



PEMBANGUNAN JALUR KERETA API SECANG-PARAKAN DAN PENGARUHNYA BAGI KEHIDUPAN SOSIAL-EKONOMI MASYARAKAT DI AFDEELING TEMANGGUNG (1905-1930)

Fera Shinta Aulia¹, Dyah Ayu Anggraheni Ikaningtyas², Ririn Darini³

Program Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Yogyakarta

ARTICLE INFO

Article history:

Received Oktober 2026

Revised Oktober 2026

Accepted Oktober 2026

Available Oktober 2026

ferashinta.2021@student.uny.ac.id

This is an open access article under the [CC-BY-SA](#) license.
Copyright © 2023 by Author. Published by Cahaya Ilmu Bangsa Institute

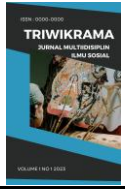
ABSTRAK

Afdeeling Temanggung merupakan wilayah agraris penghasil kopi dan tembakau berkualitas tinggi di Karesidenan Kedu yang potensinya terhambat karena keterbatasan sarana transportasi. Kondisi ini yang kemudian mendorong pemerintah kolonial Belanda memberikan konsesi pembangunan jalur kereta api Secang-Parakan kepada *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan latar belakang pembangunan jalur kereta api Secang-Parakan, mendeskripsikan proses pembangunan jalur, serta menganalisis pengaruhnya terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat di *Afdeeling* Temanggung tahun 1905-1930. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah yang terdiri atas empat tahapan, yakni heuristik (pengumpulan sumber primer dan sekunder), verifikasi sumber (kritik ekstern dan intern), interpretasi (analisis dan sintesis fakta), serta historiografi (penulisan sejarah secara kronologis). Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan ekonomi dan sosiologi

untuk menganalisis struktur ekonomi dan dinamika sosial masyarakat sebelum maupun sesudah pembangunan jalur kereta api Secang-Parakan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan jalur kereta api Secang-Parakan tersebut berlangsung bertahap sejak Mei 1905 dan dipimpin oleh kontraktor Ho Tjong An di tengah tantangan geologis dan topografis pegunungan. Jalur ini membentang sejauh 27, 486 km yang mencakup sekitar 287 bangunan teknik dan empat jembatan besar. Pembangunan jalur ini diselesaikan dan resmi dibuka pada tahun 1907 dengan rute yang melewati beberapa pemberhentian utama mulai dari Stasiun Secang, Stasiun Kranggan, Stasiun Temanggung, dan Stasiun Parakan. Dalam perkembangannya, kehadiran jalur kereta api Secang-Parakan ini mampu memberikan kontribusi besar bagi *Afdeeling* Temanggung. Dalam bidang ekonomi, distribusi kopi dan tembakau ke Semarang menjadi lebih efisien sehingga mendorong tumbuhnya pusat ekonomi baru dan industri cerutu yang menyerap ratusan tenaga kerja lokal. Sementara itu, dalam bidang sosial, jalur ini mampu meningkatkan mobilitas penduduk, mendorong wilayah berstasiun menjadi pusat pertumbuhan, serta berkontribusi dalam pengembangan pariwisata pendakian di Gunung Sumbing dan Sindoro.
Kata kunci: Kereta Api, Secang-Parakan, *Afdeeling* Temanggung, Sosial-Ekonomi

ABSTRACT

Afdeeling Temanggung was an agrarian region in the Kedu Residency renowned for producing high-quality coffee and tobacco, yet its economic potential was constrained by limited transportation infrastructure. This condition subsequently prompted the Dutch colonial government to grant a concession for the construction of the Secang-Parakan railway line to



the Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM). This study aims to explain the background to the construction of the Secang-Parakan railway line, describe the process of its construction, and analyze its impact on the socio-economic life of the population of Temanggung Afdeeling between 1905 and 1930. The method employed in this research is the historical method, comprising four stages: heuristics (the collection of primary and secondary sources), source verification (external and internal criticism), interpretation (the analysis and synthesis of facts), and historiography (the chronological writing of history). This study employs economic and sociological approaches to analyze the economic structure and social dynamics of the community both before and after the construction of the Secang-Parakan railway line. The findings of this research indicate that the construction of the Secang-Parakan railway line proceeded in stages beginning in May 1905, led by the contractor Ho Tjong An, amid the geological and topographical challenges posed by the mountainous terrain. The line extended 27.486 km and encompassed approximately 287 engineering structures along with four major bridges. Construction was completed and the line officially opened in 1907, with a route passing through several main stops, namely Secang Station, Kranggan Station, Temanggung Station, and Parakan Station. In its subsequent development, the presence of the Secang-Parakan railway line made a substantial contribution to Temanggung Afdeeling. Economically, the distribution of coffee and tobacco to Semarang became more efficient, thereby stimulating the growth of new economic centers and a cigar industry that absorbed hundreds of local workers. Socially, the railway line enhanced population mobility, encouraged station-adjacent areas to develop into centers of growth, and contributed to the development of mountaineering tourism on Mount Sumbing and Mount Sindoro.

Keywords: *Railway, Secang-Parakan, Afdeeling Temanggung, Socio-Economic*

PENDAHULUAN

Setelah Perang Diponegoro (1825-1830) menguras kas kolonial, pemerintah Hindia Belanda menerapkan Sistem Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*) pada 1830 untuk memanfaatkan sumber daya agraris, mewajibkan petani menanam komoditas ekspor seperti kopi, tembakau, tebu, dan nila (Susilo dan Sarkowi 2020: 14-16). Pertengahan abad ke-19, pertumbuhan kapitalisme di Belanda dan penerapan politik liberal (pasca Undang-Undang Agraria dan Undang-Undang Gula 1870) mendorong masuknya investasi swasta ke sektor perkebunan, sehingga dibutuhkan sarana transportasi massal yang murah dan cepat, salah satunya jaringan kereta api (Kartodirdjo dan Suryo 1991: 95-100). Perkeretaapian di Hindia Belanda dimulai dengan pencangkulan pertama jalur Semarang-Vorstenlanden pada 17 Juni 1864 oleh *Nederlandsch Indisch Spoorweg Maatschappij* (Ratnawati 2015: 65-69), dan jalur Semarang-Tanggung resmi dibuka 10 Agustus 1867 (Tim Telaga Bakti Nusantara 1997: 4).

Afdeeling Temanggung, bagian dari Karesidenan Kedu, dikenal sebagai wilayah agraris subur penghasil kopi dan tembakau berkualitas tinggi sejak masa Tanam Paksa (Thamrin, Trihusodo, dan Soediran 2008: 11). Namun, potensi ekonomi besar ini tidak diimbangi infrastruktur transportasi yang memadai dimana distribusi hasil bumi ke Semarang masih bergantung pada gerobak dan andong yang melintasi jalan kuda, serta jembatan yang berulang kali roboh diterjang banjir (De Afdeeling Statistiek ter Algemeene Secretarie 1876: 25). Kondisi inilah yang mendorong pemerintah kolonial, melalui Besluit 17 Mei 1901 No. 3, memberikan konsesi pembangunan jalur kereta api Secang-Temanggung-Parakan kepada NISM sebagai percabangan dari jalur Willem I yakni Ambarawa-Yogyakarta (*De Ingenieur Weeksblad*, 21 Desember 1907: 960).

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini mengangkat persoalan bagaimana pemerintah kolonial memanfaatkan potensi perkebunan Temanggung sebagai dasar pembangunan jalur



kereta api Secang-Parakan, serta bagaimana kehadiran jalur tersebut membawa perubahan sosial-ekonomi bagi masyarakat setempat. Penelitian dibatasi pada periode 1905-1930 dimana tahun 1905 menandai dimulainya pembangunan fisik jalur yakni penggalian dan penimbunan tanah oleh NISM, sedangkan 1930 dipilih sebagai batas akhir karena bertepatan dengan awal dampak Depresi Besar (Malaise) yang mulai memengaruhi perekonomian Hindia Belanda, termasuk operasional jalur Secang-Parakan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang meliputi heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Tahap heuristik dilakukan dengan mengumpulkan sumber primer berupa surat kabar dan terbitan kolonial, antara lain *De Locomotief*, *De Ingenieur Weeksblad*, *Het Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indie*, *Sin Po*, *Volkstelling 1930*, serta *De Residentie Kadoe: Statistieke Opname en Andere Officieele Bescheiden*. Sumber sekunder berupa buku, artikel jurnal, skripsi, dan katalog koleksi foto digunakan untuk melengkapi serta membandingkan data primer.

Tahap verifikasi dilakukan melalui kritik ekstern dan intern untuk menilai asal, waktu, serta isi sumber. Data teknis pembangunan, misalnya, diperiksa melalui *De Ingenieur Weeksblad*, sedangkan informasi pembukaan jalur dibandingkan dengan pemberitaan *De Locomotief*. Data penduduk dan komoditas kemudian dibandingkan dengan sumber statistik dan penelitian terdahulu. Tahap interpretasi dilakukan dengan menghubungkan fakta-fakta mengenai kondisi geografis, produksi komoditas, pembangunan infrastruktur, dan perubahan sosial-ekonomi. Analisis menggunakan pendekatan ekonomi dan sosiologi dengan konsep perubahan sosial dan transformasi struktural Sartono Kartodirdjo, terutama gagasan mengenai disorganisasi dan reorganisasi dalam perubahan masyarakat (Kartodirdjo 1992: 160-162). Tahap terakhir ialah historiografi, yaitu menyusun hasil penelitian secara kronologis dan analitis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Wilayah dan Ekonomi Afdeeling Temanggung

Afdeeling Temanggung terbentuk pada 10 November 1834 melalui Besluit No. 4 dalam penataan administratif setelah Perang Diponegoro. Wilayah ini merupakan bagian dari Karesidenan Kedu dan kemudian berkembang dengan dua kontrol *afdeeling*, yaitu Temanggung dan Parakan. Parakan mempunyai kedudukan penting karena sebelumnya menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Menoreh dan kemudian berkembang sebagai pusat perdagangan, terutama karena kedekatannya dengan sentra produksi tembakau. Sementara itu, Secang berada di wilayah *Afdeeling* Magelang, tetapi mempunyai posisi strategis sebagai simpul yang menghubungkan jaringan menuju Temanggung, Ambarawa, dan Semarang.

Secara geografis, *Afdeeling* Temanggung merupakan daerah dataran tinggi dengan ketinggian sekitar 500-1.450 meter di atas permukaan laut dan luas sekitar 900 km². Bagian barat dan barat daya didominasi lereng gunung berapi, sedangkan bagian timur terdiri atas tanah tersier dan banyak digunakan sebagai tegalan. Sungai Progo, Brodi, dan Kuwas menjadi bagian penting dari sistem perairan wilayah tersebut. Selain itu, wilayah ini juga memiliki curah hujan yang tinggi untuk mendukung pertanian. (Stibbe 1921: 294-295).

Kesuburan tanah membuat sektor agraris menjadi dasar perekonomian masyarakat, salah satunya ialah budidaya kopi. Budidaya kopi telah berkembang sebelum *Cultuurstelsel*, sementara kebijakan kolonial setelah 1830 memperluas orientasi produksi ke komoditas ekspor. Nilai kopi yang meningkat pada awal abad ke-19 turut mendorong perluasan perkebunan. Data 1866-1867 menunjukkan 6.946.943 pohon kopi di distrik-distrik *Afdeeling* Temanggung. (De *Afdeeling Statistiek ter Algemeene Secretarie* 1876: 188).



Tabel 1.
Jumlah Pohon Kopi di Afdeeling Temanggung Tahun 1866-1867

Distrik (Temanggung)	Jumlah Pohon Kopi (Satuan Batang)
Djetis	1.112.502
Kadoe	1.607.201
Lempoejang	1.949.995
Prapak	195.970
Soemowono	2.081.275
Total	6.946.943

Sumber: *De Residentie Kadoe: Statistieke Opname en Andere Officieele Bescheiden.*

Selain kopi, tembakau juga menjadi komoditas penting dalam ekonomi Kedu. Perkembangan perkebunan tembakau sejak abad ke-19 menjadikan wilayah ini terhubung dengan jaringan perdagangan yang lebih luas (Iksanudin 2018: 174-186). Dalam jaringan tersebut, pedagang perantara, termasuk komunitas Tionghoa, mempunyai peranan dalam pengumpulan dan perdagangan hasil bumi. Pasar-pasar lokal seperti Pasar Kliwon menjadi tempat bertemunya hasil pertanian dengan pedagang yang kemudian menyalurkannya ke jaringan yang lebih luas.

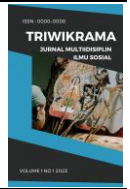
Masalah utama terletak pada hubungan antara produksi dan distribusi. Jalan utama memang telah tersedia, tetapi banyak jalan menuju pusat distrik masih berupa jalan kuda yang terbatas karena sulit dilewati oleh kendaraan beroda. Pengangkutan hasil bumi dengan gerobak dan andong juga sangat dipengaruhi kondisi jalan dan cuaca. Jembatan di atas sungai juga menghadapi ancaman banjir. Dengan kondisi tersebut, komoditas bernilai tinggi yang dihasilkan di wilayah pegunungan membutuhkan sarana angkut yang lebih cepat dan teratur. Keadaan inilah yang menjadi salah satu pertimbangan penting dalam pengembangan jalur kereta api menuju Temanggung dan Parakan.

B. Pengajuan Konsesi dan Pembangunan Jalur Secang-Parakan

Perkembangan jaringan kereta api di Jawa Tengah memberi peluang bagi pengembangan jalur menuju wilayah Kedu. NISM telah berpengalaman membangun jaringan Semarang-Vorstenlanden dan kemudian mengembangkan jalur menuju Yogyakarta, Magelang, dan Ambarawa. Keberhasilan jaringan tersebut menjadi dasar bagi pengembangan cabang menuju Temanggung. NISM sebelumnya mengajukan konsesi Yogyakarta-Magelang sejak 1889 dan akhirnya memperoleh izin melalui Besluit 14 Oktober 1895 No. 7. Setelah perkembangan jaringan tersebut, pemerintah kolonial memberikan izin lanjutan yang membuka jalan bagi pembangunan jalur menuju Secang dan Parakan.

Dalam proses pengajuan, NISM bukan satu-satunya pihak yang berminat. Perusahaan Staatsspoorwegen dan beberapa pengusaha perseorangan, termasuk F. J. Haas, juga pernah mengajukan rencana pembangunan. Sebagian pengajuan ditolak atau mengalami penundaan hingga NISM akhirnya memperoleh konsesi jalur Secang-Temanggung-Parakan melalui Besluit 17 Mei 1901 No. 3. Jalur ini dirancang sebagai percabangan dari jaringan Willem I yang telah menghubungkan kawasan Ambarawa dengan jaringan Kedu dan Yogyakarta (*De Ingenieur Weeksblad*, 21 Desember 1907: 960).

Pekerjaan pembukaan lahan dipercayakan kepada aannemer Ho Tjong An. Ia merupakan kontraktor keturunan Tionghoa yang sebelumnya berpengalaman dalam pembangunan jalur Rembang-Blora-Cepu. Untuk proyek di kawasan Kedu, ia mengerjakan pembukaan lahan pada jalur Ambarawa-Secang, Magelang-Secang, dan Secang-Parakan. Pada jalur Secang-Parakan, sekitar 143.000 m² tanah digarap (Sin Po 1939: 12). Pekerjaan penggalian dan penimbunan dimulai pada Mei 1905. Proyek dilaksanakan dalam kondisi hujan yang tinggi sehingga tanah menjadi lembap, licin, dan rawan longsor. Material seperti rel baja, gelagar, dan perlengkapan



konstruksi didatangkan dari Eropa melalui Semarang sebelum diangkut ke lokasi proyek (*De Ingenieur Weeksblad*, 21 Desember 1907: 960-963).

Jalur Secang-Parakan dibangun sepanjang 27,486 km. Pekerjaan tersebut mencakup sekitar 287 bangunan teknik, antara lain 38 gorong-gorong tembok, 23 siphon, 2 viaduk, dan 20 bangunan lintas terbuka untuk mengalirkan air. Selain itu terdapat empat jembatan besar di atas Sungai Murung, Progo, Kuwas, dan Galeh. Banyaknya bangunan teknik memperlihatkan bahwa pembangunan jalur di wilayah pegunungan tidak hanya membutuhkan pemasangan rel, tetapi juga rekayasa untuk mengatasi aliran air, lembah, sungai, dan kondisi tanah yang berbeda-beda (*De Ingenieur Weeksblad*, 28 Desember 1907: 980).

Jembatan Murung pada KM 5,113 menggunakan konstruksi rangka batang dengan tiga bentang 17,60 m + 30 m + 17,60 m. Jembatan Progo menghadapi masalah yang lebih berat karena di bawah lapisan tanah keras ditemukan lumpur vulkanik dengan ketebalan hampir enam meter. Untuk mencapai lapisan keras, digunakan teknik sumur tenggelam sedalam sekitar tujuh meter yang kemudian diperkuat dengan pasangan batu bata dan beton. Jembatan Kuwas mempunyai lantai rel sekitar 27 meter di atas dasar sungai, sedangkan Jembatan Galeh menghadapi ancaman banjir bandang dan kondisi dasar sungai yang berubah-ubah. Rangka jembatan harus dipasang dengan gelagar bantu yang mempertimbangkan kemungkinan banjir (*De Ingenieur Weeksblad*, 28 Desember 1907: 980, 984).

Kehadiran ribuan pekerja yang menggarap proyek selama berbulan-bulan di sepanjang jalur konstruksi juga membawa dampak sosial yang lebih luas. Seperti proyek perkeretaapian NISM lainnya, tenaga kerja yang direkrut merupakan campuran antara kuli pribumi dan buruh Tionghoa, dengan jumlah pekerja yang dilibatkan setiap hari mencapai lebih dari 3.000 orang pada proyek lintas Ambarawa-Secang (*Sin Po* 1939: 12). Berkumpunya sejumlah besar pendatang di suatu wilayah turut melahirkan permukiman sementara di sekitar lokasi kerja. Para pekerja yang berasal dari luar daerah harus memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari di tempat yang baru, sehingga mendorong tumbuhnya warung-warung makanan dan kebutuhan pokok di sepanjang lokasi pembangunan. Di beberapa titik ramai seperti sekitar Kranggan dan Temanggung, konsentrasi pekerja ini turut menggerakkan perekonomian lokal karena uang upah berputar di kalangan penjual makanan, pemilik penginapan sederhana, dan pedagang kecil (Sugiarta 2018: 125-141).

Di kota-kota besar Hindia Belanda yang dilalui jaringan kereta api, kawasan sekitar stasiun dan kamp pekerja kerap berkembang menjadi pusat aktivitas perjudian dan prostitusi yang menyasar para buruh yang baru menerima upah (Mudjiyanto dkk. 2025: 11-36). Namun, tidak ada catatan langsung yang secara spesifik menyebutkan fenomena tersebut terjadi di lokasi proyek Secang-Parakan. Jalur ini merupakan jalur pendek di kawasan pedalaman Kedu yang tidak sebanding skalanya dengan jalur-jalur besar di Jawa, dan tenaga kerjanya sebagian besar berasal dari penduduk lokal sekitar Temanggung dan Parakan yang tidak membentuk kamp pekerja terisolasi, sehingga tidak menciptakan kondisi sosial yang biasanya memicu berkembangnya fenomena tersebut.

Jalur kemudian dibuka secara bertahap. Segmen Secang-Temanggung dibuka untuk lalu lintas umum pada 3 Januari 1907, menyusul pengumuman resmi Komite Direksi NISM di Semarang pada 27 Desember 1906 (*De Locomotief*, 27 Desember 1906). Enam bulan kemudian, segmen Temanggung-Parakan dibuka untuk lalu lintas umum pada 1 Juli 1907, berdasarkan pengumuman resmi tanggal 25 Juni 1907 (*De Locomotief*, 26 Juni 1907). Dengan dibukanya segmen kedua ini, keseluruhan jalur Secang-Parakan sepanjang 27,486 km akhirnya beroperasi penuh, menandai selesainya proyek yang menelan biaya sekitar f 65.000 per kilometer (*De Ingenieur Weeksblad*, 28 Desember 1907: 987), sekaligus menghubungkan sentra-sentra



penghasil kopi, tembakau, dan komoditas lain di Karesidenan Kedu dengan jaringan rel yang lebih luas ke arah Semarang maupun Yogyakarta.

C. Pengaruh Terhadap Distribusi Komoditas dan Aktivitas Ekonomi

Pengaruh paling langsung dari jalur Secang-Parakan terlihat pada pengangkutan hasil perkebunan dan pertanian. Sebelum kereta api, pengiriman menuju Semarang membutuhkan perjalanan darat yang panjang dan menghadapi hambatan jalan serta jembatan. Setelah jalur beroperasi, perjalanan Temanggung-Semarang dapat ditempuh sekitar dua hingga tiga jam dengan kereta api, dibandingkan sekitar dua hari melalui transportasi darat tradisional. Kereta juga mempunyai jadwal yang lebih teratur dan kapasitas angkut lebih besar, sehingga memberikan kepastian yang lebih tinggi bagi pedagang dan pemilik perkebunan (*De Ingenieur Weeksblad*, 21 Desember 1907: 960; Wardoyo 2013: 99).

Data pengangkutan memperlihatkan bahwa kopi dan tembakau menjadi komoditas penting yang dikirim menuju Semarang. Pada 1910 tercatat 687 ton kopi dan 10.779 ton tembakau. Angka tembakau meningkat menjadi 18.489 ton pada 1915, tetapi turun tajam menjadi 2.723 ton pada 1917 dan 1.174 ton pada 1918. Setelah Perang Dunia I, pengangkutan melonjak pada 1919 menjadi 3.199 ton kopi dan 33.264 ton tembakau. Data tersebut menunjukkan bahwa kereta api menyediakan saluran distribusi yang tetap tersedia, sementara volume angkutan dipengaruhi pula oleh situasi perdagangan dan geopolitik internasional (Saraswati 2017: 61; van Dijk 2013: 487-514).

Tarif angkutan menjadi salah satu faktor yang memperkuat penggunaan kereta api. Tarif umum per 100 kg berkisar dari f 1,40 untuk kelas 1 hingga f 0,50 untuk kelas 5. Selain itu, NISM juga menerapkan tarif khusus untuk tembakau Kedu, mulai dari f 0,78 hingga f 1,02. Jika dibandingkan dengan tarif umum, tarif khusus tembakau Kedu relatif ringan sehingga memberikan insentif bagi pengusaha dan pedagang untuk menggunakan kereta api (Snelleman 1921: 75; Saraswati 2017: 60).

Tabel 2.
Tarif Khusus Pengangkutan Tembakau Kedu

Rute Pengiriman	Biaya Angkutan per 100 kg
Secang-Semarang	f 0,78
Temanggung-Semarang	f 0,90
Parakan-Semarang	f 1.02

Sumber: *Tarief Onderling Verkeer 1908*, dikutip dalam Saraswati (2017: 60).

Dampak lanjutan dari kelancaran distribusi terlihat pada perkembangan pusat perdagangan. Pasar Kliwon di sekitar Stasiun Temanggung berkembang menjadi pusat perdagangan dengan Pasar Kliwon Lor dan Kliwon Kidul. Di dalamnya terdapat blok Rolikuran yang dihuni rumah-rumah pedagang pengumpul, terutama pedagang Tionghoa yang memperdagangkan kopi, tembakau, teh, dan hasil pertanian lainnya. Di Parakan, Pasar Legi berkembang sekitar 1925 dalam konteks meningkatnya kegiatan perdagangan di wilayah tersebut (Thamrin, Trihusodo, dan Soediran 2008: 53).

Kemudahan distribusi hasil kereta api turut mendorong tumbuhnya industri pengolahan tembakau di Temanggung, ditandai dengan berdirinya dua pabrik cerutu besar, De Soembing dan Tjong An Ho, di samping produksi rumahan yang membuka lapangan kerja baru bagi penduduk lokal (Thamrin, Trihusodo, dan Soediran 2008: 53). Pabrik Tjong An Ho didirikan oleh Ho Tjong An, kontraktor proyek jalur kereta api Secang-Parakan, yang percobaan pertamanya dengan mendatangkan sekitar 40 perajin dari Manila justru gagal karena mereka tidak dapat beradaptasi dengan kondisi Temanggung (*Sin Po* 1939: 12-13). Setelah proyek rel selesai, ia merintis kembali usahanya pada 1916 dengan nama yang sama, dan kali ini berhasil menyerap lebih dari 300 tenaga kerja lokal, menjadikannya salah satu pabrik cerutu terbesar di Temanggung pada masanya (*Sin Po* 1939: 13).



D. Mobilitas Penduduk dan Pertumbuhan Demografis

Kereta api membuka akses yang lebih cepat antardesa dan antarkecamatan. Penduduk dapat menggunakan kereta untuk menuju pasar, membawa hasil bumi, menghadiri hajatan dan kegiatan sosial, maupun melakukan perjalanan kerja jarak pendek. Namun, mobilitas tersebut tidak berlangsung dalam kondisi sosial yang setara. Sistem kelas penumpang mencerminkan stratifikasi sosial kolonial. Kelas satu terutama digunakan oleh penumpang Eropa, kelas dua oleh kelompok berstatus ekonomi lebih tinggi termasuk priyayi serta sebagian kelompok Tionghoa dan Arab, sedangkan masyarakat pribumi dari lapisan ekonomi bawah lebih banyak menggunakan kelas tiga (Ashari 2014: 80).

Tarif penumpang memperlihatkan perbedaan biaya yang cukup besar. Dari Temanggung menuju Semarang, tarif kelas satu sebesar f 7,50, kelas dua f 4,05, dan kelas tiga f 2,50. Dari Parakan menuju Semarang, tarifnya masing-masing f 8,25, f 4,35, dan f 2,80. Meskipun kelas tiga lebih murah, perjalanan jarak jauh tetap dapat menjadi beban bagi penduduk dengan daya beli rendah. Karena itu, kereta api bagi sebagian masyarakat pribumi lebih banyak digunakan untuk perjalanan jarak pendek, terutama menuju pasar atau kegiatan sosial di beberapa stasiun terdekat.

Kawasan yang dilalui jalur kereta api Secang-Parakan juga menunjukkan perkembangan penduduk yang pesat. Data 1930 mencatat Kecamatan Temanggung memiliki 33.650 penduduk, Parakan 27.211, dan Kranggan 18.203. Ketiga kawasan tersebut juga mencatat konsentrasi penduduk Tionghoa yang relatif tinggi, masing-masing 1.739, 1.592, dan 248 jiwa. Pola tersebut memperlihatkan hubungan antara keberadaan stasiun, kegiatan perdagangan, dan konsentrasi penduduk non-pribumi. Sementara itu, perbandingan data 1905 dan 1930 menunjukkan pertumbuhan yang cukup besar di Distrik Temanggung dan Pringsurat (*Volkstelling* 1930: 121).

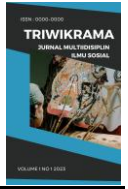
Pertumbuhan penduduk dan intensitas mobilitas juga menimbulkan kebutuhan baru dalam pelayanan kesehatan. Temanggung mengalami sejumlah kasus pes pada 1918-1920. Dalam konteks pertumbuhan kawasan perkotaan dan mobilitas yang meningkat, pemerintah kolonial mendirikan balai kesehatan di tepi Kali Kuwas pada 1907. Di Parakan, kebutuhan pelayanan kesehatan kemudian mendorong berdirinya balai pengobatan sederhana pada 1922 yang berkembang menjadi Rumah Sakit Pembantu Parakan pada akhir dekade 1920-an.

E. Pariwisata Pegunungan dan Keterbatasan Ekspansi Jaringan

Selain fungsi ekonomi dan mobilitas penduduk, jalur Secang-Parakan membuka akses yang lebih mudah menuju kawasan pegunungan. Sebelum kereta api, perjalanan menuju Temanggung dan Parakan membutuhkan waktu lebih lama karena kondisi medan. Setelah jalur beroperasi, orang-orang Eropa dari kota seperti Semarang dan Yogyakarta dapat mencapai Parakan dengan lebih mudah. Posisi Stasiun Parakan di kaki Gunung Sumbing dan dekat Gunung Sindoro menjadikannya titik akhir perjalanan sebelum kegiatan pendakian.

Artikel C. W. Wormser berjudul “Alpinisme op Java: De Soembing en de Sindoro” yang terbit pada 31 Mei 1918 menjelaskan bahwa Parakan menjadi titik keberangkatan yang ideal bagi pendaki Gunung Sumbing dan Sindoro. Dari stasiun, wisatawan melanjutkan perjalanan melalui desa-desa di sekitar kaki gunung. Mereka menggunakan jasa pemandu lokal dan kuli untuk membawa perlengkapan. Kegiatan wisata tersebut kemudian memberikan kesempatan ekonomi tambahan bagi penduduk sekitar melalui jasa pemandu, pengangkutan barang, dan penjualan kebutuhan perjalanan (Wormser 1918).

Seiring berjalannya waktu, kemudahan mobilitas dan aktivitas ekonomi baru di *Afdeeling* Temanggung sebagai dampak dari pengoperasian jalur kereta api nyatanya tidak diikuti oleh pertumbuhan infrastruktur jaringan rel yang progresif seperti yang terjadi di kota-kota besar seperti Semarang. Dalam perkembangannya, transportasi rel di wilayah Temanggung memang tidak pernah mengalami ekspansi lebih lanjut sejak jalur Secang-Temanggung-Parakan selesai



dibangun oleh NISM pada tahun 1907, di mana jalur ini hanya berstatus sebagai jalur sekunder atau cabang dari jaringan besar Semarang-Yogyakarta. Kondisi topografi Temanggung yang berbukit-bukit turut membatasi kelayakan perluasan rute baru, sementara secara nasional depresi ekonomi global (*malaise*) yang melanda Hindia Belanda pada tahun 1930-an juga berdampak bagi berbagai perusahaan kereta api swasta, termasuk NISM. Akibatnya, jalur rel di Temanggung tetap statis sejak awal pembangunannya hingga tahun 1930. (Utomo 2020: 62-75).

KESIMPULAN

Pembangunan jalur kereta api Secang-Parakan merupakan respon terhadap persoalan hubungan antara potensi produksi agraris dan keterbatasan transportasi di *Afdeeling* Temanggung. Kesuburan wilayah menghasilkan kopi dan tembakau dalam jumlah besar, tetapi distribusi masih bergantung pada gerobak, andong, dan jalan kuda yang menghadapi persoalan jarak, kondisi jalan, serta kerusakan jembatan. Konsesi kepada NISM melalui Besluit 17 Mei 1901 No. 3 kemudian menjadi dasar pembangunan jalur yang dimulai pada Mei 1905 dan selesai secara bertahap pada 1907.

Proses pembangunan jalur kereta api Secang-Parakan memperlihatkan besarnya tantangan geografis dan teknis. Jalur kereta api ini membentang sepanjang 27,486 km memiliki sekitar 287 bangunan teknik serta empat jembatan besar. Pembangunan melibatkan tenaga kerja dalam jumlah besar dan menghadapi kondisi tanah vulkanis, sungai berarus deras, serta curah hujan tinggi. Setelah beroperasi, jalur Secang-Parakan mempercepat pengangkutan komoditas menuju Semarang dan menciptakan jaringan mobilitas yang lebih teratur.

Pengaruh ekonomi terlihat pada kemudahan pendistribusian kopi dan tembakau menuju ke Pelabuhan Semarang, berkembangnya pusat perdagangan seperti Pasar Kliwon dan Pasar Legi, serta tumbuhnya industri cerutu yang menyerap tenaga kerja lokal. Di bidang sosial, kereta api meningkatkan mobilitas penduduk dan memperkuat perkembangan kawasan sekitar stasiun, meskipun akses penumpang tetap dipengaruhi stratifikasi kelas dan kemampuan ekonomi. Pertumbuhan kawasan tersebut juga berkaitan dengan kebutuhan fasilitas kesehatan. Selain itu, Stasiun Parakan berperan sebagai gerbang pariwisata pendakian Gunung Sumbing dan Sindoro yang membuka kesempatan ekonomi bagi pemandu dan pekerja lokal. Namun, hingga 1930 tidak terjadi perluasan berarti terhadap jaringan rel di Temanggung. Pembangunan jalur Secang-Parakan pada akhirnya dapat dipahami sebagai perubahan infrastruktur yang tidak hanya memperlancar distribusi komoditas, tetapi juga mengubah pola mobilitas, pusat pertumbuhan, dan hubungan sosial-ekonomi masyarakat di *Afdeeling* Temanggung.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip dan Surat Kabar

De Ingenieur Weeksblad, 21 Desember 1907.

De Ingenieur Weeksblad, 28 Desember 1907.

De Locomotief, 27 Desember 1906.

De Locomotief, 26 Juni 1907.

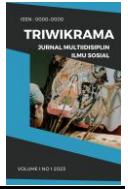
Het Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indie, 24 Mei 1901.

Sin Po, 21 Oktober 1939.

Volkstelling 1930 Deel II Inheemsche Bevolking van Midden Java

Buku dan Karya Ilmiah

Ashari, Eko. 2014. "Jalur Kereta Api Yogyakarta-Srandakan: Kajian Tentang Perkembangan dan Pengaruhnya Terhadap Sosial-Ekonomi Masyarakat Tahun 1895-1930." *Skripsi*. Universitas Negeri Yogyakarta.



- De Afdeeling Statistiek ter Algemeene Secretarie. 1876. *De Residentie Kadoe: Statistieke Opname en Andere Officieele Bescheiden*, Batavia: Landsdrukkerij.
- Iksanudin, Arif. 2018. "Perkembangan Perkebunan Tembakau di Karesidenan Kedu Tahun 1836-1900." *Jurnal Prodi Ilmu Sejarah* 3 (2): 174-186.
- Kartodirdjo, Sartono. 1992. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Kartodirdjo, Sartono dan Djoko Suryo. 1991. *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media.
- Mudjiyanto, Bambang "Fenomena Industri Prostitusi dalam Prespektif Subaltern." *Jurnal Komunikasi Andalan* 8, (1), 2025: 11-36.
- Ratnawati, Yusi. "Perkembangan Perkeretaapian Pada Masa Kolonial di Semarang Tahun 1867-1901." *Journal of Indonesian History*, Vol. 3, No. 2, 2015, hlm. 65-69.
- Saraswati, Rosita. 2017. "Peranan Transportasi Kereta Api Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi di Kabupaten Temanggung Tahun 1907-1930." *Skripsi*, Universitas Sebelas Maret.
- Snellemen, John F. 1921. *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie: Deel IV Soekapoera-Kolot-Zijdeplanten*. Leiden: E.J. Brill dan Martinus Nijhoff.
- Stibbe, D. G. 1921. *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie: Deel IV Soemb.-Z*. Leiden: E.J. Brill dan Martinus Nijhoff.
- Sugiarta. 2018. "Jaringan Transportasi dan Dinamika Ekonomi di Karesidenan Kedu Abad XIX hingga awal Abad XX." *Lembaran Sejarah* 14 (2): 125-141.
- Susilo, Agus dan Sarkowi. 2020. "Pengaruh Politik Cultuurstelsel terhadap Perkembangan Masyarakat Indonesia Tahun 1830-1870." *Jurnal Swadesi* (1): 14-16.
- Thamrin, Husni, Putut Trihusodo, dan Soediran. 2008. *Geger Doorstoot: Perjuangan Rakyat Temanggung 1945-1950*. Temanggung: Dewan Harian Cabang Badan Pembudayaan Keuangan 45.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung: CV Angkasa.
- Utomo, Ilham Nur. 2020. "Depresi Ekonomi dan Krisis Kepercayaan Rakyat terhadap Pemerintah Kolonial 1930-1936." *Jurnal Sejarah, Budaya, dan Pengajarannya* 14 (1): 62-75.
- van Dijk, Kees. 2013. *Hindia Belanda dan Perang Dunia I, 1914-1918*. Jakarta: Banana-KITL.
- Wardoyo, Waskito Widi. 2013. *Spoor Masa Kolonial: Dinamika Sosial Ekonomi Masyarakat Vorstenlanden 1864-1930*. Solo: Bukutujju.
- Wormser, C. W. 1918. "Alpinisme op Java: De Soembing en de Sindoro." *Het Nieuwe Vorstenlandsche Dag- en Advertentieblad voor Nederlandsch-Indie*, 31 Mei 1918, No. 129.