

## PERKEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI MAGELANG TAHUN 1898 – 1942

Oleh: M. Bima Taofiq dan Ririn Darini, M. Hum

NIM. 11407141001 dan NIP. 19741118 199903 2

### Abstrak

Perkembangan kereta api di Magelang tidak terlepas dari keinginan pihak NISM untuk menghubungkan Yogyakarta – Magelang – Semarang. Tujuan pembangunan jalur ini adalah mempercepat pengangkutan hasil perkebunan menuju pelabuhan di Semarang. Selain digunakan sebagai angkutan hasil perkebunan, kereta api juga digunakan sebagai alat transportasi oleh masyarakat Magelang. Penulisan artikel ini bertujuan untuk mengetahui perkembangan serta pengaruh yang ditimbulkan dari perkeretaapian terhadap kehidupan masyarakat Magelang.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah kritis. Pertama, heuristik yang merupakan tahap pengumpulan sumber. Kedua kritik sumber, merupakan tahap pengkajian terhadap otentisitas dan kredibilitas sumber dari segi fisik dan isi sumber. Ketiga, interpretasi yaitu dengan mencari keterkaitan makna yang berhubungan antara fakta-fakta yang diperoleh. Keempat, historiografi atau penulisan yaitu penyampaian hasil penelitian dalam bentuk karya sejarah.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan jalur kereta api bertujuan untuk mengatasi permasalahan pengangkutan hasil perkebunan menuju Pelabuhan. Kondisi geografis Magelang serta hasil perkebunan yang melimpah merupakan salah satu faktor utama Belanda membangun jalur kereta api di Magelang. Jalur kereta api Yogyakarta – Magelang dibangun mulai tahun 1895 dan selesai pada tahun 1898. Jalur ini resmi beroperasi pada 1 Juli 1898. Pada perkembangannya, NISM kemudian membuka lintas Magelang – Secang hingga menghubungkan *Willem I*. Pengaruh dari adanya kereta api di Magelang adalah meningkatnya mobilitas masyarakat Magelang. Kondisi stasiun yang ramai juga telah mempengaruhi munculnya kegiatan ekonomi baru, yaitu dengan munculnya pasar. Bagi pihak kolonial dan NISM perkeretaapian di jalur ini memberikan keuntungan yang besar, selain itu juga mempermudah pendistribusian kekuatan militer dari *Willem I*, Magelang, dan Vorstenlanden.

**Kata Kunci:** *Transportasi, Kereta Api, Magelang*

## **THE TRAIN DEVELOPMENT IN MAGELANG IN 1898 – 1942**

By: M. Bima Taofiq and Ririn Darini, M. Hum

NIM. 11407141001 dan NIP. 19741118 199903 2

### **Abstract**

The train development in Magelang cannot be separated from NISM plan to connect Yogyakarta – Magelang – Semarang. The aim of constructing this route was to ease and to speed up the delivery of crops to harbor in Semarang. In addition to deliver the crops, trains were used as mode of transport by Magelang society. Hence, the writing of this article aims to know about the development and the influence of trains on Magelang society.

This research uses historical-critical method. Firstly, heuristic is a step of collecting sources. Secondly, source criticism which is to examine the authenticity and credibility of sources in terms of physical and content. Thirdly, interpretation which seeks a relation between meanings connected to collected facts. Fourthly, historiography or the writing is the explanation of the result of the research in a form of historical work.

The result of this research shows that building the train railways aims to cope with the problem of delivering crops to the harbor. One of many factors of why the Dutch build the railway in Magelang was because of the geographic condition of Magelang and its abundant supply of crops. The railway connecting Yogyakarta – Magelang was built beginning from 1895 and was finished in 1898. This railway was officially opened in the 1<sup>st</sup> July 1898. During the development, NISM, then, opened a railway connecting Magelang – Secang and connecting to *Willem I*. The influence of trains in Magelang was the increase of social mobility in the society. Moreover, the condition of the crowded station had brought the new economic activity which was the market. This route made another influence on making big advantage for the colonial and NISM. Besides, it also eased the distribution of military power from *Willem I*, Magelang, and *Vorstenlanden*.

**Keywords:** *Transportation, Train, Magelang*

## A. Pendahuluan

Kereta api merupakan salah satu moda transportasi masal yang sudah ada sejak lama. Indonesia merupakan negara kedua di Asia setelah India yang mempunyai jaringan kereta api tertua di Asia. Sejarah perkeretaapian di Indonesia diawali dengan pembangunan jalur kereta api di desa Kemijen, sebuah desa yang terletak di sebelah timur kota Semarang, pada tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan ini ditandai dengan pencangkulan pertama yang dilakukan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele.<sup>1</sup> Pembangunan ini diprakarsai oleh *Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV.NISM)* dan dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes.<sup>2</sup> Setelah berhasil membangun jalur kereta api Semarang – Vorstenlanden, Belanda kemudian mengiginkan adanya jalur kereta api yang menghubungkan Yogyakarta dengan Magelang.

Pada 17 Juni 1864 pembangunan jalan rel kereta api resmi dibuka oleh Mr. J.A.J Baron Sloet van Den Beele.<sup>3</sup> Pembangunan jalur rel kereta api dilakukan oleh pihak swasta atas putusan konsesi<sup>4</sup> yang didapat dari pemerintah Belanda. Akhirnya pada 10 Agustus 1867 jalur kereta api pertama, yang menghubungkan Semarang – Tanggung resmi dibuka.<sup>5</sup> Pada awalnya pembangunan jalur rel kereta api menggunakan lebar spoor 1.435 mm, namun setelah dilakukan penyelidikan oleh staf ahli dari pemerintah, akhirnya pemerintah Belanda mengubah lebar jalur

---

<sup>1</sup> Yati Nurhayati, *Sejarah Kereta Api Indonesia*, (Klaten: CV Rizki Mandiri, 2014), hlm. 4.

<sup>2</sup>Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: CV Angkasa, 1997), hlm. 54.

<sup>3</sup>*Ibid.*

<sup>4</sup>Konsensi adalah ijin dari pemerintah dalam mengusahakan usaha keaktifan perekonomian, yang secara umum disertai syarat syarat dan batas waktu yang telah ditentukan. Misalnya dalam hal pengelolaan hasil tambang seperti, minyak, perdagangan, atau dalam hal transportasi dalam hukum internasional hukum konsensi juga diartikan memberi kuasa untuk eksploitasi.

<sup>5</sup>Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm. 4.

*spoor*<sup>6</sup> menjadi 1.067mm. Setelah keberhasilan NISM membangun jalur kereta api, Belanda bertekad membangun jalur kereta api yang menghubungkan kota-kota besar di Jawa.

Awal mula pembangunan jalur kereta api Yogyakarta – Magelang pada tahun 14 Oktober 1895. Pembangunan ini selesai pada 1 Juli 1898.<sup>7</sup> Pada tahun tersebut pula, jalur kereta api yang menghubungkan antara Yogyakarta - Magelang resmi beroperasi. Pada awal beroperasinya jalur KA Yogyakarta - Magelang dioperasikan berbagai jenis lokomotif kereta api, satu diantaranya adalah C24 buatan *Werkspoor* yang beroperasi sejak tahun 1909. Tujuan dari penulisan artikel ini adalah untuk mengetahui bagaimana perkembangan transportasi kereta api di Magelang antara tahun 1898 – 1942 serta mengetahui dampak yang ditimbulkan adanya kereta api bagi masyarakat Magelang maupun pihak kolonial.

## **B. Kondisi Magelang Secara Umum**

Magelang merupakan salah satu kota yang terletak di Jawa Tengah. Kota ini merupakan kota yang unik karena secara geografis kota ini terletak di tengah-tengah Pulau Jawa. Tentang asal usul nama Magelang ada versi yang mengatakan, nama Magelang sendiri berasal dari 2 kata, yakni *maha* dan *gelang*.<sup>8</sup> *Maha* yang berarti besar dan *gelang* yang merujuk pada gunung-gunung yang mengelilingi Magelang. Hari jadi kota Magelang ditetapkan berdasarkan peraturan daerah kota Magelang nomor 6 tahun 1989, bahwa tanggal 11 April 907 masehi merupakan hari jadi kota Magelang.

---

<sup>6</sup>Lebar Spoor adalah adalah lebar jarak antara kedua sisi seelah dalam dari kepala rel. lebar lintasan kereta api yang dipergunakan di tanah jajahan Hindia-Belanda. Ketetapan lebar lintasan (*spoor*) yang diizinkan pemerintah Belanda yaitu 1.067mm, namun perusahaan swasta NISM masih tetap menggunakan lebar lintasan 1.435 mm sebagai langkah memonopoli jalur Semarang - Vorstenlanden. Pada akhirnya NISM memutuskan untuk menggunakan lebar spoor 1.067 mm.

<sup>7</sup>ANRI, *Besluit no. 4454, tahun 1893*.

<sup>8</sup> R Nessel van Lissa, *Magelang Middlepunt van den Tuin van Java*, (Magelang: voor Stads Gemeente Magelang, 1936), hlm.21

Secara geografis letak kota Magelang berada di tengah-tengah Pulau Jawa. Selain itu, terdapat Gunung Tidar yang sering dikenal sebagai paku Pulau Jawa. Magelang juga memiliki posisi yang strategis karena berada di jalur utama transportasi antara Semarang – Magelang – Yogyakarta, Magelang – Purworejo serta Magelang – Temanggung. Magelang berada di 75 km sebelah selatan Semarang dan 43 km sebelah utara Yogyakarta.<sup>9</sup>

Mata pencaharian masyarakat Magelang kebanyakan bergerak di sektor pertanian. Hal ini tidak terlepas dari kondisi geografis serta kondisi alam di Magelang yang memang mendukung adanya pertanian yang baik. Pada masa kolonial, komoditas hasil pertanian di Magelang adalah karet dan pala. Hal ini terbukti dengan adanya nama daerah yang merupakan bekas kebun karet dan kebun pala yang ada di Magelang.<sup>10</sup> Jumlah/perkembangan penduduk berdasarkan struktur penduduk menurut agama dapat dilihat bahwa sekitar 96% penduduk di wilayah Magelang menganut agama Islam. Kemudian disusul dengan jumlah penduduk yang beragama Katholik, Kristen, Budha dan yang terendah adalah jumlah penduduk yang beragama Hindu.

### **C. Pembangunan dan Perkembangan Kereta di Api Magelang**

Masuknya transportasi di Jawa tidak terlepas dari adanya sistem tanam paksa yang diterapkan oleh pihak Belanda. Berawal pada tahun 1830, ketika Belanda memperkenalkan sistem tanam paksa untuk pertama kali di Indonesia. Hasil bumi yang melimpah ini justru mendatangkan persoalan pada pengangkutannya. Belanda kemudian merasa perlu untuk mencari alternatif sarana transportasi yang bisa mengangkut hasil bumi dengan kapasitas lebih banyak, lebih kuat, serta lebih cepat dibanding transportasi yang telah ada pada saat itu.<sup>11</sup> Jaringan transportasi

---

<sup>9</sup>Zaenudin HM, *Asal Usul Nama Kota di Indonesia Tempo Dulu*, (Jakarta: Change Publisher, 2014), hlm. 249.

<sup>10</sup> Kantor Statistik Kabupaten Magelang. *Kabupaten Magelang hasil Registrasi Penduduk Akhir 1993*. (Magelang: Pemda dan Kantor Statistik Kabupaten Magelang, 1993). hlm. 33.

<sup>11</sup>Eddy supangkat, *Ambarawa Kota Lokomotif Tua*, (Salatiga: Griya Media, 2008), hlm 4.

yang belum tertata dengan baik serta belum adanya sarana maupun prasarana transportasi yang memadai, menjadi salah satu faktor penghambat pengangkutan hasil bumi ke kota pelabuhan, Semarang. Oleh karena itu, pemerintah Belanda merasa perlu untuk mencari alternatif sarana transportasi yang bisa mengangkut hasil perkebunan di Jawa dalam jumlah yang banyak, yaitu kereta api.

Masyarakat Jawa telah mengenal sistem transportasi sejak lama bahkan sebelum bangsa Belanda datang. Masyarakat Jawa telah memanfaatkan alam, hewan ternak, serta diri mereka sendiri sebagai alat transportasi.<sup>12</sup> Mereka memanfaatkan sungai dengan menggunakan rakit untuk bepergian serta menaikki hewan ternak mereka untuk bepergian. Mereka bahkan berjalan kaki untuk mencapai tempat tujuan mereka.

Penelusuran ide awal pelaksanaan pembangunan jalur kereta api di Jawa dapat dibagi dalam dua tahap. Pertama, persiapan yakni mulai tahun 1840-1862. Tanda-tanda diperlukannya kereta api di Jawa sudah mulai terlihat sejak tahun 1840. Para pembesar pemerintah Hindia-Belanda mengusulkan agar di Indonesia dibangun jalur kereta api sebagai sarana angkutan hasil-hasil perkebunan. Muncullah usul dari Kolonel Jhr. Van der Wijk pada tanggal 10 Agustus 1840 untuk membangun jaringan kereta api di Pulau Jawa.<sup>13</sup> Ia berpendapat dengan adanya jaringan kereta api di Pulau Jawa mampu mengatasi masalah transportasi serta pengangkutan yang ada.

Pada tahun 1862, *Nederlandsxh Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang diwakili oleh W. Poolman, A. Fraser dan E.H Kol mengajukan konsensi kepada pemerintah Belanda yang dipimpin oleh Ir. J.P Bordes. Melalui surat keputusan *Gouvernements Besluit* pada 28 Agustus 1862 No. 1<sup>14</sup> serta ditambah

---

<sup>12</sup>Rush, James R, *Jawa Tempo Doeloe 650 Tahun Bertemu Dunia Barat 1330–1985*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2012), hlm. 92.

<sup>13</sup>*Ibid.*, hlm.48.

<sup>14</sup>Yoga budhi sulisty, “Perkembangan Perkeretaapian di Kabupaten Temanggung: Kajian Sosial Ekonomi Tahun 1901-1930”. *Skripsi*, (FIS UNY 2014), hlm. 51.

dengan surat keputusan *Koninklijk Besluit* 10 Maret 1863 No. 1 dan 16 Mei 1863 No. 38 serta diperkuat dengan UU 6 Juli 1863 memberikan izin konsensi pembangunan kereta api di Jawa.<sup>15</sup>Tanggal 7 Juni 1864 pembangunan kereta api oleh NISM dimulai, ditandai dengan pencangkulan pertama oleh Mr. J.J Baron Sloet van den Beele. Akhirnya pada 10 Agustus 1867 jalan kereta api pertama di Indonesia bisa diresmikan. Stasiun pertama NISM di Semarang berada di Tambaksasi (Kemijen).

Terselesainya jalur yang menghubungkan Semarang dengan wilayah kerajaan Vorstenladen pada 23 Mei 1873 telah membawa perubahan dalam bidang transportasi khususnya kereta api. NISM dengan keberhasilannya dalam membangun angkutan kereta api di lintas Semarang – *Vorstenlanden* menganggap perlu untuk mengembangkan jaringan-jaringan di sekitarnya yang dirasa penting. NISM memutuskan untuk membangun jalur yang menghubungkan Yogyakarta dengan wilayah Kedu, khususnya Magelang. Pihak NISM kemudian mendapat izin konsensi untuk pembangunan jalur kereta api Yogyakarta – Magelang pada 14 Oktober 1895.

Pembangunan kereta api jalur Yogyakarta – Magelang dimulai pada 14 Oktober tahun 1895. Tujuan pembangunan jalur ini adalah untuk mengangkut hasil perkebunan yang ada di Magelang menuju ke Semarang. Jalur kereta api Yogyakarta – Magelang resmi beroperasi pada 1 Juli 1898. Biaya yang dihabiskan untuk membangun lintasan ini adalah f 350.000.<sup>16</sup> Lebar sepur yang digunakan pada jalur Yogyakarta – Magelang adalah 1.067 mm. Jalur ini menghubungkan Yogyakarta – Sleman – Tempel – Muntilan - Blabak dan Magelang.

Pengerjaan pembangunan jalan kereta api ini dilakukan oleh buruh pribumi, sedangkan pengawasan terhadap pengerjaan proyek ini dilakukan oleh orang-orang dai pemerintah kolonial Belanda. Buruh yang dipekerjakan yakni orang

---

<sup>15</sup>Imam Subarkah, *Jalan Kereta Api*, (Bandung:Idea Dharma, 1981), hlm. 16-17.

<sup>16</sup>ANRI, *Besluit no.19, 9 Desember 1910, bundel Algemeen Secretarie*.

Jawa dan orang-orang Tionghoa. Upah buruh Jawa hanya sekitar 40 sen hingga *f* 1 perharinya tergantung jenis pekerjaan kuli tersebut.<sup>17</sup> Upah yang diterima para tenaga kerja berkisar antara *f* 1,50 hingga *f* 2,00 per harinya. Jalur ini resmi beroperasi pada 1 Juli 1898.

Rute kereta api antara jalur Magelang menuju Yogyakarta maupun sebaliknya antara lain Stasiun Brangkal – Stasiun Secang – Stasiun Payaman – Halte Magelang Kramat – Stasiun Kebonpolo – Stasiun Magelang Alun-Alun – Stasiun Magelang Pasar – Halte Banyurejo – Stasiun Mertoyudan – Stasiun Japonan – Stasiun Blondo – Stasiun Blabak – Stasiun Pabelan – Stasiun Muntilan – Halte Muntilan Kidul – Stasiun Dangeyan – Stasiun Tegalsari – Stasiun Semen – Stasiun Tempel – Halte Ngebong – Stasiun Medari – Stasiun Sleman – Halte Pangukan – Stasiun Beran – Halte Mlati – Halte Kutu – Halte Kricak – Stasiun Tugu.<sup>18</sup> Untuk harga tiket sendiri dibedakan menurut kelas-kelas kereta api. Harga tiket berikisar dari 6 hingga 1 sen untuk perjalanannya per kilomernya.

Pada tahun-tahun berikutnya sesudah di bangunnya jalur kereta api antara Yogyakarta – Magelang, maka berturut-turut di bangunlah pula jalur-jalur kereta api yang baru di berbagai kota di tanah Jawa. Termasuk pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan Magelang dengan kota-kota sekitarnya. Misalnya jalur Magelang-Secang yang beroperasi pada tanggal 15 Mei 1903, jalur Secang-Temanggung beroperasi 3 Januari 1907, jalur Secang-Ambarawa beroperasi 1 Februari 1905 dan jalur Temanggung-Parakan beroperasi 1 Juli 1907.<sup>19</sup> Jalur kereta api antara stasiun Magelang Kota-Secang sejauh kira-kira 9 km yang melewati rute relatif datar dan sedikit tanjakan serta jalan memutar di wilayah Sempu Secang.

---

<sup>17</sup>Waskito Widi Wardjojo, *Spoor Masa Kolonial Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*, (Solo: BukuTujju, 2013), hlm. 60.

<sup>18</sup> Wawancara dengan Bapak Rudjuk Soemodiharjo, warga desa Semalen pada 1 September 2015. Desa Semalen merupakan desa yang dilalui rel kereta api antara stasiun Secang dengan Payaman.

<sup>19</sup>Hamid Anwar dan Ryan Adhyatma, *op.cit.*, hlm.

Kekalahan pihak sekutu atas Jepang memaksa Belanda untuk menyerah tanpa syarat kepada pihak Jepang pada tanggal 8 Maret 1942.<sup>20</sup> Kekalahan tersebut memaksa pihak Belanda keluar dari Indonesia serta menyerahkan aset yang mereka bangun selama menduduki Indonesia termasuk jalur kereta api yang telah mereka bangun. Pada masa pemerintahan Jepang, Jepang membentuk Jawatan Kereta Api di Jawa Tengah dengan nama *Chubu Kyoku*.<sup>21</sup> Sistem perkeretaapian peninggalan Belanda di Jawa Tengah yang semula dipegang oleh NISM, pengelolaanya disatukan dengan perusahaan kereta api milik pemerintah, SS dengan kantor pusat Balai Besar Kereta Api yang terletak di Bandung.

#### **D. Dampak Adanya Perkeretaapian di Magelang**

Pembangunan perkeretaapian pada masa kolonial Belanda, selain bertujuan untuk memenuhi kebutuhan pemerintah kolonial, juga bertujuan untuk memajukan pertumbuhan ekonomi di Negara jajahan.<sup>22</sup> Pembangunan jalur kereta api ini dirasakan cukup besar manfaatnya bagi penduduk pribumi maupun pihak kolonial. Hadirnya kereta api juga berhubungan erat dengan sarana pengangkutan barang-barang hasil produksi. Dalam hal ini pengangkutan dari daerah-daerah yang dilalui jalur kereta api, yakni sepanjang Magelang, Secang, Ambarawa, menuju pelabuhan di Semarang. Barang-barang ekspor penting yang dihasilkan di wilayah kedu, khususnya daerah Magelang dan sekitarnya diantaranya adalah gula tebu, kopi, teh, tembakau dan karet. Sistem transportasi kereta api telah membantu mendistribusikan hasil-hasil bumi dari daerah satu ke daerah yang lain, bahkan tidak jarang diekspor ke luar negeri. Sebelum adanya kereta api Magelang, hasil bumi hanya beredar hanya di daerah sekitar.

Hadirnya kereta api di Magelang juga berperan dalam perpindahan penduduk dari satu kota ke kota lain. Daerah-daerah yang dilalui jalur kereta api menjadi semakin ramai oleh orang-orang yang bepergian menggunakan kereta api. Kota-

---

<sup>20</sup>Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, (Bandung: CV Angkasa, 1997), hlm. 8.

<sup>21</sup>*Ibid.*, hlm. 10.

<sup>22</sup>Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: CV Angkasa, 1997), hlm. 84.

kota tumbuh dan semakin berkembang karena memiliki daya tarik untuk dikunjungi orang. Wilayah pemukiman yang terletak di wilayah pinggiran adalah salah satu tempat terjadinya mobilitas penduduk ke perkotaan. Mobilisasi ini biasa terjadi secara permanen atau disebut sirkulasi.<sup>23</sup> Masyarakat dari daerah yang miskin dan kurang makmur pindah ke daerah yang lebih makmur untuk mencari pekerjaan.<sup>24</sup>

Salah satu faktor yang menarik minat masyarakat pedesaan untuk berpindah adalah terdapatnya pekerjaan. Salah satu pekerjaan yang terdapat di sekitar stasiun-stasiun besar adalah aktifitas bongkar muat. Salah satu stasiun besar di Magelang adalah stasiun Kebonpolo. Masyarakat yang tinggal di stasiun kebanyakan bekerja sebagai kuli angkut. Munculnya pekerjaan ini menyebabkan para kuli yang dulunya tinggal di desa dengan menggarap sawah, berpindah pekerjaan antara lain menjadi kuli. Kebanyakan mereka menjadi kuli gendong di berbagai stasiun.<sup>25</sup>

Dibukanya jalur lintas kereta api yang menghubungkan Yogyakarta – Magelang hingga Ambarawa tentunya membawa dampak positif bagi pemerintah serta perusahaan kereta api yang mengoperasikannya. NISM selaku perusahaan yang membangun serta mengoperasikan lintasan kereta api Yogyakarta – Magelang tentunya mendapat keuntungan dengan dibukanya jalur ini.

Perkeretaapian di Magelang tidak hanya berdampak pada kehidupan sosial ekonomi saja, namun berdampak pula pada militer di masa kolonial. Magelang merupakan jalur militer yang menghubungkan Yogyakarta dengan Ambarawa. Peran kereta api di bidang militer selain mengangkut para prajurit adalah sebagai pengangkut bahan logistik bagi para prajurit di Ambarawa. Selain itu wilayah Yogyakarta yang merupakan waktu itu merupakan wilayah kerajaan

---

<sup>23</sup>*Ibid.*

<sup>24</sup>Yoga Budhi Sulisty, “Perkembangan Perkeretaapian di Kabupaten Temanggung: Kajian Sosial Ekonomi Tahun 1901-1930”. Skripsi ilmu sejarah, (FIS UNY 2014), hlm. 64.

<sup>25</sup>Selo Soemartjan, *Perubahan Sosial di Yogyakarta*, (Yogyakarta: UGM Press, 1981), hlm. 41.

sangat diawasi oleh Belanda secara ketat. Untuk itu, diperlukan kekuatan militer untuk melakukannya. Keberadaan jalur kereta api yang menghubungkan Yogyakarta dengan Ambarawa tentu juga sangat menguntungkan bagi militer. Pengangkutan militer tentu akan lebih cepat melewati rute Ambarawa – Magelang – Yogyakarta daripada harus memutar melalui rute Ambarawa – Solo – Yogyakarta.

#### **E. Kesimpulan**

Perkembangan perkeretaapian di Magelang tidak terlepas dari adanya perang pemerintahan Kolonial Belanda di Jawa Tengah. Munculnya transportasi kereta api di Magelang tidak terlepas dari adanya system tanam paksa yang ditetapkan pemerintah Belanda untuk memberikan lahan masyarakat pribumi untuk ditanami komoditas ekspor yang laku di pasaran dunia. Hasil bumi serta perkebunan seperti kopi, karet, tembakau, tebu meningkat. Meningkatnya hasil perkebunan ini tidak diimbangi dengan adanya system transportasi yang baik. Kondisi jalanan di Magelang masih buruk. Transportasi yang ada juga masih sangat tradisional. Hal ini menyebabkan penumpukan barang di gudang-gudang penyimpanan di daerah penghasil tanaman tersebut, seperti daerah *Vorstenladen*.

Transportasi yang buruk ini menyebabkan kerugian yang cukup besar bagi Belanda. Belanda kemudian mengusulkan pembangunan kereta api untuk menjawab permasalahan yang ada. NISM kemudian dipercaya untuk membangun jalur kereta api di Pulau Jawa. Jalur pertama yang dibangun adalah jalur kereta api di Kemijen sepanjang 25km. NISM kemudian membangun percabangan jalur kereta api yang menghubungkan Yogyakarta dengan Magelang. Jalur Yogyakarta – Magelang ini resmi beroperasi pada 1 Juli 1898.

Perkembangan selanjutnya NISM membangun jalur yang menghubungkan daerah-daerah di Magelang seperti Mertoyudan, Magelang Kota, Payaman, serta Secang. Munculnya perkeretaapian ini tentu membawa dampak bagi kehidupan sosial maupun ekonomi. Dampak sosial dari munculnya kereta api di Magelang adalah mobilitas yang terjadi pada masyarakat Magelang. Dampak ekonomi yang muncul akibat kereta api adalah munculnya kegiatan ekonomi di sekitar stasiun. Keramaian di stasiun telah menarik minat masyarakat sekitar stasiun untuk

berjualan. Barang yang dijual berupa hasil pertanian, hasil peternakan serta makana kecil lainnya. Lanbat laun keramaian ini berkembang menjadi pasar.

Dampak bagi pihak kolonial sendiri adalah mempermudah pengangkutan hasil bumi menuju pelabuhan Semarang. Dengan adanya kereta api, barang yang diangkut menjadi lebih banyak, selain itu barang juga lebih cepat sampai sehingga dapat mengurangi biaya pengiriman. Perusahaan kereta swasta NISM selaku pengelola jalur kereta api ini juga mendapat keuntungan yang besar dari pengoperasian jalur Yogyakarta – Magelang – Secang – *Willem I* – Semarang. Selain itu, juga mudah untuk mendistribusikan pasukan serta logistik bagi pasukan militer mereka.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Arsip:**

ANRI, *Besluit no. 4454, tahun 1893.*

ANRI, *Besluit no.19, 9 Desember 1910, bundel Algemeen Secretarie.*

### **Buku:**

Yati Nurhayati, *Sejarah Kereta Api Indonesia*, Klaten: CV Rizki Mandiri, 2014

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

Nessel van Lissa,R, *Magelang Middlepunt van den Tuin van Java*, (Magelang: voor Stads gemeente Magelang, 1936.

Kantor Statistik Kabupaten Magelang. *Kabupaten Magelang hasil Registrasi Penduduk Akhir 1993*. (Magelang: Pemda dan Kantor Statistik Kabupaten Magelang, 1993

Zaenudin HM, *Asal Usul Nama Kota di Indonesia Tempo Dulu*, Jakarta: Change Publisher, 2014.

Eddy supangkat, *Ambarawa Kota Lokomotif Tua*, Salatiga: Griya Media, 2008.

Rush, James R, *Jawa Tempo Doeloe 650 Tahun Bertemu Dunia Barat 1330–1985*.

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

Waskito Widi Wardjojo, *Spoor Masa Kolonial Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*, Solo: BukuTujju, 2013.

Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia IV*, Jakarta: Balai Pustaka, 2009.

Simbolon, Parakitri T, *Menjadi Indonesia*, Jakarta: Penerbit Kompas, 2006.

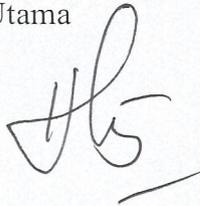
Hamid Anwar dan Ryan Adhyatma, *Seboeah Rekam Djedjak Kota Toea Magelang*, Yogyakarta: Pixel, 2014.

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

**Skripsi:**

Yoga Budhi Sulisty, "Perkembangan Perkeretaapian di Kabupaten Temanggung: Kajian Sosial Ekonomi Tahun 1901-1930". *Skripsi*, FIS UNY 2014.

Penguji Utama



Mudji Hartono, M. Hum

NIP. 19550115 198403 1 011

Yogyakarta, 8 Desember 2015

Menyetujui,

Pembimbing



Ririn Darini, M. Hum

NIP. 19741118 199903 2