PERKERETAAPIAN DI WONOSOBO TAHUN 1917-1942

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Sosial

Oleh:

Fitrianis Novita

NIM. 3111412014

JURUSAN SEJARAH

FAKULTAS ILMU SOSIAL

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2016

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi ini telah disetujui oleh Pembimbing untuk diajukan ke Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang pada :

Hari : Kamis

Tanggal : 9 Juni 2016

Dosen Pembimbing I	Dosen Pembimbing II
Drs. Abdul Muntholib, M.Hum	**Arif Purnomo, S.Pd., S.S., M. Pd**
NIP. 19541012 198901 1 001	NIP. 19730131 199903 1 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan Sejarah

Dr . Hamdan Tri Atmaja, M.Pd
NIP. 19640605 198901 1 001

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

ii

PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi dengan judul "PERKERETAAPIAN DI WONOSOBO TAHUN 1917-1942" ini telah dipertahankan di depan Sidang Panitia Ujian Skripsi Jurusan Sejarah, Universitas Negeri Semarang pada:

Hari : Kamis

Tanggal : 23 Juni 2016

Penguji I	Penguji II	Penguji III
Mukhamad Shokheh, S.Pd., M.A	**Drs. Abdul Muntholib, M.Hum**	**Arif Purnomo, S.Pd., S.S., M. Pd**
NIP. 19800309 200501 1 001	NIP. 19541012 198901 1 001	NIP. 19730131 199903 1 002

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ilmu Sosial

Drs. Moh Solehatul Mustofa, M.A
NIP. 19630802 19880301 001

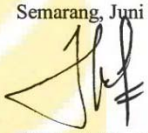
UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

iii

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat di dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Semarang, Juni 2016



Fitrianis Novita
NIM. 3111412014

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

"Manusia memang makhluk sosial yang tidak dapat hidup sendiri, tetapi berusahalah untuk berjuang sendiri, tak usah mengandalkan orang lain. Bersabar dan hadapi" (Penulis)

"Seperti halnya perkembangan suatu penyakit itu menunjukkan kehidupan rahasia tubuh manusia kepada seorang dokter, maka perkembangan malapetaka yang besar memberikan keterangan yang berharga mengenai sifat dan hakekat masyarakat yang menderita bencana itu kepada seorang sejarawan" (Marc Bloch)

Skripsi ini sebagai bukti perjuanganku dan kupersembahkan

- Ayah dan Ibu tercinta, Suharto dan Mardina untuk dukungan dan doa, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
- Adik-adikku, Juni dan Iluk yang selalu memberikan semangat dan membuat saya tertawa saat merasa kesulitan dalam penyusunan skripsi ini.
- Segenap Dosen Sejarah dan Guru yang telah memberikan ilmu yang tak ternilai.
- Sahabatku, Hanif, Ribut, dan Nole yang telah memberi semangat dan masukan.
- Teman-teman Ilmu Sejarah 2012 (RIS).

SARI

Novita, Fitrianis. 2016. *Perkeretaapian di Wonosobo Tahun 1917-1942*. Skripsi, Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang. Pembimbing I Drs. Abdul Muntholib, M.Hum, Pembimbing II Arif Purnomo, S.Pd., S.S., M. Pd.

Kata Kunci: Kapitalisme, Transportasi, Kereta Api, Wonosobo

Kebijakan pemerintah Hindia Belanda menerapkan politik pintu terbuka (*Opendeur Politiek*) pada tahun 1870 membuat sistem kapitalisme mulai masuk ke Indonesia. Berbagai modal swasta tertanam di sektor industri dan perkebunan, seperti gula, tembakau, kopi, dan lainnya. Kebutuhan sarana pengangkutan bagi industri perkebunan melatarbelakangi dibukanya jalur kereta api, termasuk di Wonosobo. Pada awalnya, kereta api digunakan untuk mengangkut hasil komoditi untuk diekspor, namun kemudian digunakan oleh masyarakat Wonosobo sebagai sarana transportasi umum. Kereta api telah menjadi bagian dari masyarakat sejak dibukanya jalur kereta api di Wonosobo pada tahun 1917, namun mulai mengalami kemunduran sejak pendudukan Jepang di tahun 1942. Permasalahan dalam penelitian ini adalah: (1) bagaimanakah latar belakang dibukanya jalur kereta api di Wonosobo?, (2) bagaimanakah pasang surut transportasi kereta api di Wonosobo tahun 1917-1942?, (3) bagaimanakah dampak transportasi kereta api bagi masyarakat Wonosobo tahun 1917-1942?

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah, yang mencakup empat langkah, yakni heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Teknik pengambilan data yang digunakan melalui studi dokumen, studi pustaka, observasi, dan wawancara.

Hasil penelitian menunjukan bahwa (1) latar belakang dibukanya jalur kereta api di Wonosobo adalah karena permintaan pabrik gula yang mengeluhkan kesulitan dalam pendistribusian hasil bumi ataupun hasil industri. *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* adalah perusahaan kereta api swasta yang bertanggung jawab atas pembukaan jalur kereta api di Wonosobo. Jalur ini menghubungkan Maos – Wonosobo dan menggunakan kereta api jenis trem uap. (2) Adanya kereta api ini telah mengakibatkan mobilitas barang dan penumpang naik setiap tahun. Pada awal pembukaan jalur, kereta api mendapatkan respon yang baik dari masyarakat. Pendapatan kereta api terus merangkak naik, sehingga banyak pegawai yang dipekerjakan dan terjadi perbaikan pada sarana dan prasarana. Depresi ekonomi dan pendudukan Jepang merupakan masa suram bagi kereta api di Wonosobo. (3) Pada tahun 1917-1942 banyak dampak yang telah ditimbulkan oleh transportasi kereta api, seperti dampak politik, sosial budaya, dan ekonomi. Wonosobo merupakan kota Hindia Baru (*Nieuwe Indische Stad)*, dimana jaringan jalan dan kereta api terorganisir dengan baik. Kereta api telah mendorong terjadinya urbanisasi, memungkinkan terjadinya pertukaran budaya dan memudahkan mobilitas penyebaran agama di Wonosobo. Perkembangan kota yang pesat juga mengakibatkan perubahan dalam sektor mata pencaharian.

ABSTRACT

Novita, Fitrianis. 2016. *Railways in Wonosobo* 1917-1942. Mini-Thesis, Departement of History, Faculty of Social, University of Semarang. Lecture I Drs. Abdul Muntholib, M.Hum, Lecture II Arif Purnomo, S.Pd., S.S., M. Pd.

Keywords: capitalism, transportation, train, Wonosobo

Dutch East Indies government created open door politic policy (Opendeur Politiek) in 1870 and make the system of capitalism began to enter Indonesia. Various private capital embedded in industrial and plantation sectors, such as sugar, tobacco, coffee, etc. The importance of transportation in plantation industrial around Wonosobo was a background of railway construction in Wonosobo. Initially, the train used to transport the commodities to be exported, but was later used by people in Wonosobo as public transportation. The train has become part of people's in Wonosobo since railway construction in Wonosobo at 1917, but started to decline since the Japanese occupation in 1942. The problem in this research are: (1) how the background of the railway construction in Wonosobo?, (2) how the ups and down of rail transportation in Wonosobo at 1917-1942 ?, (3) how the impact of rail transport for the people of Wonosobo in 1917-1942?

The method used in this research is the method of historical research, which includes four steps, are, heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. Data collection techniques used through the study of documents, literature study, observation, and interviews.

The results showed that (1) the background of the railway construction in Wonosobo was caused of difficulties in distibution agricultural products or industrial products. Serajoedal Stoomtram Maatschappij is a private railway company in charge of the railway construction in Wonosobo. This rail connects the Maos - Wonosobo and train type steam tramway, called "trem". (2) The existence of these trains has resulted mobility of goods and passengers increase every year. At the beginning of the opening rail track, trains were getting good response from the public. Income of SDS was increased, so many employees was hired and improvements in facilities and infrastructure. Economic depression and the Japanese occupation was a bleak period for rail in Wonosobo. (3) In the 1917-1942 a lot of impact that has been inflicted by railway transport, such as the impact of political, social, cultural, and economic. Wonosobo is a Nieuwe Indische Stad, where the road and rail network is well organized. Railways has led to the urbanization, allows the exchange of culture and facilitate the spread of religion in Wonosobo. The rapid development of the city which also resulted in changes in the livelihood sector.

PRAKATA

Dengan mengucap syukur Alhamdulillah, penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas rahmat dan karunia- Nya, serta limpahan sholawat dan salam penulis haturkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW yang mengajarkan kepada kita semua agar senantiasa bersyukur kepada-Nya. Berkat ijin-Nya, penulis dapat menyelesaikan skrispi dengan judul "PERKERETAAPIAN DI WONOSOBO TAHUN 1917-1942" ini walaupun banyak menghadapi hambatan dan tantangan. Penulis berharap skripsi ini bukanlah karya terakhir namun suatu saat nanti penulis dapat menulis karya lainnya yang bermanfaat bagi pembaca.

Pada kesempatan ini, penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada berbagai pihak yang membantu dalam penyusunan skripsi ini baik materi ataupun jasa, karena pada hakikatnya penulis merupakan makhluk sosial yang tidak bisa hidup tanpa bantuan orang lain. Dengan hati yang tulus ikhlas, penulis sampaikan rasa terimakasih kepada:

1. Prof. Dr. Fathur Rokhman, M. Hum., Rektor Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk menimba ilmu dengan segala kebijakannya.
2. Drs. Moh Solehatul Mustofa, M.A., Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kebijakan yang memudahkan penulis selama proses perkuliahan.

3. Dr. Hamdan Tri Atmaja, M.Pd, Ketua Jurusan Sejarah Universitas Negeri Semarang, terima kasih atas nasehat dan kebijakan yang membantu penulis selama proses perkuliahan.
4. Drs. Abdul Mutholib, M.Hum., Dosen Pembimbing I yang senantiasa memberikan bimbingan, semangat dan nasehat dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Arif Purnomo, S.Pd., S.S., M. Pd., Dosen Pembimbing II yang juga telah memberikan bimbingan, semangat dan nasehat dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Segenap Dosen Jurusan Sejarah Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan ilmu.
7. Pak Sudjono, Sudiono, dan Suyatno selaku narasumber yang telah memberikan informan dalam penyusunan skripsi ini.
8. Semua pihak yang telah membantu dalam proses penulisan skripsi ini.

Semoga skripsi ini memberikan informasi bagi pembaca dan bermanfaat untuk pengembangan wawasan dan peningkatan ilmu pengetahuan khususnya di bidang ilmu sejarah bagi kita semua.

Semarang, Juni 2016

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

PERSETUJUAN PEMBIMBING ii

PENGESAHAN KELULUSAN iii

PERNYATAAN iv

MOTTO DAN PERSEMBAHAN v

SARI vi

ABSTRACK vii

PRAKATA viii

DAFTAR ISI x

DAFTAR SINGKATAN xiii

DAFTAR TABEL xiv

DAFTAR GAMBAR xv

DAFTAR LAMPIRAN xvi

BAB I PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang Masalah 1

B. Rumusan Masalah 8

C. Tujuan Penelitian 8

D. Manfaat Penelitian 8

E. Ruang Lingkup 9

F. Tinjauan Pustaka 10

G. Metode Penelitian 14

BAB II LATAR BELAKANG & SEJARAH PERKERETAAPIAN DI WONOSOBO 23

A. Keadaan Geografis Wonosobo 23

B. Sistem Politik Pintu Terbuka (Kapitalisme di Hindia Belanda) 25

C. Sejarah Kereta Api Wonosobo 35

BAB III PASANG SURUT PERKERETAAPIAN DI WONOSOBO TAHUN 1917-1942 51

A. Dinamika Pengangkutan Transportasi Kereta Api di Wonosobo 51

1. Mobilitas Barang 54

2. Mobilitas Penumpang 57

B. Masa Keemasan 61

C. Masa Suram..... 70

1. Depresi Ekonomi 73

2. Pendudukan Jepang 78

BAB IV DAMPAK DIBUKANYA JALUR KERETA API DI WONOSOBO TAHUN 1917-1942..... 81

A. Dampak Politik 82

B. Dampak Sosial Budaya 88

C. Dampak Ekonomi..... 93

BAB V KESIMPULAN 99

DAFTAR PUSTAKA 103

LAMPIRAN–LAMPIRAN 109

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR SINGKATAN

1. NISM : *Nederlandsch Indsiche Spoorweg Maatschappij*
2. S.S : *Staatspoorwegen*
3. SDS : *Serajoedal Stoomtram Maatschappij*
4. SJS : *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij*
5. SCS : *Semarang Ceribon Stoomtram Maatshappij*
6. OJS : *Oost Java Stoomtram Maatschappij*
7. IS : *Indische Staatsregeling*
8. DAOP : Daerah Operasional
9. PG : Pabrik Gula
10. SI : Sarekat Islam

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR TABEL

Halaman

1. Tabel 3.1 Jumlah Barang yang Diangkut SDS (ton) Tahun 1929-1936 ... 56
2. Tabel 3.2 Jumlah Penumpang Trem di Halte / Stasiun Wonosobo..... 59
3. Tabel 3.3 Jumlah Penumpang SDS Tahun 1920-1924 60
4. Tabel 3.4 Jumlah Penumpang Kereta Api Tahun 1929-1936..... 60
5. Tabel 3.5 Pendapatan Harian SDS Jalur Maos – Banjarnegara dalam Gulden Tahun 1917-1922 66
6. Tabel 3.6 Pendapatan Harian SDS Jalur Banjarnegara – Wonosobo dalam Gulden Tahun 1917-1922..... 67
7. Tabel 3.7 Pendapatan Total per Bulan SDS Jalur Maos – Banjarnegara dalam Gulden Tahun 1917-1922..... 68
8. Tabel 3.8 Pendapatan Total per Bulan SDS Jalur Banjarnegara – Wonosobo dalam Gulden Tahun 1917-1922 69
9. Tabel 3.9 Pendapatan Serajoedal Stoomtram Maatschappij Tahun 1929 – 1934 (Gulden) 77

DAFTAR GAMBAR

Halaman

1. Gambar 2.1. Pembangunan Jalur SDS 39
2. Gambar 2.2. Pembangunan Jalur Kereta Api di Wonosobo 41
3. Gambar 2.3. Pembangunan Pilar..... 42
4. Gambar 2.4. Pembangunan Pilar Jembatan..... 43
5. Gambar 2.5. Peta Jalur *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS) Tahun 1918..... 44
6. Gambar 3.1. Kereta Api *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* 52
7. Gambar 3.2. Jalur Rel..... 62
8. Gambar 3.3. Wisma Kereta Api..... 64
9. Gambar 3.4. lokomotif SDS..... 65
10. Gambar 4.1. Jalur dan Kereta Api SDS 97

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR LAMPIRAN

Halaman

1. Narasumber 1 110
2. Narasumber 2 111
3. Surat Ijin Penelitian di PT. Kereta Api (Persero) Daop V Purwokerto 112
4. Permohonan Ijin *NV Serajoedal Stoomtram Maatschappij Mij* (NV SDS) untuk Membuka Jalan Kereta Api Maos Wonosobo 113
5. Permohonan NV SDS *Mij* untuk Menyetujui Gambar Jalur Kereta Api G 150 Maos Wonosobo 121
6. Majalah *De Ingenieur, Orgaan van Het Kon. Instituut van Ingenieurs – van Oe Vereeniging van Delftsche Ingenieurs Weekblad gewijd aan de techniek en de (economie van Openbare Werken en nijverheid)* 129
7. Surat Kabar *Het Vaderland* 130
8. Surat Kabar *Economisch Statistische Berichten* 131

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kereta api merupakan alat transportasi alternatif massal bagi masyarakat Indonesia. Selain cepat, kereta api juga dinilai lebih ekonomis dan nyaman. Rencana pengaktifan kembali jalur kereta api Purwokerto - Wonosobo pada tahun 2015 santer terdengar. Rencana tersebut akan direalisasikan pada tahun 2016-2017, namun masih terhalang kendala pembebasan lahan bekas rel yang banyak dipakai masyarakat dan telah dijadikan bangunan permanen. Reaktivasi jalur kereta api ini merupakan usul dari Pemerintah Daerah Wonosobo. Rencana pengaktifan kembali jalur kereta api (KA) ini dibahas oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Jawa Tengah, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan Pemerintah Kabupaten Banyumas, Purbalingga, dan Wonosobo (Portal Berita Republika, edisi 10 April 2015).

Penggunaan transportasi kereta api di Indonesia sendiri sudah dimulai sejak jaman kolonialisme Hindia Belanda. Kolonialisme juga dapat dipandang sebagai nafsu, suatu sistem yang merajai atau mengendalikan ekonomi atas negeri bangsa lain (Soekarno, 1930: 14). Kolonialisme itu juga melakukan tindakan yang sangat merugikan bagi bangsa yang dijajah, mulai dari aspek politik, ekonomi, sosial, dan

budaya. Kedatangan Belanda telah membuat rakyat Indonesia sengsara, rakyat Indonesia dipaksa untuk kerja rodi, tanam paksa dan menyetorkan pajak hasil bumi. Dengan kata lain, kolonialisme adalah suatu rangkaian daya upaya suatu bangsa untuk menaklukan bangsa lain dalam segala upaya (Utomo, 1995: 3).

Pada tahun 1870 Belanda menerapkan politik pintu terbuka (*Opendeur Politiek*) dan sistem kapitalisme mulai masuk ke Indonesia. Pada masa ini juga disebut juga sebagai masa liberalisme. Pada dasarnya dilihat dari pertumbuhan dan perkembangannya, ada tiga tipologi kapitalisme yaitu: kapitalisme dagang (kuno), kapitalisme *industry* (baru) dan kapitalisme *financial* (terbaru atau neo) (Utomo, 1995: 4). Akibat dari politik pintu terbuka ini, banyak investor asing yang menanamkan modalnya di Indonesia, selain inverstor dari Belanda juga terdapat pula investor Inggris, Amerika, Jepang, dan Belgia. Modal swasta asing tersebut tertanam pada sektor-sektor pertanian dan pertambangan, seperti karet, teh, kopi, tembakau, tebu, timah, dan minyak. Modal swasta asing ini muncul sebagai kekuatan yang dinamis di dalam pertanian Jawa dan mendapatkan kesempatan sebagai akibat permintaan yang meningkat di pasar luar negeri, sehingga banyak perusahaan dan perkebunan milik swasta yang beroperasi menguasai kegiatan perekonomian di Indonesia.

Max Weber dalam *Etika Protestan dan Semangat Kapitalisme* mengatakan bahwa kapitalisme didorong oleh bentuk masyarakat modern yang bersifat rasionalistis. Kapitalisme sebagai suatu sistem

perekonomian, yang terletak pada suatu organisasi dari penerima upah bebas secara legal, dengan suatu tujuan untuk mendapatkan keuntungan uang, dari para pemilik modal dan agen-agennya, dan membuat tanda-tanda dalam setiap aspek masyarakat, merupakan suatu fenomena modern (Weber, 2005: 8). Perkembangan paham kapitalisme ini merupakan akibat dari Revolusi Perancis dan Revolusi Industri. Berbeda dari sistem ekonomi yang lain, sistem ekonomi kapitalisme akan bekerja bila modal harus diakumulasi, tidak dikonsumsi, melainkan harus diinvestasikan kembali untuk mengembangkan teknik-teknik produksi yang lebih efisien demi memperoleh keuntungan lebih besar (Jones, 2010: 122). Paham ini kemudian diterapkan di Indonesia oleh pemerintah Hindia Belanda. Perkembangan sistem kapitalisme di Indonesia semakin meningkat apalagi ditambah dengan dikeluarkannya Undang-Undang Agraria 1870.

Usaha perkebunan di Indonesia berkembang di sejumlah daerah partikelir, seperti yang sudah dijelaskan di atas perkebunan ini dijalankan oleh pihak swasta bukan pemerintah Hindia Belanda. Di antara tanaman dagang utama, gula dan kopi merupakan warisan Sistem Tanam Paksa, sedangkan tembakau dan karet menjadi penting saat perusahaan-perusahaan Barat dan pedagang-pedagang kecil pribumi (*indigenous smallholders*) menanggapi kemungkinan pemasaran di luar negeri (Linblad, 2000: 9). Pertumbuhan industri perkebunan di Indonesia juga dipacu oleh dibukanya Terusan Suez pada 1869 yang memperpendek jalur tempuh Eropa dan Indonesia. Hal ini membawa dampak pembaharuan

terhadap sistem transportasi di Indonesia. Tahun 1877 mulai dibangun Pelabuhan Tanjung Priok dan baru dapat digunakan pada tahun 1886. Lalu lintas darat juga dikembangkan, seperti pembukaan jalan-jalan raya dan kereta api.

Sejak tahun 1883-1898 telah dibuat bangunan-bangunan produktif, seperti jalan kereta api sebesar f 231 juta, pelabuhan f 61 juta, dan pengairan f 49 juta (Poesponegoro dan Notosusanto, 1993: 41). Proyek-proyek infrastruktur yang digagas oleh Hindia Belanda yang mencakup jalan, jembatan, fasilitas pelabuhan ini menggunakan tenaga kerja rodi. Perkembangan teknologi memang semakin maju namun kesengsaraan juga tidak berkurang. Penduduk yang berada di bawah naungan kapitalisme Barat menjadi miskin karena terjadi kelebihan penduduk dan kekurangan tanah (Wasino, 2008: 4). Hal ini juga merupakan dampak dari pemberlakuan Undang Undang Agraria 1870. Semua itu adalah tanda awal eksploitasi ekonomi baru oleh kaum kapitalis.

Pada masa Politik Kolonial Liberal (1870-1900) pemerintah Hindia Belanda tak pernah mau dan mampu mengubah nasib penderitaan rakyat Indonesia, sebab memang tak pernah mau melepaskan politik *Batig Slot* dari genggamannya (Daliman, 2012: 5). Politik *Batig Slot* adalah pemasukan sebesar-besarnya tetapi menekan pengeluaran hingga sekecil mungkin. Perkembangan paham liberalisme ini memang sangat menguntungkan bagi pengusaha-pengusaha swasta atau pemilik modal

swasta dan pemerintah Belanda, namun tingkat kesejahteraan masyarakat juga tidak banyak berubah malah semakin memprihatinkan.

Perusahan kereta api juga berkembang pesat karena berkembangnya perkebunan di Indonesia. Pada akhir abad ke 19 menurut para pengusaha swasta, transportasi yang bersifat massal dinilai sebagai kebutuhan yang sangat mendesak. Para pengusaha swasta mengeluhkan kesulitan pengangkutan hasil-hasil perkebunan untuk di ekspor dan pengangkutan barang-barang impor dari pelabuhan ke daerah pedalaman. Atas permintaan pengusaha swasta ini, mulai dibukanya jaringan kereta api di Jawa. Perkeretaapian di Pulau Jawa dimulai dengan diberikannya konsesi perkeretaapian kepada perusahaan swasta (*Verenigde Spoorwegbedrijf – VS) Nederlandsch Indische Spoorweg Maatshappij* (NIS) pada tahun 1867 untuk membangun jalan rel Semarang – Vorstenlanden – Willem I yang dapat diselesaikan pada tahun 1870 dan Batavia (Jakarta) – Buitenzorg (Bogor) yang dapat diselesaikan pada tahun 1873 (Katam, 2014: 5-6). Tahun 1870 dibuka pula jalur kereta api Solo dan Semarang.

Pada tahun-tahun berikutnya, banyak perusahaan kereta api swasta berdiri. Jalur-jalur untuk kereta api maupun trem banyak dibuka. Jaringan kereta api tersebut mempunyai pengaruh besar pada pengangkutan hasil-hasil bumi maupun industri perkebunan swasta, selain itu juga mempermudah mobilitas penduduk, serta telah mendorong urbanisasi.

Wilayah Wonosobo mulai menjadi bagian dari jaringan kereta api dimulai saat *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* melebarkan jaringan trem Maos - Banjarnegara sampai ke Wonosobo. Pada tahun 1917 jalur Banjarnegara – Wonosobo ini resmi dibuka untuk umum. Perusahaan Kereta Api Lembah Serayu atau *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS) didirikan pada 30 April 1894 yang secara resmi membangun jalur kereta api di pedalaman Banyumas (*Consessien Serajoedal Stoomtram Maatschappij*, 1908). Jenis kereta api yang digunakan adalah trem uap yang dikhususkan untuk jalur pendek karena rute yang digunakan adalah rute pendek. Jalur kereta api Maos – Wonosobo ini dibangun secara bertahap. Tahap pertama, pembangunan jalur kereta rute Purwokerto – Patikraja – Sampang – Maos diresmikan pada tahun 1896. Tahap kedua Purwokerto - Banjarsari – Purbalingga sepanjang 7 km diresmikan pengoperasiannya pada tahun 1900. Tahap ketiga, Banjarnegara – Selokromo – Wonosobo yang diresmikan pada tahun 1917. Jalur kereta api rute Purwokerto – Wonosobo sepanjang 124 kilometer melalui kota Purwokerto, Sokaraja, Banjarsari, Klampok, Banjarnegara, dan Wonosobo (ke arah timur).

Pembangunan jaringan trem oleh SDS ini tidak lepas dari keberadaan pabrik gula. Sebelum jaringan trem dibangun, hasil gula di wilayah Banyumas diangkut ke Pelabuhan Cilacap melalui Sungai Serayu. Sebagai contoh, pada tahun 1890 pabrik gula Klampok mengirim hasil gula produksi pertama sebanyak 1.190 ton melalui Sungai Serayu

sampai ke stasiun Maos yang kemudian dilanjutkan dengan kereta api S.S. sampai Pelabuhan Cilacap (*Verslag over de Staatspoorwegen in Nederlandsch Indie 1890* (1891) dalam Basundoro, 2008: 64). Pembangunan jalur kereta api Wonosobo didukung atas permintaan pabrik gula di Banyumas dan sekitarnya. Pengusaha swasta mengeluhkan kesulitan dalam pendistribusian hasil bumi dan hasil produksi dari daerah Wonosobo karena tidak ada transportasi yang mengangkut. Daerah Wonosobo merupakan penghasil teh, kina, dan tembakau, sehingga diperlukan transportasi untuk mengangkut komoditi ini untuk diekspor.

Awalnya kereta api di Wonosobo memang digunakan untuk mengangkut hasil bumi dan hasil perkebunan, namun seiring berjalannya waktu kereta api juga digunakan sebagai transportasi umum baik untuk pekerja perkebunan maupun masyarakat biasa. Masyarakat pun menyambut transportasi ini dengan antusias. Meskipun awalnya pembukaan jalur kereta api yang dibangun ini bukan untuk kesejahteraan rakyat pribumi tetapi secara tidak langsung sebagian kecil masyarakat pribumi juga merasakan dampak kemajuan transportasi ini.

Kereta api telah menjadi bagian dari sejarah masyarakat Indonesia sejak akhir abad ke-19 dan mulai kehilangan pamornya pada abad ke-20. Depresi Ekonomi dan masa pendudukan Jepang merupakan masa awal kemunduran transportasi kereta api di Wonosobo. Banyak kendala yang harus dihadapi transportasi kereta api yang menyebabkan meredupnya kereta api di Wonosobo ini.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah di kemukakan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penulisan ini adalah

1. Bagaimanakah latar belakang dibukanya jalur kereta api di Wonosobo?
2. Bagaimanakah pasang surut perkembangan transportasi kereta api di Wonosobo tahun 1917-1942?
3. Bagaimanakah dampak transportasi kereta api bagi masyarakat Wonosobo pada tahun 1917-1942?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah

1. Untuk menjelaskan bagaimana latar belakang dibukanya jalur transportasi kereta api di Wonosobo.
2. Untuk menjelaskan bagaimana pasang surut perkembangan transportasi kereta api di Wonosobo tahun 1917-1942.
3. Untuk menjelaskan dampak dibukanya jalur kereta api di Wonosobo pada tahun 1917-1942.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi semua pihak yang terkait dan agar dapat bermanfaat secara praktis maupun teoritis. Adapun manfaatnya sebagai berikut:

1. Manfaat Teoretis

   Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi pengetahuan mengenai sejarah transportasi di Wonosobo, sehingga

dapat dijadikan sebagai sumber informasi dan referensi terhadap penelitian lebih lanjut.

2. Manfaat Praktis

   a. Bagi diri pribadi dapat memberikan pengetahuan lebih tentang sejarah kereta api di Wonosobo.

   b. Bagi Pembaca, agar pembaca dapat mengetahui mengenai bagaimana perkeretaapian di Wonosobo.

E. Ruang Lingkup

Dalam penulisan sejarah diperlukan adanya pembatasan ruang lingkup. Pembatasan ruang lingkup ini dilakukan agar pembahasan tidak terlalu meluas dan hasil dari penelitian tersebut terfokus terhadap satu bahasan masalah saja, namun di teliti secara mendalam. Ruang lingkup dalam penelitian ini terbagi atas dua lingkup penelitian yaitu lingkup waktu (*temporal scope*), lingkup wilayah (*spacial scope*).

Ruang lingkup spasial adalah batasan tempat terjadinya peristiwa sejarah. Ruang lingkup spasial dalam penulisan skripsi ini adalah Kabupaten Wonosobo. Pemilihan daerah Wonosobo karena Wonosobo sempat memiliki jalur kereta api yang sangat jaya pada jamannya. Meskipun wilayah geografisnya yang khas penuh dengan jurang atau ngarai, daerah ini tetap dibuka jalur kereta api untuk memudahkan dalam kegiatan ekspor ataupun impor pabrik gula di sekitar wilayah Wonosobo. Bahkan kereta api berkembang menjadi alat transportasi umum yang populer.

Ruang lingkup temporal adalah batasan waktu yang dijadikan dalam penulisan sejarah. Ruang lingkup temporal dalam penulisan skripsi ini mengambil tahun 1917 sampai 1942. Tahun 1917 sebagai batas awal penelitian karena pada tahun itu di jalur kereta api rute Purwokerto – Wonosobo resmi dibuka. Kereta api mulai digunakan untuk berbagai macam kegiatan, mulai dari mengangkut barang, hasil bumi, hasil produksi, maupun untuk transportasi umum. Batas lingkup temporal dalam penelitian ini adalah tahun 1942. Tahun 1942 dipilih sebagai batas lingkup temporal karena tahun 1942 merupakan masa dimana transportasi kereta api di Wonosobo mulai mengalami kemunduran sejak pendudukan Jepang.

F. Tinjauan Pustaka

Beberapa kajian yang terkait dengan pokok penelitian disini antara lain Yati Nurhayati *Sejarah Kereta Api Indonesia*. Dalam buku ini dijelaskan mengenai sejarah transportasi kereta api di Indonesia, motif awal adanya kereta api adalah untuk penjajahan, sehingga disebut dari penjajah untuk penjajah. Pembangunan rel kereta api bukan saja di Jawa, tetapi di daerah lain yang memiliki hasil bumi yang melimpah seperti di Sumatra Barat, Aceh, Sumatra Utara dan Sulawesi. Di Indonesia juga pernah ada trem, bentuknya sama dengan kereta api, bedanya trem tidak menggunakan rel kereta api melainkan jalan raya seperti angkutan darat lainnya. Selain itu juga dijelaskan pula mengenai konstruksi rel kereta api yang terdiri dari *formation layer*, *sub balast* dan *ballast (tack Bed)*, batangan besi baja, bantalan rel, plat landas penambat rel, plat besi

penyambung, *rail anchor*. *Formation layer* adalah proses pemadatan tanah sebagai fondasi trek rel kereta api, *formation layer* berguna untuk tempat disimpannya lapisan *ballast*, yaitu lapisan yang terdiri dari campuran pasir, tanah, dan lempeng yang diatur kepadatannya serta kelembapan airnya.Satu rangkaian kereta api terdiri dari beberapa bagian, yaitu lokomotif, bagian dalam kereta api, gerbong, alat tolak tarik, rantai pengaman, sambungan pengereman, sambungan, dan panjang rangkaian. Sejarah kereta api di Indonesia sangatlah panjang, dimulai dari masa pendudukan Belanda, masa pendudukan Jepang, masa setelah kemerdekaan sampai proses nasionalisasi perusahaan kereta api hingga sekarang.

Buku *Sejarah Perkeretaapian Indonesia* karya Tim Telaga Bhakti yang terdiri atas jilid I dan II. Dalam jilid I membahas mengenai kejadian antara tahun 1808 sampai masa pendudukan Jepang di Indonesia. Dibahas juga mengenai politik kolonial pemerintah Hindia Belanda mulai dari Sistem Tanam Paksa (*Cultuure Stelsel)* sampai pembuatan jalur transportasi jalan dan kereta api. Selain itu buku ini juga membahas perubahan-perubahan sistem teknis dari jenis kereta. Latar belakang dibuatnya jaringan jalan di Jawa dikarenakan perubahan kekuasaan di Eropa setelah kekalahan Napoleon Bonaparte di Waterloo. Setelah perpindahan kekuasaan Inggris ke pemerintah Belanda, keadaan Indonesia menjadi tidak stabil. Banyak perlawanan daerah salah satunya perang Diponegoro (1825-1830). Pertempuran-pertempuran ini menghabiskan

banyak biaya sehingga Belanda mengalami kesulitan keuangan. Untuk mengatasi kondisi ini, Van den Bosch diangkat menjadi Gubernur Jendral Hindia Belanda pada tahun 1830 dan mencanangkan Sistem Tanam Paksa(*Cultuure Stelsel).* Dalam 10 tahun pelaksanaannya, Sistem Tanam Paksa ini berhasil dan memberikan keuntungan kepada Belanda. Namun hasil tanam paksa yang akan diekspor terkendala masalah transportasi.Awal mula pembuatan jaringan kereta api di Jawa yang diusulkan oleh Van der Wijk pada tahun 1840. Van der Wijk mengusulkan kereta api tersebut untuk digunakan sebagai transportasi di Jawa. Setelah melalui perdebatan yang panjang, tanggal 7 Juni 1864 pembuatan jalur kereta api pertama kali dilaksanakan di desa Kemijen, Semarang.

Buku jilid II ini membahas mengenai perkembangan kereta api dari tahun 1945 sampai tahun 1990-an. Dijelaskan juga mengenai peran kereta api sebagai alat perjuangan pada permulaan revolusi kemerdekaan Indonesia. Perubahan peran kereta api di terutama di Jawa sebelum perang yang awalnya mengangkut barang menjadi angkutan penumpang. Selain itu juga pasang surut transportasi kereta api yang semula banyak memegang peran monopoli angkutan daratyang akhirnya kalah saing dengan moda transportasi jalan raya.

Studi selanjutnya adalah artikel Purnawan Basundoro tentang *Dinamika Pengangkutan Di Banyumas Pada Era Modernisasi Transportasi Pada Awal Abad ke-20.* Artikel ini membahas mengenai awal dibentuknya *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS) atau Kereta

Api Lembah Serayu pada 24 April 1894. SDS merupakan perusahaan kereta api swasta yang diberi konsesi oleh pemerintah selama 99 tahun. Pembangunan jalur kereta api ini awalnya merupakan upaya bangsa Eropa untuk membuat jalur distribusi barangbarang mereka, namun pembangunan jalur trem tersebut tidak dapat lepas dengan keberadaan pabrik gula di Banyumas. Jaringan jalur trem SDS pertama kali dibangun di Banyumas yang kemudian diperluas sampai Wonosobo, jaringan tambahan ini sangat penting mengingat Wonosobo merupakan penghasil tembakau. Selain itu dalam artikel ini juga dijelaskan mengenai mobilitas penduduk serta barang dari kereta api lembah Serayu ini.

J. Thomas Lindblad dalam *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia: Berbagai Tantangan Baru* menjelaskan sejarah ekonomi Indonesia masa kolonialisme sampai Indonesia modern. Perubahan sistem ekonomi yang terjadi di Indonesia memperlihatkan pola-pola yang berulang (*leitmotifs)* dalam sejarah ekonomi pada masa kolonial secara umum, seperti eksploitasi negara terhadap sumber daya alam di abad ke 19, munculnya sistem liberalisme dan pada abad ke 20 munculnya Politik Etis. Pesatnya perekonomian di Indonesia pada akhir abad ke 19 dan awal abad 20 mendorong proyek-proyek infrastruktur termasuk jalan, pembangunan jalur kereta api, jembatan, fasilitas pelabuhan, semakin diperhatikan oleh pemerintah kolonial. Selain itu pesatnya perkembangan industri gula yang notabene merupakan tanaman warisan tanam paksa juga mempengaruhi gelombang pembangunan jalur rel maupun trem untuk melayani industri

gula. Meskipun industrialisasi Indonesia di zaman kolonial pada awalnya didorong oleh kebutuhan untuk memproses produk-produk primer dunia, namun juga karena ada permintaan dari domestik oleh penduduk Eropa. Selama krisis 1930-an, perusahaan-perusahaan Barat merasa perlu memproteksi posisinya, karena adanya kemerososotan harga, kelebihan produksi dan proteksinonisme yang mendunia. Indonesia sangat terpukul akibat deperesi ekonomi yang melanda dunia karena banyak produksi yang berorientasi ekspor sangat rentan terhadap siklus perdangangan. Indonesia relatif ebih sensitif terhadap kemerosotan ekonomi dibanding negara lain pada waktu itu. Akibat dari depresi ekonomi tersebut berdampak pada industri gula di Indonesia yang tidak dapat bertahan oleh krisis tersebut. Meredupnya industri gula ini juga berdampak pada perusahaan kereta api di Indonesia. Transportasi kereta api di Indonesia muncul dari pesatnya perkembangan industri gula Indonesia.

G. Metode Penelitian

Sebagai kajian sejarah, laporan penelitian ini menggunakan metode sejarah. Metode sejarah merupakan cara bagaimana mengetahui sejarah (Sjamsuddin, 2007: 14). Metode yang digunakan yaitu proses penelitian dan penulisan sejarah kritis yang mencakup empat langkah.

1. Heuristik

   Menurut terminologinya heuristik (*heuristic*) berasal dari bahasa Yunani heuristiken = mengumpulkan atau menemukan sumber (Pranoto, 2010: 29). Pengumpulan data dalam studi ini didapatkan

melalui metode penelitian dengan teknik pengumpulan data dari proses penggalian sumber-sumber sejarah yaitu sumber tertulis dan sumber lisan. Sumber sejarah dapat dikategorikan ke dalam sumber primer dan sumber sekunder.

a. Sumber Primer

Sumber yang berasal dari kesaksian seorang saksi dengan mata kepala sendiri atau saksi dengan pancaindera yang lain, atau dengan alat mekanis seperti diktafon yakni orang atau alat yang hadir pada peristiwa yang diceritakan. Dalam penelitian ini, sumber primer yang digunakan, adalah: arsip, surat kabar dan foto. Arsip, surat kabar, dan foto yang digunakan tersebut merupakan sumber sejaman yang berhubungan dengan perkeretaapian di Wonosobo pada tahun 1917-1942, yang diperoleh dari Dinas Arsip dan Perpustakaan Daerah Jawa Tengah dan diakses melalui www.kb.nl, www.delphler.nl, dan KITLV. Contohnya adalah arsip "Permohonan Ijin *NV Serajoedal Stoomtram Maatschappij Mij* (NV SDS) untuk Membuka Jalan Kereta Api Maos Wonosobo" dan surat kabar *Het Vaderland* edisi 18 September 1934.

b. Sumber Sekunder

Sumber sekunder merupakan sumber yang berasal dari kesaksian yang bukan merupakan saksi pandangan mata, yakni dari seseorang yang tidak hadir pada peristiwa yang dikisahkannya.

Sumber sekunder yang digunakan adalah sumber lisan, yaitu pelaku sejarah yang terlibat dalam perkeretaapian di Wonosobo, contohnya mantan Kepala Stasiun Wonosobo, mantan pegawai kereta api PT. Kereta Api Daop V, dan pegawai wisma PT. Kereta Api Daop V di Wonosobo.

Adapun teknik pengumpulan data yang dipakai dalam penelitian ini, adalah:

a) Wawancara (*Interview*)

Metode wawancara adalah suatu metode yang dipergunakan untuk tujuan tertentu dan tugas tertentu pula, dan mencoba mendapatkan keterangan (pendirian) secara lisan dari seorang responden dengan bercakap-cakap berhadapan muka dengan orang lain, ini berguna untuk mendapatkan sumber lisan dari orang yang berperan sebagai pelaku peristiwa itu. Jadi dalam penelitian ini akan dijumpai keterangan lisan dari beberapa orang informan, seperti: mantan kepala stasiun Wonosobo, mantan pegawai PT. Kereta Api Daop V Purwokerto dan masyarakat sekitar stasiun Wonosobo, sedangkan sebagai sumber sekunder, adalah sumber yang keterangannya diperoleh dari sumber lain secara tidak langsung atau seseorang yang tidak terlibat secara langsung sebagai pelaku, yaitu pegawai Badan Arsip dan Perpuspda Provinsi

Jawa Tengah dan penjaga wisma PT. Kereta Api Daop V di Wonosobo.

b) Studi Dokumen

Studi dokumen adalah kegiatan untuk memperoleh data dengan cara mempelajari dokumen-dokumen yang ada, yaitu arsip-arsip yang erat kaitannya dengan objek penelitian. Dokumen yang didapatkan nantinya akan diolah dan dianalisis terlebih dahulu untuk dapat dijadikan sumber dalam penelitian ini. Dokumen yang digunakan diantaranya "Permohonan Ijin *NV Serajoedal Stoomtram Maatschappij Mij* (NV SDS) untuk Membuka Jalan Kereta Api Maos Wonosobo", "Permohonan NV SDS *Mij* untuk Menyetujui Gambar Jalur Kereta Api G 150 Maos Wonosobo" yang diakses melalui Badan Arsip dan Perpustakaan Jawa Tengah, serta arsip *Consessien Serajoedal Stoomtram Maatschappij*, *Indische: Spoorwegpolitiek III (De Lijn in het Serajoedal),* dan *Handleiding voor de Verwerving en Verzekering van Rechten op Grond: Samarang Joana Stoomtram Maatschappij, Oost Java Stoomtram Maatschappij, Serajoedal Stoomtram Maatschappij, Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij, Nederlandsch-Indische Thee-ondernemingen en Hunne waarde voor den Belegger* dan *Ledok: Het Zendingsterrein der Gereformeerde Kerken in de Classes Leiden-Den Haag-Woerden* yang didapat dari situs

www.kb.nl dan www.delphler.nl. Dokumen lainnya yakni surat kabar *Het Vaderland* edisi 18 September 1934 dan 13 Juni 1941, surat kabar *De Tijd* edisi 21 November 1946, surat kabar *De Telegraaf* edisi 8 Juli 1937 dan 10 Agustus 1938, surat kabar *Economisch-statistische berichten* edisi 3 Januari 1923, dan majalah *De Ingenieur* edisi tahun 1917 sampai 1922.

c) Studi Pustaka

Studi pustaka adalah proses mencari informasi, menelaah dan penghimpunan data sejarah yang berupa buku-buku, surat kabar, majalah untuk menjawab pertanyaan yang ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti (Gottschlak, 1986: 46). Dalam penelitian ini penulis mendapatkan data-data berupa buku dengan mengunjungi beberapa perpustakaan, yaitu Perpustakaan Pusat UNNES, Perpustakaan Jurusan Sejarah UNNES, Perpustakaan Wilayah Propinsi Jawa Tengah, serta Perpustakaan Daerah Kabupaten Wonosobo.

Buku-buku yang digunakan diantaranya, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I* dan *Jilid II* karya Tim Telaga Bhakti, *Sejarah Kereta Api Indonesia* karya Yati Nurhayati, dan *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia: Berbagai Tantangan Baru* karangan J. Thomas Lindblad.

2. Kritik sumber

Kritik sumber adalah langkah pengujian terhadap bahan-bahan sumber sejarah yang akan digunakan dalam penulisan sejarah. Kritik sumber merupakan langkah kedua setelah langkah heuristik. Kritik sumber dilakukan untuk mendapatkan fakta yang bersifat objektif. Dalam hal ini yang harus diuji adalah keabsahan tentang masalah otentisitas yang dilakukan melalui kritik ekstern dan keabsahan tentang masalah kredibilitas melalui kritik intern. Sumber-sumber yang didapat seperti sumber primer maupun sumber sekunder harus dievaluasi secara kritis.

a. Kririk Eksternal

Kritik yang dilakukan pada fisik dokumen sehingga kita dapat mengetahui bahwa sumber tersebut asli ataupun tidak. Kita harus selalu waspada terhadap dokumen sejarah yang palsu. Kritik eksternal pada sumber tertulis juga menyangkut dengan bagaimana kondisi fisik dari dokumen maupun catatan yang temukan, apakah catatan itu berasal dari zamannya atau dibuat pada masa kini. Kemudian kritik eksternal terhadap sumber yang lisan adalah bagaimana kejujuran dari si sumber lisan hal itu bisa diamati lewat gaya bicara dan mimik muka.

Kritik eksternal, dalam hal ini penulis telah melakukan kritik eksternal terhadap sumber dokumen maupun lisan yang akan digunakan. Contohnya, salah satu sumber primer yang

digunakan adalah arsip "Permohonan Ijin *NV Serajoedal Stoomtram Maatschappij Mij* (NV SDS) untuk Membuka Jalan Kereta Api Maos Wonosobo". Kritik dilakukan pada fisik arsip dan otentitas yang meliputi jenis kertas, bahan, kualitas, dan sebagainya, penulis mencocokkan apakah dokumen arsip tersebut asli atau tidak, apakah penulisannya menggunakan mesin ketik dan ada yang ditulis tangan sesuai dengan tahun pembuatannya arsip tersebut dan apakah benar arsip tersebut dibuat pada zamannya. Dari kritik eksternal didapatkan hasil bahwa arsip tersebut benar asli.

b. Kritik Internal

Kritik yang dilakukan terhadap sumber dokumen sejarah, apakah benar kejadian tersebut atau hanya sebuah rekayasa. Sejarawan harus memeriksa sumber sejarah tersebut, jika salah satu unsur itu tidak memiliki konteks atau tidak cocok dalam konteks, maka sumber tersebut patut untuk diragukan. Namun yang sejarawan hadapi adalah analisa dari dokumen untuk memperolah detail yang kredibel untuk dicocokkan dengan hipotesa atau konteks tersebut.

Kritik internal yang dilakukan meliputi, apakah sumber dokumen yang ditemukan isinya sesuai dengan perkeretaapian di Wonosobo tahun 1917-1942, serta kecocokan pembahasan antara dokumen yang satu dengan dokumen yang lainnya.

Dalam sumber lisan kritik internal yang dilakukan yakni, kesaksian yang diberikan narasumber apakah benar atau hanya karangan saja. Penulis membandingkan hasil wawancara dengan mantan Kepala Stasiun Wonosobo dan mantan pegawai kereta api PT. Kereta Api Daop V. Dari kritik internal ini lah dapat disimpulkan bahwa informasi yang didapatkan merupakan fakta.

3. Interpretasi

Setelah melalui tahapan kritik sumber, kemudian dilakukan interpretasi atau penafsiran terhadap fakta sejarah yang diperoleh melalui arsip, buku, maupun hasil penelitian di lapangan. Tahap ini sangat penting agar penulis terhindar dari subjektivitas.

Dalam penulisan sejarah dibutuhkan ilmu-ilmu bantu agar hasil penulisan sejarah tersebut lebih akurat. Peristiwa sejarah bersifat kompleks atau multidimensi, sehingga penulisannya membutuhkan pendekatan *multidimentional approach*. Pendekatan yang digunakan untuk melakukan penelitian ini adalah pendekatan historis ekonomi dan sosial.

4. Historiografi

Historiografi merupakan langkah terakhir yang sangat penting setelah ketiga prosedur yang lain telah dipenuhi. Historiografi sendiri merupakan penulisan kembali peristiwa sejarah. Penulisan adalah puncak segala-galanya. Sebab apa yang dituliskan sejarah yaitu

histoire-recite, sejarah sebagai *historie-realite*, sejarah bagaimana terjadinya. Dan hasil penulisan inilah yang disebut historiografi (Abdullah, 1985*:* xv.)

UNNES

BAB II

LATAR BELAKANG DAN SEJARAH PERKERETAAPIAN DI WONOSOBO

A. Keadaan Geografis Wonosobo

Wonosobo merupakan salah satu kabupaten di Jawa Tengah, yang sebagian besar wilayahnya merupakan daerah pegunungan. Secara etimologi, kata Wonosobo berasal dari bahasa Jawa yaitu Wana dan Saba yang secara harfiah berarti "tempat berkumpul di hutan". Secara administratif wilayah Wonosobo terbagi dalam terdapat 15 kecamatan, 236 desa dan 29 kelurahan, ibukota Kabupaten Wonosobo sendiri berada di tengah-tengah wilayah Kabupaten. Kabupaten Wonosobo merupakan daerah hulu Kali Serayu, selain itu Wonosobo merupakan jalan provinsi yang menghubungkan Semarang - Purwokerto melalui jalur Buntu - Pringsurat. Kabupaten Wonosobo terletak pada 70.43'.13" dan 70.04.40" garis Lintang Selatan (LS) serta 1090.43'.13" dan 1100.04'.40" garis Bujur Timur (BT) dengan luas 98.467 ha (984,68 km2) atau 3,03 % luas Jawa Tengah (Profil Daerah Kabupaten Wonosobo tahun 2010). Kabupaten Wonosobo berjarak 120 km dari ibukota Jawa Tengah, Semarang dan 520 km dari Ibu Kota Negara Jakarta. Kabupaten Wonosobo berada pada ketinggian 250 dpl – 2250 dpl dengan dominasi

pada 500 dpl – 1000 dpl sebesar 50 % dari seluruh wilayah, menjadikan sebagian wilayah Kabupaten Wonosobo adalah dataran tinggi.

Kabupaten Wonosobo berbatasan dengan enam kabupaten lain, yaitu sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Banjarnegara, Kabupaten Kendal, dan Kabupaten Batang, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Temanggung dan Kabupaten Magelang, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Purworejo dan Kabupaten Kebumen, sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Banjarnegara dan Kabupaten Kebumen. Kabupaten Wonosobo memiliki luas 98.467 ha (984,68 km2) atau 3,03 % luas Jawa Tengah dengan komposisi tata guna lahan terdiri atas tanah sawah mencakup 18.696.68 ha (18,99%), tanah kering seluas 55.140,80 ha (55,99%), hutan negara 18.909,72 ha (19,20%), perkebunan negara/swasta 2.764,51 ha (2,80%) dan lainnya seluas 2.968,07 ha (3,01%) (Wonosobo dalam Angka 2010).

Iklim di Wonosobo cenderung lebih rendah daripada daerah lain, karena letaknya yang berada di dataran tinggi dan sebagian besar wilayah Kabupaten Wonosobo merupakan pegunungan. Suhu udara rata-rata 24 – 30° C di siang hari, pada malam hari turun menjadi menjadi 20° C. Pada bulan Juli – Agustus turun menjadi 15 – 20° C di siang hari dan 12 – 15° C pada malam hari. Rata-rata hari hujan adalah 196 hari, dengan curah hujan rata-rata 3400 mm, tertinggi di Kecamatan Garung (4802 mm) dan terendah di Kecamatan Watumalang (1554 mm). Topografi Kabupaten Wonosobo memilik kesuburan tanah dan iklim sejuk membuat pertanian

menjadi mata pencaharian utama penduduknya. Keadaan tanah di Kabupaten Wonosobo dapat diklasifikan sebagai berikut:

1. Tanah andosol (25%) terdapat di Kecamatan Kejajar, sebagian Kecamatan Garung, Kecamatan Mojotengah, Kecamatan Watumalang, Kecamatan Kertek, dan Kecamatan Kalikajar.
2. Tanah regosol (40%) terdapat di Kecamatan Kertek, Kecamatan Sapuran, Kecamatan Kalikajar, Kecamatan Selomerto, Kecamatan Watumalang, dan Kecamatan Garung.
3. Tanah Podsolik (35%) terdapat di Kecamatan Selomerto, Kecamatan Leksono, dan Kecamatan Sapuran.

Jenis tanah di Kabupaten Wonosobo meliputi tanah andosol seluas 10.817,7 ha, tanah regosol seluas 19.372.7 ha, tanah latosol seluas 63.043,4 ha, tanah argonosol seluas 761,1 h, mediterian merah kuning seluas 3.054 ha dan gramosol seluas 1.778,6 ha. Hasil bumi dari Wonosobo di antaranya yaitu padi, palawija, tembakau, sayuran, kentang dan kubis. Hasil bumi tersebut banyak didistribusikan ke luar daerah.

B. Sistem Politik Pintu Terbuka (Kapitalisme di Hindia Belanda)

Pada tahun 1870 sampai tahun 1900-an Pemerintah Belanda menerapkan politik pintu terbuka (*Opendeur Politiek*) dan sistem kapitalisme mulai masuk ke Hindia Belanda (Indonesia). Pada masa ini juga disebut juga sebagai masa liberalisme. Sistem ini disebut politik pintu terbuka karena pengusaha-pengusaha dan modal-modal asing

diperbolehkan masuk dengan bebas, politik pintu terbuka ini diterapkan setelah berakhirnya Sistem Tanam Paksa. Pada tahun 1830 Hindia Belanda menerapkan tanam paksa, peraturan tanam paksa (*Cultuur Stelsel*) diusulkan oleh Van den Bosch. Tanam paksa ini diberlakukan karena kas Belanda yang kosong akibat pengeluaran yang besar karena perang Jawa dan perang Belgia, utang Belanda juga semakin menumpuk. Peraturan tanam paksa yang diusulkan oleh Van den Bosch tersebut mewajibkan rakyat membayar pajak dalam bentuk hasil pertanian khususnya kopi, tebu, dan nila.

Pada masa tanam paksa itu jenis tanaman dipisahkan menjadi dua yaitu, tanaman tahunan seperti tebu, nila, dan tembakau, serta tanaman keras, yaitu kopi, teh, lada, kina, dan kayu manis. Selain harus bekerja untuk tanam paksa, rakyat juga dipaksa untuk kerja rodi. Ada tiga macam rodi yang menjadi kewajiban rakyat, yakni rodi untuk pemerintah, untuk kepala desanya, dan untuk desanya (Daliman, 2012: 36). Kerja rodi untuk pemerintah berupa pemeliharaan jalan, jembatan, mendirikan rumah pegawai Eropa dan Belanda, meminjamkan kuda, mengantarkan surat, dan lain-lain. Hasil dari tanam paksa itu ternyata membawa banyak keuntungan yang besar bagi Pemerintah Hindia Belanda. Semua hutang Hindia Belanda bahkan dapat dilunasi. Namun di balik itu banyak rakyat Indonesia yang menderita kelaparan, selain itu juga banyak rakyat Indonesia yang buta huruf. Memang rakyat pribumi waktu itu mendapat beberapa keuntungan dari tanam paksa seperti rakyat pribumi mendapat

pengetahuan baru mengenai tanaman-tanaman baru dan teknik merawat tanaman yang lebih baik.

Sistem Tanam Paksa pun sering dianggap telah mengubah perkembangan ekonomi Jawa abad ke-19. Pada kenyataannya, seluruh pulau Jawa diubah menjadi suatu perkebunan besar yang dikelola pemerintah Belanda, dan bersifat komersial, di samping menghambat dan mengganggu pertanian penduduk pribumi (Lindblad, 2000: 12). Setelah Sistem Tanam Paksa berakhir, berlangsunglah sistem kapitalisme di Hindia Belanda. Pada dasarnya dilihat dari pertumbuhan dan perkembangannya, ada tiga tipologi kapitalisme yaitu: kapitalisme dagang (kuno), kapitalisme industri (baru) dan kapitalisme *financial* (terbaru atau neo) (Utomo, 1995: 4).

Pada masa sistem Tanam Paksa ini, Daerah Wonosobo (dulunya Ledok dan masuk dalam Karesidenan Bagelen) juga diwajibkan untuk menanam tanaman komoditi ekspor. Kondisi geografis Wonosobo yang memiliki tanah subur membuat lahan pertanian di Wonosobo mudah ditanami tanaman komoditi ekspor. Tahun 1833-1834 pemerintah Hindia Belanda memerintahkan desa Ciledok untuk menanam kopi dan pada tahun 1840 penanaman kopi sudah berkembang ke berbagai daerah di wilayah lain, seperti di Kalialang, Kaliwiro, Leksono, dan Wonosobo (Ngadinem, 1993: 93:94 dalam Suharyo, Agus M, & Wahyudi, 2010: 34). Tanaman lainnya yang menjadi komoditi ekspor yakni tembakau. Tahun 1872, produksi tembakau mencapai Wonosobo 896 pikul, Kalialang

11.005 pikul dan Leksono 2.357 pikul (Suryo, 1994-1995: 94). Komoditi tersebut didistribusikan melalui Pelabuhan Cilacap dan Semarang. Tahun 1880 jumlah ekspor kopi dari Karesidenan Bagelen melalui Pelabuhan Cilacap mencapai 20.697,86 pikul (Zuhdi, 2002: 26). Pada masa Sistem Tanam Paksa, kopi ditanam di tanah yang terletak di lereng bukit atau di pekarangan milik petani di bawah perintah penguasa setempat serta di bawah pengawasan pegawai Belanda. Kopi diproduksi dalam kebun skala kecil yang dimilki dan diusahakan oleh petani, bukan oleh pengusaha Belanda sedangkan tembakau dan teh dilaksanakan dalam bentuk perkebunan (Padmo, 1999: 11).

Tahun 1870 merupakan awal sejarah agraria di Hindia Belanda, khususnya di Jawa dan Sumatera. Pada waktu itu *Agrarianche Wet* 1870 dikeluarkan dan diundangkan dalam *Staatsblad* No. 118 tahun 1870. Pasal 1 dari Undang-Undang Agraria 1870 yang bertajuk *Agrariasch Besluit,* memuat suatu pernyataan penting yang dikenal dengan *Domein Verklaring.* Dalam ketentuan tersebut menyatakan bahwa semua tanah tidak dapat dibuktikan atas hak kepemilikannya dianggap sebagai milik mutlak (*eigendom)* atau domein negara yang berarti tanah itu merupakan milik negara. Ternyata sebagian besar tanah di Hindia Belanda berubah statusnya menjadi milik domein negara, mengingat kepemilikan tanah atas individu di lingkungan pribumi belum dikenal secara luas. Hak *eigendom* merupakan hak milik mutlak bagi benda-benda tak bergerak, termasuk di dalamnya hak kepemilikan tanah (Sukardi, 2014: 66-67).

Isi Undang-Undang Agraria 1870 itu diantaranya:

a) Larangan pengambilalihan tanah-tanah penduduk pribumi
b) Perusahaan perkebunan dapat menyewa tanah pertanian penduduk dalam jangka pendek (lima tahun)
c) Perusahaan perkebunan dapat menyewa tanah pemerintah dalam jangka panjang (Oemar, dkk, 1994: 118)

Undang-Undang Agraria 1870 menyebabkan perkembangan dalam bidang perkebunan. Investor asing pun mulai berdatangan untuk membuka perusahaan perkebunan, terutama perkebunan tebu. Dalam sistem tersebut perusahaan perkebunan mulai dikuasai asing dan negara hanya sebagai pengawas dan penarik pajak. Peraturan lain juga mulai diterapkan, seperti penetapan tarif bea masuk (*invoerrechten*), sehingga awal tahun 1872 berakhirlah bea diferensiil (*differentiele rechten*), tarif bea masuk ini bertujuan untuk membedakan antara barang-barang yang berasal dari Belanda dan negara lain, serta yang menguntungkan bagi barang-barang dari Belanda. Sebenarnya pajak bea-masuk ini dipungut semata-mata untuk kepentingan keuangan negara dan bukanlah karena alasan-alasan perlindungan (proteksi), karena itu politik perdagangan baru dipengaruhi oleh asas perdagangan bebas (Burger, 1962: 208).

Modal swasta asing tersebut tertanam pada sektor-sektor pertanian dan pertambangan, seperti karet, teh, kopi, tembakau, tebu, timah, dan minyak. Modal swasta asing ini muncul sebagai kekuatan yang dinamis di pertanian Jawa dan meraih kesempatan sebagai akibat tuntutan yang

meningkat di pasar luar negeri. Perusahaan dan perkebunan milik swasta yang beroperasi ini menguasai kegiatan perekonomian di Hindia Belanda.

Max Weber dalam *Etika Protestan dan Semangat Kapitalisme* mengatakan bahwa kapitalisme didorong oleh bentuk masyarakat modern yang bersifat rasionalistis. Kapitalisme sebagai suatu sistem perekonomian, yang terletak pada suatu organisasi dari penerima upah bebas secara legal, dengan suatu tujuan untuk mendapatkan keuntungan uang, dari para pemilik modal dan agen-agennya, dan membuat tanda-tanda dalam setiap aspek masyarakat, merupakan suatu fenomena modern.

Perkembangan paham kapitalisme ini merupakan akibat dari Revolusi Perancis dan Revolusi Industri, awalnya berkembang di Eropa dan meluas ke Asia, Afrika, dan Amerika Latin. Weber juga mengemukakan bahwa munculnya kapitalisme di Eropa didorong oleh faktor budaya, yakni semangat yang bersumber pada nilai-nilai Protestan. Dalam ajaran Protestan disebutkan bahwa tidak dianjurkan untuk melupakan duniawi dengan mengasingkan diri atau berkonsentrasi pada kegiatan meditasi dan berdoa untuk mempersiapkan diri menghadapi kematian seperti dalam ajaran Katolik, namun dalam hidup di dunia ini harus dilakukan dengan kerja keras dan ketekunan. Perjuangan mencari nafkah dianggap sebagai "panggilan Tuhan" yang memandang kerja keras sebagai kegiatan moral dan vital (Wasino, 2008: 2). Sistem ekonomi kapitalisme berbeda dengan sistem ekonomi lain, sistem kapitalisme akan bekerja bila modal harus diakumulasi, tidak dikonsumsi, melainkan harus

diinvestasikan kembali untuk mengembangkan teknik-teknik produksi yang lebih efisien demi memperoleh keuntungan lebih besar.

Usaha perkebunan di Indonesia berkembang di sejumlah daerah, seperti yang sudah dijelaskan di atas perkebunan ini dijalankan oleh pihak swasta bukan pemerintah Hindia Belanda. Tahun 1870 hanya terdapat 9 % dari jumlah seluruh perkebunan, tetapi dua dasawarsa selanjutnya menjadi 97% (Geertz, 1983: 88). Di antara tanaman dagang utama, gula dan kopi merupakan warisan Sistem Tanam Paksa, sedangkan tembakau dan karet menjadi pangsa pasar dunia pada waktu itu. Ada beberapa faktor penyebab berkembangnya industri perkebunan swasta di Jawa, yaitu tersedianya tanah, tenaga kerja, investasi modal, dan jaringan pemasaran hasil produksi bahkan tahun 1885 ekspor swasta dari Jawa mencapai 10 kali lipat dari ekspor pemerintah (Wasino, 2008: 31).

Di Wonosobo terdapat perkebunan teh, kina, dan tembakau. Perkebunan tersebut terletak di Bedakah, Sapuran, Tambi, dan Wonosobo. Menurut laporan tahunan tahun 1911, luas perkebunan teh di Wonosobo 967 bau, dimana 790 bau merupakan perkebunan produktif, dan akan bertambah 86 bau pada tahun 1912. Hasil panen tahun 1919, mencapai 781.000 kg. Setengah hasil panen dijual di Amsterdam, London, dan India. Lahan kina yang ditanam mencapai 111 bau (*Nederlandsch-Indische Thee-Ondernemingen en Hunne Waarde*, 1912).

Pertumbuhan industri perkebunan di Indonesia juga dipacu oleh dibukanya Terusan Suez pada 1869 yang memperpendek jalur tempuh

Eropa dan Indonesia. Keadaan ini membawa dampak pembaharuan terhadap sistem transportasi di Indonesia. Tahun 1877 mulai dibangun Pelabuhan Tanjung Priok dan baru dapat digunakan pada tahun 1886. Lalu lintas darat juga dikembangkan, seperti pembukaan jalan-jalan raya dan kereta api. Administrasi kolonial dan tradisi Eropa juga mempengaruhi perkembangan masyarakat Indonesia pada waktu itu. Perkembangan teknologi modern juga berkembang pesat di Indonesia, teknologi uap berkembang di sektor industri gula dan minyak.

Sejak tahun 1883-1898 telah dibuat bangunan-bangunan produktif di Hindia Belanda, seperti jalan kereta api sebesar f 231 juta, pelabuhan f 61 juta, dan pengairan f 49 juta. Proyek-proyek infrastruktur yang digagas oleh Hindia Belanda yang mencakup jalan, jembatan, fasilitas pelabuhan ini menggunakan tenaga kerja rodi. Perkembangan teknologi memang semakin maju namun kesengsaraan juga tidak berkurang.

Pada masa liberal terdapat usaha penghapusan ikatan feodal yang membutuhkan campur tangan pemerintah Eropa, sehingga penguasa tradisional kehilangan pengaruhnya terhadap rakyat pribumi. Penghapusan struktur feodal, pemberian kebebasan dan kepastian hukum serta perlindungan terhadap rakyat pribumi ini dimaksudkan untuk membebaskan rakyat dari ikatan feodal. Perkembangan paham liberalisme ini memang sangat menguntungkan bagi pengusaha-pengusaha swasta atau pemilik modal swasta dan pemerintah Belanda, namun tingkat

kesejahteraan masyarakat juga tidak banyak berubah malah semakin memprihatinkan.

Pihak yang diuntungkan dari Politik Liberal ini adalah para pemilik modal dan pengusaha swasta, sedangkan pendapatan dari para pedagang Indonesia, para perajin, dan buruh upahan merosot tajam. Pada tahun 1880-an terjadi krisis besar yang berpengaruh pada ekonomi masyarakat Jawa maupun para pengusaha swasta. Sejak tahun 1870-an penyakit kopi menyebar ke berbagai daerah, sehingga produksi kopi menurun drastis. Pada tahun 1882 terjadi hama tebu yang melanda Cirebon. Industri gula juga mengalami penurunan. Kemakmuran penduduk juga mengalami kemunduran, khususnya di Jawa. Pesatnya pertumbuhan penduduk tidak diimbangi dengan ketersediannya bahan pangan, lahan pertanian banyak digunakan untuk perkebunan tebu sehingga produksi bahan pangan menurun dan menyebabkan penduduk di Jawa mengalami krisis bahan pangan dan kelaparan.

Hal ini memicu kalangan cendekiwan Belanda, seperti Van Kol, van Deventer memberikan kritik terhadap sistem kapitalisme yang membebani rakyat pribumi, sehingga muncul gagasan politik etis. Pelaksanaan politik etis mencakup beberapa aspek, seperti desentralisasi pemerintahan, irigasi, emigrasi (transmigrasi), dan edukasi. Fock berpendapat bahwa pendidikan yang lebih baik akan memperkuat kaum pribumi dalam administrasi, ia juga menyarankan agar diusahakan irigasi, pembangunan jalan kereta api, pembelian kembali tanah-tanah partikelir,

untuk memajukan kesejahteraan rakyat disarankan agar diperbanyak bangunan irigasi, pemberian kredit untuk pertanian dan mendorong industri (Poesponegoro dan Notosusanto, 1993: 37).

Perkembangan transportasi kereta api di Indonesia tidak lepas dari perkembangan sistem kapitalisme yang berlaku pada waktu itu. Berlakunya sistem politik pintu terbuka menyebabkan banyak perusahaan perkebunan yang berdiri dan membutuhkan sarana transportasi yang cepat dan efisien untuk mengangkut hasil produksi. Kereta api merupakan salah satu solusi masalah tersebut. Meskipun sebelum terdapat transportasi kereta api, telah dibangun jalan raya Daendels atau *De Grote Postweg*. Jalan raya Daendels ini berperan penting dalam memperlancar pengangkutan barang dari daerah pedalaman menuju kota pelabuhan maupun sebaliknya. Jaringan jalan ini bahkan telah diperluas pada masa Raffles, namun kebutuhan akan sarana transportasi yang murah dan cepat belum juga terpenuhi. Hal ini dikarenakan sarana pengangkutan melalui jalan raya masih belum memadai. Umumnya pengangkutan melalui jalan raya menggunakan gerobak atau kereta hewan, yang hanya mampu membawa beban 7-10 pikul dan berjalan sekitar 5-6 pal atau sekitar 7-9 km perhari, sedangkan jarak menuju pelabuhan sangat jauh sehingga waktu yang ditempuh dapat berminggu-minggu bahkan hingga berbulan-bulan (Tim Telaga Bakti, 1997: 17). Waktu tempuh yang lama ini tentu saja sangat merugikan, barang-barang yang akan diekspor melalui pelabuhan menjadi turun kualitasnya. Munculnya transportasi kereta api

menjawab kebutuhan akan sarana transportasi yang cepat, murah, dan memiliki daya angkut yang besar.

C. Sejarah Kereta Api di Wonosobo

Pembangunan jalur transportasi kereta api di Hindia Belanda pertama kali diusulkan oleh Van der Wijk pada tahun 1840. Usulan Van der Wijk mendapat respon baik dari kerajaan Belanda, dan muncul keputusan (*Konijklijik Besluit*) nomor 270 tanggal 28 Mei 1842 yang berisi pembangunan jalur kereta api Semarang - Kedu dan Yogyakarta - Surakarta. Awalnya pembangunan jalur kereta api banyak menuai pro dan kontra dari pihak pemerintah dan pengusaha swasta. Pemerintah Hindia Belanda menganggap pembangunan jalur transportasi kereta api akan mengganggu jalannya sistem tanam paksa, sedangkan kalangan pengusaha swasta berpendapat bahwa dengan adanya transportasi kereta api akan mempercepat pengangkutan dan pendistribusian hasil produksi perkebunan mereka. Pemerintah lebih menganjurkan model pengangkutan dengan memperbanyak jumlah hewan untuk menarik dokar dan gerobak, walaupun pada akhirnya pemerintah mengizinkan dengan berbagai pertimbangan.

Pada tanggal 31 Oktober 1852 pemerintah Belanda mengeluarkan surat keputusan No. H22 Ind. Stbl. 1853 No.4 yang memudahkan bagi kalangan pengusaha swasta yang ingin mendapatkan izin membuka jalur rel atau transportasi kereta api di Pulau Jawa (Tim Telaga Bakti, 1997: 56). Pengusaha swasta yang mengajukan permohonan izin membuka rel

kebanyakan adalah pengusaha perkebunan yang menginginkan agar mereka mampu mengangkut hasil perkebunan melalui kereta api. Melihat kesempatan ini, Insinyur Poolman, Alex Frazer dan E.H. Kol yang merupakan ahli-ahli perkereta apian dari NISM, mengajukan permintaan kepada pemerintah Hindia Belanda agar diijinkan untuk membangun dan mengusahakan jalur kereta api dari Semarang ke Yogyakarta melewati Surakarta. Mereka melihat bahwa daerah-daerah tersebut merupakan penghasil komoditas hasil bumi yang banyak diekspor dari Pelabuhan Semarang ke Eropa. Pembangunan jalur kereta api ini semata-mata hanya untuk kepentingan ekonomi saja.

Jalur transportasi kereta api di Hindia Belanda pertama kali dibangun di Jawa Tengah, tepatnya di Semarang pada tanggal 7 Juni 1864 dan selesai pada tanggal 10 Agustus 1867, jalur ini menghubungkan Semarang – Tanggung. Konsesi untuk pemasangan rel kereta api pertama diperoleh *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) berdasarkan surat keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda No. 1 tanggal 28 Agustus 1862 (Kartodirdjo, 1987: 364). Transportasi kereta api semakin berkembang di Hindia Belanda, khususnya di Jawa setelah pembangunan jalur kereta api Semarang. Hampir seluruh daerah di Jawa dihubungkan dengan jalur kereta api.

Wilayah Wonosobo mulai menjadi bagian dari jaringan kereta api dimulai saat *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* melebarkan jaringan trem dari Maos - Banjarnegara sampai ke Wonosobo. Perusahaan Kereta

Api Lembah Serayu atau *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS) ini didirikan pada 30 April 1894 yang secara resmi akan membangun jalur kereta api di pedalaman Banyumas. Perusahaan *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* diberi konsesi selama 99 tahun oleh pemerintah Hindia Belanda. SDS merupakan perusahaan kereta api berskala kecil yang memberikan pelayanan di luar jalur utama, serta membuka jalur yang menghubungkan kota-kota di pedalaman dengan panjang rel yang juga relatif pendek.

SDS dipimpin oleh C.L.J. Martens sebagai direktur dan A. Oltmans sebagai sekretaris. Dewan komisaris SDS terdiri dari Mr. F.S. Van Nierop sebagai ketua yang berkedudukan di Amsterdam, Mr. A.F.K Hartogh sebagai sekretaris yang berkedudukan di Amsterdam. Anggota terdiri atas B.L. Gompertz yang berkedudukan di Amsterdam, A.Van Hoboken Van Cortgene yang berkedudukan di Rotterdam, H.J. de Marez Oijens berkedudukan di Amsterdam, serta Mr. F.J.H. De Wetstein Pfister yang berkedudukan di ‘sGravenhage. Kepala perwakilan perusahaan Hindia Belanda adalah J.A. Van Delden yang berkedudukan di Batavia. Pembangunan jalur SDS dimulai pada Mei 1895 dengan modal sebesar F 1.500.000,00 dibawah pimpinan Ir. C. Groll namun Ir. C.Groll kemudian digantikan C.J.N. Bijvanck (Reitsma, 1915: 40).

Awalnya *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* membangun jalur kereta api di Banyumas yang bertujuan untuk menghubungkan Banyumas dengan Pelabuhan Cilacap. Waktu itu Pelabuhan Cilacap merupakan

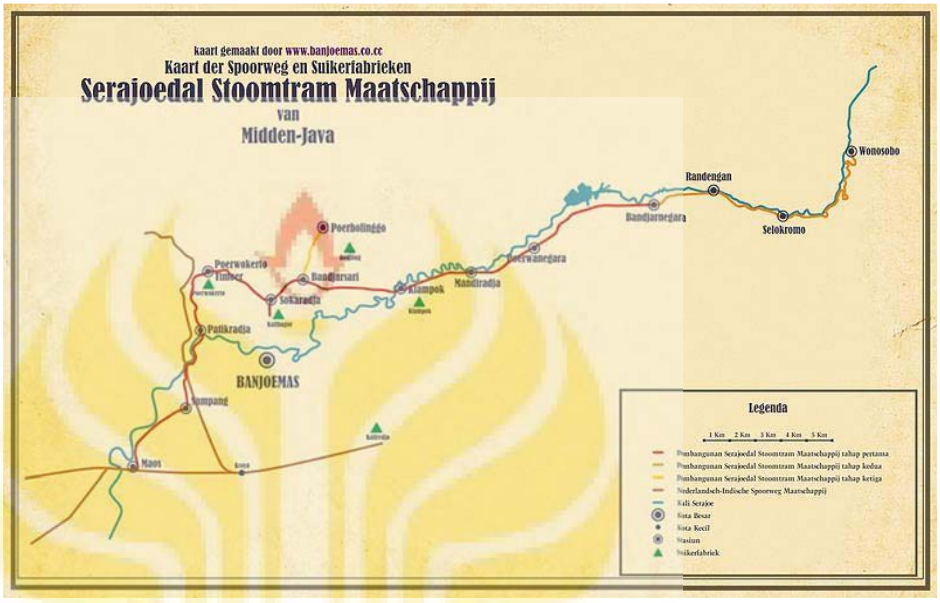
pelabuhan yang penting untuk kegiatan ekspor maupun impor ke luar negeri. Di Banyumas terdapat beberapa pabrik gula yang beroperasi, yaitu pabrik gula Klampok, pabrik gula Kalibagor, pabrik gula Kalimanah, dan pabrik gula Bojong. Gula menjadi komoditi ekspor utama Hindia pada abad ke 19 dan awal abad ke 20. Untuk itu dibutuhkan transportasi yang dapat mengangkut hasil industri gula yang akan diekspor.

Perusahaan SDS dikenal dengan perusahaan gabungan atau *Zuster Maatschappijen* bersama SJS (*Samarang Joana Stoomtram Maatschappij*), OJS (*Oost Java Stoomtram Maatschappij*), dan SCS (*Semarang Cirebon Stoomtram Maatschappij*) (*Handleiding voor de Verwerving en Verzekering van Rechten op Grond: Samarang Joana Stoomtram Maatschappij, Oost Java Stoomtram Maatschappij, Serajoedal Stoomtram Maatschappij, Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij,* 1913*).* Perusahaan-perusahaan tersebut berdiri sendiri tanpa mencampuri kepentingan atau urusan pihak lainnya, sedangkan dalam bidang administrasi perusahaan tersebut memiliki kepentingan yang sama dan pegawai dapat dipindah antar perusahaan gabungan tersebut. Dalam perkeretaapian di Indonesia ada dua macam alat transportasi yang digunakan yaitu kereta api dan trem. Kereta api digunakan untuk menempuh jarak yang jauh sedangkan trem digunakan untuk jarak yang dekat (Tim Telaga Bakti, 1997:68).

Jenis kereta api yang digunakan di Wonosobo adalah trem tenaga uap yang dikhususkan untuk jalur pendek karena rute yang digunakan

adalah rute pendek. Jalur kereta api Maos – Wonosobo ini dibangun secara bertahap. Peta pembangunan jalur SDS dapat dilihat di bawah ini

Gambar 2.1. Peta Pembangunan Jalur SDS



Sumber: www.banjoemas.co.cc

Sesuai dengan surat Gvt. Besluit. 23 Desember 1893 no 6, pembangunan jalur SDS pada tahap pertama terdapat enam jalur yang secara keseluruhan rute Maos – Purwokerto - Sokaraja – Purworeja – Banjarnegara. Enam jalur tersebut, yaitu Maos – Purwokerto Timur (Maos – Rawalo – Penisinan – Tinggartugu – Glemong – Tinggardengkol – Gringging – Sampang – Kebasen (Gambarsari) – Patikraja – Sidobowa – Tanjung – Purwokerto Timur) sepanjang 29 km yang diresmikan pada 16 Juli 1896, Purwokerto Timur – Sokaraja sepanjang 9 km diresmikan pada 5 Desember 1896 (Purwokerto Timur – Pasar Wage – Sangkalputung – Sokaraja – PG Kalibagor), Sokaraja – Purworeja Klampok sepanjang 16

km diresmikan pada 2 Juli 1897 (Sokaraja – Banjarsari – Muntang – Kerangkemuri – Kemangkon – Purworeja Klampok), Purworejo Klampok – Banjarnegara sepanjang 30 km diresmikan pada 18 Mei 1898 (Purworeja Klampok – Gandulekor – Mandirada – Purwonegoro – Gumiwang – Binorong – Mantrianom – Pucang – Wangon – Banjarnegara). Jalur tersebut menyusuri Sungai Serayu dan tidak jauh dari pabrik-pabrik gula yang ada di Banyumas.

Tahap kedua Banjarsari – Purbalingga (Banjarsari – Jompo – Kalimanah – Purbalingga) sepanjang 7 km dan diresmikan pada 1 Juli 1900. Tahap ketiga, Banjarnegara – Selokromo – Wonosobo yang diresmikan pada tahun 1917 dan dibuka untuk umum. Pembangunan jalur Banjanegara – Wonosobo sesuai dengan *Gvt. Besluie 22 Juni 1912 No. 12* (Banjarnegara – Selokromo sepanjang 19 km diresmikan 1 Mei 1916 (Banjarnegara – Sokanandi – Singomerto – Sigaluh – Prigi – Bandingan – Bojonegoro – Tunggoro – Selokromo), Selokromo – Wonosobo sepanjang 14 km (Selokromo – Krasak – Selomerto – Penawangan – Wonosobo). Jalur Banjarnegara – Wonosobo sepanjang 33 km ini dibuka pada 6 Juni 1917 dengan radius minimal 150 meter, kemiringan maksimum 25°. Rel terdiri dari bantalan besi seberat 33,4 kg per meter dan pada jembatan digunakan bantalan kayu. Biaya konstruksi sekitar f 88.000 per km *(De Ingenieur* edisi 10 Agustus 1918*).* Jalur SDS mempunyai panjang 124 km, terdiri dari 91 dari jalur Maos – Banjarnegara dan jalur Banjarnegara – Wonosobo 33 km.

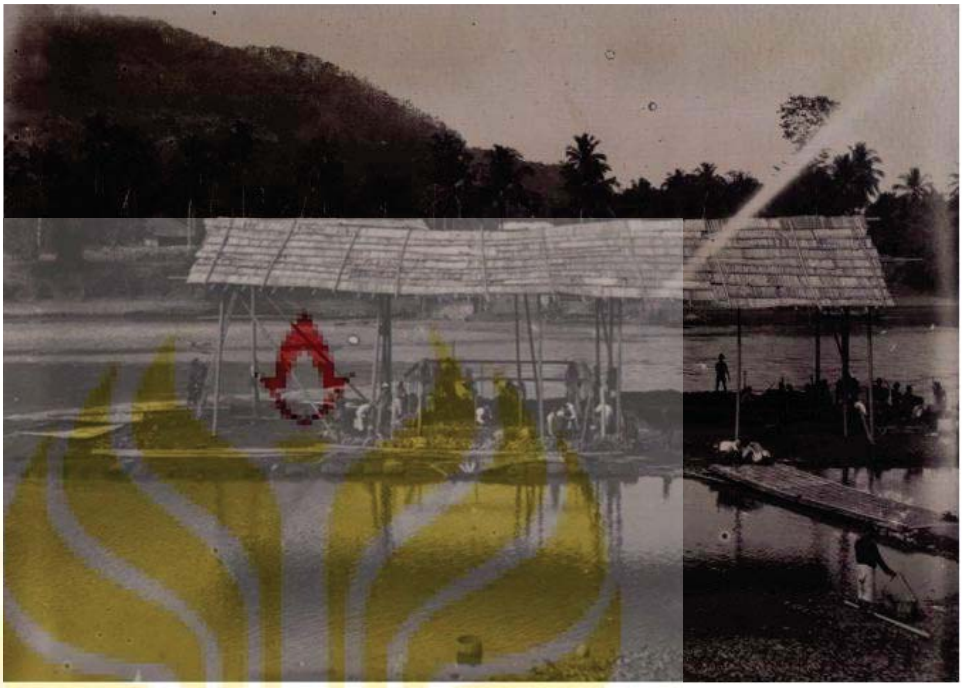
Pembangunan jalur Banjarnegara – Wonosobo yang dibangun pada tahap ke tiga dapat dilihat dalam foto di bawah ini:

Gambar 2.2. Pembangunan Jalur Kereta Api di Wonosobo

Sumber: KITLV

Gambar di atas menunjukkan pembangunan konstruksi jembatan di atas Sungai Serayu. Pembangunan tersebut memanfaatkan perahu untuk mengangkut bahan-bahan material untuk pembangunan jembatan. Foto ini diambil pada tahun 1913. Pembangunan jalur ini selesai pada tahun 1917. Perkembangan pembangunan jembatan dapat dilihat dalam gambar di bawah ini:

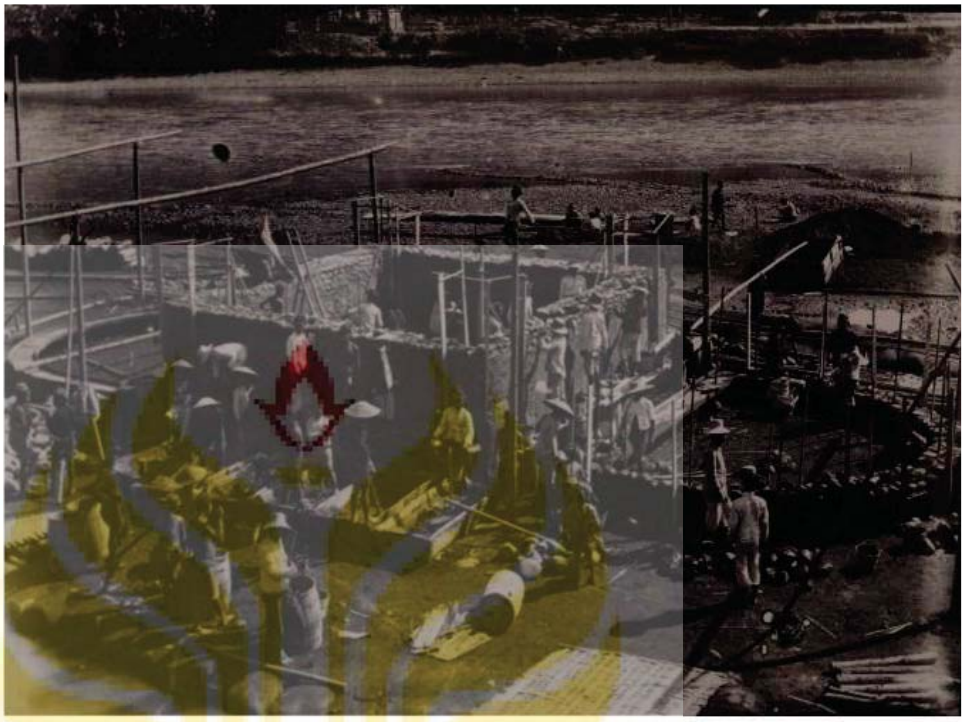
Gambar 2.3. Pembangunan Pilar



Sumber: KITLV

Foto diatas menunjukkan awal pembangunan yakni pembangunan pilar jembatan di atas sungai Serayu yang berada di perbatasan Banjarnegara dan Wonosobo. Jembatan tersebut berfungsi untuk menghubungkan jalur kereta api Banjarnegara – Wonosobo. Foto ini diambil sekitar tahun 1913-1916. Pembangunan pilar konstruksi jembatan untuk menghubungkan jalur Maos – Wonosobo lainnya dapat dilihat dalam gambar di bawah ini:

Gambar 2.4. Pembangunan Pilar Jembatan



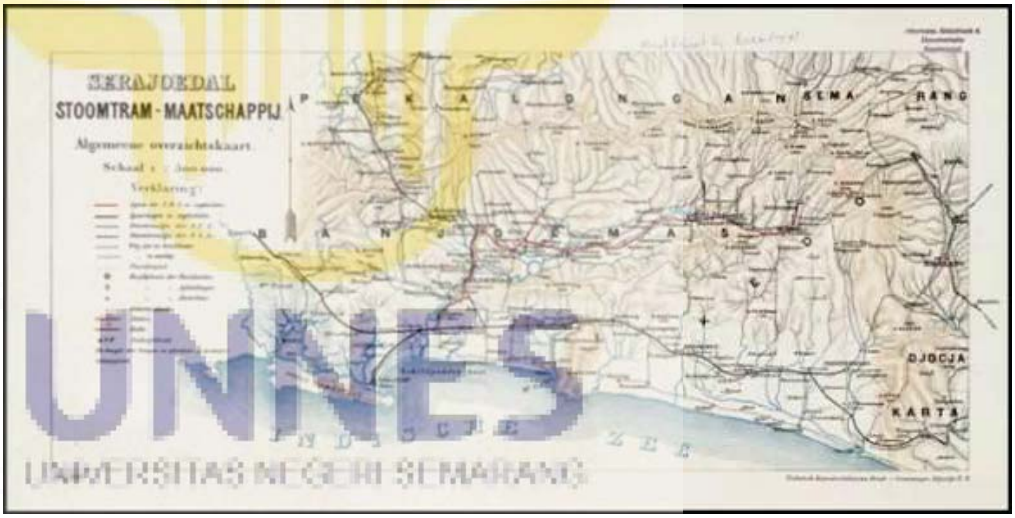
Sumber: KITLV

Dari foto yang diambil pada sekitar tahun 1914-1915 ini dapat dikatakan bahwa pembangunan pilar konstruksi untuk jembatan sudah berjalan. Jalur Banjarnegara – Wonosobo ini selesai pada tahun 1917. Foto di atas juga menunjukkan bahwa pembangunan jembatan ini menggunakan pekerja pribumi.

Di jalur Banjarnegara - Wonosobo terdapat beberapa halte dan stasiun yang berada di Banjarnegara, Sokanandi, Singomerto, Sigaluh, Prigi, Bandingan, Bojanegara, Tunggoro, Selokromo, Krasak, Selomerto, Penawangan, dan Wonosobo. Halte adalah tempat pemberhentian trem atau kereta api untuk beristirahat sambil mengisi bahan bakar serta

melayani pengangkutan. Di halte hanya ada 1 orang untuk melayani penjualan karcis, berbeda dengan stasiun yang terdapat kepala stasiun dan beberapa petugas, yang bertugas sebagai PPKA (Pemimpin Perjalanan Kereta Api), melayani penjualan tiket, pelayanan pengangkutan barang, dan penumpang, serta mengatur perjalanan kereta api (Wawancara dengan Bapak Sudjono, mantan Kepala Stasiun Wonosobo pada 30 Maret 2016). Di Wonosobo hanya terdapat satu stasiun, yakni Stasiun Wonosobo. Peta Jalur SDS dapat dilihat di bawah ini:

Gambar 2.5. Peta Jalur *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS) Tahun 1918



Sumber: www.banjoemas.co.cc

Trem uap SDS berjalan dari Maos stasiun Kereta Api melalui ngarai dari Kali Serayu sekitar Purwokerto, Sokaraja dan Purworeja (Karesidenan Banyumas) ke Banjarnegara hingga sampai ke Wonosobo, dan di Stasiun Maos, kereta api SDS bertemu dengan Kereta Api S.S

Jogjakarta – Cilacap. Di peta tersebut juga digambarkan jalur eksploitasi oleh S.S dan NISM, yang mengoperasikan kereta api di dekat jalur SDS.

Trem SDS ini berjalan lambat dan selalu berhenti di halte atau pemberhentian di sepanjang jalur Maos – Wonosobo. Di halte atau stasiun, trem melayani pengangkutan penumpang dan barang, selain itu juga trem beristiraha untuk mengisi bahan bakar dan mengisi ketel. Lokomotif uap memerlukan air banyak untuk diuapkan (Tim Telaga Bakti, 1997: 109). Waktu tempuh trem SDS untuk jalur Maos – Wonosobo lama yakni sekitar 5 jam, karena selain harus berhenti di setiap halte atau stasiun untuk mengisi bahan bakar, kecepatan yang ditempuh trem hanya 40 km/jam, karena medan yang ditempuh berkelok – kelok dan terdapat banyak tanjakan.

Sebelum memperlebar jaringan rel kereta api ke Wonosobo, SDS membutuhkan ijin dari beberapa departemen untuk membuka jalur kereta api ini. Selain membutuhkan dana yang besar, perencanaan pembukaan jalur juga harus dibuat secara matang mengingat daerah Wonosobo merupakan daerah pengunungan yang banyak jurang serta berkelok-kelok. Saat pengajuan ijin pembukaan jalur, ada beberapa instansi pemerintah yang agak keberatan tetapi kebanyakan menyetujui untuk pembukaan jalur kereta api Maos – Wonosobo. Dalam bundel arsip "Permohonan Ijin NV Soerajoedal Stroomtram Mij (NV SDS) untuk Membuka Jalan Kereta Api Maos Wonosobo" berisi mengenai permohonan SDS kepada beberapa instansi diantaranya Direktur Bisnis Pemerintah Hindia Belanda

menyetujui revisi jalur Maos – Wonosobo, Gubernur Provinsi Jawa Tengah juga memberikan persetujuan, Dinas Urusan Air Banyumas Utara menyetujui asalkan drainase dapat dikendalikan, Departemen Irigasi Daerah Serayu juga menyetujui namun meminta agar dibuat wadah untuk menampung air serta dinding jembatan jalur rel diperpanjang dan dibawahnya terdapat batu gorong-gorong untuk mengalirkan air. Dewan Daerah Banyumas Utara menyetujui dan Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Jawa Tengah Distrik 3 juga menyetujui permohonon tersebut.

Dalam bundel arsip lainnya "Permohonan SDS untuk Menyetujui Jalur Kereta Api G 150 Maos – Wonosobo" disebutkan Direktur Bisnis Pemerintah menyetujui gambar SDS jalur Maos – Wonosobo G 150, Departemen Layanan Air Wonosobo tidak keberatan untuk memberikan lisensi SDS untuk mengatur penampungan, Departemen Irigasi Serayu Purworejo agak keberatan selain itu SDS diharapkan betanggung jawab tentang urusan perawatannya. Residen Wonosobo agak keberatan karena tidak sesuai dengan kepentingan yang relevan dari Kabupaten otonom.

Jalur Maos – Wonosobo merupakan daerah pegunungan dengan tanjakan dan tikungan tajam. Dalam pembangunan jalur rel kereta api banyak yang harus diperhatikan misalnya lebar kereta, tipe lokomotif, bantalan rel, dan sebagainya. Hal tersebut ikut mempengaruhi jalannya operasional kereta api. Ada beberapa tipe lokomotif kereta api yaitu, lokomotif uap, lokomotif diesel, lokomotif diesel elektrik, lokomotif diesel hidrolik, lokomotif listrik, dan lokomotif turbin gas. Lokomotif merupakan

bagian dari kereta api tempat mesin kereta api (Yati, 2014: 28). Pada jalur pegunungan biasanya digunakan tipe lokomotif yang berbeda, diantaranya ada dua tipe yaitu lokomotif yang tergolong jenis luar biasa dengan enam penggerak (Lok. F) dan lokomotif Mallet, lokomotif berat dengan roda penggerak perangkat ganda, misalnya 2x2 roda penggerak (Lok. BB), 2x3 roda penggerak (Lok. CC), dan 2x4 roda penggerak (Lok. DD). Lokomotif yang digunakan SDS dalam jalur Maos – Wonosobo adalah lokomotif Mallet (Tim Telaga Bakti, 1997: 108)

Ukuran lebar rel kereta api di Hindia Belanda ada tiga jenis, yaitu *breedspoor* (1.435 mm), *nomaalspoor* atau *Kaappsspoor* (1.067 mm), dan *smaalspoor* (750 mm atau 600 mm) (Katam, 2014: 8). Ukuran lebar kereta yang digunakan SDS adalah 1.067 mm. Suprastruktur trem dari jenis ini untuk perkeretaapian di Jawa. Lokomotif yang digunakan adalah lokomotif uap. Bahan bakar yang digunakan adalah batu bara dan kayu. Batu bara kebanyakan berasal dari milik pemerintah di Ombilin, Sumatera, tetapi beberapa juga didatangkan dari Australia. Bantalan yang digunakan berasal dari kayu jati yang ada di pulau Jawa *(Consessien den Serajoedal Stoomtram Maatschappij,* 1908).

Bagi perkebunan tebu maupun pabrik gula, keberadaan jaringan kereta api swasta dirasa sangat penting dalam rangka mengembangkan industri perkebunan sehingga pengangkutan menggunakan sarana tranportasi kereta api dirasa mampu mengatasi masalah pengangkutan barang-barang produksi. Seperti yang telah dikemukakan di atas,

pembangunan jaringan trem oleh SDS ini tidak lepas dari keberadaan pabrik gula. Sebelum jaringan trem dibangun, hasil gula di wilayah Banyumas diangkut ke Pelabuhan Cilacap melalui Sungai Serayu, sedangkan untuk pembangunan jalur kereta api Wonosobo didukung atas permintaan pabrik gula di Banyumas dan sekitarnya. Pengusaha swasta mengeluhkan kesulitan dalam pendistribusian hasil bumi dan hasil produksi dari daerah Wonosobo karena tidak ada transportasi yang mengangkut. Selain itu daerah Wonosobo sebelah utara (Dieng) merupakan penghasil tembakau yang sangat potensial. Sebelum ada jalur trem, pengiriman tembakau ke Batavia dilakukan melalui jalan darat lewat Pekalongan. Padahal jalan darat melalui jalur ini sangat sulit, karena harus melewati daerah pegunungan Kali Bening (Basundoro, 2008: 67).

Stasiun Wonosobo merupakan pemberhentian terakhir trem di Wonosobo, meskipun di Wonosobo terdapat banyak perkebunan, namun pembangunan jalur tidak diperluas sampai perkebunan-perkebunan tersebut. Pendistribusian hasil bumi dilakukan dengan dipikul atau pedati atau gerobak menuju ke Stasiun Wonosobo dan diangkut trem menuju Pelabuhan Cilacap dan Batavia. Pelabuhan Cilacap merupakan pelabuhan yang potensial bagi pemerintah untuk kepentingan ekspor produksi perkebunan dari bagian selatan Jawa Tengah dan Yogyakarta (Basundoro, 2008: 64).

Wonosobo masuk dalam Karesidenan Kedu pada tahun 1901 bersama Temanggung, Magelang, Purworejo, dan Kebumen. Topografi

yang dimiliki Wonosobo dengan Temanggung dan Magelang, hampir sama yakni memiliki tanah yang subur dan iklim sejuk (Suroyo, 2000: 42). Meskipun memiliki topografi yang sama, pembangunan jalur kereta api di Wonosobo dilakukan oleh SDS, sedangkan pembukaan jalur kereta api di Temanggung dan Magelang dibuka oleh NISM. Tahun 1905 NISM menyelesaikan jalur Yogyakarta – Magelang – Ambarawa, jalur ini merupakan titik terakhir dari cabang Semarang – Yogyakarta, dan diperlebar ke Secang dan Temanggung. Jalur Ambarawa – Secang memiliki kelandaian 8,5 % dan menggunakan jalur kereta api bergigi satu-satunya di Jawa (Tim Telaga Bakti, 1997: 102). Jalur kereta api Wonosobo dibuka oleh SDS, mempertimbangkan kondisi geografis dan medan jalan, biaya operasional, dan keuntungan yang didapat oleh jalur ini. Pembukaan jalur kereta api Wonosobo melalui jalur Temanggung sangat tidak memungkinkan, karena medan yang dilalui sangat sulit dengan tanjakan yang tinggi, selain itu keuntungan yang didapat diperkirakan tidak menutup biaya operasional.

Pada masa penjajahan Jepang, semua fasilitas diubah menjadi sarana militer termasuk, kereta api. Di masa ini, transportasi kereta api mengalami penurunan. Beberapa fasilitas milik SDS dirusak Jepang, selain itu mobil untuk mengangkut barang dan penumpang dari stasiun dibawa oleh Jepang. Semua jalur kereta api akan dikoordinasi oleh pemerintah, tetapi pengoperasiannya akan dilakukan oleh masing-masing perusahaan kereta api. Pembangunan jalur SDS yang belum selesai, kemudian

sepenuhnya diselesaikan oleh Jepang (*De Tijd* edisi 21 November 1946). Kereta api digunakan untuk kepentingan militer, seperti untuk mengangkut amunisi. Masyarakat pribumi dilarang menggunakan transportasi kereta api, namun larangan itu tidak menyurutkan minat masyarakat untuk tetap menggunakan kereta api. Perusahaan kereta api di Jawa terbagi dalam tiga wilayah yaitu Jawa Barat (*seibu kyouku)*, Jawa Tengah (*chubu kyoku),* Jawa Timur (*tobu kyoku)*. Kereta api dimasukkan dalam Jawatan Negeri (*guisankabu)* dengan sebutan *riyuku shokyoku*. Perusahaan kereta api digabungkan menjadi satu, sehingga tidak ada lagi perusahaan kereta api swasta ataupun negeri (Tim Telaga Bakti, 1997: 143).

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

BAB V

KESIMPULAN

Adapun simpulan yang dapat diambil dari penulisan skripsi yang berjudul "Perkeretaapian di Wonosobo Tahun 1917-1942" adalah sebagai berikut:

Pertama, latar belakang dibukanya jalur kereta api di Wonosobo karena faktor ekonomi. Faktor ekonomi itu dilatarbelakangi permintaan dari pabrik gula di sekitar Wonosobo yang kesulitan dalam pendistribusian hasil produksi maupun hasil bumi yang akan diekspor ke pelabuhan atau dibawa menuju Wonosobo. Berlakunya Sistem Politik Pintu Terbuka atau sistem kapitalisme membuat perusahaan maupun perkebunan swasta berkembang pesat. *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* adalah perusahaan swasta yang membuka jalur kereta api di Wonosobo. SDS didirikan pada 30 April 1894. Untuk membuka jalur kereta api di Wonosobo SDS membutuhkan ijin dari beberapa instansi terkait, awalnya ada beberapa yang sedikit keberatan namun akhirnya jalur kereta api ini tetap dibuka. Pada tahun 1917 jalur kereta api di Wonosobo resmi dibuka untuk umum. Jenis kereta api yang digunakan adalah trem uap yang dikhususkan untuk jarak dekat. Dalam pembangunan jalur rel kereta api banyak yang harus diperhatikan misalnya lebar kereta, tipe lokomotif, bantalan rel, dan sebagainya. Jalur yang dibangun di antara Maos –

Wonosobo ini dibuat berkelok-kelok karena jalurnya yang memiliki kemiringan yang tajam.

Kedua, selama beroperasi pada tahun 1917-1942 kereta api di Wonosobo kereta api mengalami masa pasang surut. Transportasi kereta api di Wonosobo awalnya digunakan sebagai sarana transportasi pengangkutan hasil produksi dari perusahaan perkebunan, namun kemudian digunakan untuk transportasi umum oleh masyarakat. Pada awal pembukaan jalur kereta api, transportasi ini mendapatkan respon baik dari masyarakat Wonosobo. Mobilitas pengangkutan barang dan penumpang dengan menggunakan kereta api juga tinggi. Pada tahun 1918 barang-barang yang diangkut SDS mencapai 132.000 ton gula, sedangkan bibit tebu serta molase yang diangkut mencapai 43.000 ton. Masyarakat yang melakukan perjalanan menggunakan kereta api untuk berbagai keperluan, seperti berdagang, kunjungan kerja, pendidikan, maupun hanya sekedar mencoba transportasi ini dan berkunjung ke daerah wisata di Wonosobo. Antusiasme masyarakat dalam menggunakan transportasi membuat pendapatan SDS naik dari tahun ke tahun. Pengembangan sarana dan prasarana yang menunjang transportasi kereta api terus dilakukan. Masa keemasan SDS berlangsung hingga Depresi Ekonomi terjadi di tahun 1930-an. Meredupnya industri gula di Banyumas mengakibatkan pendapatan SDS turun drastis. Pendapatan SDS mulai merangkak naik di tahun 1936 setelah Depresi Ekonomi berakhir dan pemerintah mulai memberlakukan proteksi terhadap barang-barang asing. Setelah Depresi

Ekonomi berakhir, kondisi SDS memang membaik tetapi tidak seperti di tahun-tahun sebelumnya. Pendudukan Jepang membuat kondisi transportasi kereta api Maos – Wonosobo ini semakin memburuk. Banyak sarana dan prasarana SDS yang dirusak Jepang dan mobil angkutan SDS juga dibawa oleh Jepang. Semua jalur SDS kemudian dikoordinasi oleh pemerintah.

Ketiga, ada berbagai dampak yang ditimbulkan dengan beroperasinya kereta api di Wonosobo pada tahun 1917-1942, seperti dampak politik, sosial budaya, dan dampak ekonomi. Dampak-dampak tersebut bersifat dan negarif. Wonosobo merupakan kota Hindia Baru (*Nieuwe Indische Stad)*. Kota Hindia Baru berfungsi sebagai pusat pemerintahan dan pusat produksi dan distribusi hasil-hasil pertanian, selain itu jaringan jalan dan kereta api terorganisir dengan baik. Kota Hindia Baru biasanya merupakan kota pusat perkebunan, Wonosobo terkenal akan perkebunan teh, kina, dan tembakau. Pengangkutan barang yang tadinya menggunakan gerobak atau kereta hewan berubah menggunakan kereta api. Barang-barang yang diangkut juga lebih banyak dan biaya yang dikeluarkan juga sedikit, selain itu terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan permintaan barang. Banyumas merupakan pusat ekonomi pada waktu itu, kemudahan dalam sarana transportasi menyebabkan masyarakat Wonosobo sering melakukan perjalanan menuju ke Banyumas ataupun sebaliknya. Kunjungan turis ke Wonosobo menyebabkan munculnya hotel-hotel dengan reputasi tinggi. Modernisasi suprastruktur

pada masa kapitalisme telah memberikan kesempatan baru dalam sektor mata pencaharian. Hadirnya pabrik gula menghadirkan pekerjaan lain di luar pertanian, karena industri gula memunculkan jalur rel dan jalan raya. Banyak masyarakat pribumi bekerja di perusahaan kereta api SDS dan berjualan di sekitar stasiun besar SDS dan di dalam kereta api, tetapi intensitas penjual kaki lima di stasiun Wonosobo hampir tidak ada. Kemudahan sarana pengangkutan menyebabkan semakin meningkatnya permintaan ekspor yang berdampak pada eksploitasi terhadap tenaga kerja dalam sektor perkebunan semakin meningkat, sedangkan upah yang diterima tidak meningkat. Di dalam kereta api juga telah memungkinkan terjadinya interaksi sosial antar penumpang yang menyebabkan adanya pertukaran budaya dan kereta api telah memudahkan persebaran agama di Wonosobo.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR PUSTAKA

Abdullah, Taufik. 1985. *Ilmu Sejarah dan Historiografi: Arah dan Perspektif.* Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama

Abdullah, Taufik dan A.B Lapian (ed). 2013. *Indonesia dalam Arus Sejarah: Masa Pergerakan Kebangsaan.* Jakarta: PT Ichtiar Baru van Hoeve.

Andresky, Stanislav. 1989. *Max Weber: Kapitalisme Birokrasi dan Agama*. Terjemahan Hartono H. Yogyakarta: PT Tiara Wacana Yogya.

Badan Pusat Stasistik Kabupaten Wonosobo. 2010. *Wonosobo dalam Angka (Wonosobo in Figures)*.

Basundoro, Purnawan. 2012. *Pengantar Sejarah Kota.* Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Burger, D. H dan Prajudi Atmosudirjo. 1962. *Sedjarah Ekonomis Sosiologis Indonesia*. Jakarta: Prandjaparamita

Daliman, A. 2012. *Sejarah Indonesia Abad XIX - Awal Abad XX: Sistem Politik Kolonial dan Administrasi Pemerintahan Hindia-Belanda*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Djuraid, Hadi M. 2013. *Jonan & Evolusi Kereta Api Indonesia*. Jakarta: PT Mediasuara Shakti BUMN Track

Geertz, Clifford. 1983. *Involusi Pertanian.* Jakarta: Obor.

Gottschalk, Louis. 1986. *Mengerti Sejarah*. Terjemahan Notosusanto. Jakarta: UI Press

Handinoto. 2015. *Perkembangan Kota di Jawa Abad XVIII sampai Pertengahan Abad XX: Dipandang dari Sudut Bentuk dan Struktur Kotanya*. Yogyakarta: Penerbit Ombak

Jones, PIP. 2010. *Pengantar Teori-Teori Sosial: Dari Teori Fungsionalisme Hingga Post-Modernisme*. Terjemahan Achmad Fedyani Saifuddin. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Katam, Sudarsono. 2014. *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*. Bandung: Pustaka Jaya.

Kartodirdjo, Sartono. 1988. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900 dari Emporium sampai Imperium*. Jakarta: Gramedia

_____. 1990. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Pergerakan Nasional: Dari Kolonialisme Sampai Nasionalisme*. Jakarta: Gramedia

Khisty, C. Jotin dan B. Kent Hall. 2003. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Edisi 3 Jilid I.* Terjemahan Fidel Miro. Jakarta: Penerbit Erlangga

Korver, A.P.E. 1985. *Sarekat Islam Gerakan Ratu Adil?*. Jakarta: PT. Grafitipers.

Leirissa, R.Z, G.A Ohorella, & Yuda B. Tangkilisan. 2012. *Sejarah Perekonomian Indonesia.* Yogyakarta: Penerbit Ombak

Lindblad, J. Thomas (ed). 2000. *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia: Berbagai Tantangan Baru*. Jakarta: LP3ES

_____. 2002. *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara UGM & Pustaka Pelajar Offset.

Margana, Sri dan M. Nursam (ed). 2010. *Kota-kota di Jawa: Identitas, Gaya Hidup, dan Permasalahan Sosial*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

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

Oemar, Moh, dkk. 1994. *Sejarah Daerah Jawa Tengah*. Jakarta: Proyek Inventarisasi & Dokumentasi Sejarah Nasional

Pemda Wonosobo. 2010. *Profil Daerah Kabupaten Wonosobo*.

Poesponegoro, Marwati Djoened & Nugroho Notosusanto. 1993. *Sejarah Nasional Indonesia Jilid V*. Jakarta: Balai Pustaka

Pranoto, Suhartono W. 2010. *Teori dan Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Rickelfs, M.C. 2008. *Sejarah Indonesia Modern*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

Soekarno. 1930. *Indonesia Menggugat*. (tanpa penerbit)

Suroyo, Djuliati A.M. 2000. *Eksploitasi Kolonial Abad XIX Kerja Wajib di Karesidenan Kedu 1800-1890*. Yogyakarta: Yayasan Untuk Indonesia.

Suryo, Djoko. 1994-1995. *Sejarah Perjuangan Rakyat Wonosobo*. Wonosobo: Kerjasama Pemerintah Daerah Tingkat II Kabupaten Wonosobo dengan Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada.

Soelaiman, M. Munandar. 1998. *Dinamika Masyarakat Transisi: Mencari Alternatif, Teori Sosiologi, dan Arah Perubahan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Suhartono. 2001. *Sejarah Pergerakan Nasional dari Budi Utomo sampai Proklamasi 1908-1945*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.

Sukardi, Tanto. 2014. *Tanam Paksa di Banyumas: Kajian mengenai Sistem, Pelaksanaan, dan Dampak Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Sjamsuddin, Helius. 2007. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Ombak

Tambunan, Tulus. 2003. *Perekonomian Indonesia: Beberapa Masalah Penting*. Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia.

Tim Telaga Bhakti. 1997. Sejarah *Perkeretaapian Indonesia Jilid 1&2*. Bandung: CV. Angkasa

Utomo, Cahyo Budi. 1995. *Dinamika Pergerakan Kebangsaan Indonesia dari Kebangkitan hingga Kemerdekaan.* Semarang: IKIP Semarang Press.

Wasino. 2008. *Berjuang menjadi Wirausahawan: Sejarah Kehidupan Kapitalis Bumi Putra Indonesia.* Semarang: Universitas Negeri Semarang Press.

Weber, Max. 2015. *Etika Protestan dan Semangat Kapitalisme*. Terjemahan Yusup Priyasudiarja. Yogyakarta: Narasi.

Wertheim, W.F. 1999. *Masyarakat Indonesia dalam Transisi: Kajian Perubahan Sosial*. Terjemahan Misbah Zulfa Ellizabet. Yogyakarta: PT Tiara.

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

Jurnal

Basundoro, Purnomo. 2008. *Dinamika Pengangkutan di Banyumas pada Era Modernisasi Transportasi pada Awal Abad ke-20*. Dalam *Humaniora*. Volume 20. Hal. 63-74.

Ittihadiyah, Himayatul. 2012. *Bagelen Pasca Perang Jawa (1830-1950): Dinamika Sosial Politik dan Ekonomi di Bekas Wilayah Negaragung Kasultanan Mataram Islam (Vorstenlanden)*. Dalam *Thaqafiyyat*. Volume 13. Hal. 223 – 255.

Padmo, Sugijanto. 1999. *Beberapa Hal tentang Kajian Sejarah Sosial-Ekonomi Indonesia: Sebuah Survai*. Dalam *Humaniora*. Volume 10. Hal. 9-15.

Setijowarno, Djoko. 1998. *Kinerja Angkutan Kereta Api sebagai Andalan Transportasi Masa Depan.* Dalam *Pranata.* Hal. 44-49.

Laporan Penelitian dan Skripsi

Agung, Prasetyawan. 2010. *Dampak Perkembangan Perkebunan Teh Tambi terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Dusun Bedakah Kec. Kertek Kab. Wonosobo Tahun 1957 – 1998*. *Skripsi*. Universitas Negeri Semarang.

Suharyo, Agus Maladi, & Wahyudi. 2010. *Model-model Pengembangan Atraksi Kesenian Tradisional Wonosobo, sebagai Strategi Pemahaman Wawasan Wisata Masyarakat Lokal*. *Laporan Penelitian.* Semarang: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Negeri Semarang.

Arsip

Consessien Serajoedal Stoomtram Maatschappij. 1908. Diakses melalui www.kb.nl pada 25 Maret 2016.

Coul, Th. P.J.C Op de. 1912. *Nederlandsch-Indische-Thee-Ondernemingen en Hunne Waarde voor den Belegger.* Amsterdam. Diakses melalui www.delphler.nl pada 9 Mei 2016.

Dijk. H. van 1903. *Ledok: Het Zendingsterrein der Gereformeerde Kerken in de Classes Leiden-Den Haag-Woerden. 1903*. Leiden. Diakses melalui www.delphler.nl pada 16 Mei 2016.

Handleiding voor de Verwerving en Verzekering van Rechten op Grond: Samarang Joana Stoomtram Maatschappij, Oost Java Stoomtram Maatschappij, Serajoedal Stoomtram Maatschappij, Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij. 1913. Diakses melalui www.delphler.nl pada 25 Maret 2016.

Permohonan Ijin *NV Serajoedal Stoomtram Maatschappij Mij* (NV SDS) untuk Membuka Jalan Kereta Api Maos Wonosobo. 1931.

Permohonan NV SDS *Mij* untuk Menyetujui Gambar Jalur Kereta Api G 150 Maos Wonosobo. 1931.

Reitsma, S.A. 1915. *Eenige Bladzijden: Indische: Spoorwegpolitiek III: De Lijn in Het Serajoedal*. Tegal. Diakses melalui www.kb.nl pada 25 Maret 2016.

Surat Kabar dan Majalah

De Ingenieur edisi tahun 1917 sampai 1922. Diakses melalui www.delphler.nl pada 25 Maret 2016.

De Tijd edisi 21 November 1946. Diakses melalui www.delphler.nl pada 29 Maret 2016.

De Telegraaf edisi 8 Juli 1937 dan 10 Agustus 1938. Diakses melalui www.delphler.nl pada 28 Maret 2016.

Economisch-statistische berichten edisi 3 Januari 1923. Diakses melalui www.delphler.nl pada 29 Maret 2016.

Het Vaderland edisi 13 Juni 1941 dan 18 September 1934. Diakses melalui www.delphler.nl pada 25 Maret 2016.

Internet

Kecil, Unio. 2008. *Joglo Pangrawit Ceblokan: Gereka St. Paulus Wonosobo*. http://uniokecilpwkt.wordpress.com/paroki-wonosobo/. Diakses pada 25 Juni 2016.

Wikipedia. 2011. *Sejarah Kereta Api Wonosobo*. http://heritage.kereta-api.co.id/?p=1291. Diakses pada 11 Desember 2014

Wikipedia. 2014. *Jalur kereta api Purwokerto-Wonosobo*. http://id.wikipedia.org/wiki/Jalur-kereta-api-purwokerto-wonosobo. Diakses pada 11 Desember 2014.

Wikipedia. 2014. *Stasiun Wonosobo*. http://id.wikipedia.org/wiki/stasiun-wonosobo//. Diakses pada 11 Desember 2014.

Wikipedia. 2014. *Serajoedal Stoomtram Maatschappij*. http://id.wikipedia.org/serajoedal-stoomtram-maatschappij. Diakses pada 11 Desember 2014.

Wonosobo Zone. *Geografis Kabupaten Wonosobo.* http://www.wonosobozone.com/2015/01/geografis-kabupaten-wonosobo.html. Diakses pada 15 Desember 2015.

Film Dokumenter

Serajoedal Stoomtram Maatschappij (Sumber: Badan Arsip dan Perpustakaan Jawa Tengah)

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG