

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

Oleh: Justinus Aldo Saputra
13407144027

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

Abstract

Trains was an important mode of transportation during the Colonial period in the Dutch East Indies. It was initially built by Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij with route from Semarang to Vorstenlanden. To support its route, Pengok Railways Workshop was built as a NIS locomotive-maintenance place. The Purpose of this research is to know the reason behind why the Pengok Locomotive-maintenance in Yogyakarta was built, to know the development of Pengok Railways Workshop during the colonial period, Japanese period until independence period. Also, to know the effect of that in the societal growth in Yogyakarta.

Historical method was used in this research which includes the stages heuristic, verification, interpretation and historiography. Heuristics means seeking and finding resources to obtain data of historical events while verification is finding an authentic and trustworthy source. After the authenticity and trustworthiness of the sources have been validated, data have to be interpreted so that the historical facts that have been discovered can be arranged into sequential events. These events are then arranged into historiography form to produce a history based on obtained facts.

Results of this research show that the first Railways Workshop NIS was initially located in Semarang. After the NIS railway expanded, a larger and adequate Railways Workshop in Pengok was built. Since the Colonial Period until Indonesian Independence period, Railways Workshop Pengok played an important role in the maintenance of locomotives in NIS. The existence of the Railways Workshop Pengok also affected the people around Yogyakarta more particularly in provide jobs and housing for the workers.

Keywords: Train, Pengok Railways Workshop, Yogyakarta

A. Pendahuluan

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.¹

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.

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, munculah 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

¹Farouh Nugroho, *Laporan Kerja Praktek Lapangan Di Balai Yasa Yogyakarta*, (Yogyakarta: Sekolah Tinggi Teknologi Nasional, 1998), hlm. 6.

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. 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 dan 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 mengabulkan usulan tersebut di atas dengan beberapa syarat. Persyaratan yang dimaksud antara lain jalur rel itu disesuaikan dengan pengarahan 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. 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. 14.000.000.² 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

²Eddy Supangkat, *Ambarawa Kota Lokomotif Tua*, (Salatiga: Griya media, 2008), hlm. 6.

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 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.³ 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*.

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.⁴

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

³Auditya Martin N.R, "Transportasi Kereta Api dalam Pembangunan Kota Solo Tahun 1900-1940", *Skripsi*, (Surakarta, UNS, 2010), hlm. 88.

⁴Status masyarakat pribumi di birokrasi Belanda menduduki tingkatan strata paling bawah. Lihat *Ibid.*, hlm. 89.

yang berpendidikan seperti teknik mesin dapat bekerja di Bengkel Kereta Api Pengok, namun jabatannya masih dibawah orang-orang Belanda.⁵

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 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.⁶

Pada masa Jepang, Semua lokomotif milik NIS dengan lebar rel 1.435 mm di pulau Jawa dipensiunkan dan dipindah tugaskan 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

⁵Sri Retna Astuti, *Kereta Ambarawa – Jogjakarta Suatu Kajian Sejarah Sosial Ekonomi Pada Abad Ke-19*, (Yogyakarta: Laporan Penelitian Jurahnitra, 1994), hlm. 13.

⁶Kantor 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.

latihan-latihan yang diberikan termasuk pula didalamnya untuk menghadapi bahaya peperangan seperti *Seinendan*, *Keibodan*, dan *Hatohan*.⁷

Khusus para pegawai pribumi di lingkungan perkeretaapian, boleh dikatakan hampir semuanya tetap mempertahankan keanggotaannya didalam *Societeit Inheemsche Gemeentelijk Ambtenaren Bond* (SIGAB).⁸ Atas kesepakatan bersama, termasuk dengan para pegawai pribumi dari instansi lain dalam masa 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 pendudukan di Indonesia. Dalam menjalankan tugasnya, tidak jarang *Kenpeitai* melakukan pemukulan dan penangkapan terhadap orang yang

⁷Departemen Perhubungan Jawatan Kereta Api, *op.cit.*, hlm. 170.

⁸S.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

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.⁹

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 pengambilalihan 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

⁹Perpustakaan Kereta Api Kantor Pusat, *Resume Mozaik Perjuangan Kereta Api 45*. (Bandung: Perpustakaan Kereta Api, tt), hlm. 130.

menyatakan pengambilalihan kekuasaan dari bangsa Jepang. Sejak itu perkeretaapian di Indonesia dikuasai dan diusahakan oleh “Djawatan Kereta Api Repoebliek Indonesia” disingkat menjadi DKARI.¹⁰

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 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

¹⁰Meskipun DKARI telah terbentuk, namun tidak semua perusahaan kereta api telah menyatu dalam satu organisasi. Lihat Imam Subarkah. *op.cit.* hlm. 57

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 VIII hadir menyaksikan. Beliau melihat pacuan kuda dari atas panggung yang letaknya berada ditepi jalan Balapan¹¹ 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

¹¹Kampung Balapan kini sudah dikelilingi oleh gedung-gedung perkuliahan seperti AA YKPN, AKPRIND, dan LPP. Gedung SMK Perindustrian dan SD Bhayangkara.

Kampung Klitren terbagi dua, yaitu Klitren Lor dan Klitren Kidul. Klitren Lor berada di wilayah kecamatan Gondokusuman sedangkan Klitren Kidul berada di wilayah 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.¹²

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-

¹²Dinas Pariwisata, *Toponim Kota Yogyakarta*, (Yogyakarta: Dinas Pariwisata, Seni, Dan Budaya, 2007), hlm. 125.

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 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

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

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

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

Perpustakaan Kereta Api Kantor Pusat, *Resume Mozaik Perjuangan Kereta Api 45*. Bandung: Perpustakaan Kereta Api, tt

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

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

Skripsi

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

Yogyakarta, 18 Oktober 2017

Pembimbing,



H.Y. Agus Murdiyastomo, M.Hum
NIP. 19580121 198601 1 001

Reviewer,



Ririn Darini, M.Hum
NIP. 19741118 199903 2 001