

**PENGARUH PERKERETAAPIAN DI JAWA BARAT  
PADA MASA KOLONIAL**

**Rachmat Susatya**

**Bandung**

**2008**

## **KATA PENGANTAR**

Transportasi merupakan salah satu sarana sarana yang sangat vital bagi suatu masyarakat untuk dapat mengembangkan dan memajukan diri. Masyarakat yang semakin maju, membutuhkan sarana yang semakin maju, cepat, nyaman, dan bersifat masal. Transportasi tradisional yang ada di Hindia Belanda (Indonesia) sebelum kolonisasi Belanda umumnya masih sangat tertinggal, karena hanya digerakkan oleh tenaga manusia atau hewan.

Masuknya Pemerintah Kolonial Hindia Belanda di Indonesia, khususnya masuknya modal asing yang bergerak dalam sektor perkebunan tebu dengan pabrik gulanya, telah membawa perubahan mendasar bagi roda transportasi di Indonesia. Pemilik pabrik gula dengan perkebunan besar tebunya, telah merasakan kesulitannya dalam mengangkut produksi tebu (gula) dengan skala yang besar. Keterbatasan sarana transportasi yang ada waktu itu, sudah barang tentu sangat berpengaruh besar terhadap distribusinya. Oleh sebab itu, pemilik pabrik gula merasa perlu untuk mendatangkan alat transportasi modern yang mempunyai daya angkut besar yang sudah mereka kenal, yakni kereta api.

Kereta api di Indonesia, pertama kali dipergunakan oleh pabrik gula di Pantai Utara Jawa, yang menghubungkan antara Semarang dan Juwana. Karena daerah tersebut banyak terdapat perkebunan besar tebu dengan pabrik gulanya. Sedangkan di wilayah Jawa Barat, baru dibangun jalur jalan kereta api, setelah terlebih dahulu dibangun jalur kereta api dari Jakarta (Batavia) ke Bogor; baru kemudian diperpanjang sampai ke berbagai daerah di Jawa Barat.

Buku “Pengaruh Perkeretaapian di Jawa Barat pada masa kolonial” ini dimaksudkan untuk dapat memberikan pemahaman yang lebih baik, mengenai perkeretaapian di Jawa, khususnya Jawa Barat. Sudah barang tentu tulisan ini masih banyak kekurangannya, namun demikian semoga tulisan ini dapat menjadi pendorong bagi penulis lain untuk lebih menyempurnakannya. Atas kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaannya, penulis ucapkan terima kasih.

Bandung Awal Tahun 2008

Penulis

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	i
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	iv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
<b>BAB II GAMBARAN UMUM PERKERETAAPIAN DI JAWA</b> .....	3
2.1 Tradisi Transportasi di Jawa.....	3
2.2 Latar Belakang Pembangunan Angkutan Kereta Api.....	6
2.3 Pembangunan Perkeretaapian di Jawa .....	10
<b>BAB III PEMBANGUNAN PERKERETAAPIAN DI JAWA BARAT</b> .....	16
3.1 Pembangunan Jalur Jalan kereta api Jakarta-Bogor.....	16
3.2 Pembangunan Jalur Lainnya di Jawa Barat.....	22
<b>BAB IV PENGARUH PERKERETAAPIAN DI JAWA BARAT</b> .....	29
3.1 Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat .....	29
3.1 Pengaruhnya terhadap Perkembangan Dan Pembangunan Kota.....	36
<b>BAB V KESIMPULAN</b> .....	39
<b>DAFTAR SUMBER</b> .....	43

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel I	Pengangkutan Kereta Api Selama Empat Bulan Pertama Tahun 1871 ..... 21
Tabel II	Keuntungan yang Diperoleh Perusahaan dari Tahun 1873-1899..... 22
Tabel III	Angka Tahunan Pertumbuhan Penduduk dan Penyebarannya Se-Karesidenan Semarang dari Tahun 1837-1845 dalam Kabupaten atau Kawedanan..... 32
Tabel IV	Upah Harian Pembangunan Jalan Utama Kereta Api di Daerah Semarang dan Upah pada Industri Gula pada Tahun 1864 dan Tahun 1869 Setiap Orang Setiap Harinya ..... 34

## **BAB I PENDAHULUAN**

Transportasi atau pengangkutan merupakan bagian vital dari kehidupan manusia, karena transportasi merupakan sarana dan pasarana penting yang menjamin kelancaran hidup manusia. Dari dulu sampai sekarang transportasi erat kaitannya dengan kemajuan teknologi manusia selalu membawa perubahan penting bagi kemajuan transportasinya. Bertambah majunya sarana dan pra sarana transportasi, membawa kemajuan pula dalam berbagai kehidupan manusia. Sebab, bertambah majunya sarana transportasi membawa dampak penting bagi terjadinya mobilitas sosial masyarakatnya.

Pada mulanya manusia masih menggunakan alat transportasi yang sangat sederhana, kesederhanaan alat transportasi ini sejalan dengan kesederhanaan kebutuhan hidupnya, dan kesederhanaan hidupnya menunjukkan pula kesederhanaan penge-

tahuannya. Alat transportasi seperti: gerobak, pedati, dan lain-lain yang ditarik binatang, kapal layar, dan alat transportasi tradisional lainnya semakin lama tidak lagi dapat memenuhi kebutuhan manusia akan alat transportasi yang dimilikinya. Dengan bertambah majunya kebutuhan dan pengetahuan manusia, maka semakin maju pula alat transportasi yang dibutuhkannya, sehingga berbagai penemuan baru dalam bidang transportasi ini. Alat transportasi yang jenis maupun jumlahnya semula hanya terdiri dari beberapa buah saja, semakin lama semakin bertambah banyak. Alat transportasi bukan saja ada di darat dan laut saja, tetapi kemudian juga ditemukan alat transportasi udara yang dikenal dengan pesawat terbang.

Penemuan tenaga uap yang kemudian dipergunakan juga dalam pengembangan sarana transportasi, seperti kereta api, kapal, dan lain-lain, telah membawa sumbangan yang berarti bagi kemajuan selanjutnya. Pada paruh kedua abad ke-19, alat transportasi, terutama transportasi darat, mengalami perubahan secara besar-besaran setelah dipergunakannya alat transportasi "modern", yakni kereta api. Kereta api di Jawa pertama kali ada di Jawa Tengah, yang menghubungkan antar kota Semarang-Vorstenlanden. Transportasi kereta api yang diterapkan di Jawa merupakan hasil dari terjadinya Revolusi Industri di Eropa. Penggunaan transportasi kereta api di Jawa telah mampu menembus berbagai halangan dan hambatan geografis maupun hambatan teknis lainnya, dan

mampu melayani kebutuhan transportasi dengan lebih mudah, efisien dan efektif.

Mengingat pentingnya sarana dan prasarana transportasi kereta api di Indonesia, maka masalah transportasi ini sangat menarik untuk dikaji. Transportasi kereta api di Jawa Barat, seperti halnya di wilayah lain di Jawa, tumbuh berkembangnya terutama disebabkan oleh karena adanya kebutuhan yang semakin besar akan alat transportasi produksi pertanian, terutama kopi, teh, dan kina. Transportasi kereta api yang pada zaman dahulu sempat menjadi "primadona" angkutan darat, ternyata sekarang justru mengalami kemunduran. Untuk itu perlu dikaji sejauh mana peranan kereta api pada masa lalu, sehingga dapat diperoleh gambaran tentang kelebihan dan kekurangannya, yang selanjutnya dapat dimanfaatkan untuk kepentingan masa kini.



## **BAB II GAMBARAN UMUM PERKERETAAPIAN DI JAWA**

Sudah berabad lamanya transportasi barang atau orang dilakukan di Indonesia. Dari berbagai sumber yang ditemukan membuktikan bahwa bangsa Indonesia sudah mempergunakan berbagai jenis alat angkut, baik barang maupun orang. Transportasi dari satu tempat ke tempat lainnya dapat berjalan dengan lancar, karena adanya sarana dan prasarana transportasi. Sarana transportasi yang biasa dilakukan di Indonesia, khususnya Jawa, ialah transportasi sungai. Menurut Scricke, sungaisungai pada waktu itu merupakan urat nadi transportasi barang maupun orang. Sarana angkutan sungai biasanya menggunakan perahu, yang sampai sekarang transportasi ini masih juga berlangsung.

Di Jawa, sungai-sungai yang baik untuk pelayaran antara lain Bengawan Solo, Kali Juwana, Kali Bodri, Kali Cilung, Kali Cisadane, Kali Citanduy. Kali Citanduy yang menghubungkan Kalipucang di Jawa Tengah bagian selatan, sampai sekarang masih dilakukan, bahkan menjadi daya tarik wisatawan lokal maupun mancanegara (Pikiran Rakyat 2 Juli 1990:4).

Selain transportasi sungai, transportasi juga dilakukan melalui darat. Transportasi darat ini masih sukar dilakukan, karena pada waktu itu jalan-jalan umumnya belum memadai. Pada mulanya pengangkutan barang biasa dipikul, tetapi lambat laun mulai ditinggalkan karena dianggap kurang memadai<sup>1</sup>. Meningkatnya jumlah kebutuhan manusia, mengakibatkan semakin meningkatnya jumlah barang yang harus dibawa. Akibat lebih lanjut dari meningkatnya jumlah arus barang, mengakibatkan diperlukannya alat angkut yang mampu membawa barang dalam jumlah yang lebih besar. Maka untuk memenuhi jumlah kebutuhan tersebut, muncullah alat baru yang ditarik kerbau atau sapi (Suhono dan Sugijanto Padmo, 1983: 19). Jalan-jalan kemudian dibuat, sekalipun masih sederhana. Alat transportasi yang ditarik hewan ini di

---

<sup>1</sup> Di Beberapa daerah di Jawa bagian selatan, terutama di Kecamatan Sindangbarang (Cianjur Selatan) yang memiliki medan yang cukup berat, sampai sekarang juga masih banyak dilakukan pengangkutan barang dipikul.

berbagai daerah memiliki sebutan yang berbeda. Ada yang disebut *gerobak* atau *cikar* yang ditarik kerbau atau sapi, yang biasanya dipergunakan untuk mengangkut barang dan sampai sekarang juga masih banyak dilakukan diberbagai daerah. Alat angkut penumpang yang ditarik hewan, biasanya kuda, disebut *delman*, *andong*, *sado*, *dokar*, kereta dan sebagainya.

Keadaan transportasi di Jawa ini mengalami perubahan yang mendasar setelah Daendels yang pada waktu itu menjadi Gubernur Jenderal di Hindia Belanda (1808-1811), memerintahkan pembuatan jalan raya yang menghubungkan daerah-daerah di Jawa bagian utara, dari Anyer di ujung barat pulau Jawa, sampai Banyuwangi di sebelah timur pulau Jawa. Jalan ini kemudian dikenal dengan nama jalan raya pos (*Grote Postweg*). Jalan raya ini terutama untuk memperlancar angkutan militer guna mempertahankan pulau Jawa dari serangan Inggris. Akan tetapi kemudian juga sangat penting untuk keperluan angkutan barang maupun orang, sehingga mobilitas sosial penduduk pulau Jawa semakin meningkat.

Di sepanjang jalan raya itu ditempatkan dinas kereta. Antara Jakarta dengan Surabaya didirikan 12 pesanggrahan, tempat para pejabat dan pengikutnya beristirahat. Selain itu juga dibuat 126 buah stasiun untuk kereta, dan 51 stasiun untuk kuda (Polak, 1962:14-15). Semua

bangunan itu dikerjakan oleh rakyat yang bekerja sebagai tenaga rodi. Kereta-kereta kudanya disediakan oleh para bupati, dan kepada personalnya diberikan bayaran dari sawah sawah rakyat.

Di samping mempunyai arti militer, sosial dan ekonomi, jalan ini juga mempunyai arti politik, yakni memperlancar roda pemerintahan. Sebab pertumbuhan komunikasi mampu meningkatkan proses integrasi antara pemerintah pusat dengan daerah.

Pada masa Raffles, dari jalan itu dibangun jalan-jalan simpang ke pedalaman. Pembuatan jalan-jalan ini berlangsung terus sejalan dengan pertumbuhan perkebunan besar di daerah pedalaman. Di Jawa Barat, perkebunan besar yang utama adalah perkebunan kopi, sedangkan di Jawa Tengah adalah perkebunan tebu dengan industri gulanya. Seiring dengan semakin pesatnya produksi perkebunan itu, maka di beberapa daerah disediakan gudang-gudang penyimpanan, khususnya di kota-kota pelabuhan seperti Jakarta, Semarang, dan Surabaya. Untuk Daerah Jawa Barat, pada umumnya produk pertanian itu diangkut melalui pelabuhan di kota Jakarta yang selanjutnya diekspor ke negara-negara Eropa.

Pembangunan jalan ini mengalami kemajuan pesat pada dasawarsa kedua abad ke-19, karena banyaknya kebutuhan yang harus diangkut dari dan ke pabrik dan perkebunan

yang ada. Jalan-jalan yang dibangun, pada umumnya dilakukan oleh pemilik perkebunan besar guna mengangkut produk pertanian mereka. Bahkan, pemilik pabrik dengan perkebunan yang ada besarnya juga menyediakan alat transportasi yang ditarik oleh tenaga hewan. Di Kabupaten Kendal Kasidanan Semarang, bahkan pemilik pabrik gula menyerahkan binatang penariknya kepada beberapa orang penduduk setempat dengan sistem angsuran. Dengan cara ini, maka kemudian banyak penduduk yang memiliki usaha angkutan yang ditarik oleh tenaga hewan (Susatyo, 1989: 166-171).

Pembuatan jalan yang semula dikerjakan oleh tenaga kerja wajib, dengan semakin berkembangnya perkebunan besar ini, lambat laun diganti dengan tenaga kerja upah. Sampai akhir abad ke-19 jaringan jalan di Jawa mencapai panjang kurang lebih 20.000 kilometer. Selain itu, terdapat 250 buah jembatan kecil, dan kurang lebih 10.000 buah jembatan besi (Sutarma, 1988, hlm. 14), yang sangat penting artinya bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat.

Di daerah pegunungan, pengangkutan barang dirasakan sangat susah. Pengangkutan barang dengan *Gerobak* atau cikar ongkosnya sangat mahal. Oleh karena itu harga barang menjadi mahal dan hal ini secara langsung maupun tidak, juga mengakibatkan semakin

naiknya upah tenaga kerja. Orang-orang yang bepergian jauh menggunakan kereta pos yang ditarik kuda, namun yang bepergian dekat biasanya cukup menggunakan pedati atau *cikar*.

## 2.2 Latar Belakang Pembangunan Angkutan Kereta Api

Lalu-lintas angkutan barang dan penumpang ini semakin meningkat akibat diterapkannya Sistem Tanam Paksa. Banyak pabrik dan perkebunan besar tumbuh di daerah-daerah pedalaman. Semakin bertambahnya jumlah pabrik dan perkebunan besar ini, sudah barang tentu semakin meningkatkan jumlah produksinya, dan hal inilah salah satu faktor pendorong yang mendorong perlunya angkutan yang memadai.

Gula sebagai salah satu komoditi ekspor utama pada waktu itu, sangat memerlukan pengangkutan yang lebih cepat dan aman. Padahal sarana dan prasarana angkutan pada waktu itu masih dirasakan kurang memenuhi kebutuhan. Di daerah-daerah perkebunan tebu, pada umumnya sarana dan prasarana transportasinya sangat buruk. Jalan-jalan terdiri dari jalan tanah yang diperkeras dengan batu, sehingga apabila musim hujan jalannya becek dan berlumpur.

Selain sarana transportasi tebu, sarana transportasi kopi pun belum memadai. Pengangkutan kopi dari Priangan ke pelabuhan

Jakarta, atau dari Kedu, Surakarta, dan Yogyakarta ke pelabuhan Semarang, sering terlambat. Kapal-kapal yang akan mengangkut kopi untuk diekspor, sering menunggu lama dipelabuhan. Sebaliknya, kopi-kopi di gudang penampungan di daerah pedalaman maupun di gudang-gudang pelabuhan mutunya turun karena harus menunggu lama sehingga sering berjamur. Alat transportasi kopi pada waktu itu, masih sama dengan yang digunakan untuk mengangkut gula, yakni menggunakan gerobak. Akan tetapi ada juga yang mengangkut gula dari pabrik ke gudang di pelabuhan dengan mempergunakan perahu, seperti yang terjadi di Kabupaten Kendal. Di daerah ini pabrik-pabrik gulanya berada di daerah pantai dan memiliki sungai yang cukup baik untuk pelayaran, sehingga pengangkutan gulanya dilakukan melalui sungai yang selanjutnya dibawa ke pelabuhan Semarang yang letaknya sekitar 30 kilometer dari lokasi pabrik (Susatyo, 1989: 166).

Pada tahun 1840 keadaan transportasi di Jawa sempat mengkhawatirkan, karena banyak sapi dan kerbau yang mati akibat menarik beban melebihi kemampuannya dan terlalu jauhnya jarak yang harus ditempuh. Sebagai konsekuensinya, harga sapi naik dengan drastis, juga dengan semakin meningkatnya biaya transportasi. Pada tahun 1833 ongkos angkut satu pikul kopi dari Kedu ke Semarang hanya

F 3,3. Banyaknya sapi dan kerbau yang mati serta naiknya ongkos transportasi tersebut, jelas hanya berpengaruh terhadap kelancaran pengangkutan pada waktu itu (Sutarma, 1988: 18).

Menghadapi kenyataan ini, pemerintah Hindia-Belanda tidak tinggal diam. Ia meminta bantuan kepada menteri urusan penjajahan untuk mengatasi masalah transportasi ini. Atas permintaan itu, menteri urusan jajahan, J.C. Baud mendatangkan 40 ekor untadari Teneriffe (sebuah kota di pinggir Afrika Barat) dan sejumlah keledai ke Jawa. Binatang-binatang tersebut dimaksudkan sebagai penarik kereta. Selain mendatangkan unta dan keledai, Baud juga mendatangkan 20 buah roda-roda bergerigi ke Jawa, lengkap dengan rel-relnya (Sutarma, 1988: 19).

Usaha Baud ini banyak mengalami kegagalan, karena unta dan keledai yang didatangkannya semuanya mati, karena selain tidak cocok dengan iklim Indonesia, juga beban yang diangkutnya melebihi kemampuannya. Menghadapi kenyataan ini, akhirnya Baud memutuskan untuk membuat jalan kereta api yang ditarik kerbau, sapi atau kuda. Akan tetapi usahanya ini pun mengalami kegagalan, karena banyak sapi, kerbau atau kuda yang mati. Sementara itu barang-barang yang harus diangkut dari gudang-gudang di



pedalaman semakin menumpuk, karena tidak cepat diangkut.

Sehubungan dengan kesulitan angkutan barang ini, maka pada tanggal 15 Agustus 1840, Kolonel Jhr. Van der Wijk mengajukan *memo* kepada pemerintah Hindia Belanda, untuk membangun jaringan jalan kereta api. Dengan memasang jalur kereta api sepanjang pulau Jawa akan sangat menguntungkan baik dari segi ekonomi maupun segi militer. Jalur kereta api yang diusulkannya ini, akan membentang dari Surabaya melalui Surakarta, Yogyakarta, dan Bandung, terus ke Jakarta. Sebagai seorang militer, Wijk memandang perlu pembangunan kereta api untuk pertahanan. Ia mengajukan rencana ini sehubungan dengan masih banyaknya pemberontakan yang dilakukan oleh bangsa Indonesia, khususnya di Jawa. Kemungkinan lain ialah adanya trauma dari perang Diponegoro yang sempat merepotkan militer dan membobolkan keuangan Belanda. Usul Wijk ini mendapat dukungan dari J. Trom sebagai insinyur kepala bagian pengairan dan pembangunan yang menyarankan agar dibuatnya jalan kereta api dari Surabaya ke Cilacap (Sutarma, 1988:21).

Sehubungan dengan adanya usul Wijk, maka dikeluarkanlah *Koninklijk Besluit* (Surat Keputusan Raja) tertanggal, 28 Mei 1842 No. 270 yang menyatakan akan dibuatnya jalan kereta api dari besi, dari Semarang ke Kedu

dan Yogyakarta-Surakarta untuk pengembangan transportasi (Reitsma, 1828: 7 dan Jellema, 1928: 10). Pemasangan rel diusahakan agar dapat dilalui dari dua jurusan. Keputusan ini ternyata hanya surat penetapan belaka, sebab tidak pernah dilaksanakan. Hal ini patut disayangkan, mengingat beberapa perusahaan swasta ada yang sanggup untuk mengerjakan dan mengusahakan pembuatan jalan kereta api di Jawa (Sutarma, 1988:21).

Pada tahun 1846, Gubernur Jeneral Rochussen mengusulkan kepada pemerintah di negeri Belanda, agar menolak semua permohonan swasta yang bermaksud membangun jaringan jalan kereta api di Jawa. Ia bahkan meminta disediakan uang sebanyak F 2,5 juta untuk pemasangan rel kereta api dari Jakarta ke Bogor. Bertentangan dengan usul ini, pada tahun 1851 Gubernur Jeneral A. J. Dujmaer van Twist meminta konsesi pembuatan jalur kereta api kepada pihak swasta. Permintaan Twist disetujui dengan suara bulat oleh parlemen Belanda. Pada tahun 1852 keluarlah *Koninklijk Besluit* tertanggal 31 Oktober 1852 H22 (Ind. Stblt. 1853 No. 4) yang mengatakan bahwa diperbolehkan bagi pengusaha-pengusaha swasta Belanda untuk mendapatkan konsesi atau izin membuat jalan kereta api di Jawa (Sutarma, 1988: 22). Akan tetapi kenyataannya keputusan raja ini belum menjamin dilaksanakannya pembangunan jalur

kereta api di Jawa dalam waktu yang singkat. Hal ini disebabkan adanya ~~agar~~ pertentangan yang timbul sehubungan dengan rencana tersebut.

### 2.3 Pembangunan Perkeretaapian di Jawa

Sekalipun usaha untuk membangun jaringan jalan kereta api pernah mengalami kegagalan, tetapi mengingat ~~masin~~ mendesaknya kebutuhan akan alat transportasi yang semakin baik, maka pada tahun 1864 dimulailah pembangunan jalan kereta api di Jawa. Pembangunan jalan kereta api ini sangat penting artinya bagi perkembangan transportasi di Indonesia, khususnya di Jawa.

Jaringan jalan kereta api ini berhasil dibangun berkat ~~kegigihan~~ keigihan kalangan swasta Belanda yang memiliki perkebunan ataupun pabrik pengolahannya untuk memenuhi kepentingan usahanya. Dengan ~~erakin~~ erakin meningkatnya sarana dan ~~pasar~~ pasar transportasi di Indonesia, khususnya Jawa, maka semakin banyak pula kalangan swasta Belanda yang menanamkan modalnya di Indonesia. Hal ini sudah ~~baru~~ tentu semakin meningkatkan jumlah ~~ke~~ komoditi ekspor dan frekuensi transportasi di dalam negeri, maupun transportasi dari dan ke luar negeri.

Keberhasilan agribisnis<sup>2</sup> di Hindia Belanda semakin Merangsang pemilik modal untuk memperoleh konsesi guna membangun dan mengeksploitasi jaringan jalan kereta api, khususnya di Jawa. Pada tahun 1862 sebuah permohonan konsesi diterima. Permohonan itu diajukan oleh W. Poolman Cs. Poolman Cs mendapat konsesi untuk memasang dan mengeksploitasi jaringan jalan kereta api dari Semarang ke Surakarta dan Yogyakarta (*Semarang – Vorstenlanden*). Konsesi ini diberikan oleh pemerintah Hindia-Belanda melalui keputusan Gubernur Jenderal (*Gubernementsbesluit*) tertanggal 28 Agustus 1862 No. 1. Dua tahun kemudian, yakni tanggal, 27 Mei 1864 Poolman Cs kembali mendapatkan konsesi untuk memasang dan mengeksploitasi jalan kereta api dari Jakarta-Bogor. Konsesi pertama (1862) Poolman Cs telah dimaafkannya untuk mendirikan sebuah perusahaan kereta api pada tahun 1863. Perusahaan itu bernama

---

<sup>2</sup> Yang dimaksud agribisnis ialah suatu kesatuan kegiatan usaha yang meliputi salah satu atau keseluruhan dari mata rantai produksi, pengolahan hasil produksi dan pemasaran, yang ada hubungannya dengan pertanian dalam artian yang luas. Yang dimaksud dengan “ada hubungannya dengan pertanian dalam arti yang luas”, adalah kegiatan usaha yang menunjang pertanian dan kegiatan usaha yang menunjang pertanian. Lihat Lincoln Arsyad et. Al., “Agribisnis, suatu pilihan bagi upaya peningkatan Produksi Non-Migas di Indonesia, dalam *Agro Ekonomika*, no. 23 Tahun XVI, Desember 1985, hlm. 23.

*Naamlooze Venootschap de Nederlandsche Spoorweg Maatschappij*, atau disingkat N.V. NISM (Sutarma, 1988:25).

Pelaksanaan pembangunan jaringan jalan kereta api ini baru dapat dilaksanakan pada tanggal, 7 juni 1864, yang diawali dengan pencangkulan pertama oleh Gubernur Jenderal Sloet van der Beele di Semarang. Mengingat sarana dan prasarana yang untuk pembuatan jalur jalan ini masih sangat sederhana, ditambah lagi dengan keadaan medan yang cukup berat, maka pembangunannya berjalan lambat. Pada tahun 1867 baru selesai dibangun jalur jalan Semarang-Tanggung sepanjang 25 kilometer, dan pada tahun itu juga jalur tersebut dibuka untuk umum. Pada tahun yang sama telah selesai pula jalur Jakarta-Bogor yang dibangun sejak tahun 1869 (PNKA, 1970: 21-22, Oegema, 1982: 15).

Dalam pelaksanaan pengelolaannya ternyata banyak mengalami berbagai kesulitan, terutama menyangkut masalah keuangan. Kesulitan yang menimpa NISM ini berpengaruh besar terhadap pengusaha lain yang berminat menanamkan modalnya pada usaha perkeretaapian di Jawa khususnya. Hal ini mengakibatkan keresahan di kalangan pemerintah, karena pemerintah juga sangat berkepentingan dengan adanya jalur kereta api. Oleh karena itu pemerintah berusaha mendesak pihak swasta untuk diajak segan-

segaran mengikuti jejak NISM, akan tetapi seruan ini kurang mendapat seruan positif.

Karena tanggapan dari pihak swasta kurang begitu menggembirakan, maka terpaksa pihak pemerintah mengambil keputusan untuk membangun sendiri jalur kereta api. Pada tahun 1875 pemerintah menetapkan membangun jalur jalan kereta api Surabaya-Pasuruan Malang. Pembangunan jalur kereta api milik pemerintah ini ditetapkan pada tanggal 6 April 1875. pengerjaannya diserahkan kepada kolonel Tituler David Marschalk. Pada tanggal, 16 Mei 1878 jalan kereta api pemerintah yang pertama itu, ialah jalur jalan Surabaya Pasuruan sudah dibuka untuk umum oleh Gubernur Jenderal J.W. van Lanberge. Selanjutnya, pada tanggal, 20 Juli 1879 jalur Surabaya – Pasuruan - Malang selesai seluruhnya. Jalan kereta api ini merupakan jalur jalan yang dibangun oleh perusahaan kereta api pemerintah atau negara yang disebut *Staatsspoorwegen* atau SS. Pembangunannya menghabiskan biaya sebesar f ,59 juta (Sutarma, 1988: 27).

Di karesidenan Semarang, lalu lintas kereta api dan trem seluruhnya ditangani oleh perusahaan kereta api Hindia-Belanda atau *Nederlandch Indische Spoorwegmaatschpij* (NIS) sebagai induk, beserta cabangnya *Semarang-Cheribon Stootram-maatschpij* (SCS), dan *Semarang Joana Stootram-maatschpij* (SJS).

Perusahaan-perusahaan tersebut semuanya berada di Semarang, sedangkan jalur kereta api yang diselenggarakannya ialah:

1. SCS, yang menghubungkan Semarang dengan Cirebon dengan cabang-cabangnya ke Kendal. Melalui jalan kereta api ini, Semarang-Batavia (Jakarta) dapat dicapai dalam jangka waktu sekitar 8 jam.
2. NIS, yang menghubungkan Semarang dengan Surabaya, melalui Gundi dan Cepu. Jarak Semarang Surabaya ini dapat ditempuh sekitar 7 jam.
3. NIS, yang menghubungkan Semarang dengan Surakarta dan Yogyakarta, melalui Kedungjati.
4. NIS, Semarang-Kedungjati-Amabarawa-Magelang-Yogyakarta.
5. SJS, Semarang-Demak-Kudus-Pati-Rembang (Memori Residen Semarang, 1977: XLIX)

SJS mengusahakan pembuatan jalan kereta api *em* atau *Stoomtram* yang berkecepatan di bawah 37 mil per jam, sedangkan pembuatannya dimulai tahun 1881 dan selesai tahun 1882. tahun-tahun tersebut juga merupakan perluasan pembuatan jalur-jalur jalan kereta api, misalnya pembuatan

trayek ke Mayong tahun 1887, trayek Demak Blora tahun 1894. pada tahun 1889, NIS mendirikan angkutan tram di dalam kota, dan pusat dari NIS ialah stasiun aTwang, dan dimaksudkan sebagai stasiun pusat dari semua kereta api dari dan ke Semarang. Stasiun NIS lainnya ialah stasiun Poncol, sedangkan kantor pusat SJS terletak di jalan M. Thamrin sekarang (Kasmadi dan Wiyono, 1985: 60-61).

Pemberian konsesi kepada SJS segera diikuti oleh pemberian konsesi kepada perusahaan-perusahaan trem dan kereta api lainnya, seperti *Batasche Ooster Spoorwegmaatschapij* (BOS) yang pada tahun 1884 membangun jalan tram dari Jakarta ke Bekasi melalui Pasar Senen dan Jatinegara; *Javashe Spoorwegmaatschapij* (JSm) yang pada tahun 1886 membangun jalan kereta api Tegal-Balapulang; *Poerwadadi-Goendih Stoomtram-gmaatschapij* (PGSM) yang muncul pada tahun 1893 setelah konsesinya dibeli oleh SJS pada tahun 1892. *Oost-Java Stoomtrammaatschapij* (OJS) yang membangun jalur jam tram sepanjang 13 kilometer dalam kota Surabaya dan 42 kilometer untuk jalur Djokerto-Ngoro-Dinoyo; *Nederlandsch-Indische Tramwegmaatschapij* (NITM) yang membangun jalur jalan tram dalam kota Jakarta sepanjang 13 kilometer; *Pasoeroean Stoomtram Maatschapij* (PS SM) dan *Solosche Tramweg Maatschapij* (SOTM) yang membangun jalur jam tram



untuk kota Solo (Surakarta) dan sekitarnya (Susilowati, 1984: 28).

*Bataviashe Stoomtram Maatschapij* (BETM) mendapat konsesi pada tahun 1893, *Probolinggo Stoomtram Maatschapij* (PBSM) mendapat konsesi tahun 1894. *Mojokerto Stoomtram Maatschapij* (BDSM) mendapat konsesi tahun 1896; *Madoera Stoomtram Maatschapij* mendapat konsesi tahun 1896. *Malang Stoomtram Maatschapij* (MS) mendapat konsesi tahun 1901, yang sampai pada tahun 1901 untuk seluruh Indonesia terdapat 18 perusahaan kereta api pemerintah. Ini merupakan uatut perkembangan yang sangat pesat sehingga transportasi di Jawa yang semula mendapat banyak hambatan, sekarang dapat berjalan dengan lancar (Sutarma, 1988: 29).

### **BAB III**

## **PEMBANGUNAN PERKERETAAPIAN DI JAWA BARAT**

### **3.1 Pembangunan Jalur Jalan Kereta Api Jakarta- Bogor**

Sebelum diselenggarakannya jalur jalan kereta api Jakarta-Bogor, tradisi transportasi di Jawa Barat sudah pula dilakukan, sekalipun menggunakan sarana dan prasarana yang sangat sederhana. Transportasi yang ada pada waktu itu, yang juga merupakan transportasi yang umum ada di berbagai daerah di Indonesia, adalah transportasi sungai. Jawa Barat memiliki banyak sungai yang waktu itu masih sangat baik untuk transportasi, sungai-sungai itu antara lain: Ciliwung, Citanduy, Cisadane, dan lain-lain. Dari hulu sungai Ciliwung barang-barang dagangan dibawa menuju kota-kota pelabuhan di Pantai Utara Jawa Barat, terutama Jakarta. Di kota pelabuhan ini barang dengan ditukarbelikan dengan barang kebutuhan lainnya, yang selanjutnya diangkut dengan perahu ke daerah pedalaman.

Selain Ciliwung, sungai lain yang biasa dipergunakan untuk transportasi adalah sungai Citanduy dan sungai Cisadane. Bahkan sampai sekarang pun sungai

Citanduy masih "baik" untuk transportasi di Jawa Barat bagian selatan. Jalur yang sampai sekarang masih layak dipergunakan untuk kepentingan transportasi, adalah jalur Kalipuncang-Cilacap, yang diselenggarakan secara reguler untuk pengangkutan barang maupun orang. Selain transportasi sungai, transportasi darat pun sudah ada. Transportasi darat masih sangat sulit dilakukan, mengingat sarana dan prasarana angkutannya masih sangat sederhana, apalagi daerahnya yang bergunung dan banyak dilalui sungai.

Pada masa kompeni hubungan Jakarta-Bogor pada umumnya juga dilakukan melalui darat, sekalipun melalui jalan tanah, bahkan juga jalan setapak. Perjalanan Jakarta-Bogor pada waktu itu dapat memakan waktu sampai dua hari, rata-rata 8,5 jam seharusnya. Perubahan dalam bidang transportasi darat ini mengalami kemajuan pesat, sejalan dengan semakin bertambah banyaknya hasil produksi perkebunan Jawa Barat, terutama kopi. Panen kopi memberikan hasil cukup berlebih sehingga memerlukan alat transportasi yang cepat agar segera sampai ke gudang pelabuhan di Jakarta. Untuk memenuhi kebutuhan alat transportasi inilah, maka muncul alat transportasi "baru" yang ditarik kerbau atau sapi (Suhartono dan Sugijanto, 1983: 27). Jalan-jalanpun diperlebar dan diperkeras supaya dapat dilalui kendaraan tersebut, sehingga lebih baik dan lebih cepat. Gerobak yang ditarik kerbau atau sapi merupakan alat angkut yang sangat penting pada waktu itu. Selain pelebaran dan pengerasan jalan, juga dibangun jalan-jalan baru dan jembatan-jembatan baru yang menghubungkan kedua sisi (tepi) sungai.

Pada akhir abad ke-19 hubungan darat Jakarta-Bogor menjadi semakin baik dengan adanya alat transportasi baru, yaitu kereta api. Bila dibandingkan dengan kota Semarang, yang lebih dahulu memiliki alat

transportasi kereta api, maka dibuatnya jalan jalur kereta api Jakarta-Bogor ini terbilang agak tertinggal. Pembangunan jalan dan jalur kereta api ini tidak terjadi begitu saja, tetapi melalui proses panjang. Namun demikian, akhirnya disepakati untuk memberikan konsesi kepada NISM (*Nederlandch-Indische Spoorweg Maatschappij*) guna mendukung dan mengeksploitasi jalan kereta api dari Jakarta ke Bogor. Konsesi tersebut diberikan pada tahun 1864, berdasarkan keputusan Gubernur Jenderal (*Gubernementbesluit* atau GB) tanggal 27 Maret 1864 No. 1 dan tanggal 19 Juni 1865. Keputusan diperkuat lagi dengan keputusan raja (*Koninklijk Besluit* atau KB) tanggal 22 Juli 1868 (Sutama, 1988: 43).

Pemberian konsesi kepada NISMini dimungkinkan atas berbagai pertimbangan. Pertama, dilihat dari segi ekonomis dan finansial, jalan kereta api jalur Jakarta-Bogor akan dapat mengatasi kesulitan pengangkutan hasil bumi yang sangat laku dipasaran Eropa, seperti teh, kopi, kina, dan barang dagangan lainnya, dari daerah pedalaman terutama daerah Priangan, ke gudang-gudang di pelabuhan Jakarta. Kedua, dari segi politik, angkutan ini akan memperlancar komunikasi administrasi antara kedua daerah ini. Terlebih lagi setelah pada tahun 1808 kota Bogor secara resmi dijadikan sebagai kediaman Gubernur Jenderal. Jalur jalan kereta api Jakarta-Bogor ini dibuat sejak tahun 1869, dan baru dapat diselesaikan pada tahun 1873 (Susilowati, 1984: 30).

Dengan dibangunnya sarana dan prasarana perkeretaapian di Jawa ini, tidak berarti masalah transportasi sudah selesai. Ternyata pelaksanaannya masih diperlukan berbagai penyempurnaan, terutama yang berkaitan dengan pengelolaannya agar lebih efisien dan efektif. Ir. Staargaard yang pada tanggal, 15 Maret 1924 menjabat sebagai kepala inspektur, dengan seizin

pemerintah, mengadakan organisasi baru agar lebih efisien dan efektif, dengan dadakannya dua lingkungan eksploitasi Barat dan Timur ini dilakukan juga sehubungan dengan dibangunnya berbagai sarana dan prasarana jalan kereta api di berbagai daerah, baik di Jawa Timur, Jawa Tengah, dan kemudian Jawa Bata (Simeon, Tanpa Tahun: 39).

Dalam pemberian konsesi pembangunan dan pemasangan jalur kereta api Jakarta-Bogor, pemerintah tidak membebankan jaminan bung. Berbeda dengan yang diberikan pada jalur Semarang-*Vorstenlanden*. Dengan demikian, berarti jalan kereta api jalur Jakarta Bogor merupakan jalur yang kedua bagi NISM, setelah jalur Semarang-*Vorstenlanden*. Jalan kereta api ini juga merupakan jalur pertama untuk daerah Jawa Barat.

Pemasangan jalur jalan kereta api Jakarta-Bogor semula akan dimulai bersamaan dengan jalur Semarang-*Vorstenlanden*, namun karena ada berbagai hambatan akhirnya baru dimulai pada tahun 1869 berdasarkan surat permohonan tahun 1869, oleh Gubernur Jenderal dibuat beberapa perubahan. Dalam keputusan tanggal 10 September 1869 itu ditetapkan pula mengenai lebar tanah yang dipakai untuk rel. Untuk melengkapi keputusan itu maka tanggal 27 September 1869 ditetapkan lebar *spoor* atau lebar rel. Lebar *spoor* atau lebar rel, adalah jarak antara bagian dalam jalur besi (rel) yang satu dengan bagian dalam jalur rel lainnya. Karena keputusan menteri jajahan, de Waal menetapkan agar jalan kereta api di Jawa dibuat seperti di Norwegia, Australia, Canada, dan lain-lain negara. Maka atas keputusan itu, ditetapkan bahwa lebar *spoor* untuk jalan kereta api Jakarta-Bogor adalah 1067 milimeter, atau 0,4 meter; lebih kecil dari lebar jalan rel kereta api Semarang-*Vorstenlanden* yang dipakai dapat dihemat pula (Sutarma, 1988: 49).

Panjang jalur jalan kereta api Jakarta-Bogor secara keseluruhan adalah 58.506 meter. Jalur Jakarta-Bogor sendiri lebarnya 55.580 meter, ditambah jalur simpangan sepanjang 2.926 meter. Jalur simpang terdapat di dua tempat, yaitu simpangan ke Meester Cornelis (Jatinegara) sepanjang 1.058 meter (Verslag van den Raad van Beheer der NISM 1868-1870, 1870: 26).

Di sepanjang jalur jalan kereta api Jakarta-Bogor terdapat 15 stasiun. Stasiun Jakarta terletak di belakang Balai Kota, dekat dengan bendungan perahu-perahu bongkar muat. Antara Jakarta dengan pelabuhan (pasar ikan), dihubungkan dengan satu simpangan, dengan stasiunnya Kleine Boom, kurang lebih 3,3 kilometer dari stasiun Jakarta ke arah Utara. Di kota terdapat dua stasiun, satu di sebelah utara (dekat benteng), tidak jauh dari istana gubernur jenderal (sekarang istana merdeka) yang dinamakan Noorwijk (pintu air), terdapat stasiun kecil, yaitu stasiun sawah besar. Stasiun Jatinegara 5,5 kilometer dari stasiun Gambir-Jatinegara terdapat sebuah stasiun kecil, yaitu stasiun Pegangsaan. Stasiun lainnya adalah stasiun Pasarminggu, yang jauhnya 8,8 kilometer dari stasiun Jatinegara. Kemudian Lenteng Agung, 5,4 kilometer dari pasarminggu. Pondok Cina 4,4 kilometer dari Lenteng Agung. Depok 4,5 kilometer dari Pondok Cina. Citayam 5,1 kilometer dari Depok. Bojong Gedeh, 5,3 kilometer dari Citayam. Cilebut 4,3 kilometer dari Bojong Gedeh, dan terakhir stasiun Bogor 7,7 kilometer dari Cilebut (Verslag van den Raad Beheer der NISM 1873-1874, 1874: 32-33).

Dibukanya jalur jalan kereta api untuk umum, jumlah penumpangnya sangat banyak. Akan tetapi pada bulan-bulan berikutnya jumlah penumpangnya mengalami penurunan. Untuk jelasnya dapat dilihat dari tabel di bawah ini:

Bulan ke	Penumpang Seluruhnya	Penumpang /Hari	Jumlah Penumpang/ Kereta/Hari
I ( September)	35.740	2383	170
II ( Oktober )	45.091	1455	104
III(November)	26.758	892	64
IV (Desember)	22.015	710	51

Sumber: Sutarma, 1988: 58

Catatan: Bulan September hanya beroperasi selama 15 hari.

Berdasarkan data di atas, diperkirakan meluapnya jumlah penumpang pada bulan pertama ( September 1871), karena rasa ingin tahu dan rasa ingin menikmati jenis angkutan baru bagi mereka.

Jumlah Penumpang keseluruhan selama empat bulan pertama adalah 129.604 orang yang terdiri dari 4.964 orang penumpang kelas I (3,83%), 24.945 orang penumpang kelas II (19,24%), dan 99.713 orang penumpang kelas III (76,93%) ( Verslag van den Raad van Beheer der NISM 1871/72, 1872:22 ). Perbandingan jumlah tempat duduk yang tersedia dengan jumlah penumpang pada empat bulan pertama ( atau selama 107 hari, karena pada Bulan September 1871 hanya beroperasi selama 15 hari ), adalah sebagai berikut: 7,66:1 ( 7,66 tempat duduk banding 1 orang penumpang ), untuk kelas I. 4,45:1 untuk kelas II, dan 6,66:1 untuk kelas III. Kenyataan ini merupakan suatu hal yang tidak menguntungkan, karena masih banyak tempat duduk yang kosong, yang tentunya merugikan perusahaan yang mengelolanya (Sutarma, 1988: 60).

Kenyataan yang kurang menggemirakan tersebut di atas tidak berlangsung lama karena akibatnya kemudian angkutan kereta api dapat memberikan keuntungan yang cukup menggemirakan bagi perusahaan yang mengelolanya.

Untuk memperoleh gambaran mengenai besarnya keuntungan yang diperoleh perusahaan dari tahun ke tahun, dapat dilihat dari Tabel II. Dari data dalam tabel tersebut dapat diketahui besaran keuntungan yang diperoleh perusahaan, maupun pemegang sahamnya. Tabel II. Keuntungan yang Diperoleh Perusahaan dari Tahun 1873-1899.

Tahun	Penghasilan kotor	Biaya Eksploitasi	Penghasilan Bersih	Deviden yang Diterima Pemegang Saham
1873	379.548	174.250	205.298	2,80
1874	458.671	213.091	245.580	3,75
1879	644.674	263.544	381.130	6,75
1884	751.562	321.497	430.065	8,25
1889	716.944	324.871	392.073	6,10
1894	741.486	327.593	413.893	9,40
1899	844.909	396.006	448.903	11,10

Sumber: Verslag van den Raad van Beheer der NISM 1899-1900.



### 3.2 Pembangunan Jalur lainnya di Jawa Barat

Selain jalur jalan kereta api Jakarta-Bogor, di Jawa Barat juga dibangun jalur jalan kereta api lainnya baik yang melalui selatan maupun utara, sehingga antara kota-kota di Jawa Barat khususnya Bandung, Bogor, Cirebon dan lain-lain memiliki jalur jalan kereta yang dapat melayani trayek sampai ke Jawa Tengah dan Jawa Timur. Pembangunan jalur jalan kereta api ini terutama diilhami oleh keberhasilan pembangunan jalur Jakarta-Bogor.

Jalur Jakarta-Bogor yang diusahakan oleh pihak swasta ini (NISM), menarik minat pemerintah untuk membuat jalur jalan kereta api ke Bandung terus ke Yogyakarta (Reitsma, 1919: 60). Pembelian ini dimaksudkan agar pembangunan jalan di daerah Priangan dapat berjalan dengan lancar. Setelah terjadi kesepakatan, maka NISM menjualnya kepada pihak pemerintah (SS) dengan harga sebesar f 6 juta. Karena biayanya tidak mencukupi, maka kesepakatan ini tidak ada kelanjutannya. Dengan demikian jalur Jakarta-Bogor masih tetap dimiliki oleh NISM. Keinginan pemerintah untuk membeli jalur tersebut nampaknya tetap besar, hal terbukti bahwa pada Tahun 1913 pembelian dapat dilakukan dengan harga yang jauh lebih mahal sekalipun, yakni f 8,5 juta (Simeon, 1953:46).

Rencana pembangunan jalur kereta api di Karesidenan Priangan ini, sebenarnya dikemukakan oleh dua orang pejabat Belanda, yakni Maarschalk dan Mijners. Keduanya menyarankan agar dibangun jalur jalan kereta api dari Bogor terus ke Bandung dengan melalui Sukabumi. Jalur baru ini dapat menghubungkan Jakarta-Bandung, dan kemudian terus ke Yogyakarta. Biaya pembuatannya diperkirakan sebesar f 114,000 untuk setiap kilomernya. Jadi, pembangunan jalur kereta api baru yang panjangnya sekitar 163 kilometer ini, diperkirakan akan biaya sebesar f

20,862,000 (Spoorwegenleg op ~~aan~~ Het Wetsonderwerp tot Bektachtigin van Vier Overeenkomstentussen den Staat en de Nederl. Indische Spoorweg-Maatachapij, 1877: 19).

Rencana pembuatan jalur jalan kereta api ini dimulai pembangunannya dengan melalui beberapa tahap. Tahap pertama dibuat jalur jalan kereta api dari Bogor ke Cicurug, yang selesai dikerjakan pada tahun 1881. dari Cicurug selanjutnya diteruskan pembuatan jalur ke Sukabumi, Cibeber, Cianjur, Bandung, dan terus sampai ke Cicalengka, sebuah kota kecil di sebelah timur kota Bandung. Pembuatan jalur ini dapat diselesaikan pada tanggal 17 Mei 1884 (Spoorwegen en Tramwegen in Nederlandsch-Indie 6 April 1875-1925, tanpa tahun: 29. Simeon, tanpa tahun: 46). Setelah selesainya pembuatan jalur ini dilanjutkan pembuatan jalur kereta api dari Bandung (Cicalengka) ke Garut, yang dapat diselesaikan pada tahun 1889. Dari Cibatu, tempat simpangan ke Garut, pemasangan jalur jalan ini diteruskan ke Tasikmalaya, yang dibuka untuk umum pada tanggal 16 September 1893. jalur ini kemudian diteruskan ke Sugihan yang selesai pada tanggal 1 November 1894 (Simeon, tanpa tahun: 46-47).

Dalam pada itu, pembangunan jalur jalan kereta api berjalan terus. Lintas Cibatu Cicalengka melalui Warungbandrek sampai Garut distujui konstruksinya. Lintas Cibatu Glacap mulai dieksploitasi pada bulan Desember 1889 (Kereta Api Indonesia, 1978: 38). Jalur jalan sesampainya di kota Banjar, terdapat simpangan yang menuju Cijulang, daerah pantai selatan Jawa Barat. Antara Banjar Cijulang jauhnya 83 kilometer, di jalur ini terdapat 9 buah stasiun dan 3 buah tempat penjualan karsis (Staatsspooren Tramwegwn in Nederlansch\_Indie. Jaarstatistieken ever het Jaar 1926, 1928:67). Lintas BanjarParigi-Cijulang ini, dibangun

dengan biaya dari "Dana Bantuan" 40 juta, yang seharusnya diperuntukan bagi perbaikan perekonomian Hindia Belanda (Kereta Api Indonesia, 1978: 40).

Selain lintas selatan ini, juga dibangun lintas utara yang menghubungkan Jakarta dengan Jawa Tengah bagian utara, dan terus ke timur ke kota-kota di pantai Utara Jawa Timur. Ke arah barat, dibuat lintas Jakarta Anyer. Sementara itu, SS membangun lintas Banten tahun 1896. Lintas ini menghubungkan daerah Banten (Anyer) dengan Karawang, melalui Tanah Abang (Jakarta)-Struiswijk. Dari lintas ini, dapat dihubungkan Anyer dan Tangerang dengan Tanjungpriok di stasiun Batavia milik perusahaan Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij. Akan tetapi, perusahaan ini kemudian dibeli oleh pemerintah (SS) untuk menyambung lintas Jakarta-Padalarang melalui Purwakarta (Kereta Api Indonesia, 1978: 39).

Pembangunan jalur jalan kereta api antara Purwakarta-Padalarang ini tidak berjalan dengan mulus. Seperti halnya daerah lain di wilayah Jawa Barat bagian Selatan, khususnya di wilayah Karesidenan Priangan, medannya sangat berat bila dibandingkan dengan pembangunan lintas utara. Hal ini disebabkan karena wilayah Jawa Barat bagian selatan ini, selain bergunung-gunung juga memiliki lembah ataupun sungai-sungai yang tebingnya sangat curam. Kesulitan ini masih ditambah lagi dengan adanya kenyataan bahwa, sekalipun sungai-sungai di daerah ini umumnya tidak lebar karena dekat dengan hulu sungai, tetapi jarak antara tebing sungai yang satu dengan tebing yang lain ternyata jaraknya seringkali cukup lebar. Hal ini terbukti bahwa lintas Bogor-Padalarang yang lebarnya (Citarum), hanya sekitar 54 meter, pembuatan jembatannya (jembatan Citarum), harus dibuat sepanjang 162 meter. Jembatan

Cisamang, yang menghubungkan lintas Padalarang-Karawang, lebar sungainya tidak mencapai 60 meter, tetapi panjang jembatannya harus dibuat sepanjang 180 meter (Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indie 6 April 1875-6 April 1925, tanpa tahun: 12021). Kesulitan ini masih ditambah lagi dengan adanya hambatan gunung-gunung yang harus dilalui, sehingga di beberapa tempat, misalnya Sasaksaat dan Kalipucang, harus dibuat terowongan yang cukup panjang, dan di beberapa tempat harus membelah bukit-bukit agar dapat dilalui kereta api. Terowongan Sasaksaat panjangnya mencapai 950 meter, dibuat pada dan selesai akhir Juni 1903 dan dieksploitasi tiga tahun kemudian. Pada waktu yang sama, dibuka lintas Rangit-Labuan sepanjang 56 kilometer sebagai jalan sampingan (Cabang) lintas Banten (Kereta Api Indonesia, 1978: 39).

Untuk menguasai jalur jalan kereta api di seluruh Jawa Barat di sepanjang jalur utara, SS membangun lintas Cikampek-Cirebon sepanjang 137 kilometer. Pembangunan jalur ini dibuat pada tahun 1909, dan tiga tahun kemudian diresmikan oleh Gubernur Jenderal A.W.F. Idenburg. Sementara itu, SCS merobak jalan utamanya, sehingga dapat dicapai dalam satu hari. Lintas ini juga menarik minat pemerintah (SS), dengan maksud supaya hubungan di sepanjang pantai utara dimiliki oleh pemerintah. Ketika membangun lintas Cikampek-Cirebon, direncanakan pula pembangunan jalur lintas Cirebon-Kroya. Dengan dibangunnya jalur ini, akan lebih mempercepat dan mempermudah hubungan Jakarta-Yogyakarta, apabila ditempuh melalui jalur Yogyakarta-Bandung-Purwakarta-Cikampek-Jakarta akan memakan waktu yang lebih lama, dan sudah barang tentu juga dengan biaya yang lebih mahal (Kereta Api di Indonesia, 1978: 39-40).

Dibukanya lintas utara Jakarta-Cirebon-Semarang-Surabaya, maupun lintas Bandung, Yogyakarta-Surakarta-Surabaya, sejak tahun 1929 dari Jakarta atau Bandung ke Surabaya, dapat ditempuh hanya dalam satu hari saja. Padahal sebelumnya, harus ditempuh sampai dua hari lamanya. (Tourism in the Netherlands Indies, Vol XI, No. 6. 1936. The Travellers Official Information Bureau of The Netherlands Indies, Batavia: 5). Kebutuhan angkutan kereta api Jakarta-Surabaya dirasakan semakin mendesak, untuk itu dibuka trayek malam. Dari Jakarta berangkat pukul 6 sore, dan tiba di Surabaya pukul 6.25 esok harinya. Kereta Api Malam ini diselenggarakan oleh perusahaan *The Java Limited Night Express* memerlukan waktu setengah jam lebih lama bila dibandingkan dengan *The Java Limited* yang memiliki trayek pada siang hari. Namun demikian, sekalipun sedikit lebih lama, tetapi perjalanan pada malam hari ini memiliki beberapa kelebihan. Beberapa gerbong kdas utamanya dilengkapi dengan kamar-kamar tidur yang cukup memadai, sebagus seperti layaknya di hotel-hotel. Perjalanan malam ini banyak diminati oleh kalangan usahawan yang memerlukan waktu singkat untuk sampai ke tujuan, tanpa harus menunggu keesokan harinya (Tourism in The Netherlands Indies, 1936: 5).

Mengingat semakin besarnya kebutuhan angkutan barang ,maupun penumpang, maka di beberapa tempat khususnya di jalur lintas selatan, dibuat jalurjalur simpangan ke beberapa kota kecil yang dianggap potensial untuk dibukanya jalur baru. Antara Bandung-Tasikmalaya, di buat jalur Rakek-Jatinangor, Jatinangor-Citali, Bandung-Kopo, Karawang-Rengasdengklok, Karawang-Lemahabang. Lintas Cirebon-Jatibarang-Karangampel-dibangun pada tahun 1925, menyusul tahun berikutnya dbuat jalan baru

Bogor-Panyawungan; TangerangMauk (Serang) (Kereta Api Indonesia, 1978: 40-41).

Pembangunan jalur RancaekekTinjungsari diperpanjang lagi, sehingga sampai ke kota Tinjungsari, yang jaraknya antara RancaekekTinjungsari sejauh 12 kilometer. Sedangkan ke arah Bandung Setan, juga dibuat jalur baru yang manghubgkan Bandung Dayehkolot-Majalaya-Ciwidey sepanjang 59 kilometer Jalur ini terutama dimaksudkan untuk mengangkut hasil bumi, khususnya hasil perkebunan seperti teh, kina dan lain-lain (Staatsspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indie, Jaarstatistieken over het Jaar 1926, 1928: 62).

Dengan dibuatnya jalur-jalur baru di sekitar kota Bandung khususnya, dan di Jawa Barat pada umumnya, maka perhubungan darat di Jawa Barat yang semula sangat sulit kemudian menjadi lebih baik lagi. Pembangunan jalur baru ini, sekaligus menempatkan kota Bandung sebagai salah satu pusat perkeretaapian di Jawa Barat dibagi ke dalam dua kelompok lintas, yaitu *Preangerlijn* yang meliputi: Cibadak, Cibatu, Cianjur, Bandung, dan Banjar; dan *Bantamlijn* yang meliputi: Cilegon, Pandeglang, dan Menes. Dengan demikian dapat diketahui betapa luasnya jaringan jalan kereta api di Jawa Barat, dan betapa besarnya peranan kereta api di wilayah ini.

## **BAB IV PENGARUH PEMBANGUNAN TRANSPORTASI KERETA API DI JAWA BARAT**

### ***4.1 Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat.***

Dibangunnya sarana dan prasarana transportasi kereta api di Jawa Barat khususnya, dan pulau Jawa pada umumnya, mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakatnya. Pengaruh ini terasa semakin besar terutama kepada masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar jalur jalan kereta api. Transportasi kereta api bukan saja semakin memperpendek jarak tempuh yang harus dilalui, tetapi juga memperpendek jarak tempuh yang harus dilalui, tetapi juga memperpendek jarak waktu yang diperlukannya. Dengan demikian, mobilitas sosial ekonomi masyarakat juga semakin meningkat. Meningkatnya mobilitas sosial ekonomi masyarakat ini membawa pengaruh tersendiri, khususnya bagi mereka yang memanfaatkan transportasi kereta api bagi kepentingan usaha atau perdagangan. Dengan semakin

cepatnya waktu yang diperlukan, maka akan semakin cepat pula peredaran uang yang ada di masyarakat. Cepatnya peredaran uang ini sudah barang tentu membawa manfaat yang sangat besar bagi perputaran roda perekonomiannya, dan cepatnya perputaran uang ini juga membuktikan bahwa perdagangan dan jasa sekaligus membuktikan kepada kita, bahwa transportasi di samping meningkatkan taraf hidup masyarakat juga sekaligus memberi lapangan kerja bagi penduduk. Penduduk dapat bekerja di berbagai sektor kehidupan baik yang formal maupun informal. Mereka dapat bekerja sebagai buruh angkutan, pedagang asongan maupun yang bukan asongan, sebagai tukang karcis masinis, kondektur dan lain-lain.

Meningkatnya perdagangan yang terjadi, berarti merupakan tantangan bagi masyarakatnya untuk semakin meningkatkan produktivitasnya, agar dapat memenuhi kebutuhan pasar yang semakin meningkat. Barang dagangan, terutama hasil bumi yang tidak tahan lama, seperti buah-buahan dan sayuran, dapat diangkut dengan aman menggunakan jasa angkutan kereta api ini. Karena dengan angkutan kereta api waktu tempuh semakin dipercepat, dan waktu kedatangan ataupun pemberangkatannya pun sudah dapat diperhitungkan dengan tepat pula. Sehingga para pedagang tidak perlu merasa ragu lagi mempergunakan jasa angkutan ini untuk kepentingannya, yang jelas lebih aman dan juga lebih nyaman. Hal ini berbeda sekali bila dibandingkan dengan jasa angkutan tradisional lainnya yang biasa dipergunakan masyarakat sebelumnya. Waktu pemberangkatan maupun kedatangan tidak dapat lagi diperkirakan dengan tepat, belum lagi keamanan yang cukup mengkhawatirkan, lebih lagi bila musim hujan.

Adanya rangsangan bagi penduduk untuk semakin meningkatkan produktivitasnya, berarti mendorong



daerah pedalaman untuk semakin maju dan berkembang. Desa yang semula "*alon-alon asal kelakon*", dipacu dan dorong untuk semakin dapat menghargai waktu. Waktu yang semula tidak pernah atau dakti terlalu diperhitungkan dalam kehidupan sosial ekonominya, dengan tampilnya kereta api sebagai sarana angkutannya harus menjadi perhitungannya. Sebab kereta api mempunyai jadwal pemberangkatan dan kedatangan yang sudah diatur sedemikian rupa, sehingga semua orang yang mempergunakan jasa angkut ini harus menyesuaikan jadwal yang berlaku.

Tampilnya transportasi kereta api jelas sangat menguntungkan bagi penduduk pulau Jawa, khususnya di Jawa Barat. Penduduk pulau Jawa yang sudah semakin padat dan jumlah lapangan kerja yang semakin sempit, dapat ditampung dalam berbagai jasa penunjang perkeretaapian. Hal ini berarti membantu pengurangan pengangguran yang ada, dan pengurangan pengangguran juga berarti pengurangan jumlah angka kejahatan yang ada. Ini berarti pula bahwa keamanan dan kenyamanan hidup masyarakatnya sudah semakin terjamin. Mengingat pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat, di Karesidenan Semarang saja bertambah pesat, dari 2,5 % pada tahun 1837 menjadi 8,3% pada tahun 1845, maka pertumbuhan penduduk yang tidak terkendali ini dapat menjadi bumerang bagi peningkatan sosial ekonomi yang sedang terjadi berkat adanya sarana dan prasarana transportasi kereta api. Pertumbuhan penduduk yang pesat ini, juga merupakan ancaman yang potensial bagi terjadinya berbagai jenis tindak kejahatan yang tentunya harus dihindarkan. Untuk mengetahui dengan lebih jelas pertumbuhan penduduk di Karesidenan Semarang, dapat dilihat dari Tabel di bawah ini.

Tabel III. Angka Tahunan Pertumbuhan Penduduk dan Penyebarannya se-Karesidenan Semarang dari Tahun 1837-1845, dalam Kabupaten atau Kawedanan.

Kabupaten atau Kawedanan	% Angka pertumbuhan Tahunan dalam Tahun 1837-1845	% jumlah Penduduk se Karesidenan dalam Tahun 1837	% Jumlah Penduduk se Karesidenan dalam tahun 1845
Demak	8,3	25,2	30,6
Semarang	7,5	17,8	20,6
Grobogan	4,2	14,5	13,1
Kendal	4,0	19,5	17,4
Salatiga	2,5	23,0	18,3
Jumlah		100,0	100,0

Sumber: Djoko Suryo, *Social and Economic Life in Rural Semarang Under Colonial Rule in the Later 19<sup>th</sup> Century*, Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy at Monash University, December 1982, hlm. 3.

Sekalipun meningkatnya jumlah penduduk seperti diterangkan di atas terjadi di Karesidenan Semarang, namun hal ini tidak berarti hanya akan berdampak negatif di wilayah yang bersangkutan, terlebih lagi dengan semakin meningkatnya sarana dan prasarana transportasinya yang ada bukan suatu hal yang mustahil apabila akan berpengaruh juga terhadap kehidupan masyarakat di Jawa Barat pada umumnya. Apabila antara Karesidenan Semarang dengan karesidenan-karesidenan di Jawa Barat, terutama Karesidenan Priangan, menjadi satu kesatuan wilayah kekuasaan Belanda yang secara faktual dihubungkan dengan jalan raya pos maupun kereta api. Dengan adanya sarana dan prasarana perhubungan ini, maka mobilitas sosial ekonomi

masyarakatnyapun semakin tinggi. Sehingga tidak menutup kemungkinan terjadinya perubahan di suatu daerah, akan membawa pengaruh ke daerah lainnya.

Terbukanya kesempatan kerja bagi penduduk dalam pembangunan jalur jalan kereta api, selain memberikan kesempatan kerja bagi sekaligus juga memberikan kesempatan kerja bagi sekaligus juga memberikan pengetahuan baru dalam teknologi pembuatan jalur jalan kereta api. Mereka dipekerjakan untuk tugas-tugas pembangunan. Khususnya untuk pengerjaan tanah seperti: membun, menggali, dan mengangkut tanah untuk fondasi. Para pekerja hanya menggunakan peralatan lokal yang memang sudah biasa mereka pergunakan sebelumnya dalam berbagai tugas sehari-harinya, seperti: cangkul, keranjang, kapak, palu dan lain-lain. Mereka tidak memerlukan keahlian khusus, termasuk tukang kayu, tukang batu, dan pandai besi (Bordes, 1870: 14).

Masing-masing perusahaan kereta api mempunyai peraturan-peraturan kepegawaian sendiri, pada dasarnya dalam bidang penggunaan tenaga kerja ditempuh garis kebijakan yang sama. Tenaga tenaga pribumi hanya merupakan tenaga pelaksana dan pembantu pelaksana. Tenaga dan pengawas (supervisi dan pimpinan) didatangkan dari luar, terutama negeri Belanda. Garis kebijakan dalam bidang kepegawaian untuk tenaga pribumi didasarkan pada adanya penyediaan untuk tenaga pribumi didasarkan pada adanya penyediaan tenaga kerja yang cukup ketangkasannya untuk tugas pelaksana dan membantu pelaksana, dengan upah dan penggajian yang rendah. Pendidikan dan latihan tenaga kerja disesuaikan dengan kebijakan tersebut, bahkan tenaga kerja yang berlimpah menyebabkan tidak dirasakan terlalu perlu untuk mengadakan suatu sistem pendidikan yang

menjamin kelangsungan pengisian jabatan RNKA, 1970: 15).

Pembangunan jalan kereta api memerlukan biaya besar untuk menggaji maupun untuk pembelian berbagai perlengkapan dan alat-alatnya. Pembayaran upah kerja dilakukan dengan melalui dua sistem, yaitu sistem upah harian dan upah borongan (Bords, 1870: 58). Upah pekerja pada pembangunan jalan kereta api lebih besar bila dibandingkan dengan upah kerja di pabrik gula, perkebunan, atau kerja pada tanah. Sekalipun data dari wilayah Jawa Barat tidak ditemukan, sebagai contoh dapat diambil di daerah Semarang. Untuk jelasnya dapat dilihat dari tabel berikut ini.

Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Jalan Kereta Api		Industri Gula	
	1864	1869	1864	1869
Pimpinan	f 0.80-	f 1.50	0	0
Tukang kayu/	f 1.00	f 0.80	0	0
Tukang Besi/	f 0.50	f 1.00	0	0
			0	0
			-	
Tukang Batu	f 0.60	f 0.80		f 0.30-
Tukang Besi	f 0.50	f 0.40-		f 0.40
Tukang Kayu	f 0.30-	f 0.50		
Buruh	f 0.40			

Sumber: Djoko Suryo, *Social and Economic Life in Real Semarang under Colonial Rule in the Later 19<sup>th</sup>*. Thesis

Submitted for the degree of Doctor of Philosophy at Monash University, December 1982, hlm. 145.

Catatatan: pekerjaan buruh di jalan kereta api dan di pabrik gula adalah sama. Upahnya berbeda kemungkinan disebabkan karena pekerjaan di pabrik gula-gula menetap di satu tempat, sedangkan pada pekerjaan jalan kereta api berpindah sepanjang jalan.

Selain membawa manfaat bagi para pekerjanya, kehadiran stasiun-stasiun kereta api juga membawa manfaat tersendiri. Di sekitar stasiun-stasiun tumbuh berbagai kegiatan sektor informal, penduduk dapat memanfaatkan peluang ini dengan mendirikan *bufet*, rumah makan, warung nasi, kios bacaan, penginapan, penitipan barang, dan sebagainya. Manfaatnya semakin besar setelah terjalinnya hubungan secara langsung dengan kota-kota di Jawa Tengah maupun Jawa Timur, seperti Semarang, Yogyakarta, Surakarta, dan Surabaya. Selain pedagang yang menetap tadi, mulai tumbuh pula "pedagang asongan" yang menjajakan dagangannya hilir-mudik di dalam kereta api. Tumbuhnya perdagangan ini ternyata kemudian menimbulkan berbagai masalah, yakni terganggunya para penumpang, sehingga pemerintah perlu mengaturnya (Soenjoto, 1969: 19-20).

Tidak dapat dipungkiri, bahwa kehadiran stasiun-stasiun kereta api ini juga membawa dampak negatif bagi masyarakat. Sebab dengan tumbuhnya stasiun sebagai pusat kegiatan dan keramaian, telah tumbuh pula kegiatan-kegiatan lain yang cenderung merugikan, seperti pencatutan-pencatutan karcis, tukang cope, juga para wanita tunasusila yang membuka prakteknya di tempat-tempat penginapan yang ada di sekitar stasiun. Kehidupan semacam ini terutama terjadi di sekitar dan di lokasi stasiun di kota-kota besar.

Tumbuhkembangnya sarana transportasi kereta api ini pada umumnya dianggap sebagai sebab kemunduran angkutan sungai. Padahal hal ini tidak sepenuhnya benar, sebab tumbuhkembangnya transportasi kereta api justru dapat menggantikan angkutan sungai yang mulai mundur. Kemunduran angkutan sungai yang banyak terjadi di berbagai daerah, baik di Jawa Barat, Jawa Tengah, maupun Jawa Timur, adalah disebabkan oleh semakin dangkalnya sungaisungai di daerah tersebut. Jadi tampilnya kereta api sebagai sarana transportasi, justru menggantikan mundurnya sarana angkutan sungai yang semakin meningkat.

Pengaruhnya terhadap angkutan darat lainnya, sebenarnya tidak begitu signifikan. Karena sarana angkutan darat yang sebelumnya dipergunakan oleh penduduk, seperti *gerobak*, pedati, cikar dan lainlain, masih dapat terus beroperasi. Hanya daerah operasinya tidak lagi sejauh seperti sebelum diterapkannya kereta api. Karena untuk angkutan jarak jauh kemudian bias diselenggarakan dengan mempergunakan kereta api. Angkutan darat tradisional kemudian justru sangat berperan sebagai sarana angkutan jarak dekat, terutama di dalam kota. Angkutan darat jenis ini biasa mengangkut barang atau penumpang dari dan ke stasiun kereta api, yang frekuensinya bila dibandingkan dengan sebelum adanya angkutan kereta api.

#### **4.2 Pengaruhnya Terhadap Perkembangan dan Pembangunan Kota**

Tumbuhnya transportasi kereta api telah mengakibatkan kota-kota persinggahan, terutama yang memiliki stasiun-stasiun besar tumbuh semakin cepat. Hal ini dimungkinkan karena dengan adanya transportasi ini perdagangan semakin pesat, sehingga tumbuh pula pasar-pasar sebagai pusat kegiatan sosial-ekonomi.

Tumbuhnya kehidupan masyarakat desa dan kota ini, sebanding dengan kontribusi pertumbuhan desa dan kota. Setiap kali kota berkembang, di situ muncul berbagai kegiatan ekonomi, seperti warung-warung, pasar, kantor-kantor, dan lain-lain, sehingga menambah keramaian dan pemekaran kota. Sebab dengan tumbuhnya pusat keramaian dan pusat kegiatan ini, sudah barang tentu akan menarik pendatang dari daerah lain untuk mengadu untuk atau mencari pekerjaan baru, terlebih lagi lapangan kerja pada waktu itu sangat sulit diperoleh.

Tumbuhnya berbagai kegiatan baru di dalam kota ataupun di desa-desa juga semakin meningkatkan arus lalu lintas yang ada. Mobilitas sosial maupun mobilitas barang juga semakin meningkat, dan peningkatan mobilitas ini tentunya memerlukan sarana angkutan yang lebih banyak dan lebih baik. Paling tidak frekuensi transportasi juga meningkat lebih banyak, bila dibandingkan dengan sebelumnya.

Bertambahnya jumlah penduduk yang datang ke pusat-pusat kota, terutama yang datang dari luar kota, telah mengakibatkan bertambah banyaknya dan bertambah luasnya kebutuhan akan tanah sebagai tempat tinggal atau sebagai tempat usaha. Hal ini mengakibatkan perlunya perluasan kota yang bersangkutan, sehingga diperlukan pemekaran kota yang sesuai dengan kebutuhan yang ada. Akibat lain dari bertambah ramainya kota-kota, selain menarik pendatang baru (urban) terutama mereka yang tidak memiliki tanah, sehingga desa-desa menjadi kurang lagi mendapat perhatian penduduknya.

Sebagai akibat dari semakin ramainya kota dan semakin meningkatnya frekuensi transportasi di kota-kota besar, muncul berbagai jenis angkutan penumpang maupun barang. Oleh karena itu di kotakota besar

muncul angkutan *gerobak*, sado, bendi, sedangkan angkutan baru yang perlu segera diadakan yakni munculnya angkutan trem yang menghubungkan transportasi di dalam kota. Sehingga di kota-kota besar seperti Jakarta, Semarang, Surabaya, muncul trem-trem sebagai sarana angkuta dalam kotanya. Untuk daerah Jawa Barat, nampaknya trem ini belum sempat dilaksanakan. Karena kota Bandung merupakan kota terbesar di Jawa Barat pun belum sempat menikmati adanya trem ini. Namun demikian akibat lain dari tumbuh kembangnya perkeretaapian di Jawa Barat adalah perkembangan pesat kota-kota besar yang ada. Perkembangan kota-kota besar ini juga dapat membawa pengaruh besar terhadap daerah-daerah di sekitarnya, khususnya di pedesaan.

Pengaruh kereta api sebenarnya timbul dari stasiun-stasiun yang disinggahinya guna menurunkan barang maupun penumpang, sekaligus juga untuk mengangkut penumpang atau barang dari tempat yang disinggahinya. Setiap barang atau penumpang yang diturunkan atau diangkut ini, sesungguhnya merupakan faktor penting dari timbulnya perubahan dan kemajuan kota. Semakin besar stasiun yang ada di suatu kota, maka semakin besar pula kemampuan daya ubahnya terhadap perkembangan kota yang bersangkutan. Daya ubah yang berpusat di stasiun-stasiun ini kemudian terpecah ke berbagai pelosok kota, bahkan sampai ke berbagai desa disekitarnya, atau daerah pinggiran.

Kota-kota besar di Indonesia pada umumnya merupakan pusat pemerintahan, pusat perdagangan, bahkan juga sebagai pusat kebudayaan dan politik. Sehingga mengakibatkan semakin besarnya jumlah penduduk yang terus mengalir ke kota-kota besar, dan inilah salah satu timbulnya urbanisasi. Berbagai sektor kehidupan baik yang formal maupun yang informal dapat



tumbuh dan berkembang dengan pesat. Hal ini disebabkan karena berbagai sektor kehidupan tadi memerlukan sarana dan prasarana penunjang lainnya, baik sarana kesehatan, keamanan, hiburan, pendidikan, perdagangan, komunikasi perhubungan dan lainlain. Yang tak kalah pentingnya adalah tumbuhnya biro-biro perjalanan yang memperkenalkan berbagai objek wisata di Jawa khususnya dan di Indonesia pada umumnya, dengan berbagai fasilitasnya. Juga diterbitkannya buku-buku atau majalah kepariwisataan, seperti halnya *Tourism in The Netherlans Indies*.

## **BAB IV KESIMPULAN**

Dibangunnya sarana dan prasana perkeretaapian di Jawa Barat khususnya, dan di pulau Jawa pada umumnya ternyata telah mampu membangkitkan dan meningkatkan berbagai sektor kehidupan masyarakat. Di Jawa kereta api pernah menjadi "primadona" angkutan darat, yang dapat menghubungkan berbagai pelosok daerah dengan lebih aman dan nyaman, bila dibandingkan dengan sarana angkutan darat lainnya yang ada pada waktu itu. Kemamanan dan kenyamanan yang dapat diperoleh, ditambah lagi dengan kecepatan dan ketepatan perjalanan dengan mempergunakan kereta api, telah mampu membuat perkeretaapian di Jawa dapat tumbuhkembang dengan pesat. Sehingga menjadi suatu hal yang mengherankan apabila sekarang perkeretaapian di Indonesia, khususnya di Jawa justru kalah

bersaing dengan jenis angkutan lainnya. Padahal angkutan kereta api adalah angkutan darat yang paling nyaman dan paling aman, bila dibandingkan jenis angkutan apapun yang ada sekarang ini.

Adanya rencana PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) untuk meningkatkan pelayanan angkutan, baik angkutan barang maupun penumpang, nampaknya dapat dijadikan sebagai indikator bahwa pihak PJKA sebagai pengelola perkeretaapian di Indonesia, menyadari akan pentingnya peningkatan mutu pelayanan sebagai salah satu hal yang sangat penting guna membangkitkan rasa masyarakat untuk mempergunakan jasa angkutan kereta api sebagai saranaangkutannya. Namun nampaknya PJKA ini belum dapat mencapai sasaran seperti yang diharapkan, mengingat kesadaran dari aparaturnya belum memadai dan belum siap untuk maksudmaksud tersebut diatas. Berbagai hambatan yang terjadi ternyata justru disebabkan oleh kelemahan aparaturnya, ketidaksiapan mengikuti dan menerima kemajuan modernisasi masih jelas terlihat dari seringnya terjadi keterlambatan pemberangkatan maupun kedatangan kereta. Nampaknya budaya santai dengan "jam karet" masih terus berlangsung sampai sekarang. Sebagai suatu bukti belum sadar waktu dan juga belum sadar pelayanan.

Kekurangan semacam ini masih ditambah lagi dengan adanya kenyataan bahwa banyak dari pegawai PJKA, khususnya yang menangani masalah perkarcisan yang menyalahgunakan jabatannya untuk mencari keuntungan dengan mempersulit pemakai jasa dalam memperoleh karcis, yang padahal karcis tersebut masih banyak. Usaha mempersulit pemakai jasa ini, disebabkan karena para penjual karcis memanfaatkan kesulitan ini untuk mencari tambahan penghasilan dengan menjualnya dengan harga lebih mahal dari harga karcis yang seharusnya, atau menjualnya kepada para calo karcis untuk memperoleh keuntungan.

Dari beberapa kali mempergunakan jasa angkutan kereta api sekarang ini, nampak pemakaian rel kereta api untuk dua jurusan, merupakan salah satu penghambat lancarnya perjalanan yang seharusnya dapat dinikmati oleh para penumpang. Untuk itu alangkah baiknya apabila pihak PJKA membuat jalur baru kereta api, sehingga kereta api tidak harus berhenti "hanya" untuk menunggu kereta api yang datang dari arah yang berlawanan lewat terlebih dahulu.

Apabila PJKA mampu meningkatkan kenyamanan dan keamanan pemakai jasa kereta api, paling tidak seperti pada waktu masih dikelola oleh para pengusaha-pengusaha Belanda, kemungkinan besar PJK yang

selama ini selalu terus merugi, akan mampu bangkit kembali dan merupakan badan usaha milik negara yang dapat mensihkan keuntungan. Suatu hal yang ironis, kalau perkeretaapian di Indonesia karang ini bukannya mengalami kemajuan, tetapi justru mengalami kemunduran. Dalam masalah ketertiban dan kenyamanan ternyata justru kalah bila dibandingkan dengan yang dapat diperoleh pada masa penjajahan Belanda. Belum lagi masalah ketepatan waktu, yang nampaknya tidak pernah terujukan sekalipun sudah diadakan pembenahan.

Nampaknya masih banyak pembenahan yang masih harus dilakukan oleh pihak PJKA untuk dapat memenuhi harapan para pemakai jasanya. Pihak PJKA harus lebih banyak lagi mengadakan introspeksi bagaimana sebaiknya menghilangkan berbagai hambatan yang justru banyak dilakukan oleh para aparatnya, sehingga pelayanan yang harus dinikmati oleh pemakai jasa dapat diperoleh dengan sebaik-baiknya. Kalau di banyak negara kereta api merupakan sarana angkutan darat yang banyak diminati oleh masyarakat, mengapa di Indonesia justru dihindari. Kalau sekarang masih banyak terlihat meluapnya penumpang, jangan dijadikan ukuran bahwa kereta api memang merupakan sarana angkutan yang memang sesuai dengan apa yang didambakannya. Meluapkan penumpang tidak

mustahil disebabkan karena tidak adanya, atau masih kurangnya sarana angkutan lain yang dapat menampung kebutuhan mereka . hal ini dapat mengakibatkan bahwa, apabila ternyata nanti ada sarana angkutan darat yang lebih nyaman dan lebih aman dibanding dengan jasa angkutan kereta api ~~kan~~ terdesak seperti halnya yang sudah terjadi di jalur Semarang-Yogyakarta-Surakarta, atau jalur Bandung Cianjur-Sukabumi dan lain-lain. Akankah jalur selatan yang melewati Yogyakarta-Surakarta akan bernasib sama, kita tunggu saja bagaimana tanggapan pihak PJKA mengatasi berbagai kendala ini.

## DAFTAR SUMBER

Anon, 1978. *Kereta api Indonesia*, Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia.

Antara Cilacap Kalipuncang, *Pikiran Rakyat*, 2 Juli 1990, hlm. 4.

Bordes, J.P. 1869 *Geschenis Nederlandsch-Indische Spoorweg-Maatschapij*. -Gravenhage: Gebroeders van Cleef.

-----, 1870. *De Spoorweg Semarang Vorstenlanden*. -Gravenhage: de Gebroeders van Cleef.

-----, 1870. *De weken van Spoorweg Semarang Vorstenlanden*. -Gravenhage: de Gebroeders van Cleef.

*Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*. Deel II & IV. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff: 1921.

*Encyclopaedie van Nederlandsch-Oost-Indie*. Deel I. Leiden: E.J. Brill: 1967.

Fogel, R.W. 1964 *Railroads an Amaerican Economic Growt Essays in Ecometric History*. Baltimore: John Hopkins Press.

- , 1973. "Railroads as an Analogy to the Space effort: Some economic Aspec", dalam: Michael Drake, *Applied Historical Studies: An Introductory Reade*. London: Mcthueu & Co Ltd.
- Gani, Muhammad. 1978. *Kereta Api Indonesia*. Jakarta: Departemen Penerangan Republik Indonesia.
- Jellema, R.A. 1929. R. A. 1929 *Nederlandsch-Indische Spoorweg Politiek*. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Kunto, Haryanto. 1984 "Seabad Kereta Api Mampir di Bandung". *Pikiran Rakyat*. 17 Mei 1984.
- , 1984. *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe* Bandung: Gramedia.
- Oegema, J.J.G. 1982. *De Spoortractie of Java en Sumatra*. Deventer: Kluwer Technische Boeken.
- Owen, Wilfred. Tanpa Tahun. *Strategi for Mobility: Transportation for the Developing Countries*. Honolulu: East-West Center Press.



- PNKA. 1970. *Sekilas Lintas 25 Tahun perkeretaapian Indonesia* Bandung: Balai Grafika.
- Polak, J.A.B.F. Major. 1962. "Serba Serbi Masa Daendels (1808-1811)". Dalam: *Majalah Penelitian Sejarah* No. 1 tahun ke III. Jakarta: Jajasa Lembaga Ilmiah Indonesia untuk Penyelidikan Sejarah.
- Reitsma, S.A. 1919. *Indische Spoorweg-Politiek*. Deel III (Bijlagen). Weltevred Albrecht & Co.
- , 1920. *Indische Spoorweg-Politiek*. Deel III. (Teks) Weltevreden: Albrecht & Co.
- , 1925. *Gedenboek der Staatspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indie 1875-1925*. Weltevreden: G. Kool & Co.
- , 1928. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor en Tramwegen*. Weltevreden: G. Kool & Co.
- Simoon, Oerip. 1953. *Sedjarah Kereta Api Negara (SS/DKA) di Indonesia*. Bandung: Djawatan Kereta Api R. I.

- , Tanpa Tahun. *Kereta Api Indonesia*  
Bandung: Pengurus Besar Persatuan  
Buruh Kereta Api.
- Siregar, Muchtaruddin. 1968. *Managemen  
Pengangkutan*. Jakarta: Balai Lektur  
Mahasiswa.
- , 1969. *Beberapa Aspek Pembangunan  
Pengangkutan*. Jakarta Leknas.
- , 1971. *Pengangkutan: Suatu Kumpulan  
Karangan*. Jakarta: Leknas.
- Spoorweg Aanleg op Java, Het ontwerp tot  
Bekrachtiging van Vier Overkomsten  
Tusschen den Staaten de Nederlndische  
Spoorweg-Maatschapij*. 1877. – s  
Gravenhage: W.P. van Stockum &  
Zoon.
- Statistiek van Vervoer op de po~~o~~  
Tramweg in Nederlandsch-Indie Over het Jaar  
1890-1897*. Weltevreden: G. Kool & Co.
- Staatspoor en Tramwegen in Nederlandsch-Indie Jaar  
Statistieken Over het Jaar 1921-1928*.  
Weltevreden: Landsdrukkerij.
- Statuten der Nederlandsche Spoorweg  
Maatschapij 1869*. Weltevreden.

- Suhartono. 1976. "Transportasi dan perkembangan Jawa Tengah", dalam: Buletin *Yaperna* No. 17 Tahun III. Jakarta: Perpustakaan Nasional.
- Suhartono dan Sugijanto Padmo. 1983 *Jalan Trem di Kota Jakarta 1915/1942: Suatu Analogi Terhadap Perluasan Ekologi dan Aspek-aspek Sosikonominya*. Yogyakarta: Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada.
- Surjo, Djoko. 1982. *Social and Economic Life in Rural Semarang Under Colonial Rule in the Later 19<sup>th</sup> Century*. Thesis Submitted for Degree of Doctor of Philosophy at Monash University, 1982.
- Susatyo, Rahmat. 1989. *Industri Gula di Kabupaten Kendal pada Masa Sistem Tanam Paksa*. Tesis S2 Program Studi Sejarah Fakultas Pascasarjana Universitas Gadjah Mada.
- Susilowati, Endang. 1984 *Peranan Tram Semarang-Joana Sebagai Sarana Angkutan pada Tahun 1885/1900*. Yogyakarta: Skripsi Sarjana Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada.

Sutarma, Oma. 1988. *Studi Tentang Pembangunan dan Perkembangan Kota 181900*. Yogyakarta: Skripsi Sarjana Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Padjadjaran

Tijdeman, J. W. 1863. *Hoe Zullen op Java Spoorwegen Anngelijd*. Amsterdam.

*Tourism in Netherlands Indies* Vol. XI, No. 6 1986. Batavia –C., Java: the Travellers Official Bureau of the Netherlands Indies, Rijwijk.

*Verslag van den Raad van Beheer der Nederlandsch-Indische SpoorwegMaatschapij 18691900*. S'-Gravenhage.

Weijerman, A.W.E. 1904. *Geschikunding Overzicht van het Antstand der Spoor en Tramwegen in NederlandschIndie*. Batavia: Java Handel en Drukerij.