

## DAMPAK SOSIAL EKONOMI PEMBANGUNAN JALUR KERETA API KUTOARJO-PURWOREJO TAHUN 1887-1900

### THE SOCIO-ECONOMIC IMPACT OF THE DEVELOPMENT OF THE KUTOARJO-PURWOREJO RAILROAD IN 1887-1900

Oleh : Handi Lukman, Prodi Ilmu Sejarah, Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta, [hndlukman@gmail.com](mailto:hndlukman@gmail.com)

#### Abstrak

Kereta api merupakan alat transportasi massal baik untuk mengangkut barang maupun penumpang. Kereta api dapat mengangkut banyak muatan dalam sekali perjalanan, oleh karena itu pada masa tanam paksa (*cultuurstelsel*) di Hindia Belanda alat transportasi ini sangat dibutuhkan. Meskipun tanam paksa berakhir pada 1870, namun kereta api justru mengalami perkembangan, tidak hanya difungsikan sebagai kepentingan ekonomi saja, tetapi juga sebagai alat untuk memperlancar mobilitas militer di Jawa. Kajian ini bertujuan untuk mengetahui transportasi yang digunakan sebelum adanya kereta api di Purworejo. Selain itu untuk mengetahui perkembangan dan dampak dari dibangunnya jalur kereta api Kutoarjo-Purworejo. Sebelum adanya kereta api di Purworejo, masyarakat dalam hal pengangkutan barang maupun penumpang menggunakan alat transportasi tradisional. Masuknya kereta api di Purworejo dilatarbelakangi oleh Pemerintah Hindia Belanda yang menginginkan kota-kota militer di pesisir selatan Pulau Jawa, termasuk Purworejo dapat terhubung dengan jaringan kereta api. Pembangunan jalur yang dilaksanakan oleh Pemerintah Hindia Belanda tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan pihak Belanda, namun juga bagi masyarakat pribumi.

Kata Kunci: *Kereta Api, Purworejo, Sosial Ekonomi*

#### Abstract

*Train is a means of mass transportation both for commodities and masses transport. It can carry a lot of cargo in one go, therefore during the Cultivation System (cultuurstelsel) of the Dutch East Indies this means of transportation was urgently needed. Although the Cultivation System ended in 1870, the railroad in fact had been developed afterward. It was not only functioning as an economic interest, but also as a tool for the army mobility in Java. This study aims to determine the transportation used before the train in Purworejo. In addition to knowing the development and impact of the construction of the Kutoarjo-Purworejo railroad. Before the existence of the train, the people used traditional transportation for both commodities and masses transport. The procurement of trains in Purworejo was motivated by the Dutch Indies Government who wanted the military cities on the southern coast of Java, including Purworejo, to be connected in a railroad network. The rail construction carried out by the Dutch East Indies Government was not only to meet the needs of the Dutch, but also for the indigenous community.*

Keyword: *Train, Purworejo, Socio-Economic*

## PENDAHULUAN

Pada abad ke-18 di Eropa ditemukan mesin uap. Penemuan mesin uap ini membuat alat transportasi di dunia mengalami perkembangan. Sebagian besar manusia dimasa itu telah beralih dari alat transportasi tradisional ke alat transportasi dengan tenaga mesin. Kereta api merupakan alat transportasi yang berkembang setelah ditemukannya mesin uap.

Pada tahun 1802 ditemukan lokomotif uap pertama. Lokomotif ini dirancang oleh Richard Trevithick. Dua tahun kemudian lokomotif hasil karyanya tersebut dijalankan di New South Wales. Lokomotif ini dapat menarik muatan sebanyak 10 ton di jalan rel dengan kecepatan 8 km per jam. Sejak saat itu, lokomotif terus disempurnakan. Pada tahun 1825, George Stephenson berhasil membuka jalur pertama di dunia yang dibuka untuk umum, yaitu jalur Stockholm-Darlington. Tidak berhenti disitu saja, George beserta putranya terus menyempurnakan lokomotif hasil ciptaanya hingga pada akhirnya ditahun 1829 berhasil membuat lokomotif yang diberi nama *rocket*. Lokomotif ini mempunyai berat 4 ton dan mempunyai kekuatan 20 tenaga kuda sehingga dapat

melaju dengan kecepatan 24 km per jam.<sup>1</sup>

Transportasi kereta api di Eropa terus mengalami perkembangan, hal ini terbukti dengan terus dibangunnya jalur kereta api di hampir seluruh daratan Eropa. Seperti pada 15 September 1830 dibangun jalur Liverpool-Manchester yang kemudian disusul dengan pembangunan jalur-jalur lain. Tidak ingin kalah dengan negara-negara lain yang telah membangun jaringan kereta api, Belanda pun membangun jalur kereta api mereka sendiri. Pada 21 Juni 1839, jalur pertama dibuat menghubungkan kota Amsterdam dengan Haarlem. Pembangunan jalur-jalur kereta api di Belanda menggunakan keuntungan dari sistem tanam paksa.<sup>2</sup>

Masuknya kereta api di Hindia Belanda tidak terlepas dari keinginan pemerintah yang menginginkan kemajuan di bidang transportasi. Pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda dimulai pada 7 Juni 1864 yang dilakukan oleh perusahaan kereta api swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschaapij* (NISM) dengan rute Semarang-Temanggung berjarak 25

---

<sup>1</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: CV Angkasa, 1997), hlm.31.

<sup>2</sup> *Ibid.*, hlm.33.

km.<sup>3</sup> Pembangunan kemudian dilanjutkan hingga ke *Vorstenlanden*, dan pada 1872 rute Semarang-*Vorstenlanden* resmi dibuka. Pembangunan jalur tidak hanya dilakukan oleh pihak swasta, pada 6 April 1875 perusahaan kereta api milik negara *Staats Spoorwegen* (SS) membangun jalur Surabaya-Pasuruan-Malang yang diresmikan tahun 1878.

Pembangunan jalur kereta api Kutoarjo-Purworejo dilaksanakan pada tahun 1887 yang dilaksanakan oleh SS. Pembangunan jalur ini pada awalnya dilakukan untuk kepentingan militer, karena setelah berakhirnya Perang Jawa, Purworejo berkembang menjadi kota militer. Oleh karena itu dengan dibangunnya jalur ini diharapkan dapat memperlancar mobilitas militer.<sup>4</sup> Tidak hanya berpengaruh pada bidang militer saja, pembangunan jalur ini ternyata juga berdampak pada sektor ekonomi. Pada masa Hindia Belanda, Purworejo merupakan daerah penghasil kopra terbesar di Pulau Jawa. Tidak hanya kopra saja, meskipun tidak sebesar

dengan daerah lain, Purworejo juga merupakan daerah penghasil kopi. Jadi dengan dibangunnya jalur ini dapat membuat pengiriman kopra dan kopi menjadi lebih efektif bila dibandingkan dengan menggunakan alat transportasi gerobak.

### Metode Penelitian

Metode sejarah merupakan proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman-rekaman serta peninggalan masa lampau.<sup>5</sup> Prinsip yang selalu ditekankan dalam tepat kerja sejarah adalah untuk menguasai ketrampilan dalam heuristik, kritik dan penerapan teori serta metodologi yang tepat, sehingga penulisan hasil penelitian dapat di pertanggungjawabkan.<sup>6</sup>

Ada beberapa tahapan yang harus dilakukan dalam merekonstruksi peristiwa sejarah, yang Pertama, *heuristik* yang merupakan tahap pengumpulan sumber-sumber sejarah. Kedua, kritik sumber, merupakan tahap pengkajian terhadap keaslian dan kebenaran sumber-sumber yang diperoleh yaitu dari segi fisik dan isi

<sup>3</sup> Imam Subarkah, *125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Intergrafika, 1992), hlm.7.

<sup>4</sup> Musadad, "Arsitektur dan Fungsi Stasiun Kereta Api Bagi Perkembangan Kota Purworejo Tahun 1901-1930", *Laporan Penelitian*, (Yogyakarta: FIB UGM, 2002), hlm.28.

<sup>5</sup> Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, terj. Nugroho Notosusanto, (Jakarta: UI Press 2008), hlm. 39.

<sup>6</sup> Djoko Marihandono, *Titik Balik Historiografi di Indonesia*, (Jakarta: Wedana Widya Sastra, 2008), hlm. 4

sumber. Ketiga, interpretasi, merupakan penafsiran fakta-fakta sejarah yang telah diuji kebenarannya. Keempat, historiografi, atau penulisan dalam bentuk karya ilmiah.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### A. Keadaan Umum Purworejo

Berdirinya kota Purworejo tidak terlepas dari kekalahan Mataram Islam atas Belanda pada Perang Jawa. Setelah peristiwa itu berakhir, terjadilah apa yang disebut dengan *palihan nagari*, yaitu terlepasnya daerah-daerah pesisir kekuasaan Mataram, yang didalamnya termasuk Bagelen. Setelah resmi menjadi milik Pemerintah Hindia Belanda pada 22 Juni 1831, Bagelen kemudian mempunyai sistem pemerintahan baru. Pada sistem pemerintahan yang baru ini, Bagelen dibagi menjadi 5 kabupaten, dengan pusat pemerintahannya berada di Brengkelan. Pada perkembangan selanjutnya, ibukota kemudian dipindah ke Kedungkebo yang kemudian diganti nama menjadi Purworejo. Purworejo berasal dari kata *Purwo* yang mempunyai arti pertama, dan *Rejo* berarti subur.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Musadad, *op.cit.*, hlm.6-7.

Secara umum wilayah Purworejo dibagi menjadi tiga kawasan yang masing-masing memiliki karakteristik berbeda-beda. Kawasan utara merupakan daerah dataran tinggi yang merupakan daerah sumber mata air bagi masyarakat Purworejo. Kemudian kawasan bagian tengah merupakan dataran rendah, tanah di kawasan ini cenderung subur karena mendapat suplai air dari kawasan utara. Kawasan paling selatan berbatasan langsung dengan Samudra Hindia dengan kontur tanah cenderung berpasir.<sup>8</sup>

Penerapan stratifikasi sosial yang ada di Purworejo sama seperti di wilayah lain, dimana yang menduduki posisi atas adalah orang-orang Eropa teruama Belanda. Kelompok ini dalam pekerjaan biasanya menempati posisi di birokrasi pemerintahan, pengusaha, ataupun pelaku misionaris. Lapisan kedua ialah golongan timur asing yang terdiri dari orang-orang Cina, Arab, India, dan lainnya. Kelompok dilapisan ini biasanya bekerja pada sektor perdagangan. Lapisan paling bawah ditempati oleh pribumi, mereka tersebar didaerah kota maupun pedesaan.<sup>9</sup> Pada

<sup>8</sup> *Ibid.*, hlm.12.

<sup>9</sup> Vifelia Nurohmah, “Karya Kongregasi Missionarium Sacratissimi Cordis Jesu dan Perkembangan Agama Katolik di Purworejo”, *Skripsi*,

kelompok pribumi masih dibagi menjadi dua lapisan. Lapisan pertama disebut dengan *priyayi*, yang terdiri atas keturunan bangsawan, pegawai pemerintah, kaum terpelajar, dan kelompok usahawan. Lapisan kedua disebut dengan *wong cilik* yang terdiri atas rakyat biasa. Pada lapisan ini dapat dimasukkan kelompok ulama pribumi, pekerja kasar, tukang, dan petani.<sup>10</sup>

Golongan petani di Purworejo terdiri dari empat lapisan. Lapisan pertama disebut dengan *Kuli baku* atau *Kuli kenceng*, yaitu golongan petani yang mempunyai tanah dan rumah. Lapisan kedua disebut *lindung*, mereka memiliki tanah namun tidak seluas *kuli kenceng*. Lapisan ketiga yaitu *pondok tempel*, golongan ini memiliki rumah namun berada di tanah milik orang lain. Lapisan terakhir yaitu *pondok slusup*, mereka tinggal di rumah orang lain bersama keluarganya. Kehidupan dari golongan ini sangat bergantung pada *kuli baku*.<sup>11</sup> Sebagian petani di Purworejo merupakan petani miskin,

dalam pengertian dari segi modal penghidupan sangat tergantung dari luar. Terlebih lagi mereka yang hanya bekerja sebagai buruh tani, atau petani yang tidak mempunyai lahan sebagai sawah atau ladang. Mereka hanya pasrah kepada nasib dan kebaikan hati para pemilik lahan.

Pada masa tanam paksa, Purworejo merupakan penghasil nila. Pada tahun 1841, areal tanaman nila ini bahkan mencapai luas 561.200 meter persegi dengan melibatkan sebanyak 66.909 tenaga buruh paksa. Pada waktu itu Purworejo memiliki 184 pabrik pengolahan nila. Tenaga buruh paksa yang dipekerjakan pada perkebunan nila ini pada umumnya diambil dari keluarga petani.<sup>12</sup> Namun pada tahun 1865 perkebunan nila di Purworejo mengalami kemunduran, hal ini karena telah ditemukannya bahan pewarna sintesis sebagai pengganti nila. Puncaknya pada masa berakhirnya tanam paksa seluruh perkebunan nila di Pulau Jawa terutama di Purworejo dihapus.

---

(Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta, 2014), hlm.35.

<sup>10</sup> Musadad, *op.cit.*, hlm.16

<sup>11</sup> Musadad, "Dari Pemukiman Benteng ke Kota Administrasi: Tata Ruang Kota Purworejo Tahun 1831-1930", *Tesis*, (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2001), hlm.58.

Setelah dihapusnya komoditi nila, pemerintah dalam memenuhi

---

<sup>12</sup> Suhardi Martosudarmo, "Akibat Sosial Ekonomi Masuknya Perkebunan Teh Dalam Suatu Masyarakat Agraris Ledok Residensi Bagelen 1830-1870", *Tesis*, (Jakarta: Pasca Sarjana UI, 1988). hlm.87-88.

kebutuhan perekonomian masyarakat Purworejo menerapkan kebijakan agar masyarakat kembali menanam padi dan palawija. Sawah-sawah yang dahulu ditanami nila, sesegera mungkin ditanami tanaman padi. Sebagian besar desa-desa di wilayah Bagelen memproduksi tanaman padi di sawah-sawah milik pribadi bagi yang memiliki sawah, sedangkan petani yang hanya bekerja sebagai kuli kehilangan mata pencahariannya.<sup>13</sup>

Masyarakat selain menanam padi di sawah, mereka juga menanam di tanah tegalan. jenis padi yang ditanam ditanah ini adalah padi gunung atau gaga. Dalam satu tahun, tanah di Purworejo dapat menghasilkan panen sebanyak dua kali, yaitu pada musim penghujan dan musim kemarau, namun hasil panen pada musim kemarau lebih sedikit. Pada tahun 1869 panen padi pada musim kemarau di wilayah ini hanya mencapai 25% saja bila dibandingkan dengan panen musim hujan.

Memasuki abad ke-20 penduduk Purworejo mengalami penambahan, hal ini membuat kegiatan ekonomi dari

sektor tanaman padi tidak dapat memenuhi kebutuhan penduduk. Petani mencari sumber pendapatan pertanian lain dengan menanam palawija seperti ketela dan jagung. Komoditi lain yang menopang kehidupan ekonomi masyarakat Purworejo adalah kelapa. Pada tahun 1917 jumlah pohon kelapa di Purworejo adalah yang paling banyak di Jawa. Setiap pohon mampu menghasilkan 40 butir kelapa dalam satu tahun. Selain kelapa, gula juga merupakan komoditi yang menopang perekonomian masyarakat. Pada masa Hindia Belanda terdapat Pabrik Gula Poerworedjo, dan memiliki areal tanaman tebu seluas 476 *bau*.<sup>14</sup>

## **B. Pembangunan Jalur Kereta Api Kutoarjo-Purworejo**

Pada masa tanam paksa komoditi ekspor yang dihasilkan perkebunan-perkebunan di Hindia Belanda mengalami peningkatan. Pada masa ini hasil-hasil perkebunan seperti kopi, gula, dan nila sangat melimpah. Namun dari melimpahnya hasil komoditas ekspor ini tidak dibarengi dengan transportasi pengangkut yang baik. Pada waktu itu alat pengangkut

<sup>13</sup> Himayatul Ittihadiyah, "Petani dan Kristenisasi: Konvergensi Agama Masyarakat Petani Perkebunan di Karangjoso Bagelen 1870-1900", *Tesis*, (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2002), hlm.112-113.

<sup>14</sup> Wahyu Tri Wahyuni, "Pendidikan dan Perubahan Sosial di Kabupaten Purworejo Tahun 1900-1942", *Skripsi*, (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2015), hlm.40-41.

yang digunakan merupakan alat transportasi tradisional yaitu gerobak. Hal ini mengakibatkan Pemerintah Hindia Belanda mulai memikirkan masalah pengangkutan yang efektif dan efisien, karena pengangkutan barang dengan menggunakan gerobak memerlukan waktu yang lama.<sup>15</sup>

Kemudian pada tanggal 15 Agustus 1840, Kolonel J.H.R. Carel Van der Wijk mengusulkan agar Pulau Jawa dibangun jalur kereta api. Ia beralasan karena di Eropa pernah terjadi masalah serupa yaitu alat pengangkut yang kurang baik. Namun setelah adanya kereta api, masalah tersebut dapat teratasi. Van der Wijk berpendapat bahwa pembangunan jalur kereta api tidak hanya menguntungkan dibidang ekonomi, namun juga dibidang militer yang fungsinya sebagai alat pengangkut prajurit serta perlengkapan dan logistik bagi para prajurit.<sup>16</sup>

Pihak pemerintah menentang usulan ini, mereka lebih memilih perbaikan alat angkut dengan cara memperbanyak jumlah hewan untuk

menari gerobak. Akan tetapi usulan-usulan ini tidak dapat terlaksana karena biaya yang dikeluarkan oleh pemerintah nantinya juga akan mahal.<sup>17</sup>

Setelah melalui beberapa perundingan akhirnya pembangunan jalur kereta api di Jawa dapat terlaksana. Pembangunan dimulai pada tanggal 17 Juni 1864 di Desa Kemijen, Semarang. Pembangunan yang dipimpin oleh J.P. Bordes ini akan menghubungkan Semarang dengan *Vorstenlanden*. *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschaapij* (NISM) merupakan perusahaan swasta yang mendapatkan konsensi dalam pembangunan jalur ini. NISM juga diharuskan membangun jalur cabang menuju Ambarawa (*Willem I*) sebagai syarat konsensi.<sup>18</sup>

Pembangunan jalur yang menghubungkan Semarang dengan *Vorstenlanden* dilakukan secara dua tahap. Tahap pertama selesai dan dibuka pada 10 Agustus 1867 dengan rute Semarang (Kemijen) sampai dengan Tanggung dengan panjang 25 km. Kemudian pembangunan tahap kedua serta jalur cabang menuju Ambarawa selesai pada 21 Mei 1873. Pada tahun yang sama kereta api mulai

---

<sup>15</sup> Sri Retna Astuti, "Kereta Api Ambarawa-Yogyakarta Suatu Kajian Sejarah Sosial Ekonomi Pada Abad Ke 19", *Laporan Penelitian Jarahnitra*, (Yogyakarta: BPNB DIY, 1994), hlm.16.

<sup>16</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm.48.

---

<sup>17</sup> Imam Subarkah, *125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, (Bandung: Intergrafika, 1992), hlm.6.

<sup>18</sup> *Ibid.*, hlm.7.

dioperasikan dan dapat digunakan untuk umum.<sup>19</sup>

Pada tahun 1871 Pemerintah Hindia Belanda membangun perusahaan kereta api milik mereka sendiri dengan nama *Staat Spoorwegen* (SS). Pembangunan jalur pertama yang dilaksanakan SS ialah Surabaya-Pasuruan-Malang yang dilakukan dengan dua tahap. Tahap pertama pembangunan dari Surabaya menuju Pasuruan diselaikan pada 16 Mei 1878, sementara pembangunan tahap kedua yaitu dari Pasuruan menuju Malang diselaikan pada 20 Juli 1978. Jalur kereta api ini memiliki panjang 112 km yang menghabiskan dana sebesar f9.500.000.<sup>20</sup>

Pemerintah Hindia Belanda menginginkan agar daerah-daerah di Pulau Jawa dapat terhubung melalui jaringan kereta api meski daerah tersebut tidak menguntungkan disektor ekonomi. Hal ini tentu sangat kontras bila dibandingkan dengan NISM yang hanya membangun jalur kereta api di daerah yang menurut mereka dapat memberi keuntungan ekonomi. Purworejo sejak berakhirnya tanam paksa tidak memiliki komodi utama, nila yang dahulu

merupakan primadona di daerah ini dihapuskan. Jadi jika pembangunan hanya untuk kepentingan ekonomi saja, tentu tidak begitu menguntungkan. Namun pemerintah tetap membangun jalur kereta api di Purworejo, alasannya karena Purworejo setelah berakhirnya Perang Jawa berkembang menjadi kota militer yang cukup penting di pesisir selatan Pulau Jawa.

Pembangunan jalur Kutoarjo-Purworejo tidak terlepas dari keinginan Pemerintah Hindia Belanda untuk menghubungkan dua pelabuhan besar di Jawa, yaitu Pelabuhan Semarang dengan Pelabuhan Cilacap.<sup>21</sup> Rencana penghubungan ini bersamaan dengan pembangunan jalur Cilacap-Yogyakarta. Pembangunan jalur Cilacap-Yogyakarta dimulai pada tahun 1879 hingga tahun 1887 dengan pajang jalur 187,283 km dan menghabiskan dana sebesar f14.709.074.75.<sup>22</sup>

Penghubungan kedua pelabuhan dimulai dari arah selatan, alasannya karena relief tanah yang relatif datar, sehingga untuk awal pembangunan tidak memerlukan biaya yang banyak. Tahap

---

<sup>21</sup> Musadad, op.cit., hlm.28.

<sup>22</sup> Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942): Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), hlm.43.

---

<sup>19</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, op.cit, hlm.54-55.

<sup>20</sup> Imam Subarkah, op.cit., hlm.10-11.



pertama pembangunan dari Kutoarjo menuju Purworejo berhasil dilaksanakan dengan membangun jalur sepanjang 12 km.<sup>23</sup> Rencananya pembangunan akan dilanjutkan hingga Muntilan, namun karena Purworejo dengan Muntilan dipisahkan oleh perbukitan Menoreh maka dalam pembangunan ini memerlukan biaya dan beban kerja yang tidak sedikit. Hal ini karena harus dilakukannya penggalian terowongan sepanjang 350 m dibawah perbukitan Menoreh.<sup>24</sup> Namun rencana pembangunan kedua pelabuhan di Jawa Tengah ini tidak dapat terlaksana, sehingga jalur Kutoarjo-Purworejo merupakan jalur buntu. Jalur ini dibuka untuk umum pada 1 Januari 1891 setelah pembangunan Stasiun Purworejo selesai.<sup>25</sup> Antara Stasiun Kutoarjo dan Purworejo terdapat tiga halte, yaitu mulai dari Stasiun Kutoarjo – Halte Batoh – Halte Grantung - Halte Krenteng – Stasiun Purworejo.

<sup>23</sup> Peter Carey, *Sisi Lain Diponegoro: Babad Kedung Kebo dan Historiografi Perang Jawa*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2017), hlm.216.

<sup>24</sup> Sartono Kartodirjo, *Memori Serah Jabatan Jawa Tengah 1921-1930*, (Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, 1977), hlm.151.

<sup>25</sup> *Ibid.*

Stasiun Purworejo sendiri dibangun pada tahun 1890 atas keinginan RAA. Cokronegoro II yang pada waktu itu menjabat sebagai Bupati Purworejo. Posisi Stasiun Purworejo jelas mempertimbangkan simpul perekonomian yang ramai, yaitu pasar, persimpangan jalan darat biasa, kota pusat pemerintahan, dan tempat pemukiman penduduk yang padat. Barang-barang yang terakumulasi di pasar dan siap dipasarkan keluar Kota Purworejo dapat diangkut ke stasiun dalam waktu yang singkat. Demikian juga dengan barang-barang yang masuk dari wilayah sebelah utara kota yang akan dipasarkan keluar wilayah Purworejo dapat melalui stasiun. Ternyata tidak hanya barang yang diangkut, tetapi juga penumpang dari dalam dan luar kota sebelah utara.<sup>26</sup>

Pada tahun pertama pengoperasian kereta api, dari Stasiun Purworejo, kopi sebanyak 68 ton telah dikirim ke Pelabuhan Cilacap. Jumlah ini tiap tahunnya terus meningkat. Tercatat pada tahun 1900 telah dikirim 104 ton kopi menuju Pelabuhan Cilacap.<sup>27</sup> Tidak hanya kopi namun juga

<sup>26</sup> Musadad, *op.cit.*, hlm.28-29.

<sup>27</sup> *Verslag Over De Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie 1891*, (Leiden: 'S-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1892), bijlage 18.

mengangkut hasil-hasil pertanian lainnya, seperti kopra, kedelai, gula merah, dan rempah-rempah. Kopra sepertinya menjadi komoditi utama di Purworejo, pada tahun 1891 telah diangkut sebanyak 858 ton dan pada tahun 1895 telah diangkut sebanyak 841 ton kopra.<sup>28</sup> Demikian pula sebaliknya, demi memenuhi kebutuhan garam masyarakat Purworejo, pemerintah mengimpor garam dari Cilacap sebanyak 1.694 ton diawal tahun pengoperasian kereta api di Purworejo.

Kereta api yang melayani jalur Kutoarjo-Purworejo dilayani dengan lokomotif uap dengan rangkaian campuran antara gerbong penumpang dan gerbong barang. Lokomotif uap yang digunakan yaitu seri C27 dengan susunan roda 4-6-4 buatan pabrik Werkspoor, dan seri D51 dengan susunan roda 2-8-2 buatan pabrik Hartmann.

### **C. Dampak Pembangunan Jalur Kereta Api Kutoarjo-Purworejo**

Pembangunan kereta api di Hindia Belanda khususnya di Purworejo tidak hanya ditujukan untuk memenuhi keperluan pihak Belanda namun juga dimaksudkan untuk memajukan

perekonomian pribumi. Kereta api yang digunakan untuk mengangkut penumpang dibedakan menjadi dua jenis, yaitu kereta api ekspres dan kereta api bumel. Kereta api ekspres ialah kereta api yang khusus diperuntukkan melayani masyarakat kelas atas dan menengah. Kereta jenis ini memiliki rute khusus dan tidak menaik-turunkan penumpang ditempat pemberhentian-pemberhentian kecil. Sementara kereta api jenis bumel merupakan jenis kereta api dengan kecepatan rendah yang berhenti disemua stasiun dan halte. Jenis kereta api ini merupakan yang paling banyak beroperasi. Kereta api jenis bumel banyak dioperasikan di jalur percabangan, termasuk jalur cabang Kutoarjo-Purworejo. Pengoperasian kereta api bumel di jalur Kutoarjo-Purworejo biasanya adalah kereta api campuran dengan susunan lokomotif uap – gerbong penumpang C – gerbong penumpang C – gerbong barang G – gerbong barang G. Meskipun jalur Kutoarjo-Purworejo merupakan jalur cabang, diketahui bahwa Stasiun Purworejo juga melayani penumpang kelas I. Layanan kereta api ini sudah ada sejak tahun pertama pengoperasian kereta api di jalur Cilacap-Yogyakarta. Dimulai dari pembangunan rute

---

<sup>28</sup> *Verslag Over De Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie 1895*, (Leiden: 'S-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1896), bijlage 22.

Purworejo-Prembun pada 18 Juli, dan rute Purworejo-Gombong pada 24 Juli.<sup>29</sup>

Kereta api di Purworejo tidak hanya mengangkut penumpang dari masyarakat biasa saja. Mengingat tujuan lain dibangunnya jalur Cilacap-Yogyakarta beserta jalur cabangnya oleh SS untuk meningkatkan mobilitas militer di Jawa, maka fungsi kereta api yaitu untuk mengangkut prajurit beserta kebutuhan militer lainnya, sehingga kebutuhan-kebutuhan militer yang di datangkan dari luar dapat dibawa dengan cepat dan mudah. Di Purworejo terdapat tangsi militer yang terletak di Desa Kaligesing dan Kedung Kebo, sehingga dengan adanya jalur kereta api dapat meningkatkan mobilitas militer dan menjadikan Purworejo terhubung dengan tangsi-tangsi militer penting di kota lain seperti Gombong. Gombong sendiri memiliki Sekolah Taruna Militer Hindia Belanda yang bernama Pupillenkorps (1885-1911), sekolah ini sebelumnya berada di Kedung Kebo.<sup>30</sup>

Masuknya kereta api di Purworejo membawa dampak yang besar dalam sistem pengangkutan barang, baik itu hasil produksi industri, pertanian maupun perkebunan. Kegiatan yang dilakukan adalah pengiriman

barang-barang hasil perkebunan menuju stasiun-stasiun yang dilalui jalur kereta Cilacap-Yogyakarta. Sementara untuk barang-barang yang akan diekspor ke negara lain, akan dikirim terlebih dahulu menuju Pelabuhan Cilacap, dan kemudian dikapalkan ke negara tujuan. Barang-barang hasil perkebunan tersebut meliputi: kopi, kopra, gula merah, kedelai, dan rempah-rempah. Pada masa ini kopra menjadi komoditas utama Purworejo, hal ini tidak mengherankan karena sebagian besar wilayah Purworejo merupakan tanah tegalan yang cocok untuk tanaman kelapa. Pada tahun 1917 diketahui bahwa Purworejo menjadi daerah dengan jumlah pohon kelapa terbanyak di Jawa. Setiap pohon rata-rata dapat menghasilkan 40 butir kelapa dalam satu tahun.<sup>31</sup>

Selain itu hadirnya kereta api di Purworejo merupakan tanda dari berkembangnya industrialisasi di Hindia Belanda. Munculnya kegiatan industri seperti pabrik maupun usaha kereta api memungkinkan terjadinya perubahan sosial dari masyarakat yang sebelumnya hidup dari hasil pertanian secara perlahan menjadi buruh dengan gaji yang diperoleh dari kerja di industri. Setelah adanya kereta api di Hindia Belanda tidak sedikit pribumi yang

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> Peter Carey, *op.cit.*, hlm.117.

<sup>31</sup> Wahyu Tri Wahyuni, *op.cit.*, hlm.40-41.

bekerja dibidang ini, meskipun tidak memiliki keterampilan dan kemampuan lebih tentang perkeretaapian, namun tenaga mereka tetap dibutuhkan. Perusahaan Kereta Api Negara *Staats Spoorwegen* (SS) tercatat memiliki tenaga kerja sebanyak 30.100 pegawai. Dari jumlah tersebut sebanyak 100 orang insinyur golongan atas, 2.500 orang golongan menengah yang terdiri dari bangsa Belanda, dan sisanya sebanyak 27.500 orang pegawai yang berasal dari golongan pribumi yang menjadi tenaga inti untuk mengoperasikan kereta api.<sup>32</sup>

Pekerjaan lain yang muncul sebagai akibat dari pembangunan jalur kereta api ialah pekerjaan sebagai kuli angkut barang. Masyarakat yang tinggal di sekitar Stasiun Purworejo biasanya bekerja sebagai kuli angkut. Jasa ini sering dimanfaatkan oleh para penumpang, terutama bagi mereka para pedagang. Selain kuli angkut terdapat juga bisnis sebagai penarik gerobak atau penarik kuda di stasiun-stasiun. Kereta kuda biasanya digunakan untuk mengantarkan penumpang dari stasiun menuju penginapan, begitu pula sebaliknya.<sup>33</sup> Sementara gerobak

biasanya digunakan untuk mengantarkan barang-barang dagangan menuju pasar.

Kemunculan Pasar Baledono di Purworejo tidak terlepas dari industri kereta api. Ketika para calon penumpang yang notabene adalah pedagang yang menunggu kereta datang, mereka juga melakukan transaksi jual beli di stasiun. Bertambah ramainya stasiun mampu menarik pedagang untuk membuka lapak atau tempat berdagang di stasiun dan sekitarnya. Namun karena Stasiun Purworejo tidak mampu untuk menampung semua pedagang yang ada untuk membuka lapak, maka dipilihlah lokasi lain. Pasar Baledono merupakan pasar induk yang dibangun pada tahun 1910 ini terletak disebelah timur Stasiun Purworejo. Tumbuhnya Pasar Baledono ini dapat disimpulkan bahwa keramaian di stasiun dapat dimanfaatkan masyarakat Purworejo untuk menjajakan barang dagangan mereka.<sup>34</sup>

Adanya kereta api di Purworejo tidak hanya memberikan dampak pada kemudahan lalu lintas, mobilisasi, dan ekonomi semata, namun juga memberikan hiburan tersendiri bagi masyarakat pribumi. Hadirnya kereta api di Purworejo disambut baik oleh

<sup>32</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm.84-85.

<sup>33</sup> Ririn Darini, dkk, "Pengaruh Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api

di Jawa Tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930", *Laporan Penelitian*, (Yogyakarta: Program Studi Ilmu Sejarah UNY, 2014). hlm.31.

<sup>34</sup> Musadad, *op.cit.*, hlm.24.

masyarakat, baik itu masyarakat pribumi dan orang-orang asing timur menerima alat transportasi masal ini. Banyak sebagian dari mereka, terutama masyarakat pribumi yang takjub dengan rangkaian gerbong kereta api yang menyerupai ular besi. Masyarakat pribumi juga sering datang ke stasiun bersama anak-anak mereka hanya untuk melihat kereta yang lewat atau berhenti disana. Bagi mereka, dengan hanya melihat kereta api dapat menghilangkan penat setelah seharian bekerja. Tidak hanya melihat saja, ternyata masyarakat pribumi juga menikmati naik kereta api. Meskipun perjalanan hanya sampai Stasiun Kutoarjo, masyarakat pribumi senang dan bangga dapat menaiki alat transportasi tersebut.

### **KESIMPULAN**

Sebelum transportasi kereta api masuk di Purworejo, alat angkut yang digunakan ialah alat transportasi tradisional. Para pedagang dalam melakukan pengiriman barang masih menggunakan gerobak. Meskipun biayanya murah, namun penggunaan gerobak memerlukan waktu yang lama untuk sampai ke tujuan. Sementara untuk alat angkut penumpang, kereta kuda atau dokar menjadi alat transportasi yang paling disukai. Alat transportasi ini sangat disukai sehingga untuk kalangan

orang-orang berada, dokar dijadikan sebagai lambang atau ukuran status sosial. Kereta beroda dua ini merupakan kebanggaan tersendiri bagi sang pemilik.

Pembangunan jalur kereta api Kutoarjo-Purworejo selesai dilaksanakan pada tahun 1887 oleh perusahaan kereta api negara *Staats Spoorwegen* (SS). Namun pengoperasian baru dapat dilaksanakan pada 1 Januari 1891 setelah diselesaikannya Stasiun Purworejo. Pembangunan jalur cabang ini merupakan upaya Pemerintah Hindia Belanda untuk menghubungkan dua pelabuhan besar di Jawa melalui jalur kereta api. Akan tetapi upaya penghubungan ini tidak dapat terlaksana, sehingga jalur Kutoarjo-Purworejo merupakan jalur buntu. Jalur cabang ini memiliki jarak 12 km.

Pembangunan jalur kereta api Kutoarjo-Purworejo selain untuk kepentingan militer, juga merupakan salah satu usaha pemerintah untuk mendorong perekonomian masyarakat Purworejo menjadi lebih baik, dan lebih banyak menggunakan kereta api sebagai alat transportasi untuk menuju ke berbagai daerah. Oleh karena itu berbagai fasilitas dan lapangan pekerjaan mulai disediakan oleh pemerintah seperti stasiun, halte, dan pasar. Sementara lapangan pekerjaan

yang dihasilkan dengan adanya kereta api adalah menjadi pegawai SS meskipun tidak ditempatkan pada posisi penting seperti kuli angkut atau kuli panggul di stasiun-stasiun yang dilalui kereta api. Pembangunan kereta api di Purworejo menyebabkan perubahan yang terjadi pada masyarakat. Masyarakat yang sebelumnya bekerja di sektor pertanian dan perkebunan, sebagian beralih bekerja disektor industri.

#### DAFTAR PUSTAKA

Arsip ANRI, *Verslag Over De Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie 1891*, Leiden: 'S-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1892. Berisi laporan pendapatan SS di Hindia Belanda tahun 1891.

ANRI, *Verslag Over De Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie 1895*, Leiden: 'S-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1896. Berisi laporan pendapatan SS di Hindia Belanda tahun 1895.

#### Buku dan Laporan Penelitian

Djoko Marihandono, *Titik Balik Historiografi di Indonesia*, Jakarta: Wedana Widya Sastra, 2008.

Gottschalk, Louis *Mengerti Sejarah*, terj. Nugroho Notosusanto, Jakarta: UI Press 2008.

Imam Subarkah, *125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung: Intergrafika, 1992.

Musadad, "Arsitektur dan Fungsi Stasiun Kereta Api Bagi Perkembangan Kota Purworejo Tahun 1901-1930", *Laporan Penelitian*, Yogyakarta: FIB UGM, 2002.

Peter Carey, *Sisi Lain Diponegoro: Babad Kedung Kebo dan Historiografi Perang Jawa*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2017.

Ririn Darini, dkk, "Pengaruh Sosial Ekonomi Transportasi Kereta Api di Jawa Tengah dan Yogyakarta Tahun 1864-1930", *Laporan Penelitian*, Yogyakarta: Program Studi Ilmu Sejarah UNY, 2014.

Sartono Kartodirjo, *Memori Serah Jabatan Jawa Tengah 1921-1930*, Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, 1977.

Sri Retna Astuti, "Kereta Api Ambarawa-Yogyakarta Suatu Kajian Sejarah Sosial Ekonomi Pada Abad Ke 19", *Laporan Penelitian Jarahnitra*, Yogyakarta: BPNB DIY, 1994.

Susanto Zuhdi, *Cilacap (1830-1942): Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002.

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

#### Skripsi dan Tesis

Himayatul Ittihadiyah, "Petani dan Kristenisasi: Konvergensi Agama Masyarakat Petani Perkebunan di Karangjoso Bagelen 1870-1900", *Tesis*, (Yogyakarta: Universitas

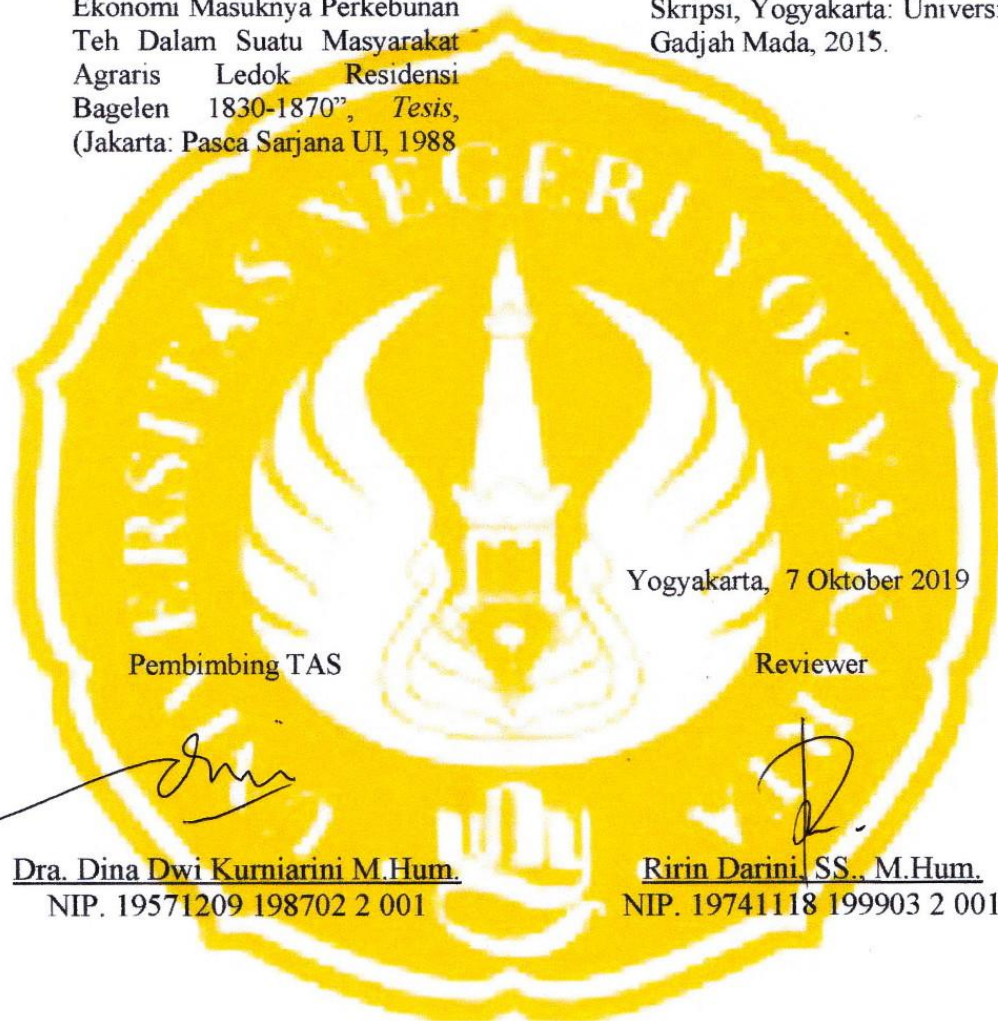
Gadjah Mada, 2002), hlm.112-113.

Musadad, "Dari Pemukiman Benteng ke Kota Administrasi: Tata Ruang Kota Purworejo Tahun 1831-1930", *Tesis*, (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2001.

Suhardi Martosudarmo, "Akibat Sosial Ekonomi Masuknya Perkebunan Teh Dalam Suatu Masyarakat Agraris Ledok Residensi Bagelen 1830-1870", *Tesis*, (Jakarta: Pasca Sarjana UI, 1988

Vifelia Nurohmah, "Karya Kongregasi Missionarium Sacratissimi Cordis Jesu dan Perkembangan Agama Katolik di Purworejo", Skripsi, Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta, 2014.

Wahyu Tri Wahyuni, "Pendidikan dan Perubahan Sosial di Kabupaten Purworejo Tahun 1900-1942", Skripsi, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2015.



Yogyakarta, 7 Oktober 2019

Pembimbing TAS

Reviewer

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

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