**HANCURNYA PERKERETAAPIAN DI MAGELANG PASCA NASIONALISASI**

**1957-1970an**

**RANCANGAN PROPOSAL PENELITIAN**



Oleh:

**...................................**

**12/335984/SA/16753**

**JURUSAN ILMU SEJARAH**

**FAKULTAS ILMU BUDAYA**

**UNIVERSITAS GADJAH MADA**

**20...**

**BAB I**

**PENDAHULUAN**

**1.1 Latar Belakang Penelitian**

*“*as the production of new export commodities accelerated, colonial governments also became much more aware of the need for better infrastructure and for disciplined labor force prepared to work long hours under ardvous conditions. Ports, roads , and railways were increasingly provided by governments , using revenues raisedlocally through taxes and monopolies and also from foreign loans*”[[1]](#footnote-1)*

(…………………………………)

(Booth, 2007:13)

Hadirnya sarana transportasi seperti kereta api pada awalnya di dasari oleh kebutuhan akan alat angkutan yang lebih efisien dari hewan–hewan pengangkut komoditas[[2]](#footnote-2). Komoditas pada wilayah–wilayah pedalaman (*hinterland*) mengalami kesulitan pengangkutan hingga bertumpuk–tumpuk sehingga hasil bumi menumpuk sampai berbulan – bulan dan membusuk karenan tidak terangkut , hewan–hewan pengangkut juga banyak yang meninggal di perjalanan akibat berat beban barang yang harus dibawa amatlah berat[[3]](#footnote-3). Keterlambatan–keterlambatan ini agaknya membuat beberapa komuditas menjadi tidak cepat sampai untuk di pasarkan kembali.

Hal ini sepertinya juga terjadi di Jawa Tengah , dimana Jawa Tengah merupakan daerah dengan tradisi manufaktur yang kuat sebagai mata pencaharian sampingan petani selain bertani[[4]](#footnote-4). Disamping itu, sector perdagangan yang ada di Jawa Tengah tergolong tinggi dimana Jawa Tengah berpartisipasi besar dalam kegiatan komersil baik dalam skala besar maupun kecil[[5]](#footnote-5). Hal tersebut memungkinkan Jawa Tengah untuk membutuhkan sarana transportasi yang lebih efektif demi menunjang kegiatan perdagangan tersebut.

Magelang merupakan salah satu daerah di Jawa Tengah yang termasuk dalam wilayah Kedu ,dimana Kedu merupakan daerah *Hinterland* yang mempunyai beberapa hasil pertanian dan perkebunan komoditas yang diperdagangkan pada saat itu[[6]](#footnote-6). Untuk memasarkan komoditas ,beberapa masyarakat pribumi di daerah Kedu masih menggunakan jasa angkutan tradisional untuk jarak dekat , seperti dari purworejo menuju ke daerah Salaman , sementara untuk ke Semarang , jasa angkutan tradisional seperti gerobag dianggap kurang efektif karena memakan waktu sampai 20 hari[[7]](#footnote-7). Dengan adanya sarana transportasi kereta api , hal–hal seperti itu dapat diatasi serta dapat memudahkan mobilitas penduduk, dimana stasiun kereta api pada nantinya berfungsi dua hal yaitu untuk menaikkan serta menurunkan barang dan penumpang[[8]](#footnote-8) .

Pada tanggal 28 Agustus 1862 Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan konsesi yang berisi tentang pelegalan perpanjangan rel kereta api dari Semarang yang rencananya akan melalui Bumbung , Temanggung , Tempuran ke Selatan menuju Surakarta setelah adanya pengajuan permintaan NISM (Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschapij) kepada pemerintah dengan memeberikan jaminan bunga sebesar 5%[[9]](#footnote-9). Dengan perpanjangan ini, Tempuran yang merupakan wilayah Magelang memiliki akses yang lebih mudah dengan adanya perpanjangan rel tersebut. Magelang sendiri sudah mulai dilewati oleh kereta api sejak diberlakukannya tanam paksa pada tahun 1830-1870 dimana merupakan jalan afdeling dari Purworejo yang bilamana jalur yang melewati magelang ini ditarik ke selatan maka akan sampai di Yogyakarta[[10]](#footnote-10). Pada tahun 1862 ruas jalan kearah Salaman Magelang juga mendapat perhatian dimana fokus dari perpanjangan jalur kereta api adalah agar ekonomi di Magelang tidak terisolasi serta mempermudah mobilitas militer pada tahun tersebut[[11]](#footnote-11). Perpanjangan jalur kereta api ini kembali dilakukan di Magelang pada tahun 1905 dengan pembangunan rel sepanjang 160 km yang menghubungkan Magelang – Karanganyar melalui afdeling Purworejo[[12]](#footnote-12). Terdapat bekas tiga stastiun di Magelang yaitu Stasiun Kebonpolo yang terletak di dekat pasar Kebonpolo , Stasiun Blabak , yang jaraknya tidak jauh dari pabrik kertas blabak serta daerah ketep , dan Stasiun yang berada di daerah Salaman yang sekarang merupakan daerah Kabupaten Magelang. Mengingat lokasinya yang dekat dengan daerah ketep dan pabri kertas , Stasiun Blabak sepertinya digunakan sebagai pemberhentian gerbong–gerbong yang mengangkat hasil–hasil bumi sementara stasiun yang berada di Salaman mengangkut penumpang dan hasil pertanian, Stasiun Kebonpolo yang dekat dengan pasar menjadi pemberhentian gerbong-gerbong kereta api yang mengangkut penumpang[[13]](#footnote-13)

Kereta api yang melalui Magelang–Yogyakarta bahkan masih beroperasi seperti biasa di saat terjadinya Revolusi Fisik[[14]](#footnote-14).

Pada tahun 1970an, kereta api jalur Semarang–Magelang–Surakarta ditutup[[15]](#footnote-15). Penutupan jalur kereta api di masa Orde Baru ini lantaran kereta api dianggap kalah saing dengan angkutan-angkutan umum baru yang ada seperti bus dan angkutan kota[[16]](#footnote-16).

**Rumusan Masalah dan Ruang Lingkup**

Berdasarkan latar belakang diatas , penelitian ini ditujukan untuk menjawab beberapa pertanyaan tentang beberapa hal yang menyangkut perkeretaapian di wilayah Magelang. Salah satu pertanyaan besar dalam penelitian ini adalah jika memang pada tahun 1970an jalur kereta api yang melalui Magelang ditutup karena dianggap kalah saing dengan angkutan kota yang saat itu ada[[17]](#footnote-17), lalu apa saja faktor yang menyebabkan kemunduran perkeretaapian pada saat itu sehingga menimbulkan penutupan jalur kereta api khususnya yang melintasi Magelang.

Asumsi dasar penulis ,Stasiun Blabak yang merupakan tempat pemberhentian gerbong-gerbong kereta api yang mengangkut hasil–hasil bumi untuk dibawa ke Semarang biasanya akan mempunyai penghasilan yang lebih dibanding Stasiun pemberhentian kereta api yang hanya difungsikan untuk menaik-turunkan penumpang. Jika asumsi ini benar , lalu mengapa Stasiun Blabak ikut pula ditutup mengingat fungsinya yang menguntungkan mobilisasi perdagangan pada saat itu. Lalu adakah hubungan ditutupnya jalur perkeretaapian di Magelang dengan pencanangan Periode rehabilitasi dan pemulihan oleh Orde Baru pada tahun 1966 – 1970[[18]](#footnote-18).

Ruang lingkup penelitian ini mengambil cakupan spasial di daerah Magelang , Jawa Tengah dengan tiga stasiun yang ada di dalamnya yaitu Stasiun Blabak , Stasiun Salaman serta Stasiun Kebonpolo. Sementara untuk cakupan temporal , penelitian ini akan dimulai pada tahun 1950-an sampai dengan tahun 1970-an. Dimana pada tahun 1970-an, pemerintah Indonesia memulai langkahnya untuk menasionalisasi perusahaan – perusahaan asing milik Belanda di Indonesia seperti yang terjadi pada tanggal 3 Desember tahun 1957 dimana Koninklijke Paketvaart Maatschapij dinasionalisasi menjadi PELNI[[19]](#footnote-19) dan diakhiri pada tahun 1970-an dengan ditutupnya jalur- jalur kereta api yang melewati wilayah Magelang seperti sudah disebutkan tadi.

**Metode Penelitian dan Sumber**

Metode penelitian dalam tulisan ini menggunakan merujuk pada metode penelitian yang terdapat pada buku Prof. Dr. Kuntowijoyo Pengantar Ilmu Sejarah yaitu dimulai dengan pemilihan topik , pengumpulan sumber , dilanjutkan dengan verifikasi ( kritik sejarah serta keabsahan sumber ) , interpretasi , analisis dan sintesis lalu dilanjutkan dengan yang terakhir yaitu penulisan .

Sumber yang digunakan dalam penelitian ini akan meliputi dua sumber , yaitu primer dan sekunder.

**Tinjauan Pustaka**

Untuk tinjauan pustaka , penelitian ini akan menggunakan hasil penelitian Musadad , Arsitektur dan Fungsi Stasiun Kereta Api Bagi Perkembangan Kota Purworejo Tahun 1901 - 1930[[20]](#footnote-20). Dalam hasil penelitian tersebut , Musadad tidak hanya memberikan gambaran tentang fungsi stasiun kereta api yang berada di Purworejo , namun juga beberapa di wilayah Kedu termasuk Magelang. Hanya saja Musadad lebih menekankan pada fungsi dan tata letak stasiun yang berada di Purworejo serta hanya sedikit membahas tentang daerah Kedu dan serta fungsi stasiun dari segi ekonomi.

Selain itu , penulis juga menggunakan tulisan skripsi Hernawan Tedy , Di Bawah Bayang – Bayang Modernitas : Orang – orang Indo Di Kota Magelang , 1906 – 1942[[21]](#footnote-21). Dalam skripsi tersebut , Hernawan Tedy mengkaji tentang gaya hidup orang – orang yang tinggal di kota Magelang pada abad ke – 20. Penelitian ini sebenarnya sudah banyak membantu dalam menggambarkan keadaan Magelang di abad ke - 20 dimana dari penjelasan gaya hidup tersebut , dapat diketahui bagaimana gaya hidup orang – orang di wilayah Magelang mempengaruhi pola konsumsi yang ada pada masyarakat di abad ke – 20.

Buku kedua , penelitian ini akan menggunakan tulisan Imam Subarkah, Sekilas 125 tahun Kereta Api Kita 1867 – 1992 . Buku tersebut memperlihatkan catatan seorang pegawai KAI yang menulis tentang sejarah perkeretaapian dari sejak Netherlandsch Indische hingga sesudah kemerdekaan Indonesia. Dalam tulisan Imam Subarkah ini diperoleh banyak informasi tentang perpanjangan – perpanjangan rel kereta api yang terjadi di daerah – daerah di Hindia Belanda termasuk di daerah Kedu dan Magelang.

Buku ketiga karya Bondan Kanumoyoso, *Sejarah Nasionalisasi Perusahaan Belanda di Indonesia*[[22]](#footnote-22), dimana dia berbicara mengenai nasionalisasi – nasionalisasi yang terjadi pasca kemerdekaan. Ini menjadi penting mengingat periode pada penelitian ini yang diambil pada masa – masa terjadinya nasionalisasi.

Buku selanjutnya adalah terbitan Kementerian Badan Usaha Milik Negara RI, *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN; dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional*[[23]](#footnote-23). Dimana buku ini juga menjelaskan hal yang hampir sama seperti buku sebelumnya. Hanya saja buku ini merupakan buku terbitan pemerintah. Perbedaan lainnya hanya berada pada tersedianya data statistik yang lebih banyak.

Selain itu penelitian ini juga akan menggunakan beberapa buku – buku yang relevan , arsip yang relevan yang berada di ANRI , Perpusnas , Arsip – asrip yang berada di PT KAI , wawancara dengan beberapa narasumber yang masih bermukim di sekitar stasiun di Magelang jika memungkinkan , serta karya – karya ilmiah serupa di wilayah lain jika ada.

**Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor – faktor serta penyebab dari kemunduran perkeretaapian di Magelang yang berujung pada ditutupnya rel kereta api yang melalui daerah Magelang.

Selain itu , penelitian ini juga ditujukan untuk menambah literature tentang perkeretaapian yang ada di daerah Magelang pada khusunya serta Indonesia pada umumnya.

**Sistematika Penulisan**

Tulisan ini akan terdiri dari lima bab yang beberapa mungkin akan mempunyai bab. Bab pertama merupakan pengantar yang terdiri dari latar belakang , dimana penulis memberikan alasan ditulisnya penelitian ini. rumusan masalah dan ruang lingkup , metode penelitian dan sumber serta tujuan diadakannya penelitian ini.

Bab II penulis akan terdiri dari beberapa sub bab , dimana penulis akan menjelaskan tentang sejarah berdirinya kota magelang sebagai penjelasan dasar mengenai magelang , letak serta wilayah magelang , dan pembukaan jalur rel kereta api yang pertama kali di buka di Magelang. Pemilihan sub bab dalam bab II bertujuan untuk melihat kondisi awal kota Magelang setelah masuknya kereta api di wilayah tersebut pada masa itu.

Bab III dari penelitian ini akan ditulis secara kronologis. Bab III terdiri dari dua sub bab yang akan menjelaskan tentang kondisi Stasiun Kereta Api di Magelang setelah mengalami nasionalisasi , kondisi kota serta kabupaten Magelang seusai kemerdekaan .

Pada bab IV akan dijelaskan secara kronologis , terdiri dari dua sub bab , yang masing – masing akan menjelaskan mengenai kawasan ekonomi di sekitar stasiun kereta api di Magelang setelah dinasionalisasi serta factor penyebab kemunduran perkeretaapian di Magelang serta kebijakan – kebijakan pemerintah yang mempengaruhi saat itu.

Sementara Bab V merupakan kesimpulan dari semua bab – bab terdahulu. Pada bab ini , diharapkan berisi jawaban – jawaban atas semua pertanyaan penelitian.

**Rancangan Jadwal Penelitian**

|  |  |
| --- | --- |
| **Nama kegiatan** | **Waktu pelaksanaan** |
| Pemilihan Topik | 2 minggu |
| Penentuan Judul | 2 minggu |
| Penelitian dan pengumpulan sumber | 2 bulan |
| Kritik Sumber | 1 bulan |
| Penulisan | 3 bulan |

**Daftar Pustaka**

1. Anne E Booth , *Colonial Legacies Economic and Social Development in East and South East Asia,* University of Hawai’i Press, 2007.  [↑](#footnote-ref-1)
2. Imam Subarkah , *Sekilas 125 tahun Kereta Api Kita 1867 – 1992,* hlm. 5 [↑](#footnote-ref-2)
3. James L. Cobban, Kampongs and Conflict in Colonial Semarang dalam Journal of Southeast Asian Studies, Vol. 19, No. 2 (Sep., 1988), hlm. 266-291 [↑](#footnote-ref-3)
4. J. Thomas Linblad , *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia Berbagai Tantangan Baru.* ( Jakarta : Pustaka LP3ES Indonesia , 1991 ) hlm. 136 [↑](#footnote-ref-4)
5. J. Thomas Linblad , o*p cit*. [↑](#footnote-ref-5)
6. A.M Djuliati Suroyo , *Eksploitasi Kolonial Abad XIX Kerja Wajib di Karesidenan Kedu 1800 – 1890 .* ( Yogyakarta : Yayasan Untuk Indonesia , 2000 ) [↑](#footnote-ref-6)
7. Musadad , Arsitektur dan Fungsi Stasiun Kereta Api Bagi Perkembangan Kota Purworejo Tahun 1901 – 1930. ( Yogyakarta : Fakultas Ilmu Budaya UGM , 2002 )*,* hlm.29 [↑](#footnote-ref-7)
8. Musadad , *op cit.,* hlm 28 [↑](#footnote-ref-8)
9. Imam Subarkah ,*op cit .,*hlm. 6-7 [↑](#footnote-ref-9)
10. Musadad , *op cit.,* hlm. 26 [↑](#footnote-ref-10)
11. Musadad , *op cit.,* hlm. 27 [↑](#footnote-ref-11)
12. Musadad , *op cit.,* hlm. 27 [↑](#footnote-ref-12)
13. Imam Subarkah , *op cit.,* [↑](#footnote-ref-13)
14. Darto Harnoko , Drs. , Magelang Pada Masa Revolusi Fisik periode 1948 – 1949. ( Yogyakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Kebudayaan Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional , 1985 ) [↑](#footnote-ref-14)
15. Imam Subarkah , *op cit.,* [↑](#footnote-ref-15)
16. Imam Subarkah , *op cit.,* [↑](#footnote-ref-16)
17. Imam Subarkah ., *op cit.,* [↑](#footnote-ref-17)
18. Hall Hill , *Transformasi Ekonomi Indonesia Sejak 1966 Sebuah Studi Kritis dan Komprehensif* . ( Yogyakarta : Pusat Antar Universitas ( Studi Ekonomi ) UGM bekerjasama dengan PT Tiara Wacana Yogya , 1996 ) . hlm. 23 [↑](#footnote-ref-18)
19. J. A. Mackey , [↑](#footnote-ref-19)
20. Musadad , [↑](#footnote-ref-20)
21. Hernawan Tedy, [↑](#footnote-ref-21)
22. Bondan Kanumoyoso, *Nasionalisasi perusahaan Belanda di Indonesia; menguatnya peran ekonomi Negara* (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2001) [↑](#footnote-ref-22)
23. Kementerian Badan Usaha Milik Negara RI, *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN; dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional* (Kementerian Badan Usaha Milik Negara RI: 2014) [↑](#footnote-ref-23)