



Stasiun Kereta Api Kedungjati dan Perekonomian Desa Kedungjati Tahun 1966-1989

Vebio Wohing Apiwie[✉], dan Cahyo Budi Utomo

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

Info Artikel

Sejarah Artikel:
Diterima Agustus 2015
Disetujui September 2015
Dipublikasikan Oktober 2015

Keywords:
station, train, economic matters, village.

Abstrak

Stasiun Kedungjati dengan kode (KED) merupakan stasiun kereta api yang terletak di Kedungjati, Grobogan. Stasiun yang terletak pada ketinggian +36 mdpl ini berada di Daerah Operasi (Daop) 4 Semarang. Stasiun Kedungjati diresmikan pada 21 Mei 1873. Arsitektur stasiun ini serupa dengan Stasiun Willem I di Ambarawa, bahkan dulu beroperasi jalur kereta api dari Kedungjati ke Ambarawa, yang sudah tidak beroperasi pada tahun 1978. Pada tahun 1907, stasiun kereta api Kedungjati awalnya dibangun dari kayu dan direnovasi menjadi bata berplester dengan peron berkonstruksi baja dengan atap dari seng setinggi 14,65 cm. Stasiun ini menjadi salah satu tempat untuk meningkatkan perekonomian desa Kedungjati.

Abstract

Kedungjati Station with code (KED) is a train station located in Kedungjati, Grobogan. The station located at an altitude of + 36 mdpl is located in the Operation Area (Daop) 4 Semarang. Kedungjati Station was inaugurated on May 21, 1873. The architecture of this station is similar to Willem I Station in Ambarawa, it used to operate the railway line from Kedungjati to Ambarawa, which was out of operation in 1978. In 1907, the Kedungjati railway station was originally built of wood and renovated into a brick stucco with a steel-constructed platform with a roof of zinc as high as 14.65 cm. This station became one of the places to improve the economy of Kedungjati village.

© 2015 Universitas Negeri Semarang

[✉] Alamat korespondensi:
Gedung C5, Lantai 1 FIS Unnes
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229
E-mail: sejarahunes@gmail.com

ISSN 2252-6633

PENDAHULUAN

Kedungjati merupakan pusat penghasil hutan dengan komoditi utamanya adalah kayu jati. Pada zaman kolonial, Belanda memutuskan untuk membangun stasiun kereta api di Desa Kedungjati Kecamatan Kedungjati yang menghubungkan antara Semarang dengan Surakarta melalui jalur kereta api untuk mempermudah mengangkut dan membawa hasil hutan Kedungjati yang tidak lain adalah kayu jati. Stasiun Kedungjati dengan kode (KED) merupakan stasiun kereta api yang terletak di Kedungjati, Grobogan. Stasiun yang terletak pada ketinggian +36 mdpl ini berada di Daerah Operasi (Daop) 4 Semarang. Stasiun Kedungjati diresmikan pada 21 Mei 1873. Arsitektur stasiun ini serupa dengan Stasiun Willem I di Ambarawa, bahkan dulu beroperasi jalur kereta api dari Kedungjati ke Ambarawa, yang sudah tidak beroperasi pada tahun 1978. Pada tahun 1907, Stasiun Kedungjati awalnya dibangun dari kayu diubah ke bata berplester dengan peron berkonstruksi baja dengan atap dari seng setinggi 14,65 cm.

Stasiun Kedungjati ini kemudian menjadi sebuah tempat untuk berinteraksi antar masyarakat di desa Kedungjati, sehingga muncullah pasar tempat untuk menjual dan membeli kebutuhan masyarakat setempat. Selain pasar, disekitar stasiun kereta api Kedungjati juga terdapat berbagai macam kios, dari tempat makan, kios kelontong, hingga kios untuk menjual kebutuhan sehari-hari. Pasang surutnya peran dan fungsi stasiun kereta api Kedungjati dimulai sejak tahun 1966, dimana peran dan fungsi stasiun kereta api Kedungjati tidak hanya menjadi tempat berdagang serta menaikkan dan menurunkan penumpang dari kereta api saja, tetapi juga menjadi tempat berkumpulnya warga desa Kedungjati hingga warga dari luar desa Kedungjati untuk melakukan acara-acara hiburan. Selain acara-acara hiburan, stasiun kereta api Kedungjati juga berfungsi untuk tempat berolahraga warga yang notabene di desa Kedungjati belum terdapat tempat untuk melakukan olahraga, sehingga kepala desa Kedungjati pada saat itu, Bachroen Prajitno

(masa tugas 1966 hingga tahun 1989) memanfaatkan stasiun kereta api Kedungjati sebagai tempat berolahraga warga desa Kedungjati, bahkan beliau juga memprakarsai untuk membuat garis-garis batasan untuk olahraga satu dengan yang lainnya.

Oleh karena pembahasan di atas, penulis melakukan penilitian yang fokus kepada stasiun kereta api Kedungjati dan perannya dalam kehidupan ekonomi masyarakat desa Kedungjati dan menitik beratkan pada temporal tahun 1966 hingga tahun 1989. Pada tahun tersebut terjadi banyak kejadian yang menjadi alasan penulis melakukan penelitian pada stasiun kereta api Kedungjati dan desa Kedungjati. Tujuan penulis melakukan penelitian ini adalah (1) Untuk mengetahui mengenai sejarah dari stasiun kereta api Kedungjati. (2) Mengetahui keadaan desa Kedungjati di tahun 1966-1989. (3) Mengetahui peranan dari stasiun kereta api Kedungjati terhadap pertumbuhan ekonomi desa Kedungjati di tahun 1966-1989. Manfaat teoritis maupun praktis dalam penelitian ini adalah (1) Menumbuhkan niat untuk mempelajari dan mengetahui lebih dalam lagi tentang stasiun kereta api Kedungjati, baik sejarah, peranan, dan eksistensi stasiun kereta api Kedungjati. (2) Pembaca dapat mengetahui tentang peranan dan fungsi stasiun kereta api Kedungjati terhadap perekonomian masyarakat desa Kedungjati pada tahun 1966-1989. (3) Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi atau acuan bagi penelitian selanjutnya. (4) Memberikan pengalaman yang dalam dan menarik bagi penulis untuk mengakaji stasiun kereta api Kedungjati dan perannya dalam masalah perekonomian masyarakat desa Kedungjati pada era tertentu.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa buku untuk menunjang penyusunan penelitian, salah satunya adalah buku yang berjudul "Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2" oleh Tim Telaga Bakti Nusantara pada tahun 1997. Buku ini sangat memberikan inspirasi bagi penulis dalam penyusunan penelitian, karena di dalam buku ini membahas sejarah perkeretaapian di Indonesia yang mana sangat bermanfaat bagi penulis. Di

dalam buku Sejarah Perekeretaapian Indonesia Jilid 2 ini bercerita tentang perkeretaapian di Indonesia alat perjuangan pada permulaan revolusi kemerdekaan Indonesia. Selain hal tersebut, buku ini juga membahas tentang pasang surutnya eksistensi pertekeraapian di Indonesia yang pada masa itu, perkeretaapian di Indonesia dikuasai oleh pemerintahan Belanda.

Menurut I Gde Widja (1989), dalam bukunya "Sejarah Lokal Suatu Prespektif dalam Pengajaran Sejarah", setiap anggota masyarakat, baik yang tinggal di kota ataupun di desa akan terkait dengan gejala perkembangan ekonomi serta masalah kesejahteraan ekonominya. Secara lebih khusus pusat perhatian sejarah ekonomi suatu daerah adalah yang bersifat terapan yang berkembang menuju dua arah. Arah yang pertama adalah berkembangnya minat yang besar pada studi yang menyangkut pertumbuhan ekonomi. Ini akan menarik perhatian dari negara-negara yang berkembang yang merasakan ketinggalan dari negara-negara yang sudah maju. Arah yang lain adalah perkembangan sejarah ekonomi adalah terapan non-ekonomi, yang memperhatikan latar belakang, nilai budaya suatu masyarakat, dan unsur sosio-kultural, seperti sejarah lokalnya.

METODE

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode historis. Metode historis merupakan proses menguji dan menganalisa secara kristis rekaman dan peninggalan masa lampau (Gottschalk, 1985). Menurut Gottschalk ada 4 langkah dalam prosedur penelitian sejarah, yaitu heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. (1) Heuristik atau mengumpulkan sumber adalah tahap lanjutan setelah tema dipilih. Heuristik berasal dari kata *Heuriskein* dalam bahasa Yunani yaitu memperoleh, sehingga heuristik adalah kegiatan sejarawan untuk mengumpulkan data sumber (Reiner, 1997:113). (2) Verifikasi data atau biasa disebut kritik sumber. Kritik sumber dibedakan menjadi dua, kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern bertugas menjawab tiga pertanyaan yaitu apakah sumber-sumber itu memang sumber-sumber yang

kita kehendaki? Apakah sumber-sumber ini asli atau turunan? Apakah sumber sejarah itu masih utuh atau sudah berubah? (Notosuman, 1978: 39). Kritik interen dilaksanakan untuk menentukan bahwa sumber yang telah didapatkan merupakan sumber yang dicari. Kritik interen dilaksanakan untuk membuktikan kesaksian yang diberikan suatu sumber dapat dipercaya. Kritik interen dapat ditempuh dengan mengadakan penelitian terhadap sumber-sumber yang didapatkan dan membanding-bandingkan data dari berbagai sumber (I Gde Widja, 1989:24). (3) Interpretasi. Interpretasi adalah proses dimana data-data saling dikaitkan (Wasino, 2007:73). (4) Historiografi atau penulisan penelitian, adalah tata cara penulis memaparkan dan menuliskan hasil dari penelitian sejarah yang telah dilakukan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kecamatan Kedungjati merupakan kecamatan urutan pertama paling selatan di Kabupaten Grobogan dengan 12 dusun (Karanglangu, Panimbo, Deras, Kentengsari, Ngombak, Prigi, Kedungjati, Klitikan, Padas, Kalimaro, Jumo, dan Wates) dan jumlah RT/RW adala 319 RT, 82 RW/Dusun. Desa Kedungjati adalah pusat perekonomian dan pemerintahan Kecamatan Kedungjati serta merupakan perbatasan antara kabupaten Semarang dan kabupaten Grobogan di bagian selatan. Kedungjati adalah penghubung Salatiga dan Purwodadi melalui jalan darat, serta menghubungkan Semarang dan Surakarta melalui jalur kereta api. Desa Kedungjati merupakan suatu daratan disertai perbukitan, dan bertanahkan kapur dengan kelerengan 0° sampai dengan 8° , serta berada pada ± 36 mdpl.

Iklim di desa Kedungjati sendiri adalah iklim tropis. Musim kemarau dan musim penghujan silih berganti sepanjang tahun. Suhu udara minimum 16°C dan suhu maksimum 38°C . Perubahan suhu yang mencolok ini dikarenakan desa Kedungjati berada pada perbukitan dan dikelilingi oleh hutan jati yang masih aktif hingga sekarang. Jumlah curah hujan selama tahun 1978 sampai dengan 1988 adalah 2,084 mililiter dan

jumlah musim penghujan setiap tahunnya 101 hari, lebih sedikit dibandingkan dengan jumlah musim kemarau. Tingkat kesuburan tanah di desa Kedungjati dapat dikatakan bagus untuk ditanami palawija dan jagung, tetapi tidak untuk padi-padian. Tetapi tidak sedikit dari penduduk Desa Kedungjati yang memilih untuk membudidayakan pohon jati dan pohon mahoni untuk dijadikan tabungan dan investasi masa depan.

Berbagai sumber daya alam yang ada (sungai dan air tanah) dimanfaatkan dengan baik oleh penduduk desa Kedungjati, baik untuk kebutuhan sehari-hari dalam rumah tangga, pertanian, industri, tenaga listrik, dan lain sebagainya. Di desa Kedungjati terdapat salah satu stasiun kereta api tertua di pulau Jawa, yaitu stasiun kereta api Kedungjati yang diresmikan pihak pemerintah Belanda pada tanggal 21 Mei 1873. Stasiun kereta api Kedungjati ini dibangun enam tahun setelah jalur kereta api Semarang-Tanggung yang merupakan jalur pertama yang beroprasi dipulau Jawa beroprasi pada tahun 1867. Jalur tersebut diteruskan menjadi jalur Semarang-Yogyakarta melalui solo agar lebih menguntungkan bagi kepentingan militer Belanda pada masa itu, serta pengangkutan hasil hutan, yang mana pada desa dan kecamatan Kedungjati memiliki hutan yang sangat luas dan merupakan penghasil kayu jati terbesar di Jawa Tengah, sehingga pemerintah Belanda memerintahkan untuk dibangunnya stasiun kereta api Kedungjati di desa Kedungjati, untuk mengangkut hasil hutan yang berupa kayu jati dari desa Kedungjati menuju Yogyakarta melalui Solo (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:10).

Perekertaapian di Indonesia mengalami perubahan pemerintahan pada tahun 1966 dan merubah beberapa kebijakan. Kebijakan tersebut juga dirasakan di stasiun kereta api Kedungjati. Pada tahun 1966 sampai dengan tahun 1970, stasiun kereta api Kedungjati tidak ada penambahan atau penerimaan pegawai. Pada tahun 1966, sebanyak 35 orang pegawai yang bekerja di stasiun kereta api Kedungjati, dan pada tahun 1970, berkurang menjadi 15 pegawai. Pengurangan pegawai tersebut dilakukan dengan cara memensiunkan pegawai yang sudah

berumur 55 tahun, dan mendapat gaji pensiun sesuai dengan ijazah pendidikan terakhir. Stasiun kereta api Kedungjati memiliki 6 jalur rel dan 24 wesel disetiap persimpangan jalur. Sebelum tahun 1968, setiap gardu wesel dioperasikan oleh 1 orang pegawai. Tetapi setelah berubahnya sistem pada tahun 1966 (masuk ke setasiun kereta api Kedungjati tahun 1968), wesel ditempatkan secara terpusat di stasiun dan dioperasikan oleh 1 hingga 2 orang pegawai.

Jalur-jalur yang berada di stasiun kereta api Kedungjati memiliki tujuan masing-masing. Di jalur utama dan kedua, difungsikan untuk kereta api yang menuju ke Semarang atau Jakarta. Jalur ketiga dan keempat difungsikan untuk kereta api yang menuju ke Solo atau Jawa Timur, jalur kelima difungsikan untuk jalur kereta api Tuntang-Kedungjati, sedangkan jalur keenam, difungsikan untuk kereta lokal Kedungjati-Ambarawa. Dengan dikeluarkannya UU No. 9 tahun 1969 tanggal 1 Agustus dan PP No. 61 tahun 1971 tanggal 15 September 1971, maka bentuk PNKA berubah menjadi PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) (Yayasan Pusaka Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1995:19).

Pasang surut perekertaapian di Indonesia dimulai pada tahun 1977 sejak ditutupnya jalur kereta api Kedungjati-Tuntang dan juga penutupan jalur kereta api Kedungjati-Ambarawa pada tahun 1978 yang diakibatkan sepinya penumpang yang menggunakan kereta api jalur tersebut. Adanya stasiun kereta api Kedungjati juga membawa dampak sangat positif bagi masyarakat sekitarnya. Salah satunya dibidang perekonomian. Hal tersebut dikarenakan banyaknya masyarakat desa Kedungjati yang mencari nafkah di stasiun kereta api Kedungjati. Sebagian besar dari mereka bermata pencaharian sebagai kuli panggul di stasiun, pegawai kereta api yang ditempatkan di stasiun kereta api Kedungjati, penjual yang menjajakan dagangannya di sekitar stasiun, penjual hasil bumi seperti palawija ke Ambarawa, hingga pedagang kayu hasil hutan atau batuan hasil sungai yang dijual hingga ke luar daerah Kedungjati, seperti Solo, Klaten dan Yogyakarta. Bahkan para penjual hasil hutan dan

hasil sungai berpenghasilan hingga dua kali lipat dari gaji para pegawai perkeretaapian setiap sekali mengirim barang dagangannya. Setiap bulan, para pedagang tersebut dapat mengirim dagangannya dua hingga tiga kali.

Akibat ramainya perdagangan kayu hasil hutan dan batuan hasil sungai, di sekitar stasiun kereta api Kedungjati pun dibangun tempat-tempat pengepul kayu dan batuan, dan juga dibangun rel yang menuju tempat-tempat pengepul kayu dan batuan tersebut. Karena ramainya perdagangan kayu dan batuan pada saat itu, tidak sedikit kayu dan batuan yang menjadi menumpuk di gudang atau tempat pengepul kayu dan batuan tersebut. Kereta api yang mengangkut kayu dan batuan itu menggunakan gerbong khusus. Para pedagang bisa menyewa satu hingga tiga gerbong sekali mengirim dagangannya. Tidak sedikit dari para pegawai PJKA yang melepaskan pekerjaannya sebagai pegawai PJKA untuk menjadi pedagang kayu dan hasil sungai berupa batuan kerikil, karena dirasa berdagang hasil hutan dan hasil sungai lebih menguntungkan daripada menjadi pegawai perkeretaapian. Hal tersebut dikarenakan potensi alam desa Kedungjati yang kaya dan subur akan hasil hutan berupa kayu jati. Tidak sedikit dari para pegawai perkeretaapian beralih mata pencarian sebagai penjual kayu jati yang dijual ke Solo, Klaten, dan Yogyakarta. Pengaruh dari ramainya perdagangan kayu dan batuan pada waktu itu, bermunculanlah para kuli panggul untuk membantu mengangkat kayu dan batuan menuju gerbong kereta api. Keberadaan kuli panggul di stasiun kereta api Kedungjati dirasa cukup berpengaruh, karena sangat membantu kinerja para pegawai perkeretaapian di stasiun kereta api Kedungjati.

Selain untuk berhentinya kereta api barang, stasiun kereta api Kedungjati juga difungsikan untuk tempat menaikkan dan menurunkan penumpang yang hendak bepergian ke luar Kedungjati. Akibatnya, tidak sedikit dari warga dan masyarakat desa Kedungjati yang membuka kios warung makan dan warung kelontong di sekitar stasiun kereta api Kedungjati untuk mencukupi kehidupannya. Bahkan, kepala stasiun dan kepala desa Kedungjati pun memberi

ruang di sekitar ruang tunggu untuk digunakan sebagai tempat para pedagang kelontong dan kios warung makan untuk membuka usahanya, sehingga dirasa bagi masyarakat sekitar hal ini sangat menguntungkan. Pada tahun 1980, berbagai macam kereta api mulai masuk ke stasiun kereta api Kedungjati untuk melayani penumpang yang hendak bepergian. Dari kereta api kelas ekonomi hingga kelas eksekutif pun singgah di stasiun kereta api Kedungjati. Kereta api tersebut berasal dari Jawa Timur dan menuju ke Jakarta. Akibat adanya kereta api langsung yang berhenti di stasiun kereta api Kedungjati, tidak sedikit warga dan masyarakat desa Kedungjati yang bepergian ke Jakarta dan mencari pekerjaan di sana, sehingga secara tidak langsung, hal tersebut menambah dana memperbaiki kondisi perekonomian desa Kedungjati.

Sejak masuknya kereta api ekonomi hingga eksekutif dari Jawa Timur menuju Jakarta, dan singgah di stasiun kereta api Kedungjati, para pedagang di sekitar stasiun pun merasakan dampak positif. Para penumpang kereta api dari Jawa Timur menuju Jakarta yang singgah di stasiun kereta api Kedungjati menjadi keuntungan tersendiri bagi para pedagang di stasiun kereta api Kedungjati. Selain itu, warga sekitar stasiun kereta api pun mulai banyak yang menjadi penjual di atas gerbong kereta api, dan menjual berbagai macam makanan yang sudah siap makan. Ramainya lalu lintas perkeretaapian di stasiun kereta api Kedungjati pada tahun 1980, membuat banyaknya orang-orang dan pendatang baru yang memutuskan untuk bertempat tinggal di desa Kedungjati, dan menikah dengan warga desa Kedungjati. Akibatnya, populasi masyarakat desa Kedungjati mulai padat. Hal tersebut dimanfaatkan kepala desa Kedungjati untuk lebih menggunakan stasiun kereta api Kedungjati sebagai tempat untuk melakukan berbagai acara desa. Selain menjadikan para pedagang di sekitar stasiun kereta api Kedungjati semakin berkembang perekonomiannya, juga untuk menarik pengunjung yang berasal dari para penumpang kereta api jurusan Jawa Timur menuju ke Jakarta yang singgah di stasiun kereta api Kedungjati.

Semakin padatnya desa Kedungjati, terminal Kedungjati yang sebelumnya hanya untuk mobil angkutan umum, sejak tahun 1985 mulai masuk bus yang beroperasi dari Kedungjati-Gubug, Kedungjati-Semarang, dan Kedungjati-Salatiga. Akibat masuknya bus antar kecamatan bahkan antar kabupaten ini, semakin banyak warga desa Kedungjati yang berjualan di pasar Gubug ataupun pasar Salatiga. Selain itu, peranan kepala desa Kedungjati pada saat itu juga sangat berpengaruh. Atas kebijakan kebijakannya lah, desa Kedungjati dapat berkembang. Bahkan pada periode tahun 1984/1985, desa Kedungjati mendapat penghargaan dari gubernur Jawa Tengah atas desa juara harapan se-Provinsi Jawa Tengah dalam hal peranan membantu gubernur Jawa Tengah (Piagam Tanda Penghargaan Pembantu Gubernur Jawa Tengah No: 414.4/08/1984).

SIMPULAN

Desa Kedungjati, kecamatan Kedungjati merupakan daerah di ujung selatan yang secara administratif wilayahnya berada di kabupaten Grobogan. Desa Kedungjati dikenal dengan hasil hutannya yang melimpah yang berupa pohon kayu jati. Hal ini dimanfaatkan oleh pemerintah Belanda untuk mengambil hasil hutan desa Kedungjati yang melimpah tersebut. Pada tahun 1873, pemerintah Belanda meresmikan sebuah stasiun kereta api di desa Kedungjati, yang mana akan memudahkan pihak Belanda untuk mengakut hasil hutan tersebut dengan mudah dan dengan jumlah yang besar dikirim ke luar daerah desa Kedungjati.

Stasiun Kedungjati dengan kode (KED) merupakan stasiun kereta api yang terletak di Kedungjati, Grobogan. Stasiun yang terletak pada ketinggian +36 mdpl ini berada di Daerah Operasi (Daop) 4 Semarang. Stasiun Kedungjati diresmikan pada 21 Mei 1873. Arsitektur stasiun ini serupa dengan Stasiun Willem I di Ambarawa, bahkan dulu beroperasi jalur kereta api dari Kedungjati ke Ambarawa, yang sudah tidak beroperasi pada tahun 1978. Pada tahun 1907, stasiun kereta api Kedungjati yang tadinya dibangun dari kayu diubah ke bata berplester

dengan peron berkonstruksi baja dengan atap dari seng setinggi 14,65 cm. Stasiun kereta api Kedungjati memiliki peran yang sangat penting bagi masyarakat desa Kedungjati. Kelangsungan hidup masyarakat desa Kedungjati banyak dilakukan di stasiun kereta api Kedungjati untuk berinteraksi. Stasiun kereta api Kedungjati juga menjadi lahan untuk memperbaiki kehidupan perekonomian masyarakat desa Kedungjati dan dirasa keberadaan stasiun kereta api Kedungjati di desa Kedungjati sangat menguntungkan bagi masyarakat sekitar. Karena stasiun kereta api Kedungjati menjadi tempat mencari rejeki setelah pasar Kedungjati bagi masyarakat sekitar.

Pada tahun 1977 menjadi titik awal kemerosotan para pedagang di sekitar stasiun kereta api Kedungjati, karena ditutupnya jalur kereta api Kedungjati-Tuntang, dan disusul penutupan jalur kereta api Kedungjati-Ambarawa tahun 1978. Penurunan jumlah penumpang akibat ditutupnya dua jalur yang hampir bersamaan ini juga berdampak pada para pedagang di sekitar stasiun kereta api Kedungjati, karena penurunan jumlah penumpang yang singgah di stasiun kereta api Kedungjati juga akan berdampak penurunan jumlah pembeli. Sehingga tidak sedikit para pedagang yang memilih untuk berjualan di pasar Kedungjati, menjadi petani yang mengerjakan lahan milik orang, ataupun memilih untuk gulung tikar. Pada tahun 1980-an, stasiun kereta api Kedungjati menjadi tempat persinggahan kereta api bisnis, eksekutif, maupun ekonomi yang menuju Jakarta dari Jawa Timur. Hal ini disambut baik dan antusias oleh masyarakat desa Kedungjati dan sekitarnya, terlebih bagi para pedagang yang masih berjualan di kios-kios di sekitar stasiun kereta api Kedungjati. Selain memudahkan masyarakat untuk melakukan perjalanan ke Jawa Timur maupun Jakarta, adanya kereta api ini juga dimanfaatkan para pemuda untuk mencari kerja ke Jakarta. Jelas saja ini membuat peningkatan perekonomian bagi keluarga yang pemudanya berangkat mencari kerja di Jakarta, bahkan tidak sedikit dari mereka yang pulang membawa istri dan tinggal menetap di desa Kedungjati.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Taufik. 1985. *Ilmu Sejarah dan Historiografi, Arah dan Prespektif*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Abdurrahman, Dudung. 1999. *Metode Penelitian Sejarah*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu.
- Garraghan, Gillbert. J.. 1957. *A Guie to Historical Method*. New York: Fondham University Press.
- Gottschalk, Louise. 1983. *Mengerti Sejarah (Terjemahan Nugroho Notosusanto)*. Jakarta: UI-Press.
- Kartodirdjo, Sartono. 1993. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: Gramedia.
- Kuntowijoyo. 2003. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Reiner, G.J. 1997. *Metode dan Manfaat Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1986. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Percetakan Angkasa.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2*. Bandung: Percetakan Angkasa.
- Wasino. 2007. *Dari Riset Hingga Tulisan Sejarah*. Semarang: UNNES PRESS.
- Widja, I. Gde. 1989. *Sejarah Lokal Suatu Prepektif Dalam Pengajaran Sejarah*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jendral Pendidikan.