



Perkeretaapian di Wonosobo Tahun 1917-1942

Fitrianis Novita ✉, Ibnu Sodik, Arif Purnomo

Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang, Indonesia

Info Artikel

Sejarah Artikel:

Diterima Agustus 2015
Disetujui September 2015
Dipublikasikan Oktober 2015

Keywords:

capitalism, transportation,
train, Wonosobo.

Abstrak

Kebijakan pemerintah Hindia Belanda menerapkan politik pintu terbuka (*Opendeur Politiek*) pada tahun 1870 membuat sistem kapitalisme mulai masuk ke Indonesia dan industri perkebunan berkembang. Kebutuhan sarana pengangkutan bagi industri perkebunan melatarbelakangi dibukanya jalur kereta api, termasuk di Wonosobo. Latar belakang dibukanya jalur kereta api di Wonosobo adalah karena permintaan pabrik gula yang mengeluhkan kesulitan dalam pendistribusian hasil bumi ataupun hasil industri. Adanya kereta api ini telah mengakibatkan mobilitas barang dan penumpang naik setiap tahun. Awal pembukaan jalur merupakan masa keemasan bagi kereta api di Wonosobo. Depresi ekonomi dan pendudukan Jepang merupakan masa suram bagi kereta api di Wonosobo. Pada tahun 1917-1942 banyak dampak yang telah ditimbulkan oleh transportasi kereta api, seperti dampak politik, sosial budaya, dan ekonomi.

Abstract

Dutch East Indies government created open door politic policy (Opendeur Politiek) in 1870 made the system of capitalism began to enter Indonesia and plantation industrial grew up. The importance of transportation in plantation industrial around Wonosobo was a background of railway construction in Wonosobo. the background of the railway construction in Wonosobo was caused of difficulties in distibution agricultural products or industrial products. 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. Economic depression and the Japanese occupation was a bleak period for rail in Wonosobo. 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.

© 2015 Universitas Negeri Semarang

✉ Alamat korespondensi:

Gedung C5, Lantai 1 FIS Unnes
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229
E-mail: sejarahunnes@gmail.com

ISSN 2252-6633

PENDAHULUAN

Penggunaan transportasi kereta api di Indonesia sudah dimulai sejak jaman kolonialisme Hindia Belanda. Pada tahun 1870 Belanda menerapkan politik pintu terbuka (*Opendeur Politiek*) dan sistem kapitalisme mulai masuk ke Indonesia. 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). Sistem politik pintu terbuka menyebabkan modal-modal asing dari mulai masuk ke Indonesia dan tertanam pada sektor perkebunan, seperti gula, karet, teh, kopi, tembakau, tebu, timah, dan minyak. Perkebunan swasta tersebut menguasai perekonomian di Indonesia. 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 membuat tanda-tanda dalam setiap aspek masyarakat, merupakan suatu fenomena modern (Weber, 2005:8).

Transportasi kereta api juga berkembang pesat karena berkembangnya perkebunan di Indonesia. Pada akhir abad ke 19 para pengusaha swasta merasa 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. 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 Bhakti, 1997:56). Perkeretaapian di Pulau Jawa dimulai dengan diberikannya konsesi perkeretaapian kepada perusahaan swasta (*Verenigde Spoorwegbedrijf – VS*) *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (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. 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. 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.

METODE

Sebagai kajian sejarah, penelitian ini menggunakan metode sejarah yang mencakup empat langkah, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi (Gottschalk, 1986:34). 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 primer dan sekunder. Sumber primer berupa arsip, surat kabar, dan foto yang diperoleh dari Dinas Arsip dan Perpustakaan Daerah Jawa Tengah dan diakses melalui website www.kb.nl, www.delphier.nl, dan KITLV, sedangkan sumber sekunder 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.

Tahapan kedua adalah melakukan kritik sumber terhadap sumber-sumber yang telah diperoleh. Dalam hal ini yang harus diuji adalah keabsahan tentang masalah otentisitas yang

dilakukan melalui kritik ekstern dan keabsahan tentang masalah kredibilitas melalui kritik internal. 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. Historiografi merupakan langkah terakhir setelah ketiga prosedur yang lain telah dipenuhi. Historiografi merupakan penulisan kembali peristiwa sejarah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejarah Kereta Api di Wonosobo

Serajoedal Stoomtram Maatschappij adalah perusahaan kereta api swasta yang bertanggung jawab atas pembukaan jalur kereta api di Wonosobo. Dibukanya jalur kereta api di Wonosobo dikarenakan permintaan dari pabrik gula di sekitar Wonosobo yang mengeluhkan kesulitan dalam pendistribusian hasil bumi dan industri. 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. *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 Gravenhage. 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 dibawa pimpinan Ir. C. Groll, namun Ir. C. Groll kemudian digantikan C.J.N. Bijvanck (Reitsma, 1915: 40).

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). Jalur kereta api Maos – Wonosobo ini dibangun dalam tiga tahap. 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. Tahap kedua Banjarsari – Purbalingga sepanjang 7 km dan diresmikan pada 1 Juli 1900. Tahap ketiga, 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 33 km. Jenis kereta api yang digunakan di Wonosobo adalah trem uap yang dikhususkan untuk jalur pendek karena rute yang digunakan adalah rute pendek. Trem SDS ini berjalan lambat dan selalu berhenti di halte atau pemberhentian di sepanjang jalur Maos – Wonosobo untuk mengangkut penumpang, mengisi bahan bakar dan mengisi ketel. Lokomotif uap memerlukan air banyak untuk diuapkan (Tim Telaga Bakti, 1997:109).

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. Lokomotif yang digunakan SDS dalam jalur Maos – Wonosobo adalah lokomotif Mallet (Tim Telaga Bhakti, 1997:108). Ukuran lebar rel kereta api di Hindia Belanda ada tiga jenis, yaitu *breedspeer* (1.435 mm), *nomaalspeer* atau *Kaappsspeer* (1.067 mm), dan *smaalspeer* (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).

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.

Dinamika Pengangkutan Transportasi Kereta Api di Wonosobo

Dibukanya jalur kereta api di Wonosobo telah memudahkan masyarakat dalam bidang transportasi. Awalnya kereta api digunakan sebagai sarana transportasi pengangkutan hasil produksi dari perusahaan perkebunan, namun juga digunakan untuk transportasi umum. Kapasitas pengangkutan barang dengan kereta api lebih besar dibandingkan dengan transportasi sebelumnya yaitu gerobak hewan. Dengan adanya sarana pengangkutan kereta api membuat kelancaran arus barang-barang pokok terjamin sehingga barang-barang kebutuhan pokok menjadi lebih mudah diperoleh (Sukardi, 2014:97). Daerah Wonosobo merupakan daerah penghasil komoditi teh, kina, dan tembakau, sehingga dibutuhkan transportasi yang cepat untuk mengangkut komoditi ini ke Batavia untuk diekspor. Barang-barang yang diangkut menuju atau dari Wonosobo juga sangat beragam, mulai dari gula, beras, bahan bangunan, sayuran, dan tembakau. Pada tahun 1918 barang-barang yang diangkut SDS mencapai 132.000 ton dan gula, bibit tebu serta molase yang diangkut mencapai 43.000 ton. Tahun 1919, barang yang diangkut oleh SDS juga mengalami kenaikan, total barang yang diangkut mencapai 188.000 ton belum termasuk gula, bibit tebu dan molase, sedangkan untuk pengangkutan gula, bibit tebu, dan molase mencapai 80.600 ton (*Economisch Statistische Berichten* edisi 3 Januari 1923). Tahun-tahun berikutnya, barang-barang yang diangkut SDS semakin banyak dan mengalami penurunan saat depresi ekonomi. Hal ini dapat dilihat dalam tabel di bawah ini:

Tabel 1. Jumlah Barang yang Diangkut SDS (ton) Tahun 1929-1936

Tahun	Jumlah Barang yang Diangkut
1929	273.000
1931	206.000
1933	50.000
1934	74.000
1935	57.000
1936	66.000

Sumber: ENI, 1939, VI: 1809 dalam Abdullah & Lopian, 2013: 169

Masyarakat yang menggunakan jasa kereta api terdiri dari pedagang, pelajar, petani, maupun masyarakat yang sekedar tertarik untuk mencoba menggunakan transportasi ini. Pengguna trem ini awalnya paling banyak merupakan pedagang, namun hanya pedagang menengah. Pedagang kecil-kecilan lebih memilih untuk berjalan kaki sambil memikul atau menggondong barang dagangannya menuju Purwokerto atau Wonosobo. Pedagang kecil menilai tarif kereta api lumayan mahal sehingga mereka memilih untuk berjalan kaki demi menghemat biaya, padahal tarif kereta api sangat murah. Tingginya mobilitas penumpang dapat dilihat dari frekuensi kereta api yang beroperasi selalu membawa penumpang. Jumlah penumpang trem SDS di Wonosobo dapat dilihat dalam tabel di bawah ini:

Tabel 2. Jumlah Penumpang Trem di Halte/ Stasiun Wonosobo

Stasiun/ Halte	Tahun				
	1920	1921	1922	1923	1924
Selokromo	113.798	110.870	81.436	78.446	75.511
Krasak	4.63	29.9390	26.184	24.277	14.085
Selomerto	53.083	53.855	26.374	24.277	21.345
Penawangan	4.791	6.098	5.036	4.351	3.733
Wonosobo	235.555	215.275	166.541	132.156	157.697

Sumber: *Serajoedal Stoomtram Maatschappij Verslag over het Jaar 1920-1924* dalam Basundoro, 2008: 69

Penggunaan trem oleh masyarakat Wonosobo dari tahun 1920 sampai tahun 1924 mengalami penurunan. Jumlah penurunan penumpang ini dikarenakan pada tahun 1920-an terjadi resesi mobil yang menyebabkan masyarakat mulai menggunakan angkutan mobil untuk berpergian ke luar kota. Tidak hanya di Wonosobo saja yang mengalami penurunan penumpang, namun juga terjadi di seluruh halte atau stasiun milik SDS. Tahun 1926 jumlah orang yang naik trem SDS naik menjadi 2.039.099 orang dan kembali terjadi kenaikan di tahun 1928 menjadi 2.586.305 orang (*Serajoedal Stoomtram Maatschappij Verslag over het Jaar 1920-1924* dalam Basundoro, 2008:68). Kenaikan jumlah penumpang ini tidak dapat dipertahankan

di tahun-tahun selanjutnya, jumlah penumpang SDS kembali turun pada tahun berikutnya dan pada saat depresi ekonomi, penumpang yang menggunakan jasa trem SDS turun drastis. Hal ini dapat dilihat dalam tabel di bawah ini:

Tabel 3. Jumlah Penumpang SDS Tahun 1929-1936

Tahun	Jumlah Penumpang
1929	2.326.000
1931	1.169.000
1933	720.000
1934	642.000
1935	826.000
1936	1.052.000

Sumber: ENI, 1939, VI: 1809 dalam Abdullah dan Lopian, 2013: 169

Masa Keemasan

Dengan banyaknya mobilitas barang dan penumpang, maka dibutuhkan tenaga kerja lebih agar pelayanan pengangkutan kereta api dapat berjalan maksimal. Pada tahun 1936 SDS telah mempekerjakan sebanyak 332 orang (Abdullah dan Lopian, 2013:178). Selain itu juga dibutuhkan sarana dan prasarana yang dapat menunjang pelayanan ini. Stasiun Wonosobo mempunyai gudang penyimpanan barang atau dipo lokomotif serta 4 jalur kereta api. Gudang stasiun Wonosobo berkapasitas menyimpan dua buah lokomotif. Stasiun Wonosobo termasuk dalam stasiun kecil, tidak terlalu banyak aktivitas yang terjadi selain pelayanan pengangkutan barang dan penumpang. Selama tahun 1920, SDS mengeporasikan gerbong sejumlah 13.553 buah. Untuk jalur Maos – Banjarnegara sebanyak 9.895 buah dan Banjarnegara – Wonosobo 3.658 buah dan apabila dirata-rata, setiap harinya SDS mengeporasikan gerbong sebanyak 37 buah untuk jalur Maos – Wonosobo (*Serajoedal Stoomtram Maatschappij Verslag over het Jaar 1920* dalam Basundoro, 2008:68). Pada awal pembukaan jalur kereta api di Wonosobo, transportasi ini mendapat respon yang sangat baik. Hal ini terlihat dari tahun 1917, pendapatan kereta api jalur Banjarnegara – Wonosobo terus naik hingga tahun 1922. Pendapatan SDS dari

tahun 1917 dapat dilihat dalam tabel di bawah ini:

Tabel 4. Pendapatan Total per Bulan SDS Jalur Banjarnegara – Wonosobo dalam Gulden Tahun 1917-1922

Bulan	Banjarnegara - Wonosobo					
	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Januari	-	7.900	9.100	11.500	(*)	(*)
Februari	-	7.600	8.600	10.100	11.700	18100
Maret	-	8.700	9.900	10.700	13.900	(*)
April	-	7.300	9.200	10.500	13.900	15.500
Mei	-	7.700	10.600	12.300	16.900	18.000
Juni	7.600	10.000	9.800	14.500	19.400	14.500
Juli	(*)	11.400	10.700	12.700	16.600	15.500
Agustus	9.000	10.700	10.000	13.400	17.400	(*)
September	9.800	13.000	12.200	13.800	17.400	17.900
Oktober	11.200	12.900	14.300	16.700	18.600	(*)
November	9.800	10.400	14.900	17.800	20.800	(*)
Desember	9.500	9.000	12.000	17.400	22.500	(*)

Ket: (*) tidak diketahui

Sumber: *Diolah dari De Ingenieur, Orgaan van Het Kon. Instituut van Ingenieurs – van De Vereeniging van Delftsche Ingenieurs, Weekblad gewijd aan de techniek en de (economie van Openbare Werken en Nijverheid)* edisi tahun 1917-1922.

Masa Suram

Menjelang tahun 1920-an terjadi resesi mobil yang persaingan antara angkutan bus dengan angkutan kereta api, yang menyebabkan penurunan jumlah penumpang di beberapa halte dan stasiun SDS. Pada tahun 1930-an, Indonesia mengalami krisis ekonomi yang dikenal dengan Depresi Ekonomi. Krisis ini mengakibatkan industri perkebunan jatuh. Tahun 1933 pabrik gula di Banyumas yaitu PG Kalibagor, PG Klampok, PG Purwokerto, PG Sumpiuh, dan PG Bojong ditutup. Meredupnya industri perkebunan gula tentu berdampak pula bagi perkembangan transportasi kereta api di Indonesia. Tahun 1933 SDS mengalami kerugian f 192.703,19 yang kemudian ditutupi dengan dana cadangan. Setahun kemudian, penghasilan SDS mencapai f 353.389,74. Penurunan penghasilan SDS pada tahun 1933 tidak kurang dari f 478.172 (*Het Vaderland* edisi 18

September, 1934). Depresi Ekonomi menyebabkan orang-orang kehilangan pekerjaan yang berhubungan dengan industri perkebunan. Pabrik dan perkebunan yang menjadi dituju masyarakat ditutup, sehingga hal ini berpengaruh pada mobilitas penduduk yang menggunakan kereta api. Pada tahun 1936 pabrik gula di Banyumas dibuka kembali dan pendapatan SDS berangsur-angsur membaik meskipun tidak sebesar sebelum tahun 1933. Tahun 1935 dan 1936 SDS mencapai kurang lebih masing-masing f 0,3 juta per tahun. Tahun 1937 dalam tujuh bulan pertama SDS menerima pendapatan kotor f 167.000 dan pada tahun 1938 dalam tujuh bulan pertama mendapat f 202.000 (*De Telegraaf* edisi 8 Juli 1937 dan 10 Agustus 1938).

Adanya isu keretakan dalam manajemen SDS dengan pemegang saham juga menjadi salah satu penyebab kemunduran SDS. Dalam surat kabar *Het Vaderland* edisi 13 Juni 1941 disebutkan bahwa pada tahun 1940 komite dari perwakilan pemegang saham SDS merencanakan penghematan dana f 100.000 dengan melakukan reorganisasi pimpinan SDS. Di tahun 1940 terjadi keretakan antara pihak manajemen SDS dengan pemegang saham. Desember 1940 merupakan akhir kontrak SDS, pada 23 Juni 1941 SDS memutuskan untuk mendapatkan kontrak baru dengan pemegang saham. Pada masa pendudukan Jepang, semua fasilitas diubah menjadi fasilitas militer, termasuk kereta api. Pabrik-pabrik beralih fungsi menjadi pabrik pembuatan alat angkutan senjata dan mesiu yang menyebabkan transportasi kereta api harus mencari muatan. Perusahaan kereta api juga mengurangi *vergunning stelsel* atau izin angkut yang diberikan kepada truk (Tim Telaga Bhakti, 1997:143). Masa ini merupakan masa kemunduran bagi kereta api di Indonesia termasuk di jalur SDS. Ada jalur SDS yang dibongkar yakni Jalur Kebasen (Gambarsari) – Tanjung untuk menyederhanakan jalur dan penghematan, namun jalur Kebasen (Gambarsari) – Maos tetap dipertahankan.

Dibongkarnya beberapa jalur milik SDS mempengaruhi pelayanan trem di Wonosobo. Gambaran keadaan trem *Zuster Maatschappijen* (SCS, SJS, SDS, & OJS) mengenai layanan

interlokal atau antar kota belum bisa dimulai (*De Tijd* edisi 21 November 1946). Beberapa fasilitas milik SDS dirusak Jepang dan angkutan mobil untuk pelayanan di stasiun dibawa Jepang. Jalur kereta api milik SDS ini kemudian dikoordinasi oleh pemerintah. Pemulihan transportasi kereta api ini akan diambil alih oleh pemerintah, tetapi pengoperasiannya akan kembali ke manajemen perusahaan. Adapun mengenai dana yang akan digunakan untuk biaya operasional pada Maret 1942 telah didepositkan di Bank *Java* sehingga dana tersebut masih aman.

Dampak Politik, Sosial Budaya, dan Ekonomi Transportasi Kereta Api di Wonosobo

Peran kereta api dalam menghubungkan tempat yang jauh menjadi dekat juga membuka kemungkinan adanya aktivitas sosial, ekonomi, dan bahkan pertukaran budaya antar tempat tersebut (Setijowarno, 1998:2). Pembangunan jalur kereta api telah menimbulkan pengaruh besar pada posisi kota-kota di Jawa. 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 (Handinoto, 2015:111-112). Kota Hindia Baru biasanya merupakan kota pusat perkebunan, Wonosobo sendiri terkenal akan perkebunan teh, kina, dan tembakaunya. Tahun 1908 - 1945 merupakan masa pergerakan nasional di Indonesia. Tahun 1917-1942 saat kereta api Wonosobo beroperasi juga bertepatan dengan masa pergerakan di Indonesia. Penggunaan kereta api sebagai alat transportasi untuk memudahkan mobilitas organisasi pergerakan sudah dilakukan sejak awal berdirinya organisasi-organisasi pergerakan ini. Pada 23 Maret 1913, SI mengadakan kongres umum kedua di Surabaya yang dihadiri oleh ribuan orang, kereta api di Jawa Timur penuh dengan pengunjung kongres. Di stasiun-stasiun mereka disambut oleh sesama anggota dengan musik (Korver, 1985:23). Jumlah gerakan SI di Wonosobo mencapai 724 orang di tahun 1914 dan tahun 1916 mencapai 861 (Korver, 1985:222). Rata-rata anggota SI merupakan pedagang, pegawai kereta api, pegawai

perkebunan gula dari orang-orang pribumi. Hadirnya kereta api juga mendorong berdirinya perkumpulan-perkumpulan buruh yang menuntut keadilan dan hak para pekerja, seperti salah satu perkumpulan SI tersebut.

Kereta api telah mendorong terjadinya urbanisasi dan menyebabkan terjadinya interaksi sosial yang memungkinkan terjadinya pertukaran budaya. Dari kontak tersebut, masyarakat Wonosobo membawa budaya atau pengaruh Barat tersebut ke lingkungannya dan menerapkan di beberapa aspek. Contohnya, masyarakat yang mulai menggunakan pakaian *ala* Barat. Adanya kereta api juga telah memudahkan mobilitas persebaran agama di Wonosobo. Penyebaran agama Kristen di Wonosobo dipimpin oleh H. van Dijk pada tahun 1903, mereka tidak begitu kesulitan dalam bidang transportasi, rel kereta api membentang dari Maos sampai Banjarnegara dan berdekatan dengan wilayah Wonosobo (*Ledok: Het Zendingsterrein der Gereformeerde Kerken in de Classen Leiden-Den Haag-Woerden door H. van Dijk, Pred. te Zwammerdam. 1903*). Agama Katolik juga berkembang di Wonosobo, pada tahun 1932 berdiri Gereja St. Paulus di Wonosobo. Perkembangan agama Islam di Wonosobo juga semakin kuat. Kereta api secara tidak langsung juga membantu mobilitas perkembangan agama Islam. Seperti yang sudah dijelaskan di atas bahwa organisasi pergerakan Sarekat Islam menyebar di daerah-daerah pedalaman.

Modernisasi suprastruktur pada masa liberal telah memberikan kesempatan baru bagi Indonesia. 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. Masyarakat pribumi yang bekerja di SDS menempati jabatan-jabatan rendah, sedangkan orang-orang Belanda dan Eropa menempati jabatan tinggi. Banyak masyarakat yang mulai berjualan di sekitar stasiun besar SDS dan berjualan di dalam kereta api, tetapi intensitas penjual kaki lima di stasiun Wonosobo hampir tidak ada, karena stasiun Wonosobo merupakan stasiun kecil. Aktivitas di stasiun Wonosobo hanya terbatas pada pelayanan pengangkutan penumpang dan

barang. Wonosobo dikenal sebagai kota wisata, hadirnya kereta api telah memudahkan turis untuk menuju Wonosobo. Perjalanan kereta api yang menawarkan keindahan sungai Serayu telah menambah jumlah turis yang berkunjung ke Wonosobo, sehingga berdiri banyak hotel di Wonosobo dengan reputasi yang tinggi. Beroperasinya kereta api di Wonosobo juga telah meningkatkan perekonomian Wonosobo dalam sektor pariwisata. Semakin meningkatnya permintaan ekspor membuat eksploitasi terhadap tenaga kerja yang bekerja dalam sektor perkebunan semakin meningkat, sedangkan upah yang diterima tidak meningkat.

SIMPULAN

Pembukaan jalur kereta api di Wonosobo dilatarbelakangi oleh permintaan pabrik gula di sekitar Wonosobo yang mengeluhkan kesulitan dalam pendistribusian, namun kemudian masyarakat juga menggunakan kereta api sebagai sarana transportasi umum. Keberadaan kereta api di Wonosobo telah menjadi bagian dari kebutuhan masyarakat Wonosobo. Berbagai masalah yang dihadapi kereta api seperti Depresi Ekonomi dan pendudukan Jepang merupakan kemuduran bagi kereta api di Wonosobo. Kereta api telah mendorong terjadinya perubahan mata pencaharian, urbanisasi, memungkinkan terjadinya pertukaran budaya dan memudahkan mobilitas agama di Wonosobo. Perkembangan kota yang pesat juga mengakibatkan perubahan dalam sektor mata pencaharian.

DAFTAR PUSTAKA

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

- Katam, Sudarsono. 2014. *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*. Bandung: Pustaka Jaya.
- Korver, A.P.E. 1985. *Sarekat Islam Gerakan Ratu Adil?* Jakarta: PT. Grafitipers.
- Pranoto, Suhartono W. 2010. *Teori dan Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sukardi, Tanto. 2014. *Tanam Paksa di Banyumas: Kajian mengenai Sistem, Pelaksanaan, dan Dampak Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- 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.
- Weber, Max. 2015. *Etika Protestan dan Semangat Kapitalisme*. Terjemahan Yusup Priyasudiarja. Yogyakarta: Narasi.

Jurnal

- Basundoro, Purnomo. 2008. Dinamika Pengangkutan di Banyumas pada Era Modernisasi Transportasi pada Awal Abad ke-20. Dalam *Humaniora*. Volume 20. Hal. 63-74.
- Setijowarno, Djoko. 1998. Kinerja Angkutan Kereta Api sebagai Andalan Transportasi Masa Depan. Dalam *Pranata*. Hal. 44-49.

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.delphier.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.delphier.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, 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.