

**Peran Bengkel Kereta Api Pengok Dalam Perawatan Lokomotif Milik
*Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij Jalur Ssemarang-
Vorstenlanden 1914-1950***

RINGKASAN SKRIPSI



Oleh :

JUSTINUS ALDO SAPUTRA

13407144027

**PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA**

2017

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir Skripsi

**“PERAN BENGKEL KERETA API PENGOK DALAM PERAWATAN
LOKOMOTIF MILIK *NEDERLANDSCH INDISCHE SPOORWEG*
MAATSCHAPPIJ JALUR SEMARANG-VORSTENLANDEN 1914-1950”**

Disusun Oleh:

JUSTINUS ALDO SAPUTRA
NIM. 13407144027

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Tugas Akhir Skripsi, Program Studi
Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta.

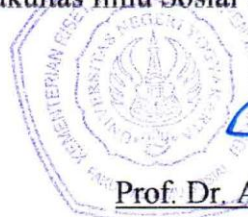

Pada tanggal 6 Oktober 2017

TIM PENGUJI

Nama/Jabatan	Tanda Tangan	Tanggal
<u>H. Y. Agus Murdiyastomo, M.Hum</u>		18-10-2017
Ketua Penguji/Pembimbing <u>Dra. Dina Dwikurniarini, M.Hum</u>		18-10-2017
Sekretaris <u>Ririn Darini, M.Hum</u>		18-10-2017
Penguji Utama		

Yogyakarta, 18 Oktober 2017

Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta
Dekan,

Prof. Dr. Ajat Sudrajat, M.Ag.
NIP. 19620321 198903 1 001

**PERAN BENGKEL KERETA API PENGOK DALAM PERAWATAN
LOKOMOTIF MILIK *NEDERLANDSCH-INDISCHE SPOORWEG-
MAATSCHAPPIJ* DI SEMARANG-VORSTENLANDEN 1914-1950**

Oleh: Justinus Aldo Saputra dan H.Y. Agus Murdiyastomo, M.Hum

Abstrak

Kereta api merupakan alat transportasi yang berperan penting pada masa Kolonial di Hindia Belanda. Dibangun pertama kali oleh *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* dengan rute awal Semarang-Vorstenlanden. Dalam menunjang perjalanan kereta api dibangunlah Bengkel Kereta Api Pengok sebagai tempat perawatan lokomotif milik NIS. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui latar belakang pembangunan Bengkel Kereta Api Pengok di Yogyakarta, mengetahui perkembangan Bengkel Kereta Api Pengok pada masa Kolonial, Jepang, hingga Indonesia Merdeka, dan mengetahui dampak Bengkel Kereta Api Pengok dalam perkembangan masyarakat Yogyakarta

Metode yang digunakan dalam kajian ini adalah metode historis yang meliputi tahapan heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Heuristik adalah mencari dan menemukan sumber untuk memperoleh data-data peristiwa sejarah. Verifikasi dilakukan untuk mendapatkan sumber yang otentik dan dapat dipercaya. Pada tahap selanjutnya, sumber yang telah diyakini otentisitas/keaslian dan kredibilitas informasinya tersebut diinterpretasi sehingga fakta-fakta sejarah yang telah ditemukan dapat tersusun dan menjadi sebuah kisah peristiwa. Selanjutnya disusun dalam bentuk historiografi untuk menghasilkan tulisan sejarah yang berlandaskan fakta-fakta yang didapatkan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Bengkel Kereta Api pertama milik NIS awalnya berada di Semarang. Setelah jalur kereta api NIS mengalami perkembangan, akhirnya dibangunlah Bengkel Kereta Api yang lebih besar dan memadai di daerah Pengok. Sejak masa Kolonial hingga Kemerdekaan Indonesia, Bengkel Kereta Api Pengok berperan penting dalam perbaikan lokomotif milik NIS. Keberadaan bengkel kereta api Pengok juga berpengaruh bagi masyarakat sekitar Yogyakarta, terutama memberikan lapangan pekerjaan serta tempat tinggal bagi para pekerja.

Kata Kunci: Kereta Api, Bengkel Kereta Api Pengok, Yogyakarta

A. Pendahuluan

Selesainya Perang Jawa tahun 1830, menjadi awal dimulainya usaha mengembalikan kas negara yang kosong karena perang. Akhirnya, muncul sebuah gagasan pelaksanaan kebijakan pertanian yang disebut dengan *cultuurstelsel* atas usul Gubernur Jendral Johanes Van den Bosch.¹ Selain itu, mulai terbukanya Hindia Belanda bagi swasta asing berakibat munculnya perkebunan-perkebunan swasta di Jawa maupun daerah-daerah luar Jawa. Selama masa ini modal swasta dari Belanda dan negara-negara Eropa lainnya telah mendirikan berbagai perkebunan kopi, teh, gula, dan kina yang besar di Pulau Jawa dan Sumatera.² Hasil dari usaha-usaha di atas dengan cepat menutupi kas Belanda yang habis, bahkan Belanda mengalami surplus. Maraknya pertumbuhan daerah perkebunan serta kendala di bidang transportasi mengakibatkan munculnya keinginan untuk membangun jalur kereta api.

Pembangunan jalan kereta api dan eksploitasi harus ada pemberian ijin dari pemerintah kolonial Belanda. Pada awalnya usulan permohonan ijin itu diajukan oleh W. Poolman, A. Fraser, dan E. H. Kol. Mereka mengajukan permohonan konsesi bagi pemasangan dan pengusahaan jalan rel dari Semarang ke Surakarta dan Yogyakarta. Surakarta dan Yogyakarta waktu itu disebut *Vorstenlanden*, yaitu daerah yang dikuasai raja-raja. Mereka berani mengajukan permohonan itu atas dasar pertimbangan bahwa wilayah yang akan dilalui oleh jalan rel itu, yaitu daerah-daerah Semarang, Surakarta, dan Yogyakarta merupakan daerah penghasil barang ekspor yang kaya, seperti kayu, tembakau, gula. Barang-barang itu perlu diangkut ke pelabuhan Semarang. Ijin itu diberikan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda setelah mendengar pendapat dari daerah-daerah yang berkepentingan.³

¹Vincent J.H. Houben, *Keraton dan Kompeni: Surakarta dan Yogyakarta 1830-1870*, (Yogyakarta: Bentang Budaya, 2002), hlm. 524.

²Daliman, *Sejarah Indonesia Abad 19- Awal Abad 20*, (Yogyakarta : UNY, 2001), hlm. 47.

³Tim Telaga Bakti Nusantara, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*, (Bandung: CV Angkasa, 1997), hlm. 53.

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai dari pembangunan rel pertama Semarang-Tanggung pada tanggal 17 juni 1864 di desa Kemijen Semarang. Pembangunan jalur kereta api ini diprakarsai oleh perusahaan swasta yaitu *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS). Wilayah pemberian konsesi pun awalnya terbatas pada sekitar Semarang-Surakarta-Yogyakarta. Karena menurut pertimbangan militer rencana itu cukup strategis yaitu untuk mendukung pergerakan tentara kolonial Belanda. Hal itu menjadi penting apabila terjadi pemberontakan kembali di wilayah kerajaan Surakarta dan Yogyakarta seperti pemberontakan Pangeran Diponegoro, maka dengan mudah pemerintah kolonial menggerakkan pasukan dari Semarang dan Ambarawa.

Lima belas tahun setelah NIS berdiri di Hindia Belanda, perkeretaapian semakin berkembang dan Bengkel Kereta Api di Pengapon semakin lama tidak mampu menampung jumlah lokomotif yang semakin banyak. Akhirnya para dewan direksi NIS mencari lokasi yang tepat guna dibangun stasiun dan Bengkel Kereta Api yang baru, sehingga mampu menampung lokomotif dalam jumlah banyak. Para dewan direksi NIS pun akhirnya sepakat bahwa bengkel lokomotif akan dipindahkan dari Semarang menuju Yogyakarta. Lempuyangan yang pada waktu itu baru dibangun stasiun kereta api dan memiliki lahan yang cukup luas akhirnya dipilih.

Bengkel Kereta Api Pengok dibangun mulai tahun 1914 oleh NIS dengan nama *Centraal Werkplaats*, tugas pokoknya adalah melaksanakan perbaikan seluruh lokomotif milik NIS. *Centraal Werkplaats* ini merupakan bengkel induk dari perusahaan NIS tersebut. Bengkel Kereta Api Pengok ini berada di sebelah Timur Laut dari stasiun Lempuyangan Yogyakarta.

Di sekitar Bengkel Kereta Api ini, terdapat kampung permukiman penduduk yang tersebar merata di Jalan Mutiara. Kampung ini diberi nama Pengok yang berasal dari frasa bahasa Jawa *mepeng mbengok*. Namun versi lain menyebutkan bahwa Pengok berasal dari bunyi suling lokomotif uap pada saat itu, "*Ngook! ngook!*", sehingga kampung itu diberi nama Pengok. Selain itu, terdapat pula kampung yang erat hubungannya dengan Perkeretaapian, yakni Klitren, yang tidak jauh dari Pengok. Istilah klitren berasal dari bahasa Belanda *koelitrein* atau kuli

kereta api. Kuli kereta api ini bekerja di stasiun Lempuyangan serta Bengkel Kereta Api Pengok. Aset-aset di kampung itu sebagian besar masih dikuasai oleh kereta api Indonesia, dan disewakan untuk warga yang tinggal di situ.⁴

Dibangunnya Bengkel Kereta Api Pengok ini memberikan dampak yang positif terhadap berlangsungnya perkeretaapian NIS. Lokomotif uap yang sudah masuk tahun perawatan, yaitu setiap 5 tahun sekali milik NIS akan langsung dibawa ke Bengkel Kereta Api Pengok untuk diperbaiki. Dengan terjaminnya kondisi lokomotif uap selalu dalam keadaan baik, maka perjalanan kereta api menjadi lancar dan teratur serta semakin menimbulkan perubahan sosial ekonomi dan budaya masyarakat sekitar. Adanya Bengkel Kereta Api Pengok juga memberikan dampak kepada masyarakat sekitar dengan memberikan lapangan pekerjaan baru serta berdirinya kampung-kampung baru disekitar Bengkel Kereta Api Pengok.

a. Rumusan Masalah

1. Bagaimana latar belakang berdirinya Bengkel Kereta Api Pengok Yogyakarta?
2. Bagaimana peran Bengkel Kereta Api Pengok pada masa Kolonial, Jepang dan Indonesia?
3. Bagaimana pengaruh Bengkel Kereta Api Pengok terhadap perkembangan masyarakat Yogyakarta?

b. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum
 - a. Sebagai sarana untuk menerapkan metode penelitian sejarah dan historiografi yang diperoleh saat perkuliahan
 - b. Meningkatkan kemampuan daya pikir kritis, logis, sistematis, analitis, dan obyektif sesuai dengan metodologi penelitian sejarah.
 - c. Menambah pengetahuan dan wawasan mengenai sejarah perkembangan kereta api dan Bengkel Kereta Api di kota Yogyakarta pada masa Kolonial hingga Indonesia merdeka.

⁴Farouh Nugroho, *Laporan Kerja Praktek Lapangan Di Balai Yasa Yogyakarta*, (Yogyakarta: Sekolah Tinggi Teknologi Nasional, 1998), hlm. 6.

2. Tujuan Khusus

- a. Mengetahui latar belakang pembangunan Bengkel Kereta Api Pengok Yogyakarta.
- b. Mengetahui peran penting Bengkel Kereta Api Pengok pada masa Kolonial hingga Kemerdekaan Indonesia.
- c. Mengetahui dampak dari Bengkel Kereta Api Pengok terhadap masyarakat sekitar Yogyakarta.

c. Manfaat Penelitian

1. Bagi Pembaca

- a. Memperoleh pemahaman baru tentang sejarah Bengkel Kereta Api Pengok.
- b. Menambah pengetahuan tentang peran Bengkel Kereta Api Pengok Yogyakarta pada masa Kolonial, Jepang, dan Indonesia.
- c. Dapat menilai secara kritis perkembangan sosial masyarakat sekitar setelah dibangunnya Bengkel Kereta Api Pengok di Yogyakarta.

2. Bagi Penulis

- a. Menjadi tolok ukur sejauh mana memahami dan menganalisa suatu peristiwa sejarah dengan materi yang diperoleh selama perkuliahan
- b. Menambah wawasan dalam melakukan penulisan tentang sejarah, khususnya dalam tema transportasi.
- c. Memperoleh gambaran yang lebih obyektif mengenai perkembangan Bengkel Kereta Api Pengok Yogyakarta sejak masa kolonial hingga Indonesia Merdeka.

d. Kajian Pustaka

Kajian pustaka merupakan pembahasan sumber-sumber pustaka atau literatur yang menjadi landasan pemikiran dalam penelitian.⁵ Kajian pustaka sangat diperlukan dalam sebuah penelitian. Hal ini dikarenakan dapat menambah informasi dan data-data yang dibutuhkan dalam proses penulisan. Selain itu juga digunakan untuk mengkaji pustaka terdahulu yang hampir sama dengan penelitian

⁵Tim Prodi Ilmu Sejarah, *Pedoman Tugas Akhir Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Prodi Ilmu Sejarah UNY, 2013), hlm. 6.

yang akan dilakukan. Penelitian ini menggunakan beberapa buku sebagai sumber acuan sementara, diantaranya adalah:

Buku karya Tim Telaga Bakti Nusantara yang berjudul *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I dan Jilid II* yang diterbitkan oleh Angkasa Bandung. Buku ini banyak menggambarkan tentang sejarah perkembangan perkeretaapian di Indonesia. Pada jilid pertama pada buku ini membahas tentang politik kolonial dan perkembangan transportasi pada abad 19 serta bagaimana lahirnya perkeretaapian, pembangunan kereta api di Indonesia serta prasarana, sarana, operasi, kepegawaian dan keuangan. Buku ini menengahkan sejarah kereta api di Indonesia dengan latar belakang sejarah Indonesia.

Pada buku jilid ke 2 buku ini membahas kondisi perkeretaapian pada masa kemerdekaan. Dimulai dengan peran kereta api sebagai alat perjuangan pada permulaan revolusi kemerdekaan kita, hingga perjuangan kereta api Indonesia dalam membangun kembali transportasi kereta api pasca perang Kemerdekaan. Disini juga dijelaskan tentang kendala-kendala dalam usaha perusahaan kereta api mengembalikan citra transportasi darat. Buku ini sangat menarik karena buku ini sangat lengkap membahas tentang sejarah perkeretaapian yang ada di Indonesia.

Karya selanjutnya dari Dinas Pariwisata, Seni, dan Budaya Kota Yogyakarta yang berjudul *Toponim Kota Yogyakarta*. Buku ini banyak memberikan informasi tentang asal usul terbentuknya nama daerah di kota Yogyakarta. Daerah-daerah yang muncul pada masa Kolonial dijelaskan dengan baik di buku ini. Daerah dan kampung baru yang terbentuk dari adanya perkeretaapian di Yogyakarta juga terdapat di buku ini.

Buku lain yang digunakan yaitu karya Imam Subarkah dengan judul *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992* yang diterbitkan oleh Intergrafika Bandung. Buku ini banyak memberikan informasi seputar kereta api. Dimulai dari sejarah penemuan transportasi khususnya kereta api di Indonesia adalah unik, yaitu bahwa kereta api mengalami tiga kali perpindahan kepemilikan dari Belanda, kemudian berganti ketangan pemerintah Jepang, dan terakhir oleh bangsa Indonesia sampai saat ini.

e. Historiografi Relevan

Historiografi merupakan rekonstruksi yang imajinatif dari masa lampau berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau.⁶ Tugas sejarawan adalah merekonstruksi peristiwa sejarah. Sejarah berusaha melihat segala sesuatu dari sudut rentang waktu.⁷ Karya sejarah akan lebih jelas dan bermakna untuk diteliti apabila mengungkapkan historiografi yang relevan dalam tahap penelitiannya.

Historiografi yang relevan digunakan untuk bahan perbandingan penelitian yang akan dilakukan dengan penelitian yang sudah ada sebelumnya. Hal ini sebagai penegasan bahwa karya yang akan ditulis adalah murni tulisan sendiri, bukan hasil meniru dari penelitian yang sudah ada sebelumnya. Selain itu juga dijelaskan perbedaan konsep dasar antara penelitian yang terdahulu dengan penelitian yang akan ditulis.

Skripsi yang ditulis oleh Recharodus Deaz Prabowo yang berjudul *Sejarah dan Perkembangan Stasiun Kereta Api Tugu di Yogyakarta Tahun 1887-1930* dari Universitas Sanata Dharma 2013, akan memberikan rujukan untuk meneliti Bengkel Kereta Api di Yogyakarta. Skripsi ini menjelaskan tentang bagaimana kontak politik yang terjadi antara kolonial dengan Keraton Yogyakarta mengenai pembangunan kereta api. Stasiun Tugu yang dikelola oleh pihak *Staatspoor en Tramwegen* (SS) yang merupakan pihak dari negeri Belanda sendiri, bersaing dengan pihak NIS dalam perkeretaapian di Yogyakarta sendiri. Perbedaan skripsi ini dengan yang akan saya tulis yaitu pembahasannya yang lebih menekankan sejarah dan perkembangan stasiun tugu yang dimiliki oleh SS, sementara saya akan menulis Bengkel Kereta Api yang dimiliki oleh NIS.

⁶Louis Gottschalk, *Understanding History: A Primer of Historical Method*, Terj. Nugroho Notosusanto, *Mengerti Sejarah: Pengantar Metode Sejarah*, (Jakarta: UI Press, 1975), hlm. 39.

⁷Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: PT. Tiara Wacana, 2003), hlm. 159.

Skripsi yang kedua dari Andi Pramono yang berjudul *Sejarah Keberadaan Jalur Kereta Api Di Kabupaten Wonogiri Tahun 1922-1976* dari Universitas Sebelas Maret 2011. Skripsi ini berisi tentang perkembangan kereta api milik NIS dan SS di daerah Wonogiri secara kronologis, mulai dari masa Kolonial, masa Jepang, hingga Indonesia merdeka. Skripsi ini juga memaparkan tentang perubahan sosial ekonomi masyarakat sekitar dari adanya kereta api. Perbedaan dengan skripsi yang akan saya tulis yaitu pembahasan skripsi ini yang lebih menekankan perkembangan kereta api di daerah Wonogiri oleh NIS, sementara saya akan menulis tentang Bengkel Kereta Api Pengok yang dibangun oleh NIS di Yogyakarta.

Skripsi yang ketiga dari Eko Anshari yang berjudul *Jalur Kereta Api Yogyakarta-Srandakan: Kajian Tentang Perkembangan Dan Pengaruhnya Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Srandakan Tahun 1895-1930*, Universitas Negeri Yogyakarta 2014. Skripsi ini menjelaskan tentang perubahan sosial ekonomi yang terjadi di daerah Srandakan setelah dibangunnya jalur kereta api. Perbedaan dengan skripsi yang akan saya tulis yaitu skripsi ini menekankan kajian sosial ekonomi masyarakat Srandakan setelah dibangunnya jalur kereta api, sedangkan saya lebih menekankan perubahan sosial dan budaya dari adanya Bengkel Kereta Api Pengok.

f. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, saya menggunakan metode sejarah kritis yang terdiri dari empat langkah kegiatan, yaitu heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi.⁸ Setiap ilmu mempunyai metode, tanpa metode maka kumpulan pengetahuan tentang objek tertentu tidak dapat dikatakan sebagai ilmu, sekalipun masih ada syarat lainnya. Metode dalam studi sejarah adalah seperangkat aturan dan prinsip sistematis, menilainya secara kritis, dan mengajukan sintesis secara tertulis atau suatu prosedur dalam menyusun detail-detail yang sudah disimpulkan dari dokumen-dokumen otentik menjadi suatu kisah yang berhubungan. Seorang

⁸Nugroho Notosusanto, *Norma-Norma Dasar Penelitian Penulisan Sejarah*, (Jakarta: Dephankam, 1971), hlm. 35.

sejarawan harus menguasai keterampilan dalam heuristik, kritik, dan penerapan teori serta metodologi yang tepat, sehingga penulisan hasil penelitian dapat dipertanggungjawabkan.⁹ Berdasarkan uraian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa metode sejarah merupakan cara atau teknik dalam merekonstruksi peristiwa masa lampau yang bisa dijabarkan dalam tahap-tahap berikut ini:

1. Heuristik

Heuristik, ialah kegiatan menghimpun sumber-sumber sejarah.¹⁰ Sebelum menentukan teknik pengumpulan sumber sejarah, pertama-tama yang perlu dipahami adalah bentuk dari sumber sejarah yang akan dikumpulkan. Kemudian setelah peneliti mengetahui tentang bentuk sumber sejarah seperti arsip sebagai sumber primer dan buku-buku yang relevan dengan topik sebagai sumber sekunder. Pengumpulan sumber merupakan tahap pertama yang harus dilakukan oleh peneliti sebelum melakukan tahap berikutnya.

Pengumpulan sumber penelitian dalam skripsi ini dilakukan di Jakarta, Yogyakarta, dan Semarang. Tempat-tempat yang akan dikunjungi dalam proses heuristik ini antara lain Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI), PERPUSNAS, BPAD, PT. KAI DAOP VI, dan Grhatama Pustaka.

Pengumpulan Sumber dibagi menjadi dua, yakni sumber primer dan sekunder. Sumber primer adalah kesaksian dari seseorang dengan mata kepalanya sendiri.¹¹ Sumber Primer yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Grhatama Pustaka, *Verslag Staatsspoor-En Tramwegen in Nederlandsch Indie 1920*.

KITLV, *Centraal Werkplaats Nederlandsch Indische Spoorweg 1914*.

Sumber sekunder adalah kesaksian seseorang yang bukan merupakan saksi pandangan mata yakni seseorang yang tidak hadir pada waktu terjadinya

⁹Djoko Marihandono, *Titik Balik Historiografi di Indonesia*, (Jakarta: Wedana Widya Sastra, 2008), hlm. 4.

¹⁰Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm. 28.

¹¹ Louis Gottschalk, *op.cit.*, hlm. 32.

peristiwa tersebut.¹² Beberapa sumber sekunder yang akan digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut:

Dinas Pariwisata, Seni, dan Budaya, *Toponim Kota Yogyakarta*, Yogyakarta: Dinas Pariwisata, Seni, dan Budaya, 2007.

Imam Subarkah, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*, Bandung: Intergrafika, 1992.

Sartono Katodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 (Dari Emporium sampai Imporium) Jilid 1*. Jakarta : Gramedia, 1987.

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

2. Verifikasi

Verifikasi adalah penilaian terhadap sumber-sumber sejarah. Verifikasi dalam sejarah memiliki arti pemeriksaan terhadap kebenaran laporan tentang suatu peristiwa sejarah.. Semua sumber sejarah yang dikumpulkan terlebih dahulu diverifikasi sebelum digunakan. Sebab tidak semuanya langsung digunakan dalam penulisan. Dua aspek yang dikritik adalah otentisitas (keaslian sumber) dan kredibilitas (tingkat kebenaran informasi) sumber sejarah. Korelasi antara kedua sumber tersebut kemudian ditarik sebagai fakta sejarah yang digunakan sejarawan sebagai langkah dalam penulisan sejarah.¹³

Penilaian terhadap sumber-sumber sejarah menyangkut aspek ekstern dan intern. Aspek ekstern mempersoalkan apakah sumber itu asli atau palsu sehingga sejarawan harus mampu menguji tentang keakuratan dokumen sejarah tersebut, misalnya, waktu pembuatan dokumen, bahan, atau materi dokumen. Aspek intern mempersoalkan tentang isi yang terdapat dalam sumber itu dapat memberikan informasi yang diperlukan. Dalam hal ini aspek intern berupa proses analisis terhadap suatu dokumen.

¹²Sartono Katodirdjo, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia*, (Jakarta: Gramedia, 1982), hlm. 35.

¹³ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Bentang Budaya, 1995), hlm. 101.

3. Interpretasi

Interpretasi atau penafsiran merupakan tahap penelitian terhadap sumber dan menggabungkan fakta-fakta sejarah. Fakta sejarah merupakan hal yang sangat subjektif sehingga apa yang ditemukan oleh peneliti dalam suatu sumber dapat berbeda dengan apa yang ditemukan oleh orang lain dalam sumber yang sama. Oleh karena itu interpretasi sering disebut sebagai sumber subjektifitas. Langkah interpretasi ini terdiri dari langkah analisis dan langkah sintesis. Langkah analisis merupakan tahap penelitian untuk menemukan informasi/fakta sejarah dari sumber. Setelah fakta-fakta sejarah ditentukan, tahap penelitian selanjutnya adalah langkah sintesis atau merangkai fakta-fakta sejarah tersebut agar menjadi terstruktur.

4. Historiografi

Berbagai pernyataan mengenai masa silam yang telah disintesis selanjutnya ditulis dalam bentuk kisah sejarah atau historiografi. Salah satu ciri utama dari eksplanasi dalam sejarah, yaitu urutan kejadian dari suatu peristiwa. Eksplanasi yang baik adalah ketika peristiwa masa lalu yang direkonstruksi tampak hidup di tengah kehidupan kita. Dengan kata lain, membaca karya itu maka seseorang akan dibawa ke dalam ruang kehidupan yang dilukiskan itu. Kisah masa lalu sedapat mungkin dihadirkan secara utuh sehingga tampak apa adanya. Orientasi karya seperti inilah yang disebut dengan sejarah total (*total history*).¹⁴

Historiografi adalah kegiatan akhir dari penelitian sejarah, yaitu berupa kegiatan merumuskan kisah sejarah secara kronologis dan sistematis. Tujuan dari historiografi ini adalah menuliskan hasil interpretasi agar menjadi kisah sejarah tidak hanya menjabarkan fakta-fakta tetapi dengan uraian-uraian secara obyektif mengenai pokok-pokok masalah sehingga nantinya akan terwujud kisah sejarah.

¹⁴ Abd Rahman Hamid dan Muhammad Saleh Madjid, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2011), hlm. 53.

g. Pendekatan Penelitian

Sejarah tidak hanya berbicara tentang waktu, tetapi juga segala peristiwa dan permasalahan yang pernah terjadi. Ada banyak ragam peristiwa masa lalu yang mengharuskan ilmu sejarah didukung dengan disiplin ilmu lain, Pendekatan merupakan cara atau metode untuk melihat suatu peristiwa sejarah dari berbagai sudut pandang. Dengan berbagai disiplin ilmu, penelitian sejarah bisa dilihat secara luas. Hal ini perlu diketahui karena peristiwa sejarah tidak hanya berdasarkan dari suatu penyebab, tetapi berasal dari berbagai penyebab yang saling berhubungan. Pemanfaatan pendekatan dan metode ilmu bantu dalam penelitian sejarah, agaknya, merupakan sesuatu yang kelihatannya sangat ideal.¹⁵ Dengan begitu, diperlukan pendekatan sejarah agar hasil dari rekonstruksi sejarah bisa dihidupkan kembali. Dalam penelitian ini, terdapat tiga pendekatan yaitu:

1. Pendekatan Sosial

Pendekatan sosial bertujuan untuk mempelajari manusia sebagai anggota golongan atau masyarakat yang terikat dalam ikatan-ikatan adat, kebiasaan, kepercayaan agama, dan tingkah laku. Teori interaksionisme simbolis Max webber menjelaskan interaksi dan komunikasi antar individu maupun kelompok menggunakan simbol-simbol, antara lain berupa alat komunikasi dan transportasi. Semakin baiknya transportasi suatu daerah akan membawa arus informasi ke daerah lain. Mobilitas semakin meningkat sebagai reaksi atas informasi yang diperoleh dari orang lain dari daerah lain. Pendekatan ini untuk melihat pengaruh sosial yang ditimbulkan dari pembangunan kereta api terhadap kehidupan sosial masyarakat di daerah Yogyakarta khususnya sekitar Bengkel Kereta Api Pengok.

2. Pendekatan Kebudayaan

Difusi Kebudayaan merupakan suatu proses penyebaran suatu unsur kebudayaan dari satu pihak ke pihak lain. Munculnya kereta api di pulau

¹⁵ Sugeng Priyadi, *Sejarah Lokal*, (Yogyakarta: Ombak, 2012), hlm. 71.

Jawa sebagai transportasi modern, menyebabkan tergesernya transportasi tradisional yang sudah ada. Pekerjaan baru yang ditimbulkan oleh adanya kereta api membuat masyarakat tertarik untuk bekerja di kereta api. Menurut Kroeber, difusi akan selalu menimbulkan perubahan bagi kebudayaan yang menerima unsur kebudayaan lain yang menyebar, peranan difusi dalam kebudayaan manusia sangat luar biasa peranannya.

Difusi itu sendiri akan terjadi jika penemuan baru yang telah diterima oleh masyarakat dapat diteruskan dan disebarkan pada masyarakat luas, sebagaimana masyarakat itu sendiri dapat menikmati akan kegunaannya dan dapat menjadi salah satu pendorong bagi pertumbuhan kebudayaan masyarakat manusia. Peran yang diberikan difusi itu sendiri apabila dilihat dari realitas dikalangan masyarakat di pulau Jawa masa Kolonial saat munculnya kereta api, tanpa adanya suatu budaya baru proses difusi tidak bisa menjadi salah satu pendorong terjadinya pergeseran pola dan gaya hidup masyarakat.

h. Sistematika Pembahasan

Penulisan skripsi yang berjudul *Peran Bengkel Kereta Api Pengok Terhadap Perawatan Lokomotif Milik Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij Di Semarang-Vorstenlanden 1914-1950*, secara sistematis terbagi dalam lima bab. Agar memperoleh gambaran yang jelas tentang skripsi ini, maka akan memberikan gambaran singkat tentang sistematika penulisan sebagai berikut:

- a. Bab ini berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat dari penelitian ini, kajian pustaka, historiografi relevan, metode penelitian, pendekatan penelitian, serta sistematika pembahasan yang menjabarkan ringkasan dari bab yang akan disajikan dalam skripsi ini.
- b. Pada bab ini akan dijelaskan bagaimana proses awal NIS dalam merintis sebuah perusahaan kereta api swasta di Hindia Belanda, awal masuknya kereta api di Yogyakarta serta dibangunnya Bengkel Kereta Api Pengok.
- c. Pada bagian ini akan dijelaskan bagaimana Awal kebijakan militer Jepang terhadap perkeretaapian, hingga peran Bengkel Kereta Api bagi militer Jepang.

- d. Pada bab ini akan dijelaskan bagaimana kondisi perkeretaapian pasca kemerdekaan Indonesia, serta dampak terhadap Bengkel Kereta Api Pengok.
- e. Bab yang terakhir ini, akan menjelaskan kesimpulan pada penjabaran bab-bab sebelumnya. Selain itu, akan terdapat jawaban dari rumusan masalah yang dikemukakan oleh penulis.

B. *Centraal Werkplaats* NIS Pada Masa Kolonial

Kesulitan prasarana dan sarana transportasi di pulau Jawa baik ditinjau dari sudut ekonomi serta keamanan dan pertahanan sudah dirasakan sejak awal abad-19. Pada tanggal 15 Agustus 1840, muncul usul dari seorang militer ialah Kolonel Jhr. Van Der Wijk agar di pulau Jawa dibangun alat transportasi baru yakni kereta api. Seperti yang telah dilaksanakan di Eropa dan negeri Belanda yang berhasil cukup baik mengatasi masalah transportasi ini. Yang diusulkannya ialah jalur rel yang membentang dari Batavia ke Surabaya melalui Bandung, Yogyakarta, dan Surakarta. Tetapi sampai tahun 1860 permohonan konsesi kalangan pengusaha swasta ini satupun belum ada yang diterima pemerintah dengan mempertimbangkan beberapa faktor.

Berhubung dengan masih terjadinya kesimpang-siuran pendapat mengenai masalah pembangunan perkeretaapian ini, Raja Belanda Willem III menugaskan T.J. Stieltjes orang kepercayaan dan penasihat Menteri Urusan Jajahan pada tahun 1860 untuk mengadakan penelitian. Penelitian tersebut meliputi penilaian sarana angkutan yang ada serta saran pemikiran baru untuk pemecahan masalah transportasi di Pulau Jawa yang semakin mendesak.

Saran dari Steiltjes, agar pembangunan jalur rel dari Semarang melalui Ungaran dan Salatiga. Sarannya didasarkan kepada pertimbangan agar jalur rel dapat menghubungkan pusat-pusat kedudukan tentara kolonial Belanda di Ungaran, Ambarawa dan Salatiga. Selain dari itu pemerintahan Belanda bermaksud akan menempatkan 10.000 kepala keluarga orang Belanda di daerah pegunungan sekitar Ungaran, Bawen, Salatiga, Merbabu. Mereka akan diperuntukkan sebagai tenaga inti di perkebunan dan keturunan mereka kelak akan dijadikan tentara cadangan.

Melihat kesempatan ini, W. Poolman, Alex Fraser dan E.H. Kol pendiri dari *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) mengusulkan agar pembangunan jalur rel kereta api dari Semarang melalui Solo terus ke Yogyakarta. Mereka dan pemilik perkebuan menentang rencana yang diusulkan oleh Steiltjes, karena pembangunan melalui Ungaran, Bawen, dan Salatiga akan sangat mahal dan memakan waktu lama karena jalur itu terletak di daerah pegunungan yang berdekatan dengan gunung Ungaran, gunung Merbabu dan gunung Merapi.

Gubernur Jendral Belanda saat itu Mr. Ludolph Anne Jan Wilt Baron Sloet van den Beele (1861-1866) akhirnya bersedia mengabulkan usulan tersebut diatas dengan beberapa syarat. Persyaratan yang dimaksud antara lain jalur rel itu disesuaikan dengan pengarah Menteri Urusan Jajahan Fransen van De Putte yang menginginkan agar jalur rel kereta api antara Semarang, Surakarta, dan Yogyakarta diperluas dengan lintas cabang dari Kedungjati ke Amabarawa.¹⁶ Dengan demikian NIS membeli konsesi itu kepada Gubernur Jendral Mr. Baron Sloot Van De Beele selaku pengawas pembangunan, dengan syarat jaminan 4.5 % atas jumlah maksimum f. 14.000.000.¹⁷ Kecuali untuk lintas cabang Kedungjati ke Amabarawa. Persyaratan lainnya yang harus dipenuhi adalah *spoorwijdte* sama dengan standar Eropa yakni 1.435 mm.

Perusahaan NIS ini, sesuai dengan disyaratkan dalam perjanjian konsesi, membangun juga rel cabang cabang dari Kedungjati ke Amabarawa, sebagai pusat kedudukan tentara kolonial Belanda semenjak perang Diponegoro (1825-1830) sepanjang 37 km yang dibuka 21 Mei 1873. Proses pembangunan jalur rel dan dioperasikannya kereta api dari Semarang sampai Yogyakarta, perusahaan NIS yang dipimpin oleh Ir. J. P. de Bordes ini merupakan pelopor Perkeretaapian di Hindia Belanda.

Setelah lima belas tahun NIS berdiri, perkeretaapian semakin berkembang dan Bengkel Kereta Api di Pengapon semakin lama tidak mampu menampung jumlah

¹⁶*Ibid.*, hlm. 7.

¹⁷Eddy Supangkat, *Ambarawa Kota Lokomotif Tua*, (Salatiga: Griya media, 2008), hlm. 6.

lokomotif yang semakin banyak. Selain itu debit air yang semakin naik di Semarang utara terutama sekitar daerah Pengapon, mengancam keberlangsungan perkeretaapian. Air laut dapat semakin naik seiring dengan menurunnya permukaan tanah di Pengapon. Para petinggi NIS memprediksi bahwa daerah Pengapon ini dalam 20 tahun mendatang akan terkena rob air laut. Akhirnya para dewan direksi NIS mencari lokasi yang tepat guna memindahkan stasiun Samarang NIS, kantor administrasi dan Bengkel Kereta Api ke tempat yang lebih besar dan lebih aman.

Para dewan direksi NIS pun akhirnya sepakat bahwa bengkel lokomotif akan dipindahkan dari Semarang menuju Yogyakarta, sedangkan stasiun Samarang NIS dipindahkan ke daerah Tawang dengan membangun stasiun baru, serta membangun kantor administrasi baru di *Bodjongweg* (Sekarang Jl. Pemuda) Semarang. Lempuyangan yang pada waktu itu baru dibangun stasiun kereta api dan memiliki lahan yang cukup luas akhirnya dipilih sebagai tempat dibangunnya balai yasa pengganti dari NIS. Dipilihnya wilayah ini selain memiliki daerah yang luas, juga jauh dari ancaman bencana alam. Daerah Lempuyangan ini berada jauh dari laut dan gunung berapi, sehingga ancaman kerusakan akibat bencana alam dapat dihindari. Alasan lain pembangunan balai yasa di Yogyakarta yaitu juga dijadikan kantor cabang pengawas kereta api di daerah Surakarta-Yogyakarta, sehingga dalam berdirinya Bengkel Kereta Api juga terdapat kantor cabang para pegawai NIS.

Bengkel Kereta Api Pengok berdiri pada tahun 1914 oleh NIS. Pembangunan Bengkel Kereta Api ini merupakan perpindahan dari bengkel kereta api pertama NIS di Pengapon, Semarang. Pembangunan Bengkel Kereta Api ini di ketuai oleh Insinyur F. A. Yepes, P. Binkhorst dan W. A. Slinkers, dan diawasi pembangunannya oleh Dinas Bangunan dan Jalan NIS.¹⁸ Peresmian Bengkel Kereta Api Pengok hampir bersamaan dengan dibukanya stasiun Tawang di Semarang yang juga merupakan perpindahan dari stasiun Samarang NIS. Nama awal bengkel kereta api ini pada masa kolonial yaitu *Centraal Werkplaats*.

¹⁸Auditya Martin N.R, "Transportasi Kereta Api dalam Pembangunan Kota Solo Tahun 1900-1940", *Skripsi*, (Surakarta, UNS, 2010), hlm. 88.

Bengkel Kereta Api Pengok termasuk dalam Dinas Traksi dan Material yang diketuai oleh W. Corver, serta Wakil Ketua J. C. W. Herweyar. Dikantor Balai Yasa Pengok juga terdapat Insinyur Bangunan A. I. Vanleer, serta Ahli Mekanik G. T. H. Kroese. Insinyur bangunan dan ahli Mekanik bertugas menjadi pimpinan dalam memelihara seluruh lokomotif serta bangunan milik NIS, sementara para pekerja kasar mekanik dan kuli bangunan menggunakan penduduk pribumi.

Setiap lokomotif yang hendak mengalami perbaikan di Bengkel Kereta Api Pengok sebelumnya dibongkar agar tiap-tiap komponennya dapat dilakukan pengujian satu per satu. Komponen-komponen yang telah dibongkar kemudian dilakukan pengujian di stasiun-stasiun pengujian tertentu. Setelah dilakukan pengujian masing-masing komponen selanjutnya dirangkai kembali dalam bentuk utuh lokomotif kereta api. Pada masa Kolonial, semua lokomotif milik NIS diperbaiki di Bengkel Kereta Api Pengok. Bengkel Kereta Api Pengok tidak melayani perbaikan lokomotif maskapai lain, sehingga sudah pasti setiap perusahaan kereta api memiliki bengkel kereta api mereka sendiri.

Pegawai pribumi di Bengkel Kereta api Pengok berjumlah 600 orang yang terbagi kedalam beberapa divisi bagian yaitu: Divisi Kayu, Divisi Logam, Divisi Rangka dan Roda, serta Divisi Mesin. Jumlah tenaga ahli di Bengkel Kereta Api Pengok berjumlah 200 orang, yang merupakan campuran dari tenaga ahli Belanda dan tenaga ahli Pribumi. Gaji perbulan di Bengkel Kereta Api Pengok sekitar f 60 untuk tenaga ahli dan f 20-40 untuk pekerja rendah dan pribumi. Ahli-ahli pribumi yang berpendidikan seperti teknik mesin dapat bekerja di Bengkel Kereta Api Pengok, namun jabatannya masih dibawah orang-orang Belanda.¹⁹

C. Bengkel Kereta Api Pengok Pada Masa Jepang

Pada masa pendudukan Jepang, Bengkel Kereta Api Pengok dipimpin oleh seorang Mayor bernama Saito, dan wakilnya bernama Motoki. Bengkel Kereta Api Pengok pada waktu itu memiliki peralatan yang lengkap dan modern sehingga

¹⁹Sri Retna Astuti, *Kereta Ambarawa – Jogjakarta Suatu Kajian Sejarah Sosial Ekonomi Pada Abad Ke-19*, (Yogyakarta: Laporan Penelitian Jurahnitra, 1994), hlm. 13.

dianggap penting oleh Jepang untuk membantu perbaikan dan perawatan lokomotif dan membuat bahan pembuat senjata dari besi lokomotif. Bengkel Kereta Api Pengok inipun masih dijadikan sebagai bengkel pusat perbaikan lokomotif bekas NIS, sama seperti saat masa Kolonial. Bengkel-bengkel kereta api dibebani pekerjaan militer, disamping tugas rutin memperbaiki armada angkutan. Demikian pula halnya dengan gedung-gedung persediaan pembuat kertas merang dan alat-alat kantor, pemakainnya sudah tidak lagi diperuntukkan bagi perkeretaapian semata.²⁰

Pada masa Jepang, Semua lokomotif milik NIS dengan lebar rel 1.435 mm di pulau Jawa dipensiunkan dan dipindah tugas ke Burma dan Thailand beserta jalur rel kereta api. Sebagian lokomotif yang masih tersisa dari 1.435 mm, dipotong-potong di Bengkel Kereta Api Pengok. Setelah lokomotif dipotong menjadi bagian-bagian kecil, bahan tersebut kemudian dibawa menuju tempat pembuatan peralatan militer.

Pada tahun 1942 dan 1943 diadakan penerimaan pegawai secara besar-besaran dari lulusan SMTA dan perguruan tinggi. Mereka ini kemudian menjadi tulang punggung dalam kehidupan kereta api selanjutnya. Bagi para pegawai yang diterima diberikan latihan dan kursus. Untuk tingkat rendah disebut *Kyushuzyo*. Sedangkan untuk kursus tingkat menengah disebut *Tyou-Kyushuzyo*. Adapun latihan-latihan yang diberikan termasuk pula didalamnya untuk menghadapi bahaya peperangan seperti *Seinendan*, *Keibodan*, dan *Hatohan*.²¹

Khusus para pegawai pribumi di lingkungan perkeretaapian, boleh dikatakan hampir semuanya tetap mempertahankan keanggotaannya didalam *Societeit Inheemsche Gemeentelijk Ambtenaren Bond* (SIGAB).²² Atas kesepakatan bersama, termasuk dengan para pegawai pribumi dari instansi lain dalam masa

²⁰Kantor dan pabrik di Indonesia dibebankan dengan tugas tambahan untuk kepentingan militer Jepang. Lihat Tim Telaga Bakti, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II*, (Bandung: CV. Angkasa, 1997), hlm. 10.

²¹Departemen Perhubungan Jawatan Kereta Api, *op.cit.*, hlm. 170.

²²S.I.G.A.B merupakan himpunan pegawai pemerintah dari kalangan pribumi. Anggota dari himpunan ini berasal dari seluruh instansi pemerintah termasuk kereta api dan sudah ada sejak masa Kolonial

pemerintahan pendudukan militer Jepang, Singkatan SIGAB ini tidak diganti. Karena bila diindonesiakan memiliki bunyi yang hampir sama dengan kata sigap, yang berarti cekatan atau siap sedia.

Dari Yogyakarta yang turut mengikuti pendidikan pelatihan dan kursus serta masuk kedalam anggota SIGAB ini diantaranya yaitu Abdul Sulaiman, Amin Soegiyo, Soerono, dan Soetanto. Setelah menjadi anggota SIGAB, Mereka kemudian bekerja di Bengkel Kereta Api Pengok Yogyakarta .

Pemberian pelatihan dan kursus ini dilakukan militer Jepang guna mengganti tenaga kerja serta pegawai dinas dari Belanda. Termasuk para pegawai Belanda yang bekerja di balai yasa Pengok, mereka semua ditahan dan dijadikan *romusha* oleh militer Jepang. Sementara pegawai Belanda yang masih bertahan, hanya menunggu waktu saja sampai para tenaga ahli baik dari pemerintah Jepang maupun pribumi yang sudah lulus mengikuti pelatihan dan kursus, datang untuk menggantikan jabatan mereka.

Selain memperbaiki lokomotif dan membuat bahan-bahan militer dari besi lokomotif, di Bengkel Kereta Api Pengok serta kantor-kantor penting Jepang memerlukan semacam informan dari salah satu pegawai kantor yang bersangkutan dan dinggap dapat dipercaya. Untuk selanjutnya akan dididik menjadi informan *Kenpeitai*. *Kenpeitai* memiliki kekuasaan yang sangat besar dalam menjaga keamanan daerah daerah pendudukan di Indonesia. Dalam menjalankan tugasnya, tidak jarang *Kenpeitai* melakukan pemukulan dan penangkapan terhadap orang yang dicurigai sebagai mata-mata musuh atau dianggap memusuhi pemerintahan Jepang. Meskipun orang orang yang ditangkap ini tidak sepenuhnya bersalah atau sekedar tidak sengaja melakukan hal yang tidak disenangi *Kenpietai*, penangkapan tetap dilakukan, dan biasanya orang yang ditangkap akan mendapat penyiksaan atas kesalahan yang mereka perbuat, dan tidak Jarang pula tewas akibat disiksa. Hal ini adalah salah satu strategi Jepang untuk mencegah timbulnya benih benih pemberontakan sekecil apapun dan mengamankan jalannya pemerintahan militer Jepang di wilayah jajahannya. Dari Bengkel Kereta Api Pengok yang dipilih

sebagai *Kenpeitai* yaitu Abdul Sulaiman. Pemuda ini telah mempunyai kedudukan sebagai Kepala Ketel Uap di Bengkel Kereta Api Pengok.²³

D. Bengkel Kereta Api Pengok Pasca Kemerdekaan Indonesia

Pasca proklamasi kemerdekaan, perusahaan-perusahaan milik kolonial itu tidak serta-merta jatuh ke tangan bangsa Indonesia. Bahkan, pada saat itu, tersiar kabar bahwa Djawatan Kereta Api menjadi target pertama yang hendak direbut sekutu. Belanda sendiri berkeinginan mengembalikan kereta api ke tangan *Staatsspoor* (SS), perusahaan kereta api Negara Belanda. Dengan demikian, begitu sekutu mendarat di Indonesia, Djawatan Kereta Api menjadi sasaran perebutan.

Setelah kemerdekaan, faktanya terdapat tiga perusahaan yaitu DKA, yang merupakan milik Republik Indonesia" sedangkan yang kedua yaitu *Staatsspoor* (SS) dan *Verenigde Spoorwegbedrijf* atau SS/VS adalah perusahaan negara bekas milik negara Hindia Belanda dan VS adalah gabungan dari perusahaan-perusahaan kereta api swasta yang disatukan pada masa Jepang.

Pengambilalihan kantor-kantor kereta api di pusat dan daerah-daerah dari penguasaan Jepang dilakukan secara terpisah, tergantung pada situasi serta kondisi setempat. Di Yogyakarta pengambil alihan dilakukan di Stasiun Tugu, Stasiun Lempuyangan dan Bengkel Kereta Api Pengok. Pengambilalihan kereta api di kantor pusat Bandung terjadi pada tanggal 28 september 1945. Para pegawai senior dan dukungan ratusan pegawai lainnya di Balai Besar Bandung secara heroik menyatakan pengambilalihan kekuasaan dari bangsa Jepang. Sejak itu perkeretaapian di Indonesia dikuasai dan diusahakan oleh "Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia" disingkat menjadi DKARI.²⁴

Permasalahan yang dihadapi oleh kereta api Indonesia tidak hanya perbedaan dalam hal suku cadang antar perusahaan kereta api, namun juga ketersediaan barang pasca kemerdekaan. Setiap perusahaan kereta api umumnya memiliki gudang

²³Perpustakaan Kereta Api Kantor Pusat, *Resume Mozaik Perjuangan Kereta Api 45*. (Bandung: Perpustakaan Kereta Api, tt), hlm. 130.

²⁴Meskipun DKARI telah terbentuk, namun tidak semua perusahaan kereta api telah menyatu dalam satu organisasi. Lihat Imam Subarkah. *op.cit.* hlm. 57

penyimpanan untuk menyimpan barang-barang impor yang baru datang dari pelabuhan. pada jaman Belanda, mengenai pembiayaan keuangannya tidak menjadi persoalan sehingga persediaan untuk perawatan sarana dan prasarana kereta api selalu terjamin. Pada masa Jepang, barang-barang dalam gudang penyimpanan dikuras untuk keperluan perang.

Untuk menangani hal ini, para pegawai DKARI dalam melakukan pekerjaan masih menggunakan peraturan lama. Dengan pertimbangan, yang pertama para pegawai sudah terbiasa mentaati peraturan tersebut dengan penuh disiplin. Kedua para pegawai tinggi dan menengah sudah cukup berpengalaman dalam melaksanakan peraturan itu, baik dalam bidang administratif maupun dalam bidang teknik. Keadaan tersebut berlangsung cukup lama sampai adanya peraturan baru dari DKARI yang dibuat secara bertahap. Pengelolaan kereta api berjalan menurut kebijakan pimpinan masing-masing daerah. Termasuk dalam perbaikan lokomotif di Bengkel Kereta Api dikarenakan belum adanya kebijakan yang baru dan financial belum memadai waktu itu. Kebijakan dan kegiatan yang digunakan masih mengikuti peraturan dan tata cara dari masa Hindia Belanda.

Dampak dari adanya Bengkel Kereta Api Pengok yaitu munculnya perkampungan-perkampungan baru disekitar Bengkel Kereta Api. Daerah sekitar Bengkel Kereta Api Pengok yang awalnya berupa tanah kosong mulai ditempati dan digunakan sebagai tempat tinggal masyarakat yang bekerja di Bengkel Kereta Api Pengok. Setelah Indonesia Merdeka ada perubahan dalam penamaan perkampungan di Bengkel Kereta Api Pengok ini. Selain itu, perubahan kepemilikan Bengkel Kereta Api Pengok dari NIS menuju DKA, serta perubahan dari lokomotif uap menuju lokomotif diesel membuat adanya perubahan juga dalam bidang pekerjaan. Dengan munculnya kampung-kampung baru ini, menimbulkan sistem sosial baru bagi masyarakat di Yogyakarta. berikut kampung-kampung baru yang muncul disekitar Bengkel Kereta Api Pengok.

Kampung Pengok

Nama Pengok berasal dari kata *mempeng mbengok* yang kemudian diucapkan Pengok. Kecuali itu ada juga yang mengatakan Pengok karena di kampung itu terdapat Bengkel Kereta Api milik NIS. Untuk mengatur jam kerja, maka

perusahaan membuat suatu peluit dan mampu menimbulkan suara yang sangat nyaring. Peluit uap tersebut berbunyi *Ngook*. Setiap hari peluit tersebut bunyinya “*Ngook...Ngook...Ngook*”, Oleh karena itu tempat tinggal para pekerja Bengkel Kereta Api NIS diberi nama Pengok. Setelah kemerdekaan Indonesia, kampung-kampung disekitar balai yasa Pengok diberi penamaan baru oleh kalangan Djawatan Kereta Api dengan nama Blok-Blok. Daerah Pengok ini berubah nama menjadi Blok D, Blok E, dan Blok K

Kampung Balapan

Kampung balapan berada di sebelah utara bengkel kereta api Pengok. Dinamakan kampung Balapan karena dahulu tempat tersebut dipergunakan sebagai tempat pacuan kuda. Setiap dilaksanakan pacuan kuda, Sri Sultan Hamengkubuwono hadir menyaksikan. Beliau melihat pacuan kuda dari atas panggung yang letaknya berada ditepi jalan Balapan²⁵ yang sekarang menjadi Hotel Sri Menganti. NIS memanfaatkan lokasi yang sangat luas ini untuk dijadikan rumah dinas bagi pegawai Bengkel Kereta Api Pengok. Pada tahun 1950, daerah ini diubah menjadi kampung dan ditempati oleh pekerja Bengkel Kereta Api Pengok dan diberi nama dengan Blok B.

Kampung Klitren

Dinamakan Klitren karena pada masa Kolonial disekitar stasiun kereta api Lempuyangan banyak orang bekerja sebagai pengangkut barang-barang, baik yang dinaikkan ke dalam kereta api maupun barang-barang yang akan diturunkan dari kereta api. Orang-orang yang pekerjaannya mengangkut barang-barang dalam bahasa Belanda disebut *Kulitrain*. Oleh karena orang Jawa sulit mengucapkan kata *Kulitrain*, kata tersebut berubah diucapkan menjadi Klitren. Sehingga kampung disekitar stasiun kereta api Lempuyangan diberi nama kampung Klitren.

Kampung Klitren terbagi dua, yaitu Klitren Lor dan Klitren Kidul. Klitren Lor berada di wilayah kecamatan Gondokusuman sedangkan Klitren Kidul berada

²⁵Kampung Balapan kini sudah dikelilingi oleh gedung-gedung perkuliahan seperti AA YKPN, AKPRIND, dan LPP. Gedung SMK Perindustrian dan SD Bhayangkara.

diwilayah Kecamatan Danurejan. Para pekerja Bengkel Kereta Api Pengok banyak yang tinggal di Klitren Lor, Sementara para kuli angkut barang dari stasiun Lempuyangan tinggal di Klitren Kidul. Setelah Indonesia merdeka, kampung ini diubah penamaannya menjadi Blok A.²⁶

E. 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.

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

²⁶Dinas Pariwisata, *Toponim Kota Yogyakarta*, (Yogyakarta: Dinas Pariwisata, Seni, Dan Budaya, 2007), hlm. 125.

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 Bengkel Kereta Api 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.

F. Daftar Pustaka

Buku-buku

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

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

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

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

- Dinas Pariwisata, *Toponim Kota Yogyakarta*, Yogyakarta: Dinas Pariwisata, Seni, Dan Budaya, 2007
- Djoko Marihandono, *Titik Balik Historiografi di Indonesia*, Jakarta: Wedana Widya Sastra, 2008
- 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
- Louis Gottschalk, *Understanding History: A Primer of Historical Method*, Terj. Nugroho Notosusanto, *Mengerti Sejarah: Pengantar Metode Sejarah*, (Jakarta: UI Press, 1975
- Nugroho Notosusanto, *Norma-Norma Dasar Penelitian Penulisan Sejarah*, Jakarta: Dephankam, 1971
- Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta : Bentang Budaya, 1995.
- _____, *Metodologi Sejarah* , Yogyakarta: PT. Tiara Wacana, 2003.
- 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.
- Sartono Katodirdjo, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia*, Jakarta: Gramedia, 1982.
- Sri Retna Astuti, *Kereta Ambarawa – Jogjakarta Suatu Kajian Sejarah Sosial Ekonomi Pada Abad Ke-19*, Yogyakarta: Laporan Penelitian Jurahnitra, 1994.
- Sugeng Priyadi, *Sejarah Lokal*, Yogyakarta: Ombak, 2012.
- 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.
- Vincent J.H. Houben, *Keraton dan Kompeni: Surakarta dan Yogyakarta 1830-1870*, Yogyakarta: Bentang Budaya, 2002

Skripsi

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