



Kolaborasi Perusahaan Swasta dan Negara pada Pembangunan Transportasi Kereta di Hindia Belanda

Tb. Noer Iman Achmad Sumantri

^{1,21}Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan
Universitas Cenderawasih

*Email: tb.noeriman@gmail.com

ABSTRACT

The development of railway transportation in the Dutch East Indies was closely associated with colonial economic, administrative, and military interests. This study examines the development of railway transportation and the collaboration between private companies and the colonial state in constructing and managing railway networks in the Dutch East Indies. The study employs the historical method, consisting of four stages: heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The findings indicate that railway development initially relied heavily on private companies, particularly the Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM). However, financial difficulties, geographical challenges, and the colonial government's increasing need for strategic transportation encouraged greater state involvement through the establishment of Staatsspoorwegen (SS) in 1875. Private companies subsequently continued to play an important role, particularly in developing regional, plantation, industrial, and feeder lines, while SS focused increasingly on major intercity networks. During the Japanese occupation, railway management shifted toward military mobilization, causing significant deterioration of infrastructure. After independence, Indonesian railway workers played an important role in transferring railway management to the Republic and reorganizing it under national institutions. Thus, railway development demonstrates the changing relationship between private enterprise, state interests, and transportation infrastructure in Indonesia.

Kata Kunci: *Railway Transportation, Dutch East Indies, Staatsspoorwegen, Private Companies, Colonial Infrastructure*

PENDAHULUAN :

Transportasi rel mulai berkembang di Hindia – Belanda pada tahun 1840 dengan dibukanya jalur kereta api oleh pemerintah pada saat itu guna memperlancar kegiatan ekonomi seperti mengangkut bahan tambang dan hasil panen. Adanya pembangunan jalur transportasi ini membawa banyak pengaruh pada rakyat di Hindia – Belanda. Sebelum dibangunnya jalur kereta api, Pembangunan insfratraktur transportasi sudah dimulai dengan pembangunan jalan raya yang salah satunya adalah jalan raya pos yang lebih dikenal dengan jalan Daendles yang dibangun pada masa pemerintahan Daendles. Pembangunan jalan ini membawa kesengsaraan bagi masyarakat karena diterapkan system kerja paksa

demikian kelancaran pembangunan jalan mulai dari Anyer hingga Panarukan.

Menilik masa kelam pembangunan infrastruktur tersebut ada banyak juga manfaat yang dirasakan karena masyarakat jadi mudah untuk bepergian menggunakan moda transportasi umum ini. Banyak perubahan pada sistem transportasi mulai dari masa Hindia – Belanda hingga kini. Seiring perkembangan teknologi maka transportasi sudah banyak mengalami kemajuan seperti pelebaran jalan dan muncul transportasi lain seperti mobil, bus, sepeda motor dan sebagainya. Perkembangan transportasi umum seperti kereta api dan trem akan dibahas dalam makalah ini hingga masalah transportasi saat ini.

Manusia dan transportasi merupakan kesatuan yang tidak dapat dipisahkan karena kehadiran transportasi memudahkan manusia untuk bepergian dan menjalankan aktifitasnya. Perkembangan transportasi terus menjalar keseluruh dunia dengan hadirnya kereta api, mobil, truk, bus di darat. Kapal di laut. Pesawat terbang di udara. Di tiga ruang itu mereka bergerak sesuai dengan sifat dan bentuk masing-masing untuk melayani kepentingan manusia. Angkutan dalam bahasa asing disebut Transport yang artinya membawa, mengangkut dan memindahkan. Sejak dahulu manusia melakukan pengangkutan mulanya dengan tenaga sendiri. Menjinjing dengan tangan. Memikul di bahu. Memanggul di atas punggung. Menggendong dengan pinggul atau menjunjung di atas kepala. Namun lama kelamaan angkutan terasa makin berat sehingga timbul pemikiran untuk menggunakan tenaga hewan untuk membantu mengangkut barang. Sehingga sejak abad pertengahan itu manusia mulai mengenal transportasi.

Sejak dahulu kala transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat. Hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali. Antara tahun 1800-1860 transportasi mulai berkembang dengan memanfaatkan tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api yang banyak dibutuhkan dalam dunia perdagangan. Pada tahun 1860-1920 telah ditemukan kendaraan bermotor, pesawat terbang, namun dalam masa ini angkutan kereta api dan jalan raya masih memegang peranan yang penting. Dalam tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya dengan sistem transportasi multi modal. Seperti berkembangnya angkutan seperti sepeda motor, mobil, bus dan alat transportasi lain yang perkembangannya makin meningkat seiring kebutuhan manusia yang semakin kompleks.

METODE :

Metode penelitian ini lebih berfokus pada metode penelitian sejarah yang terdiri dari beberapa tahapan - tahapan dalam metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahapan yaitu sebagai berikut :

1. **Heuristik** adalah tahap menemukan dan mengumpulkan sumber - sumber sejarah yang mendukung penulisan ini. Peneliti mengumpulkan sumber penelitian ini dari berbagai media

seperti buku-buku dan jurnal-jurnal yang mengkaji tentang Perkembangan transportasi berbasis rel di Hindia Belanda

2. **Kritik sumber** adalah tahap menguji kredibilitas sumber tersebut sekaligus menilai apakah sumber tersebut lengkap atau ada bagian hilang. Pada tahap ini peneliti mulai menganalisis kelengkapan dari sumber-sumber yang sudah di kumpulkan
3. **Interpretasi** pada tahap ini akan dilakukan evaluasi terhadap data yang diperoleh dari data yang valid. Tahap ini peneliti mulai memilah-milah sumber-sumber yang valid dan dapat di percaya dan relevan dengan permasalahan yang sedang di teliti
4. **Historiografi** merupakan tahapan terakhir tujuan dari tahap terakhir ini adalah menyajikan peristiwa sejarah yang benar-benar menceritakan fakta-fakta sejarah yang pernah terjadi dan bukan cerita fiksi semata, selain itu penulisan ini dapat menyimpulkan jawaban dari pertanyaan-pertanyaan yang ada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Perkembangan Kereta Api pada Masa Hindia Belanda

Pembangunan jaringan kereta api di Hindia Belanda merupakan bagian dari kebijakan modernisasi infrastruktur kolonial yang bertujuan memperlancar eksploitasi ekonomi, memperkuat administrasi pemerintahan, dan meningkatkan mobilitas militer. Kereta api menghubungkan daerah perkebunan, pusat produksi, kota administratif, dan pelabuhan ekspor. Karena itu, pembangunan rel tidak dapat dipahami hanya sebagai proyek transportasi umum, tetapi juga sebagai bagian dari sistem ekonomi kolonial yang mengutamakan pengangkutan gula, kopi, teh, tembakau, kina, batu bara, dan komoditas ekspor lainnya (Ravesteijn: 2007).

Gagasan pembangunan kereta api sebenarnya sudah ada sejak 1840an. Pertimbangan utamanya adalah transportasi bahan produksi dan hasil panen yang banyak dirasa tidak cukup apabila hanya diangkut dengan kerbau atau kuda. Usulan pembangunan kereta ini diprakarsai oleh seorang perwira bernama kolonel Van Der Wijk. Pemerintah belanda menerima usulan ini dengan dikeluarkannya *SK (koninklijk besluit) no.270* pada 28 Mei 1842 yang berisi rencana pemerintah Hindia Belanda membangun jalan rel Semarang-Kedu dan Yogyakarta-Solo (Tim Telaga Bakti Nusantara: 1997). Namun Pembangunan jalur kereta di jawa ini tidak mendapat realisasi karena berbagai hal. Faktor utamanya adalah teknologi kereta ini masih baru, bahkan untuk di Belanda sendiri, sehingga pemerintah belum cukup punya pengalaman dalam manajemen perkeretaapian. Peta Jawa, terutama peta medan yang belum lengkap, membuat investor swasta ragu untuk masuk. Selain itu ada kekhawatiran bahwa proyek ini akan menguras kas negara.

Menjelang pertengahan abad ke-19, teknologi perkeretaapian menjadi semakin canggih. Salah satu inovasi penting datang dari Robert Stephenson & Co. melalui desain long-boiler locomotive. Desain ini menggunakan ketel yang lebih panjang sehingga pemanfaatan panas dari pembakaran

menjadi lebih efisien. Perkembangan teknologi kereta api berkembang pesat dan kereta mulia dilihat sebagai kebutuhan. 1860 sebagai masa ketika pembangunan jaringan kereta api secara serius mulai dilakukan. Perkembangan tersebut berlangsung bersamaan dengan kemajuan teknik jembatan besi dan peningkatan penguasaan teknologi uap. Hal ini menjadi konteks penting bagi pembentukan Staatsspoorwegen (SS) di Hindia Belanda pada 1875. Para insinyur dan birokrat kolonial tidak memulai dari nol, tetapi membawa pengalaman teknis yang telah berkembang di Belanda selama beberapa dekade.

Perkembangan kereta api di Hindia Belanda merupakan kolaborasi antara pihak pemerintah dan swasta. Perusahaan pertama yang memainkan peranan penting dalam sejarah kereta api Indonesia adalah Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM/NIS). Pada 17 Juni 1864, Gubernur Jenderal L.A.J.W. Baron Sloet van de Beele melakukan peletakan batu pertama di Kemijen, Semarang. Jalur yang dibangun merupakan bagian dari rencana Semarang–Vorstenlanden, yang diarahkan menuju pusat-pusat pemerintahan dan ekonomi di wilayah kerajaan Jawa, terutama Surakarta dan Yogyakarta. Segmen pertama, Semarang–Tanggung, sepanjang sekitar 25–26 km, selesai dan dibuka untuk umum pada 10 Agustus 1867. Pembangunan kemudian dilanjutkan ke arah Surakarta dan Yogyakarta. Pada 1870, Semarang telah terhubung dengan Surakarta, sedangkan keseluruhan jaringan Semarang–Vorstenlanden tersambung sampai Yogyakarta pada 1873.

Namun pembangunan rel ini beberapa kali terhenti akibat gempa bumi dan kekurangan biaya sehingga pemerintah mulai mengulurkan bantuan dana kepada NISM tahun 1871 sebab pemerintah mulai menyadari bahwa kereta api selain untuk mengangkut hasil bumi dari gudang ke pelabuhan, juga diperlukan sebagai strategi menindas pemberontakan yang terus berkobar di berbagai daerah. Kesulitan finansial NISM dan kebutuhan pemerintah terhadap jaringan yang lebih luas menyebabkan pemerintah kolonial mengubah kebijakannya. Jika pada fase awal pembangunan diserahkan kepada swasta, mulai 1870-an pemerintah mengambil peran langsung melalui Staatsspoorwegen (SS). Pemerintah mengeluarkan Undang-undang bulan April 1875 yang menangani konstruksi dan Eksploitasi Kereta Api sehingga pembangunan rel Kereta Api diambil alih oleh Negara.

Staatsspoorwegen (SS) didirikan pada 6 April 1875. Tujuan pembentukan perusahaan negara ini bukan sekadar untuk menyediakan layanan transportasi, tetapi juga untuk membangun jaringan yang dianggap strategis bagi ekonomi dan pertahanan kolonial. Jalur pertama SS dibangun dari Surabaya menuju Pasuruan, kemudian diteruskan ke Malang. Jalur Surabaya–Pasuruan mulai beroperasi pada 1878. Lintas Surabaya–Pasuruan–Malang adalah jalur pertama yang digarap oleh Negara dengan David Maarschalk sebagai Insinyur kepala Statsspooregen-SS. Malang dijadikan Markas utama dari proyek Pembangunan Kereta api dan resmi dibuka bulan Mei 1875. Selama dua dekade berikutnya, SS membangun jaringan yang menghubungkan kota-kota besar di Jawa. Pada 1894, jaringan utama Jawa dari Batavia hingga Surabaya telah tersambung. Penyambungan ini memungkinkan perjalanan antarkota menjadi lebih cepat dan memperkuat integrasi ekonomi serta administrasi kolonial (Reitsma, 1928).

Hubungan antara SS dan NISM tidak selalu bersifat kompetitif. Dalam beberapa wilayah, keduanya membangun jalur yang saling melengkapi, tetapi dalam wilayah lain terjadi persaingan dalam memperoleh konsesi dan menguasai lalu lintas penumpang maupun barang. Jaringan SS cenderung berfungsi sebagai jaringan utama antarkota, sedangkan perusahaan swasta seperti NISM membangun jalur regional dan jalur *feeder* menuju perkebunan dan pabrik. Hal ini menjadi semacam struktur ganda dalam sistem perkeretaapian di Jawa. Perusahaan negara diarahkan untuk membangun jaringan utama yang menghubungkan kota-kota besar. Sementara itu, perusahaan swasta umumnya menyambung kota-kota yang lebih kecil atau untuk melayani kebutuhan perkebunan dan industri.

Sejak keberhasilan pembangunan Surabaya-Pasuruan-Malang, pihak swasta mulai tertarik kembali membangun rel kereta api. Selain NISM, muncul juga perusahaan-perusahaan swasta lain yang beroperasi di Jawa. Sejak 1880-an muncul berbagai perusahaan yang membangun jalur **stoomtram** atau trem uap. Biaya pembangunan trem lebih murah karena menggunakan lebar sepur yang lebih kecil dan dapat mengikuti jalan raya sehingga tidak memerlukan konstruksi sebesar jalur kereta api utama. Model ini sangat sesuai dengan kebutuhan perkebunan dan industri gula. Trem dapat masuk lebih jauh ke daerah pedalaman dan menghubungkan perkebunan/pabrik ke kota kecil sebelum akhirnya tersambung ke stasiun utama atau pelabuhan. Selain itu, trem juga menjadi transportasi dalam kota.

Selain di Jawa, pembangunan kereta api juga dilaksanakan di Sumatera untuk memperbaiki jalur angkutan batu bara dari pertambangan menuju pelabuhan. Kereta api di Sumatera Barat diawali keputusan bulan Juli 1887 untuk membiayai konstruksi jalan rel dari teluk Brandewijn, padan panjang dan muara kalaban. Pemerintah membangun sejumlah sistem rel di Sumatra, tetapi karakter jaringan Sumatra berbeda dari Jawa. Jika Jawa memiliki jaringan relatif padat yang menghubungkan banyak kota, jaringan Sumatra lebih terfragmentasi dan biasanya dibangun untuk kepentingan **militer dan eksploitasi komoditas tertentu**.

Berbeda dengan Jawa yang memiliki jaringan antarkota relatif padat, jaringan Sumatra cenderung terpisah-pisah. Pola tersebut disebabkan oleh kondisi geografis, kepadatan penduduk yang lebih rendah, serta orientasi pembangunan yang lebih sektoral. Jalur-jalur Sumatra umumnya dibangun untuk menghubungkan daerah produksi tertentu dengan pelabuhan, bukan untuk membentuk jaringan nasional yang terintegrasi (Booth, 1998; Ravesteijn, 2007). Pada akhir 1928, panjang gabungan jaringan kereta api dan trem di Hindia Belanda mencapai sekitar **7.464 km**, terdiri atas sekitar 4.089 km jaringan pemerintah dan 3.375 km jaringan swasta. Angka tersebut menunjukkan bahwa perusahaan swasta masih memiliki peranan besar dalam sistem perkeretaapian kolonial (Reitsma, 1928)

Pada 1920-an dan 1930-an pembangunan jaringan baru mulai mengalami perlambatan. Perhatian beralih dari ekspansi kuantitatif menuju **peningkatan kapasitas dan kecepatan jaringan yang sudah ada**. Salah satu proyek penting adalah pengembangan layanan cepat **Eendaagsche Express** pada 1929. Layanan ini memperlihatkan bahwa SS tidak lagi hanya berorientasi pada angkutan komoditas, tetapi juga berusaha meningkatkan kualitas transportasi penumpang antarkota. Great Depression pada 1930-an kemudian membatasi ekspansi. Perekonomian melesu dan banyak swasta

yang akhirnya mundur dari proyek. Sejumlah proyek besar, termasuk rencana pengembangan jaringan di Kalimantan dan Sulawesi serta integrasi lebih lanjut jaringan Sumatra, tidak terealisasi.

B. Operator Kereta Swasta di Hindia Belanda

1. Bataviasche Oosterspoorweg Maatschappij (BOS),

BOS pada awalnya mengelola jalur Batavia-Karawang. SS mengambil alih pengelolaan perusahaan ini dan kemudian membangun jalur tembusan sampai ke Bandung. Jalur tersebut sangat penting karena medan Priangan relatif berat. Pembangunan memerlukan berbagai pekerjaan teknik, termasuk jembatan, tanggul, dan konstruksi di kawasan pegunungan.

2. Semarang Djoeana Stoomtram Maatschappij (SJS).

Semarang-Joana Stoomtram Maatschappij (SJS) menjadi salah satu perusahaan trem terpenting di Jawa Tengah. Jaringanya menghubungkan Semarang dengan kota-kota di pantai utara menuju Demak, Kudus, Pati, Juwana dan daerah sekitarnya. Keberadaan SJS penting karena memperluas jangkauan kereta api dari jalur utama menuju pusat-pusat ekonomi yang tidak selalu dilewati oleh jaringan SS. Studi mengenai sejarah SJS juga menunjukkan bahwa perusahaan ini bertahan melewati masa kolonial dan kemudian memasuki proses nasionalisasi setelah kemerdekaan.

3. Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)

Perusahaan lain yang penting adalah Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS). Perusahaan ini memperoleh konsesi pada 1893 untuk membangun jalur Semarang-Cirebon. Pembangunannya memberikan koneksi yang semakin kuat antara Jawa Tengah bagian utara dan Jawa Barat. Jaringan ini penting karena sebelumnya jalur-jalur utama berkembang secara relatif terpisah menurut perusahaan. Dengan munculnya SCS, jaringan kereta api di pantai utara Jawa semakin terintegrasi.

4. Staatsspoorwegen ter Sumatra's Westkust (SSS)

Pimpinan kereta api di Sumatera terpisah dengan SS di Jawa dengan menunjuk J.K Kempees sebagai kepala konstruksi. Dibangun lintas Pulu Jer-Padang Panjang, Padang Panjang-Fort de Kock, Solok-Muara Kalaban, serta Muara Kalaban-Sawahlunto. Kantor pusat perusahaan berada di Padang.

5. Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen (ZSS)

Pembangunan kereta Api di Sumatera Selatan dipimpin oleh Ir. J Van der Waerden. Diselesaikan pembangunan lintas Panjang-Tanjung Karang, Kertapati-Prabumulih, Tanjung Karang-Kotabumi, Muara Enim-Lahat, Kotabumi-Negara Ratu, Negara Ratu-Martapura semuanya sepanjang 529 km.

6. Deli Spoorweg Maatschappij (DSM)

Kereta api di Sumatera Timur diambil alih perusahaan swasta yakni Deli Spoorweg

Maatschppij (DSM). DSM merupakan perusahaan tembakau sehingga pembangunan rel disesuaikan dengan perkebunan Tembakau dan perkebunan lainnya. Setelah dua tahun memperoleh konsesi kereta api, DSM mendirikan perusahaan telepon dan pembangunan rel kereta api berhasil sepanjang 553 km.

7. **Atjeh Staats Spoorwegen (ASS)**

Pembangunan rel kereta api di Aceh ditujukan untuk kepentingan gerakan militer. Hal ini bertujuan melindungi pembangunan rel yang kerap dirusak oleh penduduk maupun mengantisipasi banyaknya pemberontakan. Pembangunan rel kereta diantaranya lintas Kotaraja-Lambaru sampai Seulimeun, Gede Breueh melalui Sigi, Sigli- Padang Tjih serta lintas antara Gede Breueh dan Seulimeun dibuat lintas sederhana untuk kepentingan militer. Pembangunan kereta di Aceh panjang seluruhnya mencapai 551 km.

8. Pembangunan Kereta api juga dirasakan di Sulawesi dengan adanya rel kereta dari Takalar-Makasar-Maros. Sebagian wilayah Takalar dapat diselesaikan pada Juli 1922 sedangkan yang bagian Maros ditangguhkan karena penghematan keuangan.

C. **Pengelolaan Perkeretaapian pada Masa Jepang**

Pendudukan Jepang mengubah orientasi pengelolaan kereta api dari kepentingan ekonomi kolonial menjadi kepentingan militer. Setelah menguasai Hindia Belanda pada 1942, Jepang mengambil alih perusahaan-perusahaan kereta api pemerintah dan swasta. Di Jawa, pengelolaan jaringan ditempatkan di bawah **Rikuyu Sokyoku**, yaitu badan transportasi darat yang berada dalam struktur pemerintahan militer Jepang. Jaringan kereta api di Jawa dibagi ke dalam tiga wilayah pengelolaan, yaitu **Seibu Kyoku** untuk Jawa Barat, **Chubu Kyoku** untuk Jawa Tengah, dan **Tobu Kyoku** untuk Jawa Timur. Pembagian tersebut menunjukkan bahwa Jepang melakukan sentralisasi administrasi, tetapi tetap menggunakan struktur wilayah untuk memudahkan pengawasan dan mobilisasi transportasi (KAI Heritage, n.d.).

Jaringan rel dimanfaatkan terutama untuk mobilisasi pasukan, distribusi logistik, pengangkutan bahan mentah, dan pemindahan tenaga kerja. Jepang menghentikan sebagian besar investasi yang tidak berkaitan langsung dengan kebutuhan perang. Sejumlah jalur sekunder dan jalur ganda dibongkar, sedangkan material rel, jembatan, dan perlengkapan lainnya digunakan untuk mendukung proyek militer di wilayah lain. Beberapa sumber menyebutkan bahwa material perkeretaapian dari Jawa dikirim untuk mendukung pembangunan jaringan strategis Jepang di Asia Tenggara, termasuk jalur Burma–Thailand. Jalur yang dianggap tidak strategis dibongkar atau dikurangi operasinya. Sebagian material rel digunakan untuk kebutuhan militer Jepang di wilayah lain. Jepang juga membangun atau melanjutkan jalur yang memiliki nilai strategis bagi perang. Salah satu contohnya adalah jalur **Saketi–Bayah** di Banten yang dibangun untuk mengangkut batu bara dari Bayah. Di Sumatra, Jepang melanjutkan pembangunan jalur **Muaro–Pekanbaru** untuk menghubungkan daerah penghasil batu bara dengan wilayah yang dianggap penting bagi logistik militer.

Masa Jepang ini memiliki dampak yang besar bagi sejarah perkeretaapian di Indonesia. Di satu sisi, infrastruktur menjadi terbengkalai. Kondisi lokomotif, gerbong, jembatan, dan stasiun mengalami penurunan karena kurangnya perawatan, keterbatasan suku cadang, dan eksploitasi yang berlebihan. Kereta api dioperasikan dengan prioritas pada kebutuhan militer, sedangkan pelayanan penumpang sipil dan pemeliharaan jaringan menjadi kurang diperhatikan. Pada akhir pendudukan Jepang, sebagian besar aset perkeretaapian berada dalam kondisi rusak atau mengalami penurunan kualitas operasional. Meskipun demikian, masa pendudukan Jepang juga memberikan pengalaman administratif dan teknis kepada pegawai pribumi. Sebagian pegawai Indonesia tetap bekerja sebagai kepala stasiun, pengawas, teknisi, dan tenaga administrasi. Pengalaman tersebut kemudian menjadi modal penting ketika para pekerja kereta api mengambil alih pengelolaan jaringan setelah Proklamasi Kemerdekaan (ANRI, 2023).

D. Pengelolaan Perkeretaapian Pada Masa Kemerdekaan

Karena sejak masa Jepang sudah banyak Rakyat Indonesia yang bekerja di Kereta Api maka pengambil alihan kereta api dari Jepang ke Indonesia berjalan lancar dan cepat. Setelah bebas dari penjajahan, kereta api berada dibawah Dewan Pimpinan Pusat Jawatan Keret Api Republik Indonesia (DKARI) yang ketuanya adalah Mr.Soewahjo Soemodilogo dan pimpinan hariannya Ir. Soepardi. Pada tanggal 1 Januari 1950 DKARI dan SS digabung menjadi Djawatan Kereta Api (DKA), penggabungan ini bertujuan menyederhanakan organisasi yang menaungi kereta api. Tugas DKA adalah ; membuat dan mengusahakan jalan kereta api pemerintah, mengawasi perusahaan kereta api partikelir, menyelenggarakan pendidikan untuk ahli kereta api, dan menyediakan bahan guna dasar penetapan tarif mengenai perhubungan kereta api.

Integrasi DKARI dengan SS membawa masalah dalam menyesuaikan system administrasi, kepegawaian, materiil, bangunan dan lain sebagainya sebab banyak rel maupun lokomotif yang rusak akibat agresi militer dari Belanda ditambah timbulnya pemberontakan PRRI/Permesta. DKARI untuk menyesuaikan pada sifat perusahaan, mulai 22 Mei 1963 diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) dipimpin oleh Ir. Moh Effendi Saleh. Masa Repelita I dibidang perkereta apian berhasil dilakukan rehabilitasi dengan mencegah kemerosotan operasionil dan finansial dari PNKA. Berdasarkan PP Nomor 61 tahun 1971, PNKA diganti menjafi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Akibat angkutan barang meningkat merupakan prospek cerah bagi perkembangan KA selanjutnya dan pada masa Repelita II telah diperbaiki jalan Kereta Api sepanjang 1.725 km. Akibat angkutan barang meningkat merupakan prospek cerah bagi perkembangan KA selanjutnya dan pada masa Repelita II telah diperbaiki jalan Kereta Api sepanjang 1.725 km. hingga kini kereta Api terus meningkatkan pelayanannya bagi masyarakat dengan perbaikan rel, perbaikan gerbong dan lain sebagainya.

KESIMPULAN DAN SARAN:

Perkembangan transportasi kereta api di Hindia Belanda merupakan bagian penting dari pembangunan infrastruktur kolonial yang tidak hanya ditujukan untuk memenuhi kebutuhan transportasi, tetapi juga berkaitan erat dengan kepentingan ekonomi, administrasi pemerintahan, dan pertahanan kolonial. Pembangunan jaringan kereta api memungkinkan pengangkutan hasil perkebunan, pertanian, pertambangan, dan berbagai komoditas ekspor dari daerah produksi menuju pusat perdagangan dan pelabuhan. Dengan demikian, perkembangan perkeretaapian pada masa kolonial tidak dapat dilepaskan dari kepentingan ekonomi kolonial.

Pembangunan perkeretaapian pada awalnya banyak melibatkan perusahaan swasta, terutama *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Namun, berbagai kendala seperti persoalan pembiayaan, kondisi geografis, bencana alam, dan kebutuhan pemerintah terhadap jaringan transportasi yang lebih luas mendorong meningkatnya peran negara. Pembentukan *Staatsspoorwegen* (SS) pada 1875 menjadi titik penting perubahan kebijakan tersebut. Selanjutnya, perusahaan negara dan swasta berkembang secara berdampingan dengan fungsi yang relatif berbeda. SS lebih banyak membangun jaringan utama antarkota, sedangkan perusahaan swasta mengembangkan jalur regional dan jalur penghubung perkebunan, industri, serta daerah produksi menuju jaringan utama dan pelabuhan.

Perkembangan jaringan kemudian meluas ke berbagai wilayah, terutama Jawa dan Sumatra. Jawa memiliki jaringan yang lebih padat dan terintegrasi, sedangkan jaringan di Sumatra cenderung terfragmentasi karena pembangunan lebih diarahkan untuk kepentingan komoditas tertentu dan kebutuhan militer. Hingga akhir 1928, gabungan jaringan kereta api dan trem di Hindia Belanda telah mencapai sekitar 7.464 km, dengan jaringan pemerintah sekitar 4.089 km dan jaringan swasta sekitar 3.375 km. Data tersebut menunjukkan bahwa perusahaan swasta tetap memiliki kontribusi besar dalam sistem perkeretaapian kolonial.

Pendudukan Jepang mengubah orientasi pengelolaan perkeretaapian menjadi terutama untuk kepentingan militer. Jaringan kereta digunakan untuk mobilisasi pasukan, distribusi logistik, pengangkutan bahan mentah, dan pemindahan tenaga kerja. Eksploitasi yang tinggi serta berkurangnya pemeliharaan menyebabkan kondisi sebagian infrastruktur mengalami kemerosotan. Namun, keterlibatan tenaga pribumi dalam pengelolaan teknis dan administratif selama masa Jepang memberikan pengalaman yang kemudian membantu proses pengambilalihan perkeretaapian setelah kemerdekaan.

Setelah Indonesia merdeka, pengelolaan kereta api secara bertahap beralih ke tangan pemerintah Indonesia. Pembentukan DKARI, penggabungannya dengan SS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA), hingga perubahan menjadi PNKA dan kemudian PJKA menunjukkan proses nasionalisasi dan reorganisasi kelembagaan perkeretaapian. Dengan demikian, sejarah transportasi kereta api di Indonesia memperlihatkan adanya kesinambungan sekaligus perubahan fungsi: dari instrumen kepentingan ekonomi dan administrasi kolonial, menjadi infrastruktur strategis yang kemudian dikelola dan dikembangkan sebagai bagian dari kepentingan negara Indonesia serta pelayanan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Booth, Anne (1998). *The Indonesian Economy in the Nineteenth and Twentieth Centuries*. Palgrave Macmillan

Departemen Penerangan Republik Indonesia (1979), *Kereta Api Indonesia*, PT Jayakarta Agung Offset

Mrazek, Rudolf (2006), *Engineers Of Happyland: "Technology and Nasionalism in a Colony" a.b Hermojo, Enginers Of Happyland : Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni*. Obor

Nikmatul Quthonia (2014). *Peran Stasiun Kereta Api Terhadap Tata Ruang Kecamatan Modotahun 1930 – 1974*", *Merentang Perubahan Menafsir Peristiwa*. Elmatara

Reitsma, S.A (1928). *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramwegen*. G. Kolff & Co.

Artikel Jurnal

Adiyanto, Johannes. Purnawati, Hery Setiawan. & Atyanta, Andhika (2026). Architectural Implication of Colonial Infrastructure. ARTEKS: Jurnal Teknik Arsitektur. 11(1). 175-188.

Hidayah, Akbar & Utami, Carolina Santi Muji (2024). Korelasi Perkeretaapian dan Pasra Redjowinangun di Magelang 1903 -1976. *Journal of Indonesian History*. 12(2). 43-55.

Kusuma, Rosa. Purnomo, Arif. & Romadi (2018). Sejarah Kereta Api Rute Semarang–Rembang Tahun 1967–1988. *Journal of Indonesian History*. 7(1). 56-71.

Machmudi, Yon. Abdurakhman. & Fauzi, Wildan Insani (2024). Forging Progress: Scientific and Engineers Shaping the Dutch East Indies Transformation, 1778-1942. *Paramita: Historical Studies Journal*. 34(1). 55-66.

Ravesteijn, Wim (2007). Between Globalization and Localization: The Case of Dutch Civil Engineering in indonesia, 1800-1950. *Comparative Technology Transfer and Society*. 5(1). 32-64.

Tesis/disertasi

Husada, Novian (2015). *Perkembangan Transportasi Kereta Api Masa Orde Baru Tahun 1966–1990* [Disertasi doktoral tidak diterbitkan/ Tesis master tidak diterbitkan]. Universitas Negeri Yogyakarta