

BAB V

KESIMPULAN

Pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda diawali di daerah Semarang-*Vorstenlanden* oleh perusahaan kereta api swasta NIS. Alasan pembangunan jaringan kereta api yang dipasang di daerah Semarang-*Vostenlanden* salah satunya adalah karena di daerah ini memiliki hasil perkebunan yang baik, sehingga transportasi kereta api diharapkan mampu mengangkut hasil perkebunan secara massal menuju pelabuhan.

Pengiriman barang hasil bumi yang laku di pasaran dunia akan lebih cepat sampai ke pelabuhan. Pelabuhan pun diuntungkan dengan adanya kereta api ini, karena tidak ada lagi barang yang menumpuk di gudang maupun kapal yang bersandar cukup lama untuk menunggu datangnya barang tersebut. Kualitas dan kuantitas barang yang dibawa tetap terjaga dan keamanan dalam proses pengiriman lebih terjamin daripada saat menggunakan gerobak atau pedati.

Perkembangan kereta api yang dilakukan oleh NIS semakin baik dengan dibukanya jalur di pedalaman bagian selatan Yogyakarta. Kegiatan perkeretaapian perusahaan kereta api swasta ini terus mengalami peningkatan baik dalam hal jumlah angkutan barang dan manusia maupun jumlah lokomotif yang diimpor dari pabrik di Eropa. Hal ini membuat NIS membangun fasilitas untuk menunjang perawatan lokomotif, yaitu sebuah Bengkel Kereta Api di Pengok, Yogyakarta.

Bengkel Kereta Api Pengok berfungsi sebagai pusat perbaikan lokomotif milik NIS. Balai Yasa ini juga digunakan sebagai kantor pusat NIS di

Yogyakarta. Lokomotif yang diperbaiki di balai yasa biasanya sudah memasuki tahun perawatan yaitu setiap 5 tahun sekali. Perbaikan yang dilakukan oleh Bengkel Kereta Api Pengok mencakup seluruh komponen lokomotif.

Pada masa Jepang, Bengkel Kereta Api Pengok masih dianggap penting sehingga dipimpin langsung oleh seorang Mayor dari Jepang. Perannya masih sama seperti pada masa Kolonial, yaitu memperbaiki lokomotif milik NIS. Selain itu karena kesulitan melakukan kegiatan impor suku cadang akibat Perang Dunia ke-II, maka lokomotif milik NIS dengan lebar rel 1.435 mm, menjadi korban dengan dibongkar semua komponennya untuk dijadikan suku cadang lokomotif NIS 1.067 mm, serta beberapa ada yang dikirim ke luar negeri seperti Thailand dan Burma.

Setelah Indonesia merdeka, perkeretaapian diambil alih oleh Djawatan Kereta Api peran Bengkel Kereta Api Pengok hampir sama dengan Bengkel Kereta Api yang lain di pulau Jawa. Perbedaan suku cadang dan ukuran alat perlengkapan kereta api milik masing-masing perusahaan kereta api pada masa Kolonial membuat Bengkel Kereta Api Pengok masih memperbaiki lokomotif bekas milik NIS.

Adanya Bengkel Kereta Api Pengok sebagai salah satu sarana penunjang perkeretaapian membuat perusahaan kereta api NIS, secara langsung dapat menghemat biaya perawatan untuk lokomotif serta gerbong kereta. Jadwal perjalanan kereta dari stasiun-stasiun milik NIS menjadi lebih teratur setiap harinya. Interaksi yang terjadi setiap harinya antar daerah persinggahan kereta

api inilah menimbulkan perubahan sosial budaya antar masyarakat di Yogyakarta.

Dengan berbagai aktivitas perbaikan lokomotif di Bengkel Kereta Api Pengok yang terus meningkat tiap tahunnya, hal ini berdampak terhadap masyarakat Yogyakarta. Dampak tersebut berupa munculnya perumahan-perumahan di sekitar Balai Ya Bengkel Kereta Api sa Pengok. Perumahan-perumahan tersebut muncul karena kebutuhan para pekerja di Bengkel Kereta Api Pengok sebagai tempat tinggal. Para pegawai membutuhkan tempat tinggal yang berdekatan dengan lokasi Bengkel Kereta Api Pengok. Hal ini memunculkan perumahan yang diberi nama kampung Pengok oleh penduduk setempat.

Selain munculnya perumahan baru, adanya Bengkel Kereta Api Pengok juga berdampak pada mobilitas penduduk yang juga mempengaruhi kebudayaan setempat. Perpindahan masyarakat dengan mudah dari satu tempat ke tempat lain secara tidak langsung membuka pandangan masyarakat lebih luas mengenai kebudayaan lainnya. Proses interaksi sosial yang terjadi antara pendatang dengan penduduk setempat membuat keduanya akan saling bertukar informasi mengenai tata bahasa, kebudayaan, dan tatanan sosial. Interaksi ini banyak terjadi di daerah pemberhentian kereta api, seperti Srandakan, Pundong, Palbalang, serta Brosot.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip dan Terbitan Resmi

Grhatama Pustaka, *Verslag Spoor-En Tramwegwezen in Nederlandsch-Indie 1925. Gegevens Over Djokjakarta 1925, Hoofdplaats Djokjakarta 1925.*

KITLV, *Centraal Werkplaats Nederlandsch Indische Spoorweg 1914*

Officieele Reisgids, Der Spoor-en Tramwegen Op Java en Madoera 1931, Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij Samarang Tawang-Solo Balapan 1931.

Officieele Reisgids, Der Spoor-en Tramwegen Op Java en Madoera 1931, Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij Djokja-Sewoegaloer 1931.

Officieele Reisgids, Der Spoor-en Tramwegen Op Java en Madoera 1931, Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij Djokja-Srandakan 1931.

Officieele Reisgids, Der Spoor-en Tramwegen Op Java en Madoera 1931, Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij Djokja-Poendong 1931.

Tropen Museum, *Huizen Voor Het Personeel Van De Nederlandsch Indische Spoorweg Matschappij Djokjakarta 1920-1930.*

Buku-Buku .

Abd Rahman Hamid dan Muhammad Saleh Madjid, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: Ombak, 2011.

Abdurahman Surjomihardjo, *Kota Yogyakarta Tempo Doeloe, Sejarah Sosial 1880-1930*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2008.

Chilcote, H. Ronald, *Theories of Comparative Politics: The Search for a Paradigm*, Colorado: Westview Press, 1981.

Daliman, *Sejarah Indonesia Abad 19- Awal Abad 20*. Yogyakarta : FIS UNY, 2001.

De Jong, Ballegoijen, Michiel van, *Spoorwegstations Op Java*, Amsterdam:1997.

_____, *Metode Penelitian Sejarah*, Yogyakarta: Ombak, 2012

Departemen Perhubungan Jawatan Kereta Api, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia I*, Bandung: Departemen Perhubungan Perusahaan Jawatan Kereta Api, 1990.

Djoko Marihandono, *Titik Balik Historiografi di Indonesia*, Jakarta: Wedana Widya Sastra, 2008.

Djoko Soekiman, *Kebudayaan Indis Dari Zaman Kompeni Sampai Revolusi*, Yogyakarta: Komunitas Bambu, 2014.

- Djoko Suryo, *Suryo, Sejarah Sosial Pedesaan Karesidenan Semarang 1830-1900*, Yogyakarta: UGM, 1989.
- Dinas Pariwisata, *Toponim Kota Yogyakarta*, Yogyakarta: Dinas Pariwisata, Seni, Dan Budaya, 2007.
- Eddy Supangkat, *Ambarawa Kota Lokomotif Tua*, Salatiga: Griya media, 2008.
- Farouh Nugroho, *Laporan Kerja Praktek Lapangan Di Balai Yasa Yogyakarta*. Yogyakarta: Sekolah Tinggi Teknologi Nasional, 1998.
- Gottschalk, Louis, *Mengerti Sejarah: Pengantar Metode Sejarah*, Terj. Nugroho Notosusanto, *Understanding History: A Primer of Historical Method*, Jakarta: UI Press, 1975.
- Imam.Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung: Intergrafika, 1992.
- Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta : Bentang Budaya, 1995.
- _____, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: PT. Tiara Wacana, 2003.
- Leirissa R.Z, *Sejarah Masyarakat Indonesia 1900-1950*. Jakarta: Akademika Presindo, 1985.
- Lipsey, G. Richard, *Pengantar Ilmu Ekonomi 3*, Jakarta: Rineka Cipta, 1986.
- Nugroho Notosusanto, *Norma-Norma Dasar Penelitian Penulisan Sejarah*. Jakarta: Dephankam, 1971.
- Nurhikmah Budi Hartanti, dkk, *Stasiun Kereta Api Di Pulau Jawa Indonesia*, Jakarta: PT. Kereta Api Pusat Pelestarian Benda Dan Bangunan, 2010.
- Oerip Simeon, *Kisah kereta api Indonesia: S.S./S.S.-V.S./D.K.A.-R.I./D.K.A.* Bandung: Pengurus Besar Persatuan Buruh Kereta-Api, 1953.
- Perpustakaan Kereta Api Kantor Pusat, *Resume Mozaik Perjuangan Kereta Api 45*. Bandung: Perpustakaan Kereta Api, tt.
- PNKA, *Sekilas Lintas 25 Tahun Perkeretaapian Indonesia*, Bandung: Balai Grafika, 1970.
- Saefur Rochmat, *Ilmu Sejarah dalam Perspektif Ilmu Sosial*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2009.
- Sartono Katodirdjo, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia*, Jakarta: Gramedia, 1982.
- _____, *Pendekatan Ilmu-Ilmu Sosial dalam Metode Sejarah*, Jakarta: Gramedia, 1992.
- _____, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 (Dari Emporium sampai Imporium) Jilid 1*. Jakarta : Gramedia, 1987.

Selo Soemardjan, *Perubahan Sosial di Yogyakarta*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1990..

Sugeng Priyadi, *Sejarah Lokal*, Yogyakarta: Ombak, 2012.

Suhartono, *Apanage dan Bekel : Perubahan Sosial di Pedesaan Surakarta 1830-1920*, Yogyakarta, Tiara Wacana, 1991.

Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942, Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, Jakarta: 2002.

Tim Prodi Ilmu Sejarah, *Pedoman Tugas Akhir Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: Prodi Ilmu Sejarah UNY, 2013.

Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung: CV. Angkasa, 1997.

_____, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*. Bandung: CV. Angkasa, 1997.

Yoga Bagus Prayogo. dkk, *Kereta Api Di Indonesia Sejarah Lokomotif Uap*, Yogyakarta: Jogja Bangkit, 2017.

Skripsi-Skripsi

Auditya Martin N.R, *Transportasi Kereta Api Dalam Pembangunan Kota Solo Tahun 1900-1940*, *Skripsi*, Surakarta; UNS, 2010.

Andi Pramono, *Sejarah Keberadaan Jalur Kereta Api Di Kabupaten Wonogiri Tahun 1922-1976*, *Skripsi*, Surakarta; UNS, 2011.

Edi Wikanto, “Gerobak Sebagai Sarana Transportasi Di Yogyakarta Antara Tahun 1942-1972: Kaitannya Dengan Kondisi Sosial Ekonomi”, *Skripsi*, Yogyakarta: UGM, 1986.

Eko Anshari, *Jalur Kereta Api Yogyakarta-Srandakan: Kajian Tentang Perkembangan Dan Pengaruhnya Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Srandakan Tahun 1895-1930*, *Skripsi*, Yogyakarta: UNY, 2014.

Oma Sutarma, *Studi Tentang Pembangunan dan Perkembangan Kota 1868-1900*. *Skripsi*, Bandung: Universitas Padjadjaran, 1988.

Rechardus Deaz Prabowo, *Sejarah dan Perkembangan Stasiun Kereta Api Tugu di Yogyakarta Tahun 1887-1930*, *Skripsi*, Yogyakarta, 2013.

Sri Agus, *Perjuangan Pegawai Kereta Api Di Lintas Solo-Semarang Pada Tahun 1945-1947*, *Skripsi*, Surakarta: UNS, 1985.



Lampiran 1

Pembangunan Jalur Pertama NIS di Semarang-Vorstenlanden.

64

Onderneming.	Lijn.	Duur der concessie in jaren.	Wet of besluit — datum en jaartal — en Ind. Staatsblad.
Atjeh Staatsstoomtram.	Oelee Lheue—Kotta Radja	—	G. B. van 26 Juni 1874 No. 4.
	Lambaroe—Seulimeum.	—	Wet 2 Mei 1897 Stb. No. 199.
	Segli—Geudeh Breueh.	—	Wet 31 Dec. 1898 Stb. 1899 No. 9.
	Segli—Lho Seumaweh.	—	Wet 30 Dec. 1899 Stb. 1900 No. 4.
	Lho Seumaweh—Idi.	—	Wet 29 Dec. 1900 Stb. 1901 No. 4.
	Idi—Langsarbaai.	—	Wet 31 Dec. 1902 Stb. 1903 No. 13.
	Seulimeum—Geudeh Breueh.	—	Wet 23 Juli 1903 Stb. No. 337.
Staatstramlijnen in Tapanoei.	Langsar—Koeala Simpang.	—	Wet 15 Juli 1910 Stb. No. 476.
	Koeala Simpang—Besitang—Pangkalan Soesoe—Telok-taboean ⁽¹⁾ .	—	Wet 31 Dec. 1912 Stb. 1913 No. 14.
Staatstramlijnen op Celebes.	Sibolga—Batang Toroe—Padang Sidempoean ⁽²⁾ .	—	Wet 28 Feb. 1920 Stb. No. 150.
	Takalar—Makassar—Maros.	—	Wet 22 Dec. 1919 Stb. 1920 No. 53.
Staatsmalspoor-tramlijnen op Java.	Maros—Tanete ⁽³⁾ .	—	Wet 18 Maart 1921 Stb. No. 200.
	Tjikampek—Tjilamaja.	—	Missive 1e G. S. dd. 19 Mei 1908 No. 1427.
	Tjikampek—Wadas.	—	Wet 18 Juli 1911 Stb. No. 459.
	Rambipoeadi—Poeger met zijtak.	—	Idem.
Nederlandsch-Indische Spoorweg Mij.	Krawang—Rengasdengklok.	—	Wet 4 Jan. 1916 Stb. No. 36.
	Krawang—Lemahabang ⁽⁴⁾ .	—	Idem.
	Semarang—Vorstenlanden—Willem I.	99 (tot 31 Dec. 1971)	G. B. 28 Aug. 1893 No. 1.
	Djekja—Erossot.	(tot 31 Dec. 1971)	G. B. 28 Oct. 1913 No. 13 ⁽⁵⁾ .
	Djekja—Willem I met zijtak Setjang—Parakan.	idem	Idem ⁽⁶⁾ .
	Goendih—Soerabaja met zijtakken van Soemari naar Grisee, van Kapoean naar de Solorivier en van Tjepoe naar de stapelplaats van het Boschwezen (Ngareng).	idem	Idem ⁽⁶⁾ .

(1) De lijn is niet verder doorgetrokken dan tot Pangkalan Soesoe.
 (2) Met den aanleg is nog niet begonnen.
 (3) Inplaats van deze lijn is de lijn Lamaran-Wadas aangelegd geworden.
 (4) De oorspronkelijke concessie (G.B. van 29 April 1893 No. 9) vermeldde als duur der concessie 50 jaren.
 (5) Oorspronkelijke concessie verleend bij G.B. van 14 Oct. 1895 No. 7, zie o.a. ook de G.Bn. 20 Dec. 1900 No. 5 en 17 Mei 1901 No. 3.
 (6) Oorspronkelijke concessie verleend bij G. B. van 24 Sept. 1896 No. 1; zie

Sumber: *Verslag Spoor-En Tramwegwezen in Nederlandsch-Indie 1925.*

Lampiran 2

Bengkel Kereta Api Pertama Milik NIS di Pengapon, Semarang.



Sumber: Salah Satu Koleksi Foto di Spoorwegmuseum – Utrecht, Belanda.

Lampiran 3

Peta Bekas Stasiun dan Bengkel Kereta Api Milik NIS Pertama di Pengapon, Semarang. Terlihat jelas daerah Pengapon sudah terkena rob air laut.



Sumber: Wikimapia.org.



Lampiran 4

Proses Pembangunan Bengkel Kereta Api Pengok Pada Masa Kolonial



Sumber: Salah Satu Koleksi Foto di Spoorwegmuseum – Utrecht, Belanda.

Lampiran 5

Proses konstruksi bagian atas pembangunan bengkel kereta api Pengok



Sumber: Salah Satu Koleksi Foto di Spoorwegmuseum – Utrecht, Belanda.

Lampiran 6

Bengkel Kereta Api Pengok di Yogyakarta, dibangun pada tahun 1914 oleh NIS



Sumber: KITLV.

Selamatan dalam rangka pengoperasian Bengkel Kereta Api Pengok



Sumber: Salah Satu Koleksi Foto di Spoorwegmuseum – Utrecht, Belanda.

Lampiran 7

Suasana di Bengkel Kereta Api Yogyakarta masa Kolonial, terlihat banyak lokomotif uap yang akan dilakukan perbaikan



Sumber: Salah Satu Koleksi Foto Museum Lawang Sewu, Semarang, Jawa Tengah, Indonesia.

Lampiran 8

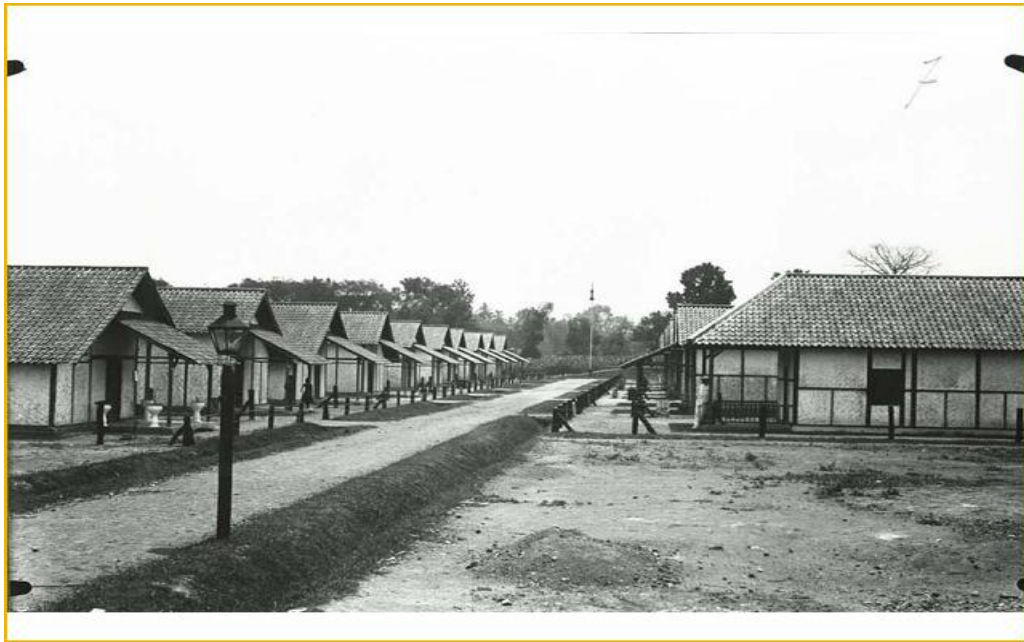
Rumah Dinas Bengkel Kereta Api Pengok Pada Masa Kolonial



Sumber: Salah Satu Koleksi Foto Tropen Museum – Amsterdam, Belanda.

Lampiran 9

Rumah Dinas Pegawai Pribumi Bengkel Kereta Api Pengok Pada Masa Kolonial



Sumber: Salah Satu Koleksi Foto Tropen Museum – Amsterdam, Belanda.

Lampiran 10

Kantor Bengkel Kereta Api Pengok Pada Masa Kolonial Belanda



Sumber: Salah Satu Koleksi Foto Tropen Museum – Amsterdam, Belanda.

Lampiran 11

**Rancangan Peta Wilayah Yogyakarta Terlihat Sudah Adanya Jalur Kereta
Api dan Bengkel Kereta Api Pengok 1920**



Sumber: Gegevens Over Djogjakarta 1925.

Lampiran 12

Panduan Jadwal Perjalanan Kereta Api NIS Jalur Semarang Tawang-Solo Balapan 1931

— 142 — Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij — 143 —					
45 Samarang Tawang —					
TREINNUMMER KLASSE	54 2-3-1	58 2-3-1	60 1-2-3-1 B	58 2-3-1	64 1-2-3-1 B
61A Demak V	—	—	5.22	—	7.27
36A Cheribon SS	—	—	—	—	—
35A Tegal	—	—	—	—	5.22
34A Pekalongan	—	—	—	—	7.00
39A Kendal	—	—	—	—	7.22
Samarang Tawang 1. 2. V	—	6.03	7.04	—	10.34
Samarang Goederenstation . .	—	6.15	—	—	10.45
Alastoeva	—	6.24	—	—	10.51
Broemboeng A	—	—	—	—	10.56
52A Goeboeng V	—	4.22	—	—	10.13
Broemboeng V	—	6.26	—	—	10.57
Telogotirto	—	6.37	—	—	11.07
Tangoeng	—	6.44	—	—	11.15
Kedoeng Djatie A	—	6.58	7.38	—	11.29
47A Willem I V	—	—	6.28	—	10.06
Kedoeng Djatie V	—	7.02	7.41	—	11.33
Padas	—	7.11	—	—	11.41
Qedangan	—	7.18	—	—	11.48
Telawa	—	7.28	—	—	11.58
Karang Sono	—	7.39	—	—	12.10
Djambean	—	—	—	—	—
Goendih A	—	7.51	8.11	—	12.22
53 Tjepoe NIS A	—	10.48	10.48	—	3.31
53 Bodjonegoro NIS	—	11.47	11.47	—	4.30
54 Soerabaja Pasar Toerie . .	—	2.28	2.28	—	7.22
68A Poerwodadi	—	8.59	8.59	—	1.25
68 Poerwodadi V	—	—	7.17	7.17	11.32
54A Soerabaja Pasar Toerie . .	—	—	—	—	6.23
53A Bodjonegoro NIS	—	—	—	—	9.02
53A Tjepoe NIS	—	—	5.22	5.22	10.00
Goendih V	4.22	—	8.17	8.31	12.26
Mongot	4.43	—	—	—	—
Goprak	5.12	—	—	8.44	12.37
Soember Lawang	5.23	—	—	9.05	12.49
Soko Djengkilong	5.44	—	—	—	—
Bogoramé	5.55	—	—	—	—
Salem	6.10	—	—	9.21	1.03
Sarén	6.19	—	—	—	—
Kali Oso	6.37	—	—	9.37	1.14
Padosan	6.50	—	—	—	—
Solo Balapan A	7.00	—	8.57	9.54	1.27
46, 70A Djocja Toegoe . . A	9.20	—	10.22	12.00	3.27
70 Madoen	9.35	—	—	1.13	3.26
71 Soerabaja goebeng . .	12.32	—	—	5.56	6.44

B Buffet.
 a Aankomst Djocja Lempoejangan.
 b Via Giambringan met twee maal overstappen (tabel 52).
 c Tabel 53A.
 1 Zie bladzijde 129.
 2 Richting Giambringan, zie tabel 52.
 e Kan 5 minuten eerder vertrekken.

Solo Balapan									
Tr. KL.	104 3-1	66 2-3-1	104 3-1	68 2-3-1	70 1-2-3-1 B	104 3-1	68 2-3-1	72 2-3-1	
D	9.37	9.37	—	10.41	2.01	—	—	3.27	
C	6.50	6.50	—	6.50	11.13	—	—	11.13	
T	8.30	8.30	—	8.30	12.39	—	—	12.39	
P	9.43	9.43	—	9.43	1.48	—	—	1.48	
K	9.45	9.45	—	11.56	1.29	—	—	1.29	
S	11.37	12.00b	—	1.41	3.58	—	—	5.02	
S	11.47	—	—	1.50	—	—	—	5.10	
A	12.00	—	—	2.02	—	—	—	5.23	
D	—	—	—	2.14	—	—	—	5.35	
B	12.12	—	—	—	—	—	—	—	
G	—	12.46b	—	—	—	—	—	2.54	
B	12.19	—	—	2.15	—	—	—	5.45	
T	12.32	—	—	2.28	—	—	—	6.11	
T	12.51	—	—	2.38	—	—	—	6.18	
K	1.15	—	—	2.59	4.32	—	—	6.14	
W	—	—	—	12.29	—	2.47	—	—	
K	—	—	—	1.38	3.20	4.35	—	—	
P	—	—	—	1.53	3.30	—	—	—	
G	—	—	—	2.08	3.40	—	—	—	
T	—	—	—	2.47	4.03	—	—	—	
K	—	—	—	3.15	4.17	—	—	—	
D	—	—	—	4.24	4.24	—	—	—	
G	—	2.00c	3.34	4.37	5.05	—	—	—	
T	—	—	—	7.22	7.22	—	—	—	
B	—	—	—	—	—	—	—	—	
S	—	—	—	—	—	—	—	—	
P	—	3.49	6.22	6.22	6.22	—	—	—	
P	—	—	2.12	—	4.12	—	—	4.12	
S	—	—	—	—	11.03	—	—	11.03	
B	—	—	—	—	1.42	—	—	1.42	
T	—	—	—	—	2.40	—	—	2.40	
G	—	2.06	3.57	—	5.11	—	—	5.19	
M	—	—	—	—	—	—	—	—	
G	—	—	—	—	—	—	—	5.32	
S	—	2.38	4.58	—	—	—	—	5.55	
S	—	—	—	—	—	—	—	—	
B	—	—	—	—	—	—	—	—	
S	—	2.55	5.19	—	—	—	—	6.11	
S	—	—	—	—	—	—	—	—	
K	—	3.09	—	—	—	—	—	6.11	
P	—	—	—	—	—	—	—	—	
S	—	3.26	—	—	5.51	—	—	6.11	
D	—	6.22a	—	—	7.12	—	—	—	
M	—	7.12	—	—	—	—	—	—	
S	—	—	—	—	—	—	—	—	

Sumber: OFFICIEELE REISGIDS DER SPOOR- EN TRAMWEGEN EN ANN- SLUITENDE AUTOMOBIELDIENSTEN OP JAVA EN MADOERA 1931.

Lampiran 13

Panduan Jadwal Perjalanan Kereta Api NIS Jogja-Sewugalur 1931

— 152 — Nederlandsch - Indische

Djocja Toegoe —

48

TREINNUMMER	KLASSE	300	302	304	306	308
		3-1	3-1	3-1	3-1	3-1
46, 70A Solo Balapan	V	—	—	5.12	—	7.36
46, 70A Klatten	—	—	—	6.20	—	8.31
50A Magelang Pasar	—	—	—	4.11	—	7.00
50A Moentitan NIS	—	—	4.11	5.12	—	7.43
50A Tempel	—	—	4.11	6.12	—	8.15
13 Koetardjo	—	—	—	4.11	—	6.03
13 Wates SS	—	—	—	5.12	—	7.37
Djocja Toegoe	V	5.10	6.48	7.40	8.35	9.31
Ngabean	A	5.10	6.58	7.50	8.45	9.47
49A Poendoeng	V	—	5.22	—	—	7.51
49A Pasar Gede	—	—	6.13	—	—	9.03
Ngabean	V	5.11	7.00	7.52	8.47	9.49
Dongkelan	—	5.11	7.07	7.59	8.54	9.56
Winongo	—	5.11	7.13	8.06	9.01	10.03
Djepit	—	5.11	7.21	8.14	9.09	10.11
Pasar Bantool	—	6.01	7.28	8.22	9.17	10.19
Paal Bapang	V	6.08	7.35	8.29	9.24	10.26
Badjang	—	6.20	—	—	—	10.29
Batikan	—	6.39	—	—	—	10.39
Pekodjo	—	—	—	—	—	—
Mangiran	—	6.51	—	—	10.51	—
Srandakan	—	6.56	—	—	A 10.56	—
Brosot	V	7.04	—	—	—	—
Pasar Kranggan	—	—	—	—	—	—
Sewoe Galoor	A	7.18	—	—	—	—

Sewoe Galoor —

48^A

TREINNUMMER	KLASSE	301	303	305	307	309
		3-1	3-1	3-1	3-1	3-1
Sewoe Galoor	V	—	—	5.11	—	7.41
Pasar Kranggan	—	—	—	5.12	—	—
Brosot	V	—	—	5.12	—	7.52
Srandakan	—	—	—	5.11	—	8.04
Mangiran	—	—	—	5.11	—	8.11
Pekodjo	—	4.11	—	—	—	—
Batikan	—	5.09	—	6.09	—	8.22
Badjang	V	5.10	—	—	—	—
Paal Bapang	—	5.11	—	6.19	—	8.32
Pasar Bantool	V	4.11	5.11	6.23	7.41	8.36
Djepit	—	4.11	5.11	6.31	7.49	8.44
Winongo	—	4.11	5.11	6.36	7.56	8.51
Dongkelan	—	4.11	5.11	6.47	8.05	9.00
Ngabean	A	4.11	5.11	6.50	8.11	9.06
49 Pasar Gede	V	6.13	—	8.21	—	11.23
49 Poendoeng	—	7.19	—	9.26	—	12.29
Ngabean	V	5.01	6.00	7.03	8.20	9.15
Djocja Toegoe	A	5.11	6.10	7.13	8.30	9.25
13A Wates SS	A	6.11	—	7.59	9.47	10.45
13A Koetardjo	—	6.46	—	8.39	10.56	—
50 Tempel	—	—	7.10	8.37	—	10.37
50 Moentitan NIS	—	—	7.43	9.07	—	11.11
50 Magelang Pasar	—	—	8.28	9.50	—	11.59
46A, 70 Klatten	—	6.41	7.04	8.25	—	10.37
46A, 70 Solo Balapan	—	7.20	7.35	9.17	—	11.30

o Stopt op verzoek.

Sewoe Galoor — 153 —

Sewoe Galoor

48

Tr.	310	312	314	316	318	320	322
KL.	3-1	3-1	3-1	3-1	3-1	3-1	3-1
S	9.03	11.13	—	11.18	1.34	—	—
K	9.45	11.48	—	1.12	2.33	—	—
M	8.34	9.50	—	12.32	1.50	2.59	3.50
W	9.12	10.35	—	1.16	2.47	3.46	4.37
T	9.43	11.06	—	1.49	3.14	4.17	5.08
K	8.18	11.06	11.16	—	1.57	—	4.48
W	9.30	11.51	12.27	—	3.10	—	5.27
D	10.41	12.52	1.48	2.57	4.11	5.17	6.11
N	10.51	1.02	1.58	3.07	4.27	5.27	6.11
P	7.51	10.50	—	12.55	12.55	—	4.21
P	9.05	12.14	—	2.20	2.20	—	6.24
N	10.53	1.05	2.01	3.09	4.28	5.26	6.11
D	11.00	1.12	2.08	3.16	4.35	5.35	6.11
W	11.07	1.19	2.15	3.23	4.42	5.42	6.11
D	11.15	1.27	2.23	3.31	4.50	5.50	6.11
P	11.23	1.35	2.31	3.39	4.58	5.58	6.11
P (A	11.30	1.42	2.38	3.46	5.05	6.04	7.08
V	11.37	1.48	—	—	5.09	—	—
B	—	—	—	—	—	—	—
B	11.47	1.58	—	—	5.19	—	—
P	—	—	—	—	—	—	—
M	11.59	2.10	—	—	5.31	—	—
S	12.04	2.15	—	—	5.36	—	—
B (A	12.12	2.23	—	—	5.44	—	—
V	12.16	2.27	—	—	5.48	—	—
P	—	—	—	—	—	—	—
S	12.26	2.37	—	—	5.58	—	—

Djocja Toegoe

48^A

Tr.	311	313	315	317	319	321	323
KL.	3-1	3-1	3-1	3-1	3-1	3-1	3-1
S	—	—	—	12.47	—	3.20	—
P	—	—	—	—	—	—	—
B (A	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—
S	—	—	11.00	1.10	—	3.43	—
M	—	—	11.07	1.17	—	3.50	—
P	—	—	—	—	—	—	—
B	—	—	11.18	1.28	—	4.01	—
B	—	—	—	—	—	—	—
P (A	—	—	—	—	—	—	—
V	9.38	10.42	11.36	1.50	2.58	4.17	5.17
P	9.46	10.50	11.43	1.58	3.06	4.25	5.25
D	9.53	10.57	11.50	2.05	3.13	4.32	5.32
W	10.02	11.06	11.58	2.14	3.22	4.41	5.41
D	10.08	11.12	12.04	2.20	3.28	4.47	5.47
N	10.15	11.19	12.11	2.27	3.35	4.54	5.54
P	11.23	—	1.34	4.59	—	—	—
P	12.29	—	2.39	6.04	—	—	—
N	10.17	11.21	12.13	2.29	3.37	4.55	5.57
D	10.27	11.31	12.23	2.39	3.47	5.05	6.07
W	12.21	—	1.01	4.17	5.45	—	—
K	1.31	—	1.44	5.36	7.22	—	—
T	12.06	—	2.11	4.39	—	6.22	—
D	12.39	—	2.41	5.13	—	7.24	—
M	1.33	—	3.29	5.59	—	—	—
K	12.12	—	12.57	3.44	—	6.22	—
S	1.31	—	1.31	4.24	—	7.22	—

o Stopt op verzoek.

Sumber: OFFICIEELE REISGIDS DER SPOOR- EN TRAMWEGEN EN ANN- SLUITENDE AUTOMOBIELDIENSTEN OP JAVA EN MADOERA 1931.

Lampiran 14

Panduan Jadwal Perjalanan Kereta Api NIS Jogja-Pundong 1931

— 154 —					
Nederlandsch-Indische					
Djocja Toegoe — Poendoeng					
TREINNUMMER KLASSE	330 3-1	340 3-1	332 3-1	334 3-1	336 3-1
46, 70A Solo Balapan. V	—	5.22	9.03	11.13	1.34
46, 70A Klatten.	—	6.20	9.45	11.48	2.33
50A Magelang Pasar.	—	4.22	8.34	9.50	1.50
50A Moentilan NIS.	4.12	5.22	9.12	10.35	2.41
50A Tempel.	4.12	6.12	9.43	11.06	3.14
13 Koetoardjo.	—	4.22	8.18	11.06	1.57
13 Wates SS.	—	5.12	9.30	11.51	3.10
Djocja Toegoe. V	5.12	7.51	10.52	1.03	4.28
Ngabean. A	5.12	8.01	11.02	1.13	4.38
48A Brossot. V	—	5.12	7.56	—	1.02
48A Paal Bapang.	4.22	6.23	9.38	11.36	2.58
Ngabean. V	5.12	8.03	11.05	1.16	4.41
Timoeran.	5.02	8.10	11.12	1.23	4.48
Sidikan.	o	o	o	o	o
Pasar Gede. { A	6.13	8.21	11.23	1.34	4.59
	6.16	8.23	11.26	1.36	5.02
Koentjen.	6.21	8.28	11.31	1.41	5.07
Bintaran.	o	o	o	o	o
Kedaton Plered.	6.35	8.42	11.45	1.55	5.21
Wonokromo.	6.40	8.47	11.50	2.00	5.26
Ngentak.	6.47	8.54	11.57	2.07	5.33
Djetis.	o	o	o	o	o
Barongan.	6.58	9.05	12.08	2.18	5.44
Patalan.	7.07	9.14	12.17	2.27	5.53
Petrobajan.	7.15	9.22	12.25	2.35	6.01
Poendoeng. A	7.19	9.26	12.29	2.39	6.05
o Stopt op verzoek.					

— 155 —					
Spoorweg-Maatschappij					
Poendoeng — Djocja Toegoe					
TREINNUMMER KLASSE	331 3-1	333 3-1	341 3-1	335 3-1	337 3-1
Poendoeng. V	5.02	7.51	10.50	12.55	4.21
Petrobajan.	5.02	7.55	10.54	12.59	4.25
Patalan.	5.12	8.04	11.03	1.08	4.34
Barongan.	5.22	8.15	11.18	1.28	4.54
Djetis.	5.22	o	o	o	o
Ngentak.	5.22	8.27	11.30	1.40	5.06
Wonokromo.	5.22	8.34	11.37	1.47	5.13
Kedaton Plered.	5.22	8.41	11.48	1.56	5.22
Bintaran.	5.22	o	o	o	o
Koentjen.	6.05	8.56	12.03	2.11	5.37
Pasar Gede. { A	6.11	9.02	12.09	2.17	5.43
	6.13	9.05	12.14	2.20	6.01
Sidikan.	o	o	o	o	6.02
Timoeran.	6.25	9.17	12.26	2.32	6.12
Ngabean. A	6.32	9.24	12.33	2.39	6.12
48 Paal Bapang. A	7.35	10.26	1.42	3.46	7.02
48 Brossot.	—	12.12	2.23	5.44	—
Ngabean. V	6.38	9.26	12.38	2.40	6.12
Djocja Toegoe. A	6.48	9.36	12.48	2.50	6.22
13A Wates SS. A	7.59	10.45	2.35	4.17	—
13A Koetoardjo.	8.39	1.31	3.48	5.36	—
50 Tempel.	8.37	10.37	2.11	4.39	—
50 Moentilan NIS.	9.07	11.11	2.41	5.13	—
50 Magelang Pasar.	9.50	11.58	3.29	5.59	—
46A Klatten.	8.25	10.37	2.00	3.44	—
46A Solo Balapan.	9.17	11.30	2.53	4.24	—
o Stopt op verzoek.					

Sumber: OFFICIEELE REISGIDS DER SPOOR- EN TRAMWEGEN EN ANN- SLUITENDE AUTOMOBIELDIENSTEN OP JAVA EN MADOERA 1931.

Lampiran 15

Panduan Jadwal Perjalanan Kereta Api NIS Jogja-Srandakan (Brosot) 1931

Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschappij. STOOMTRAMWEG DJOCJA-BROSSOT. Djocja — Srandakan (Brossot).									
KM.	Treinnommers.	302	304	306	308	310	van Djocja.		Bagage per 30 kg.
							1e kl.	2e kl.	
	Djocja S. S. V.	—	6.50	9.30	1.10	4.—			
2	Ngabean. »	—	6.58	9.38	1.18	4.8	0.20	0.05	0.25
2	Soerio Brantan . . . »	—	7.1	9.41	1.21	4.11	0.20	0.05	0.25
3	Tamansari »	—	7.5	9.45	1.25	4.15	0.20	0.05	0.25
5	Dongkellan »	—	7.11	9.52	1.32	4.22	0.20	0.05	0.25
6	Kwenie »	—	7.17	9.58	1.38	4.28	0.40	0.10	0.25
7	Winongo	A.	7.20	10.1	1.41	4.31	0.40	0.10	0.25
		V.	7.24	10.5	1.45	4.35			
8	Niten »	—	7.30	10.11	1.51	4.41	0.40	0.10	0.25
10	Djepit »	—	7.37	10.18	1.58	4.48	0.40	0.10	0.25
11	Klodran »	—	7.42	10.24	2.4	4.54	0.60	0.15	0.25
12	Passer-Bantool . . . »	—	7.49	10.30	2.10	5.—	0.60	0.15	0.25
15	Paal-Bapang	A.	7.57	10.38	2.18	5.8	0.60	0.15	0.25
		V.	5.—	8.3	2.24	—			
16	Djodok »	5.6	8.8	—	2.29	—	0.80	0.20	0.25
16	Badjang »	5.29	8.12	—	2.33	—	0.80	0.20	0.25
17	Pandak »	5.34	8.18	—	2.38	—	0.80	0.20	0.25
18	Batikan »	5.38	8.22	—	2.42	—	0.80	0.20	0.25
20	Pekodjo »	5.45	8.29	—	2.49	—	0.80	0.20	0.25
22	Mangiran »	5.53	8.37	—	2.56	—	1.00	0.25	0.25
24	Srandakan (Brossot) A.	6.—	8.43	—	3.2	—	1.00	0.25	0.25

De stopplaatsen vóór het opnemen en uitlaten van reizigers worden door een wit bord aangegeven.

Kinderen.

Kinderen beneden 2 jaar worden kosteloos vervoerd.
Twee kinderen beneden de 10 jaar, slechts ééne plaats innemende, betalen slechts één plaatsbiljet.

Afgehuurde rijtuigen of zijtig afdeelingen.

De huurder is verplicht te betalen voor elke afdeeling zooveel plaatsen als daarin aanwezig zijn.

Sumber: OFFICIEELE REISGIDS DER SPOOR- EN TRAMWEGEN EN ANN- SLUITENDE AUTOMOBIELDIENSTEN OP JAVA EN MADOERA 1931.