

**JALUR KERETA API YOGYAKARTA-SRANDAKAN: KEPENTINGAN
KOLONIAL DAN DAMPAK EKONOMI PADA MASYARAKAT
SEKITAR (1895-1930)**

Eko Ashari

Dinas Kebudayaan Daerah Istimewa Yogyakarta

harry_ahai@yahoo.co.id

Abstrak

Penelitian ini ingin melihat bagaimana perkembangan dan pengaruh alat transportasi kereta api di Jalur Djogja-Srandakan terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat sekitar, di samping sebagai alat angkutan *tropical product*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jalur kereta api Djogja-Srandakan Vorstenlanden mampu memangkas waktu tempuh pengangkutan hasil komoditas. Namun perkembangannya justru angkutan ini menjadi primadona alat transportasi masal manusia kala itu. Sehingga mobilisasi massa menjadi lebih mudah dari satu tempat ke tempat lain. Karena halte-halte kecil maupun stasiun besar dibangun di beberapa titik lokasi yang strategis. Disamping itu pengaruh munculnya alat transportasi ini menjadikan tempat-tempat sepanjang jalur tersebut ramai hilir mudiknya orang-orang dan mendorong munculnya aktivitas ekonomi kelas bawah seperti berjualan, kuli angkut, maupun persewaan dokar/andong.

Kata Kunci: Transportasi, Kereta Api, Srandakan, Yogyakarta

Abstract

This research wanted to see how the development and influence of rail transportation on the Djogja-Srandakan to the socio-economic life of the surrounding community, besides being a means of transporting tropical products. The results showed that the Djogja-Srandakan Vorstenlanden railway was able to reduce the travel time for the transportation of commodity products. However, in its development, this transportation became the favorite mass transportation at that time. So that mass mobilization becomes easier from one place to another. Because small and large stations are built at several strategic locations. Moreover, the influence of the transportation emergence makes the places along the route crowded and paced by people and encourages the emergence of lower-class economic activities such as trading, porters, as well as dokar/andong.

Keywords: *Transportation, Train, Srandakan, Yogyakarta*

PENDAHULUAN

Alat transportasi kereta api mulai diperkenalkan di dunia sekitar tahun 1829, sejak pertama kalinya lokomotif dibuat. Pada tahun 1840 isu-isu pembuatan jalan rel kereta api mulai diusulkan oleh pembesar-pembesar pemerintah Hindia Belanda, salah satunya oleh van Der Wijk. Pertimbangan van Der Wijk bahwa dengan adanya jalan rel kereta di Pulau Jawa akan mendatangkan banyak keuntungan di bidang militer, sosial maupun ekonomi yang dinilai paling strategis. Semula jalur yang diusulkan dari Jakarta menuju Surabaya melewati Semarang-Surakarta-Yogyakarta, namun pembangunan jalan rel kereta api baru terlaksana selang waktu 24 tahun dari usulan van Der Wijk tersebut. Tepat pada 7 Juni 1864 pembangunan jalan rel kereta api resmi dibuka oleh Mr. J.A.J Baron Sloet van Den Beele (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 54). Rute pertama yang dibuat dengan tujuan Semarang (Kemijen) menuju Tanggung sepanjang 25 km. Setelah pembuatan jalan rel kereta Semarang (Kemijen) - Tanggung, Pembangunan jalan rel kereta api dilanjutkan lagi sampai ke wilayah Vorstenlanden, tepatnya pada tahun 1872 jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden resmi dibuka. Pembangunan jalan kereta api dengan rute Semarang-Vorstenlanden menggunakan lebar *spoor*¹ 1435 mm. Perusahaan swasta yang membangun jalur rel kereta api tersebut bernama NISM (*Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij*) yang dipimpin oleh J.P de Border (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 53; Sri Retna Astuti, 1994: 12).

Pada tanggal 1 Januari 1873 jalan kereta api Yogyakarta resmi dibuka untuk umum dengan stasiun Lempuyangan sebagai tempat pemberhentian kereta api (Imam Subarkah, 1992: 9). Mulai dari stasiun inilah pengangkutan di Yogyakarta terselenggara dengan tujuan sepanjang rute Yogyakarta-Semarang melewati Surakarta. Untuk mempermudah pengangkutan hasil perkebunan dan barang komoditi, maka dibangun jalur menuju daerah perkebunan seperti Bantul dan Sleman. Sehingga NISM membangun jalur Yogyakarta-Brosot dan Yogyakarta-Pundong. Rute ini mengarah ke selatan dan barat daya dari kota Yogyakarta. kedua

¹ *Spoor* adalah lebar lintasan kereta api yang dipergunakan di tanah jajahan Hindia Belanda. Ketetapan lebar lintasan (*Spoor*) yang diizinkan pemerintah Belanda yaitu 1067mm, namun perusahaan swasta NISM masih tetap menggunakan lebar lintasan 1435 mm sebagai langkah memonopoli jalur Semarang-Vorstenlanden.

jalur tersebut memiliki potensi dengan pengangkutan barang sangat padat. Kedua jalur ini dibangun dengan tujuan utama pabrik-pabrik gula yang terletak di beberapa tempat sepanjang jalur ini dibangun.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah penelitian historis yang tentunya akan menggunakan metodologi sejarah. *Heuristik* atau Pencarian sumber dilakukan dengan mencari literatur-literatur yang berkaitan dengan penelitian. Setelah literatur diperoleh dilakukan verifikasi dan pengecekan kebenaran sumber atau literatur yang ditemukan. Setelah itu sumber-sumber diinterpretasikan. Dalam langkah ke tiga ini, analisis dan imagenasi penulis diperlukan untuk membangun kembali peristiwa masa lampau dengan tetap mempertimbangkan nilai objektivitas peristiwa tersebut. Setelah sumber-sumber dianalisis, langkah terakhir adalah menulis peristiwa tersebut menjadi satu kesatuan atau historiografi.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Adanya kebijakan yang dilakukan oleh Pemerintah Hindia-Belanda dalam sistem onderneming dan tanah partikelir di Hindia-Belanda menjadi sebuah babak baru dalam sejarah sosial dan ekonomi perkebunan di Indonesia. Perluasan di bidang perkebunan era tersebut telah mencapai keberhasilan dan pencapaian yang besar terhadap perekonomian Pemerintah Hindia-Belanda. Hal tersebut terjadi pada industri gula di wilayah Karesidenan Yogyakarta, yang menciptakan beberapa perkembangan pabrik-pabrik gula beserta jaringan transportasinya. Transportasi inilah yang kemudian dikembangkan oleh pemerintah kolonial melalui pihak swasta untuk menciptakan moda transportasi baru yang dapat mengangkut barang sekaligus manusia.

A. Perkembangan Kereta Api di Yogyakarta

Yogyakarta terdiri dari 3 wilayah *afdeling* yaitu *Afdeling* Yogyakarta, *Afdeling* Gunung Kidul dan *Afdeling* Kulon Progo yang masing-masing dipimpin oleh Asisten-Residen (Gegeven over van Djogjakarta, *tanpa tahun*: 24).

Regentschap Bantul, Sleman dan Kalasan terkenal dengan tanah penghasil tebu yang baik di Karesidenan Yogyakarta selain di *Regentschap* Sleman dan Kalasan. Pada tahun 1870 pemerintah kolonial Belanda membuka jalan selebar-lebarnya untuk para pemodal asing/pengusaha swasta untuk membuka lahan perkebunan, hal ini menyebabkan lahan-lahan pertanian berubah fungsi menjadi lahan perkebunan. Pengusaha perkebunan swasta sudah menyewa tanah-tanah di Kasultanan Yogyakarta sebelum diberlakukannya tanam paksa. Namun semenjak pemerintah mengeluarkan seruan untuk menanamkan modal ke Hindia Belanda, pihak swasta menyewa tanah secara besar-besaran di *Vorstenlanden* terutama di Yogyakarta. Hal ini terlihat dari semakin luasnya tanah yang disewa oleh perkebunan swasta dan semakin menyusutnya tanah perkebunan pemerintah.

Tabel 1.
Produksi Agroindustri di Yogyakarta untuk Pasar Eropa (1890-1891)

Karesidenan Yogyakarta	Jumlah perkebunan		Gula/Pikul		Indigo/kg		Tembakau/kg	
	1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891
Sleman	25	25	186.150	259.995	129.103	140.100	18.960	-
Kalasan	19	19	101.440	110.820	98.380	125.068	9.000	17.250
Bantool	5	5	136.600	137.080	9.291	7.030	-	-
Adikarto	1	1	40.600	67.656	-	-	-	-
Jumlah	50	50	474.790	606.551	235.774	272.198	27.960	17.250

Sumber: Suhartono, *Bandit-Bandit Pedesaan di Jawa: Studi Historis 1850-1942*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010, hlm. 78.

Tabel di atas menunjukkan bahwa tanaman komoditi yang ditanam di wilayah Karesidenan Yogyakarta laku keras di pasaran Eropa. Tanaman tersebut antara lain adalah gula, indigo dan tembakau. Namun tanaman gula yang menjadi unggulan di Yogyakarta. *Regentschap* Sleman dan Bantul merupakan daerah penghasil tanaman tebu terbaik di karesidenan Yogyakarta, sehingga pertumbuhan areal perkebunan juga semakin meningkat. Luas areal perkebunan tebu berbanding lurus dengan munculnya pabrik-pabrik gula di Yogyakarta. Di Yogyakarta terdapat 17 pabrik gula, antara lain Pg. Kedaton Pleret, Pg. Padokan, Pg. Bantool (Djebugan), Pg. Barongan, Pg. Gondang Lipoero, Pg. Pundong, Pg. Gesiekan, Pg. Sewoe Galor(Wonopeti), Pg. Wonocator, Pg. Sedayoe, Pg. Tanjung Tirto, Pg.

Rewoeloe, Pg. Demak Ijoe, Pg. Randoe Goenting-Tjandi Sewoe, Pg. Beran, dan Pg. Medari. Mayoritas pabrik gula tersebut yang melayani perkebunan tebu yang tersebar di *Regentschap* Sleman dan Bantul. (Suhartono, 2010: 76).

Pengusaha perkebunan yang datang ke Yogyakarta memulai serangkaian perundingan dengan para *patuh* untuk mendapatkan tanah yang dikehendaki untuk perkebunan. Mereka menyewa tanah lungguh dari *patuh* dengan segenap hak-hak mereka, termasuk hak atas tanah, penduduk dan para bekelnnya (Suhartono, 2010: 76). Perilaku yang dilakukan oleh para pengusaha perkebunan hanya akal-akalan pengusaha perkebunan agar mendapat untung yang sebesar-besarnya, dengan harapan supaya ongkos produksi yang dikeluarkan sedikit. Pihak yang jelas dirugikan adalah petani, karena mereka harus bekerja lebih berat. Luas area tanah yang disewa di wilayah Yogyakarta sejumlah 49.351 bau, dikelola oleh 27 penyewa dengan areal tanaman seluas 24.715 bau (Suhartono, 2010: 88). Produksi gula di Yogyakarta pada tahun 1925 mencapai 3.000.000 pikul (Sukarto, Vol. 1, No. 1, 1997: 32).

Pembangunan jalur Semarang-*Vorstenlanden* melewati Semarang, Pecarongan, Gubuk, Purwodadi, Ngesrep, Surakarta, Klaten, Yogyakarta menghabiskan dana sebanyak f. 14.000.000,- (Yusriyati, 2007: 47). Pada tahun 1873 jalur Semarang-*Vorstenlanden* resmi dibuka untuk umum, sehingga pengangkutan hasil produksi agraris dari pedalaman menuju ke pelabuhan semakin cepat. Selain produksi agraris juga terdapat barang dan bahan bangunan yang dikirim ke stasiun-stasiun yang berdekatan dengan pusat perkebunan. Produksi agraris yang diangkut antara tahun 1874-1883 yaitu tebu, nila, kopi, dan indigo, sedangkan untuk barang lain dalam jumlah kecil yaitu kulit hewan, sayur, beras, bumbu dapur, dan kayu bakar. Bahan bangunan seperti krikil dan batu diangkut dalam jumlah besar. Selang dasawarsa kedua abad ke-20 jalan-jalan trem sudah dibuka (Suhartono, 1991: 131).

Tabel 2.
Volume Gula yang Diangkut dari Stasiun Dekat Perkebunan (Ton)

Jurusan	1886	1885	1884
Dari Yogyakarta	32.194	34.111	34.408
Kalasan	2.225	2.146	2.171

Prambanan	4.766	5.000	4.628
-----------	-------	-------	-------

Sumber: Waskito Widi Wardojo, *Spoor Masa Kolonial Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*. Surakarta: Buku Tujju, 2013, hlm. 93.

Tabel diatas menunjukkan tidak stabilnya jumlah hasil produksi gula yang diangkut. Hal ini dapat disebabkan karena adanya penurunan jumlah produksi, ditambah belum beroperasinya pengangkutan di pedalaman Yogyakarta. Semua hasil produksi diangkut secara manual ke stasiun Lempuyangan untuk didistribusikan ke pelabuhan Semarang. Mulai beroperasinya kereta api di jalur Djogja-Srandakan-Brosot (D/B) dan Djogja-Poendong (D/P) menunjukkan peningkatan produksi pabrik gula di wilayah Yogyakarta.

Jumlah pengangkutan gula pada tabel diatas menunjukkan bahwa Yogyakarta memiliki jumlah pengangkutan yang cukup besar dibanding dengan Kalasan dan Prambanan. Hal ini terjadi karena di Yogyakarta hanya terdapat satu pusat stasiun pengiriman yaitu Lempuyangan yang mengakomodir pengiriman hasil produksi dari seluruh wilayah yang ada di Karesidenan Yogyakarta seperti *Regentschap* Sleman, Bantul dan Kulon Progo. Setelah jalur Djogja-Srandakan-Brosot dibangun, produksi perkebunan semakin meningkat. Jumlah pengiriman mencapai 46.291 ton pada tahun 1914, 44.988 ton pada tahun 1913, dan 46.596 ton pada tahun 1912 (Waskito Widi Wardojo, 2013: 96). Jalur Djogja-Brosot merupakan jalur produktif, dapat dilihat dari jumlah pengiriman barang di jalur ini cukup besar jika dibanding dengan jalur sejenis sepanjang Semarang-Vorstenlanden (Waskito Widi Wardojo, 2013: 96).

Pengerjaan pembangunan jalan rel kereta api ini dilakukan oleh buruh pribumi, sedangkan pengawasan terhadap pengerjaan proyek ini dilakukan oleh orang-orang dari pemerintah kolonial Belanda. Buruh yang diperkerjakan yaitu orang Jawa dan Cina. Buruh-buruh Cina dianggap lebih rajin dan ulet dibandingkan dengan buruh-buruh Jawa yang tidak mempunyai keterampilan dan sering meninggalkan pekerjaannya. Untuk upah, buruh Cina diberi lebih tinggi daripada buruh orang Jawa (Suhartono, 1991: 140). Para buruh ini seringkali memperlambat kerjanya untuk bisa mendapatkan upah lebih banyak. Strategi ini yang sering

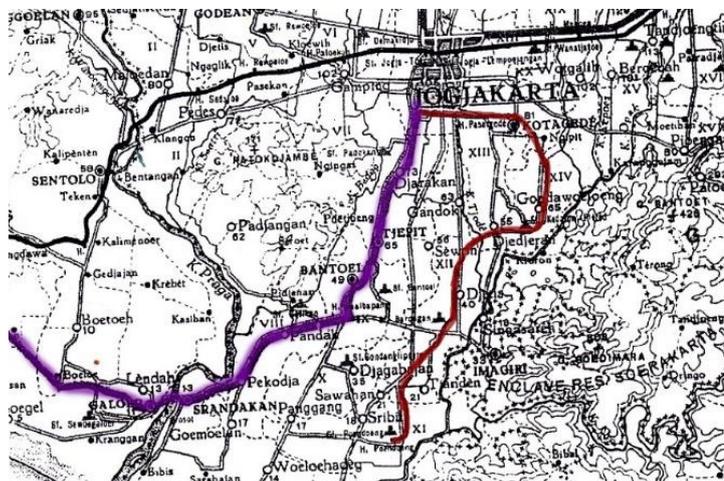
digunakan untuk bisa mendapatkan penghasilan lebih banyak. Karena upah buruh pada waktu itu sangat sedikit dan seringkali yang didapat oleh buruh pribumi (Jawa) tidak manusiawi yaitu sekitar 40 sen sampai f 1 per harinya tergantung jenis pekerjaan kuli tersebut (Waskito Widi Wardoyo, 2013: 60). Pekerjaan berat seperti mengangkut dan meratakan tanah dikerjakan oleh buruh orang Jawa.

B. Perluasan jaringan Kereta api di Yogyakarta

Seiring perkembangan jalur kereta di Jawa, NISM melakukan pengembangan jalan rel kereta api. Perluasan jalan kereta api dilakukan di Yogyakarta menuju ke wilayah pedesaan mendekati wilayah perkebunan seperti di *Regentschap* Bantul, *Regentschap* Sleman, dan *Regentschap* Kalasan. Pembangunan jalan kereta api di *Regentschap* Bantul meliputi dua rute yaitu Djogja-Brosot (D/B) dan Djogja-Poendong(D/P). Untuk wilayah *Regentschap* Sleman dengan rute Djogja-Willem I (Magelang-DMW). Rute-rute ini dibangun dengan tujuan memudahkan pengangkutan hasil komoditi maupun produksi dari pedesaan ke kota, disamping juga digunakan sebagai alat angkutan lokal bagi masyarakat. Semua rute ini dikuasai oleh *Tramwegen van de Nederlansch-Indisch SpoorwegMaatchappij* (TNISM) (*Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie Tweede Druk*, Vierde Deel Soemb-Z, 1921: 79).

Gambar 1

Jalur Djogja-Srandakan-Brosot berwarna ungu dan jalur Djogja-Poendong berwarna merah. Dari jalur tersebut, dapat dijumpai beberapa pabrik-pabrik gula disepanjang kedua jalur tersebut, karena pembangunan kedua jalur ini menyesuaikan dengan keberadaan pabrik-pabrik gula tersebut.



Jalur-jalur pedesaan dibuat sedemikian rupa sehingga memudahkan pengusaha perkebunan untuk mengangkut hasil perkebunan mereka. Disamping itu masyarakat pedesaan dimudahkan dengan kereta api guna menunjang aktivitas mereka. Dikatakan bahwa masyarakat pribumi bekerja sebagai petani banyak menggunakan kereta api hanya sekedar menggantikan perjalanan kaki yang biasa mereka tempuh sehari-hari. Hal ini juga dapat dipahami karena masyarakat pribumi hanya menggunakan kereta api dengan jarak tidak lebih dari 10 km, atau dua pemberhentian (stasiun).

Jalur kereta api Djogja-Brosot dan Djogja-Poendong dibangun untuk memenuhi permintaan akan jasa pengiriman yang lebih cepat dan efisien. Pembangunan dua rute ini diharapkan mampu menanggulangi panen yang terus melimpah. Dua jalur ini dibangun sampai ke pelosok pedesaan untuk memudahkan perkebunan dan pabrik pengolahan mengirim hasil perkebunan dan produksi. Jalur Djogja-Brosot dibangun dua tahap. Tahap pertama dibangun Djogja-Srandakan sepanjang 23 km yang diresmikan pada 21 Mei 1895 (*Regering Almanak voor Nederlandsch indie 1915 Eerste Dedeelte*, 1915: 458). Tahap kedua Srandakan-Brosot pada 1 April 1915 sepanjang 1 km dilanjutkan dengan jalur Brosot-Sewoe Galoer pada 1 Desember 1915 sepanjang 5 km. Jalur Djogja-Brosot selesai dibangun pada 1 April 1916 dan mulai dibuka untuk umum (*Regering Almanak voor Nederlandsch indie 1920 Eerste Dedeelte*, 1920: 496).

Pembangunan jalur Djogja-Brosot menggunakan tenaga kerja dari pribumi maupun Cina sama seperti pembangunan jalur Semarang-*Vorstenlanden*. Tenaga kerja yang dikerahkan untuk membangun jalur tersebut mencapai ribuan. Perlakuan kasar oleh mandor-mandor sering didapatkan oleh kuli-kuli tersebut. Upah yang seharusnya dibayarkan penuh oleh mandor kepada kuli sering kali dikurangi (Suhartono, 1991: 134). Mandor-mandor dalam proyek pembangunan jalan rel kereta api sebagian besar dijabat oleh orang pribumi atau *bekel*, sedangkan untuk jabatan sebagai pengawas utama proyek dikendalikan oleh orang-orang Eropa.

Pembangunan jalur lintasan kereta api Djogja-Poendong sama halnya dengan jalur Djogja-Brosot, yaitu dilakukan secara bertahap. Jalurnya meliputi Djogja-Pasar Gedeh 15 Desember 1917, Pasar Gedeh-Magoewo sepanjang 4km. Jalur Djogja-Pasar Gede-Kedaton Pleret-Barongan-Poendong dibuka untuk umum dan eksploitasi pada 15 Januari 1919 dengan panjang jalur 27 km (Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie Tweede Druk, hlm. 80). Pada jalur ini terdapat beberapa pabrik gula antara lain pabrik gula Kedaton Pleret dan Pabrik Gula Poendong. Jalur ini tidak seramai jalur Djogja-Brosot, namun pengangkutan hasil produksi maupun perkebunan dapat dikatakan tetap konstan, bahkan cenderung naik pada saat permintaan pasar sedang naik.

Jalur Djoga-Brosot tahap pertama dibangun antara Djogja-Srandakan sepanjang 23km. Jalur ini melewati daerah-daerah perkebunan seperti di *District* Cepit dan *District* Srandakan. Pihak NISM sebagai pelaksana pembuatan jalur di *Vorstenlanden* terutama di Yogyakarta mendapatkan konsensi atas pembuatan jalur Djogja-Brosot selama 51 tahun yaitu sampai 1 Januari 1944 (Regering Almanak voor Nederlandsch indie 1915 Eerste Dedeelte, hlm. 458). Konsesi yang diusahakan oleh NISM tetap pada syarat utama mereka yaitu menggunakan lebar *spoor* 1.435m tidak seperti keinginan pemerintah kolonial Belanda dengan lebar *spoor* 1.067 (Algemeen Secretary, 1893). Hal tersebut sudah disepakati oleh pemerintah selaku wewenang dalam mengeluarkan izin eksploitasi jalan rel kereta api.

Jalur ini dibangun sejak 1893, akhirnya selesai pada bulan April 1895. Peresmian jalur Djogja-Srandakan dilakukan pada 23 Mei 1895 dan telah dapat dioperasikan untuk kepentingan umum dan kepentingan pabrik maupun perkebunan (Algemeen Secretary, 1893). Selama kurang lebih 20 tahun Srandakan digunakan sebagai tempat transit kereta api di bagian Barat Daya *Regentschap* Bantul yang berbatasan dengan *Regentschap* Kulon Progo.

Pembangunan jembatan yang melewati Sungai Progo dilakukan cukup lama, mengingat jembatan tersebut harus dibuat melintasi Sungai Progo. Pembangunan jembatan diajukan oleh NISM kepada pemerintah kolonial dengan maksud agar diberi kemudahan dalam pengerjaannya. Pembangunan jembatan selesai pada tahun 1915 dengan diresmikannya jalur antara Srandakan-Brosot

sejauh 2 km. Panjang total jalur Djogja-Brosot sejauh 23,4 km dan pada tanggal 1 April 1915 jalur ini resmi dibuka untuk umum (John F. Snelleman, 1903: 79).

Bersinerginya perusahaan kereta api swasta dan pemerintah, pada tahun 1915 dibuat kesepakatan antara kedua belah pihak mengenai penggunaan bantalan rel ketiga milik perusahaan kereta api Negara/pemerintah. Pemerintah beranggapan bahwa jaringan kereta api harus dapat menghubungkan seluruh pelosok pulau Jawa yaitu dari wilayah barat maupun timur, sehingga pemerintah ingin menghubungkan kedua wilayah tersebut dengan menggandeng pisak swasta sebagai pengusaha jalan rel kereta api di wilayah Jawa bagian tengah yaitu Semarang-*Vorstenlanden*, terutama di Yogyakarta. Jalur yang melintas sepanjang Yogyakarta dengan lebar *spoor* 1.435m dipasang batang rel ketiga dengan lebar *spoor* 1.067m. Jalur ini meliputi Djogja-Srandakan-Brosot, Djogja-Poendong, dan jalur sepanjang Djogja-Solo (J.J. G. Oegema, tanpa tahun: 29). Berkat pemasangan batang rel ketiga tersebut kereta-kereta milik pemerintah (SS) dapat melintasi jalur Semarang-*Vorstenlanden*, sehingga pengangkutan dapat terselenggara hingga Semarang maupun Surabaya dengan kereta api milik pemerintah.

C. Kondisi lalu lintas kereta api Yogyakarta-Srandakan

Pertama kali jalur Djogja-Srandakan dibuka, antusiasme masyarakat pribumi kurang. Hal ini disebabkan harga tiket kereta api dalam kota maupun luar kota sangat mahal untuk tataran rakyat. Hal ini menyebabkan pemerintah kolonial menetapkan tiket atau karcis untuk rakyat pribumi dengan harga khusus dan berada di kelas tiga. Setiap rangkaian kereta api terdiri dari beberapa rangkaian gerbong, biasanya terdapat delapan gerbong dalam setiap rangkaian yaitu terdiri dari tiga gerbong penumpang untuk kelas satu, dua, dan tiga, sisanya gerbong barang. Rangkaian kereta tersebut untuk angkutan dalam kota, sedangkan untuk angkutan barang biasanya akan lebih banyak gerbong barang daripada penumpang terutama untuk pengangkutan hasil produksi seperti gula ataupun barang komoditi ekspor. Gerbong-gerbong barang dibedakan menjadi beberapa tipe antara lain: (1) Gerbong G yaitu gerbong dengan pintu yang dapat ditutup, gerbong ini dapat memuat barang apapun. (2) Gerbong P yaitu gerbong yang memuat barang-barang berupa batangan

atau bentuknya panjang. (3) Gerbong V yaitu gerbong untuk memuat ternak. (4) Gerbong Z yaitu gerbong memuat pasir. (5) Gerbong K yaitu untuk memuat benda-benda cair seperti bahan bakar cair (J.J. G. Oegema, tnpa tahun: 110).

Setiap rangkaian kereta api terbagi dalam beberapa kelas yaitu kelas satu, dua, tiga dan empat, hal ini juga menjadi pembeda dalam strata sosial. Orang-orang Eropa diperkenankan naik kereta api kelas satu, karena orang-orang Eropa yang mampu membayar karcis/tiket kereta api di kelas satu. Untuk bangsawan pribumi hanya dapat naik di kelas dua, bersama dengan orang-orang Cina maupun Arab, sedangkan rakyat jelata yang sering dianggap rendah oleh bangsa Eropa selalu naik di kelas tiga, bahkan ada kelas empat. Kemiskinan yang dialami masyarakat pada waktu itu menyebabkan perusahaan kereta api termasuk pemerintah kolonial menetapkan harga khusus untuk penduduk pribumi.

Perjalanan kereta api di jalur ini didominasi oleh pihak pabrik yang mengirim hasil tanaman mereka ke pabrik. Pabrik-pabrik itu antara lain pabrik gula Gesikan dan pabrik gula Sewoe Galoer. Pabrik gula Gesikan yang berada di utara *district* Srandakan memanfaatkan sekali jalur kereta api ini. Wilayah perkebunan pabrik gula tersebut sangat luas, hingga ke wilayah Srandakan selatan. Kereta api lalu keluar masuk pabrik menggunakan kereta api *munthid*² atau kereta lori. Kereta api jenis ini yang melayani pengangkutan dari perkebunan menuju pabrik, sedangkan untuk keluar dari pabrik menggunakan kereta api besar. Persimpangan menuju pabrik gula Gesikan berada setelah halte Bathikan menuju ke utara langsung masuk ke arah gudang pabrik.

Tabel 3.
Tarif Angkutan Barang Kereta NISM

Kelas	Biaya per 100kg (cent gulden) dengan jarak 60-150km
Kelas 1	1.4
Kelas 2	1.2
Kelas 3	1
Kelas 4	0.75
Kelas 5	0.50

² Kereta api *munthid* adalah kereta api dengan *smaalspoor* yang digunakan untuk mengangkut tebu-tebu dari perkebunan ke pabrik. Gerbongnya hanya berupa cekungan besi yang diperuntukkan untuk tempat tebu.

Sumber: John F. Snelleman, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie Vierde Deel Soekapoera-Kolot – Zijdeplanten*. Leiden: ‘S-Gravenhage, Martinus Nijhouf-E.J Brill, 1903, hlm. 75.

Tabel diatas menunjukkan betapa mudahnya pengangkutan menggunakan kereta api dibanding menggunakan gerobak yang harus dibayar f 3.50 setiap pikul dengan jarak yang sama (Suhartono, 2010: 96-97). Pengusaha pabrik gula di Yogyakarta terutama di Bantul mendapatkan potongan harga khusus jika menggunakan alat angkutan kereta api. Kesepakatan ketika pembuatan jalan rel kereta api dan pihak pabrik maupun perkebunan mengisyaratkan adanya kerjasama diantara kedua belah pihak, sehingga pengangkutan hasil perkebunan maupun hasil produksi menjadi lancar. Produksi pabrik gula juga semakin meningkat karena perbaikan sistem angkutan. Pabrik gula juga membangun jalur-jalur rel kereta api kecil untuk pengangkutan dari perkebunan menuju pabrik gula.

Untuk pengangkutan manusia dibangun halte di beberapa tempat memungkinkan masyarakat sekitar menggunakan alat transportasi ini. Pembangunan jalur ini memang sudah direncanakan sebagai alat transportasi massal disamping untuk angkutan barang. Namun karena tidak terjangkaunya harga karcis walaupun tarif sudah diturunkan, tetap saja penduduk pribumi hanya mampu menggunakan kereta api sampai dua atau tiga stasiun pemberhentian atau tidak kurang dari 5 km. Hal ini dapat dilihat dari harga tiket untuk penumpang pribumi masih belum terjangkau. Untuk harga karcis yang dikeluarkan oleh NISM dapat dilihat dari tabel dibawah ini.

Tabel 4.
Tarif penumpang kereta api NISM tahu 1900.

Kelas gerbong	Biaya Per km (dalam sen/cent)
Kelas 1	6
Kelas 2	4
Kelas 3	1 ½
Pribumi	1

Sumber: Sumber: John F. Snelleman, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie Vierde Deel Soekapoera-Kolot - Zijdeplanten*, (Leiden: ‘S-Gravenhage, Martinus Nijhouf-E. J Brill, 1903), hlm. 75.

Tarif yang ditetapkan oleh perusahaan kereta api NISM sudah tergolong murah, namun daya beli masyarakat masih rendah walaupun tarif khusus sudah

diturunkan bagi penduduk pribumi. Menariknya jumlah penumpang penduduk pribumi jauh lebih besar dibandingkan penumpang di kelas satu dan dua yang dihuni orang-orang Eropa. Jumlah penumpang penduduk pribumi sampai tahun 1900 jalur Semarang-*Vorstenlanden* mencapai 1.035.663 jauh lebih besar dibanding kelas satu yaitu 10.466 dan di kelas dua 48.709 (John F. Snelleman, 1903: 75).

Tabel 5.
Jumlah penumpang kereta api dan trem NISM tahun 1900

Jalur kereta api	Jumlah kilometer	Jumlah penumpang				jumlah
		Kelas 1 kereta api dan trem	Kelas 2 kereta api	Kelas 3 kereta api dan kelas 2 trem	Kelas 4 kereta api dan kelas trem khusus pribumi	
Semarang- <i>Vorstenlanden</i>	205	11.351	47.504	208.805	1.407.500	1.675.160
Batavia-Buitenzorg	56	9374	25325	211.866	509.672	756.237
Djogja-Brosot	23	1.437	25325	15.975	400.697	418.109
Djogja-Willem	84	7.991	25325	96.874	948.837	1.053.702
Goendih-Soerabaja	245	5.613	25325	79.282	943.571	1.023466

Sumber: J. D Donker Duijvis, J. Th. Gerling, *Tramwegen Op Java: Gedenboek Der Semarang-Joana Stoomtram-Maatschappij*.

Pada tahun 1890 hingga 1900, nilai eksploitasi jalur Djogja-Brosot mencapai total f 616.333, rata-rata f 25.680 setiap kilomaternya (John F. Snelleman, 1903: 84). NISM menggunakan 6 lokomotif di jalur tersebut. Jalur Djogja-Brosot mendapatkan pemasukan paling kecil dibanding lainnya, karena jarak dan pengoperasian jalur ini belum begitu lama dibanding jalur-jalur sejenis. Jumlah tersebut meningkat seiring pertumbuhan ekonomi di Sepanjang jalur tersebut. Kenaikan jumlah penumpang diikuti dengan jumlah barang yang dikirim terutama hasil produksi perkebunan tebu dan gula.

Kemampuan daya angkutan kereta NISM terbesar dibanding dengan kereta-kereta milik perusahaan swasta lainnya atau milik Negara. Hal ini terlihat dari lebar *spoor* yang dimiliki oleh NISM yakni 1.435 mm. Walaupun jalur Semarang-*Vorstenlanden* sampai Srandakan sudah dipasang batang rel ketiga perusahaan

kereta milik Negara SS, namun NISM tetap menggunakan kereta api sesuai standar perusahaan tersebut. Daya jelajah kereta NISM mencapai 30 km/jam, sedangkan jika menggunakan gerobak hanya mampu menempuh 18-24 km per 24 jam. Jadi jika pengangkutan yang dilakukan dari Yogyakarta menuju Semarang dengan jarak 110 km, hanya memerlukan waktu kurang lebih 3.5 jam, jika dilakukan dari Srandakan ataupun brodot dengan tambahan jarak 23 km maka akan membutuhkan waktu 4 jam saja (Waskito Widi Wardoyo, 2013: 100). Berbeda jauh dengan gerobak yang membutuhkan waktu sekurang-kurangnya 6 hari tentunya dengan biaya yang mahal.

Pada waktu itu harga karcis sekitar f 0.05 setiap stasiun pemberhentian untuk kelas 2. Untuk kelas 2 Rute Djogja Toegoe-Srandakan penumpang membayar sejumlah f 0.25, melewati beberapa stasiun antara lain Srandakan-Pekodjo-Paal Bapang-Cepit-Dongkelan-Ngabean-Djogja-Toegoe (*Tarief No.8 Stoomtramweg Djogja-Brossot Spesial tarief 2nd klasse*, tanpa tahun: 84). Berbeda dengan penumpang pribumi dikenakan tarif murah sebesar 12 *ketip*³ dari Srandakan-Ngabean/ Suryabrantan,⁴ sedangkan dari Srandakan- Paal Bapang hanya dikenakan tarif 3 ketip untuk pribumi. Menurut orang-orang pada saat itu karcis tersebut biasanya disebut karcis hijau atau karcis murah yang diperuntukkan bagi masyarakat yang ingin pergi ke pasar dengan naik kereta kelas empat (*Volksalmanak Melajoe seri 1260*, 1938: 122). Untuk anak usia dibawah 2 tahun tidak dikenakan biaya karcis, sedangkan anak usia antara 2-10 tahun dikenakan setengah harga, termasuk untuk anak-anak sekolah (*Volksmanak Djawi seri 667*, 1924: 113).

Berbeda dengan tarif untuk penumpang kereta api, untuk tarif angkutan barang di jalur Djogja-Srandakan-Brosot dikenakan biaya sebesar f 0.06/100 kg setiap stasiunnya (*Jaarboek Voor Suikerfabrikaten In Ned-indie 22 Jaargang 1917/1918*, 1917: 219). Perusahaan perkebunan memanfaatkan jasa pengangkutan

³ Ketip merupakan salah satu satuan mata uang bagi masyarakat pribumi. Mata uang tersebut antara lain ndil, sen, benggol, ketip, gelo/ruipiah, ringgit, dan gulden untuk mata uang Belanda. Wawancara dengan Bapak Siswardoyo (86 tahun) Jopaten, Poncosari, Srandakan.

⁴ Wawancara dengan Ibu Projo (86 tahun), diperkuat dengan wawancara bapak Muhammad (76 tahun) pada tanggal 8 April 2014. Ia pernah naik kereta dari stasiun Srandakan menuju stasiun Ngabean pada tahun 1936.

kereta api paling sedikit mengangkut barang 5000 kg. Hal tersebut sesuai dengan ketentuan pihak perusahaan kereta api. Mengikuti peraturan dari perusahaan kereta api, berarti mempermudah proses pengangkutan. Tabel dibawah menunjukkan biaya yang harus dibayar oleh perusahaan perkebunan atau pabrik per stasiunnya di jalur Djogja-Sradakan-Brosot.

Pekerja di stasiun Srandakan menggunakan orang-orang pribumi seperti kondektur, masinis, penjaga karcis, maupun petugas pemindah rel kereta api, sedangkan untuk kepala stasiun dipegang oleh administrator dari Belanda. Peran masyarakat sebagai pekerja di stasiun cukup membantu perusahaan karena dari pribumi-pribumi tersebut pelayanan kepada masyarakat dapat optimal, seperti contoh penjualan karcis memperkerjakan masyarakat pribumi yang mampu membaca menulis, minimal berpendidikan dasar. Untuk gaji sendiri, pihak kolonial Belanda menggaji para pribumi dengan uang. Seperti contoh kasus Bapak Murdoko masinis di jalur Djogja-Srandakan pada tahun 1933-1935 mendapatkan gaji uang antara 3-6 rupiah per bulan. Beliau menjadi masinis jalur tram ini hanya selama ± 3 tahun. Beliau dahulunya bekerja di wilayah Semarang, kemudian pindah ke Yogyakarta. Menetap di Yogyakarta selama 3 tahun sebagai masinis kereta api di Srandakan, kemudian beliau di pindah ke Surabaya menjadi masinis tram di kota tersebut.

D. Dampak Pembangunan Jalur Kereta Api

Jaringan transportasi kereta api menghubungkan antar kota dan antar perkebunan serta menjadi sarana pengangkutan komoditas. Seiring perkembangan jaringan transportasi kereta api, daerah-daerah baru muncul sebagai pusat perdagangan. Sarana transportasi mempengaruhi perubahan sosial, ekonomi maupun budaya serta pengembangan budaya perkotaan dan modernisasi (Waskito Widi Wardoyo, 2013: 12-13). Indikator perubahan sosial ekonomi masyarakat ditunjukkan melalui tumbuhnya pusat-pusat perdagangan baru sebagai konsekuensi pembangunan infrastruktur serta komersialisasi asset kereta api.

Pembangunan transportasi kereta api oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda bertujuan memenuhi keperluan kaum kolonial, sekaligus untuk

memajukan pertumbuhan perekonomian penduduk di negara jajahan (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 84). Tidak dipungkiri bahwa usaha pemerintah kolonial maupun pengusaha-pengusaha jasa angkutan kereta api hanya mementingkan keuntungan kantong pribadi, namun di sisi lain sebenarnya penduduk pribumi juga ikut merasakan manfaat dari alat transportasi ini. Orang dewasa, laki-laki atau perempuan, dan anak-anak merasakan dampak berkat adanya kereta api. Kereta api sudah dapat dimanfaatkan oleh kaum pribumi, namun fasilitas yang didapat tidak sama dengan fasilitas yang didapat orang-orang Eropa.

1. Dampak Sosial-Budaya

a. Mobilisasi Penduduk

Salah satu komponen perkembangan kota adalah membaiknya sarana transportasi. Modernisasi alat transportasi yaitu munculnya kereta api semakin memperlancar sirkulasi maupun migrasi antar desa dan kota. Tersedianya sarana transportasi menyebabkan orang dari desa pergi ke desa lain atau ke kota dan sebaliknya orang kota ke desa atau ke kota lain dengan cepat dan mudah. Di samping itu ketersediaan lapangan pekerjaan di kota terkadang membuat perpindahan besar-besaran masyarakat pedesaan ke kota dengan upah yang menjanjikan (Suhartono, 1991: 135). Mobilitas orang atau penumpang dan barang semakin meningkat dilihat dari tingginya frekuensi pengangkutan yang menghubungkan desa dan kota.

Pada tahun 1904, sebuah komisi penyelidikan pemerintah Hindia Belanda melaporkan bahwa jumlah penumpang kereta api di kelas satu (Eropa) naik sebesar 4.000, selama tiga tahun terakhir, di kelas dua (orang Eropa yang berpendapatan rendah dan pribumi kelas atas) jumlah penumpang naik 33.000, sedangkan kelas tiga (pribumi) naik sebesar 550.000 (Rudofl Mrazek, 2006:17). Komisi ini menyimpulkan bahwa pemanfaatan kereta api dan trem oleh orang kecil atau masyarakat pribumi naik lebih cepat dari dugaan semula.

Adapun alasan para penumpang bepergian dikategorikan menjadi: (1) Bepergian yang sifatnya ekonomis, pasar, mencari kerja sebesar 69,5 %. (2) Bepergian yang sifatnya pribadi sebesar 30,5 %. (3) Kunjungan kepada anggota keluarga lain sebesar 20,8 %. (4) Hukum dan tatanan, panggilan ke kantor

pemerintah/pengadilan 3,6 %. (5) Iman dan tradisi, kunjungan ke makam dan tempat suci lain 3 %. (6) Besenang-senang 3,1% (Rudofl Mrazek, 2006:17).

Laporan kondektur pribumi tersebut menunjukkan bahwa kaum pribumi lebih memilih kereta api untuk bepergian. Karena penumpang pribumi dimungkinkan membawa bagasi lebih luas, sekitar 50 kilogram atau lebih (Rudofl Mrazek, 2006:17). Kalangan pribumi kelas bawah ternyata lebih sering menggunakan kereta api dibanding pribumi kelas atas seperti bangsawan. Penumpang pribumi tersebut menggunakan kereta kelas tiga atau empat yang tergolong sangat murah.

Mobilisasi yang dilakukan penduduk pribumi tidak sekedar dari pedesaan menuju kota, namun juga ke pusat-pusat perkebunan di pedalaman. Pusat-pusat perkebunan justru tidak terletak di *Regentschap* Bantul, Kulon Progo, dan Sleman. Ketiga wilayah tersebut merupakan pusat-pusat perkebunan swasta di Yogyakarta. Pabrik-pabrik gula juga didirikan di beberapa *Regentschap* tersebut dan persebarannya paling banyak berada di Bantul. Hal ini yang menarik penduduk dari luar kota Yogyakarta untuk datang ke Yogyakarta mencari pekerjaan sebagai buruh perkebunan maupun pabrik. Di samping buruh dan masyarakat dewasa pada umumnya, murid-murid sekolah juga menggunakan fasilitas kereta api. Ada harga khusus untuk para pelajar, sehingga murid sekolah dapat pergi ke sekolah yang ada di kota jauh dari tempat tinggal dengan cepat dan murah (*Volksalmanak Melajoe seri 1260*, 1938: 122).

Salah satu faktor mempercepat mobilisasi yaitu karena tersedianya angkutan kereta api yang semakin modern dari waktu ke waktu. Akibat yang ditimbulkan sangat banyak, dari membanjirnya buruh-buruh di daerah perkebunan, semakin ramainya daerah pedesaan yang dilewati kereta api, mudahnya pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap daerah-daerah di pedalaman. Namun sisi negatif dari semakin berkembangnya transportasi berbanding lurus dengan meningkatnya kriminalitas.

Kriminalitas merupakan fenomena masalah sosial yang terjadi di masyarakat. Kriminalitas yang sering dialami para penumpang adalah pencurian barang dagangan hingga perlakuan diskriminatif para kondektur Belanda sebagai representasi penguasa kereta api (Waskito Widi Wardoyo, 2013: 132).

Penyelundupan candu juga memanfaatkan kereta api untuk mengedarkan candu di sepanjang jalur kereta api. Tempat seperti perkebunan, pabrik, maupun fasilitas kolonial yang menggunakan tenaga buruh pribumi tidak luput dari sasaran penyelundupan candu. Misalnya di daerah perkebunan, candu diedarkan melalui warung-warung yang berada di sekitar perkebunan, atau pemukiman-pemukiman penduduk yang berdiri di sepanjang rel kereta api. Para buruh tersebut membelanjakan upah kerja mereka untuk membeli candu, bahkan tidak jarang mereka terlilit hutang pada rentenir Cina (Suhartono, 1991: 134).

b. Hiburan rakyat

Perkembangan kereta api di Srandakan tidak hanya didasari sebatas untuk kemudahan lalu lintas, mobilisasi, dan ekonomi semata. Namun jauh di luar itu semua, ternyata masyarakat pribumi mendapatkan hiburan. Sesuatu yang sangat jarang didapatkan oleh seorang *inlanders*. Hal ini dapat dipahami, bahwa setiap hari mereka melakukan pekerjaan di luar rumah dimulai dari matahari belum terbit hingga matahari mulai terbenam. Hanya saja masyarakat Jawa menyadari bahwa kemajuan jaman yang terjadi di sekitar mereka mampu mendatangkan hiburan tersendiri.

Hiburan tersebut berbentuk sebuah kepuasan ketika melihat kereta api yang lewat maupun ketika berhenti di stasiun. Masyarakat sekedar melepaskan penat mereka setelah seharian bekerja di ladang ataupun di pabrik. Bersama dengan anak-anak mereka mendatangi stasiun terdekat seperti stasiun Srandakan untuk sekedar melihat kereta api. Anak-anak pada jaman itu bermain di sekitaran stasiun sambil menunggu datangnya kereta api. Sembari menunggu masyarakat juga dapat menikmati jajanan yang tersedia di sekitaran area stasiun. Walaupun pada saat itu masih sangat jarang hiburan rakyat, hanya waktu-waktu tertentu, namun adanya kereta api membuat masyarakat mampu memanfaatkan sebagai sebuah hiburan tersendiri di saat keadaan memang susah.

Ketika alat-alat modern datang ke Jawa, pemerintah kolonial Hindia Belanda pesimis terhadap penduduk pribumi. Dilihat dari keadaan pendidikan pada waktu itu yang tidak memungkinkan penduduk pribumi menerima modernisasi yang dilakukan oleh pemerintah. Namun seiring berjalannya waktu, masyarakat

mampu juga beradaptasi terhadap gempuran keras modernisasi barat. Hal ini mendorong pemerintah kolonial terus memasukkan alat-alat modern ke Hindia Belanda. Tidak berhenti sebagai penikmat, namun sebagian kecil masyarakat pribumi juga dididik untuk mampu menguasai alat-alat modern tersebut. Seperti contoh masinis di tahun 1917 sudah menggunakan tenaga kerja pribumi (John Ingleson, 2004: 95).

Tidak hanya sekedar menikmati hiburan dari melihat kereta api, namun masyarakat juga menikmati naik kereta api. Fungsi utama kereta api memang untuk alat transportasi pengangkutan, namun masyarakat pedesaan juga memanfaatkan kereta api sebagai hiburan saat naik diatasnya. Beberapa data menunjukkan bahwa seorang pribumi naik kereta api hanya mampu naik sampai satu atau dua stasiun pemberhentian, tetapi jumlah penumpang kelas ini justru mengalami peningkatan yang signifikan (Waskito Widi Wardoyo, 2013: 134).

Salah satu hiburan yang ditunggu masyarakat Yogyakarta adalah *grebeg* pada saat bulan *mulud*, yaitu acara memperingati hari besar umat Islam atas kelahiran nabi Muhammad S.W.T yang diadakan oleh pihak kraton Yogyakarta Hanidingrat. Peringatan ini diadakan di pusat kota, tepatnya di alun-alun utara kraton Yogyakarta Hadiningrat selama 1 bulan. Masyarakat di *Regentschap* Bantul berbondong-bondong pergi ke pusat kota untuk menikmati hiburan rakyat ini. Salah satu alat transportasi yang digunakan untuk pergi ke kota yaitu menggunakan kereta api. Salah satu masyarakat Srandakan yaitu bapak Siswowardoyo memanfaatkan kereta api untuk pergi ke alun-alun kota Yogyakarta melihat *grebeg*, beliau berangkat dari stasiun Srandakan dan turun di stasiun Soerio Brantan (Ngabean), setelah itu dilanjutkan berjalan kaki menuju alun-alun utara (Wawancara Bapak Siswowardoyo (86 Tahun) pada 8 April 2014). Hal ini dapat dipahami bahwa kereta api menjadi alat transportasi penting mengakomodasi masyarakat pedesaan menuju ke kota atau sebaliknya dengan tujuan bermacam-macam, termasuk mencari hiburan di kota.

2. Dampak Ekonomi

Pertimbangan pihak swasta ketika membangun jalur kereta api di Hindia Belanda ternyata membawa dampak luar biasa, terutama di bidang ekonomi. Perekonomian rakyat terus berkembang seiring transportasi kereta api masuk ke

wilayah pedalaman. Yogyakarta menjadi kota tujuan masyarakat mencari penghidupan, dengan banyaknya perkebunan yang tersebar di wilayah ini maka masyarakat dari luar berduyun-duyun datang ke Yogyakarta. Daerah-daerah disepanjang jalan rel kereta api juga semakin bertambah ramai.

Ekonomi masyarakat tradisional mengalami kenaikan akibat transportasi kereta api, sedangkan pihak perusahaan swasta mendapat keuntungan yang berlipat-lipat. Perbandingan antara pihak perusahaan dengan masyarakat tidak seimbang. NISM (*Nederlandsh Indische Spoorweg Maatschappij*) selaku perusahaan kereta api yang beroperasi di Yogyakarta mendapat laba luar biasa dari hasil eksploitasi jasa pengangkutan di wilayah ini. Sementara itu, pemerintah kolonial juga turun tangan langsung dalam eksploitasi jasa pengangkutan karena tergiur keuntungan yang didapat NISM.

a. Masyarakat Pribumi

Jalur Djogja-Srandakan-Brosot melewati beberapa daerah milik Kasultanan Yogyakarta antara lain Ngabean, Dongkelan, Cepit, Bantul, Paal Bapang, Pandak, Srandakan dan berakhir di Brosot. Daerah-daerah tersebut sebelum ada transportasi kereta api merupakan daerah pedalaman. Pihak swasta masuk, menyewa tanah dan membuat perkebunan tebu di daerah tersebut, sehingga bermunculan pabrik gula di beberapa tempat tersebut.

Perkembangan lalu lintas di Yogyakarta terutama di sepanjang jalur kereta api Djogja-Brosot berdampak pada masyarakat pribumi, khususnya dibidang transportasi darat. Pada mulanya tujuan dibangunnya jalur kereta api untuk memperlancar pengangkutan hasil komoditi ke pelabuhan, namun setelah berjalannya waktu ternyata pengaruh tersebut berkembang ke pengangkutan manusia. Transportasi kereta api setelah dibuka untuk umum responnya sangat positif, masyarakat sangat antusias dengan adanya transportasi kereta api.

Kondisi demikian ini dimanfaatkan oleh pihak perusahaan kereta api. Perusahaan kereta api memberikan harga tarif kereta khusus bagi masyarakat pribumi yang ingin pergi menggunakan transportasi kereta api. Untuk tarif kereta api kelas tiga khusus pribumi dikenakan sebesar 2 ketip setiap stasiunnya

(Wawancara dengan Ibu Projo (86 tahun) pada 6 maret 2014).⁵ Jadi sepanjang jalur Djogja-Srandakan penumpang kelas ini dikenakan biaya sebesar 12 ketip sekali jalan. Harga tersebut pantas untuk masyarakat pribumi, namun tetap saja daya beli masyarakat tidak banyak walaupun volumenya terus meningkat.

Masyarakat pribumi khususnya di wilayah Srandakan juga memanfaatkan area di sekitar stasiun untuk berjualan. Masyarakat menjajakan makanan seperti pecel, gorengan, makan kecil sampai kerajinan-kerajinan hasil buatan tangan (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 85). Kondisi tersebut memunculkan ekonomi di kalangan bawah. Pertumbuhan ekonomi rakyat kecil tumbuh setelah munculnya alat transportasi api. Perkembangannya terlihat pada beberapa stasiun atau halte kecil seperti Mangiran beserta pasar tradisional dikenal dengan adanya hari *pasaran* (*Ensiklopedi Nasional Indonesia Jilid 2 P-Pep*, 1990: 226). Pada hari-hari tersebut pedagang kecil-kecil berbondong-bondong datang dengan barang dagangan mereka (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 85; *Volksalmanak Melajoe seri 1260*, 1938: 121).

Tidak hanya memanfaatkan sebagai lahan berjualan, namun masyarakat sekitar stasiun memanfaatkan bekerja sebagai kuli angkut barang, terutama di stasiun Mangiran karena letaknya berdekatan dengan Pasar Mangiran. Mereka bekerja mengangkut barang-barang yang tiba di stasiun dengan upah yang pantas. Biasanya seorang priyayi atau saudagar yang pulang dari kota akan membawa barang-barang yang cukup banyak, maka tugas dari kuli angkut ini membawakan barang-barang tersebut, begitu juga dengan banyak pedagang yang banyak memanfaatkan jasa mereka (*Volksalmanak Melajoe seri 1260*, 1938: 121). Banyak macam kuli yang ada di masyarakat menyebabkan kuli-kuli yang dahulunya bekerja di sawah kemudian berpindah ke berbagai sektor pekerjaan antara lain menjadi

⁵ Wawancara dengan Ibu Projo (86 tahun) pada 6 maret 2014. Ia merupakan anak seorang Masinis kereta api jalur Djogja-Brosot di tahun 1933 bertempat tinggal di Bandungan, Srandakan. Ayahnya bernama Murdoko yang bekerja sebagai masinis di Jalur Djogja-Srandakan-Brosot dengan gaji sebesar 3-6 rupiah/bulan pada tahun 1933. Murdoko merupakan masinis pindahan dari Semarang, kemungkinan pegawai sekelas masinis maupun mekanik di ambil dari kota Semarang, karena di kota Semarang pusat kantor NISM dan bengkel-bengkel kereta berada di kota ini, walaupun semenjak tahun 1920 bengkel kereta di Yogyakarta juga sudah ada (sekarang bernama Balai Yasa Yogyakarta).

kuli/buruh perkebunan, atau pabrik, dan sebagian memanfaatkan menjadi kuli gendong di beberapa stasiun yang tersebar di Srandakan. Kuli yang banyak menjadi kuli gendong terutama kuli yang masuk golongan kuli *indung/tlosor* yaitu kuli yang berada di kelas terakhir para kuli (Selo Sumardjan, 1981: 41).⁶

Pihak perusahaan kereta api NISM juga memanfaatkan pekerja pribumi untuk bekerja di dalam perusahaan ini. Tercatat beberapa orang pribumi bekerja sebagai masinis dan pemindah jalur kereta api di Stasiun Srandakan, Mangiran, Pekodjo dan sebagainya (Wawancara dengan Ibu Projo (86 tahun) pada tanggal 6 maret 2014). Penduduk pribumi yang bekerja di perusahaan ini diutamakan memiliki pendidikan rendah, minimal mampu membaca dan berhitung. Untuk melayani masyarakat Srandakan yang akan menggunakan alat transportasi kereta api, pihak perusahaan sering kali menempatkan pekerja pribumi sebagai penjual karcis kereta untuk memudahkan pelayanan kepada penduduk pribumi. Pada tahun 1914, mayoritas masinis, kepala stasiun, juru tulis dan kondektur adalah orang Indonesia, orang-orang Eropa mulai pindah pada posisi pengawas (John Ingleson, 2013:41). Perusahaan kereta api setuju membayar upah yang sama, dan memberikan syarat-syarat yang sama dengan pekerja lainnya dalam pekerjaan tertentu (John Ingleson, 2013:41).

b. Kolonial Belanda, Pihak Swasta (NISM) dan Pemerintah (SS)

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

Dilihat dari keuntungan tiap tahunnya, NISM maupun perusahaan Negara mendapat hasil yang cukup menggembirakan. Laba tiap tahun yang masuk ke

⁶ Kuli *indung tlosor* adalah kuli yang tidak memiliki tanah maupun rumah.

kantong-kantong milik NISM maupun SS menunjukkan angka yang terus meningkat. Pengangkutan yang dilakukan oleh kedua belah pihak tidak sebatas pengangkutan komersil barang maupun penumpang, namun untuk mendukung pengontrolan daerah jajahan oleh militer Belanda diseluruh wilayah jajahan, terutama di Jawa (Imam Subarkah, 1992: hlm. 6). Hal ini yang membuat transportasi kereta api mampu bertahan lama di Hindia-Belanda, karena perusahaan-perusahaan kereta api bekerja tidak hanya mengandalkan kemampuan dalam berdagang dan manajemen, namun karena bantuan pemerintah yang selalu mendukung demi kemajuan bangsa Belanda, bukan koloni pribumi.

c. Depresi ekonomi (*Global Depression*)

Paska Perang Dunia I kondisi ekonomi tidak menunjukkan peningkatan, terutama di Hindia Belanda. Kecenderungan pergerakan ekonomi justru menurun. Tahun-tahun sulit bagi Hindia Belanda terjadi antara 1925-1929 ketika krisis *malaise* melanda Hindia Belanda (Freek Colombijn dkk, 2005: 418). Pengaruh krisis tersebut membuat perombakan dan reorientasi agro industri Indonesia (Sartono Kartodirjo dan Djoko Suryo, 1991: 121). Semua lini terkena dampak dari krisis ini, dari perkebunan, pabrik gula, bank, maupun transportasi kereta api. Depresi dunia tersebut paling hebat yang pernah ada, karena meliputi seluuah cabang-cabang perusahaan milik Negara maupun milik swasta.

Kebijakan ekonomi dunia banyak mempengaruhi Hindia Belanda. Pada 24 Oktober 1929 saat Bank of England melepas mata uang (*poundsterling*) di bawah dari harga standar emas. Langkah tersebut kemudian diikuti oleh Negara-negara seperti Australia, India, Negara-negara sekutu Inggris, Jepang, dan Negara-negara Skandinavia (Sartono Kartodirjo dan Djoko Suryo, 1991: 121). Banyak Negara yang mengikuti jejak Inggris sehingga terkenal dengan sebutan “blok sterling”. Kerajaan Belanda beserta Hindia Belanda tidak mengikuti langkah Inggris, Belanda tetap mempertahankan standar emas dan tidak mendevalusi *gulden*nya. Akibat dari kebijakan moneter tersebut sangat luas sehingga menyeret Indonesia dalam penderitaan selama beberapa tahun.

Krisis dunia atau yang sering disebut *malaise* “jaman meleset” menurut gambaran rakyat pada masa itu melanda Hindia Belanda pada tahun 1928-1929 dan

dampak yang ditimbulkan dirasakan oleh masyarakat dan pemerintah kolonial hamper selama ± 5 tahunan (Sukarto, 1997: 41). Krisis ini membawa dampak luar biasa bagi Hindia Belanda, terutama dalam hal ekspor barang dagang komoditi dunia. Gejolak yang ditimbulkan di dunia Internasional berimbas pada ekspor yang dilakukan oleh Hindia Belanda (Sumitro Djojohadikusumo, 1989: 28). Komoditi ekspor Hindia Belanda meliputi nila, indigo, kopi, tembakau, teh, dan tebu. Keadaan tersebut berlangsung cukup lama, sehingga kondisi ekonomi kolonial tidak stabil.

Menurut Boeke bahwa dua sektor ekonomi antara ekonomi tradisional dan ekonomi kolonial terpisahkan satu sama lain. Namun kasus di lapangan ternyata berbeda, kedua sektor tersebut saling mempengaruhi satu sama lain. Ekonomi kolonial sebagai penggerak sektor ekonomi di atas (makro) mengalami kegagalan di bidang ekspor, akibatnya ekonomi tradisional (mikro) sebagai sumber kehidupan masyarakat pribumi terkena dampaknya. Dampak paling jelas dirasakan adalah penurunan harga hasil bumi seperti padi, ketela, jagung dan sebagainya. Di samping itu keadaan susah memaksa emigran-emigran penduduk kota kembali lagi ke desa sebagai bentuk pertolongan, hal ini mampu dipahami karena ongkos kehidupan mereka dapat diatasi oleh keluarga yang lain (John Ingleson, 2004: 105).

Sebenarnya jauh sebelum krisis melanda Hindia Belanda, pihak perusahaan kereta api baik kereta api swasta maupun kereta api Negara sudah direpotkan oleh pemogokan buruh kereta api. Buruh-buruh tersebut tergabung dalam organisasi VSTP yaitu organisasi gabungan buruh kereta api dari berbagai perusahaan antara lain SJS (*Semarang-Joana Stoomtram Maatchapijj*), SCS (*Semarang Cirebon Stoomtram Maatchapijj*) dan pihak NIMS. Di samping itu juga ada sarekat buruh kereta api pemerintah atau sering disebut *staatsspoor bond*. Organisasi-organisasi tersebut bermarkas di Semarang, karena hampir seluruh perkeretaapian di *central Java* berada di kota Semarang. Pada tahun 1923 pihak NISM melakukan serangkaian pemotongan upah pekerja, baik upah pekerja Eropa maupun pribumi dan beberapa peraturan yang tidak memihak kaum buruh (John Ingleson, 2004: 55). Hal ini yang kemudian melatarbelakangi terjadi pemogokan buruh pada waktu itu.

Kemudian baru disusul dengan depresi ekonomi dunia, yang mengharuskan pihak perusahaan kereta api merumahkan sebagian besar pekerja-pekerjanya.

Sektor perkebunan mengalami pukulan telak akibat depresi dunia, terutama perkebunan tebu. Karesidenan Yogyakarta yang hampir seluruh wilayahnya menjadi areal perkebunan tebu juga terkena dampaknya. Pabrik-pabrik gula di Yogyakarta merugi besar. Hasil komoditi primadona di kawasan Eropa dan Amerika tersebut turun drastis di sepanjang tahun 1929-1935. Kemerosotan tersebut juga mempengaruhi ekonomi rakyat kecil, terutama kaum buruh. Kaum buruh yang sulit mendapatkan pekerjaan di kota dan menjadi pengangguran mereka mencoba kembali ke desa-desa untuk mendapatkan pekerjaan yang mampu menghidupi dirinya (John Ingleson, 2004: 13).

Pukulan terberat juga dihadapi oleh perusahaan kereta api di hampir semua maskapai, tidak terkecuali NISM. Tahun-tahun berat dialami oleh NISM, angka pendapatan yang terus menurun ditunjukkan oleh pihak NISM. Jumlah permintaan pasar akan barang-barang komoditi ekspor dunia menurun, sehingga usaha pengangkutan NISM juga menurun. Hal ini dapat dipahami, karena perusahaan ini sangat mengandalkan pihak perkebunan dan pabrik-pabrik pengolahan hasil komoditi. Disamping itu krisis juga berdampak bagi masyarakat pribumi. Pasar yang sudah dibentuk oleh NISM, menunjukkan tren menurun, karena daya beli masyarakat juga cenderung menurun. Masyarakat pribumi memilih mengalokasikan uang mereka untuk memenuhi kebutuhan hidup lainnya.

Penurunan jumlah pendapatan NISM dari hasil eksploitasi pada 1936 jalur Djogja-Brosot yaitu sekitar f 3.150 dengan rata-rata f 56.250/km (D. G. Stibbe, F. J. W. H. Sandergen, 1939: 390). Jumlah tersebut jauh menurun ketika pada 1900 pendapatan NISM sebesar f 616.333 dengan rata-rata f 25.680/km. Padahal panjang jalur ini baru mencapai 24 km (John F. Snelleman, 1939: 82). Pada tahun 1936 jalur Djogja-Brosot sudah mencapai panjang 56 km. Tidak itu saja, pengurangan jumlah lokomotif juga terjadi pada jalur ini, pada 1936 jumlah lokomotif yang digunakan 4 buah, sedangkan pada 1900 jumlah yang digunakan 6 buah. Kerugian yang terus diderita pihak perusahaan kereta api membuat NISM mengeluarkan kebijakan untuk mengurangi jumlah pegawainya di beberapa tempat. Para pekerja-pekerja

yang sudah lanjut usia dan gaji tinggi digantikan oleh pekerja-pekerja muda dan gaji lebih murah (John Ingleson, 2004: 112).

KESIMPULAN

Pembangunan jalan rel kereta api yaitu sebagai sarana utama pengangkutan hasil komoditi yang akan diekspor ke pelabuhan Semarang. Lama waktu yang ditempuh untuk mengangkut hasil komoditi ekspor antara Yogyakarta-Semarang dengan menggunakan kereta api dibutuhkan sekitar 8 jam perjalanan, sedangkan jika menggunakan *cikar* ataupun gerobak membutuhkan waktu dua sampai tiga hari. Hal ini yang dimanfaatkan oleh pengusaha perkebunan, dengan operasional murah. Biaya yang dikeluarkan sangat murah dibandingkan menggunakan *cikar* ataupun gerobak.

Munculnya kereta api di Yogyakarta, membuat jalur distribusi gula semakin lancar, terutama berkat adanya jalur Semarang-*Vorstenlanden*. Seluruh pengangkutan hasil produksi pabrik gula di Yogyakarta diangkut menggunakan kereta api. Kereta api menjadi alat vital bagi pihak perusahaan perkebunan maupun pabrik gula. Pihak NISM (*Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij*) kemudian mengembangkan jalur yang ada di pedalaman Yogyakarta. Jalur yang dibangun yaitu dari pusat kota Yogyakarta menuju ke arah Brosot, dengan rute Djogja-Brosot. Jalur kereta api Djogja-Brosot dibangun secara bertahap, yaitu dari Djogja-Srandakan di mulai pada tanggal 20 april 1893 dan diteruskan Srandakan-Brosot-Sewoe Galoer.

Pembukaan jalur ini didasari oleh perusahaan perkebunan yang semakin berkembang di daerah pedalaman Yogyakarta, sehingga pengangkutan *tropical product* yang semakin modern diharapkan mampu menyaingi produktivitas dari perusahaan perkebunan maupun pabrik pengolahan. Wilayah-wilayah yang menjadi sasaran dari pembangunan jalur kereta api ini yaitu *Regentschap* Bantul, Sleman, dan sebagian Kulon Progo. Namun kebanyakan perusahaan perkebunan dan pabrik pengolahan berada di *Regentschap* Bantul. Komoditi utama di wilayah ini adalah tebu.

Pabrik gula di wilayah ini disuplai pengangkutannya oleh NISM antara lain pabrik gula Padokan, Pabrik gula Njebogan atau pabrik gula Bantool, pabrik gula Goendang Lipoero, pabrik gula Gesikan, pabrik Gula Sewoe Galoer (Wonopeti). NISM juga membangun Jalur rel kereta khusus langsung menuju pabrik gula masing-masing untuk memudahkan bongkar muat, walaupun kereta api yang digunakan menggunakan kereta api kecil (*munthid*).

Mobilitas sosial yang semakin ramai membuat daerah sepanjang jalan rel kereta api terkena dampak positif maupun negatif akibat adanya jalur tersebut. Kepentingan setiap pengguna kereta api bermacam-macam baik dengan kebutuhan perekonomian, kebutuhan mobilitas, dan hanya sekedar untuk hiburan serta munculnya masalah-masalah sosial yang timbul akibat modernisasi. Namun hal ini tidak mempengaruhi pelayanan dari angkutan kereta api tersebut. Setiap tahun peningkatan kualitas selalu diupayakan oleh perusahaan, bahkan untuk mendapatkan pelanggan setia, perusahaan kereta api tersebut memberikan member atau potongan khusus untuk pelanggan yang selalu menggunakan angkutan kereta api tersebut, baik dari angkutan barang maupun angkutan manusia.

Pertumbuhan alat angkutan kereta api di Hindia Belanda mengalami masa puncak pada awal abad ke-20, begitu juga dengan keuntungan perusahaan yang terus berlimpah. Jaringan kereta api terus dibangun, baik oleh pemerintah maupun swasta. Jalur-jalur baru dibuka untuk dapat memberikan pelayanan sampai ke daerah-daerah yang terpencil sesuai permintaan pelanggan. Sampai pada kenyataan bahwa di akhir tahun 1930-an, dunia mengalami krisis yang sangat hebat. Permintaan hasil komoditi ekspor dunia mengalami penurunan sangat drastis, terutama komoditi gula. Harga gula anjlok karena permintaan pasar turun. Pabrik-pabrik gula di *Vorstenlanden* terutama di Yogyakarta mengalami kerugian besar. Hal ini berdampak pada alat transportasi kereta api. Sesungguhnya target utama perusahaan kereta api adalah angkutan barang dari perusahaan perkebunan dan pabrik gula. Jika barang-barang ekspor tersebut jumlahnya terus berkurang dan cenderung berhenti, maka akan mempengaruhi pemasukan bagi perusahaan kereta api. Sehingga pada masa-masa sulit tersebut, perusahaan kereta api hanya bertumpu pada pengangkutan manusia.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip dan Terbitan Terbatas

ANRI, *Algemeen Secretari*, BT. 20 April 1893, No.9, Departement Burgelijke Openbare Werken.

Nederlandsch-Indische Spoorwegpolitiek, s'Gravenhage- L Gerretsen, 1929.

Regering Almanak th. 1910, 1915 jilid I dan II, 1920 jilid I, 1921 jilid I.

Tarief No.8 Stoomtramweg Djogja-Brossot Spesial tarief 2nd klasse. Tp, Tt.

Tijdschrift voor Nederlandsch Indie, II, 1894

Buku, Artikel dan Karya Ilmiah

Anonim. 1938. *Volksalmanak Melajoe seri 1260*. Bale Poestaka Batavia Centrum: Drukkerij Vokslectuor.

D.H. Burger. 1970. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia jilid II*. Jakarta: Pradnya Paramita.

Duijvis J., D Donker, J. Th. Gerling. Tt. *Tramwegen Op Java: Gedenboek Der Semarang-Joana Stoomtram-Maatschappij*. Tp.

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

Frank Dhont. 2005. *Nasionalisme Baru Intelektual Indonesia tahun 1920-an*, Yogyakarta: UGM Press.

Freek Colombijn dkk. 2005. *Kota Lama Kota Baru Sejarah Kota-Kota di Indonesia*, Yogyakarta: Ombak.

Louis Gottchalk. 1975. *Understanding History: a Primary of Historical Method*, terj. Nugroho Notosusanto, *Mengerti Sejarah*, Jakarta: UI Press.

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

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

John Ingleson. 2004. *Tangan dan Kaki Terikat Dinamika Buruh, Sarekat Buruh Kerja, Dan Perkotaan Masa Kolonial*, Jakarta: Komunitas Bambu.

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

- Denys Lombard. 2008. *Nusa Jawa: Silang Budaya Kajian Sejarah Terpadu I*, Jakarta: Gramedia Pustaka.
- Martinus Nijhoff. 1921. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indie Tweede Druk Nierde Deel, Soemb-Z*. Leiden: N.V V/H E. J. Brili.
- Rudolf Mrazek. 2006. *Engineers of Happy Land*, Terjm. Hermojo, *Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Nederlandsch-Indie. 1922. *Uitkomsten Der In De Maand November 1920 Gehouden Volkstelling Dell II*, Batavia: Drukkerij Ruygrok & Co.
- Nederlandsch-Indie. 1922. *Volkstelling 1930 Deel II Vol II Native Population In Middle-Java And The Native States Of Java*. Batavia: Drukkerij Ruygrok&Co.
- Sartono Kartodirjo dan Djoko Suryo. 1991. *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial Ekonomi*, Yogyakarta: Aditya Media.
- Selo Sumardjan. 1981. *Perubahan Sosial Di Yogyakarta*. Yogyakarta: UGM Press.
- John F Snelleman. 1903. *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie Vierde Deel Soekapoera-Kolot – Zijdeplanten*. Leiden: ‘S-Gravenhage, Martinus Nijhouf-E.J Brill.
- Suhartono W. Pranoto. 1991. *Apanage dan Bekel: Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920*, Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Suhartono W. Pranoto. 2010. *Bandit-Bandit Pedesaan: Studi Historis 1850-1942*, Jakarta: Graha Ilmu.
- Sukarto. 1997. “Kerja Wajib Sampai Kerja Upahan: Penguasaan Tenaga Kerja Oleh Perkebunan Di Yogyakarta 1830-1930”. *Lembaran Sejarah*, Vol. 1, No. 1,
- Sumitro Djojohadikusumo. 1989. *Kredit Rakyat di Masa Depresi*. Jakarta: LP3ES
- Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, Bandung: Penerbit Angkasa.
- Tim Telaga Bakti Nusantara dan APKA. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, Bandung: Penerbit Angkasa.
- J.J.G. Oegama. tt. *De Stoomtractie of Java en Sumatra*. Deventer: Kluwer Technische Boeken B.V.

- Waskito Widi Wardoyo. 2013. *Spoor Masa Kolonial Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*. Surakarta: Buku Tujju.
- Yusriyati. 2007. "Transportasi Kereta Api Yogyakarta-Semarang 1964-1930". *Skripsi*, Yogyakarta: FIS, UNY.

Narasumber

Bapak Siswowardoyo 86 tahun

Ibu Projo 86 tahun