

ISSN 1900-1967

EDISI 20

IMAJINASI YOGYAKARTA

Buletin Palestarian Warisan Budaya dan Cagar Budaya



Jejak Transportasi Yogyakarta:

Dari Kereta, Bandara, hingga Jembatan Tua



Sampul Depan



Atur Pambuka

Setiap batu, rel, dan roda yang pernah berputar di Yogyakarta menyimpan kisah tentang perjalanan panjang peradaban. Di tanah istimewa ini, kemajuan teknologi dan kekayaan budaya berpadu menjadi satu narasi besar tentang manusia dan ruang hidupnya. Pelestarian warisan transportasi memerlukan pendekatan terpadu yang menggabungkan riset sejarah, kajian teknis, kebijakan perlindungan cagar budaya, dan keterlibatan komunitas.

Edisi ke-20 *Buletin Mayangkara* hadir dengan tema "Ekspose Potensi dan Pelestarian Warisan Budaya dan Cagar Budaya Bangunan dan Alat Transportasi di DIY". Edisi ini menghadirkan rekomendasi praktis dan contoh kasus—mulai gagasan penetapan cagar budaya, upaya restorasi, hingga gagasan pemanfaatan berkelanjutan—sebagai bahan pertimbangan bagi pembuat kebijakan, praktisi konservasi, akademisi, dan masyarakat luas.

Melalui tulisan pembaca diajak menelusuri jejak waktu dari kereta kuda Kyai Jetayu di halaman keraton, rel dan stasiun Lempuyangan yang menjadi nadi kota, bandara Maguwo dan pesawat Hercules yang menembus langit, hingga jembatan-jembatan tua dan terowongan lori yang menembus perut bumi Kulon Progo.

Buletin ini hadir dalam upaya meneguhkan kembali kesadaran akan pentingnya pelestarian warisan budaya, baik yang tampak megah maupun yang tersembunyi di sudut-sudut kota dan desa. Di tengah derasnya modernisasi, warisan ini menjadi pengingat bahwa kemajuan tidak harus menghapus jejak masa lalu, melainkan menjadikannya fondasi untuk melangkah ke masa depan.

Kami berharap Buletin Mayangkara tidak hanya menjadi bahan bacaan, tetapi juga pengingat bahwa menjaga sejarah berarti menjaga ingatan kolektif bangsa sehingga pembaca dapat lebih mengenal potensi serta pentingnya pelestarian warisan budaya dan cagar budaya di bidang transportasi dan bangunan bersejarah. Semoga upaya kecil ini dapat menumbuhkan rasa untuk menjaga, merawat, dan memaknai peninggalan sejarah sebagai sumber ilmu pengetahuan dan inspirasi masa depan.

Selamat menikmati perjalanan waktu dalam setiap halamannya.

Salam Budaya

Redaktur



SUSUNAN REDAKSI

PENANGGUNG JAWAB:

Dian Lakshmi Pratiwi, S.S., M.A

REDAKTUR:

Dwi Agung Hernanto, S.S., M.M.
Isnani Umi Muslikhah, S.T., M.A., M.SocPolicy

EDITOR:

Ruuddoni Yoga Darma Akbar, S.S.

REPORTER:

G.Ardi Saptomo Putranto, S.T.
RR.Annisa Surya Kemala, S.Ant.

JURU GAMBAR:

Pradipta Agung Kumara, S.S.

DESIGN & LAYOUT:

Nuria Indah Kurnia Dewi, S.Sn., M.Sn.

KONTRIBUTOR:

Anjar Laksita Mukti, S.Ark.
Fajar Wijanarko, S.S.
Yoga Bagus Prayogo
Aryo Hartanto Vibowo
Tyas Adi Putra, S.S., M.A.
Andi Putranto, S.S., M.Sc.
Febrisika Noor Fitriana, S.Ark.
Agra Bayu Rahadi, S.S., M.A.
Febriana Fajar Ramadhani, S.S., M.A.
Fildza Sheearly Nur Salsabila, S.Ark.

SEKRETARIAT:

Anggraeni, S.T.

PENERBIT:

Dinas Kebudayaan (Kundha Kabudayan)
Daerah Istimewa Yogyakarta

RUBRIK

- **KORI:** rubrik pembuka berisi informasi mengenai sejarah dan penjelasan tema buletin edisi kali ini.
- **PENDHAPA:** judul utama dalam buletin.
- **PLATARAN:** rubrik ringan yang berisi perjalanan ataupun informasi situs warisan budaya di berbagai tempat, khususnya di DIY.
- **PRINGGITAN:** rubrik berisi kajian maupun penelitian yang membahas mengenai tema Buletin Mayangkara edisi kali ini.
- **EMPU:** rubrik wawancara interaktif dengan tokoh-tokoh yang berpengaruh dalam pelestarian warisan budaya dan cagar budaya.
- **PAWARTOS:** rubrik berisi berita-berita pelestarian warisan budaya dan cagar budaya.
- **PAGELARAN:** rubrik mengenai kegiatan masyarakat dalam upaya pelestarian terhadap warisan budaya dan cagar budaya.
- **SRAWUNG:** rubrik berisi serba-serbi mengenai warisan budaya dan cagar budaya.
- **TEBENG:** rubrik berisi pandangan masyarakat terhadap pelestarian warisan budaya dan cagar budaya di DIY.
- **KAWRUH:** rubrik berisi informasi-informasi warisan dan cagar budaya yang tidak banyak diketahui oleh masyarakat umum.
- **MANCANAGARI:** rubrik berisi mengenai potensi warisan budaya dan cagar budaya di luar DIY.

Alamat Redaksi:

DINAS KEBUDAYAAN (Kundha Kabudayan)
Daerah Istimewa Yogyakarta
Jl. Cendana Nomor 11
No. Telp (0274) 562628
Email: heritagediy@gmail.com

UBARAMPE



» 8

8 PERJALANAN TRANSPORTASI DI YOGYAKARTA DARI MASA KE MASA

Secara umum, transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang atau muatan dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain, dengan ataupun tanpa menggunakan alat bantu...

Oleh: Anjar Laksita Mukti

14 ROTOWIDJAJAN, KYAI JETAYU, DAN RELASINYA DENGAN SRI SULTAN HAMENGKU BUWONO VIII

Menjelajahi Kagungan Dalem Wahanarata (dahulu Museum Kereta Keraton), pengunjung pasti dijelaskan dengan informasi sejarah kereta kuda yang dirawat oleh Keraton Yogyakarta...

Oleh: Fajar Wijanarko

20 STASIUN LEMPUYANGAN

Awal mula pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda (saat ini Indonesia) tidak terlepas dari perkembangan revolusi industri yang terjadi di benua Eropa...

Oleh: Yoga Bagus Prayogo dan Aryo Hartanto Wibowo

28 STASIUN KERETA API DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

Kehadiran kereta api di Jawa tidak terlepas dari diberlakukannya Undang-Undang Agraria (*Agrarischewet*) oleh Pemerintah Hindia Belanda dan meningkatnya hasil produksi industri perkebunan dimasa tanam paksa (*Cultuurstelsel*)...

Oleh: Tyas Adi Putra

40 EKSTEROWONGAN LORIANJIR: KARAKTERISTIK DAN NILAI PENTINGNYA

Kabupaten Kulon Progo merupakan wilayah administratif yang menjadi bagian dari Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang memiliki banyak peninggalan cagar budaya...

Oleh: Andi Putranto



» 28

49 JEMBATAN TUA DI YOGYAKARTA: KOKOH MEMBENTANG MELAWAN RINTANGAN ALAM

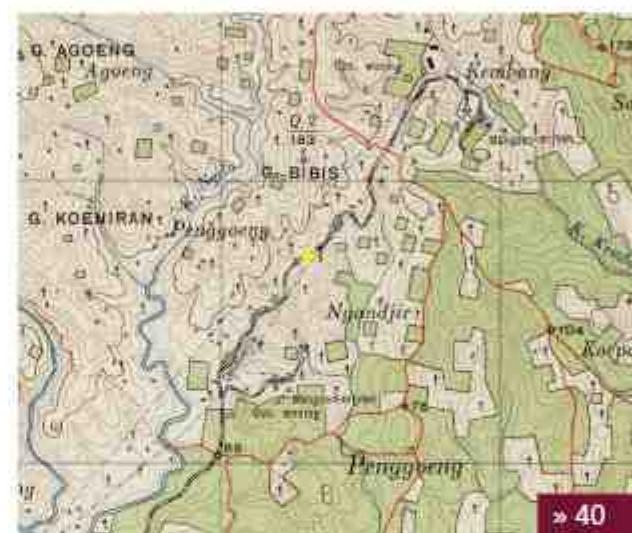
Masyarakat di sekitar kawasan sungai Yogyakarta sudah akrab dengan suara gemicik air yang terkadang berubah menjadi suara gemuruh saat banjir...

Oleh: Febrisika Noor Fitriana

58 MENDARAT DI YOGYAKARTA: TITIK TEMU KEPENTINGAN MUNCULNYA LAPANGAN TERBANG

Transportasi udara merupakan salah satu penghubung antar wilayah dengan jarak tempuh yang relatif singkat. Berdasarkan data dari laman resmi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, saat ini setidaknya telah beroperasi sekitar 607 bandara baik domestik maupun internasional dan sekaligus menempatkan Indonesia dalam tiga besar negara di Asia yang memiliki bandara terbanyak...

Oleh: Agra Bayu Rahadi



» 40



» 49

66 65 TAHUN PENGABDIAN C-130 B HERCULES TAIL NUMBER T-1301: LINTAS LAUTAN DAN ZAMAN

C-130B Hercules Tail Number T-1301 merupakan pesawat yang istimewa. Sebab pada tahun 1960 Indonesia merupakan negara pertama dan satu-satunya yang memiliki pesawat Hercules di luar Amerika Serikat. Hal ini diawali dari kebutuhan Indonesia untuk pesawat militer dan sipil di masa kemerdekaan...

Oleh: Febriana Fajar Ramadhan

75 MUSEUM KERETA API AMBARAWA

Sejarah perkeretaapian di Indonesia ibarat jejak besi yang tertanam di tanah kolonial, sebuah warisan panjang dari pemerintah Hindia Belanda. Pada pertengahan abad ke-19, ketika pabrik-pabrik gula mengepul dan perkebunan kopi serta tembakau membentang luas di pedalaman Jawa, rel-rel pertama mulai dipasang...

Oleh: Ardi Saptomo

84 JEMBATAN GANTUNG DI KULON PROGO

Wilayah Kabupaten Kulon Progo merupakan kabupaten yang terletak di Provinsi D.I. Yogyakarta bagian barat. Kabupaten ini berbatasan langsung dengan Kabupaten Sleman dan Bantul di bagian timur; Kabupaten Purworejo di bagian barat; Kabupaten Magelang di bagian utara, dan Samudra Hindia di bagian selatan. Pada sisi timur dan sisi utara, Kabupaten Kulon Progo memiliki batas alami yang dipisahkan oleh Sungai Progo...

Oleh: Fildza Sheearly Nur Salsabila



Bus DAMRI Tempo Dulu. Sumber gambar: DAMRI, "Sejarah Perusahaan DAMRI," 2023, <https://damri.co.id/id/sejarah-perusahaan> diakses 5 Oktober 2025

Perjalanan Transportasi di Yogyakarta dari Masa Ke Masa

Anjar Laksita Mukti

Pendahuluan

Secara umum, transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang atau muatan dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain, dengan ataupun tanpa menggunakan alat bantu. Alat bantu yang dimaksud dapat berupa tenaga manusia, binatang, maupun benda lain baik yang menggunakan mesin maupun tidak bermesin. Hal ini menunjukkan bahwa transportasi sejatinya memiliki arti yang sangat luas serta memperlihatkan perkembangan transportasi dari yang sederhana hingga modern. Dalam sebuah kota, sistem transportasi

dapat mencerminkan identitas politik, dinamika ekonomi, serta struktur sosial-budaya masyarakat. Di Yogyakarta, sebagai sebuah kota istimewa yang kaya akan warisan sejarah, perkembangan moda transportasi nyatanya juga menggambarkan perjalanan panjang kota ini melalui berbagai era. Menelusuri jejak roda peradaban ini menjadi penting untuk memahami bagaimana cara kota beradaptasi dengan perubahan zaman yang terus berlangsung. Dari kereta kencana yang melintas di halaman Keraton Yogyakarta hingga deru bus modern di jalan utama, setiap perubahan ini menandai adanya pergeseran kekuasaan, prioritas ekonomi, dan gaya hidup masyarakat (Putro; "Mengintip Arsip Sejarah Transportasi Yogyakarta Tempo Dulu"). Artikel ini akan mengulas transformasi tersebut mulai dari periode feodal hingga era digital masa kini.

Penelusuran ini terbagi atas tiga fase historis utama agar perubahan transportasi dapat dipetakan secara sistematis. Fase pertama meliputi periode pra-modern dan kolonial, ketika mobilitas dipengaruhi oleh kepentingan feodal dan eksplorasi ekonomi kolonial. Fase kedua meninjau era pasca-kemerdekaan yang ditandai oleh urbanisasi masyarakat yang terjadi secara cepat dan tantangan transportasi yang terfragmentasi. Fase ketiga meliputi era kontemporer yang ditandai dengan modernisasi terpusat, gangguan digital, serta adanya kebijakan pelestarian budaya yang secara sadar dikeluarkan. Kerangka ini menunjukkan bahwa evolusi transportasi di Yogyakarta mengalami perubahan dan adaptasi yang menghasilkan sebuah sistem gabungan yang unik antara modernitas dan tradisi.

Periode Pra-Modern dan Kolonial

Pada era pra-modern, transportasi di Yogyakarta berfungsi sebagai perpanjangan kekuasaan Keraton dimana mobilitas kaum bangsawan menggunakan andong, tandu, kuda, maupun kereta kencana megah. Andong

merupakan kereta beroda empat yang dahulu digunakan oleh kalangan bangsawan dan keluarga keraton sebagai kendaraan resmi. Sementara tandu merupakan alat transportasi yang memiliki fungsi lebih eksklusif. Diperkirakan berasal dari India sebelum menyebar ke Nusantara, tandu biasanya digunakan dalam upacara tertentu seperti pernikahan. Baik pengantin pria maupun pengantin wanita dari kalangan keraton akan dijemput dengan tandu dan diarak oleh para *abdi dalem*.

Kedatangan pemerintah kolonial Belanda mengubah pola ini secara mendasar demi tujuan eksplorasi ekonomi. Pada tahun 1872, perusahaan swasta Nederlandsch-Indische Spoerweg Maatschappij (NIS) membangun jalur kereta api pertama yang menghubungkan Semarang dengan Vorstenlanden, termasuk Yogyakarta. Kemudian, pada rentang waktu tahun 1895 – 1916 jalur trem uap Yogyakarta – Srandonan – Sewugalur dioperasikan untuk mengangkut hasil bumi terutama gula dari perkebunan ke pelabuhan (Ashari; Ayu; Mustofa). Sistem trem ini akhirnya runtuh akibat krisis ekonomi pada tahun 1930-an serta pembongkaran rel oleh Jepang pada 1943 untuk keperluan perang (Ashari; Ayu). Seiring perkembangan kota dan menjelang Perang Dunia II, becak mulai muncul diprakarsai oleh komunitas Tionghoa di Ketandan sebagai moda transportasi yang baru (Malagina; Rachmawati).

Periode Pasca-Kemerdekaan

Pasca-kemerdekaan, kekosongan yang ditinggalkan oleh sistem trem digantikan oleh moda transportasi jalan raya yang lebih fleksibel yakni bus. Bus kota yang dikelola oleh berbagai koperasi seperti KOPATA, ASPADA, dan DAMRI muncul sebagai tulang punggung baru mobilitas masyarakat dan mencapai puncaknya pada era 1980-an hingga awal 2000-an (Saraswati). Armada bus yang beragam ini melayani berbagai jalur vital yang menghubungkan pusat-pusat aktivitas kota, dari terminal hingga ke kawasan



Miniatyr Andong dari Bahan Perak
Koleksi Museum Sonobudoyo

kampus. Kehadiran bus kota ini menandai demokratisasi transportasi, memberikan akses mobilitas yang terjangkau bagi masyarakat luas yang sebelumnya terbatas. Sistem ini menjadi solusi dari kebutuhan transportasi massal di tengah meningkatnya urbanisasi dan pertumbuhan populasi kota.

Namun, sistem bus kota ini beroperasi dengan sistem "kejar setoran", dimana pemasukan pengemudi sangat bergantung pada jumlah penumpang yang berhasil diangkut setiap hari (Saraswati). Sistem ini menimbulkan dampak negatif yang signifikan, termasuk perilaku pengemudi yang ugal-ugalan, mengabaikan keselamatan penumpang, dan kondisi armada yang seringkali tidak terawat akibat minimnya pendanaan. Akibatnya, kepercayaan masyarakat terhadap layanan bus kota menurun secara drastis dari waktu ke waktu. Di tengah kegagalan sistem bus kota ini, moda transportasi tradisional seperti andong dan becak justru menemukan

peran baru. Andong dan becak bertransformasi dari alat transportasi yang digunakan sehari-hari menjadi ikon pariwisata yang terkonsentrasi di kawasan turis seperti Malioboro untuk menawarkan pengalaman kultural (Basuki, Mulyadi dan Sugeng; Mengintip Arsip Sejarah Transportasi Yogyakarta Tempo Dulu).

Kegagalan layanan bus kota mendorong masyarakat kelas menengah ke atas untuk beralih ke kendaraan pribadi sebagai solusi mobilitas harian. Ketidakpuasan yang meluas terhadap faktor keselamatan, kenyamanan, dan ketidakpastian jadwal angkutan umum menjadi pemicu utama perubahan perilaku komuter ini.



Tandu Pengantin Koleksi
Museum Sonobudoyo

Sebagai konsekuensinya, terjadi peningkatan signifikan dalam kepemilikan sepeda motor dan mobil di wilayah Yogyakarta sejak dekade 1990-an (Mustofa). Fenomena motorisasi massal ini merupakan dampak langsung dari buruknya layanan transportasi publik dan menjadi akar dari masalah kemacetan kronis yang dihadapi kota hingga hari ini. Kegagalan sistem inilah yang pada akhirnya menciptakan mandat sosial dan politik yang kuat untuk sebuah reformasi transportasi yang lebih terpusat oleh pemerintah.

Periode Kontemporer

Menghadapi permasalahan kemacetan kronis yang dihadapi kota hingga hari ini, Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta meluncurkan Trans Jogja pada Februari 2008 sebagai sistem *Bus Rapid Transit (BRT)* modern yang disubsidi. Pengelolaannya kemudian diserahkan ke BUMD untuk menjamin standar pelayanan (Mustofa). Pada pertengahan dekade 2010-an, lanskap transportasi kembali berubah dengan kehadiran layanan berbasis aplikasi seperti Gojek dan Grab yang menawarkan kemudahan namun memicu gesekan dengan penyedia jasa transportasi konvensional. Menanggapi adanya gesekan tersebut, Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta menerbitkan Peraturan Daerah No. 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong yang menetapkan becak dan andong bukan sebagai pesaing dalam sistem transportasi, tetapi sebagai aset budaya dan pariwisata Yogyakarta yang dilindungi negara. Kebijakan ini mencerminkan pendekatan strategis Yogyakarta dalam menyelaraskan modernisasi, perubahan teknologi, dan pelestarian warisan budaya.

Kesimpulan

Sejarah transportasi di Yogyakarta merupakan narasi tentang proses evolusi, konflik, dan adaptasi yang berkelanjutan. Perjalannya mencerminkan transformasi kota dari yang awalnya merupakan pusat kerajaan feodal menjadi



Miniatyr Becak koleksi
Museum Sonobudoyo

metropolis modern. Perkembangan ini bukanlah proses linier di mana yang baru menggantikan yang lama, tetapi merupakan sebuah proses rekontekstualisasi peran. Kekosongan yang terjadi akibat hilangnya trem masa kolonial, membentuk kebangkitan transportasi jalan raya. Kegagalan sistem bus kota yang tidak terkelola dengan baik memicu lahirnya Trans Jogja yang lebih teratur. Becak dan andong yang pernah menjadi moda transportasi utama, kini menemukan peran baru sebagai ikon pariwisata yang dilindungi oleh hukum. Di masa mendatang, tantangan bagi pemerintah di Yogyakarta adalah mengintegrasikan berbagai moda transportasi, menjamin keberlangsungan ekonomi operator tradisional, dan mengelola dampak lingkungan yang terjadi akibat penggunaan kendaraan pribadi. Masa depan mobilitas di Yogyakarta akan bergantung pada kemampuannya untuk terus memadukan modernitas, tradisi, dan keberlanjutan menjadi satu tatanan transportasi yang efisien dan berkarakter.



Trans Jogja. Sumber gambar: Anindya, "TransJogja 1 – Unit Transportasi Bisnis Anindya," 2023, <https://www.anindya.co.id/bisnis-unit-transportasi-transjogja-1> diakses 5 Oktober 2025.

Sumber Bacaan

Ashari, Eko. "Jalur Kereta Api Yogyakarta-Srandakan: Kepentingan Kolonial dan Dampak Ekonomi Pada Masyarakat Sekitar (1895-1930)." *Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial dan Humaniora* Vol.11 No. 1 (2021): 69 - 89.

Ayu, Dyar. "Sejarah Jalur Kereta Api Yogyakarta-Palbapang, Dulu Berjaya Kini Tiada." *IDN Times Jogja*, 11 Oktober 2023. [Sejarah Jalur Kereta Api Yogyakarta-Palbapang, Dulu Berjaya | IDN Times Jogja](#) diakses 13 September 2025.

Basuki, et al. *Transportasi di Daerah Istimewa Yogyakarta dari Masa ke Masa*. Yogyakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Kebudayaan Bagian Proyek P3M DIY, 1997-1998.

Malagina, Agni. "Ong Kho Sioe: Rumah Candu dan Sejarah Becak Pertama di Yogyakarta." *National Geographic Indonesia National Geographic Indonesia*. 28 April 2021. [Ong Kho Sioe: Rumah Candu dan Sejarah Becak Pertama di Yogyakarta - Semua Halaman - National Geographic](#) diakses 12 September 2025.

Manggasari, Eka Rahayu. "Kota Sebelum Mesin: Yogyakarta Periode 1950an - 1970an." *Lembaran Sejarah* Vol. 15 No. 2 (2019): 121 - 143.

Mengintip Arsip Sejarah Transportasi Yogyakarta Tempo Dulu. Yogyakarta, 31 Agustus 2016. <https://nationalgeographic.grid.id/read/13306492/mengintip-arsip-sejarah-transportasi-yogyakarta-tempo-dulu> diakses 12 September 2025.

Mustofa, Ghufron. *Melihat Sejarah dan Perkembangan Transportasi Umum di Yogyakarta*. Yogyakarta, 9 Oktober 2024. <https://www.netralnews.com/melihat-sejarah-dan-perkembangan-transportasi-umum-di-yogyakartaVjByaG01aUxHWnQvQWdIU1lBN3NkQT09> diakses 13 September 2025.

Nusantara, Tim Telaga Bakti. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Penerbit Angkasa, 1997.

Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta.

Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong. Jaringan Dokumentasi dan Informasi Hukum Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta. 15 Maret 2016. <https://jdih.jogjaprov.go.id/hukum/peraturan-daerah-daerah-istimewa-yogyakarta-nomor-5-tahun-2016-tentang-moda-transportasi-tradisional> diakses 14 September 2025.

Putro, Indro Baskoro Miko. "Alat Transportasi Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat dalam Perspektif Integrasi Struktural." *CORAk Jurnal Seni Kriya* Vol. 2 No. 2 (2014): 99 - 108.

Rachmawati. "Sejarah Becak Pertama di Yogyakarta dari Antar Beras hingga Candu" *Kompas.com*. 13 Juni 2021. <https://regional.kompas.com/read/2021/06/13/060600878/sejarah-becak-pertama-di-yogyakarta-dari-antar-beras-hingga-candu> diakses 12 September 2025.

Saraswati, Bernadheta Dian. "Sederet Bus Jadul di Jogja yang Pernah Jadi Idola, Mana Favoritmu." *Harian Jogja*. 19 Februari 2022. <https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2022/02/19/510/1095611/sederet-bus-jadul-di-jogja-yang-pernah-jadi-idola-mana-favoritmu> diakses 12 September 2025.



Arij Laksita Mukti lahir di Gunungkidul, 14 September 1999 ia adalah anak pertama dari dua bersaudara. Merupakan alumnus Universitas Gadjah Mada jurusan Arkeologi, dan saat ini mengabdi sebagai Kurator di Museum Negeri Sanabudaya.



Kereta Kyai Jetayu
tampak samping
keseluruhan

(Sumber: Repro
Kratonkoetsen op
Java, 1986:57)

Rotowidjajan, Kyai Jetayu, dan Relasinya dengan Sri Sultan Hamengku Buwono VIII

Oleh: Fajar Wijanarko

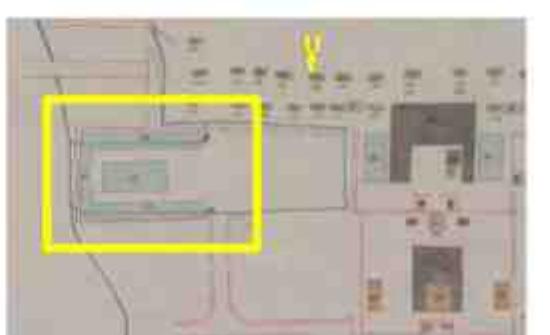
Pengantar

Menjelajahi Kagungan Dalem Wahanarata (dahulu Museum Kereta Keraton), pengunjung pasti dijelajahi dengan informasi sejarah kereta kuda yang dirawat oleh Keraton Yogyakarta. Deretan takarir yang menyertai setiap koleksi kereta tanpa disadari mengajak pengunjung hanyut pada peristiwa sejarah 20 dekade silam, tentang hubungan baik antara pemerintah Jawa dan Kolonial sehingga banyak ditemukan kereta kuda yang berasal dari Belanda. Kanjeng Nyai Jimat (1740-1750) menjadi kereta pusaka pertama di Keraton Yogyakarta yang digunakan oleh Sri Sultan Hamengku Buwono I sebagai kendaraan resmi dalam pemerintahannya. Kereta tersebut merupakan buatan dari Belanda sekaligus hadiah dari Gubernur Jenderal Jacob Mossel (1750-1761). Dari catatan keraton, disebutkan bahwa kereta Kanjeng Nyai Jimat digunakan sebagai kendaraan resmi

sultan hingga pemerintahan Sri Sultan Hamengku Buwono III (Tim, 2014:203).

Dari penelusuran asal-usul kereta yang ditinjau melalui arkeologi, ditemukan fakta bahwa beberapa kereta yang dimiliki keraton juga diproduksi dari pabrik-pabrik Eropa. Kanjeng Kyai Garuda Yaksa (1867-1869) dipesan oleh Sri Sultan Hamengku Buwono VI pada Hermans & Cori dari Den Haag, pada bagian poros rodanya ditemukan merek produksinya Geen Gevonden. Kyai Wimanaputra (1850-1860) diproduksi dari Hermans's Hage, Kyai Jongwiyat (1880) diproduksi dari pabrik M.L. Hermans & Co Den Haag, Kyai Kus (1870-1880) diproduksi dari pabrik Henrich en Veth te Arnhem, beberapa kereta jenis Landauer atau Kyai Landower (1890-1900) diproduksi di pabrik Spyker Amsterdam, dan Kyai Kuthakaharjo (1900) diproduksi di pabrik Ed. Kuhlstein Berlin Charlottenburg.

Meski didominasi oleh produksi pabrik-pabrik Eropa, bukan berarti tidak terdapat kereta keraton yang diproduksi oleh pabrik lokal. Semasa pemerintahan Sri Sultan Hamengku Buwono VIII (1921-1939), sultan menginisiasi pembuatan kereta. Beberapa kereta ditemukan dibuat di Rotowidjajan, sebuah toponimi kampung yang menjadi cikalbakal dari ruang penyimpanan kereta pusaka keraton. Kawasan Rotowidjajan sendiri berdasarkan peta lawas Keraton Yogyakarta 1890 telah ditemukan. Hal ini berarti sebelum pemerintahan Sri Sultan Hamengku Buwono VIII, perlombongan abdi dalam pengurus kereta



Denah dari istal kuda dan garasi kereta di barat daya Alun-alun lor tahun 1890 (Sumber: Kaart Kraton Jogja 1890, Universitaire Bibliotheek Leiden).



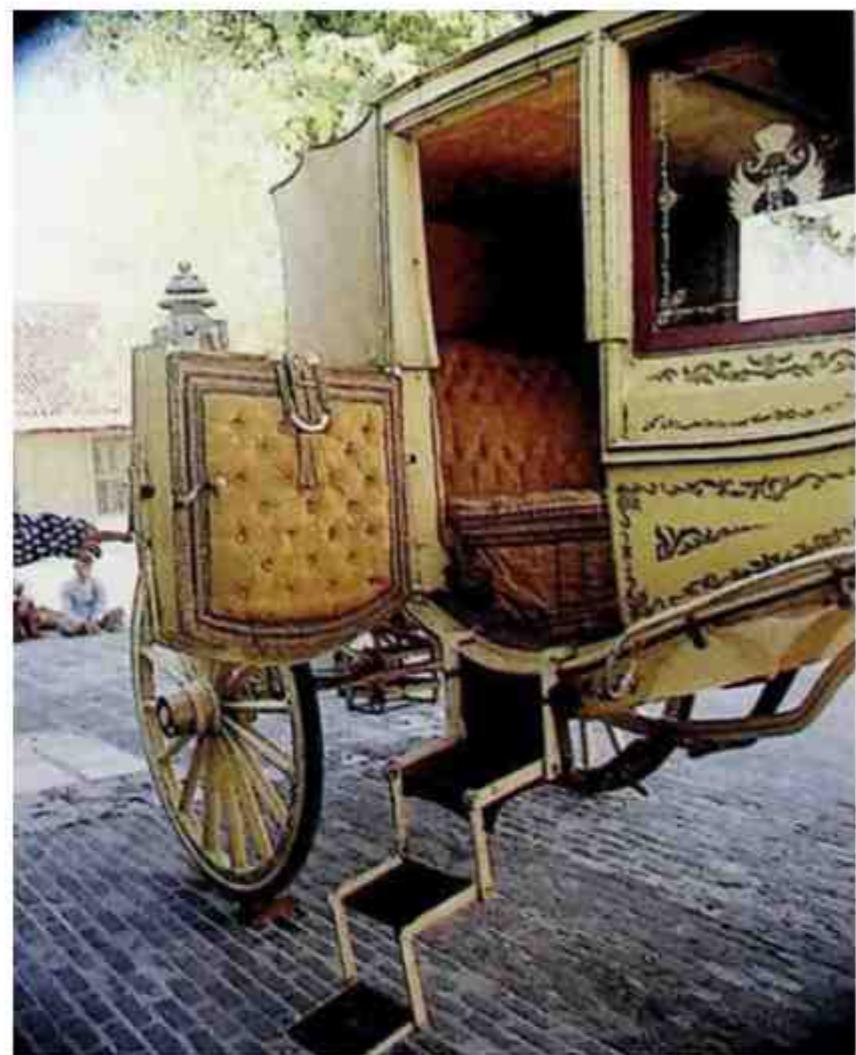
Denah dari istal kuda dan garasi kereta di barat daya Alun-Alun Lor tahun 1925 (Sumber: Jogjakarta en Oamstreken 1925).

dan kuda telah dibentuk. Kemudian, keberadaan kawasan Rotowidjajan dipertegas dari temuan kampung tersebut pada peta Yogyakarta 1925.

Salah satu kereta yang diproduksi di pabrik Rotowidjajan adalah Kyai Jetayu. Berdasarkan penelusuran data arkeologi, kereta Kyai Jetayu dibuat semasa pemerintahan Sri Sultan Hamengku Buwono VIII, sekitar tahun 1900-an. Akan tetapi pada tahun 1920, terdapat beberapa perbaikan seperti pada bagian kap atas, cat dan lapisan kain. Kyai Jetayu dahulu kerap digunakan oleh sultan dan permaisuri untuk menghadiri kegiatan pacuan kuda di Balapan. Beberapa sumber lisan menyebut bahwa kereta ini juga terlihat digunakan saat upacara alit. Berdasarkan anatomi kereta, Kyai Jetayu ditarik oleh 4 ekor kuda. Dua ekor kuda di depan menjadi tempat sais sebab kereta ini tidak memiliki tempat duduk bagi saisnya.

Kereta Kyai Jetayu, Kereta Lokal Keraton Yogyakarta

Kereta Kyai Jetayu (Jatayu) merupakan kereta lokal yang dibuat di Rotowidjajan tahun 1931 (Tim, 2014: 203). Kyai Jetayu merupakan kereta kuda berjenis *landau* atau *landauer* bergaya *daumont*. Jenis kereta ini tidak memiliki tempat duduk bagi saisnya, sehingga sais menaiki kuda paling depan. Kyai Jetayu merupakan kereta yang memiliki 2 pasang roda dengan kapasitas penumpang 4 orang. Pada bagian dalam tubuh



Tangga untuk masuk ke kereta Kyai Jetayu dengan berbagai ornamen hias pada tubuh kereta serta bantalan tempat duduk (Sumber: Repro Kratonkoetsen op Java, 1986:57)



Kereta Kyai Jetayu tampak belakang keseluruhan (Sumber: Repro Kratonkoetsen op Java, 1986:57)

kereta terdapat 2 tempat duduk yang berhadapan. Keunikan kereta jenis ini adalah memiliki atap yang dapat dibuka ke depan maupun ke belakang, sehingga kereta tersebut dapat digunakan dengan gaya terbuka tanpa atap.

Society for Promoting Christian Knowledge dalam *The Book of Carriages* (1853) menjelaskan secara rinci bahwa istilah *landau* adalah sebutan untuk kereta kuda berkursi ganda, yang memiliki fitur untuk diubah menjadi kereta terbuka dengan kepala berengsel. Sementara *landaulet* adalah kereta perang dengan kemudahan serupa untuk dibuka. Namun, kereta-kereta ini sekarang hampir sepenuhnya digantikan oleh bentuk-bentuk kendaraan lain. Ada beberapa jenis lain yang secara umum disebut kereta terbuka,

semuanya seperti kereta terbuka yang memiliki 4 roda, seperti *barouche*, *barouchet*, *phaeton*, *brityschka*, *droityschka*, atau *droschka* (Society for Promoting Christian Knowledge, 1853:212).

Di dalam *Kratonkoetsen op Java* (1986:56), anatomi dari kereta Kyai Jetayu dituliskan dengan jelas. Disebutkan bahwa istilah *Jetayu* (Jatayu) merujuk pada nama seekor burung dalam mitologi yang berkembang di masyarakat Jawa, kerap dianalogikan dengan Garuda. Sementara Gericker n Roorda (1901) menyebut bahwa Jatayu (*genthayu*) merupakan seekor burung tertentu dalam cerita pewayangan yang diambil dari bahasa Sansekerta *Jatayu*, nama seekor burung nasar dalam mitos yang dibunuh oleh *Rawana* ketika ia mencoba membebaskan *Sitā*. Pada

pengamatan lebih lanjut, informasi mengenai pembuatan kereta Kyai Jetayu ditemukan pada tutup as-roda yang bertuliskan *ROTOWIDJAJAN* 20-8-1931. Disebutkan pula bahwa konstruksi kereta ini terdiri atas 4 buah roda dengan model as-collinge, terdapat kabinet yang bergantung pada pegas berbentuk lempengan pipih yang terhubung dengan pegas C dengan tali temali, fleche menggabungkan bagian depan dengan bagian belakang.

Roda-roda dari kereta Kyai Jetayu terdiri atas roda belakang beruji 16, roda depan beruji 14, semuanya menggunakan ban-ban karet. Bagian belakang terdapat 2 buah pegas elips, yang padanya terletak rangka penyangga dengan pengimbang dan tempat diesel serta 2 buah pegas

C yang rendah. Tempat duduk pengiring dan anak tangga rendah dilapisi kulit hitam, di sampingnya ada lingkaran-lingkaran dari kayu dan penyangga penyangga dari besi. Pada bagian bawah terdapat tempat duduk pengiring, kotak baterai aki untuk lentera-lentera yang menyala dengan listrik, sementara saklarnya berada di bawah tempat pengiring sebelah kanan. Pada bagian muka terdapat 2 buah pegas elips yang padanya terletak bagian penyangga dengan pengimbang dan tempat diesel serta dua buah per C yang rendah, di antara itu terdapat papan penahan cipratan lumpur dari kayu berbentuk persegi panjang yang melengkung.

Pada laki-nya dicat dengan warna kuning muda, dengan hiasan pelisir-pelisir hijau dan



Sri Sultan Hamengku Buwono VIII menggunakan kereta Kyai Jetayu saat menuju Balapan dengan kondisi kap atas kereta dibuka, 1920an (Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl).



Gambar 5: Sri Sultan Hamengku Buwono VIII tiba di Balapan, terlihat kereta Kyai Jetayu, 1920an (Sumber: digitalcollections.universiteitleiden.nl).

keemasan, tangkai-tangkai tumbuhan. Di tengah pintu-pintu terdapat terlukis lambang keraton monogram HB VIII berwarna emas dan dengan berhuruf Jawa (*praja-cihna*) didampingi sayap emas dan diberi mahkota sultan keemasan di atasnya. Pada bagian dalam terdapat penutup dari sutera kuning dengan pola bunga-bunga model Louis IV (Perancis), disubal dengan legokan-legokan penahan debu, pelisir berwarna kuning-hitam, 4 buah bantalan, tangga-tangga kecil lipatan dengan 3 pancatan, kain lantai merah dan kuning, serta pasangan-pasangan dari gading.

Berdasarkan catatan protokol kereaton, Kyai Jetayu digunakan oleh sultan untuk upacara, kegiatan setengah resmi, maupun bepergian

menyaksikan balapan kuda. Khusus bagi keperluan putra mahkota, maka kereta ini akan diberi warna sesuai dengan identitas pangeran, yaitu hijau dan keemasan (Vos, H.B., 1986:59).

Kereta Kyai Jetayu dan Pesiyar Balapan

Ketertarikan Sri Sultan Hamengku Buwono VIII dalam olahraga pacuan kuda berdampak pada masifnya penyelenggaraan olahraga tersebut. Diketahui bahwa sultan mengirimkan beberapa kudanya untuk berlari di arena pacuan sekaligus hadir secara langsung menyaksikan peristiwa tersebut. Dalam perjalanan menuju Balapan, sultan menggunakan kereta Kyai Jetayu ditemani permaisuri serta pengawalan prajurit *hussar Jawa*, bernama Jayengsekar.

Peristiwa Balapan merupakan salah satu olahraga bergengsi pada tahun-tahun 1900an. Di dalam beberapa arsip keraton, disebutkan bahwa Sri Sultan Hamengku Buwono VIII memerintahkan beberapa abdi dalem minuman untuk mempersiapkan keperluan jamuan pada saat pacuan kuda berlangsung. Sementara itu, kehadiran Abdi Dalem Musikan di arena Balapan turut memacu kemeriahan. Pertumbuhan olahraga berkuda kemudian didukung dengan terbentuknya organisasi Wedloop Societeit

Mataram (1892-1941), sebuah organisasi yang mengakomodasi olahraga berkuda secara serius di Yogyakarta (Fauziah, 2020:133).

Sumber Bacaan

- Gericke, J.E.C. en T. Roorda. 1901. Javaansch-Nederlandsch Handwoordenboek. Amsterdam: Johannes Muller.
- Fauziyah. Siti Mahmudah N. 2020. "Dari Medan Laga ke Gelanggang Pacu: Sejarah Perkembangan Olahraga Berkuda di Yogyakarta Tahun 1892-1941" dalam *Sejarah Lokal di Yogyakarta Edisi 1: Kasultanan Yogyakarta*. Yogyakarta: Dinas Kebudayaan Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Society for Promoting Christian Knowledge (Great Britain). 1853. The Book of Carriages, London: Printed for the Society for Promoting Christian Knowledge.
- Tim. 2014. *Ensiklopedi Kraton Yogyakarta*. Yogyakarta: Dinas Kebudayaan Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Vos, H.B. 1986. *Kratonkoetsen op Java*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.



Fajar Wijanarko, lulusan Sastra Jawa yang menempuh pendidikan praktis non gelar di bidang permuseuman, sejarah, dan cagar budaya. Fokus produksi karya pamerannya dilakukan di Keraton Yogyakarta dengan pembacaan berbasis manuskrip sebagai sumber primer. Kurator pameran manuskrip Keraton Yogyakarta bekerjasama dengan Perpustakaan Nasional Inggris (British Library) 2019. Buku pertama yang ditulis berjudul *Wastra Langkara, Literasi Busana Bangsawan Yogyakarta* dan diterbitkan oleh Perpusnas RI tahun 2021. Buku kedua berjudul *Serat Murtasiyah, Sastra Perempuan Awal Abad XX* dan diterbitkan oleh BRIN tahun 2022. Di samping menjadi kurator di Keraton Yogyakarta, ia juga berperan sebagai tenaga ahli dalam kegiatan pengembangan living museum berbasis kawasan dan masyarakat di Kota Yogyakarta. Di sisi lain juga terlibat dalam pameran-pameran seni seperti Festival Kebudayaan Yogyakarta maupun Jogja Fotografi Festival.



Stasiun Lempuyangan 1949

Stasiun Lempuyangan

*Yoga Bagus Prayogo (IRPS wilayah Yogyakarta)
Aryo Hartanto Wibowo (IRPS wilayah Yogyakarta)*

Pendahuluan.

Awal mula pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda (saat ini Indonesia) tidak terlepas dari perkembangan revolusi industri yang terjadi di benua Eropa. Bangsa Belanda yang memiliki koloni di Hindia merasa perlu untuk membangun jalur rel kereta api di wilayah jajahannya terutama untuk mengakomodir komoditas export yang menguntungkan bagi pemerintah Belanda seperti gula, tembakau, kapas maupun kayu jati. Berkembangnya sistem dan teknologi transportasi di awal abad 20 turut menjadi pemicu lahirnya sarana transportasi publik berbasis rel di pulau Jawa khususnya

di wilayah *Vorstenlanden* atau tanah raja-raja mataram yang meliputi Solo dan Yogyakarta. Pembangunan jalur kereta api yang diprakarsai oleh NISM (*Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij*) yang merupakan perusahaan kereta api pertama di Hindia Belanda dan merupakan perusahaan kereta api swasta yang ditunjuk oleh pemerintah kolonial untuk membangun jalur kereta api antara Semarang-Solo-Yogyakarta. Pembangunan jalur yang dimulai pada tahun 1864 yang kemudian dibuka pada 10 Agustus 1867 antara stasiun Samarang NIS hingga stasiun Tanggoeng di kabupaten Grobogan. Berselang satu tahun kemudian pembangunan jalur dilanjutkan



Emplasement Stasiun Lempuyangan 1913

menuju ke Solo dan Yogyakarta yang merupakan daerah penghasil gula.

Dalam pembangunan jalur kereta antara Semarang hingga Yogyakarta NISM menggunakan jalur dengan lebar rel 1435 mm yang merupakan ukuran lebar rel standar di Eropa. Pemilihan lebar rel ini memungkinkan NISM untuk menggunakan sarana kereta api yang sama dengan yang ada di Eropa. Namun pada perkembangan selanjutnya lebar rel 1435 mm dirasa kurang cocok untuk wilayah dan kontur yang ada di Hindia Belanda sehingga NISM hanya menggunakan lebar rel ini pada jalur Semarang-Solo-Yogyakarta.

Stasiun lempuyangan, Sejarah dan Perkembangannya.

Stasiun Lempuyangan yang berlokasi di Bausasran, Kepanewon Danurejan Kota Yogyakarta merupakan stasiun ujung / terminus milik NISM saat itu. Dibuka pada 2 Maret 1872, bersamaan dengan peresmian jalur kereta api pertama di Yogyakarta yang menghubungkan Solo Balapan - Yogyakarta.

Pada awalnya, nama Lempuyangan sendiri diambil dari kawasan di sebelah timur pusat Kota Yogyakarta, tepatnya di sekitar Danurejan yang saat itu banyak ditumbuhi tanaman "lempuyang" yang merupakan tumbuhan rimpang yang banyak digunakan masyarakat lokal untuk bumbu masakan dan campuran jamu. Lokasi ini dipilih

sebagai stasiun untuk mempermudah akses menuju ke pusat kota dan memiliki posisi strategis dari jalur yang dibangun menuju ke arah Solo dan kemudian ke Semarang. Hal lain yang menjadi pertimbangan dipilihnya lokasi ini dikarenakan NISM belum mendapat izin untuk membangun jalur menyeberangi sungai Code yang berada di sebelah barat Lempuyangan.

Stasiun lempuyangan awalnya bernama Djocja Goederen atau Docja Gudang, dan pada awalnya hanya memiliki status sebagai "Halte" bukan stasiun. Hal ini terjadi karena NISM masih dikarenakan pada saat itu NIS membutuhkan pergudangan angkutan kereta api yang besar di wilayah Yogyakarta, untuk mengangkut hasil perkebunan pada saat itu yang didominasi gula dan tembakau yang sangat melimpah dan NISM sendiri belum berfokus pada angkutan penumpang sebagai sumber pendapatan utama.

Peran penting stasiun lempuyangan

Seiring berkembangnya jaringan kereta api NISM di wilayah Yogyakarta dan telah diizinkannya NISM untuk membangun jembatan diatas sungai Code, NISM kemudian melanjutkan pembangunan jalur menuju arah barat menyeberangi sungai code kemudian berbelok ke arah selatan yang mencakup lintas Yogyakarta - Ngabean - Bantul - Palbapang - Sewugalur dan juga lintas Ngabean - Kotagede - Pundong, dan



Locomotief NIS
204 D/M (Djocja –
Magelang) 1889

Yogyakarta - Solo sampai dengan Semarang yang berstatus angkutan kereta api lintas raya.

Lokomotif perintis

NISM juga memperluas area utara Stasiun Lempuyangan dengan dibukanya jalur Yogyakarta - Magelang pada tahun 1902 untuk mengakomodir sarana dan angkutan dari wilayah Magelang menuju Yogyakarta.

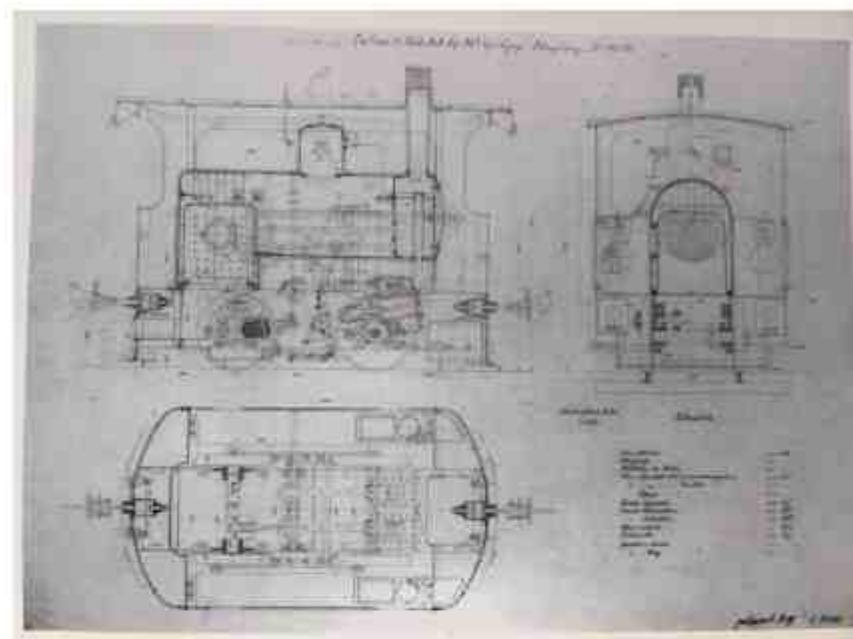
Sayangnya, terdapat perbedaan ukuran lebar jalur antara Semarang, Solo, Yogyakarta, dengan Yogyakarta - Magelang yang memiliki ukuran lebar 1067 mm. Hal ini terjadi karena pembangunan jalur dengan lebar rel 1435 mm dinilai terlalu mahal dan boros sehingga NISM tidak melanjutkan pembangunan jalur rel dengan lebar 1435 mm seperti sebelumnya. Hal ini membuat sarana NISM yang memiliki lebar rel 1435 mm tidak bisa dipergunakan untuk jalur yang menuju ke arah Magelang.

NISM kemudian memutuskan membuat sentral di Stasiun Lempuyangan, dengan sisi utara adalah stasiun untuk lintas Yogyakarta - Magelang yang berstatus sebagai lintasan Trem atau kelas ringan dan sisi Selatan untuk lintas

sarana lokomotif ini selain dipergunakan untuk lokomotif kerja juga dipergunakan untuk mengangkut hasil bumi seperti gula dan tembakau yang banyak di sekitar Yogyakarta dan Magelang. Lokomotif ini pun disimpan dan dirawat di depo induk di Lempuyangan.

Prasarana depo lokomotif

Pada perkembangan selanjutnya,



Gambar Teknis
Locomotif NIS
204 D/M (Djocja -
Magelang) 1889



DepoLokomotif dan Kereta
Stasiun Lempuyangan 1903

Lempuyangan yang awalnya berstatus "Halte" dinaikkan statusnya menjadi "Stasiun" dikarenakan tingginya lalu lintas kereta api, meningkatnya angkutan barang dan penumpang dan juga bertambahnya prasarana pendukung untuk sarana kereta api milik NISM. Lempuyangan juga dilengkapi dengan dipo lokomotif dan juga

dipo kereta. Depo ini dibangun NISM di sisi utara stasiun lempuyangan pada tahun 1890 seiring dibangun dan dibukanya jalur antara Yogyakarta sampai Magelang.

Fungsi dari depo kereta dan depo lokomotif ini bertujuan untuk merawat sarana seperti lokomotif, kereta atau gerbong yang

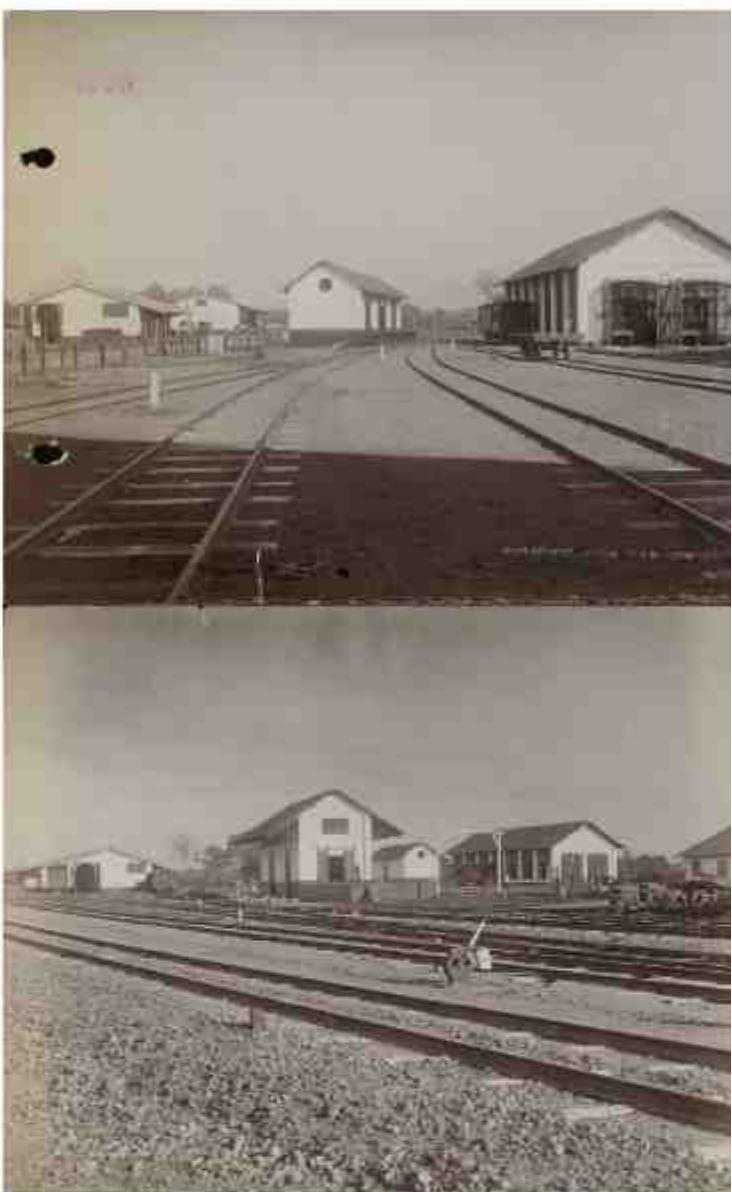
berada di lintas Yogyakarta sampai Magelang. Kemudian antara 1910-1912 NISM meresmikan pula bangunan depo lokomotif yang baru dan lebih besar. Lokasinya berada di sebelah timur stasiun Lempuyangan yang saat ini dikenal sebagai "los bunder". Bangunan ini memiliki bentuk unik setengah lingkaran dan dilengkapi dengan meja putar di bagian tengahnya. Bangunan baru ini merupakan depo perawatan lokomotif untuk kedua lebar rel 1067 mm dan 1435 mm. Saat ini bangunan Los Bunder sendiri masih difungsikan oleh PT KAI sebagai gudang persediaan atau PKLG.

Emplasemen stasiun.

Emplasemen stasiun Lempuyangan sejak tahun 1889 mengalami pengembangan secara bertahap dimulai dari pembangunan emplasemen sisi utara untuk lintas Yogyakarta - Magelang, pemasangan kanopi sisi selatan di tahun 1949, sampai merubah bangunan asli stasiun sisi selatan dengan tembok beton yang semula terbuat dari kayu seiring dengan meningkatnya angkutan dan padatnya perjalanan dari Yogyakarta - Solo - Semarang dan juga Yogyakarta - Magelang - Temanggung, dan Yogyakarta - Magelang - Ambarawa.

Lempuyangan saat ini.

Sudah lebih dari 100 tahun stasiun Lempuyangan berdiri dan banyak sekali perubahan yang terjadi di masa setelah Indonesia merdeka. Bangunan stasiun asli yang terbuat dari kayu sudah diganti dengan bangunan berbahan bata dan beton, tercatat sudah beberapa kali stasiun ini mengalami renovasi bahkan sejak masih dioperasikan oleh NISM dan saat ini hanya menyisakan kanopi atau overkapping asli pada bagian tengah bangunan. Bekas bangunan depo perawatan sarana di utara stasiun berubah menjadi gudang semen. Bangunan gudang asli masih dapat dijumpai dan dilihat dari sisi peron penumpang meskipun saat ini sudah tidak difungsikan. Sekarang stasiun lempuyangan dikelola oleh PT KAI daop 6 Yogyakarta dan menjadi stasiun



Emplasement Stasiun Lempuyangan 1903

pendukung selain stasiun Yogyakarta. Ribuan orang naik dan turun distasiun ini setiap harinya, penumpang lokal, penumpang antar kota dan bongkar muat barang turut meramaikan stasiun Lempuyangan. Seakan tidak pernah tertidur stasiun Lempuyangan menjadi bukti bahwa kereta api tidak pernah lepas dari kegiatan masyarakat sejak awal berdirinya.



Locomotief NIS 204 D/M (Djocja – Magelang) 1889

Sumber Bacaan

- Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867 - 2024.* 2016. Unit Pusat Pelestarian dan & Architecture PT. Kereta Api Indonesia.
- van Ballegoijen de Jong, Michiel. 1993. *Spoorwegstation op Java*, De Bataafsche Leeuw. Nederland.
- Oegema J.J.G. 1982. *De Stoomtractie op Java en Sumatra*. Kluwer, Technische Boekoven B.V. Antwerpen Belgie.
- Simons, John. 1987. *Warmer backertjes : Breda locomotieven onder stoom Warmer Backertjes*. Brabantia Nostra. Nederland.
- De Ingenieur, 1913. Nederland.

Sumber dari Laman Internet:

- <https://collectie.wereldmuseum.nl/>
<https://beeldbankwo2.nl/nl/>
<https://searail.malayanrailways.com/>
<https://jalanbaja.medarrieworks.com/>

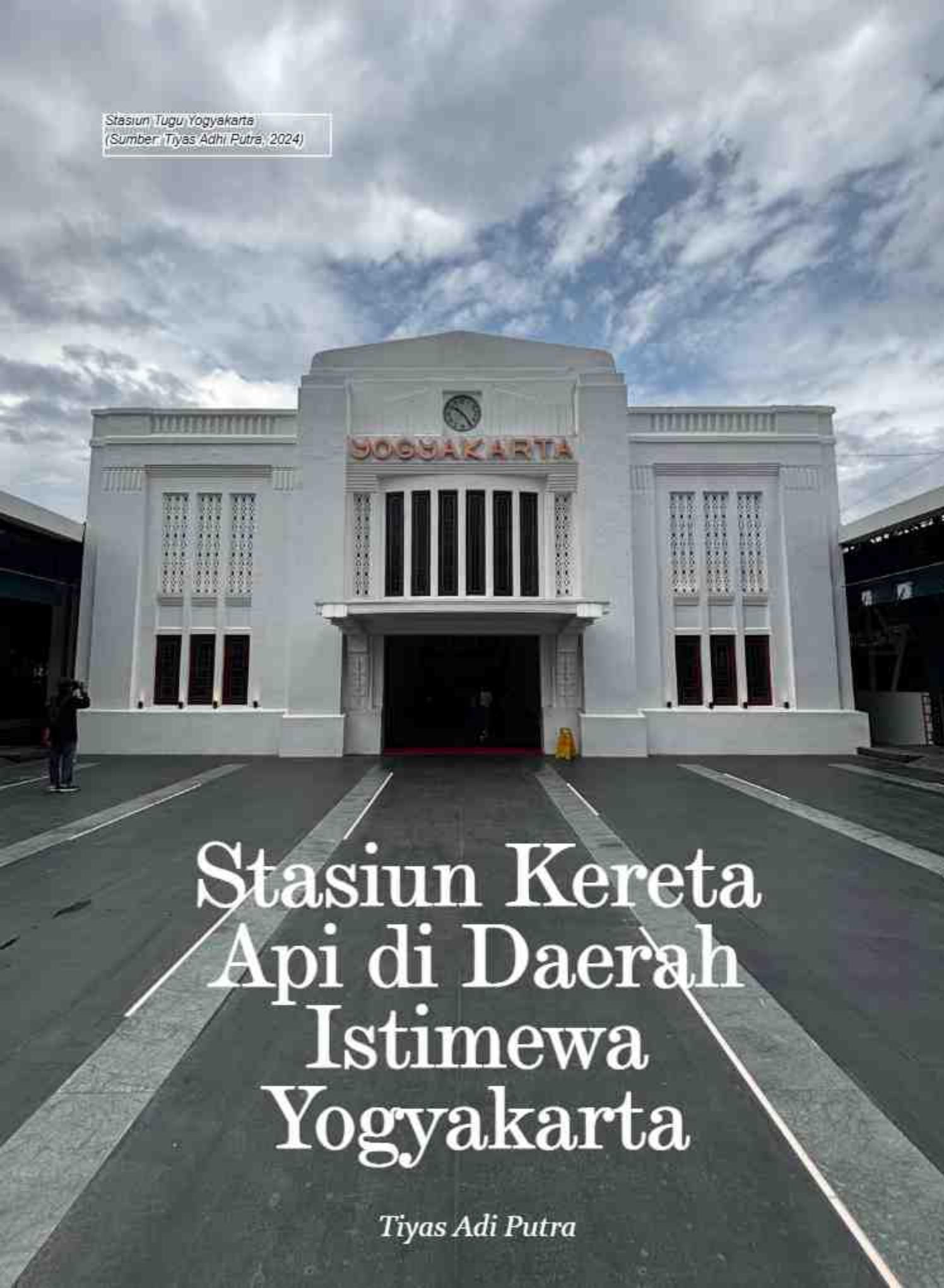


Aryo Hartanto Wibowo, Pegiat Sejarah dan pemerhati perkeretaapian Indonesia dengan fokus pada sejarah transportasi rel di era Hindia Belanda hingga perkembangan modern. Aktif sebagai peneliti arsip, penulis artikel, serta narasumber dalam berbagai diskusi, seminar, dan program media terkait sejarah kereta api.



Yoga Bagus Prayogo, Direktur di Medarie Works id - Industri Kreatif Manufaktur dan Pengelola Perpustakaan dan Arsip Kereta Api Indonesia - Pustaka Medarie. Penulis buku Kereta Api di Indonesia "Sejarah Lokomotif Uap" - Jogja Bangkit 2017, "Lokomotif Uap Terakhir di Jawa," "Pabrik Gula Purwodadi" - Bakbuk Id 2021, dan Buku lokomotif diesel di Indonesia "Merekam Jejak Lokomotif Diesel di Indonesia" Kanisius - 2023.

Stasiun Tugu Yogyakarta
(Sumber: Tiyas Adhi Putra, 2024)



Stasiun Kereta Api di Daerah Istimewa Yogyakarta

Tiyas Adhi Putra



Stasiun Sleman Tahun 1972
(Sumber: Facebook Beranda Jogja)

Sejarah Singkat Kereta Api di Daerah Istimewa Yogyakarta

Kehadiran kereta api di Jawa tidak terlepas dari diberlakukannya Undang-Undang Agraria (*Agrarischewet*) oleh Pemerintah Hindia Belanda dan meningkatnya hasil produksi industri perkebunan dimasa tanam paksa (*Cultuurstelsel*). Awalnya, industri perkebunan hanya didirikan di beberapa tempat. Pada perkembangannya meluas ke sisi pantai utara Jawa hingga ke pedalaman di wilayah Keraton Kesunanan Surakarta dan Kesultanan Yogyakarta (*Vorstenlanden*).

Perluasan ini memicu perbaikan jalan-jalan di masa Daendels dan hadirnya transportasi kereta api. Pada tanggal 15 Agustus 1840 Kolonel Jhr. Van Der Wijk mengusulkan agar dibangun alat transportasi baru di Jawa, yaitu kereta api (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 48). Menurut Van Der Wijk hal tersebut dapat mengatasi permasalahan di bidang pertahanan, keamanan, dan ekonomi yang terjadi di Pulau Jawa. Usulan

ini mendapat persetujuan dari Pemerintah Belanda dengan mengeluarkan surat keputusan (*Koninklijk Besluit*) dengan nomor 207 tanggal 28 Mei 1842. Surat tersebut menetapkan bahwa pemerintah akan membangun jalur kereta api dari Semarang ke Kedu dan Yogyakarta/Surakarta.

Perkeretaapian di Yogyakarta tidak dapat dilepaskan dari pembangunan jalur kereta api pertama yang dibangun dari Semarang (gudang) – Tanggung yang diresmikan pada 9 Juli 1868 (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997: 61). Pembangunan tersebut merupakan bagian dari pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan Semarang dengan *Vorstenlanden*. Hasil produksi perkebunan mengalami peningkatan setiap tahunnya. Akibatnya Pemerintah Hindia Belanda kesulitan mengangkut hasil produksi dari *Vorstenlanden* ke pelabuhan di Semarang untuk dikirim ke Eropa. Pada saat itu alat angkut yang tersedia hanyalah pedati, tentu saja kapasitasnya tidak sebanding dengan hasil produksi. Oleh karena itu, kereta api



Stasiun Beran Sebelum 1976

(Sumber: Frank Stamford Diambil Dari Laman Facebook Joga Rikala Semana)

dipilih menjadi solusi permasalahan pemerintah Hindia Belanda.

Stasiun Lempuyangan merupakan stasiun pertama yang dibangun di Yogyakarta. Stasiun tersebut merupakan stasiun ujung dari jalur kereta api Semarang – *Vorstenlanden*. Stasiun Lempuyangan diresmikan pada tanggal 2 Mei 1872 oleh *Nederlandse Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Pada tahun 1867, dua puluh tahun setelah NISM menjalankan bisnisnya perusahaan kereta api lain, yaitu *Staatsspoorwegen Midden Java* (SS Jawa Tengah, perusahaan kereta api milik Pemerintah Hindia Belanda) baru memulai usahanya dengan membangun jalur kereta api berlebar spur 1.067 mm, dari Yogyakarta menuju

Cilacap. Pembangunan jalur tersebut berdasarkan Undang-Undang 20-7-1884 Stbl. 110 sepanjang 176 km dan diresmikan pada tanggal 20 Juli 1887 (Santoso, 1988:41).

Pertumbuhan lalu lintas kereta api di Yogyakarta mencapai puncak pada awal abad 20, seiring dengan meningkatnya produktivitas perkebunan. Sekitar tahun 1928-1929, dunia mengalami krisis ekonomi global akibat Perang Dunia I. Permintaan hasil komoditi eksport dunia mengalami penurunan drastis, khususnya gula. Pabrik-pabrik gula di *Vorstenlanden* terutama di Yogyakarta mengalami kerugian besar. Hal ini juga berdampak pada perusahaan kereta api yang sebagian besar penghasilannya berasal

mengangkut produksi gula. Akhirnya penghasilan kereta api hanya bertumpu pada alat angkut penumpang.

Jaringan dan Stasiun Kereta Api di Daerah Istimewa Yogyakarta

Sebagaimana telah dijelaskan pada sub pokok pembahasan sebelumnya bahwa Stasiun Lempuyangan merupakan stasiun pertama yang dibangun di Daerah Istimewa Yogyakarta. Pada awal operasionalnya, Stasiun Lempuyangan hanya melayani rute Yogyakarta – Semarang melalui Surakarta. Seiring berjalaninya waktu, pada tahun 1893 NISM mulai membuka jalur trem dari Yogyakarta – Semarang via Ambarawa yang menjadikan Stasiun Lempuyangan memiliki dua rute. Rute Semarang – Yogyakarta dilayani di

stasiun pertama (sisi selatan), sedangkan rute Yogyakarta – Ambarawa berada di sebelah utara dari stasiun pertama. Stasiun pertama disebut Stasiun Lempuyangan S/V (*Stationsgebouw S/V*) yang merupakan singkatan Semarang – *Vorstenlanden*. Stasiun Lempuyangan yang melayani rute Ambarawa dikenal dengan Stasiun Lempuyangan D/W (*Stationsgebouw D/W*), D/W berati Djogja – Willem I (Kusumaningsih, 2006).

Sejak dibukanya rute Yogyakarta – Ambarawa jalur kereta api di Yogyakarta mengalami perkembangan. Mulanya Stasiun Lempuyangan hanya melayani jalur luar kota, selanjutnya membuka jalur pendek yang menghubungkan Yogyakarta dengan daerah sekitarnya. Jalur pendek yang dibuka NISM mengarah ke selatan Yogyakarta, yaitu jalur Yogyakarta – Srandakan hingga Sewugalur dan Yogyakarta – Pundong. NISM juga membangun beberapa halte dan stasiun pada jalur tersebut guna menunjang kelancaran operasional kereta api (Chasanah, 2005).

Halte dan stasiun yang dibangun di jalur Yogyakarta – Srandakan dan Yogyakarta Pundong antara lain Stasiun Ngabejan, yang menurut Abbas Stasiun Ngabejan dibangun untuk kepentingan pedagang dari Pasar Beringharjo (1995: 30), juga berfungsi sebagai tempat transit jalur Yogyakarta – Brosot dan Yogyakarta – Pundong (Chasanah 2005).

Pada tahun 1894 terjadi peristiwa penting dalam sejarah perkeretaapian, khususnya di Jawa. Peristiwa tersebut adalah tersambungnya Jalur Barat (*Westerlijnen*)-jalur yang menghubungkan Batavia (Jakarta) – Yogyakarta, dengan Jalur Timur (*Oosterlijnen*) jalur yang menghubungkan Surabaya – Yogyakarta. Kedua jalur tersebut dapat tersambung karena dibukanya dua jalur baru, yaitu jalur Surabaya – Surakarta pada tahun 1884 dan jalur Tasikmalaya – Kasugihan pada tahun 1894 (Kartodirjo, 1993: 364).



Stasiun Mlati
(Sumber: Riyanto, 2022)



Stasiun Maguwo
(Sumber: Tiyas Adhi Putra, 2025)



Stasiun Palbapang
(Sumber: Tiyas Adhi Putra, 2025)

Stasiun Kereta Api di Daerah Istimewa Yogyakarta Saat Ini

Hingga kini kereta api di Yogyakarta masih melayani angkut penumpang dan barang. Meski demikian, tidak semua jalur-jalur kereta api tersebut masih digunakan. Berikut adalah jalur-jalur dan stasiun-stasiun kereta api di Yogyakarta saat ini.

1. Jalur Yogyakarta – Semarang via Surakarta

Jalur utama ini masih aktif hingga kini dan menjadi salah satu urat nadi transportasi Jawa bagian selatan. Adapun stasiun-stasiun di wilayah Yogyakarta adalah sebagai berikut:

| Stasiun/Halte | Kode | Aktif/Non Aktif | Keterangan |
|--|------|-----------------|---|
| Jalur Yogyakarta – Semarang via Surakarta | | | |
| Lempuyangan | LPN | Aktif | Cagar Budaya berdasarkan: <ul style="list-style-type: none"> SK Gubernur No. 120/KEP/2010 Perda DIY No 188 Tahun 2014 SK Menteri No. PM.89/PM.007/MKP/2011 |
| Maguwo | MGW | Aktif | Stasiun aktif merupakan baru sedangkan stasiun lama nonaktif berada di sisi baratnya |
| Kalasan | KLS | Nonaktif | - |

2. Jalur Yogyakarta – Semarang via Ambarawa

Jalur ini dulu dikelola oleh NISM melalui Stasiun Lempuyangan D/W menuju Ambarawa. Saat ini jalur tersebut sudah

nonaktif sepenuhnya sejak pertengahan abad ke-20 dikarenakan persaingan moda transportasi berbasis jalan raya. Stasiun dan halte yang dulu ada di Yogyakarta, seperti cabang dari Stasiun Lempuyangan D/W, kini sudah tidak berfungsi dan beberapa hanya tersisa tinggalan fisik. Sisa jalurnya sebagian besar telah hilang akibat perkembangan kota. Adapun stasiun atau halte yang ada pada jalur tersebut adalah sebagai berikut:

| Stasiun/Halte | Kode | Aktif/Non Aktif | Keterangan |
|---|------|-----------------|---|
| Jalur Yogyakarta – Semarang via Ambarawa | | | |
| Lempuyangan D/W | - | Nonaktif | - |
| Yogyakarta | YK | Aktif | Cagar Budaya berdasarkan: <ul style="list-style-type: none"> SK Menteri Nomor 210/M/2015 Perda DIY No 188 Tahun 2014 SK Kadinas No 188/135/SK-DINAS/2014 K Menteri No PM.25/PW.007/MKP/2007 |
| Kricak | KCK | Nonaktif | - |
| Kutu | KTU | Nonaktif | - |
| Melati | MLI | Nonaktif | - |
| Beran | BRA | Nonaktif | - |
| Pangukhan | - | Nonaktif | - |
| Sleman | SMN | Nonaktif | - |
| Medari | MDI | Nonaktif | Cagar Budaya berdasarkan Keputusan Bupati Sleman Nomor 5.9/Kep. KDH/A/2018, tgl 9 Januari 2018 |
| Ngebong | NBG | Nonaktif | - |

| | | | |
|--------|-----|----------|--|
| Tempel | TPL | Nonaktif | Cagar Budaya berdasarkan: Keputusan Bupati Sleman Nomor 5.9/Kep. KDH/A/2018, tgl 9 Januari 2018 |
|--------|-----|----------|--|

3. Jalur Yogyakarta – Cilacap
Jalur warisan SS (*Staatsspoorwegen*) ini dibuka tahun 1887 dan masih aktif sampai sekarang. Jalur ini penting karena menghubungkan Yogyakarta ke jalur selatan Jawa. Stasiun dan halte di wilayah Yogyakarta antara lain:

| Stasiun/ Halte | Kode | Aktif/ Non Aktif | Keterangan |
|----------------------------|------|------------------------|---|
| Jalur Yogyakarta – Cilacap | | | |
| Yogyakarta | YK | | Cagar Budaya berdasarkan: • SK Menteri Nomor 210/M/2015 • Perda DIY No 188 Tahun 2014 • SK Kadinas No 188/135/SK-DINAS/2014 • SK Menteri No PM.25/PW.007/MKP/2007 |
| Patukan | PTN | Nonaktif | - |
| Rewulu | RWL | Atif | - |
| Sedayu | SDY | Aktif | - |
| Sentolo | STL | Aktif | - |
| Kalimenur | KLR | Nonaktif | Cagar Budaya berdasarkan : Keputusan Bupati Kulonprogo Nomor 586/A/2018, tanggal 19 desember 2018 |
| Wates | WT | Aktif | - |
| Pakualaman | PKM | Nonaktif | - |

| | | | |
|-----------|-----|----------|---|
| Kedundang | KDG | Nonaktif | Cagar Budaya berdasarkan: Keputusan Bupati Kulonprogo Nomor 586/A/2018, tanggal 19 desember 2018 Pada tahun 2021 bangunan lama dibongkar |
|-----------|-----|----------|---|

4. Jalur Yogyakarta – Pundong (Kabupaten Bantul)

Jalur ini dibangun oleh NISM sebagai jalur pendek menuju selatan Yogyakarta. Saat ini sudah nonaktif akibat menurunnya produksi gula tebu dan persaingan transportasi berbasis jalan raya. Catatan sejarah menyebut beberapa stasiun dan halte sebagai berikut:

| Stasiun/ Halte | Kode | Aktif/ Non Aktif | Keterangan |
|-------------------------------------|------|------------------------|---|
| Jalur Yogyakarta – Pundong (Bantul) | | | |
| Yogyakarta | YK | Aktif | Cagar Budaya berdasarkan: • SK Menteri Nomor 210/M/2015 • Perda DIY No 188 Tahun 2014 • SK Kadinas No 188/135/SK-DINAS/2014 • SK Menteri No PM.25/PW.007/MKP/2007 |
| Ngabean | NBN | Nonaktif | |
| Timuran | TIM | Nonaktif | - |
| Sidikan | | Nonaktif | - |
| Pasar Gede – Basen | PAD | Nonaktif | - |
| Kuncen | KCN | Nonaktif | - |
| Bintaran | BIR | Nonaktif | - |
| Kedaton Plered | KPL | Nonaktif | - |
| Wonokromo | WKO | Nonaktif | - |
| Ngentak | NTK | Nonaktif | - |
| Jetis | JES | Nonaktif | - |
| Barongan | BAN | Nonaktif | - |
| Patalan | PTA | Nonaktif | - |



| | | | |
|------------|-----|----------|---|
| Petrobayan | PTB | Nonaktif | - |
| Pundong | PUG | Nonaktif | - |

5. Jalur Yogyakarta – Srardakan (Kabupaten Bantul) – Sewugalur (Kulonprogo)

Sama seperti jalur ke Pundong, jalur ini juga dibangun NISM dan kini sudah nonaktif karena mengalami penurunan volume penumpang. Hal ini akibat adanya persaingan dengan moda transportasi berbasis jalan raya. Stasiun atau halte yang tercatat antara lain:

| Stasiun/ Halte | | Kode | Aktif/ Non aktif | Kete rangan |
|---|-----|------|------------------------|---|
| Jalur Yogyakarta - Srardakan (Bantul) - Sewugalur (Kulon progo) | | | | |
| Yogyakarta | YK | | Aktif | Cagar Budaya berdasarkan: <ul style="list-style-type: none">• SK Menteri Nomor 210/M/2015• Perda DIY No 188 Tahun 2014• SK Kadinas No 188/135/• SK-DINAS/2014• SK Menteri No PM.25/PW.007/MKP/2007 |
| Ngabeaan | NBN | | Nonaktif | - |
| Dongkelan | DKN | | Nonaktif | - |
| Winongo | WGO | | Nonaktif | Cagar Budaya berdasarkan: SK Bupati Bantul No. 617 tahun 2018 |
| Tjepit | JIT | | Nonaktif | - |

| | | | | |
|---------------|-----|--|----------|---|
| Pasar Bantul | PBL | | Nonaktif | Cagar Budaya berdasarkan: SK Bupati Bantul No 613 tahun 2018 |
| Palbapang | PLP | | Nonaktif | Cagar Budaya berdasarkan: SK Bupati Bantul No 458 Tahun 2016 |
| Bajang | BJA | | Nonaktif | Dibongkar saat masa Romusa |
| Batikan | BTN | | Nonaktif | Dibongkar saat masa Romusa |
| Pekojan | PKO | | Nonaktif | Dibongkar saat masa Romusa |
| Mangiran | MGA | | Nonaktif | Dibongkar saat masa Romusa |
| Srandakan | SDK | | Nonaktif | Dibongkar saat masa Romusa |
| Brosot | BST | | Nonaktif | - |
| Pasarkarangan | PKG | | Nonaktif | - |
| Sewugalur | SWG | | Nonaktif | - |

Kesimpulan

Jaringan stasiun dan halte kereta api di Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan tinggalan penting dari masa kolonial yang merekam sejarah sosial, ekonomi, dan budaya wilayah ini. Pembangunan jalur utama maupun jalur pendek yang menghubungkan Yogyakarta dengan Semarang, Cilacap, Ambarawa, Srardakan, hingga Pundong tidak hanya mendukung aktivitas transportasi, tetapi juga meninggalkan jejak material berupa bangunan stasiun, halte, dan rel.

Sejumlah stasiun masih berfungsi hingga sekarang, seperti Tugu, Lempuyangan, Wates, dan Sentolo, bahkan ditetapkan sebagai cagar budaya berdasarkan peraturan daerah maupun keputusan menteri. Sementara itu, jalur dan stasiun nonaktif seperti Ngabeaan, Palbapang, Bantul, maupun berbagai halte di Sleman dan Bantul menjadi tinggalan fisik yang



Stasiun Pasar Bantul
(Sumber: Tiyas Adhi Putra, 2025)



Stasiun Kalasan
(Sumber: Tiyas Adhi Putra, 2025)



Stasiun Ngabeaan
(Sumber: Tiyas Adhi Putra, 2025)

mencerminkan dinamika perkembangan kota dan desa pada masa lalu. Beberapa di antaranya telah dilindungi melalui penetapan cagar budaya tingkat kabupaten maupun provinsi, sehingga memiliki nilai arkeologis sekaligus historis.

Dengan demikian, halte dan stasiun kereta api di Yogyakarta tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, melainkan juga sebagai warisan budaya benda. Keberadaannya perlu dilestarikan, baik melalui perlindungan regulasi maupun pemanfaatan untuk pendidikan dan

pariwisata, agar nilai sejarah dan identitas budaya yang terkandung di dalamnya tetap terjaga bagi generasi mendatang.



Stasiun Lempuyangan tanpa tahun
(Sumber: -)



Stasiun
Lempuyangan
Tahun 2005
(Sumber:
BPCB D/IY)



Stasiun Lempuyangan S/V
(Sumber: Tiyas Adhi Putra)

Sumber Bacaan

Chasanah, Endang Uswatun. "Perkembangan Jalur Kereta Api Antar Daerah Di Yogyakarta (1887-1942)". Skripsi. Yogyakarta: Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada, 2005. (belum diterbitkan).

Kartodirjo, Sartono. *Pengantar sejarah Indonesia Baru: 1500-1900 Dari Emporium sampai Imperium, Jilid I.* Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1993.

Kusumaningsih, Septi Indrawati. "Peranan Stasiun Kereta Api Lempuyangan Dalam Pertumbuhan Ekonomi Kota Yogyakarta Tahun 1872-1914". Skripsi. Yogyakarta:

Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada, 2006. (belum diterbitkan).

Santosa, Revianto Budi dkk. *Dari Kebenaran Menuju Yogyakarta Sejarah Hari Jadi Kota Yogyakarta*. Yogyakarta: Dinas Pariwisata, Seni dan Kebudayaan Kota Yogyakarta, 2008.

Tim Telaga Bakti Nusantara. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia, Jilid 1*. Bandung: Penerbit Angkasa, 1997



Tiyas Adhi Putra, S.S., M.A. adalah seorang arkeolog muda yang telah menorehkan jejak panjang dalam pelestarian warisan budaya Indonesia. Lulusan Arkeologi Universitas Gadjah Mada ini aktif sebagai tenaga ahli dalam berbagai proyek strategis mulai dari ekskavasi situs bersejarah, penyusunan naskah akademik hingga perencanaan konservasi kawasan cagar budaya. Dengan pengalaman lebih dari 20 proyek lintas daerah dan kolaborasi dengan instansi pemerintah maupun swasta, ia dikenal sebagai spesialis warisan budaya yang pialar menggabungkan kajian akademik dengan pendekatan teknis dan sosial. Kepiawaiannya sebagai team leader dan konsultan budaya menjadikannya sosok pening dalam upaya pelestarian identitas sejarah bangsa di era modern.



*Bagian Dalam Terowongan Anjir
(Sumber: Kundha Kabudayan Kulon Progo, 2019)*

Eks Terowongan Lori Anjir : Karakteristik dan Nilai Pentingnya

Andi Putranto

Pendahuluan

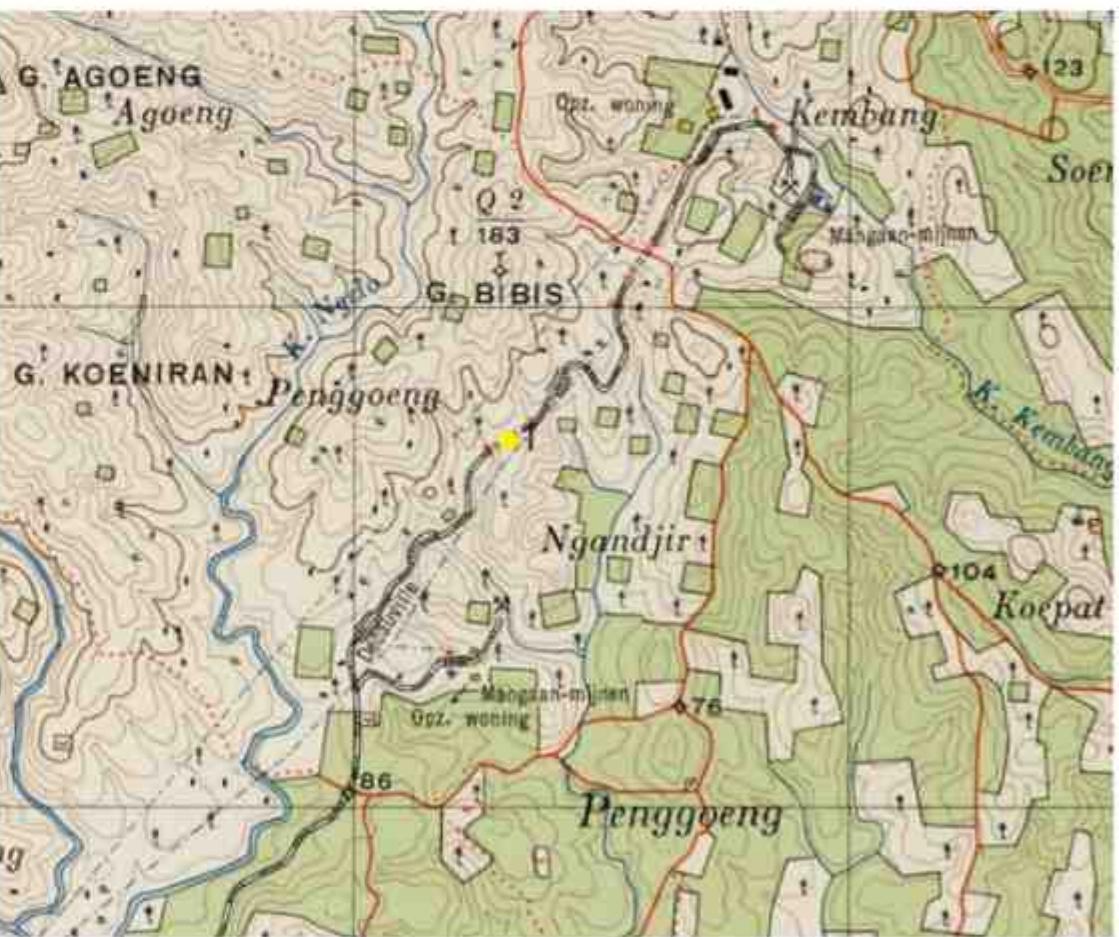
Kabupaten Kulon Progo merupakan wilayah administratif yang menjadi bagian dari Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang memiliki banyak peninggalan cagar budaya. Sesuai dengan peraturan perundang-undangan, yaitu Undang Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya, yang dimaksud dengan Cagar Budaya adalah warisan budaya bersifat kebendaan berupa Benda Cagar Budaya, Struktur Cagar Budaya, Bangunan Cagar Budaya, Situs Cagar

Budaya, dan Kawasan Cagar Budaya di darat dan/atau di air yang perlu dilestarikan keberadaannya karena memiliki nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama dan/atau kebudayaan melalui proses penetapan (Kemdikbud, 2010). Sesuai dengan ketentuan tersebut di atas maka terdapat kata kunci yang melekat pada cagar budaya yaitu warisan budaya, bersifat kebendaan, nilai penting, dan proses penetapan.

Salah satu peninggalan cagar budaya yang terletak di Kabupaten Kulon Progo Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah Eks Terowongan Lori Anjir. Lebih tepatnya berada di Dusun Anjir, Kelurahan Hargorejo, Kecamatan Kokap, Eks Terowongan Lori Anjir ini merupakan

salah satu objek yang menjadi bagian dari kegiatan penambangan mangaan di Kawasan Kliripan. Kawasan ini sebenarnya terdiri atas tiga wilayah penambangan yaitu Kliripan, Anjir, dan Kembang. Ketiganya mencapai puncak kejayaan penambangan mangaan pada sekitar tahun 1934, dan sesuai dengan lokasinya maka terowongan ini disebut dengan Terowongan Anjir (Kundha Kabudayan Kulon Progo, 2019; 2020).

Selain terowongan lori, di kawasan tambang mangaan Anjir juga dapat dijumpai objek-objek lainnya, diantaranya adalah lokasi penambangan, kantor operasional perusahaan dan lainnya seperti tampak pada gambar no. 1 di bawah ini.



*Peta Lokasi Eks Terowongan Lori Anjir Kawasan Pertambangan Mangaan Anjir
(Sumber: Kundha Kabudayan Kulon Progo, 2020)*



Arsip Ikan Konsesi
Tambang Kloripan Tahun
1896 (Sumber: www.
europeana.eu)

Pada gambar no. 1 di atas yang diambil dari peta topografi Belanda sekitar tahun 1934 tampak bahwa jalur Eks Terowongan Lori Anjir tersebut terhubung dengan jaringan rel lori terkait penambangan mangaan di kawasan Kloripan dan Kembang dan berakhir di lokasi halte Pakualaman untuk selanjutnya dibawa menuju ke wilayah di luar Kulon Progo.

Kondisi eksisting di lokasi Eks Terowongan Lori Anjir pada saat ini telah mengalami perubahan, dari aspek fungsinya. Terjadi perubahan dari pusat kegiatan pertambangan mangan menjadi permukiman, termasuk dijadikan pekarangan dan kebun yang dikelola oleh masyarakat setempat. Keberadaan jaringan rel lori yang berada di dalam dan di luar terowongan juga telah dibongkar. Keberadaan

Eks Terowongan Lori Anjir ini sangat menarik, jika dikaitkan dengan sejarah pertambangan di Indonesia dari waktu ke waktu. Pertambangan mineral di Indonesia telah dimulai sejak berabad-abad lamanya dan mencapai puncak eksplorasi ketika berada pada era kolonial. Sumber-sumber mineral yang ada di Indonesia menjadi ladang penghasilan bagi pemerintah kolonial maupun pihak swasta yang bekerja sama. Eks Terowongan Lori Anjir merupakan bagian dari warisan budaya bidang pertambangan di Indonesia dan khususnya di Kabupaten Kulon Progo yang menyatu dengan lanskap fisiknya beserta dengan warisan budaya lain sebagai bagian dari sarana dan prasarana kegiatan penambangan mangaan. Meskipun pada saat ini sudah tidak dilakukan kegiatan penambangan mangaan, namun warisan tersebut perlu dijaga sebagai bagian dari sejarah pertambangan di Indonesia khususnya karakteristik dan nilai penting yang terkandung di dalamnya sebagai ruh dari kegiatan pelestarian cagar budaya.

Sejarah dan Karakteristik Eks Terowongan Lori Anjir

Keberadaan Eks Terowongan Lori Anjir tidak terlepas dari munculnya kegiatan pertambangan mangaan di Kawasan Kloripan, Kulon Progo.



Mangaan oxide (Sumber: Google)

Pada koran *De Locomotief : Nieuws-, Handels-, En Advertentieblad* edisi tanggal 25 Juni 1896 di halaman 2, pada kolom enam termuat iklan mengenai pekerjaan terkait kontrak pertambangan mangaan, atau disebut sebagai *bruinsteen*, di Kawasan Kloripan sejumlah 360 pekerjaan konstruksi. Mangaan atau *mangaan oxide* atau dalam bahasa Belanda disebut sebagai *bruinsteen* merupakan bahan tambang yang secara kasat mata berwarna kecoklatan (lihat foto 1). Dalam berita tersebut juga disebutkan bahwa data yang diambil dari tahun 1894 menunjukkan hasil produksi tambang mangaan adalah sebesar 1000 ton, dengan perincian 315 ton diangkut ke Cilacap, 150 ton ke Semarang, dan 500 ton lainnya dijadikan cadangan persediaan. Selain itu juga disebutkan dalam konsesi tersebut terkait pajak, dimana untuk tahun pertama kegiatan penambangan, pajak dan biaya tetap menjadi milik Sultan Yogyakarta.

Tambang mangaan di Kloripan ini pada awalnya dimiliki oleh seorang Belanda bernama H.W. Van Dalfsen yang sekitar tahun 1893 mulai mengelola kegiatan pertambangannya setelah dilakukan penelitian oleh insinyur Jerman (*De Locomotief*, 1896). Namun karena lokasi tambang terletak di wilayah yang jarang penduduknya, maka Van Dalfsen mengalami kesulitan dalam hal ketersediaan tenaga kerja tambang. Kemungkinan karena faktor tenaga kerja ini yang membuat dibukanya konsesi pertambangan

mangaan di Kloripan supaya menarik perhatian tenaga kerja dan pengusaha lain dari luar Jawa maupun Indonesia.

Informasi lain terkait dengan tambang mangaan di Kloripan dan juga Krian diperoleh dari berita di surat kabar berbahasa Belanda, *De Indische Courant* terbitan tanggal 20 Juli 1928. Isi beritanya adalah tentang adanya dukungan berupa aliran listrik untuk kegiatan penambangan. Informasi ini juga termuat dalam koran *Bataviaasch Nieuwsblad* bertanggal 13 Juli 1928 yang mengabarkan tentang penyediaan instalasi listrik untuk kegiatan penambangan sehingga dapat lebih mempermudah prosesnya karena memungkinkan digunakannya peralatan modern pada masa itu (Kundha Kabudayan Kabupaten Kulon Progo, 2019; 2020). Sejak digunakannya peralatan modern dengan tenaga listrik, maka terdapat tiga buah lubang galian tambang yang beroperasi, dari semula hanya satu lokasi saja.

Kegiatan penambangan mangaan memiliki kaitan dengan keberadaan sarana pengangkutan hasil tambang berupa lori (kereta kecil dengan jalur berupa rel) beserta sarana pendukungnya. Hasil tambang mangaan diangkut dengan menggunakan lori, tetapi dalam kondisi tertentu dapat diangkut dengan gerobak yang ditarik dengan sapi atau dipukul. Hasil tambang kemudian didistribusikan menuju stasiun Bakungan yang saat ini dikenal dengan bekas Halte Pakualaman. Halte ini terletak di antara Stasiun Wates dan Stasiun Kedundang.

Selanjutnya, hak kelola tambang mangaan di Kloripan kemudian beralih ke beberapa pihak hingga tahun 1970. Pada tahun 1970, seorang pengusaha bernama Holian, seorang warga negara Indonesia keturunan Tionghoa yang tinggal di Jakarta, mengontrak tanah di Kloripan dalam jangka waktu 20 tahun. Pekerja tambang merupakan warga sekitar yang telah bekerja sebagai penambang secara turun menurun sejak pengelolaannya dipegang oleh Belanda. Belum sampai 20 tahun habisnya masa kontrak



Pintu Eks Terowongan Lori Anjir Bagian Barat dan Timur
(Sumber: Kundha Kabudayan Kulon Progo, 2019)

penggunaan tambang, tahun 1983 aktivitas tambang di Kliripan dihentikan karena mengalami kerugian (Kundha Kabudayan Kabupaten Kulon Progo, 2019; 2020).

Eks Terowongan Lori Anjir yang masih dapat diidentifikasi memiliki ukuran panjang dari ujung ke ujung sepanjang kurang lebih 120 meter. Ukuran pintu keluar memiliki tinggi 190 cm dan lebar 218 meter (lihat foto no. 2, 3, dan 4). Sebagai catatan, pintu bagian barat dari terowongan sudah ditutup setelah tahun 2018 sempat dibuka kembali.

Keberadaan Eks Terowongan Lori Anjir tidak berdiri sendiri, melainkan bagian dari suatu kawasan tambang mangaan meliputi wilayah Kliripan dan Kembang bersama dengan komponen-komponen pendukung kegiatan penambangan lainnya (lihat gambar no. 2).

Selain Eks Terowongan Lori Anjir, di kawasan penambangan mangaan juga dapat ditemui keberadaan warisan budaya dan cagar budaya lainnya, di antaranya adalah 1). Lokasi terowongan Holiday (nama pemegang hak penambangan), 2). Lokasi terowongan PPTM, 3). Gardu Listrik, 4). Lokasi terowongan Sunoto, 5). Sumur pencucian mangaan, 6). Eks Jembatan Lori Krian, 7). Eks Rumah Arsip Kliripan.

Selain itu di rumah arsip Kliripan masih dapat dijumpai beberapa peralatan yang pernah digunakan ketika kegiatan penambangan mangaan masih aktif seperti yang ditunjukkan pada foto no. 5, 6, 7, dan 8 dibawah ini.

Meskipun peninggalan warisan budaya tersebut berasal dari wilayah yang berbeda dari lokasi di Anjir, tetapi dapat dikatakan masih berada dalam satu kawasan penambangan mangaan, sehingga setidaknya dapat memberikan gambaran mengenai proses dan teknik kegiatan penambangan mangaan pada waktu itu,

Nilai Penting Eks Terowongan Lori Anjir Sebagai Struktur dan Situs Cagar Budaya

Berdasarkan naskah rekomendasi kajian cagar budaya yang dilakukan oleh Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Kulon Progo, maka Eks Terowongan Lori Anjir direkomendasikan sebagai 1). Struktur Cagar Budaya sedangkan lokasi Eks Terowongan Lori Anjir direkomendasikan sebagai Situs Cagar Budaya. Hasil rekomendasi yang diajukan kepada Bupati Kulon Progo, kemudian ditindak lanjuti dengan diterbitkannya Surat Keputusan Bupati Kulon Progo Nomor 420/A/2019 yang menetapkan Eks Terowongan Lori Anjir sebagai Struktur Cagar Budaya Tingkat Kabupaten, kemudian disusul dengan diterbitkannya Surat Keputusan Bupati Kulon Progo Nomor 415/A/2020 yang menetapkan Lokasi Eks Terowongan Lori Anjir sebagai Situs Cagar Budaya Tingkat Kabupaten. Sehingga dengan dikeluarkannya surat keputusan bupati tersebut, maka Eks Terowongan Lori Anjir memiliki dua status yaitu sebagai Struktur Cagar Budaya dan Situs Cagar Budaya (berkaitan dengan lokasi nya).

Menurut Tanudirjo (2014) definisi dari variabel nilai penting sejarah dapat dijelaskan sebagai bukti berbobot dari suatu peristiwa



Peta Warisan Budaya dan Cagar Budaya di Wilayah Kliripan-Anjir-Kembang (Sumber: Kundha Kabudayan Kabupaten Kulon Progo, 2020)

Hal paling penting dalam upaya penetapan cagar budaya adalah melindungi nilai penting yang terkandung di dalam objek atau warisan budaya tersebut. Sebagai Struktur Cagar Budaya, di dalam naskah rekomendasi penetapan yang diusulkan tercantum nilai penting Eks Terowongan Lori Anjir yaitu memiliki nilai penting sejarah, nilai penting ilmu pengetahuan, dan nilai budaya penguatan pribadi bangsa. Sedangkan sebagai Situs Cagar Budaya, nilai penting Eks Terowongan Lori Anjir yaitu memiliki nilai penting yang sama dengan nilai penting sebagai Struktur Cagar Budaya, hanya diperluas dengan memasukkan objek warisan budaya lainnya seperti bangunan dan struktur kemudian dilakukan delineasi luasan situs seluas 280 m² (Kundha Kabudayan Kabupaten Kulon Progo, 2019;2020).

Nilai-nilai penting di atas harus dapat diwujudkan atau disematkan pada atribut yang melekat pada objek warisan budaya yang dimaksud. Bagaimana dengan nilai-nilai penting tersebut terkait dengan Eks Terowongan Lori Anjir? Nilai penting yang pertama adalah nilai penting sejarah, dimana Eks Terowongan Lori

penting yang pernah terjadi baik di masa prasejarah maupun sejarah yang dapat dikaitkan dengan tokoh sejarah, peristiwa atau momentum sejarah, tahap perkembangan ilmu dan atau tahap perkembangan suatu peristiwa penting dalam sejarah. Sedangkan nilai penting ilmu pengetahuan dapat dijelaskan sebagai nilai dari objek warisan budaya yang memiliki potensi untuk diteliti lebih lanjut serta bermanfaat dalam menjawab permasalahan dari berbagai disiplin ilmu seperti arkeologi, antropologi, sejarah, arsitektur dan teknik sipil, ilmu kebumian, ilmu sosial (Kemendikbud, 2020).

Menurut Tanudirjo (2014) definisi dari variabel nilai penting sejarah dapat dijelaskan sebagai bukti berbobot dari suatu peristiwa

Peralatan Lampu Karbit dan Water Pass
(Sumber: BPCB DIY, 2018)



Anjir dipandang memiliki nilai penting yang berkaitan dengan suatu momentum sejarah khususnya sejarah eksplorasi pertambangan di Indonesia pada era kolonial Belanda. Selain itu keberadaannya juga memberikan gambaran tentang suatu perkembangan dalam suatu tahapan khususnya bidang sosial ekonomi, yang berkaitan dengan pengelolaan sumber daya alam pada era kolonial Belanda yang tentu juga berdampak bagi masyarakat lokal maupun masyarakat di wilayah Yogyakarta pada waktu itu dibawah kepemimpinan Kasultanan Yogyakarta dan Kadipaten Pakualaman. Atribut yang dapat disematkan dari objek Eks Terowongan Lori Anjir lebih kepada fitur terowongan itu sendiri sebagai hasil dari proses terjadinya kegiatan penambangan mangaan selama bertahun-tahun. Kemudian nilai penting yang kedua adalah nilai penting ilmu pengetahuan. Dalam aspek ini, Eks Terowongan Lori Anjir dipandang dapat menjawab permasalahan yang berkaitan dengan

ilmu pengetahuan khususnya ilmu kebumian (geologi, tambang, mineral) mengenai sumber daya mineral yang ada di wilayah Kulon Progo pada khususnya dan Pulau Jawa pada umumnya, serta mampu menjawab proses-proses yang melatarbelakangi terbentuknya sumber daya mineral mangaan tersebut. Atribut yang dapat disematkan dari objek Eks Terowongan Lori Anjir dalam hal ini adalah lokasi dipilihnya sebagai situs penambangan itu sendiri.

Arahan Ke Depan Sebagai Penutup

Keberadaan Eks Terowongan Lori Anjir tidak dapat dipisahkan dari objek-objek warisan budaya lain di sekitarnya, yang berada di wilayah Kliripan-Anjir-Kembang. Wilayah ini telah memberikan gambaran mengenai suatu kawasan pertambangan mineral khususnya mangaan yang mencapai puncak kejayaannya pada era kolonial Belanda. Sebagai objek yang telah berstatus sebagai Cagar Budaya tentu saja Eks Terowongan

Lori Anjir harus dapat dikembangkan dan dimanfaatkan sesuai dengan kaidah pelestarian cagar budaya. Kondisi objek tersebut pada saat ini belum menunjukkan tanda-tanda akan adanya perencanaan terkait pengembangan dan pemanfaatannya. Hal ini harus menjadi perhatian besar dari para stakeholder yang berkepentingan di sana. Salah satu diskusi yang pernah digagas adalah memasukkan kawasan pertambangan mangaan Kliripan-Anjir-Kembang menjadi bagian dari Geopark Jogjakarta sebagai potensi Geosite Mangaan Kliripan. Bersama-sama dengan wilayah lain di Provinsi DIY yang menjadi bagian dari Geopark Jogjakarta tentu saja akan lebih memudahkan dalam merencanakan pengembangan dan pemanfaatannya bagi masyarakat baik lokal maupun nasional yang dapat memberikan kontribusi positif.

Sumber Bacaan

- Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. 2018. "Kegiatan Peninjauan Temuan Peralatan dan Arsip Penambangan Mangaan di Dusun Kliripan, Desa Hargorejo, Kecamatan Kokap, Kab. Kulonprogo, D.I.Yogyakarta". *Laporan*. Balai Pelestarian Cagar Budaya Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. 2020. *Hasil Kajian Zonasi Kawasan Cagar Budaya Nasional Percandian Gedongsongo*. Jakarta: Direktorat Jenderal Kebudayaan. Direktorat Pelindungan Kebudayaan.
- Kundha Kabudayan Kabupaten Kulon Progo. 2019. *Naskah Rekomendasi Penetapan Eks Terowongan Lori Anjir Sebagai Struktur Cagar Budaya*. Wates: Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Kulon Progo.
- Kundha Kabudayan Kabupaten Kulon Progo. 2020. *Naskah Rekomendasi Penetapan Lokasi Eks Terowongan Lori Anjir Sebagai Situs Cagar Budaya*. Wates: Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Kulon Progo.

Keputusan Bupati Kulon Progo Nomor 420/A/2019 Tentang Cagar Budaya Daerah. Desember 2019. Wates.

Keputusan Bupati Kulon Progo Nomor 415/A/2020 Tentang Cagar Budaya Daerah. Desember 2020. Wates.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya. November 2010. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 130. Jakarta.

Sumber dari laman internet:

https://www.europeana.eu/nl/item/9200359_BibliographicResource_3000115700667?page=1



Andi Putranto, S.S., M.Sc., adalah dosen dan peneliti di Departemen Arkeologi, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada, yang mengabdikan diri pada pelestarian warisan budaya melalui pendekatan interdisipliner. Berbekal latar belakang akademik di bidang Arkeologi dan Penginderaan Jauh serta SIG, ia mengembangkan kajian-kajian inovatif seputar lanskap arkeologis, konservasi, dan keramologi. Karyakaryanya mencakup analisis spasial bangunan cagar budaya, konservasi koleksi fosil, hingga desain konten pendidikan warisan budaya berbasis digital. Dengan semangat kolaboratif dan kepedulian terhadap masyarakat, ia aktif mengembangkan model-model penilaian kuantitatif dan pendekatan kreatif untuk meningkatkan partisipasi publik dalam pelestarian situs bersejarah.



Kereta Api Melintasi Jembatan Mbeling di Atas Sungai Progo

Sumber: CoretanDjawani

Jembatan Tua Di Yogyakarta: Kokoh Membentang Melawan Rintangan Alam

Febriska Noor Fitriana

Pendahuluan:

Masyarakat di sekitar kawasan sungai Yogyakarta sudah akrab dengan suara gemericik air yang terkadang berubah menjadi suara gemuruh saat banjir. Jembatan kayu dan batu yang dibangun pun tak lepas dari terjangan banjir seperti yang terjadi di Sungai Progo. Keresahan masyarakat untuk berpindah dari daratan satu ke daratan lainnya turut dirasakan oleh Pemerintah Hindia Belanda pada saat itu yaitu di abad ke-19. Mobilisasi manusia dan hasil bumi memerlukan akses yang lebih cepat dan

aman dalam rangka meningkatkan kas ekonomi Belanda. Akhirnya, datang berita tentang rencana pembangunan jembatan yang kokoh tanpa perlu was-was terseret arus sungai yang ganas.

Pada tahun 1930-an, masyarakat desa di sekitar sungai tidak pernah membayangkan akan menyaksikan besi-besi raksasa membentang di atas sungai. Pesta besar pun digelar dengan menghadirkan pejabat daerah dan pejabat Hindia Belanda dalam peresmian mega proyek yang menghabiskan anggaran hingga menembus angka 360.000 gulden untuk sebuah jembatan. Angka tersebut sudah mencapai milyaran jika dikonversi dengan kurs mata uang saat ini.

Sungai yang biasanya menyajikan suara gemericik dan gemuruh air pun bertambah dengan suara deru kereta yang melaju. Tebu, padi, jagung, dan hasil bumi lainnya berlalu-lalang melintasi jembatan di atas sungai. Keuntungan terus melambung dalam mengisi kantong keuangan Hindia Belanda terutama dari hasil pergerakan roda industri gula yang masif di Yogyakarta. Sarana transportasi di Yogyakarta juga turut berkembang seiring perkembangan industri gula. Ilustrasi di atas adalah potret singkat bagaimana kondisi dan urgensi dari pembangunan jembatan di Yogyakarta. Dalam tulisan ini, akan diulas 4 jembatan tua yang telah menjadi bagian dari warisan budaya di Daerah Istimewa Yogyakarta yaitu Jembatan Mbeling, Pangukan, Winongo, dan Kretek Abang.

Jembatan Mbeling: Terobosan Konstruksi Jembatan yang Menjinakkan Derasnya Sungai Progo

Jembatan Mbeling merupakan jembatan kereta api yang terbentang di atas Sungai Progo dengan panjang 138 meter, lebar 6 meter, dan tinggi 16 meter. Jembatan yang telah menjadi struktur cagar budaya ini berada di antara 2 kabupaten yang menghubungkan antara wilayah Sedayu di Kabupaten Bantul dan Sentolo di Kabupaten Kulon Progo. Secara fungsional, Jembatan Mbeling masih digunakan sebagai jembatan kereta

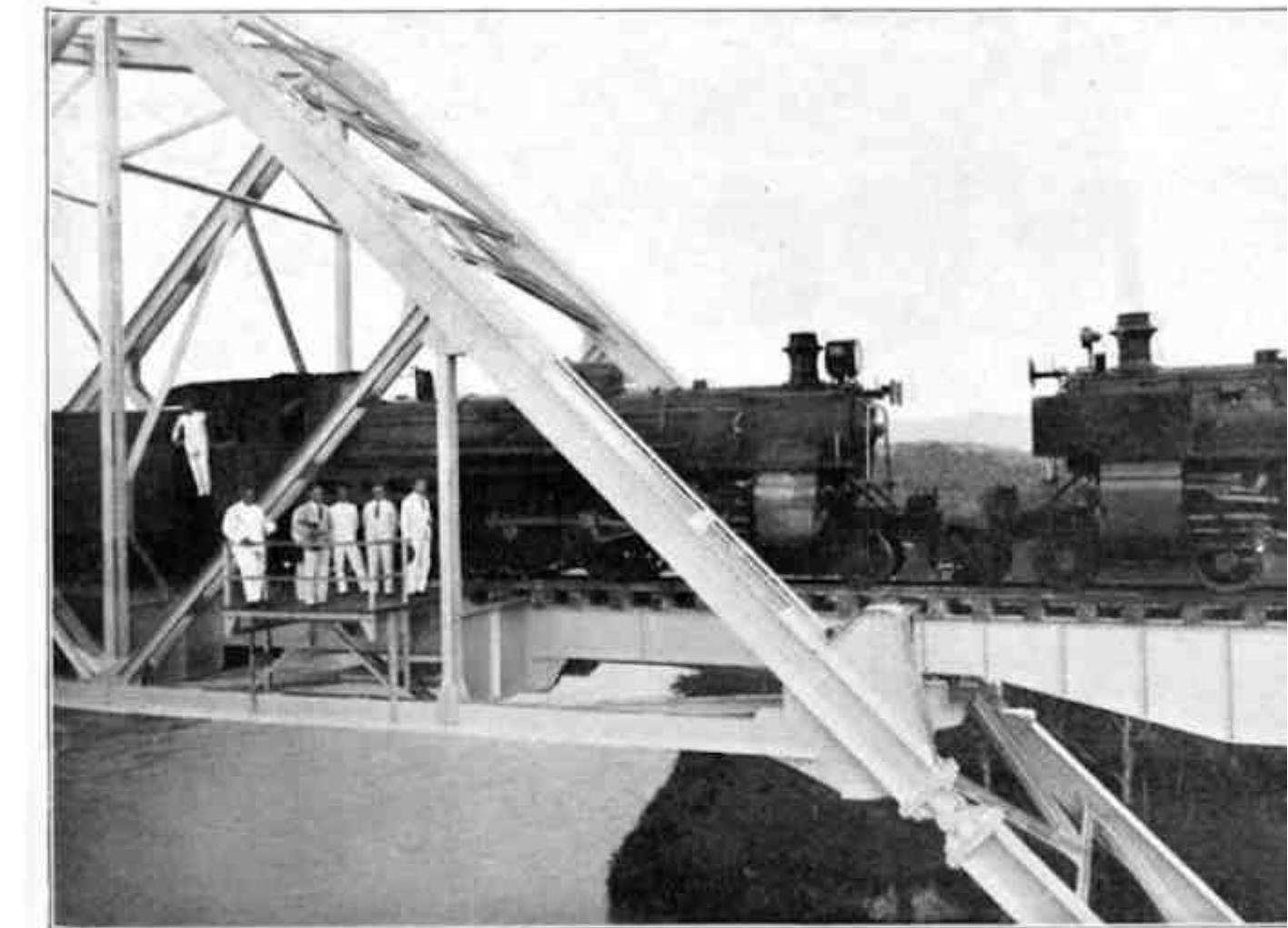
api yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi VI Yogyakarta dengan arah timur menuju ke barat. Jalur sebaliknya menggunakan jembatan kereta api yang baru dengan lokasi di sisi selatan. Pada Agresi Militer Kedua, jembatan ini pernah mengalami kerusakan dan mengalami perbaikan. Namun, pada tahun 1951, jembatan dapat kembali digunakan hingga saat ini.

Dibangun oleh perusahaan kereta api Hindia Belanda *Staatsspoorwegen* (SS), Jembatan Mbeling diakui sebagai terobosan konstruksi jembatan yang inovatif serta efisien dengan sebutan *Bijlaard Bent*. Dengan rancangan dari Ir. Paulus Pieter Bijlaard, seorang insinyur sipil dari *Technische Hoogeschool te Bandoeng*, jembatan berbahan besi ini mampu meredam getaran dan menopang beban walaupun tanpa konstruksi pilar jembatan. Konstruksi peredamnya mampu menahan desakan dan getaran dari kereta api yang lewat. Selain itu, konstruksi jembatan tanpa pilar penopang ini digadang-gadang menjadi puncak rekayasa ilmu dan teknologi pembangunan oleh Hindia Belanda sehingga jenis konstruksi tersebut mampu menaklukkan derasnya aliran Sungai Progo yang menggerus jembatan lain di sekitarnya. Tipe jembatan ini dibuat kokoh pada konstruksi pangkal atau kepala penyangga jembatan sehingga tidak perlu mengkhawatirkan aliran sungai yang biasanya menggerus pilar penyangga jembatan. Peniadaan pilar tersebut juga berhasil menekan anggaran pembangunan.

Jembatan Mbeling pada mulanya dibangun pada bulan Juli tahun 1886. Namun, pembangunan jembatan yang baru rancangan Bijlaard tanpa pilar dimulai pada tahun 1930 dengan pertimbangan teknik konstruksi yang adaptif terhadap rintangan alam seperti Sungai Progo. Besi-besi impor mulai berdatangan dari Rotterdam melalui perusahaan *N.V. Koninklijke Nederlandsche Machinefabriek v/h E.H. Begemann te Heimond* yang diakui kualitasnya. *Dienst Van Constructie en Bruggenbouw* (Dinas Konstruksi dan Bangunan Jembatan) turut mengawasi proses pembangunan jembatan tersebut. Setelah



Dari atas ke bawah: Jembatan Mbeling dari Sisi Timur; Jembatan Mbeling dari Sisi Barat; Sambungan Rangka Jembatan; Bagian Kaki Jembatan Sisi Timur
Sumber: Dinas Kebudayaan Provinsi DIY 2019



Uji Coba Jembatan Mbeling dengan Meletakkan Lokomotif Tahun 1933
Sumber: Vrije Uitbouw

Jembatan Pangukan: Penghubung Kawasan Industri dan Pusat Pendidikan

Jembatan Pangukan adalah jembatan kereta api yang terbentang di atas Sungai Bedog dengan panjang 30 meter, lebar 4,5 meter, tinggi 4,45 meter serta ketinggian 20 meter dari Sungai Bedog. Jembatan yang telah menjadi struktur cagar budaya ini berada di Dusun Pangukan, Tridadi, Sleman. Saat ini, kondisi Jembatan Pangukan masih terawat serta menjadi bekas jalur kereta api untuk transportasi angkutan barang dan manusia dengan jalur Yogyakarta – Magelang sejauh 47 kilometer. Selain itu, jembatan ini



Dari kiri ke kanan: Jembatan Pangukan dari arah Timur Laut;

Jembatan Pangukan dari arah Timur

Sumber: Naskah Rekomendasi Penetapan Cagar Budaya

Struktur Jembatan Pangukan Tahun 2016

menghubungkan Stasiun Beran dan Halte Pangukan dalam rangka mendukung pergerakan industri gula khususnya Pabrik Gula Beran yang mampu memproduksi hingga 3000 picol gula dengan harga 18 juta gulden per picol gula.

Jembatan Pangukan dibangun pada tahun 1896 dan jalurnya dibuka pada tahun 1903 dengan melewati beberapa pabrik gula di wilayah Sleman seperti Beran dan Medari. Ramainya distribusi tebu pada masa tersebut membuat jembatan ini menjadi sarana yang penting bagi Hindia Belanda. Dibangun oleh perusahaan kereta api Hindia Belanda *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), Jembatan Pangukan diakui sebagai jembatan dengan sistem konstruksi yang langka di Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari penggunaan konstruksi rol di sisi timur dan engsel di sisi barat jembatan untuk sistem keamanan jembatan terutama saat dilintasi kereta api atau muatan berat lainnya. Ketika kereta api atau beban melewati jembatan ini, jembatan akan terhindar dari bahaya patah atau melengkung karena beban tekan dan beban tariknya dieleminasi oleh pergerakan rol dan engsel.

Selain ramai dilalui angkutan barang, jembatan ini juga menjadi sarana transportasi menuju pusat kegiatan pendidikan di Magelang seperti sekolah guru dan sekolah misionaris yang terkemuka di Hindia Belanda. Para tenaga pendidik dan siswa turut melintas di jembatan tersebut untuk menuju sekolah dengan kereta. Salah satu tokoh yang disegani kala itu adalah Johannes Van der Steur, seorang misionaris pemilik panti asuhan *Huize Oranje-Nassau* di Magelang yang turut melintasi Jembatan Pangukan bersama anak-anak asuhnya. Walaupun sistem keamanan jembatan sudah dibuat untuk menanggulangi risiko kecelakaan, insiden masih terjadi dan menimpa salah seorang anak asuh dari Van der Steur yang terjatuh ke Sungai Bedog akibat bergelantungan di kereta saat melintasi Jembatan Pangukan. Peristiwa tersebut terjadi pada tahun 1939 dan menyebabkan kematian anak asuh Van der Steur.

Jembatan Winongo: Jalur Tebu di Atas Beton Pemecah Arus Sungai

Jembatan Winongo merupakan jembatan kereta api yang terbentang di atas Sungai Winongo dengan panjang 37,5 meter, lebar 1,2 meter, dan



Dari atas ke bawah: Sistem Rol Sisi Timur;

Sistem Engsel Sisi Barat

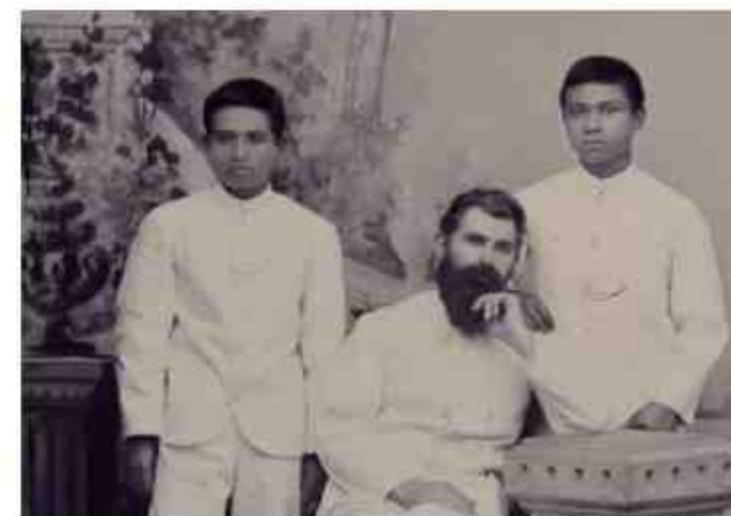
Sumber: Naskah Rekomendasi Penetapan

Cagar Budaya Struktur Jembatan

Pangukan Tahun 2016

luas jembatan 45 meter persegi. Jembatan yang telah menjadi struktur cagar budaya ini berada di Dusun Glondong, Kasihan, Bantul. Saat ini, kondisi Jembatan Winongo masih berdiri kokoh dan digunakan sebagai jembatan penyebrangan oleh warga sekitar. Pada mulanya, jembatan ini digunakan sebagai jembatan kereta api yang jalurnya berasal dari Stasiun Lempuyangan.

Untuk mendukung geliat industri gula di Bantul, dibangun jalur trem Yogyakarta – Sriandakan – Brosot yang melintasi aliran Sungai Winongo. Pembukaan jalur pertama dilaksanakan pada tahun 1895 dan dilanjutkan pada tahun 1915 untuk jalur kedua yang melewati Sungai Winongo. Merujuk pada kondisi alam tersebut, dibangun Jembatan Winongo yang ditujukan untuk menghubungkan Stasiun Dongkelan dengan Stasiun Winongo. Masifnya industri tebu di kawasan Bantul membuat jembatan ini menjadi



Johannes Van der Steur dan Anak-Anak Asuhnya

Sumber: Het Lokale Nieuwsblad

sarana yang penting bagi Hindia Belanda terutama dalam koneksi antara stasiun-stasiun kecil yang ada pada jalur distribusi tebu.

Dibangun oleh perusahaan kereta api Hindia Belanda *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), Jembatan Winongo memiliki pilar jembatan beton dengan ketebalan 40 cm yang menopang jembatan. Pilar tersebut memiliki pemecah arus pada bagian barat dindingnya yang dianggap sebagai keunikan konstruksi jembatan tersebut dalam menyesuaikan kondisi alam berupa adanya sungai. Dengan bantalan balok kayu, rel kereta terpasang pada jembatan ini. Balok kayu yang ada ditopang dengan lembaran plat baja sehingga terbentuk struktur dinding baja.

Jembatan Kretek Abang: Sarana Transportasi di Era Manisnya Pabrik Gula Madukismo

Jembatan Kretek Abang adalah jembatan kereta api yang terbentang di atas Sungai Bedok dengan panjang 15 meter, lebar 5 meter, serta tinggi pagar jembatan 2 meter. Jembatan yang telah menjadi struktur cagar budaya ini berada di perbatasan antara 2 dusun yaitu Dusun Padukan Lor dan Dusun Kembaran di kawasan Bantul. Saat ini, Jembatan Kretek Abang sudah tidak digunakan lagi karena mengalami pengerosan pada bagian



Jembatan Winongo Tahun 2018
Sumber: Naskah Rekomendasi Penetapan Cagar Budaya
Struktur Jembatan Winongo



Stasiun Winongo
Sumber: Sistem
Informasi Nama
Rupabumi



Jembatan Winongo Sebagai Jalur Penyebrangan
Masyarakat Bantul
Sumber: Portaljogja.com

besi jembatan. Selain itu, pada permukaan jalannya sudah banyak aspal yang berlubang. Kondisi-kondisi tersebut membuat jembatan ini tidak aman dan layak untuk digunakan.

Jembatan Kretek Abang dibangun pada sekitar tahun 1955 beriringan dengan pembangunan Pabrik Gula Madukismo. Hadirnya jembatan ini menandai sejarah perkembangan sarana transportasi di kawasan Bantul sekaligus menjadi warisan peninggalan masa pasca kemerdekaan. Dengan konstruksi plat baja yang disusun secara saling silang membentuk bangun diagonal, jembatan ini memiliki keunikan dari aspek keamanan dan estetika. Disisi lain, jembatan ini menggunakan paku keling dalam sistem penguncian jembatan. Melihat dari konstruksi dan dimensi jembatan, sarana penyebrangan ini ditujukan untuk kendaraan pengangkut muatan pabrik dan lalu lintas masyarakat.

Penutup:

Kokohnya jembatan tua yang masih membentang hingga saat ini telah menjadi warisan budaya di atas sungai. Keunggulan konstruksi yang diciptakan menjadi potret visioner rekayasa dan terobosan karya manusia dalam menghadapi rintangan alam. Kekarnya besi yang menancap tanpa pilar penopang mampu melawan terjangan Sungai Progo oleh Jembatan Mbeling, elastisnya sistem rol dan engsel di ujung jembatan menjadi wujud upaya pentingnya keamanan perjalanan oleh Jembatan Pangukan, tegapnya beton pemecah arus mampu menyesuaikan diri dengan aliran sungai yang mengalir, serta kehadiran jembatan lokal yang menjadi penanda perkembangan peradaban transportasi oleh Jembatan Kretek Abang. Hadirnya jembatan-jembatan tersebut tidak terbatas pada sebuah benda penghubung antara satu daratan ke daratan lainnya tetapi juga menjadi warisan ilmu pengetahuan dan teknologi yang inspiratif bagi manusia khususnya dalam menyesuaikan diri dengan lingkungan.



Jembatan Kreteg
Abang Tahun 2018
Sumber: Naskah
Rekomendasi
Penetapan Cagar
Budaya Struktur
Jembatan Kreteg
Abang



Jembatan Kreteg Abang Tahun 2018
Sumber: Naskah Rekomendasi Penetapan Cagar Budaya Struktur
Jembatan Kreteg Abang

Sumber Bacaan:

Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Bantul. *Naskah Rekomendasi Penetapan Jembatan Kreteg Abang Madukismo Sebagai Cagar Budaya Peringkat Kabupaten*. 2018.

Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Bantul. *Naskah Rekomendasi Penetapan Jembatan Kereta Api Winongo Sebagai Struktur Cagar Budaya Peringkat Kabupaten*. 2018.

Tim Ahli Cagar Budaya Kabupaten Sleman. *Naskah Rekomendasi Penetapan Jembatan Rel Kereta Api Pangukan Sebagai Struktur Cagar Budaya*. 2016.

Pemerintah Provinsi DIY. 2019. Keputusan Gubernur Nomor 193/KEP/2019 tentang Penetapan Struktur Cagar Budaya Jembatan Kereta Api di Sungai Progo. DIY, 8 Agustus 2019.

Effendi, A. (2023, 19 Oktober). *Sejarah Jembatan KA Pangukan: Saksi Kejayaan dan Tragedi Remaja di 1939*. Diakses pada 2 September 2025, dari <https://mojok.co/kilas/memori-ka-pangukan-saksi-kejayaan-dan-tragedi/>

Ginaris, L. S. (2021, 29 Juni). *Menyebrang Masa Lalu Dua Jembatan Tua di Sungai Progo; Jembatan Bantar dan Jembatan Beling*. Diakses pada 2 September 2025, dari <https://jejakkolonial.blogspot.com/2021/06/menyebrang-masa-lalu-dua-jembatan-tua.html>

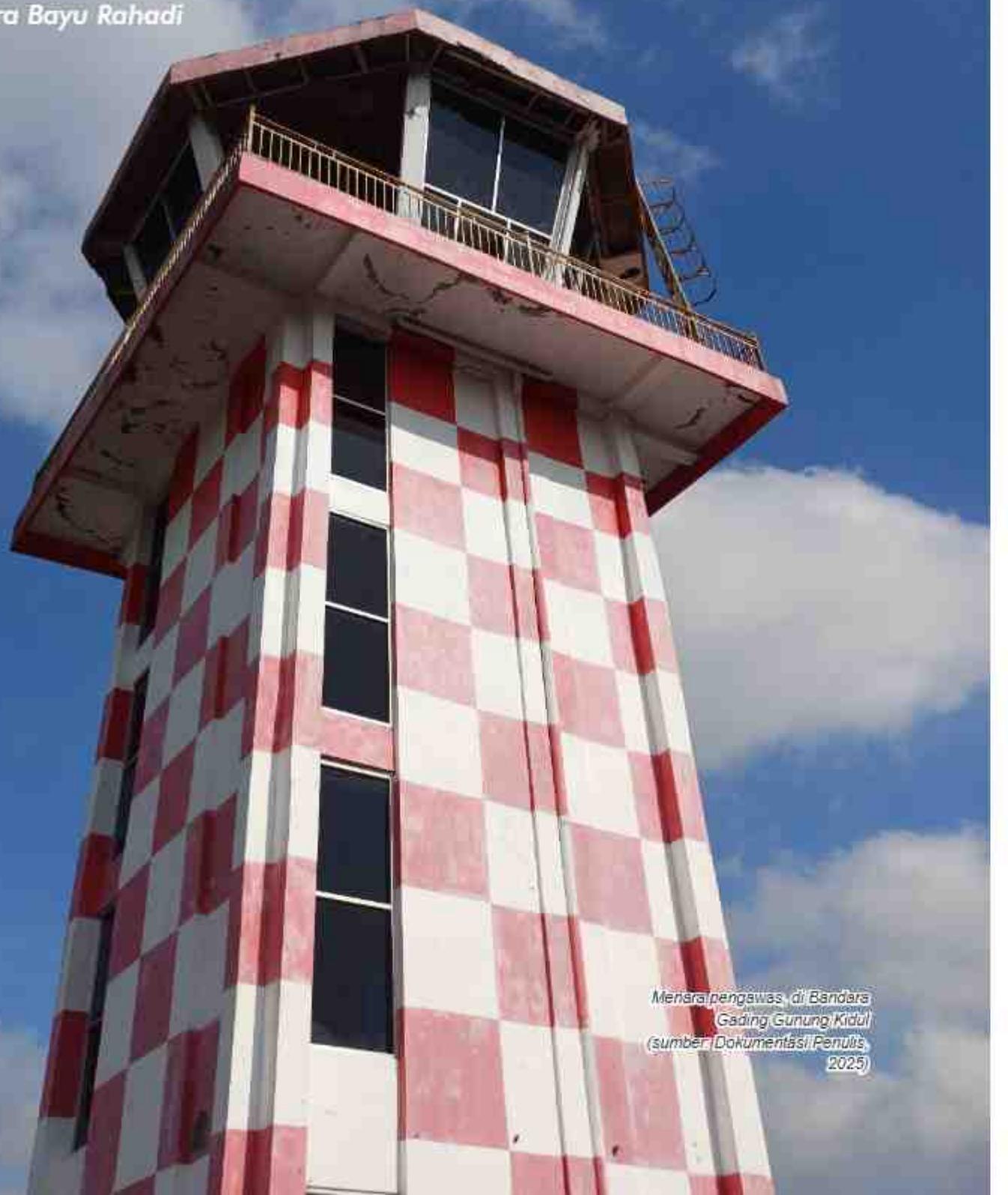
Kurniawan, B. (2020, 19 Juli). *Ngeri! Berani Coba Lewat di Jembatan Bekas Rel KA di Bantul*. Diakses pada 5 September 2025, dari <https://portaljogja.pikiran-rakyat.com/yogyakarta/pr-25602417/ngeri-berani-coba-lewat-di-jembatan-bekas-rel-ka-di-bantul>



Febrisika Noor Fitriana Alumnus Arkeologi FIB UGM yang saat ini aktif sebagai penulis lepas di bidang kebudayaan, permuseuman, dan pendidikan. Selain itu, dininya juga menjadi kurator lepas dan terlibat di berbagai kegiatan permuseuman dan pameran seni. Sejak tahun 2020, telah merilis beragam tulisan dan konten baik cetak atau digital dengan berbagai pihak seperti museum dan instansi (Dinas Kebudayaan DIY). Saat ini, masih gemar berkegiatan di bidang permuseuman dan warisan budaya.

Mendarat di Yogyakarta: Titik Temu Kepentingan Munculnya Lapangan Terbang

Agra Bayu Rahadi



Transportasi udara merupakan salah satu penghubung antar wilayah dengan jarak tempuh yang relatif singkat. Berdasarkan data dari laman resmi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, saat ini setidaknya telah beroperasi sekitar 607 bandara baik domestik maupun internasional dan sekaligus menempatkan Indonesia dalam tiga besar negara di Asia yang memiliki bandara terbanyak. Sejarah penerbangan Indonesia dimulai sejak masa Hindia-Belanda. Ketegangan geopolitik pasca kekalahan Rusia oleh Jepang tahun 1905 menjadi salah satu pemicu utama sehingga Belanda mulai menjajal lahan-lahan, terutama di Pulau Jawa untuk difungsikan sebagai lapangan terbang. Kelahiran raksasa Asia kala itu membawa kekhawatiran di benak Belanda akan ekspansi yang bisa terjadi kapan saja ke wilayah Hindia-Belanda (Onghokham, 2014). Pada tahap awal, bandara adalah lapangan terbuka berumput yang kerap terkendala saat musim hujan. Dorongan untuk merealisasikan pendirian pangkalan udara semakin kuat. Embrio kekuatan militer udara Hindia Belanda mulai terbentuk pada tahun 1914, ketika pemerintah kolonial membentuk Proef Vlieg Afdeling (PVA) semacam bagian khusus penerbangan, di bawah pimpinan H.Ter Poorten yang masih terkendala banyak hal teknis terkait praktik penerbangan (Van Haselen, 2005). Dengan kondisi geopolitik kala itu pangkalan udara merupakan aset yang harus segera direalisasikan. Lalu pelan tapi pasti, satu persatu pangkalan udara beroperasi untuk memenuhi fungsi pertahanan militer dan penerbangan sipil.

Sekip, Lapangan Terbang Pertama

Yogyakarta tidak luput dari teropong pemerintah Kolonial dalam usaha membangun pertahanan udara. Posisi geografisnya yang strategis cukup menjanjikan sebagai jalur penghubung angkutan udara serta pertahanan. Saat ini ada dua bandara yang masih bertahan sejak masa Hindia-Belanda, yaitu Lapangan Terbang Maguwo yang saat ini menjadi Bandara

Adisutjipto dan Bandara Gading di Gunung Kidul. Namun selain dua bandara tersebut ada juga lokasi yang menjadi titik awal sejarah penerbangan di Yogyakarta. Seperti yang terekam pada informasi Museum TNI AU Dirgantara Mandala, pada tahun 1927 sebuah kesepakatan pembangunan bandara terjadi setelah tiga pesawat jenis De-Havilland DH-9 terbang dari Magelang dan memutari langit Yogyakarta. Seorang perwira ML-KNIL bernama M.Pattist melihat potensi sebuah lahan dari udara, yang dapat dijadikan landasan pesawat (*Landingsterrein*). Lahan yang dimaksud adalah Sendowo, lahan yang saat ini menjadi bagian dari kampus UGM. Daerah Sendowo dahulu merupakan wilayah area datar yang dimanfaatkan sebagai *schietterrein* atau lapangan tembak bagi para tentara. Pada tahun yang sama, area sepanjang 620m dan lebar 220m menjadi lapangan terbang khusus militer. Tanggal 4 Agustus 1927, adalah hari bersejarah untuk pertama kalinya Yogyakarta memiliki Lapangan Terbang yang ditandai pendaratan tiga pesawat berjenis de Haviland DH-9. Lapangan terbang tersebut dikenal dengan nama "sekip", toponom yang masih sering terdengar untuk menyebut wilayah Sendowo sebagai bekas *schietterrein*.

Keberadaan Lapangan Terbang di Yogyakarta pada tahun 1927 juga terkonfirmasi dari informasi berita pada Surat Kabar De Koerier. Jika diterjemahkan dalam bahasan Indonesia, berita tertanggal 28 Juli 1927 tersebut menuliskan:

Menurut M. Java, penerbangan militer akan dilakukan dari Bandoeng melalui Magelang ke Jogja minggu depan, dimana lapangan pendaratan baru (lapangan tembak militer di Djokja) akan digunakan untuk pertama kalinya.

Lapangan terbang Djokja, yang saat ini masih merupakan lapangan pendaratan darurat, telah sepenuhnya dipersiapkan untuk tujuan ini.

Bagian tengah ditandai dengan tanda silang putih, sementara keempat sudutnya juga ditandai dengan persegi panjang putih



Kiri: Peta Yogyakarta tahun 1925. Kanan: Detail posisi area schietterrein yang menjadi lapangan terbang Sekip.
Sumber: Centrale Bibliotheek Kon. Inst. v.d. Tropen Amsterdam (<https://ubt.webattach.nl/apps/s7#focus>)

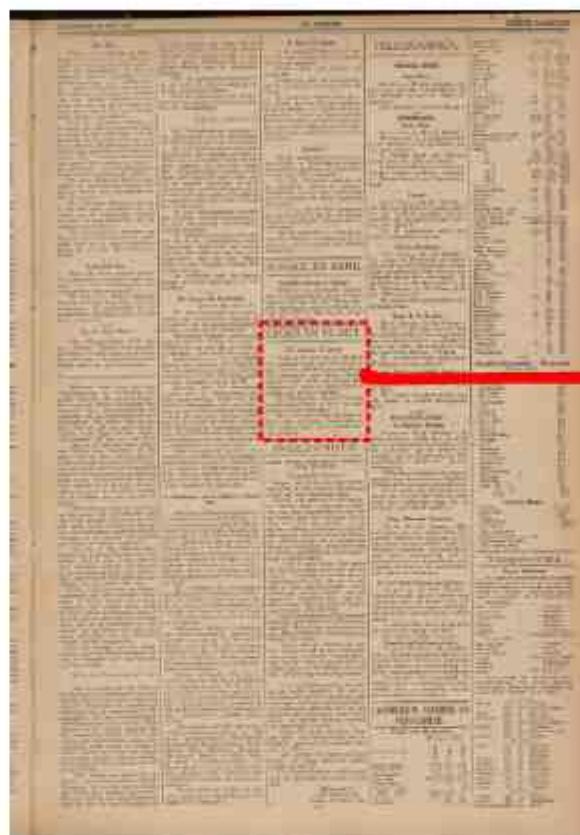
Dalam berita tersebut secara jelas tertulis mengenai bandara baru di lapangan tembak militer, seperti informasi yang dapat dilihat pada peta Yogyakarta tahun 1925. Lapangan udara Sekip yang memiliki jalur berukuran relatif pendek, menjadi fasilitas *Landingsterrein* pertama untuk pesawat militer berukuran kecil. Dengan demikian Sekip merupakan lapangan udara pertama yang dirancang di wilayah Yogyakarta pada tahun 1927 untuk kebutuhan armada udara Kolonial.

Penerbangan Komersil dan Fasilitas Militer di Maguwo

Lapangan Terbang Maguwo (Bandara Adisutjipto saat ini) dibangun sekitar tahun 1940. Walaupun tidak menyebutkan nama pasti, informasi mengenai pembangunan lapangan terbang ini sempat disinggung dalam *Bataviaansch Newsblad*. Pada berita tertanggal 31 Juli 1940 tersebut jika diterjemahkan tertulis:

Aneta dari Semarang melaporkan bahwa Djokja sedang mempertimbangkan pembangunan bandara baru di wilayah Djokja. Diskusi ini masih dalam tahap awal. Belum ada perintah pembelian lahan.

Lapangan Terbang Maguwo direbut kembali Pasca proklamasi 1945. Jepang telah



Berita tentang penerbangan militer ke Yogyakarta tahun 1927
Sumber: <https://www.delpher.nl>

mengakui kekalahan dalam Perang Dunia II saat Hiroshima dan Nagasaki dijauhi bom atom. Kesempatan tersebut langsung dimanfaatkan oleh Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI) dan menjadi pusat aktivitas Sekolah Penerbang pertama yang dipimpin oleh Agustinus Adisutjipto atas prakarsa Komodor Suryadi Suryadarma (Humaidi, 2020). Pada 17 Agustus 1952, nama lapangan terbang ini resmi berubah menjadi Pangkalan Udara Adisutjipto untuk menghormati jasa tokoh perintis penerbangan nasional tersebut (Irna Hanny dkk., 2008). Saat ini Lapangan Terbang Maguwo dikenal sebagai Bandara Internasional Adisutjipto yang melayani penerbangan komersil serta kebutuhan militer udara.

Bandara Gading Hiatus di Bawah Langit Gunung Kidul

Tidak banyak catatan mengenai Lapangan Terbang Gading di Gunung Kidul, namun beberapa sumber dari hasil wawancara menyebutkan fasilitas tersebut telah ada sejak jaman Belanda. Pada awalnya berupa tanah lapang terbuka, dengan susunan batu serta pengerasan jalur tanah sebagai landasan pesawat-pesawat kecil. Keberadaanya kemungkinan adalah hasil dari pengembangan fasilitas militer udara pada masa pemerintahan Hindia-Belanda seperti halnya Lapangan Terbang Sekip di daerah Sendowo dan Lapangan Terbang Maguwo.

Lapangan Terbang Gading di Gunungkidul sempat dibenahi dengan pengaspalan jalur *runaway* sepanjang 1432m pada tahun 2004. Fasilitas ini dikelola oleh Dinas Perhubungan DIY bersama Lanud Adisutjipto Yogyakarta, untuk kemudian difungsikan sebagai tempat



Google Earth

Area Bandara Adisutjipto (dulu Lapangan Terbang Maguwo)
Sumber: Citra Satelit Google Earth tahun 2024



Kantor dan hanggar saat ini di Bandara Gading Gunung Kidul
(sumber: Dokumentasi Penulis, 2025)

latihan terbang bagi calon penerbang TNI AU serta wadah kegiatan kedingantaraan masyarakat, terutama menggunakan pesawat ringan jenis *ultralight*. Walau belum melayani penerbangan komersial, lapangan terbang ini pernah digadang-gadang sebagai bandara pendukung kebutuhan penerbangan di DIY yang kian padat, termasuk sebagai penunjang operasional Bandara Adisutjipto maupun Yogyakarta International Airport (Bupu, 2022). Pemanfaatan Lapangan terbang Gading untuk tujuan komersial sempat menjadi pembahasan hangat yang berorientasi pada pemajuan perekonomian di daerah Gunung Kidul. Namun rencana tersebut belum dapat terealisasi hingga saat ini. Perhitungan mengenai panjang landasan, monitoring penerbangan,

kebutuhan pengamanan serta kesiapan fasilitas pendukung pada sekitar wilayah tersebut menjadi hal yang perlu diperhitungkan.

Fungsi dan Harmoni

Pasca Proklamasi, penerbangan menjadi bagian penting Revolusi Fisik (1945–1949), ketika pesawat peninggalan Jepang dimanfaatkan oleh para perintis penerbangan nasional. Tiga tokoh penting, yakni Adisutjipto, Adisoemarmo, dan Abdurachman Saleh, gugur dalam misi kemanusiaan pada 29 Juli 1947 setelah pesawatnya ditembak Belanda, dan kemudian ditetapkan sebagai perintis TNI Angkatan Udara pada 1962 (Depdikbud, 1995). Memasuki 1950-an, stabilitas politik memungkinkan



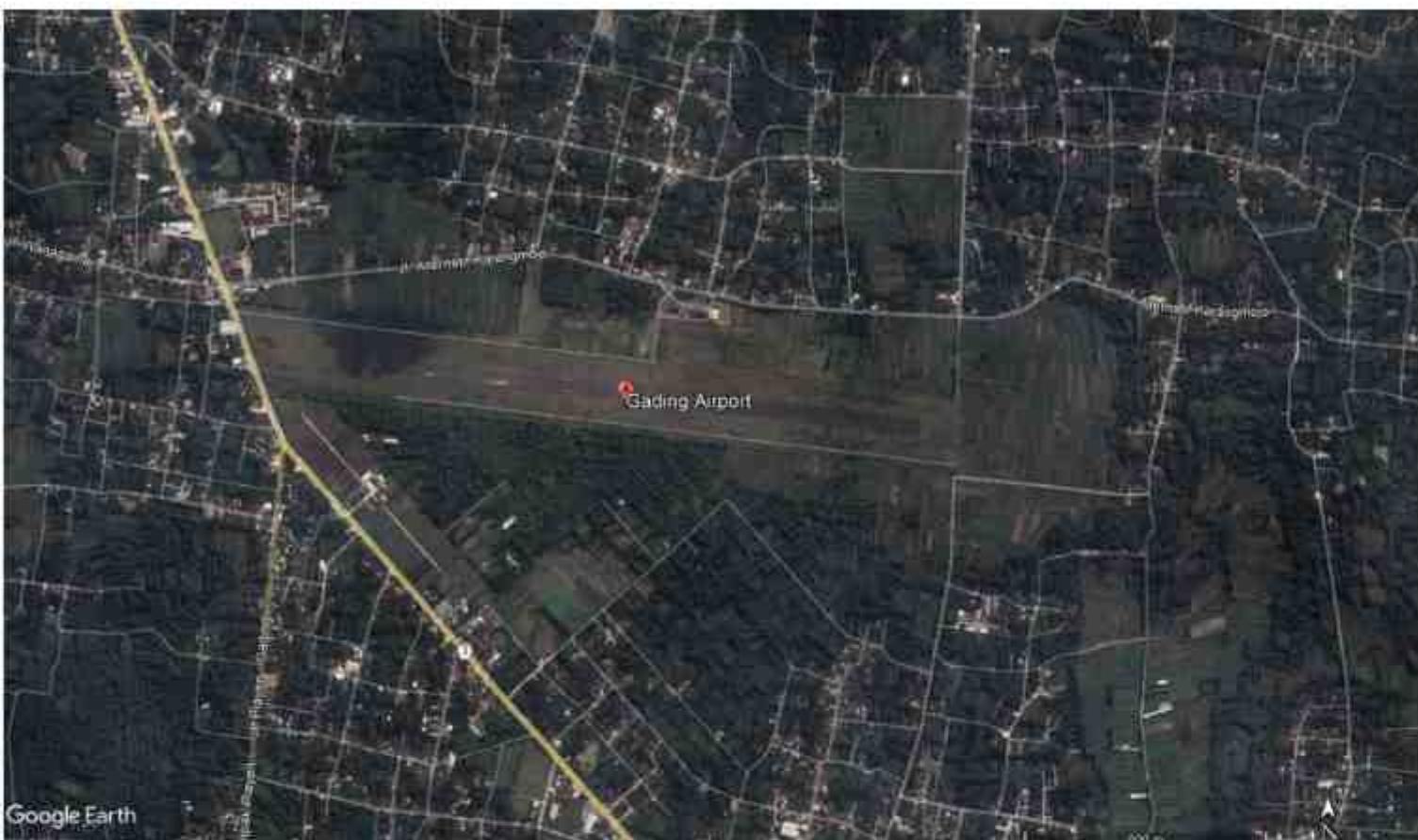
Bataviaasch Nieuwsblad 31 Juli 1940 tentang rencana pembangunan lapangan terbang baru di Yogyakarta
Sumber: <https://www.delpher.nl>

Een vliegveld voor Djokja? Kali Adela die domineert moet worden. De Djokja moet worden een vliegveld kunnen het grootste deel van de steden. De beginstadium mag niet worden veranderd. De Djokja moet worden een vliegveld voor de vliegtuigen van Djokja.



pengembangan penerbangan nasional, ditandai dengan berdirinya Garuda Indonesia Airways (1950) yang berasal dari nasionalisasi KNILM, sejalan dengan arus modernisasi penerbangan global pasca Perang Dunia II (Haryanto et al., 2023).

Seiring berjalanannya waktu, lapangan terbang bertransformasi menjadi bandara modern yang mencerminkan kemajuan sebuah bangsa. Setiap sudut bandara memperlihatkan kemampuan negara dalam merangkai teknologi, pelayanan, dan keterhubungan global. Namun, di balik keramaian penumpang sipil dan deru mesin pesawat komersial, bandara juga menyimpan wajah lain sebagai etalase kekuatan militer yang siap menjadi perisai kedaulatan sekaligus alat diplomasi udara. Dari pemilihan lahan di "Sekip", Maguwo hingga Gading, sejarah penerbangan di Yogyakarta memperlihatkan bahwa bandara bukan sekadar landasan bagi pesawat untuk lepas landas dan mendarat, melainkan juga sebuah "panggung" tempat bertemu publik, kebutuhan transportasi, serta strategi pertahanan. Tidak heran jika pengembangan bandara lama serta kemunculan bandara baru menjadi hal yang penting dan berkelanjutan.



Di satu sisi, keberadaan banyak bandara dalam suatu wilayah dapat menjadi kekuatan besar bagi pengembangan pariwisata, investasi, dan koneksi antar daerah. Namun, di sisi lain, jumlah bandara yang berlebihan tanpa perencanaan matang berpotensi menimbulkan masalah, seperti tumpang tindih fungsi, beban lingkungan, serta kebutuhan infrastruktur pendukung yang tidak sebanding. Oleh karena itu, pembangunan dan pengelolaan bandara di Yogyakarta ke depan, harus diarahkan pada keseimbangan: mendukung kebutuhan angkutan udara sipil, menjamin kesiapan militer, sekaligus memberikan manfaat nyata bagi perkembangan pariwisata dan kesejahteraan masyarakat daerah.

Sumber Bacaan

Bupu, Maria Ermelinda. *Civil Flight Guide When Take Off from the Gading Field*. Jurusan Teknik Dirgantara, Sekolah Tinggi Teknologi Adisutjipto, 2022.

Harian Jogja. "Sejarah Gunung Kidul: Menyusuri Sejarah Keberadaan Lapangan Udara Gading." *Harian Jogja*, 9 Mei 2016, <https://jogapolitan.harianjogja.com/read/2016/05/09/513/717709/sejarah-gunungkidul-menysusuri-sejarah-keberadaan-lapangan-udara-gading>.

Haryanto, A. F. S., et al. "Karya Ilmiah Sejarah Penerbangan Bandar Udara di Indonesia dari Tahun ke Tahun." *Jurnal Ilmu Sosial, Humaniora dan Seni (JISHS)*, vol. 2, no. 1, 2023, pp. 27–35.

Humaidi, M. *Dari Halim ke Nirbaya: Pasang Surut AURI dalam Politik 1962–1966*. UNJ Press, 2020.

<https://hubud.kemenhub.go.id/hubud/website/bandara>

Irma Hanny, et al. *Awal Gedirgantaraan di Indonesia: Perjuangan AURI 1945–1950*. Yayasan Obor Indonesia, 2008.

Karami, Ayub, and Saefur Rochmat. "Sekolah Penerbang Maguwo di Yogyakarta Tahun 1945–1947." *E-Jurnal Program Studi Pendidikan Sejarah, Universitas Negeri Yogyakarta*, 2017.

Nasional, Hari Bhakti Tentara. *Indonesia–Angkatan Udara*. Kumpulan Buklet Hari Bersejarah, 1994.



Agus Bayu Rahadi lahir di Tabanan, Bali pada 1 Januari 1987. Menempuh pendidikan di Departemen Arkeologi UGM hingga jenjang S2. Sejak tahun 2017 mendampingi Tim Ahli Cagar Budaya (TACB) DIY dalam penyusunan naskah rekomendasi pemeringkatan Cagar Budaya. Saat ini aktif sebagai konsultan kebudayaan bersama CV Syasti Presidaya dan banyak terlibat sebagai tenaga ahli dalam kegiatan pelestarian cagar budaya serta permuseuman.



65 Tahun Pengabdian C-130 B Hercules Tail Number T-1301: Lintas Lautan dan Zaman

Febriana Fajar Ramadhani

Sejarah Awal Pesawat C-130 B Hercules

C-130B Hercules Tail Number T-1301 merupakan pesawat yang istimewa. Sebab pada tahun 1960 Indonesia merupakan negara pertama dan satu-satunya yang memiliki pesawat Hercules di luar Amerika Serikat. Hal ini diawali dari kebutuhan Indonesia untuk pesawat militer dan sipil di masa kemerdekaan. Pesawat Hercules yang masih terbilang baru



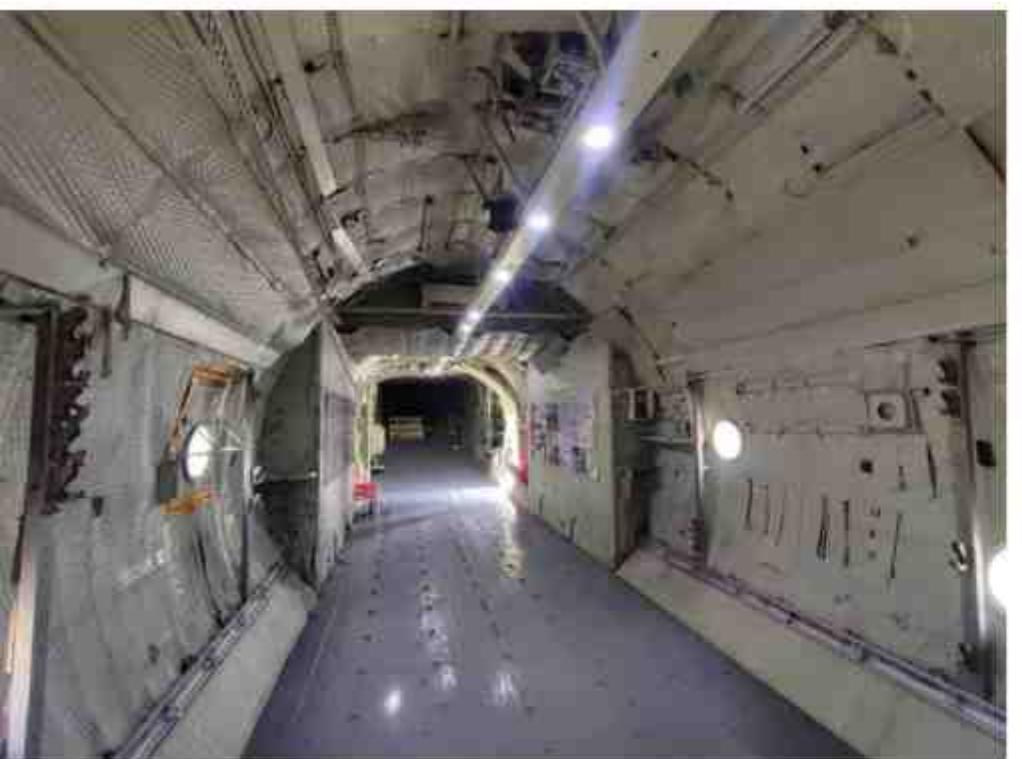
Pesawat C 130 B Hercules Tail Number T-1301

(Sumber: TACB Bantul, 2024)

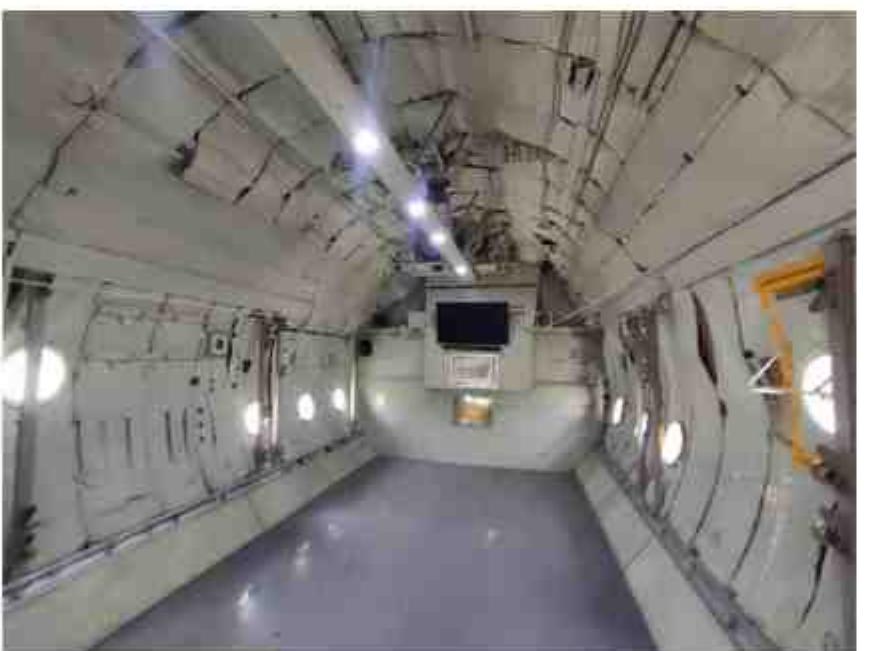
dirasa cocok sebab memiliki teknologi paling mutakhir untuk pesawat angkut pada masa itu. Pesawat ini dikembangkan oleh Lockheed-Martin Corp, Atlanta, Georgia, Amerika Serikat (Anonim, tt, 1; www.uswarplanes, 2002: 1).

Pasca Perang Dunia II Angkatan Udara Amerika bermaksud mengganti pesawat angkut militer seperti Fairchild C-119 Flying Boxcars, Douglas C-47 Skytrains, dan Curtiss C-46 Commandos yang dianggap sudah tidak memadai. Pada tanggal 2 Februari 1951, Angkatan Udara Amerika Serikat menyelenggarakan kompetisi desain pesawat angkut. Kompetisi tersebut diikuti oleh pabrikan pesawat seperti Boeing, Douglas, Fairchild, Lockheed, Martin, Chase Aircraft, North American, Northrop, dan Airlifts Inc dan dimenangkan oleh Lockheed-

Martin Corp yang dipimpin oleh Willis Hawkins. Kelebihan pesawat C 130 Hercules yakni buritan pesawat yang dapat dibuka dan ditutup sehingga kendaraan-kendaraan besar dapat masuk, mesin menggunakan turboprop yang menghasilkan tenaga yang jauh lebih besar, serta bahan bakar lebih hemat. Pesawat C 130 Hercules kemudian diuji coba dan sukses terbang perdana pada 23 Agustus 1954. Dengan keberhasilan ini mulai dibuat varian pesawat Hercules lain seperti GV, R8V, UV, CC-130 (CAF). Salah satunya ialah pesawat C 130 A yang melakukan penerbangan perdana pada tanggal 7 April 1955 (Anonim, tt, 1; man.fas.org, 2022: 1). Pesawat C-130 B merupakan perkembangan dari C-130 A. C 130 B mulai dibuat pada tahun 1958 dan hanya diproduksi sebanyak 156 buah di seluruh dunia (www.uswarplanes.



Bagian dalam pesawat dan akses menuju crew station
(Sumber: TACB Bantul, 2024)



Pintu penerjun pesawat
(Sumber: TACB Bantul, 2024)

Bagian dalam pesawat
(Sumber: TACB Bantul, 2024)



Crew station untuk navigator dan engineer
(Sumber: TACB Bantul, 2024)

net, 2002: 1). Indonesia memiliki salah satunya dengan nomor identifikasi Tail Number T-1301 (T: transport, 13: nama jenis pesawat, 01: nomor urut pesawat).

Buah Diplomasi dan Penerbangan Lintas Pasifik

Presiden Republik Indonesia Ir. Soekarno memiliki agenda khusus ketika melakukan kunjungan diplomatik ke Amerika Serikat pada tahun 1958, yakni melobi negara asal pembuat Pesawat Hercules. Kunjungan atas undangan Presiden John F Kennedy ini berkaitan dengan Allan Lawrence Pope, warga negara Amerika Serikat yang ditahan oleh Indonesia karena membantu gerakan separatis PRRI/Permesta. Pope adalah pilot CIA yang melakukan serangan udara di Ambon dengan pesawat pembom B-26 yang ditembak jatuh dan ditangkap. Sebagai rasa terimakasih atas pembebasan Pope, Soekarno diantarkan ke pabrik Lockheed-Martin Corps untuk melihat pesawat Hercules. Indonesia kemudian menjadi pembeli pertama dan pengguna satu-satunya di luar Amerika Serikat (Anonim, tt: 2).

Tidak tanggung-tanggung, C-130B Hercules Tail Number T-1301 diterbangkan langsung dari Amerika Serikat melintasi Samudera Pasifik ke Indonesia dengan jarak ditempuh 13.000 mil. Lintasannya mencakup Laut Cina Selatan dan Laut Jawa sehingga dapat disebut penerbangan lintas tiga lautan. Penerbangan ini seluruhnya diawaki oleh personel aktif AURI yang telah dilatih selama enam bulan mengenai cara mengoperasikan dan perawatannya. Mayor Udara S. Tjokroadiredjo sebagai *Captain Pilot*; Kapten Udara Pribadi sebagai *Co-Pilot*; Kapten Udara The Tjiang Ho sebagai *navigator*; Kapten Udara Sasmito Notokusumo dan Letnan Muda Udara II A. Cargua sebagai telegrafis udara; Letnan Udara I Basir, Letnan Muda Udara II Alex Telepta sebagai *Flight Engineer* dibantu oleh Letnan Udara I Arifin Sarodjo, dan Sersan Mayor Udara M. Smith; Letnan Muda I Sukarno sebagai *loadmaster*

dibantu oleh Sersan Mayor Udara Ali Nursjamsu dan Sersan Mayor Udara S. Wijono.

Pada tanggal 18 Maret 1960 C-130 B Hercules Tail Number T-1301 mendarat dengan selamat di Bandara Kemayoran Jakarta (Anonim, tt: 2). Upacara serah terima pesawat dilakukan oleh Wakil Presiden Lockheed Corp yakni Mr. Carsquier kepada Menteri/Pangau Laksamana Udara S. Suryadarma yang mewakili pemerintah Republik Indonesia. Upacara juga dihadiri oleh Menteri Perhubungan Udara Komodor Iskandar, Wakasad Jenderal Gatot Subroto, Sri Sultan Hamengkubuwono ke-9, Deputi Menteri Keamanan Nasional Mayjen Hidayat, Mr. Henderson yang mewakili Kedutaan Besar Amerika Serikat beserta staf kedutaan dan para perwira (Anonim, tt: 2). Indonesia kemudian membeli secara bertahap masing-masing delapan pesawat C-130B, dua pesawat KC-130 B, dua pesawat C-130 H, tujuh pesawat L-100-30. (Reed, 1999: 131; www.uswarplanes, 2002: 3, 9, 11). Hal ini menjadikan Indonesia sebagai operator terbanyak pesawat Hercules di belahan dunia bagian selatan.

Operasi Militer dan Misi Kemanusiaan

Berdasarkan jenisnya C-130 B Hercules adalah pesawat angkut taktis militer yang memiliki kemampuan operasi jarak jauh (*long range*) dan beroperasi di segala cuaca (*all-weather operation capabilities*). Pesawat dapat dioperasikan untuk kargo maupun personal (pasukan/penerjun) dan fleksibel untuk landing pada landasan yang pendek maupun di pangkalan (*base operation*) (Alamie, 2007: 9). Spesifikasi C-130B Hercules Tail Number T-1301: rentang sayap selebar 40,41 m, panjang badan 29,78 m dan tinggi 11,66 m. Berat pesawat 31.460 kg dengan berat maksimum 61.235 kg. Mesin yang digunakan ialah 4 buah mesin merk Allison T56-A-7, Turboprop, 4508 EHP, dan propeller Hamilton Standard 54 H60 4 blades. Pesawat Hercules diawaki oleh 10-13 orang dan dapat mengangkut sebanyak 92 orang. Kecepatan maksimum pesawat 594 km/jam dan



Crew penerbangan pesawat pertama
(Sumber: Arsip Museum Pusat TNI AU Dirgantara Mandala, 2024)

dapat mencapai ketinggian 9.270 m atau 19.000 kaki dengan lama penerbangan paling lama 9 jam dan jarak jelajah 23.000 km. Bahan bakar pesawat jenis Avtur JP-1 (Anonim, tt: 3; man.fas.org, 2022: 3).

Pesawat Hercules ditempatkan dalam Skuadron Udara 31 Angkut Berat AURI di Lanud Halim Perdanakusuma (Jakarta) dan Skuadron Udara 32 Lanud Abdulrachman Saleh (Malang) (Anonim, tt: 3; Soesilo, 2022: 24). Pesawat Hercules telah bertugas dalam beberapa operasi militer, di antaranya: Operasi Trikora, Operasi Dwikora, Operasi Seroja, Operasi Wamena, Operasi GAM di Aceh (Anonim, tt: 3; Soesilo, 2022: 1). Sedangkan untuk operasi sipil C-130 B Hercules diikutkan dalam pengamatan cuaca, pengisian bahan bakar

Riwayat Pelestarian

Setelah aktif selama lebih dari 20 tahun, pada tahun 1987 terjadi kerusakan yang cukup parah ketika C 130 B Hercules Tail Number T-1301 *landing* di Lanud Eltari (Kupang). Dengan keterbatasan yang ada pesawat Hercules berhasil diperbaiki dan diterbangkan ke Bandung pada tanggal 2 November 1987. Pesawat Hercules resmi dipensiunkan pada tahun 2004 karena kondisinya sudah tidak layak terbang. Pesawat Hercules kemudian disimpan di IPTN (sekarang



C-130B Hercules T-1301 take off dari AS menuju Indonesia
Foto : Majalah Angkasa TH. XI April 1960

Penerbangan pertama pesawat Hercules
(Sumber: Arsip Museum Pusat TNI AU Dirgantara Mandala, 2024)



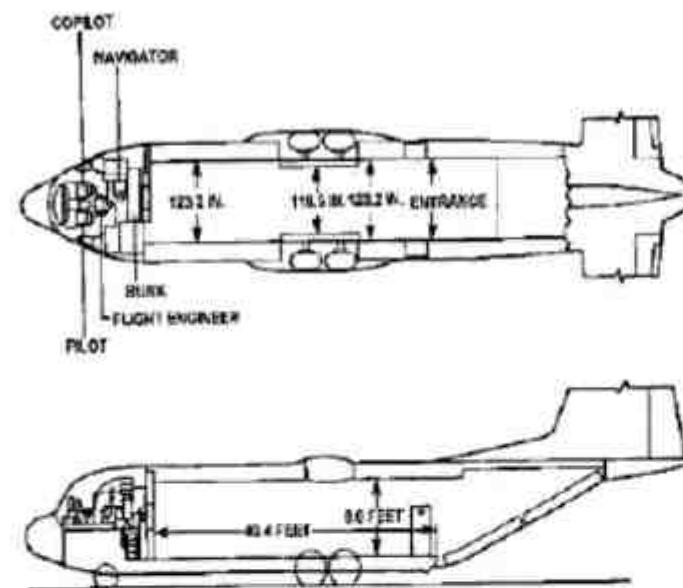
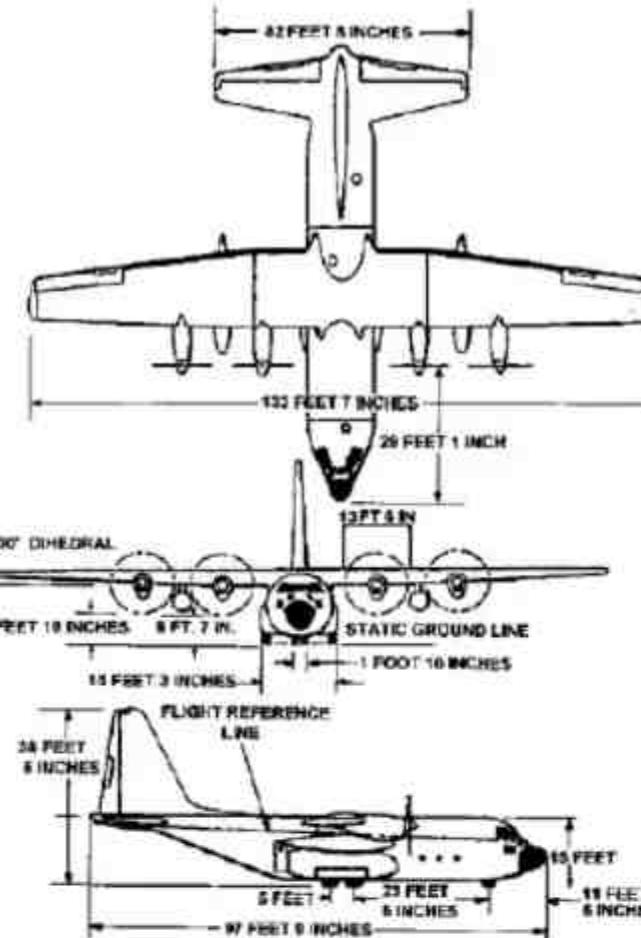
Foto : Majalah Angkasa TH. XI April 1960
Serah terima pesawat C-130 Hercules T-1301 dari Presiden Lockheed Corporation Mr. Car Squier kepada Men/Pangau Laksamana Udara S. Suryadarma di PU Kemayoran

Upacara serah terima pesawat Hercules
(Sumber: Arsip Museum Pusat TNI AU Dirgantara Mandala, 2024)



Serah terima pesawat Hercules
(Sumber: Arsip Museum Pusat TNI AU Dirgantara Mandala, 2024)

Upacara serah terima Pesawat C-130 Hercules T-1301 di PU Kemayoran pada 18 Maret 1960



Gambar 13. Dimensi pesawat C 130 Hercules dan denah
(Sumber: <https://www.scribd.com/document/681117870/C-130-Hercules-Military-Aircraft>)

PT Dirgantara Indonesia) dalam keadaan tanpa sayap sebagai *mock up* latihan terjun statis bagi detasemen TNI AU Pendidikan Para/terjun payung. Pada tanggal 21 Agustus 2014 Pesawat Hercules Tail juga dijadikan monumen serta Alins (Alat Instruksi) dan Alongins (Alat Penolong Instruksi) di Pusdiklat Paskhas Lanud Sulaiman Margahayu (Bandung) (Anonim, tt: 2). Kemudian pada awal bulan Agustus 2017, C-130 B Hercules Tail Number T-1301 dipindahkan ke Yogyakarta sebagai koleksi Museum Pusat TNI AU Dirgantara Mandala dengan Nomor Inventaris 17/XII/3099/201/054.

Mengingat jasanya yang besar dan nilai penting untuk sejarah, ilmu pengetahuan, dan Pendidikan maka pada tahun 2024 pesawat C-130 B Hercules Tail Number T-1301 diajukan dan

AIRCRAFT DIMENSIONS:

| | |
|------------------------|-------------------|
| Wing Span: | 132 feet 7 inches |
| Length: | 97 feet 9 inches |
| Height: | 38 feet 5 inches |
| Horizontal Stabilizer: | 52 feet 8 inches |

Sumber Bacaan:

- Adi Kurniawan, Dadan. *Menelusuri Jejak Awal Penerbangan di Indonesia (1913-1950-an)*. 2016.
- Alamie, Nanang Firmansyah. *Analisis Optimalisasi Tingkat Operasional (Availability) Pesawat C-130 Hercules Versi Militer*. Tesis. Institut Teknologi Bandung. 2007.
- Anonim. *C-130 B Hercules*. Arsip Perpustakaan Museum Pusat TNI AU Dirgantara Mandala. Tt.
- Reed, Chris. *C-130 Hercules and Its Variants*. Atglen, PA: Schiffer Military History. 1999.
- Soesilo, Indroyono. "Pesawat Angkut Berat A-400M TNI AU". *Majalah Sains Indonesia*. Januari 2022- vol 121. Hlm 22-24.
- Soewito, Irna H. N. Hadi dkk. *Awal kedingantaraan di Indonesia : Perjuangan AURI 1945-1950*. Depok: Yayasan Obor Indonesia. 2008.

Sumber dari laman internet:

- <https://www.scribd.com/document/681117870/C-130-Hercules-Military-Aircraft>
- <https://tirto.id/bagaimana-hindia-belanda-merintis-penerbangan-sipilc8Tp>
- <https://jdih.bantulkab.go.id/produkhumum/detail/6011/keputusan-bupati-tahun-2024-nomor-541>
- <https://www.uswarplanes.net/c130.pdf>
- <https://man.fas.org/dod-101/sys/ac/c-130.html>
- <https://indonesiadefense.com/kilas-balik-pendaratan-perdana-pesawat-c-130-hercules-tni-au-di-indonesia/>

Sumber wawancara:

Wawancara dengan Purwantoro, anggota Sie Konservasi Museum Pusat TNI AU Dirgantara Mandala pada tanggal 18 Oktober 2024.



Febriana Fajar Ramadhan
Lulusan S1 dan S2 Arkeologi
Fakultas Ilmu Budaya Universitas
Gadjah Mada. Memiliki ketertarikan di
bidang arkeologi klasik dan epigrafi.
Aktif dalam kegiatan pelestarian cagar
budaya dan Perkumpulan Tenaga Ahli
Pelestarian Cagar Budaya Indonesia.
Saat ini bekerja sebagai Pendamping
Tim Ahli Cagar Budaya untuk Kajian
Rekomendasi Penetapan Cagar
Budaya Kabupaten Bantul



Museum Kereta Api Ambarawa

Ardi Saptomo

Prolog

Sejarah perkeretaapian di Indonesia ibarat jejak besi yang tertanam di tanah kolonial, sebuah warisan panjang dari pemerintah Hindia Belanda. Pada pertengahan abad ke-19, ketika pabrik-pabrik gula mengepul dan perkebunan kopi serta tembakau membentang luas di pedalaman Jawa, rel-rel pertama mulai dipasang. Besi-besi dingin



Penumpang di Gerbong Kereta Wisata
(sumber: dokumentasi penulis, 2019)

itu bukan sekadar jalan raya baru, melainkan urat nadi yang mengalirkan hasil bumi menuju pelabuhan, agar kapal-kapal dagang dapat membawa kekayaan Nusantara ke negeri jauh di seberang lautan.

Namun, fungsi kereta api tak berhenti pada ekonomi semata. Luka sejarah Perang Diponegoro (1825–1830) masih membekas, dan dari sanalah Belanda belajar: kekuasaan hanya dapat dipertahankan dengan mobilitas cepat—pasukan, senjata, logistik—semua harus dapat bergerak melintasi tanah Jawa dengan kecepatan yang tak mungkin dicapai kuda maupun pedati.

Di tengah pusaran kepentingan itu berdirilah Stasiun Ambarawa, kala itu bernama Stasiun Willem I. Bangunannya bukan sekadar tempat singgah kereta, melainkan penanda dari sebuah strategi kolonial: bagaimana jalur besi dijadikan alat untuk menundukkan ruang dan waktu. Kini, berabad kemudian, stasiun tua itu beralih rupa. Ia tak lagi menyimpan dentuman lokomotif bagi kepentingan militer, melainkan denyut kenangan dalam wujud Museum Kereta Api Ambarawa—penjaga sunyi dari cerita panjang transportasi Indonesia.

Peron Stasiun Ambarawa (sumber: dokumentasi penulis, 2019)



Struktur Atap Baja Stasiun Ambarawa
(sumber: dokumentasi penulis, 2019)



Kilas

Pada 21 Mei 1873, sebuah peristiwa kecil tapi bersejarah terjadi di jantung Ambarawa. Pemerintah Hindia Belanda meresmikan sebuah stasiun kereta api, yang mereka beri nama Stasiun Willem I, merujuk pada benteng megah yang berdiri tak jauh dari sana—Benteng Willem I. Benteng itu sendiri lahir dari bara Perang Diponegoro, sebuah tembok pertahanan yang dirancang bukan sekadar melindungi, melainkan juga menegaskan kuasa kolonial di pedalaman Jawa Tengah. Masyarakat kemudian menjulukinya Benteng Pendem, seakan hendak menandai bangunan kokoh itu sebagai simbol kekuatan asing yang tertanam dalam tanah Jawa.

Rel-rel yang terbentang dari Ambarawa tak hanya menjadi jalan bawa bagi kereta, tetapi juga sarana pengikat dua kepentingan besar. Pertama, sebagai urat nadi ekonomi, yang mengalirkan

kopi, gula, dan tembakau menuju pelabuhan Semarang. Kedua, sebagai jalur militer strategis, menghubungkan benteng dengan kota-kota besar serta pusat administrasi kolonial. Letak Ambarawa yang berada di kaki pegunungan menjadikannya titik penting, semacam simpul distribusi logistik sekaligus perisai pertahanan.

Hampir seluruh kabupaten di Jawa Tengah disentuh oleh jaringan kereta api, kecuali Salatiga. Bukit-bukit bergelombang menjadi penghalang

pembangunan rel, seakan alam sendiri hendak menolak penetrasi itu. Fakta inihanya menegaskan betapa besar peran Ambarawa: sebuah simpul vital dalam jaring besi yang dipintal Belanda di tanah Jawa.

Seni Bangun

Awalnya, stasiun kecil itu berdiri sederhana, dibangun dari bambu dan kayu. Namun, waktu membawa perubahan. Pada tahun

1907, Ambarawa diberi wajah baru: bangunan permanen dengan tiang baja hasil cor dari pabrik di Amsterdam, serta lantai tegel berwarna kuning buatan Maastricht. Semua material itu menempuh perjalanan laut menuju Semarang, lalu melintasi rel untuk tiba di Ambarawa.

Bukan sekadar soal bahan bangunan, melainkan tentang standar tinggi yang hendak ditanamkan pemerintah kolonial. Atapnya menjulang, jendela-jendela besar membuka ruang



Penanda Sejarah (sumber: dokumentasi penulis, 2019)

bagi udara tropis untuk berembus, sementara ruang tunggu luas seakan mengajarkan orang Jawa bagaimana menanti dengan tertib dalam ruang yang monumental. Arsitektur itu adalah wajah ganda: adaptasi Eropa terhadap iklim Nusantara, sekaligus tanda kuasa kolonial yang ingin bertahan selamanya.

Mati Suri

Memasuki dekade 1970-an, suara lokomotif uap mulai meredup. Jalan raya yang kian terbentang, terutama jalur Semarang-Ambarawa, membuat kendaraan bermotor lebih efisien, lebih cepat. Lokomotif uap, dengan mesin berdebu dan biaya perawatan yang kian mahal, tak lagi menjadi primadona. Perlahan, roda-roda raksasa berhenti berputar, rel berkarat, dan stasiun memasuki masa mati suri.

Alih Fungsi

Tahun 1976 menjadi titik balik. Stasiun Ambarawa resmi dialihfungsikan menjadi Museum Kereta Api—yang pertama di Indonesia. Keputusan ini bukan sekadar kebijakan, melainkan kesepakatan batin antara pemerintah, PT Kereta Api Indonesia, para akademisi, hingga komunitas pecinta kereta api: Ambarawa harus tetap hidup, meski dalam wujud baru.

Sejak awal, museum tidak dimaksudkan

Namun, Ambarawa tak sendiri. Fenomena serupa melanda banyak daerah di Indonesia. Modernisasi menuntut efisiensi, dan kereta uap dianggap peninggalan yang tak relevan. Justru di saat senja itu, muncul kesadaran baru: ada warisan berharga yang tak boleh hilang begitu saja, sebuah sejarah yang menunggu untuk diselamatkan.

sebagai gudang tua bagi lokomotif besi, melainkan ruang pendidikan. Aini (1995) mencatat, gagasan itu lahir dari kebutuhan untuk menjaga identitas sejarah perkeretaapian sekaligus memberi generasi muda cermin perjalanan bangsa. Ambarawa dipilih bukan karena kebetulan, melainkan karena di sanalah denyut sejarah pernah begitu kencang berdegup.

Aset

Kini, Museum Kereta Api Ambarawa dikelola oleh PT KAI Wisata. Di dalamnya tersimpan sekitar 21 lokomotif uap dari berbagai masa, sebagian besar peninggalan kolonial. Ada lokomotif tipe B25 yang didesain khusus untuk menaklukkan jalur rel bergigi, ada pula buatan Jerman dan Belanda yang pernah menderu di tanah Jawa.



Lokomotif Diesel D30124, Penarik Gerbong Kereta Wisata (sumber: dokumentasi penulis, 2019)

Namun, daya tarik sejati museum ini bukan sekadar koleksi yang membisu. Wisatawan masih bisa mendengar deru lokomotif tua menyusuri dua jalur legendaris: Ambarawa-Tuntang dan Ambarawa-Bedono. Yang terakhir unik, sebab jalurnya menggunakan sistem rel bergigi, memungkinkan kereta mendaki tanjakan curam di pegunungan. Rel bergigi ini satu-satunya yang masih aktif di Indonesia, dan termasuk langka di dunia. Itulah mengapa banyak wisatawan—domestik maupun mancanegara—berbondong datang, mengejar pengalaman menyusuri jejak sejarah di atas rel tua.

Peran

Museum ini bukan hanya tempat rekreasi. Di ruang tunggu yang dulu saksi keberangkatan pasukan kolonial, kini anak-anak sekolah duduk



Bangunan Utama Stasiun Ambarawa
(sumber: dokumentasi penulis, 2019)

mendengar cerita tentang teknologi, sejarah, dan peran kereta api dalam pembangunan bangsa. Tur edukasi yang diadakan museum menghubungkan generasi baru dengan masa lalu yang nyaris terlupakan.

Bagi masyarakat Ambarawa, museum

berarti lebih dari sekadar nostalgia. Kehadiran wisatawan mendatangkan rezeki: warung makan ramai, penginapan terisi, transportasi lokal hidup kembali. Pemerintah Provinsi Jawa Tengah pun menempatkannya sebagai salah satu destinasi unggulan pariwisata budaya. Dengan begitu,

museum bukan hanya menjaga kenangan, tetapi juga menyalakan denyut ekonomi lokal.

Ulasan

Transformasi Stasiun Willem I menjadi Museum Kereta Api Ambarawa adalah kisah tentang bagaimana sebuah bangsa memaknai ulang warisan kolonial. Di satu sisi, ia adalah



Pandangan ke Arah Peron (sumber: dokumentasi penulis, 2019)

simbol penjajahan; di sisi lain, ia kini tampil sebagai ruang pembelajaran dan kebanggaan nasional.

Dari segi arsitektur, ia memperlihatkan dialog antara teknologi Eropa dengan iklim tropis Nusantara. Dari segi ekonomi, ia menawarkan model wisata heritage yang berkelanjutan. Dari segi sosial, ia menjadi ruang pertemuan antar-generasi, tempat sejarah tak hanya dibaca di buku, tetapi juga dirasakan melalui suara peluit dan deru mesin tua.

Ambarawa, dengan demikian, bukan hanya stasiun tua. Ia adalah ruang dialog antara masa lalu dan masa kini, cermin bagaimana warisan kolonial bisa diolah menjadi identitas budaya yang dinamis.

Intisari

Perjalanan Stasiun Willem I hingga menjadi Museum Kereta Api Ambarawa adalah sebuah kisah metamorfosis. Dari simpul transportasi kolonial dan militer, kemudian terpuruk dalam stagnasi, hingga bangkit sebagai pusat pelestarian sekaligus pariwisata. Koleksi lokomotif bersejarah,



Struktur Baja Stasiun Ambarawa (sumber: dokumentasi penulis, 2019)

jalur rel bergigi yang unik, dan arsitektur kolonial yang kokoh menjadikannya bermilai historis, arsitektural, edukatif, sekaligus ekonomis.

Sebagai museum kereta api pertama di Indonesia, Ambarawa bukan hanya tempat menyimpan besi tua. Ia adalah wadah ingatan kolektif bangsa, penanda bahwa masa lalu bukan untuk dilupakan, melainkan untuk dijaga. Dari sana, identitas dan kebanggaan nasional terjalin erat dengan warisan, menjadi bekal untuk menapaki masa depan.

Sumber Bacaan

- Aini, Ida Noor. Museum Kereta Api Ambarawa. Tesis, Universitas Islam Indonesia, 1995.
- Azzahra, R. A. "Dari Stasiun Willem I menjadi Museum Kereta Api Ambarawa, 1976–1978." Historiografi. Universitas Diponegoro, 2025.
- Bisnis.com. "Jelajah Kereta Api: Menengok Museum Ambarawa, Jantung Sejarah Kereta Api di Tanah Air." 27 Juli 2021.
- International Steam. "About the Ambarawa Railway Museum." Diakses 2025. <http://www.internationalsteam.co.uk/ambarawa.htm>
- Kompas.com. "Sejarah Museum Ambarawa, Stasiun Berusia 1,5 Abad." 7 Januari 2023.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Unjuk Gigi: Si Kereta Bergerigi. Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2020.

National Geographic (Grid.id). "Stasiun Ambarawa: Riwayatnya Bersama Kota Militer Hindia Belanda." 2021.

Orami.co.id. "Museum Kereta Api Ambarawa, Belajar Sejarah KAI di Indonesia." 2022.

PT Kereta Api Indonesia. "Museum Kereta Api Ambarawa." Portal Resmi PT KAI. 2022.

Visit Jawa Tengah. "Museum Kereta Api Ambarawa." Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, 2023.

Wikipedia. "Ambarawa Railway Museum." Terakhir diubah 2024. https://en.wikipedia.org/wiki/Ambarawa_Railway_Museum.



Ardi Saptomo Lulusan S1 Teknik Arsitektur Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Menyalurkan minat visual melalui kegemaran memotret sebagai cara mengeksplorasi harmoni bentuk, skala, proporsi, dan dimensi. Saat ini bekerja sebagai pegawai di Dinas Kebudayaan Daerah Istimewa Yogyakarta.



Jembatan Duwet
Sumber: Dok.
Pribadi Penulis,
2025

Jembatan Gantung di Kulon Progo

Fildza Sheearly Nur Salsabila

Wilayah Kabupaten Kulon Progo merupakan kabupaten yang terletak di Provinsi D.I. Yogyakarta bagian barat. Kabupaten ini berbatasan langsung dengan Kabupaten Sleman dan Bantul dibagian timur; Kabupaten Purworejo dibagian barat; Kabupaten Magelang dibagian utara, dan Samudra Hindia dibagian selatan. Pada sisi timur dan sisi utara, Kabupaten Kulon Progo memiliki batas alami yang dipisahkan oleh Sungai Progo.



Dari atas ke bawah: Jembatan Duwet; (b) Jembatan Bantar saat ini (2025)
Sumber: Dok. Pribadi Penulis,
2025

Untuk menghubungkan wilayah Kulon Progo dengan wilayah lainnya yang dibatasi dengan Sungai Progo, maka dibangunlah beberapa jembatan, antara lain Jembatan Gantung Bantar dan Jembatan Duwet. Jembatan Gantung Bantar adalah jembatan yang menghubungkan antara Kabupaten Kulon Progo dengan Kabupaten Bantul. Sedangkan Jembatan Duwet adalah jembatan yang menghubungkan antara Kabupaten Kulon Progo dengan Kabupaten Magelang. Kedua jembatan ini dibangun dengan maksud untuk mempermudah akses mobilitas masyarakat dari satu wilayah ke wilayah lainnya.

Jembatan Gantung Bantar dan Jembatan Duwet memiliki perbedaan yang signifikan dilihat dari fungsi dan ukurannya, walaupun keduanya masuk sebagai kategori jembatan, bentuk

dan tipe gantung. Jembatan Gantung Bantar merupakan jembatan gantung yang lebih rumit jika dibandingkan dengan Jembatan Duwet yang merupakan jembatan gantung sederhana. Selain sebagai jalan penghubung antar kabupaten, kedua jembatan ini merupakan Cagar Budaya peringkat Provinsi. Jembatan Duwet ditetapkan pada tahun 2010, melalui Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 210/KEP/2010 tentang Penetapan Jembatan Duwet sebagai Cagar Budaya dengan Kategori Bangunan Bukan Gedung. Sedangkan Jembatan Bantar ditetapkan pada tahun 2021, melalui Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 171/KEP/2021 tentang Penetapan Jembatan Gantung Bantar sebagai Struktur Cagar Budaya Peringkat Provinsi.



Jembatan Duwet

Sumber: Dok. Dinas

Kebudayaan (Kundha

Kabupaten Kulon

Progo, 2018



Jembatan Duwet
Sumber: Dok. Dinas
Kebudayaan D.I. Yogyakarta,
2008

A. Jembatan Gantung Bantar

Jembatan Gantung Bantar merupakan jembatan gantung (*suspension bridge*), dengan bentang panjang 176 m dan lebar 6 m. Jembatan ini dapat dikatakan sebagai akses utama jika akan masuk ke wilayah Kulon Progo yang menghubungkan antara Kapanewon Sentolo, Kabupaten Kulon Progo dan Kapanewon Sedayu, Kabupaten Bantul. Jembatan Gantung Bantar merupakan jembatan yang didesain pada waktu itu sebagai jembatan yang dapat dilewati oleh mobil pribadi (kendaraan roda empat).

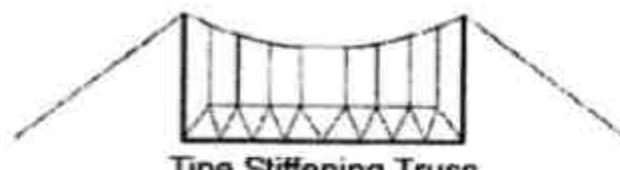
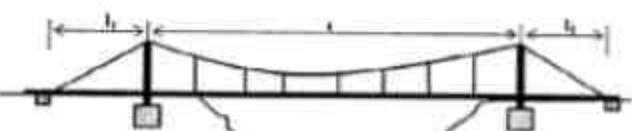
Jembatan Gantung Bantar dapat digolongkan sebagai struktur jembatan gantung dengan bentuk bentang luar digantung atau *side span suspended*, jenis Jembatan gantung dengan pengaku. Gelagar utama Jembatan Gantung Bantar digantungkan pada kabel dengan perantara penggantung (*hanger*) yang dihubungkan dengan dua *tower* ganda dan ditumpukan pada pilar ganda untuk meneruskan beban yang diterima oleh gelagar utama dan setelahnya dibagi rata ke fondasi. Jembatan ini dilengkapi dengan cakram

seperempat lingkar dengan konstruksi sendi dan *roll*, dengan kabel yang masuk ke tanah dan dilengkapi dengan *anchor* sebagai pemberat dan pengunci. Hal tersebut dimaksudkan untuk meneruskan beban serta getaran yang diterima. Jembatan ini menggunakan lantai berupa balok dan papan kayu yang diletakkan diatas gelagar (*girder*) baja.

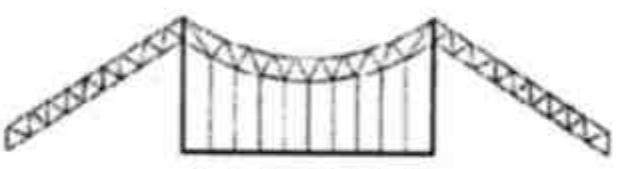
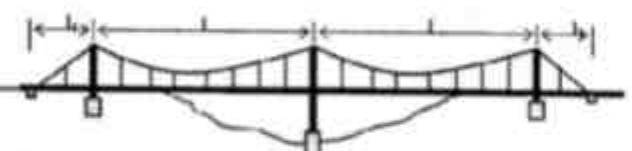
Jembatan Gantung Bantar terbagi menjadi tiga bagian, yaitu bentang tengah memiliki ukuran 80 m yang ditopang oleh *tower*, sedangkan ukuran bentang samping sisi barat dan timurnya sepanjang 48 m yang ditopang oleh kepala jembatan (*abutment*). Masing-masing bentang dikaitkan dengan kabel gantung tiga lapis yang ada dibagian kanan kiri, berjumlah enam (6) buah yang dikaitkan ke masing-masing ujung jembatan dengan cakram seperempat lingkar. Selain itu, jembatan dilengkapi dengan pagar dengan ukuran ±30 cm disamping kanan dan kiri.

Berdasarkan sejarahnya, jembatan ini dahulu dibangun atas usulan Resident Djokjakarta Jacob Hendrick Liefrinck di tahun 1912 dan dirancang oleh arsitek Th. E.Veer dari *Burgerlijke Openbare Warken* (B.O.W). Setelah mengalami keadaan yang fluktuatif saat melaksanakan pembangunan jembatan, pada akhirnya Jembatan Gantung Bantar selesai dibangun dan diresmikan pada tahun 1929 dan diberi nama *Gouverneur Jasperbrug*. Jembatan ini juga menjadi saksi dari peristiwa Serangan Umum 1 Maret 1949, yaitu pada saat Pasukan Sub-Wehrkreise 106 Kulon Progo berhasil menekan dan menahan pasukan tentara Belanda untuk memberi bantuan pada pasukan Belanda yang sedang diserang oleh Pasukan Wehrkreise III di Yogyakarta. Sehingga, menyebabkan adanya perundingan dan penghentian perang dari pihak Belanda.

Sejak tahun 2015, Jembatan Gantung Bantar telah dinonaktifkan sebagai lajur lalu lintas padat bagi kendaraan yang akan menyebrang ke Kulon



Model Jembatan Gantung yang digunakan oleh Jembatan Bantar (side span fress dengan tipe stiffening truss)
Sumber: Supriyadi dan Muntohar, 2007



Model Jembatan Gantung yang digunakan oleh Jembatan Bantar (side span suspended dengan tipe braced chain). Sumber: Supriyadi dan Muntohar, 2007

Progo. Penonaktifan tersebut disebabkan adanya penurunan mutu pada konstruksi jembatan dan tidak dimungkinkan untuk digunakan kembali dikarenakan alasan keselamatan bagi pengendara kendaraan dan masyarakat sekitar. Hal tersebut dibuktikan dengan adanya portal permanen yang diletakkan di kedua ujung jembatan. Jembatan ini telah digantikan dengan Jembatan Bantar II dan III yang letaknya ada di sisi utara Jembatan Gantung Bantar.

B. Jembatan Duwet

Jembatan Duwet merupakan jembatan gantung sederhana, dengan bentang panjang 55 m dan lebar 2,5 m. Jembatan ini adalah jalan alternatif yang menghubungkan antara Kabupaten Kulon Progo dengan Kabupaten Magelang. Jembatan ini, didesain sebagai jembatan yang hanya dapat dilalui oleh pejalan kaki dan kendaraan roda dua. Sehingga, kendaraan roda empat tidak dapat melewati jembatan ini.

Jembatan Duwet dapat digolongkan sebagai struktur jembatan gantung dengan bentuk bentang war bebas atau *side span fress*, jenis Jembatan gantung tanpa pengaku. Jembatan ini memiliki dua kabel utama (*main suspension cable*) dan kabel penghubung (*vertical suspension*) sebagai penghubung antara kabel utama dengan gelagar. Jembatan memiliki gelagar berupa balok-balok kayu yang berjumlah 264 balok.

Berdasarkan sejarahnya, pada tahun 1948, jembatan ini pernah dihancurkan oleh pejuang Indonesia untuk menghambat perjalanan tentara Belanda masuk ke wilayah Yogyakarta lewat Kalibawang. Bagian yang disisakan hanya *tower* disisi ujung barat dan timur jembatan. Sehingga dengan diputusnya akses melalui Jembatan Duwet, maka akses penduduk untuk menyebrang sungai dengan menggunakan rakit (Tashadi, dkk., 1992: 132). Pada tahun 1959, oleh Sri Sultan Hamengku Buwono IX, dilakukan rekonstruksi

Tampilan Jembatan Bantar pada tahun 1935 yang dapat dilewati kendaraan roda empat
Sumber: KITLV, 1935



Tampilan Jembatan Bantar pada tahun 1930an
Sumber: <https://jejakkolonial.blogspot.com/2021> diakses pada September 2025

jembatan dan diresmikan pada tahun 1960. Hal tersebut tercatat dari inskripsi yang terletak di ujung selatan jembatan yang bertuliskan "Bangunan Djembt Duwet 25 Juni 1960".

Pada tahun 2008, jembatan Duwet pernah menggunakan aspal sebagai bagian dari gelagar. Pada tahun 2015, terjadi rehabilitasi fisik meliputi penggantian gelagar jembatan yang dikembalikan ke aslinya dengan menggunakan balok kayu, penggantian mur-baut, pengecatan, dan pemasangan tambatan angin dan wire pada jembatan. Kemudian, pada tahun 2016, dibangun tebing atau talud di sisi barat sebagai bentuk penguatan konstruksi jembatan. Tujuh tahun kemudian, pada tahun 2023, terjadi longsor pada bagian talud, sehingga dikhawatirkan dapat mempengaruhi kekuatan jembatan, sehingga akses jembatan ditutup untuk waktu yang tidak dapat ditentukan menggunakan *water barrier*.

Namun, karena kebutuhan akses mobilitas yang dibutuhkan oleh warga masyarakat sekitar, *water barrier* sebagai portal dibuka kembali secara mandiri oleh warga masyarakat sekitar, meskipun berbahaya bagi keselamatan. Dalam hal ini, harapan kedepannya, untuk pelindungan Cagar Budaya dan keselamatan bagi masyarakat sekitar Jembatan Duwet, sebaiknya jembatan tidak difungsikan lagi. Sedangkan untuk kepentingan masyarakat sekitar, seyogyanya dapat dibangun jembatan penghubung baru sebagai kemudahan akses mobilitas bagi masyarakat sekitar.

Sumber Bacaan

Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 171/KEP/2021 tentang Penetapan Jembatan Gantung Bantar sebagai Struktur Cagar Budaya Peringkat Provinsi

Keputusan Bupati Kulon Progo Nomor 586/A/2018 tentang Jembatan Duwet sebagai Cagar Budaya Daerah

Nurrachman, Yopi Faisal. 2019. TA: *Kajian Perbandingan Perencanaan Jembatan Rangka Canai Dingin Pejalan Kaki Berdasarkan Eurocode 3 dan SNI*. Skripsi thesis, Institut Teknologi Nasional.

Supriyadi, Bambang dan Muntohar, Agus S., 2007. *Jembatan*. Yogyakarta: Beta Offset.

Tashadi, dkk. 1992. *Peranan Desa dalam Perjuangan Kemerdekaan: Studi Kasus Keterlibatan Beberapa Desa di Daerah Istimewa Yogyakarta Periode 1945-1949*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional.

Sumber dari laman internet:

<https://jejakkolonial.blogspot.com/2021/09/Menyeberang-Masa-Lalu-Dua-Jembatan-Tua-di-Sungai-Progo-Jembatan-Bantar-dan-Jembatan-Beling.html>, diakses pada September 2025.



Fildza Sheearty N. S. merupakan salah satu alumni dari Jurusan Arkeologi di Universitas Gadjah Mada. Saat ini tergabung dalam Tim Penyiaip Naskah Rekomendasi TACB Kab. Kulon Progo. Selain menjadi Tim Penyiaip Naskah Rekomendasi TACB Kab. Kulon Progo, ia juga aktif sebagai Asisten Pendamping Pemugaran di Dinas Kebudayaan (Kundha Kabudayan) D.I Yogyakarta.

Edisi Sebelumnya:



JOGJA Heritage TRACK

Info & reservasi

WA - 0895-1245-8744 / 0838-6996-8896
atau kunjungi

www.jogjaheritage.com



9 772502 156028

JOGJA Heritage CYCLING