

Correlation of Railways and The Redjowinangun Market in Magelang 1903 - 1976

Akbar Hidayah^{a*}, Carolina Santi Muji Utami^b

^{abc}Universitas Negeri Semarang, Semarang, Indonesia

*akbarhidayah2001@students.unnes.ac.id

Abstract

Trains are a means of mass transportation that may be familiar to the wider community. This mode is a means of transportation that is often chosen by many people to travel somewhere. The construction of rails which are part of the foundation on which train wheels stand in Indonesia has been carried out since the colonial era, pioneered by the Naamloze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV.NISM). The railway network was built based on the abundance of agricultural products since the implementation of the forced cultivation system, requiring transportation equipment that is strong and fast to carry heavy loads. The city of Magelang, as part of the Kedu Residency area, is the intersection of several cities which were planting areas for various colonial trade commodities. This research focuses on how the station in Magelang functions, which is connected to various cities, and how the lives of the people around the Magelang station will be after the network operates in the area. The aim of this research is to determine the sustainability of the station in Magelang and the impact it has on the lives of the surrounding community. The method used is the historical research method, including source collection (heuristics), source criticism (verification), interpretation (tafsir), and also historiography. The research results show that train stations, especially market stations in Magelang played an important role in the development of the local economy during the colonial period. Pasar Station is a symbol of long-standing socio-economic development. The emergence of economic activity around these stations is driven by several key factors, including increased mobility, goods transportation, and social interaction.

Keywords: *Infrastructure, Socio-Economic Conditions*

Korelasi Perkeretaapian dan Pasar Redjowinangun di Magelang 1903 - 1976

Abstrak

Kereta api merupakan salah satu alat transportasi massal yang mungkin tidak akan asing lagi bagi masyarakat luas. Moda ini menjadi salah satu alat transportasi yang sering kali dipilih oleh banyak orang untuk bepergian ke suatu tempat. Pembangunan rel yang menjadi bagian dari tumpuan berpijaknya roda kereta api di Indonesia telah dilakukan sejak masa kolonial, yang dipelopori oleh *Naamloze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NV.NISM). Jaringan kereta api dibangun bermula dari berlimpahnya hasil bumi sejak diberlakukannya sistem Tanam Paksa, memerlukan alat pengangkutan yang sifatnya kuat dan cepat untuk mengangkut beban berat. Kota Magelang sebagai bagian wilayah Karesidenan Kedu menjadi tempat persimpangan dari beberapa kota yang menjadi kawasan penanaman berbagai komoditas dagang masa kolonial. Penelitian ini berfokus kepada bagaimana keberfungsian stasiun di Magelang yang terhubung dengan berbagai kota, dan bagaimana kehidupan masyarakat sekitar stasiun Magelang setelah beroperasinya jaringan di wilayah tersebut. Tujuan dari penelitian ini sendiri adalah untuk mengetahui keberlangsungan dari adanya stasiun di Magelang beserta dampak yang terjadi dalam kehidupan masyarakat sekitar. Metode yang digunakan adalah metode penelitian sejarah, meliputi pengumpulan sumber (heuristik), kritik sumber (verifikasi), interpretasi (tafsir), dan juga historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Stasiun kereta api, khususnya stasiun pasar di Magelang memainkan peran penting dalam perkembangan ekonomi lokal selama masa kolonial. Stasiun Pasar menjadi simbol dari perkembangan sosial ekonomi yang telah berlangsung lama. Munculnya kegiatan ekonomi di sekitar stasiun-stasiun ini dipicu oleh beberapa faktor kunci, termasuk peningkatan mobilitas, transportasi barang, dan interaksi sosial.

Kata Kunci : Infrastruktur, Kondisi Sosial Ekonomi, Magelang

Pendahuluan

Kereta api merupakan salah satu alat transportasi massal yang tidak akan asing lagi bagi kalangan masyarakat, dan sering kali dipilih oleh banyak orang untuk pergi ke suatu tempat. Pembangunan jaringan rel kereta api dilakukan sejak masa pemerintahan Hindia Belanda, dipelopori oleh *Naamloze Venoootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NV.NISM) (Christian Aditya Pratama, 2018:125). Pembangunan jalur kereta api oleh perusahaan ini pada awalnya dimanfaatkan sebagai sarana pengangkut hasil bumi. Bermula pada berlimpahnya hasil bumi sejak diberlakukannya sistem Tanam Paksa 1830-1870 oleh Gubernur Jenderal Van den Bosch. Pada dasarnya sistem tanam paksa sebelumnya telah diperkenalkan oleh VOC yang berkuasa di Indonesia 1602-1799.

Pada 1826 W. Poolman, A. Fraster dan E.H Kol sebagai perwakilan dari *Naamloze Venoootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*, mengusulkan konsensi (izin) pembangunan jaringan transportasi kereta api di Pulau Jawa, kepada pemerintah untuk mengusahakan usaha keaktifan perekonomian secara umum serta syarat yang ditentukan kepada pemerintah Belanda yang waktu itu dipimpin oleh Ir. J.P Bordes (M. Bima Taofiq, dkk, 2016:3). Akhirnya izin pembangunan tersebut diterima dan pembangunan jalur kereta api di Jawa dimulai pada 7 Juni 1864 dan selesai pada 10 Agustus 1867. Jaringan kereta api yang pertama kali dibangun menghubungkan antara Semarang – Vorstenlanden. Setelah keberhasilan dalam pembangunan jalur kereta api Semarang – Vorstenlanden, selanjutnya dibangunlah jalur kereta api yang menghubungkan Yogyakarta dengan wilayah Kedu.

Melalui perwakilannya, *Naamloze Venoootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* menghadap ke Residen Kedu J. Ament dengan maksud menyampaikan tujuannya. Diperolehnya izin untuk perusahaan *Naamloze Venoootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* memperluas jaringan kereta api nya ke wilayah Magelang dari Gubernur Jenderal Aart van der Wijk pada tahun 1894. Berdasarkan kesepakatan dengan J. Ament, dibangunlah proyek kereta api yang dimulai pada 14 Agustus 1895 dengan tujuan mengangkut hasil perkebunan yang berada di wilayah kedu untuk diangkut dari Magelang ke Semarang. Pembangunan tersebut membutuhkan waktu selama 2 tahun. Pembangunan jaringan kereta api yang melintasi Magelang tersebut, disertai pembangunan stasiun Magelang kota (tepatnya di Kecamatan Kebon Polo) sebagai stasiun utama. Pembangunan jaringan beserta stasiun berhasil diselesaikan pada 1 Juli 1898 (Ryan Adhyatma, 2012). Hal ini mencerminkan transformasi perkeretaapian Indonesia, untuk meningkatkan perannya dalam kegiatan ekonomi. Kereta api sebagai sarana transportasi darat untuk berbagai kegiatan ekonomi antar wilayah.

Dari penjelasan di atas, ada beberapa permasalahan yang menarik untuk dibahas. Salah satu masalah yang menarik untuk diteliti yakni mengenai dinamika angkutan massal, dengan topik yang lebih spesifik kepada perkeretaapian dengan lingkup wilayah di Kota Magelang. Diangkat dengan tema sosial ekonomi yang muncul karena terpengaruh adanya jalur rel kereta api tersebut. Pemilihan topik yang demikian berkaitan dengan kegiatan masyarakat yang menjadi rutinitas setiap harinya di sekitar jalur kereta api tersebut. Seperti pasar Redjowinangun dan tumbuhnya kegiatan ekonomi rakyat di sekitar jalur kereta api, sebagai cerminan menggeliatnya ekonomi rakyat sekitar jalur rel kereta api yang melintasi wilayah Kota Magelang.

Pada masa kolonial hingga dekade awal kemerdekaan, stasiun Magelang cukup ramai dengan kereta api yang melintas dari berbagai arah untuk angkutan barang, personil angkatan perang, dan angkutan penumpang. Namun demikian memasuki era 1970-an penumpang kereta api di stasiun tersebut menurun drastis dikarenakan pada saat itu kereta api berjalan dengan kecepatan yang sangat lambat, dengan alasan tersebut masyarakat lebih memilih menggunakan layanan transportasi darat yang lain seperti bus dan truk yang dianggap waktunya lebih efisien. Akibatnya perusahaan kereta api nasional terus mengalami kerugian dan pada tahun 1976 jalur yang melewati Kota Magelang mengalami penutupan secara paksa. Hal ini disebabkan pula oleh adanya banjir lahar dingin yang menerjang Kali Krasak di perbatasan Tempel, Kabupaten Sleman dengan Salam, Kabupaten Magelang, yang mengakibatkan jalur rel kereta api hilang (Winarni, 2018:18).

Metode

Metode penulisan yang digunakan pada penelitian ini adalah metode yang berlaku di dalam ilmu sejarah, dengan merekonstruksi peristiwa sejarah yang terjadi pada masa lalu dan menggunakan langkah yang mencakup 4 tahapan, yakni Heuristik, Kritik Sumber, Interpretasi, dan diakhiri dengan tahap Historiografi (Kuntowijoyo, 2013:69). Dengan mengumpulkan berbagai sumber sejarah yang menjadi kebutuhan bahan acuan bagi penulisan sejarah. Dalam pencarian sumber, melingkupi sumber primer, sekunder, begitu juga sumber tersier yang berkaitan dengan topik pembahasan yang teliti yakni dampak dari adanya jalur perkeretaapian di Magelang tahun 1903-1976.

Sumber primer antara lain berasal dari kesaksian seseorang yang menjadi saksi karena telah melihat maupun mendengar secara langsung dengan menggunakan panca indera yang dimilikinya ataupun dengan digunakannya alat-alat mekanis yang mendukung penceritaan kejadian masa tersebut (Kuntowijoyo, 2013:75). Penulis juga melakukan metode observasi, dengan mengumpulkan data yang seperti foto, surat kabar, sejaman dan arsip yang berkaitan dengan topik perkeretaapian di Magelang pada tahun 1903-1976. Penelusuran sumber dilakukan ke kantor badan arsip, perpustakaan, dokumen pribadi milik pelaku atau saksi pandangan mata. yang memiliki hubungan dengan peristiwa yang dimaksud.

Sumber sekunder, yang merupakan sumber bukan termasuk saksi langsung atau berasal dari seseorang yang tidak hadir dalam peristiwa yang dimaksud. Dalam hal ini akan digunakan sumber seperti lisan maupun buku yang memiliki keterkaitan dan keterlibatan terhadap topik yang dibahas. Sumber tersier yang akan digunakan seperti artikel, jurnal, dan juga skripsi yang sudah terlebih dahulu membahas dengan keterkaitan topik penelitian.

Hasil dan Pembahasan

Magelang Sebelum 1903

Kondisi Geografis dan Administratif

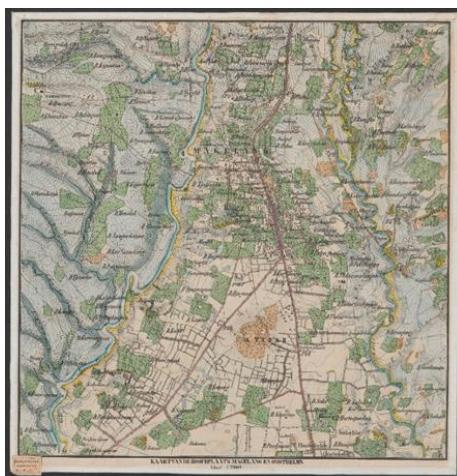
Kota Magelang berada hampir di tengah-tengah pulau Jawa dan merupakan salah satu wilayah di Jawa yang tidak tersapu oleh lau. Magelang merupakan kawasan dengan posisi berada di dataran tinggi yang dikelilingi pegunungan berstatus aktif sebagian. Seperti Gunung Merapi, Merbabu, Andong, Telomoyo, Sumbing, dan juga Pegunungan Menoreh. Gunung-gunung tersebut bukan hanya memberikan pengaruh terhadap iklim, namun juga menyuguhkan pemandangan alam yang indah begitu juga dengan sumber dayanya yang melimpah sehingga menjadikannya penting bagi kehidupan.

Magelang dengan posisi berada di kawasan pegunungan dengan topografi yang bervariasi dari dataran rendah hingga perbukitan dan pegunungan. Ketinggian wilayah yang berkisar antara 200 hingga 1000 meter di atas permukaan laut mempunyai iklim tropis dengan dua musim utama, yakni musim kemarau dan musim penghujan. Dengan rata-rata suhu yang terbilang dingin dan curah hujan yang cukup tinggi, terutama pada musim yang berlangsung dari bulan Oktober hingga bulan April.

Mengalir pula beberapa sungai besar yang mengitari Magelang, termasuk Sungai Elo dan Sungai Progo yang bahkan mengalir hingga Daerah Istimewa Yogyakarta. Sungai-sungai ini memainkan peran penting di dalam sistem irigasi pertanian di daerah tersebut. Pengembangan irigasi menjadi fokus utama guna mendukung kegiatan pertanian, terutama wilayah dengan fokus produksi sawah padi yang merupakan tanaman pangan utama. Secara keseluruhan, kondisi geografis yang beragam, mulai dari pegunungan hingga dataran rendah, serta kekayaan alam dan budaya menjadikan perkembangan di wilayah Magelang sangat dinamis dan memiliki potensi besar dalam berbagai sektor.

Secara geografis Kota Magelang terletak pada $7^{\circ}26'28''$ - $7^{\circ}30'9''$ Lintang Selatan dan $110^{\circ}12'30''$ - $110^{\circ}12'52''$ Bujur Timur (ALGEMEENE SECRETARIE, 1871: 6). Letak geografis suatu daerah yang ditentukan oleh posisinya relatif terhadap daerah lain, Kota Magelang berada di jalur strategis antara selatan dan utara Pulau Jawa, menjadikannya titik penting bagi lalu lintas di Jawa Tengah. Posisi strategis ini sangat berpengaruh terhadap perekonomian dan kemajuan daerah tersebut. Geografi akan menjadi faktor penentu yang lebih signifikan dalam berbagai peristiwa daripada sebelumnya. Dengan batas wilayah secara administratif sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Temanggung dan Kabupaten Semarang;

sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Semarang dan Kabupaten Boyolali; sebelah selatan berbatasan dengan Provinsi DIY dan Kabupaten Purworejo; dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Wonosobo dan Kabupaten Temanggung.



Gambar 1. Peta kota induk Magelang dan sekitarnya dengan skala 1:20.000
(Sumber: *Koleksi Peta Nationaal Archief*)

Awalnya, Magelang adalah desa kecil yang terdiri dari beberapa kampung, seperti Kampung Dukuh, Boton Kopen, Boton Balong, dan Mateseh. Desa ini berbatasan dengan Desa Potrobangsan di utara, Desa Samban di timur, Desa Cacaban di selatan, dan Sungai Progo di barat (S. Adiwiratmoko, 1984: 5). Magelang terikat erat dengan Keresidenan Kedu, sebuah daerah di Jawa Tengah dengan posisi strategis dan bentang alam yang menguntungkan. Lokasinya digambarkan dengan tempat yang dalam, wilayah yang berada di antara pegunungan. Kedu dikelilingi oleh gunung-gunung yang memberikan keuntungan bagi penduduknya, dengan aliran air dan lembah luas yang menyuburkan lahan, menjadikan tanahnya sangat subur.

Pada tahun 1813, pada masa pemerintahan kolonial ditetapkanlah wilayah Magelang menjadi ibu kota kabupaten yang teratur dalam struktur administrasi teritorial kolonial. Hal ini hasil dari kontrak politik yang disepakati antara Inggris dan Sultan Hamengku Buwono III pada 1 Agustus 1812, Magelang bagian dari Kedu terpisah dari Negaragung, dan diatur oleh penguasa Eropa (Toponim Kota Magelang: 3).

Administrasi Magelang sebelum tahun 1903 berada di bawah struktur pemerintahan kolonial Belanda. Sistem ini melibatkan berbagai tingkat pemerintahan dari Residen hingga Kepala Desa, dengan fokus pada pengumpulan pajak, pemeliharaan ketertiban, dan produksi komoditas ekspor. Magelang mendapatkan status sebagai Kota Magelang *Gemeente* (Gemeente atau dalam bahasa Indonesia kotamadya adalah satu istilah di dalam ilmu tata negara bahasa Belanda yang merupakan suatu nama pembagian administratif) pada 1 April 1906 yang kemudian dipimpin oleh seseorang dari Belanda yang menjabat sebagai Burgemeester, inilah yang nantinya disebut menjadi Walikota (komunitaskotatoeamagelang, 2013).

Infrastruktur Transportasi Di Magelang 1903-1978

Perkembangan transportasi di Magelang mengalami banyak perubahan signifikan yang dipengaruhi oleh kebijakan dan infrastruktur yang dibangun oleh pemerintah kolonial Belanda. Pemerintah kolonial membangun infrastruktur dasar seperti jalan dan jembatan untuk mendukung transportasi dan perdagangan di Magelang. Infrastruktur transportasi di Magelang mulai berkembang dengan adanya jalan raya yang menghubungkan Magelang dengan kota-kota lain di Jawa Tengah seperti Yogyakarta, Semarang, dan Surakarta. Infrastruktur modern seperti jalan, jembatan, dan stasiun kereta api dibangun oleh Belanda untuk mendukung transportasi dan perdagangan. Kereta api juga menjadi sarana transportasi penting untuk mengangkut barang dan penumpang.

Dimulai dengan pembangunan jalan-jalan penghubung di Magelang, dilakukan untuk meningkatkan aksesibilitas ke jalan utama dan kota-kota sekitarnya. Dengan penggunaan awal sebelum pengenalan kendaraan bermotor, transportasi utama di Magelang menggunakan kuda dan gerobak sapi untuk mengangkut barang dan penumpang. Namun daripada itu gerobak sapi dan kuda masih memainkan peran penting dalam transportasi lokal, terutama di daerah pedesaan.

Jalan-jalan yang dibangun pada masa kolonial masih menjadi tulang punggung transportasi darat di Jawa Tengah, termasuk di Magelang. Infrastruktur transportasi yang dibangun oleh Belanda mendorong pertumbuhan ekonomi di Magelang, memudahkan pengiriman hasil bumi ke pasar regional dan internasional. Dari sanalah muncul kemudahan transportasi yang kemudian menarik investor asing dalam sektor perkebunan dan industri. Dalam sektor mobilitas penduduk juga mengalami peningkatan yang memungkinkan interaksi lebih besar antarwilayah, memperkaya kehidupan sosial dan budaya. Peningkatan akses transportasi juga mendorong urbanisasi, dengan banyaknya penduduk desa yang pindah ke kota untuk mencari pekerjaan dan kehidupan yang lebih baik.

Perkembangan transportasi di Magelang pada masa kolonial Belanda memainkan peran penting dalam membentuk ekonomi dan struktur sosial wilayah tersebut. Infrastruktur yang dibangun selama periode ini memberikan dasar yang kuat untuk pembangunan lebih lanjut di era pasca-kolonial, dan banyak dari fasilitas tersebut masih digunakan hingga saat ini, salah satunya adalah tumbuhnya terminal atau *standplaats*. Adanya standplaats ini tidak dapat dipisahkan dari adanya Stasiun Magelang Pasar. Yang terjadi karena pada masa itu para pengguna kereta api yang akan naik/turun kereta api membutuhkan sarana transportasi menuju tempatnya masing-masing (Sadma Wahju D, dkk, 2013:51). Para pembawa hasil bumi yang memerlukan angkutan untuk mengangkut produknya.

Seiring berjalaninya waktu banyak kendaraan yang datang dan pergi dengan tujuan baik mengantar maupun menjemput penumpang. Pemilik otobus yang melihat peluang keuntungan memanfaatkannya dengan juga mengangkut penumpang tersebut. Dari sanalah di bagian barat stasiun Magelang Pasar tumbuh berkembang menjadi terminal atau standplaats. Terminal ini diberi nama Terminal Ampera pada zaman Bung Karno dan beroperasi sampai tahun 1977. Akhirnya pindah ke Terminal Tidar yang berlokasi di bawah bukit Tidar. Pada tahun 1960an berbagai jenis oplet beroperasi mengangkut penumpang di terminal Ampera (Bagus Priyana, 2019).

Meningkatnya kebutuhan akan sarana penunjang produktivitas terutama pada pengangkut barang-barang, hasil produksi, dan hasil tambang dengan tujuan untuk dikirim ke daerah-daerah lain di Indonesia. Pengangkutan tersebut dilakukan dengan kapasitas yang besar, namun kurang diimbangi dengan ketersediaan transportasi dan juga infrastruktur yang memadai sehingga diperlukan alat pengiriman yang dapat menangani banyaknya barang yang harus dikirim.

Pemerintah kolonial Belanda berupaya meningkatkan konektivitas antara wilayah-wilayah strategis di Jawa. Pada akhirnya perusahaan swasta diberikan kesempatan membangun jalur kereta api untuk pertama kalinya di Hindia Belanda. Banyak masalah bermunculan, mulai dari peta wilayah pada saat itu belum memadai yang seharusnya menjadi bahan acuan pembangunan jalur kereta hingga masalah internal dengan perdebatan mengenai siapa yang seharusnya menjadi pengelola dan membangun jalur kereta api di pulau Jawa. Perusahaan swasta yang mendapat kesempatan pertama kali membangun infrastruktur di bidang perkeretaapian adalah perusahaan swasta *Nederlansch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Perusahaan ini secara resmi membangun jalur kereta api pertama di Hindia Belanda, dimulai dari Semarang (Kemijen) yang kemudian diteruskan hingga ke Yogyakarta.

Perkeretaapian di Magelang berawal dari dimulainya pembangunan jalur KA Yogya-Magelang yang dilakukan oleh NISM pada 14 Oktober 1895 dan dioperasikannya jalur jalu tersebut pada tanggal 1 Juli 1898 (M. Bima Taofiq & Ririn Darini, 2016:4). Jalur ini menghubungkan Yogya-Sleman-Tempel-Muntilan-Blabak dan Magelang. Pada saat itu, telah berdiri pula stasiun yang ada di antara jalur Magelang sampai perbatasan dengan Yogjakarta adalah Stasiun Secang, Stasiun Payaman. Stasiun Magelang Kota yang merupakan stasiun utama pada waktu itu. Jalur kereta api antara Stasiun Magelang Pasar dan Stasiun Magelang Kota sejarah dan berdampingan dengan jalan yang sekarang dikenal sebagai Jl. A Yani dan Jl. Pemuda. Jalur sepanjang sekitar 2 km ini melintasi pusat

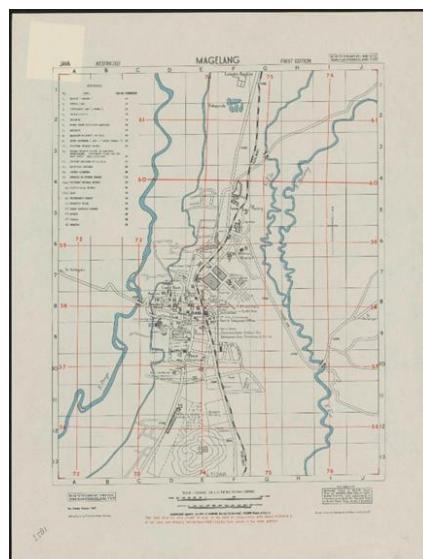
kota, termasuk kawasan Aloon-aloon dan Pecinan. Di sebelah timur Aloon-aloon didirikan stopplaats, sejenis halte yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, namun bukan merupakan stasiun utama. Selain itu, stopplaats ini juga digunakan untuk pengiriman paket dan surat dari kantor pos Magelang.



Gambar 2. Kondisi Stasiun Kebonpolo saat masih beroperasi
(Sumber: *Koleksi Dinas Arsip Kota Magelang*)

Pesatnya perkembangan alat transportasi darat di jalan raya apabila dibandingkan dengan kereta menjadikan suatu persaingan yang cukup berat. Dilihat dari bagaimana angkutan di jalan raya yang lebih fleksibel dibandingkan dengan kereta apabila dilihat dari frekuensi juga jangkauannya. Ditambah begitu gencarnya berbagai jenis pabrik didirikan khususnya pabrik otomotif. Banyak jenis kendaraan yang diproduksi, baik jenis kendaraan pribadi maupun jenis kendaraan penumpang seperti bus, oplet, dan lain sebagainya. Perbaikan infrastruktur jalan dilakukan dengan penghalusan juga pelebaran sebagai penunjang kebutuhan kegiatan sosial ekonomi. Dari jalan raya yang menghubungkan Magelang dengan kota-kota sekitar seperti Yogyakarta, Temanggung, Ambarawa, dan lainnya hingga jalan-jalan kecil antar wilayah.

Terjadinya perubahan besar dalam sistem transportasi, penggunaan kendaraan bermotor dan pembangunan jalan raya menyebabkan penurunan minat terhadap kereta api sebagai moda transportasi utama. Stasiun Magelang Kota mulai mengalami penurunan jumlah penumpang dan volume barang yang diangkut. Hal ini berdampak pada pengurangan frekuensi perjalanan kereta api yang singgah di stasiun ini. Dari sanalah minat dan ketertarikan masyarakat akan sarana transportasi penunjang kegiatan yang dinilai lebih efisien semakin meningkat. Masyarakat beranggapan transportasi bus maupun oplet merupakan pilihan yang dinilai lebih tepat dibandingkan kereta yang hanya bisa dinaiki pada jam-jam tertentu sesuai dengan jadwal keberangkatannya. Kereta pada masa itu pun hanya bisa berjalan dengan kecepatan yang masih sangat terbatas. Dengan pertimbangan demikian maka berdampak terhadap aktivitas kereta api di sekitar Magelang, perlahan satu persatu jalur perkeretaapian ditutup. Pada akhirnya, stasiun ini tidak lagi aktif melayani penumpang dan barang, dan resmi ditutup pada tahun 1970an.



Gambar 3. Peta wilayah Magelang lengkap dengan gambaran jalur kereta
(Sumber: *Koleksi Peta National Archief*)

Pengaruh Perkembangan Perkeretaapian

Munculnya Kegiatan Ekonomi Pasar Sejak Awal Abad Ke-20

Tumbuh dan berkembangnya suatu kota tidak lepas dari pengaruh aktivitas ekonomi masyarakatnya baik dari bidang barang maupun jasa. Hal ini akan sangat mudah ditemukan pada pasar-pasar tradisional. Perdagangan yang merupakan suatu proses interaksi antar individu maupun dengan kelompok, dengan tujuan memperoleh komoditas tertentu. Stasiun Magelang Pasar berada dibalik peranan penting terhadap proses muncul dan tumbuhnya kegiatan ekonomi di wilayah tersebut. Sebagai wilayah yang dikelilingi oleh pegunungan sehingga banyak memproduksi hasil-hasil pertanian dan juga perkebunan.

Stasiun Magelang Pasar memainkan peran penting dalam pertumbuhan Pasar Redjowinangun dan terminal. Terletak di wilayah yang kaya akan produk pertanian seperti padi, ketela, sayuran, serta produk perkebunan seperti tembakau, kopi, dan rempah-rempah, stasiun ini menjadi pusat pengangkutan utama hasil bumi tersebut. Saat menunggu kereta, para pedagang sering memanfaatkan waktu dengan menjual hasil bumi mereka agar tidak rusak atau busuk sehingga mereka bisa segera mendapatkan uang dari penjualan tersebut (Dewi, 2018:34).

Stasiun ini mempunyai posisi yang sangat penting sebagai pengangkut hasil bumi tersebut. Hasil bumi diangkut dengan menggunakan kereta-kereta untuk dikirim ke kota-kota besar seperti Yogyakarta maupun Semarang. Dari sitolah para calon penumpang yang membawa hasil bumi menunggu kereta datang sembari menjajakan dagangannya. Waktu berlalu, menjadikan banyaknya moda transportasi bermunculan di sana yang membuat suasana semakin ramai. Hal ini berakibat pada perubahan kondisi stasiun kereta api berkembang dan menjadi pasar. Belum ditemukan data yang valid mengenai kapan secara resmi berdirinya Pasar Redjowinangun, namun berdasarkan peta pada tahun 1902-1904, terlihat Redjowinangun telah berdiri sebagai pasar modern pada masanya dengan bangunan yang telah teratur, hingga pada tahun 1964-1965 dilakukan perbaikan dengan ditandai berdirinya kios-kios dan kantor yang menjadikan pasar Redjowinangun jauh lebih baik (Dewi, 2018:34).

Pasar Redjowinangun merupakan pasar tradisional terbesar di Magelang. Eksistensi pasar Redjowinangun terus bertahan dengan basis sebagai pasar rakyat di Magelang. Karakteristik sebagai pasar rakyat sangat melekat kepada pasar Redjowinangun dengan bentuk sosial budaya dan juga interaksi antara pedagang dengan pembeli (Hakam Ansori, 2021:149).



Gambar 4. Peta wilayah Magelang yang terlihat telah adanya Pasar Redjowingun
(Sumber: *Universitas Bibliotheken Leiden, hermeten pada tahun 1902-1904*)

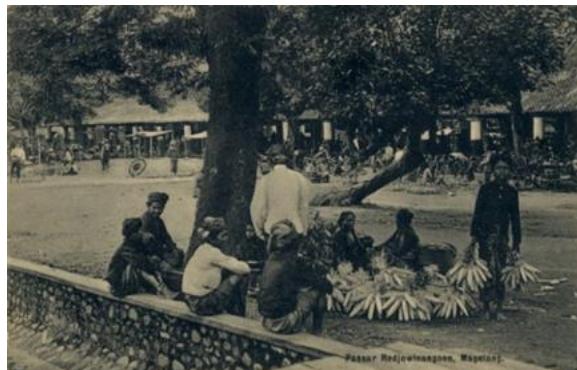
Pembangunan jaringan kereta api oleh *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) meningkatkan mobilitas penduduk. Orang-orang dapat dengan mudah mendapat aksesibilitas untuk bepergian ke dan dari Magelang, memperluas jangkauan pasar dan kesempatan kerja. Pedagang dan pengusaha mulai menggunakan kereta api untuk bepergian dan mengatur bisnis mereka, meningkatkan aktivitas ekonomi di daerah sekitar stasiun. Stasiun kereta api memfasilitasi pengangkutan hasil pertanian seperti padi, kopi, dan tembakau dari daerah pedesaan ke pasar-pasar kota dan pelabuhan untuk dieksport. Hal ini mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah pertanian. Barang-barang industri dan manufaktur yang diproduksi di kota-kota besar dapat dengan mudah didistribusikan ke wilayah-wilayah terpencil melalui kereta api.

Di sekitar stasiun, sering muncul pasar-pasar lokal di mana pedagang dapat menjual barang-barang mereka kepada penumpang kereta api dan penduduk setempat. Pasar ini menyediakan berbagai macam produk, mulai dari makanan, pakaian hingga barang-barang rumah tangga. Dalam hal ini stasiun sekaligus berperan menjadi pusat perdagangan bagi berbagai kebutuhan sehari-hari, memfasilitasi pertumbuhan toko-toko dan kios-kios di sekitarnya. Munculnya stasiun kereta api juga menyebabkan perkembangan layanan pendukung seperti penginapan, warung makan, dan restoran untuk melayani penumpang yang datang dan pergi. Jasa transportasi lokal seperti becak, delman, dan kemudian ojek, berkembang untuk mengantar penumpang dari stasiun ke tujuan akhir mereka. Kegiatan ekonomi di sekitar stasiun juga mendorong perkembangan usaha mikro seperti penjual makanan kecil, penjual koran, dan pedagang kaki lima.

Stasiun menjadi tempat di mana orang-orang dari berbagai daerah bertemu, yang tidak hanya berdampak pada perdagangan tetapi juga pada pertukaran budaya dan informasi. Stasiun sering menjadi pusat kegiatan sosial, tempat berkumpulnya masyarakat untuk berbagai acara dan kegiatan. Aktivitas ekonomi yang muncul di sekitar stasiun kereta api berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi lokal yang berkelanjutan. Infrastruktur yang ada terus digunakan dan dikembangkan bahkan setelah masa kolonial berakhir. Peran stasiun kereta api dalam memodernisasi ekonomi lokal tetap signifikan, terutama dengan munculnya teknologi transportasi yang lebih baru. Kegiatan ekonomi di sekitar stasiun kereta api seperti Stasiun Kebonpolo di Magelang muncul sebagai hasil dari peningkatan mobilitas, pengangkutan barang, dan interaksi sosial yang difasilitasi oleh jaringan kereta api. Stasiun-stasiun ini menjadi pusat penting bagi

perdagangan, jasa, dan lapangan kerja, serta berkontribusi besar pada pertumbuhan ekonomi lokal dan transformasi sosial di Magelang dan sekitarnya.

Sejak zaman dahulu, masyarakat Magelang telah mengandalkan pertanian sebagai sumber utama ekonomi. Hasil pertanian seperti padi, sayuran, dan buah-buahan menjadi komoditas penting. Pada masa kolonial, Belanda mendorong produksi komoditas ekspor seperti kopi dan tembakau, yang meningkatkan aktivitas ekonomi di wilayah ini.



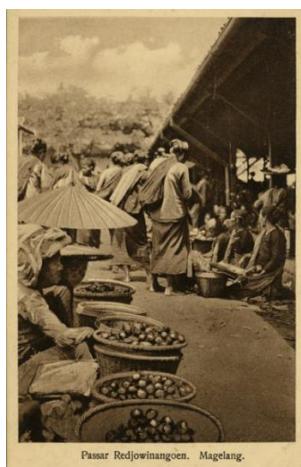
Gambar 5. Pasar Redjowinangun Berdagang di Luat Komplek Pasar Induk-20

(Sumber: KITLV <http://hdl.handle.net/1887.1/item:855513>)

Kegiatan ekonomi awal ini mendorong munculnya pasar-pasar tradisional kecil di berbagai desa, di mana petani dan pengrajin lokal dapat menjual produk mereka. Pasar-pasar ini tidak hanya berfungsi sebagai tempat transaksi ekonomi, tetapi juga sebagai pusat pertemuan sosial dan budaya masyarakat setempat.

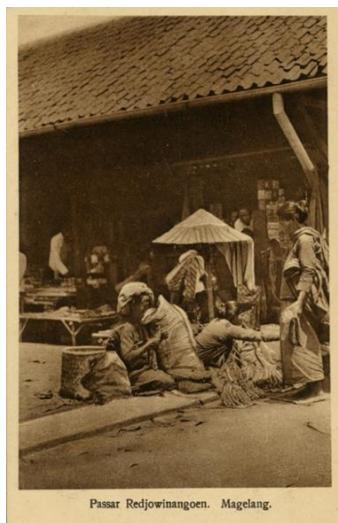
Berkembangnya Perekonomian Rakyat

Pasar Rejowinangun, salah satu pasar tradisional terbesar di Magelang, memiliki sejarah yang panjang dan erat kaitannya dengan perkembangan ekonomi dan sosial di wilayah tersebut. Pasar Rejowinangun berawal dari aktivitas ekonomi sederhana di desa-desa Magelang, didorong oleh pertanian dan perdagangan lokal. Dengan dukungan pemerintah kolonial dan perkembangan infrastruktur, pasar ini tumbuh menjadi pusat ekonomi penting di Magelang. Pasar Rejowinangun tetap menjadi simbol vitalitas ekonomi lokal dan tempat di mana budaya dan tradisi masyarakat Magelang terus hidup.



Gambar 6. Pasar Redjowinangun Suasana aktivitas Pasar Awal Abad ke-20

(Sumber: KITLV <http://hdl.handle.net/1887.1/item:856780>)



Gambar 7. Pasar Redjowinangun para pedagang akan menggelar dagangannya
(Sumber: KITLV <http://hdl.handle.net/1887.1/item: 852438>)

Pasar Rejowinangun merupakan salah satu bukti berkembangnya perekonomian rakyat di Magelang. Dengan bermula dari transaksi jual beli sebagai kegiatan selingan sembari menunggu kereta datang hingga bertransformasi sebagai pasar rakyat yang berperan penting menjadi faktor tumbuh kembangnya perekonomian di Magelang. Pemerintah kolonial Belanda mulai mengatur dan memformalkan kegiatan pasar untuk meningkatkan efisiensi dan pengawasan. Mereka membangun infrastruktur dasar seperti jalan dan jembatan untuk memfasilitasi perdagangan. Pasar Rejowinangun didirikan di lokasi yang strategis di kota Magelang, memanfaatkan arus lalu lintas pedagang dan pembeli dari berbagai daerah.



Gambar 8. Pasar Redjowinangun
(Sumber: KITLV <http://hdl.handle.net/1887.1/item: 851905>)

Infrastruktur pasar awalnya sederhana, terdiri dari lapak-lapak terbuka yang diatur sedemikian rupa untuk memudahkan transaksi. Seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi, fasilitas pasar diperbaiki dan diperluas untuk menampung lebih banyak pedagang dan pembeli. Pasar Rejowinangun berkembang pesat menjadi pusat perdagangan utama di Magelang, menarik pedagang dari berbagai daerah. Pasar ini menyediakan berbagai komoditas mulai dari hasil pertanian, makanan, pakaian hingga barang-barang rumah tangga, memenuhi kebutuhan sehari-hari masyarakat Magelang. Pasar ini juga berfungsi sebagai tempat interaksi sosial di mana orang-orang dari berbagai latar bertemu dan berinteraksi. Kegiatan di pasar mencerminkan budaya dan tradisi lokal, termasuk dalam cara berjual-beli dan berinteraksi antar warga.



Gambar 9. Pasar Redjowinangun
(Sumber: KITLV)

Simpulan

Magelang dengan posisi berada di kawasan pegunungan dengan topografi yang bervariasi dan berada hampir ditengah-tengah pulau Jawa. Magelang terikat erat dengan Keresidenan Kedu, sebuah daerah di Jawa Tengah dengan posisi strategis dan bentang alam yang menguntungkan. Kedu dikelilingi oleh gunung-gunung yang memberikan keuntungan bagi penduduknya, dengan aliran air dan lembah luas yang menyuburkan lahan, menjadikan tanahnya sangat subur. Oleh karenanya, daerah ini telah lama dihuni oleh masyarakat.

Stasiun kereta api, khususnya stasiun pasar di Magelang memainkan peran penting dalam perkembangan ekonomi lokal selama masa kolonial. Munculnya kegiatan ekonomi di sekitar stasiun-stasiun ini dipicu oleh beberapa faktor kunci, termasuk peningkatan mobilitas, transportasi barang, dan interaksi sosial. Stasiun pasar menjadi simbol dari perkembangan sosial ekonomi yang telah berlangsung lama. Infrastruktur yang ditinggalkan oleh Belanda menjadi dasar bagi pembangunan lebih lanjut setelah kemerdekaan Indonesia, membantu pemerintah Indonesia dalam upaya modernisasi transportasi. Dimulai dari awal pembangunan jalur kerea api dengan rute perjalanan Yogyakarta-Magelang pada tahun 1898 hingga selesai dan dibuka sebagai angkutan barang pada tahun 1903, guna memuat hasil bumi dan mengantarkan ke berbagai tujuan wilayah.

Waktu berlalu menjadikan manfaat dari pembangunan jalur kereta api yang melewati Magelang semakin terasa dengan dibukanya angkutan penumpang. Masyarakat yang memanfaatkan transportasi kereta api untuk bepergian dengan berbagai tujuan. Berpengaruh pula terhadap sosial ekonomi di sekitar jalur dengan banyaknya kegiatan transaksi jual beli barang maupun jasa. Begitu juga perkembangan berdirinya terminal atau standplaats dengan beroperasinya berbagai jenis oplet, bus, dan lain sebagainya yang mengangkut penumpang disekitar.

Referensi

Buku

- Kuntowijoyo, 2013. *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: Penerbit Tiara Wacana.
- Yati Nurhayati, 2014. *Sejarah Kereta Api Indonesia*, Klaten: CV Rizki Mandiri.
- Kompas, Litbang dan Yoan Oktaviani. 2020. *Laju Kereta Api Jawa Tengah*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas. Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*, Bandung: Penerbit Angkasa, 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, Bandung: Penerbit Angkasa, 1997.
- Bagus Priyana, dkk. 2017. *Membaca Pasar Magelang*. Magelang: Akar Media.

- Juwono, Harto dkk. 2018. *Toponim Kota Magelang*. Jakarta: Direktorat Sejarah, Direktorat Jenderal Kebudayaan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Santoso, Agus dkk. 2015. *Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia*: Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Miftakhudin. 2019. *Kolonialisme: Eksplorasi dan Pembangunan Menuju Hegemoni*, Sukabumi: CV Jejak. <https://play.google.com/books/reader?id=gAufDwAAQBAJ&pg=GBS.PA7&hl=en>
- Breman, J. 2024. *Kolonialisme, Kapitalisme, dan Rasisme Kronik Pascakolonial*, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia. <https://play.google.com/books/reader?id=diQQEQAAQBAJ&pg=GBS.PA3&hl=en>
- Breman, J. 2014. *Keuntungan Kolonial Dari Kerja Paksa Sistem Priangan Dari Tanam Paksa Kopi Di Jawa 1720-1870*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia. <https://play.google.com/books/reader?id=OpeDAAAQBAJ&pg=GBS.PP1&hl=en>

Jurnal Dan Skripsi

- Pratama, C. A. (2018). "Perkembangan Jalur Kereta Api Lintas Percabangan Stasiun". *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah*, 3(1).
- Purnomo, Didi Hariyanto 2016. "Peranan Tata Pemerintahan dalam Perkembangan Kota Magelang 1906-1942". *Artikel*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.
- Tantri, Wana Agi. 2016. "Kalangan Elite Jawa di Magelang Awal Abad XX". *Skripsi*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Ratnawati, Y. 2015. "Perkembangan Perkeretaapian pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901". *Skripsi*. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- Taofiq, M. B. dan Ririn Darini. 2016. "Perkembangan Transportasi Kereta Api di Magelang Tahun 1898-1942". *Jurnal Mozaik Sejarah Indonesia*, 1(2).
- Ansori, H. 2021. "Pengaruh Eksistensi Pasar Rejowinangun Terhadap Perkembangan Wilayah Kota Magelang". *Jurnal Paradigma Multidisipliner*, 2(2).
- Dewi, F. P. D. 2018. "Pengembangan Pasar Rejowinangun di Kota Magelang Tahun 1964- 1986". *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah*, 3(1).
- Winarni. 2018. "Analisis Potensi Banjir Lahar Dingin di Sekitar Sungai Putih Kabupaten Magelang Berdasarkan Perangkat Lunak Laharz". *Skripsi*. Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Internet

- KOTA TOEA MAGELANG, Riwayat Singkat Pendirian Kabupaten Magelang. Diakses pada 23 Juli 2024 <https://kotatoeamagelang.wordpress.com/2013/12/19/riwayat-singkat-pendirian-kabupaten-magelang/>
- KOTA TOEA MAGELANG, Ketika Kereta Api Berjaya di Tanah Jawa. Diakses pada 23 Juli 2024 <https://kotatoeamagelang.wordpress.com/2013/06/03/ketika-kereta-api-berjaya-di-tanah-jawa/>
- Dhelper. Diakses pada 23 Juli 2024 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/results?query=kebonpolo&coll=ddd>
- KOTA TOEA MAGELANG, Staadsgemeente Ordonantie. Diakses pada 23 Juli 2024 <https://kotatoeamagelang.wordpress.com/2011/08/05/staadsgemeente-ordonantie/>
- KOTA TOEA MAGELANG, Awal Terbentuknya Gemeente Magelang 1906. Diakses pada 23 Juli 2024 <https://kotatoeamagelang.wordpress.com/2013/05/11/awal-terbentuknya-gemeente-magelang-1906/>
- Rumah Dinas Residen Kedu. Diakses pada 23 Juli 2024 <https://kebudaayaan.kemdikbud.go.id/bpcbjateng/rumah-dinas-residen-kedu/>

Jejak jalur Kereta Api Pertama Di Jawa. Diakses pada 23 Juli 2024 <https://tirto.id/jejak-jalur-kereta-api-pertama-di-jawa-CLZe>

Dinas Arsip Kota Magelang. Diakses pada 23 Juli 2024
<http://siks.jatengprov.go.id/statis/index.php/daftar?indeks=kedu&page=17>

Institutional Repository Uiversitas Sebelas Maret. Diakses pada 23 Juli 2024
<https://digilib.uns.ac.id/dokumen/search?q=magelang&df=8>

Telaah - Stasiun-Pasar-Terminal Kota Magelang, dulu dan yang akan datang. Diakses pada 23 Juli 2024
<https://jateng.antaranews.com/berita/261300/telaah--stasiun-pasar-terminal-kota-magelang-dulu-dan-yang-akan-datang>