

**DAMPAK SOSIAL EKONOMI TRANSPORTASI KERETA API  
YOGYAKARTA-PUNDONG TERHADAP MASYARAKAT KOTAGEDE  
TAHUN 1917-1942**

Oleh: Nanang Setiawan  
13407144030

Abstrak

Kereta api menjadi alat transportasi penting pada masa Hindia Belanda. Mulanya transportasi kereta api memiliki fungsi sebagai angkutan barang komoditi dari daerah perkebunan menuju ke pelabuhan. Pembangunan jalur kereta api dimulai dari Semarang menuju *Vorstenlanden*, dengan pihak *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatscappij* (NISM) sebagai perusahaan yang memegang *konsesi* jalur tersebut. Pembangunan jalur kereta api kemudian dilanjutkan ke pedalaman Yogyakarta, dengan rute Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong. Jalur kereta api Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong sebagai pengembangan jalur Semarang-*Vorstenlanden* yang semula dipergunakan mempercepat pengangkutan hasil komoditi ke pelabuhan, ternyata telah berkembang sebagai pendukung perubahan sosial ekonomi pada masyarakat Kotagede. Berdirinya Stasiun Pasar Gede sebagai wujud adanya perhatian pemerintah terhadap wilayah tersebut, yang terkenal dengan wilayah bekas kerajaan, industri kerajinan, dan perdagangan pribumi. Stasiun digunakan sebagai tempat naik dan turunnya penumpang kereta api yang ingin berkunjung atau melaksanakan transaksi jual beli di wilayah tersebut. Sebagai lokasi bekas Kerajaan Mataram Islam dengan berbagai fasilitas yang ada dan berkembangnya Industri kerajinan, berkorelasi dengan jumlah pengunjung ke wilayah tersebut sebagai bentuk respon positif masyarakat terhadap keberadaan transportasi kereta api.

**Kata kunci:** Transportasi, Kereta api, Kotagede.

## Abstract

Trains became an important means of transportation during the Dutch East Indies. Initially rail transport has the function of transporting commodities from the plantation area to the port. The construction of the rail line starts from Semarang to Vorstenlanden, with the Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) as the company holding the concession. The construction of the railway line is then continued into the interior of Yogyakarta, with the Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong route. Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong railway line as the development of the Semarang-Vorstenlanden line which was originally used to accelerate the transportation of commodities to the port, has evolved as a form of government attention to the region, which is famous for the former kingdom, chift industry, and indigenous trade. The station is used as a place to rise and fall of train passengers who want to visit or carry out buying and selling transactions in the region. As the site of the former Mataram Islamic Kingdom with various facilities and the development of handicraft industry, it correlates with the number of visitors to the region as a form of positive response to the existence of railway transportation.

**Keywords:** Transportation, Railway, Kotagede.

## A. Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu unsur penting dalam perkembangan suatu negara, karena sebagai dasar pembangunan ekonomi, perkembangan masyarakat, serta pertumbuhan industrialisasi. Pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda memiliki peran besar bagi perkembangan transportasi. Setelah mendapatkan persetujuan dari Parlemen di Den Haag, proses menuju pembangunan jalur kereta api ternyata tidak serta merta menyelesaikan persoalan transportasi. Mengingat tanah yang akan dilalui jalur kereta api berbeda dengan perusahaan perkebunan yang memiliki lokasi lahan *erfpacht* dengan batas-batas yang jelas. Kompleks infrastruktur dan batang jalur kereta api harus didukung dengan hak lain yang lebih kuat secara perdata. Peraturan yang menentukan bahwa pihak swasta dapat mengajukan permohonan *konsesi* baru keluar pada tahun 1852 dan pada tanggal 22 Juli 1863 Menteri koloni Uhlenbeck telah menyetujui pemberian hak *konsesi*.<sup>1</sup>

Pembangunan jalur kereta api dilakukan oleh pihak swasta atas *konsesi*, atau sebuah perizinan yang diberikan pemerintah kepada pihak swasta sebagai pelaksana pembangunan atau kegiatan ekonomi dengan disertai syarat-syarat dan batas waktu yang telah ditentukan. Perizinan pembangunan jalur kereta api diberikan kepada *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang dipimpin oleh J.P de Border.<sup>2</sup>

Dinamika pembangunan jalur kereta api semakin menarik ketika mencermati realitas sosial yang berkembang seiring jumlah penduduk yang memanfaatkan kereta api sebagai sarana mobilitas. Bagi penguasa perkebunan, alat transportasi sangat membantu sekali dalam pengangkutan hasil perkebunan dari pabrik hingga pelabuhan. Menggunakan transportasi kereta api dapat menghemat biaya dan waktu dibandingkan transportasi tradisional. Pelaksanaan pembangunan

---

<sup>1</sup>Wasino, dkk, *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional*, (tanpa kota terbit: BIRO Hukum Kementrian BUMN, 2013), hlm. 35.

<sup>2</sup>Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: CV Angkasa, 1997), hlm. 53.

transportasi kereta api selain untuk memenuhi kebutuhan pabrik-pabrik gula juga melayani pengangkutan umum. Munculnya angkutan umum berupa kereta api dengan sendirinya berpengaruh dalam kehidupan masyarakat, baik pada mobilitas penduduk atau sosial ekonomi mereka. Bagi masyarakat pribumi walau daya beli masih rendah, namun tarif yang ditetapkan untuk naik kereta api disesuaikan dengan kemampuan penduduk pribumi. Keringanan ongkos inilah yang menjadikan kereta api sebagai pilihan utama transportasi masal masyarakat saat itu.<sup>3</sup>

Keberhasilan pembangunan jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* oleh NISM membangkitkan minat perluasan jalur kereta api di Yogyakarta. Tujuannya utamanya wilayah perkebunan seperti di *Regentschap* Bantul dan *Regentschap* Sleman. Pembangunan kereta api di *Regentschap* Bantul meliputi dua rute yaitu Yogyakarta-Brosot-Sewugalur-dan cabang Ngabean-Pasar Gede-Pundong. Transportasi ini menggunakan tenaga penggerak mesin yang lebih efisiensi waktu dan biaya dalam pengiriman barang ataupun transportasi masal masyarakat. Transportasi ini juga dilengkapi prasarana fisik khusus seperti pemasangan jalur rel, stasiun, jembatan, signal, telekomunikasi, dan bengkel sebagai tempat perbaikan lokomotif.<sup>4</sup>

Jalur Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong dibangun pada umumnya untuk memenuhi permintaan jasa pengiriman yang lebih cepat dan efisien, namun di sisi lain selain sebagai mobilitas masyarakat jalur ini juga difungsikan untuk memenuhi jasa pengiriman kaitannya dengan industri kerajinan dan perdagangan di Pasar Legi Kotagede. Daerah Kotagede menarik untuk dibangun lintasan jalur kereta api, karena memiliki berbagai macam potensi peninggalan Kerajaan Mataram yang terus berkembang dan menjadi salah satu tempat penting dimana sebagian besar penduduknya memiliki spesialisasi pekerjaan di bidang industri kerajinan dan perdagangan.

---

<sup>3</sup>*Ibid*, hlm. 59.

<sup>4</sup>N. Nur Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004), hlm. 151.

## **B. Kondisi Umum Wilayah Jalur Kereta Api Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong**

Penelitian ini dipusatkan pada wilayah yang dilalui jalur kereta api Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong. Karesidenan Yogyakarta dijadikan sebagai pusat pemerintahan, *Regentschap* Bantul sebagai lokasi perkebunan atau pabrik gula tujuan pembangunan jalur kereta api, dan Kotagede sebagai pusat ekonomi tradisional yang terpengaruh adanya jalur kereta api.

Secara umum, dilihat dari keadaan geografisnya, wilayah *Regentschap* Bantul merupakan wilayah yang subur dengan sistem irigasi yang cukup baik. Keadaan demikian cocok sekali untuk usaha pertanian dan perkebunan. Sebaliknya karena wilayah Kotagede merupakan pemukiman yang padat membuat wilayah ini berkembang sebagai wilayah non-agraris. Status ini tidak berubah setelah terjadinya *palihan nagari* pada tahun 1755, ketika wilayah Kotagede dibagi menjadi dua mengikuti pembagian kerajaan Mataram menjadi Kasunanan Surakarta dan Kasultanan Yogyakarta. Status kramat yang dimiliki Kotagede telah menyelamatkan dari ekspansi kapitalis.<sup>5</sup> Daerah ini terus beradaptasi dan berkembang menjadi pusat ekonomi tradisional yang ramai dan dianggap penting oleh Belanda.

## **C. Perkembangan Jalur Kereta Api Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong**

Perlu diketahui bahwa jalur kereta api memerlukan jalur khusus dari pada transportasi lainnya. Pembangunan jalur kereta api beserta fasilitas penunjangnya di Yogyakarta sangat berkaitan dengan tanah milik Kasultanan Yogyakarta, tentu dalam pembangunannya dilakukan kerja sama dalam bentuk perizinan antara pemerintah kolonial Belanda dan Kasultanan Yogyakarta. Demikian dengan tanah yang dipakai perusahaan swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschapij*

<sup>5</sup>Freek Colobijn, dkk, "Kota Lama, Kota Baru Sejarah Kota-Kota Di Indonesia Sebelum dan Sesudah Kemerdekaan", Bambang Purwanto, *Kekerasan dan Kriminalitas di Kota Pada Saat Transisi: Kotagede, Yogyakarta Pada Akhir*

(NISM) merupakan tanah milik sultan yang diserahkan kepada NISM untuk didirikan jaringan rel. Tanah-tanah yang telah dibebaskan akan digunakan oleh perusahaan kereta api, yang berlandaskan ketentuan sebagai berikut:

Dalam waktu delapan bulan setelah rancangan diajukan menurut pasal 7 yang disetujui oleh Gubernur Jendral, pemegang konsesi menyerahkan peta tanah yang dibuat rangkap dua untuk disetujui, dan berkas-berkas khusus yang diperlukan bagi pembebasan tanah demi kepentingan umum, semua hak milik tanah yang diperlukan bagi jalan, stasiun, halte rumah penjaga jalan dan infrastruktur serta perangkat lain, dan untuk mengambil material serta batu-batuan, pengangkutan dan penyisihan tanah atau material, perpanjangan jalan atau saluran air dan umumnya bagi pembukaan jalan kereta api.<sup>6</sup>

Ketentuan tersebut membuat status *grondkaart* atau peta tanah menjadi penting karena digunakan sebagai pedoman bagi pemerintah untuk menyetujui proyek pembangunan jalur kereta api. Pemerintah tampak memberikan fasilitas yang besar kepada perusahaan kereta api dan jaminan hukum yang melandasinya. Landasan hukum tersebut mempermudah pembuatan prasarana fisik khusus seperti pemasangan jalur rel dan sarana penunjang lainnya.<sup>7</sup>

Pembangunan jalur kereta api di wilayah *Regentschap* Bantul sudah pasti dilaksanakan mengingat potensi alam dan peningkatan mobilitas dari desa ke kota. Awalnya, perusahaan perkebunan hanya menggunakan transportasi tradisional berupa gerobak sebagai pengangkut hasil perkebunan ke Stasiun Lempuyangan. Lama waktu yang ditempuh untuk mengangkut hasil komoditi ekspor hingga Stasiun Lempuyangan pada akhirnya menuntut NISM memperlebar jalur ke pelosok desa di Yogyakarta khususnya menuju *Regentschap* Bantul yang memiliki beberapa pabrik gula. Jalur kereta api kemudian dibangun ke arah barat dengan tujuan Yogyakarta-Srandakan-Brosot-Sewugalur dan bagian timur Ngabean-Pasar Gede-Pundong guna memenuhi permintaan jasa pengangkutan yang lebih cepat dan efisien. Stasiun Ngabean dijadikan sebagai stasiun transit utama jalur tersebut, karena digunakan sebagai simpangan dengan jalur kereta lini barat dan timur.

---

<sup>6</sup>Wasino, dkk, *op.cit.*, hlm. 36.

<sup>7</sup>Departemen Perhubungan Perusahaan Jawatan Kereta Api, *Sejarah Perkeretaapian di Indonesia I*, (Bandung: PT. Incarto Indonesia, 1990), hlm. 111.

Pengerjaan pembangunan jalur kereta api tersebut diusahakan melalui daerah-daerah datar sehingga dapat mempercepat pembangunan dan memperkecil kecelakaan dalam berlalu lintas. Para buruh sebagian besar berasal dari daerah-daerah pedesaan dan distrik-distrik sekitarnya. Mereka bekerja pada beberapa bagian, untuk pembangunan pematang-pematang dan menyiapkan bahan-bahan pondasi yang terdiri dari kayu, pasir dan batu kerikil yang didapat di sekitar jalur tersebut. Pada pembangunan pematang-pematang masyarakat di rekrut untuk mengangkat, menggali, membuat kubu-kubu, dan mengangkat tanah-tanah guna pondasi jalan kereta api. Pembuatan pematang-pematang dan bahan-bahan pondasi dari beton dikerjakan oleh tenaga kerja yang tidak terlatih, tetapi untuk menyiapkan bantalan rel dan pemasangan rel dibutuhkan beberapa tenaga kerja yang sangat terlatih. Sejumlah tenaga kerja direkrut untuk pekerjaan yang berhubungan dengan keahlian teknik pertukangan, seperti tukang kayu, tukang batu, dan pandai besi. Mereka bekerja di bawah kepala tukang dan para ahli teknik Barat dalam pembangunan jalur kereta api, stasiun, jembatan, saluran air dan sarana lainnya.<sup>8</sup>

Pembangunan tetap pada *Konsesi* yang diusahakan oleh NISM tetap pada syarat utama mereka yaitu dengan lebar *spoor* 1435 mm tidak seperti keinginan pemerintah Belanda.<sup>9</sup> Sempat terjadi perdebatan tetapi akhirnya lebar *spoor* 1435 mm tetap dipakai, walaupun biaya lebih mahal, jalur kereta api tersebut memiliki keunggulan daya angkut yang lebih besar dan kecepatan rangkaian yang lebih kencang.<sup>10</sup> Dalam perkembangannya, hal tersebut sudah disepakati oleh pemerintah selaku pemegang wewenang dalam mengeluarkan izin eksploitasi jalur kereta api selama 51 tahun sampai 1 Januari 1944.

---

<sup>8</sup>Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, (Yogyakarta: Pusat Antar Universitas Studi Sosial UGM, 1989), hlm. 113-115.

<sup>9</sup>Rosdi Santoso, *Kereta Api Dari Masa Ke Masa*, (Jakarta: tp, 1988), hlm. 24. Perbedaan ukuran *spoor* yang digunakan dalam dunia perkeretaapian di Hindia Belanda digunakan untuk mempertahankan eksistensi dan kepentingan bisnis perusahaan-perusahaan kereta api. Lihat, Tim Telaga Bakti Nusantara, *op.cit.*, hlm. 96-97.

<sup>10</sup>Ibnu Murti Hariyadi, *op.cit.*, hlm. 11.

Pembangunan jalur kereta api Yogyakarta-Brosot dibangun dua tahap. Tahap pertama pada tahun 1893 tujuan Srandakan dengan panjang 23 km yang diresmikan pada 21 Mei 1895.<sup>11</sup> Tahap kedua menuju Brosot pada tanggal 1 April 1915 sepanjang 2 km dan dilanjutkan dengan jalur menuju Sewugalur pada tanggal 1 Desember 1915 sepanjang 3 km. Jalur Yogyakarta-Brosot-Sewugalur selesai dibangun pada 1 April 1916 dan mulai dibuka untuk umum.<sup>12</sup>

Cabang dari jalur Yogyakarta-Srandakan-Brosot-Sewugalur yang menghubungkan Ngabean-Pasar Gede-Pundong dimulai pada bulan November 1913, dari Ngabean sampai Minggiran menggunakan lebar *spoor* yang sama dengan jalur Yogyakarta-Brosot. Mulai dari Minggiran dibangun cabang atau simpangan ke arah timur hingga Stasiun Timuran. Jalur kereta dilanjutkan ke arah timur menuju wilayah Kotagede, di sini dibangun tempat pemberhentian bernama Stasiun Pasar Gede. Jalur Ngabean-Pasar Gede telah dibuka untuk umum pada tanggal 15 Desember 1917.<sup>13</sup> Sekitar  $\pm 50$  m arah selatan dari stasiun merupakan titik pusat bekas Kerajaan Mataram dan peninggalannya, seperti makam, masjid, dan Pasar Legi Kotagede.<sup>14</sup> Pasar Legi merupakan salah satu pasar tertua yang terus berkembang sebagai pusat kesibukan perdagangan dan industri kerajinan yang ada di Yogyakarta.

Pemerintah Belanda sangat paham bahwa wilayah Kotagede terkenal akan keramaiannya maka letak stasiun Pasar Gede dibangun tepat di utara Pasar Legi berjarak  $\pm 50$  m. Stasiun ini memang sengaja dibuat di utara Kotagede, jika dilihat dari peta posisi jalur kereta api dan letak Stasiun Pasar Gede berada di luar bekas benteng. Pemerintah Belanda sangat paham bahwa wilayah tersebut sangat

<sup>11</sup>*Verslag, Spoor-en Tramwegwezen In Nederlandsch-Indie*, (Landsdrukkerij-Weltevreden, 1927), hlm. 72.

<sup>12</sup>*Ibid.*

<sup>13</sup>*Kolonial Verslag 1918-1919*. Lihat, Dokumen KITLV, *Kedaton Pelered: Opgenemen Door Den Topographischen Dienst in 1923-1924*.

<sup>14</sup>H.J. van Mook, *Kuta Gede*, terjemahan, Harsja W. Bahtiar, (Djakarta: Bhratara, 1972), hlm. 10.



disakralkan dan mereka juga menyesuaikan dengan kepadatan wilayah tersebut yang tidak memungkinkan jika harus membebaskan lahan yang sudah dibangun rumah-rumah permanen. Dalam pembangunan stasiun ini faktor keamanan juga diperhatikan oleh pemerintah kolonial Belanda, karena Belanda lebih waspada dan sebagai kontrol terhadap pemerintahan wilayah Kotagede.

Pembangunan kemudian jalur kereta dilanjutkan kearah selatan menuju daerah Plered dan pada tanggal 1 Juli 1918 jalur tersebut telah selesai pembangunannya.<sup>15</sup> Antara dua tempat ini juga dibangun dua stasiun, yaitu Stasiun Kuncen dan Stasiun Plered. Sekitar 200 m di sebelah utara Stasiun Plered dibangun cabang jalur kereta api ke arah barat menuju Pabrik Gula Kedaton Plered. Cabang ini berfungsi untuk melayani pengangkutan dari perkebunan kearah pabrik menggunakan kereta *lori*. Selanjutnya, dari Stasiun Plered jalur kereta api mulai menyerong kearah barat menuju daerah Wonokromo yang kemudian dibangun sebuah Stasiun Wonokromo. Sebelah selatan stasiun terdapat sebuah pasar yang disebut Pasar Wonokromo yang ikut berkembang sesuai dengan tingkat keramaian penggunaan kereta api di stasiun tersebut. Dari Stasiun Wonokromo, kearah barat jalur kereta api menyerong menuju kearah selatan dimana di situ dibangun Stasiun Ngentak yang berdekatan dengan Pasar Ngentak.

Selanjutnya, dari Stasiun Ngentak jalur kereta api menuju ke arah selatan mencapai Stasiun Jetis, kemudian menuju arah selatan sampai di daerah Barongan tempat dibangunnya sebuah stasiun dan selesai pada tanggal 4 Juli 1918.<sup>16</sup> Sekitar ± 80 m sebelah barat jembatan, rel dibuat bercabang dua sebagai persimpangan menuju kearah Pabrik Gula Barongan. Kereta api dapat langsung menuju gudang penyimpanan pabrik yang berada didalam kompleks Pabrik Gula Barongan guna melayani pengangkutan hasil produksi. Keputusan tersebut juga termuat dalam undang-undang yang menyatakan harus adanya kesepakatan antara NISM selaku pemegang *konsesi*, pabrik gula, dan perusahaan perkebunan sebagai pemegang lahan yang digunakan untuk jalur kereta. Alasan undang-undang ini dibuat agar

---

<sup>15</sup>*Kolonial Verslag* 1919.

<sup>16</sup>*Ibid.*

tidak terjadi ketegangan antara keduanya, karena pada sebelumnya pihak perkebunan merasa keberatan oleh jalur yang dirancang NISM yang telah mengenai lahan mereka.

Pemegang konsesi wajib untuk membuat kesepakatan dengan setiap pemilik pabrik, perusahaan perkebunan atau industry, yang terkena aturan-aturan yang ditentukan di sini, untuk membuat sebuah jalur cabang yang diperuntukkan bagi penyambungan lokasi perkebunannya dengan jalur utama kereta api.<sup>17</sup>

Peraturan tersebut menjelaskan bahwa perusahaan perkebunan yang terkena jalur kereta api akan dibuatkan sebuah percabangan yang terhubung dengan jalur utama. Perusahaan kereta api juga dianggap memberikan kesempatan guna pengangkutan produk perkebunan secara lebih cepat, murah, dan aman ke Pelabuhan Semarang.

Kelanjutan jalur utama dari Barongan menuju ke arah barat daya hingga Stasiun Patalan, kemudian mengarah menyerong ke selatan menuju wilayah Pundong. Bertempat disebelah utara Pabrik Gula Pundong terdapat Pasar Pundong. Selanjutnya Jalur kereta api terus keselatan sejauh  $\pm 40$  m, setelah itu menyerong ke arah barat sejauh  $\pm 70$  m tepat dibangunnya Stasiun Pundong yang dapat terselesaikan pada tanggal 15 Oktober 1918.<sup>18</sup> Tepat di stasiun Pundong kemudian dibangun cabang rel ke utara menuju Pabrik Gula Pundong sejauh  $\pm 40$  m guna mempermudah dan mempercepat pengangkutan hasil produksi. Stasiun Pundong menjadi stasiun terakhir, sehingga di kompleks stasiun tersedia rumah peristirahatan masinis dan sumur besar yang digunakan untuk pengisian ketel uap. Rute lini timur yang menghubungkan Yogyakarta-Ngabean-Pasar Gede-Pundong mulai dapat dioperasikan seluruhnya untuk angkutan umum pada tanggal 15 Januari 1919.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup>Wasino, dkk, *op.cit.*, hlm. 37.

<sup>18</sup>*Kolonial Verslag*, 1919.

<sup>19</sup>*Ibid.*, Lihat, Dokumen KITLV, *Imogiri: Opgenemen Door Den Topographischen Dienst in 1923-1929*.

#### **D. Pengaruh Adanya Jalur Kereta Api Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong terhadap Masyarakat Kotagede**

Alasan utama pembangunan jalur kereta api di *Regentschap* Bantul adalah untuk mempermudah dan memperlancar perusahaan-perusahaan perkebunan dan pabrik gula guna pengangkutan hasil produksi yang terus meningkat. Pabrik gula yang terlintasi jalur kereta api Yogyakarta-Pundong mengalami peningkatan dalam produksi. Besarnya pengangkutan gula sebagai produk ekspor menjadi jawaban atas turut berkembangnya perekonomian. Secara umum, produksi gula jalur Yogyakarta-Pundong pada tahun 1919 sebesar 389.354 pikul cenderung meningkat menjadi sebesar 506.434 pikul pada tahun 1920.<sup>20</sup> Besarnya pengangkutan gula sebagai produk ekspor bagi kepentingan kolonial menjadi jawaban atas keuntungan pihak perusahaan kereta api NISM.

Transportasi kereta api juga meningkatkan perekonomian masyarakat setempat karena telah memperluas jaringan transportasi. Daerah-daerah di sepanjang jalur kereta api Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong menjadi ramai. Desa-desa yang dahulunya sepi, kemudian berubah menjadi padat karena dilewati jalur kereta api, selain itu munculnya pasar-pasar di sekitar stasiun seperti Pasar Wonokromo, Pasar Ngentak, dan Pasar Pundong menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat. Keramaian tersebut juga memunculkan usaha-usaha pengangkutan tradisional di sekitar stasiun kereta api. Hal tersebut sebagai asumsi bahwa jaringan transportasi dan pasar-pasar pribumi secara berarti dipengaruhi oleh pembangunan jalur kereta api.<sup>21</sup>

Perkembangan yang terjadi akibat adanya jalur kereta api Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong juga memberikan gambaran dinamika pertumbuhan penduduk dan pemukiman. Setiap tahun Kotagede mengalami pertumbuhan penduduk, hal ini disebabkan karena perkembangan transportasi kereta api yang membuat seluruh lapisan sosial di pedesaan dapat melaksanakan mobilitas baik aktifitas sosial, ekonomi, pendidikan, dan lain-lain. Wilayah Kotagede menurut laporan van

---

<sup>20</sup>*Kolonial Verslag*, 1920-1921.

<sup>21</sup>Djoko Suryo, *op.cit.*, hlm. 125.

Bevoorde pada tahun 1903 jumlah penduduk sebanyak 10.173 jiwa.<sup>22</sup> Jumlah tersebut pada tahun 1930 sesuai dari data *volkstelling* terus bertambah menjadi 25.394 penduduk yang terdiri dari masyarakat pribumi, Eropa, China dan Timur Asing.<sup>23</sup>

Kemudahan transportasi dan meningkatnya mobilitas juga berpengaruh pada proses monetisasi masuknya sistem uang ke wilayah Kasultanan, yang pada gilirannya membawa konsekuensi ekonomi pada aspek kehidupan masyarakat Kotagede. Masuknya sistem uang ke kehidupan masyarakat Kotagede menyebabkan sesuatu hal dihargai dengan uang, ditambah kelancaran arus barang akibat adanya transportasi kereta api tentu berpengaruh terhadap pola pikir yang cenderung komersil dan konsumtif dalam kalangan pengusaha kaya dan bangsawan.<sup>24</sup>

Masuknya uang di Kotagede telah memperkenalkan masyarakat pedagang yang ulet dan terampil yang disebut orang Kalang.<sup>25</sup> Orang Kalang dalam perkembangannya mampu memainkan peran sebagai kelas menengah dalam struktur masyarakat Kotagede yang mampu menjembatani hubungan dengan pemerintah kolonial dan pemerintah kerajaan sebagai penguasa.<sup>26</sup> Mereka hampir

---

<sup>22</sup>Mitsuo Nakamura, *op.cit.*, hlm. 33.

<sup>23</sup>Nederlandsch-Indie, *Volkstelling 1930 Deel II Vol II Native Population In Middle-Java And Native States Of Java*, (Batavia: Landsdrukkerij, 1934).

<sup>24</sup>D.H, Burger, *Sejarah Ekonomi Sosiologis Indonesia Jilid I*, (Jakarta: Pradnya Pramita, 1962), hlm. 161-162. Lihat, Suhartono, *Apanage dan Bekel Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1991), hlm. 123.

<sup>25</sup>Laporan Hasil Penelitian Antropologis, *Orang-Orang Golongan Kalang*, (Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, 1973), hlm. 16. Rekayasa tempat tinggal telah memunculkan kesadaran Golongan Kalang. Hidup dalam lingkungan keras (dimajinalkan), memunculkan sifat ketekunan, kerja keras, keuletan, dan sikap hemat membuat mereka tetap bertahan bahkan cenderung mengalami kenaikan status sosialnya. Lihat, Mitsuo Nakamura, *op.cit.*, hlm. 46-47.

<sup>26</sup>Mereka tidak sepenuhnya masuk kedalam pangkat bangsawan, namun sering dianggap sama dengan lingkungan sosial bangsawan dan di kalangan keraton yang berpangkat tinggi. *Ibid.*, hlm. 63.

menguasai sistem perekonomian yang berada di Kotagede. Bersamaan dengan adanya orang Kalang, pada perkembangannya membawa peningkatan distribusi barang-barang konsumtif berupa minuman keras ciu, candu, perhiasan, dan kain-kain yang semuanya merupakan barang-barang yang mewah bagi ukuran masyarakat Kotagede.

Keunggulan ekonomi pedagang kaya di Kotagede berkaitan erat dengan naiknya status sosial mereka, mengimbangi atau melangkahi setatus sosial abdi dalem sebagai pegawai kerajaan.<sup>27</sup> Terlihat dari penampilan bangunan rumah Kalang di Kotagede, sebagai rumah tinggal memperlihatkan bahwa penghuninya berstatus sebagai orang kaya. Pembuatan dinding dan tiang yang dikerjakan dengan material yang bagus dan teknik tinggi menunjukkan bahwa keinginan pemiliknya untuk membuat bangunan itu nampak indah layaknya bangunan Eropa. Kemegahan rumah Kalang ditunjukkan pula dengan adanya kaca patri dan unsur-unsur barat lainnya.<sup>28</sup> Gaya hidup mewah sebagian masyarakat Kotagede dalam perkembangannya juga di wujudkan dalam perabot rumah tangga yang dianggap mampu meningkatkan gengsi, di antaranya peralatan makan dari perak, lukisan, serta peralatan elektronik.

## **E. Kesimpulan**

Yogyakarta memiliki peran besar dalam perkembangan transportasi, khususnya perkeretaapian di Jawa. Jalur kereta api dibangun dari Semarang hingga *Vorstenlanden*, lebih tepatnya hingga Stasiun Lempuyangan Yogyakarta sebagai stasiun pemberhentian terakhir untuk jalur tersebut. Peningkatan hasil perkebunan kemudian menuntut pembangunan jalur kereta api menuju pedesaan di *Regentschap* Bantul yang selalu mengalami peningkatan produksi gula. Pembangunan dibagi menjadi lini barat dan timur, dengan jalur Yogyakarta-Srandakan-Brosot-Sewugalur dan cabang Ngabean-Pasar Gede-Pundong.

---

<sup>27</sup>*Ibid.*

<sup>28</sup>Achmad Charis Zubair, *Ensiklopedi Kotagede*, (Yogyakarta: Dinas Kebudayaan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, 2009), hlm. 199.

Beroperasinya jalur kereta api Yogyakarta-Srandakan-Brosot-Sewugalur dan cabang Ngabean-Pasar Gede-Pundong oleh *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschapij* (NISM) berdampak luas bagi masyarakat yang terlalui jalur tersebut. Sebagai sarana transportasi modern, kereta api memiliki sistem beranting sehingga tidak bisa berhenti di sembarang tempat, melainkan di stasiun atau halte yang telah ditentukan. Sebab itulah, pasca dibukanya tempat pemberhentian kereta api, daerah-daerah tertentu di sekitar tempat pemberhentian kereta api menjadi pusat keramaian. Pengaruhnya juga nampak pada pertumbuhan perdagangan domestik, dari kenyataan bahwa kereta api terhubung dengan daerah-daerah yang lainnya dan mampu mengangkut lebih banyak barang dan orang. Hubungan ini membuat produk-produk perkebunan dapat disalurkan ke negara lain dan sekaligus produk-produk industri luar negeri dapat didatangkan.

Perkebunan Barat memiliki kontribusi yang signifikan dalam perbaikan ataupun pembangunan sarana perhubungan yang sangat dibutuhkan untuk kelancaran lalulintas barang, tak terkecuali barang-barang hasil kerajinan rakyat. Tidak dijadikannya Kotagede sebagai tempat terselenggaranya perkebunan Barat juga membawa keuntungan tersendiri. Keuntungan tersebut memberikan keleluasaan kepada penduduk Kotagede untuk menekuni sektor industri kerajinan dan perdagangan tanpa harus terganggu oleh beban berat yang lazim dituntut oleh para pengusaha Barat kepada para petani di tanah sewaan mereka. Kotagede juga ikut menikmati perbaikan infrastruktur, seperti jalan dan sarana pengangkutan yang melintas di wilayah tersebut. Jalur kereta api Yogyakarta-Pasar Gede-Pundong bahkan memberikan fasilitas khusus bagi daerah Kotagede dengan adanya stasiun, sehingga hubungan dari dan ke Kotagede semakin dipermudah.

## DAFTAR PUSTAKA

### Arsip dan Cetakan Resmi

Dokumen KITLV, *Kedaton Pelered: Oopenemen Door Den Topographischen Dienst in 1923-1924*.

Dokumen KITLV, *Imogiri: Oopenemen Door Den Topographischen Dienst in 1923-1929*.

*Kolonial Verslag* 1918-1919.

Nederlandsch-Indie, *Volkstelling 1930 Deel II Vol II Native Population In Middle-Java And Native States Of Java*, Batavia: Landsdrukkerij, 1934.

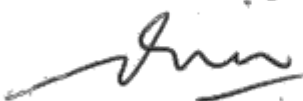
*Verslag, Spoor-en Tramwegwezen In Nederlandsch-Indie*, Landsdrukkerij-Weltevreden, 1927

## Buku dan Artikel

- Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004.
- Achmad Charis Zubair, *Ensiklopedi Kotagede*, Yogyakarta: Dinas Kebudayaan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, 2009.
- Bambang Sulisty, *Pemogokan Buruh Sebuah Kajian Sejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 1995.
- Burger, D.H., *Sejarah Ekonomi Sosiologis Indonesia Jilid I*, Jakarta: Pradnya Pramita, 1962.
- Colobijn, Freek, dkk, *Kota Lama, Kota Baru Sejarah Kota-Kota di Indonesia Sebelum dan Sesudah Kemerdekaan*, Yogyakarta: Ombak, 2005.
- Djoko Suryo, *Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, Yogyakarta: Pusat Antar Universitas Studi Sosial UGM, 1989.
- Laporan Hasil Penelitian Antropologis, *Orang-Orang Golongan Kalang*, Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, 1973.
- Mook, H.J. van, *Kuta Gede*, terjemahan, Harsja W. Bahtiar, Djakarta: Bhratara, 1972.
- Nur Nasution, N., *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004.
- Suhartono, *Apanage dan Bekel Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 1991.
- Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, Bandung: CV Angkasa, 1997.
- Wasino, dkk, *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional*, tanpa kota terbit: BIRO Hukum Kementrian BUMN, 2013.

Yogyakarta, Juni 2017

Pembimbing



Dina Dwikurniarini, M.Hum.  
NIP. 19571209 198702 2 001

Reviewer



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