan di rute-rute percabangan.

3. Munculnya Lapangan Pekerjaan Baru

Salah satu faktor yang menjadi daya tarik masyarakat desa untuk berpindah dari tempat asalnya ke tempat yang baru adalah karena dorongan untuk mencari pekerjaan.¹⁴ Seperti halnya masyarakat yang tinggal di sekitar Stasiun Kebonpolo maupun Stasiun Lempuyangan, masyarakatnya banyak yang bekerja sebagai kuli atau buruh angkut. Sering kali di stasiun terjadi aktivitas bongkar muat barang, sehingga kerap kali tenaga dari para buruh-buruh angkut sangat diperlukan untuk menaik dan menurunkan barang dari atau menuju kereta.

4. Munculnya Kegiatan Perekonomian

Pembangunan sebuah proyek jalur kereta api kerap kali menimbulkan dampak-dampak negatif bagi warga masyarakat yang rumah atau lahan pekarangannya terkena dampak pembangunan jalur. Namun tidak jarang pula pembangunan sebuah jalur kereta api malah membawa perubahan-perubahan positif yang bisa dirasakan oleh warga masyarakatnya.

Salah satu faktor yang terasa adalah bidang perekonomian. Dengan berdirinya bangunan dan fasilitas pendukung seperti stasiun dan halte di sepanjang jalur mengakibatkan pula munculnya aktivitas-aktivitas yang memicu tumbuhnya pusat-pusat perekonomian baru. Dengan kemunculan berbagai aktivitas tersebut, banyak masyarakat sekitar yang memanfaatkan kesibukan-kesibukan dan keramaian-keramaian yang hampir selalu terjadi di stasiun atau halte untuk melakukan aktivitas berjualan.

¹³Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: Penerbit Angkasa, 1997), hlm. 119.

¹⁴Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, (Bandung: Penerbit Angkasa, 1997), hlm. 227.

Awal mula masuknya transportasi kereta api juga menjadi babak baru dikenalkannya teknologi transportasi modern yang memanfaatkan teknologi mesin uap. Meski saat itu, masyarakat tradisional kita tidak sepenuhnya paham mengenai teknologi mesin uap. Walaupun demikian masyarakat bisa merasakan dampak positif dari ditemukannya teknologi mesin uap yang akhirnya dipakai pada transportasi kereta api.

Dipakainya teknologi uap sebagai sumber utama penggerak mesin pada unit lokomotif membuat pemerintah kolonial mengusahakan untuk mendatangkan berbagai unit lokomotif ke Hindia Belanda (Indonesia) dari berbagai macam pabriknya di Eropa. Khusus untuk rute atau jalur percabangan yang menghubungkan Yogyakarta dan Magelang, pemerintah selaku pengawas dan NIS selaku pelaksana operasional mendatangkan lokomotif uap seri C 16 dan C 24 untuk dioperasikan pada jalur tersebut.¹⁵

Meski hanya ada dua lokomotif saja yang pernah terlihat berdinis di rute percabangan antara Stasiun Lempuyangan hingga Stasiun Kebonpolo, namun secara resmi NIS juga pernah mengoperasikan satu lagi seri lokomotif. Lokomotif tersebut memiliki seri C 17 yang masa dinasnya tidak berlangsung lama karena telah dipindahkan di rute operasi eks SoTM (*Solosche Tramwegmaatschappij*) Surakarta – Boyolali.

Memasuki masa merdeka, perusahaan kereta api dapat dikelola secara mandiri meskipun

sarana yang ada saat itu hanya mengandalkan unit-unit lokomotif maupun rangkaian gerbong peninggalan serta warisan pemerintah kolonial. Masa keemasan lokomotif uap berangsur-angsur mulai memudar dan perannya pelan-pelan mulai tergantikan dengan keberadaan lokomotif diesel yang lebih modern. Tepatnya era DKA (Djawatan Kereta Api), pemerintah Indonesia saat itu banyak mengimpor lokomotif diesel dari pabrik Krupp di Jerman.

Lokomotif dengan jenis mesin diesel hidraulik yang berseri D 300. BB 300 dan D301 didatangkan secara bertahap.¹⁶ Tidak lama berselang setelah lokomotif tersebut tiba di Indonesia hingga melewati serangkaian proses pengecekan dan inventarisasi segera dibawa menuju rute-rute percabangan yang ada di Jawa. Rute percabangan tersebut salah satunya adalah yang menghubungkan wilayah Yogyakarta dan Magelang (menghubungkan Stasiun Lempuyangan hingga Stasiun Kebonpolo).

Setelah jalur percabangan yang menghubungkan Yogyakarta dan Magelang yang pernah dikenal oleh masyarakat luas dengan dua stasiun besarnya ini mengalami masa penutupan 42 tahun silam, masih dapat dengan mudah dijumpai beberapa bangunan infrastruktur dan fasilitas pendukung lainnya yang letaknya tidak pernah berjauhan dari keberadaan atau lokasi jalur kereta api.

Masih dapat dijumpainya beberapa bangunan stasiun dan halte, jembatan maupun *viaduct*,

¹⁵Yoga Bagus Prayogo, dkk., *Kereta Api Di Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap*, (Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher, 2017), hlm. 65.

¹⁶Tim Redaksi Majalah KA, “Album Lokomotif dan KRL (Seri 1), tt. Februari 2007, hlm. 20.

potongan rel dan menara penampung air dan beberapa perangkat persinyalan yang masih sangat mudah untuk dijumpai. Jika dibandingkan dengan jalur-jalur cabang lain yang ada di kota Yogyakarta, mungkin jalur Yogyakarta – Magelang-lah yang sisa-sisa eksistensinya masih dapat dengan mudah di telusuri bahkan bangunan peninggalan dan fasilitas-fasilitas pendukung lainnya.

E. Kesimpulan

Cultuurstelsel menjadi penyumbang penerimaan kas negara paling banyak hingga surplus. Hasil penerimaan yang banyak tidak diimbangi dengan kualitas transportasi yang baik. Karena daya angkut dan kecepatan yang terbatas, banyak hasil bumi yang menjadi busuk di perjalanan. Akhirnya kereta api menjadi solusi alternatif yang diambil pemerintah untuk mengatasi masalah tersebut. Pembukaan jalur kereta api pertama menghubungkan Desa Kemijen, Semarang hingga Desa Tanggung di Grobogan tahun 1867. NIS menjadi perusahaan yang bertanggung jawab atas proyek tersebut. Tahun 1872 jalur kereta api telah sampai di Yogyakarta bersamaan dengan peresmian Stasiun Lempuyangan dengan *spoor* 1.435 mm.

Jarak yang jauh antara Yogyakarta- Surakarta-Semarang membuat biaya operasional menjadi mahal. Akhirnya dibuatlah sebuah jalur pintas yang menghubungkan Yogyakarta (Stasiun Lempuyangan) dan Magelang (Stasiun Kebonpolo). Nantinya jalur tersebut akan dilanjutkan hingga ke *Willem I* dan Semarang. Lebar *spoor* yang digunakan pada jalur ini adalah 1.067 mm. Perkembangan pemakaian jalur yang

panjang oleh berbagai pihak membuat jalur tersebut mengalami pemanfaatan yang berbeda-beda dari masa ke masa. Mulai dari masa kolonial yang dimanfaatkan sebagai sarana pengangkutan hasil-hasil perkebunan. Masa Jepang yang digunakan sebagai penunjang kegiatan militer. Sedangkan masa Indonesia merdeka, jalur percabangan dalam penggunaannya lebih kompleks dan melayani kebutuhan masyarakat pada umumnya.

Banyaknya keramaian-keramaian yang ditimbulkan dan aktivitas bongkar muat yang dilakukan di stasiun-stasiun besar, turut pula mempengaruhi perubahan sosial di masyarakat serta munculnya simpul-simpul perekonomian baru. Selain fungsi kereta api sebagai sarana pengangkut, terdapatnya bangunan stasiun dan halte turut pula merangsang tumbuhnya pusat keramaian hingga terus berkembang menjadi pasar tradisional. Adanya keramaian-keramaian di stasiun dan halte juga menjadi rujukan bagi para pencari kerja untuk memperoleh pekerjaan, meskipun hanya sebagai buruh atau kuli angkut.

F. Daftar Pustaka

Arsip

Verlag, Spoor-En Tramwegwezen In Nederlandsch-Indie, 1925.

Verlag van de Dienst der Staatsspoorwegen op Java, 1879-1880.

Buku-buku

Anonim, *Respreking van het Gouvernementcultuurstelsel op Java*, dalam *Tijdschrift voor Nederlansch Indie*, Jilid I, 1866.

Djoko Marihandono, dkk., *Dari Konsesi ke Nasionalisasi: Sejarah Kereta Api*

Semarang-Cirebon, Bandung: Aset Non Railway dan PT Kereta Api Indonesia.

—, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, Bandung: Penerbit Angkasa, 1997.

Hari Kurniawan, dkk., *Observasi Jalur Kereta Api Non Aktif Lintas Yogyakarta Magelang Eks Jalur Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij (NISM)*, Artikel, Yogyakarta: Roemah Toea, 2013.

Yoga Bagus Prayogo, dkk., *Kereta Api Di Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap*, Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher, 2017.

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

Skripsi

M. Bima Taufiq, “Perkembangan Transportasi Kereta Api di Magelang Tahun 1898-1942”, *Skripsi*, Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta, 2015.

Rima Ranintya Yusuf, *Karut Marut Transportasi Darat Di Perkotaan Indonesia*, dalam *Indonesia Bergerak: Percik Pemikiran Komunitas Sekip untuk Perubahan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2012.

Surat Kabar

Kan Po, tt, 1942.

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, Bandung: Penerbit Angkasa, 1997.

Tim Redaksi Majalah KA, “Album Lokomotif dan KRL (Seri 1)”, tt. Februari 2007.

Daftar Responden

Nama: Slamet, Usia: 85 tahun, Pekerjaan: penjahit, Alamat: Blondo, Kauman, Magelang.

Yogyakarta, 19 April 2018.

Pembimbing,

Mengetahui,
Reviewer,



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



Dina Dwi Kurniarini, M.Hum.
NIP. 19571209 198702 2 001