

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Dasar Pemikiran**

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Salim, 2016). Transportasi adalah sarana bagi manusia untuk memindahkan sesuatu baik manusia atau benda dari suatu tempat ke tempat lain dengan ataupun tanpa menggunakan alat bantu. Alat bantu tersebut dapat berupa tenaga manusia, binatang, alam atau benda lain dengan menggunakan mesin ataupun tanpa mesin (Bintarto, 1984).

Transportasi merupakan suatu hal yang sangat erat kaitannya dan sangat penting serta tidak bisa dipisahkan dengan kehidupan manusia. Dalam kaitannya dengan kehidupan manusia, transportasi memiliki peranan penting pada kehidupan sosial ekonomi manusia. Dalam aspek perekonomian transportasi memiliki pengaruh yang besar yaitu untuk mengangkut manusia maupun barang. Transportasi telah digunakan dalam kehidupan manusia sejak adanya peradaban manusia.

Sebelum tahun 1800 alat yang digunakan untuk mengangkut barang masih menggunakan tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Dalam peradaban dunia alat transportasi mengalami perkembangan dan semakin modern. Awalnya menggunakan tenaga hewan, kemudian ditemukan alat transportasi seperti sepeda pada 1817. Lalu semakin berkembang dengan kendaraan bertenaga mesin. Seperti di Indonesia, pada 1842 alat transportasi

lainnya seperti mobil, dibangunnya jalan raya, dan juga kereta api. Semua itu berperan penting dalam pengangkutan massal antardaerah di dalam suatu wilayah tersebut (Salim, 2016). Pembangunan jalan kereta api dimulai pada dasawarsa ke tiga akhir abad ke – 19, merupakan bagian dari pengenalan teknologi Barat di Hindia Belanda (Lombard, 2005).

Sejak diberlakukannya sistem tanam paksa dan berlanjut dengan liberalisasi, hasil perkebunan yang merupakan produk unggulan ekspor terus meningkat sehingga mendorong dikembangkannya transportasi massal pengangkut hasil perkebunan. Karena minimnya sarana pengangkut, hasil perkebunan yang meningkat pesat banyak menumpuk di gudang-gudang yang jauh dari pelabuhan yang mengakibatkan terlambat sampai di pelabuhan. Kondisi tersebut diperparah pada tahun 1840 banyaknya hewan penarik, terutama Sapi yang mati akibat dipaksa untuk menempuh jarak yang jauh dengan beban yang berlebih. Di sisi lain, perkembangbiakannya hanya berlangsung secara alamiah. Keadaan ini mendorong meningkatnya harga sapi di pasaran dan mendorong kenaikan biaya angkut komoditi dari pusat-pusat perkebunan ke pelabuhan. Untuk menyelesaikan masalah, menteri urusan penjajahan Jean Chretien Baron Baud mendatangkan 40 ekor unta dan sejumlah keledai ke Pulau Jawa namun mengalami kegagalan karena semua binatang tersebut mati. Krisis angkutan tersebut menimbulkan menumpuknya hasil perkebunan dan Industri di gudang-gudang perusahaan yang berpengaruh pada penurunan kualitas barang untuk ekspor serta terlambatnya barang-barang kebutuhan warga yang didatangkan dari luar (Hermawan, 2014). Hal

tersebut mendorong munculnya ide pengembangan angkutan massal berupa moda angkutan kereta api di Nusantara, khususnya pulau Jawa.

Sebelum adanya transportasi kereta api, barang-barang yang dapat diangkut rata-rata dalam jumlah yang kecil dengan waktu yang ditempuh relatif lama, karena transportasi utama selain transportasi darat adalah melalui jalur air seperti sungai atau laut sehingga membuat waktu tempuh menjadi cukup lama sepanjang sungai. Setelah kereta api masuk maka jalur utama perekonomian pindah ke tengah kota akan tetapi tidak meninggalkan peran desa sebagai pengelola pertanian dan perkebunan. Jaringan transportasi dan perdagangan di wilayah pedesaan dan perkotaan berupa kereta api untuk alat pengangkut massal membuka isolasi desa – desa di sekitar perkebunan. Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak menggunakan uap ataupun diesel yang digerakan dengan bahan bakar kayu atau batubara, sehingga dapat bergerak baik berjalan sendiri yang dinamakan lokomotif maupun dengan gerbong atau kereta yang bergerak diatas rel (Kamaluddin, 2003).

Transportasi kereta api mulai diperkenalkan di Jawa pada masa penjajahan Belanda oleh sebuah perusahaan swasta milik *Naamloze Vennootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) tahun 1864 yang dipimpin oleh Ir. Jan Phillip de Bordes. Perusahaan ini biasa disingkat N.V NIS, NISM atau NIS. Jalur kereta api pertama dibangun pada 17 Juni 1864 yakni jalur Kemijen-Tanggung, Semarang sepanjang 26 km. Kemudian pada tanggal 18 Februari 1870, *NISM* membangun jalur umum Semarang-Solo-

Yogyakarta. Jalur ini diresmikan oleh Gubernur Jenderal ke-52 Ludolph Anne Jaan Wilt Baron Sloet Van Den Beele. Di Indonesia pada zaman Hindia Belanda terdapat dua macam perusahaan kereta api yang beroperasi yaitu :

1. Perusahaan Kereta Api Negara atau *Staats Spoorweg* disingkat SS.
2. Perusahaan Kereta Api Swasta yang tergabung dalam suatu wadah yang diberi nama *Verenigde Spoorweberdijf* disingkat VS (Oerip, 1953).

Pemerintah Hindia Belanda mendirikan *Staats Spoorwegen* (SS) tanggal 10 April 1869 dengan dibangunnya lintasan Batavia-Bogor. Lalu 16 Mei 1878, perusahaan negara ini membuka jalur Surabaya-Pasuruan-Malang dan 20 Juli 1879 membuka jalur Bangil-Malang. Pembangunan terus berjalan hingga ke kota-kota besar seluruh Jawa terhubung oleh jalur kereta api (Shiraishi, 1997).

Pada 1878, SS mulai beroperasi dari Surabaya ke Lamongan dan meluas hingga meliputi wilayah Jawa Timur, Jawa Tengah, Yogyakarta, Jakarta, Jawa Barat, Aceh, Sumatera Barat, Sumatera Selatan, dan Lampung. Kantor SS berada di Bandung tepatnya di Jalan Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung yang sekarang pusat PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Perusahaan Kereta Api Swasta mulai beroperasi tahun 1867 dari Semarang ke Termanggung oleh NISM. Selanjutnya meluas ke wilayah Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta dan Jawa Tengah(Oerip, 1953).

Setelah NISM membangun jalur Semarang-Solo-Yogyakarta, pemerintah mendirikan SS untuk meneruskan pembangunan jalur kereta. Di daerah perkebunan, kereta api digunakan untuk mengangkut hasil perkebunan seperti tebu dan karet. Pembangunan jalur kereta api di Kabupaten Wonogiri menunjang lalu lintas dan perekonomian masyarakat di Wonogiri. Pada pemerintahan Mangkunegara VII mengatur populasi penduduk dengan cara membuka migrasi pada bidang pertanian. Selain itu, untuk meningkatkan taraf kehidupan masyarakat banyak dibangun jembatan, jalan-jalan baru, sekolah-sekolah, dan bank desa memberi kesempatan penduduknya untuk memperbaiki kesejahteraannya (Metz, 1987).

Wonogiri merupakan salah satu Kabupaten yang ada di Provinsi Jawa Tengah. Wilayah Wonogiri berada di bagian tenggara Provinsi Jawa Tengah. Bagian utara berbatasan dengan Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Sukoharjo. Bagian selatan berbatasan langsung dengan Samudra Indonesia. Bagian barat berbatasan dengan Yogyakarta. Adapun bagian timur berbatasan langsung dengan Provinsi Jawa Timur (Juniarso, 2016).

Dalam sejarahnya Wonogiri merupakan bagian dari wilayah kekuasaan Mangkunegaran. Pada 1923 wilayah wonogiri yang sebelumnya berstatus Kewedanaan diubah menjadi Kabupaten. Di daerah Wonogiri yang memiliki kondisinya geografi berupa pegunungan, cocok untuk perkebunan tebu dan kopi. Perkebunan tebu dan kopi ini dikelola oleh praja Mangkunegaran yang membawa kemajuan untuk praja Mangkunegaran dan masyarakat Wonogiri yang bekerja sebagai buruh maupun yang menyewakan tanah untuk

perkebunan. Pembangunan infrastruktur di bidang transportasi seperti jalan raya dan rel kereta api mempengaruhi Industri perkebunan.(Suhartono, 1991) selain mengangkut hasil perkebunan, juga mengangkut batu gamping untuk keperluan pabrik-pabrik gula di Solo.

Di daerah lain seperti Sumatera Barat, pembangunan jalur kereta api membawa dampak bagi kehidupan masyarakat Sumatera Barat terutama dalam perekonomian. Dampak tersebut bisa berupa hilangnya hak milik rakyat atas tanah yang dijadikan jalur atau sekitar stasiun kereta api. Bisa pula munculnya pasar-pasar yang menjual kebutuhan sehari-hari, terbukanya lapangan kerja baru bagi penduduk baik karena bekerja pada angkutan kereta maupun pada sektor lain (Abrar, 2001).

Alasan peneliti mengkaji topik sejarah pembangunan jalur kereta api di Kabupaten Wonogiri khususnya lintas Purwosari (Solo)-Wonogiri-Baturetno ini adalah karena merupakan cikal bakal alat transportasi massal pertama yang ada di Wonogiri. Pada awalnya jalur ini dari Purwosari hingga Baturetno (salah satu Kecamatan di Wonogiri). Jalur ini kemudian ditutup dikarenakan pembangunan Waduk Gajah Mungkur yang juga mengakibatkan bedol desa besar besaran untuk pembangunan Waduk tersebut. Jalur kereta api yang tersisa dan masih digunakan sampai sekarang hanya sampai Wonogiri saja dan tidak sampai di Kecamatan Baturetno.

Jaringan transportasi dan perdagangan wilayah kota dan desa berupa kereta api untuk mengangkut hasil gula dan kopi membuka isolasi desa-desa

di sekitar perkebunan. Demikian pula perkembangan jalan raya Surakarta-Semarang, Surakarta-Yogyakarta, Surakarta-Sragen, Surakarta-Tawangmangu, serta Surakarta-Wonogiri membuka peluang kerja di sektor jasa transportasi (Suhartono, 1991).

Penelitian Andi Pramono berjudul Sejarah Perkembangan Jalur Kereta Api di Kabupaten Wonogiri Tahun 1922 - 1976. Skripsi : Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra dan Seni Rupa Universitas Sebelas Maret Surakarta tahun 2011. Dalam penelitian ini dijelaskan bagaimana proses perkembangan kereta api di Wonogiri tahun 1922 - 1976 sampai dampak pembongkaran jalur kereta api di Wonogiri terhadap masyarakat karena dibangunnya waduk. Dan dijelaskan bagaimana dinamika perkembangan jalur kereta api di Wonogiri periode 1922 - 1976.

Lalu penelitian Auditya Martin berjudul Transportasi Kereta Api dalam Pembangunan Kota Solo tahun 1900-1940. Skripsi : Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra dan Seni Rupa Universitas Sebelas Maret Tahun 2010. Dalam penelitian ini dijelaskan proses perluasan kereta api di wilayah Solo hingga ke wilayah pelosok Mangkunegaran, lalu muncul Trem sampai membahas tarif kereta Api dan Trem.

Sejauh ini, tema penulisan Kereta Api khususnya di Wonogiri yang ditemukan masih sedikit bahkan jarang orang mengambil tema penulisan Kereta Api daerah ini. Perbedaan karya diatas dengan penelitian skripsi yang disusun oleh peneliti adalah pada penelitian Andi Pramono membahas

masalah yang cukup luas yakni proses perkembangan jalur kereta api sampai ditutupnya jalur kereta api karena pembangunan Waduk Gajah Mungkur pada 1978, lalu pada penelitian Auditya Martin fokus pada Stasiun yang ada di Solo dan hanya membahas Stasiun Purwosari secara umum dan tidak membahas tentang jalur lanjutan ke Wonogiri dan Baturetno. Sedangkan penelitian ini akan lebih terfokus pada latar belakang dibangunnya jalur kereta api lintas Purwosari – Wonogiri – Baturetno pada 1922 dan bagaimana proses pembangunannya.

## **B. Pembatasan dan Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah maka pembatasan masalahnya adalah Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Lintas Purwosari-Wonogiri-Baturetno Tahun 1920-1923. Karena pada tahun tersebut kereta baru masuk di Wonogiri. Sedangkan perumusan masalahnya yaitu :

1. Latar belakang dibangunnya jalur kereta api lintas Purwosari-Wonogiri-Baturetno?
2. Bagaimana proses dalam pembangunan jalur kereta api lintas Purwosari-Wonogiri-Baturetno tahun 1920-1923?

## **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

### **1. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk merekonstruksi latar belakang dibangunnya dan proses pembangunan jalur kereta api lintas Purwosari-Wonogiri-Baturetno tahun 1920-1923.

## 2. Kegunaan Penelitian

Peneliti ini diharapkan memiliki kegunaan teoritis dan praktis. Secara teoritis, sebenarnya penelitian ini tidak menghasilkan sebuah teori dan penemuan baru, namun kegunaan penelitian secara teoritis ini diharapkan dapat dijadikan sumber referensi bagi penelitian sejarah dan untuk pembelajaran sejarah yang berkaitan tentang sejarah kereta api. Sedangkan secara praktis, penelitian ini dapat memberikan pengetahuan tambahan khususnya yang berkaitan tentang kereta api di Wonogiri.

## D. Metode dan Sumber Penelitian

### 1. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah yang hasilnya akan ditulis dalam bentuk deskriptif naratif. Dengan menggunakan empat langkah kegiatan yaitu: Heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi (Abdurrahman, 1999).

Langkah yang pertama adalah *Heuristik*, yaitu menemukan sumber berkaitan dengan topik. *Heruistik* merupakan suatu keterampilan dalam menemukan, mengemukakan, menangani dan memperinci, *bibliografi*, atau mengklarifikasikan dan merawat catatan-catatan (Abdurrahman, 1999). Terdapat berbagai macam sumber seperti sumber primer yaitu sumber yang berasal dari seseorang yang melihat atau merasakan langsung peristiwa tersebut (pelaku sejarah), buku, dokumen, dan arsip – arsip yang menempati kedudukan tertinggi dibandingkan dengan sumber sejarah

lainnya dan ada pula sumber sekunder yaitu sumber yang sudah diolah menggunakan penafsiran atau analisis dan bukan merupakan dari tangan pertama (Lohanda, 2011).

Dalam mengumpulkan data, peneliti menggunakan studi pustaka. Studi pustaka dilakukan dengan cara menilai buku sumber yang ada dan berhubungan dengan penelitian yang akan diteliti. Untuk sementara peneliti berhasil melakukan pengumpulan data berupa buku – buku, jurnal dan artikel yang relevan dengan penelitian yang dikaji yaitu tentang “Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Lintas Purwosari-Wonogiri-Baturetno Tahun 1922” maka peneliti mencari data-data melalui, Ruang Baca Prodi Pendidikan Sejarah Universitas Negeri Jakarta, UPT Perpustakaan Universitas Negeri Jakarta, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, dan Arsip serta artikel-artikel dan jurnal-jurnal di internet dengan sumber yang relevan terkait dengan masalah yang diteliti. Sedangkan pengamatan langsung dilakukan di bekas atau sisa sisa jalur kereta api di Wonogiri.

Selanjutnya langkah yang kedua yaitu *kritik sumber*. Setelah peneliti menemukan dan mengumpulkan data dari berbagai sumber, tahap selanjutnya yang harus dilakukan oleh peneliti adalah melakukan kritik sumber. Kritik ada dua macam yaitu *kritik ekstern* untuk menguji kondisi, fisik, dan keaslian sumber dengan cara melakukan penelitian tentang kapan dan oleh siapa dokumen itu ditulis dan mengklasifikasikan dokumen ini menurut kategori yang telah diatur sebelumnya. Lalu *kritik*

*intern* untuk menguji sumber dengan menganalisis keakuratan isi dari sumber yang ditemukan apakah dapat dipercaya atau tidak (Sjamsuddin, 2007).

Lalu langkah yang ketiga adalah *interpretasi*. *Interpretasi* (penafsiran terhadap fakta sejarah yang telah ditemukan). Interpretasi yaitu menguraikan dan menyatukan fakta-fakta sejarah. Interpretasi ada tiga yaitu mengatakan, menerangkan dan menerjemahkan. Pada langkah ini, peneliti kemudian melakukan interpretasi atau penafsiran terhadap fakta sejarah yang diperoleh dari buku-buku yang relevan dan melakukan analisis mengenai sumber yang didapatkan (Poespoprodjo, 1987). Dengan menggunakan ketiga proses ini peneliti dapat melakukan analisis terhadap sumber-sumber yang telah ditemukan dan didapatkan oleh peneliti.

Kemudian langkah yang terakhir yaitu penulisan sejarah. Penulisan sejarah merupakan cara pemaparan, penulisan, atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang dilakukan sehingga penulis sejarah dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai proses penelitian yang sudah dilakukan dari awal penelitian sampai selesai penelitian, kemudian ditulis dalam bentuk tulisan yang sistematis sesuai dengan pedoman penulisan penelitian ilmiah yang sampai dan dibaca oleh para pembaca dan pemerhati sejarah (Sjamsuddin, 2007). Metode penulisan yang akan dipakai penulis adalah deskriptif-naratif dimana hasil penelitian dipaparkan secara lengkap dan sistematis.

## 2. Sumber Penelitian

Sumber yang digunakan dalam penulisan penelitian ini adalah Arsip, buku-buku, artikel, jurnal, thesis dan web resmi KITLV Universitas Leiden yang berkaitan dengan topik penulisan skripsi.

Mengenai sumber yang khusus membahas tentang sejarah pembangunan jalur kereta api lintas Purwosari – Wonogiri – Baturetno ini belum banyak ditulis dalam bentuk buku oleh peneliti sebelumnya. Kebanyakan membahas tentang kereta api di Kota – kota besar dan pusat Seperti Solo dan Yogyakarta.

Contoh buku yang dipergunakan, seperti antara lain : *Kehidupan Masyarakat Wonogiri* oleh C. Juniarso, *Modernisasi di Jantung Budaya Jawa : Mangkunegaran 1896-1944* oleh Wasino, *Kehidupan Masyarakat Wonogiri* oleh C. Juniarso, *Susur Rel-Laju Kereta Api Jawa Tengah* oleh Litbang Kompas, *Engineers Of Happy Land : Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni* oleh Rudolf Mrazek, dan buku *Sejarah Kereta Api Kota Solo 1864-1930* oleh Waskito Widi Wardoyo.