

## RESEARCH ARTICLE

# Sejarah Perkeretaapian Dan Relevansinya Terhadap Perekonomian Masyarakat Pulau Jawa 1917-2017

## *The History of Railways and Their Relevance to the Economy of Javanese Society, 1917–2017*

M. Kautsar Thariq Syah\*, Putri Lailatus Sa'adah, Riyan Haqi Khoerul Anwar

**Abstract:** This study aims to examine the strategic role of railways in Indonesia as a primary transportation infrastructure capable of addressing geographical challenges and supporting economic development. This study is important because railways function not only as a means of mobility but also as a driver of socio-economic growth across generations. The study uses a qualitative approach with a literature study method, based on historical literature sources, official archives, and relevant policy documents. Data are analyzed descriptively and analytically to trace the dynamics of railway development and its impact on people's lives. The research findings indicate that the construction of the first railway line in Java on June 17, 1864, by Governor General L.A.J. Baron Sloet van de Beele marked a milestone in transportation modernization in Asia. The existence of railways has been proven to increase mobilization efficiency, strengthen trade activities, accelerate regional integration, and remain relevant in the contemporary era, including supporting homecoming and tourism. The implications of this study emphasize the importance of railway revitalization as an environmentally friendly and sustainable transportation solution. The originality of the study lies in the emphasis on the historical and socio-economic dimensions that demonstrate the continuity of the role of railways from the colonial period to the modern era, thus providing academic and practical contributions to the study of sustainable transportation in Indonesia

**Keywords:** Railways, Economy, Modernization, Sustainable Development

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji peran strategis perkeretaapian di Indonesia sebagai infrastruktur transportasi utama yang mampu menjawab tantangan geografis dan mendukung pembangunan ekonomi. Kajian ini penting karena kereta api tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai penggerak pertumbuhan sosial-ekonomi lintas generasi. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi pustaka, berdasarkan sumber literatur sejarah, arsip resmi, dan dokumen kebijakan yang relevan. Data dianalisis secara deskriptif-analitis untuk menelusuri dinamika perkembangan perkeretaapian serta dampaknya terhadap kehidupan masyarakat. Temuan penelitian menunjukkan bahwa pembangunan jalur kereta api pertama di Jawa pada 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal L.A.J. Baron Sloet van de Beele menjadi tonggak modernisasi transportasi di Asia. Keberadaan kereta api terbukti meningkatkan efisiensi mobilisasi, memperkuat aktivitas perdagangan, mempercepat integrasi wilayah, serta tetap relevan dalam era kontemporer, termasuk mendukung mudik dan pariwisata. Implikasi penelitian ini menekankan pentingnya revitalisasi perkeretaapian sebagai solusi transportasi ramah lingkungan dan berkelanjutan. Orisinalitas penelitian terletak pada penekanan dimensi historis dan sosial-ekonomi yang memperlihatkan kesinambungan peran kereta api dari masa kolonial hingga era modern, sehingga memberikan kontribusi akademik dan praktis bagi kajian transportasi berkelanjutan di Indonesia.

**Kata kunci:** Perkeretaapian, Ekonomi, Modernisasi, Pembangunan berkelanjutan

### About Author

Muhammad Kautsar Thariq Syah, Sejarah Peradaban Islam, UIN Sunan Gunung Djati, Indonesia; Putri Lailatus Sa'adah, Sejarah Peradaban Islam, UIN Sunan Gunung Djati, Indonesia; Riyan Haqi Khoerul Anwar, STAI Al Badar Cipulus Purwakarta

**To cite this article:** Syah, M. K. T., Sa'adah, P. L., & Anwar, R. H. K. . (2025). Sejarah Perkeretaapian Dan Relevansinya Terhadap Perekonomian Masyarakat Pulau Jawa 1917-2017. *Dampeng: Journal of Art, Heritage and Culture*, 1(3), 146–161.

<https://doi.org/10.70742/dampeng.v1i3.367>

Received: August 30, 2025

Accepted: September 09, 2025

Published: September 10, 2025

### \*Corresponding author:

M. Kautsar Thariq Syah,  
Sejarah Peradaban Islam, UIN  
Sunan Gunung Djati, Indonesia  
E-mail: [mkautsarr18@gmail.com](mailto:mkautsarr18@gmail.com)



## Pendahuluan

Selama ini sejarah perkeretaapian di Indonesia banyak membahas dampaknya bagi kehidupan masyarakat, seperti pengaruh perkeretaapian pada masa kolonialisme dan pengaruh perkeretaapian terhadap dinamika kehidupan perkotaan di masyarakat. Padahal, sejarah perkeretaapian di Indonesia juga penting dari sudut pandang kontemporer dan relevansinya dengan perekonomian. Kereta api (KA) sendiri merupakan alat transportasi yang paling diminati masyarakat. Hal ini terbukti sebelum pandemi dari data menurut Badan Pusat Statistik pada tahun 2017 rata-rata terdapat 32.772 ribu penumpang per bulan sedangkan pada tahun 2018 terdapat 35.177,4 ribu penumpang per bulan (Badan Pusat Statistik, 2020). Dari pihak PT KAI menyebutkan bahwa jumlah penumpang terus meningkat. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur penyelenggaraan angkutan kereta api (Biomantara and Herdiansyah 2019) Kereta api telah menjadi alternatif transportasi massal di Indonesia. Dipilihnya kereta api sebagai sarana transportasi publik karena beberapa faktor seperti lalu lintas jalan yang padat, penggunaan bahan bakar minyak (BBM) yang berlebihan, dan polusi udara yang mulai menjadi beban.

Secara historis, perkembangan rel kereta api di suatu daerah dilatarbelakangi oleh berbagai faktor, salah satunya adalah faktor ekonomi. Kegiatan pengangkutan komoditi produksi senjata yang sebelumnya menggunakan alat transportasi tradisional yaitu kereta api pengangkut barang yang ditarik hewan ternak dinilai tidak efisien, mahal, membutuhkan waktu tempuh yang lama dan kapasitas angkut yang terbatas. Faktor ini menjadi salah satu faktor yang kemudian mendorong hadirnya perkeretaapian di Indonesia. Pengoperasian angkutan kereta api tidak terlepas dari keberadaan stasiun karena stasiun merupakan tempat pemberhentian dan mengatur pengoperasian kereta api. Selain itu, pembangunan stasiun memiliki pengaruh terhadap perkembangan ekonomi dan perubahan sosial di wilayah tersebut (Munandar, Mulyana, and Santosa 2016). Jaringan-jaringan kereta api banyak dibangun di daerah-daerah yang memiliki hasil perkebunan seperti Vorstenlanden dan Priangan. Lapisan jaringan ini dimulai dengan pembangunan jalur kereta api dan stasiun yang membawa kemajuan industri dan ekonomi di daerah tersebut ke gedung perkantoran. Dengan memahami stasiun sebagai bagian dari lapisan jaringan agroindustri kota, kita dapat memahami karakteristik ruang kota yang terwujud hingga saat ini. (Muthmainnah, Lukito, and Kurniawan 2020).

Pada di sisi lain, perkeretaapian di Indonesia juga memiliki sejarah kelam. *Pertama*, pada Senin pagi, 19 Oktober 1987 terjadi kecelakaan fatal tabrakan kereta api yang melibatkan KA 255 jurusan Rangkasbitung, Jakarta, dan KA 220 jurusan Tanah Abang-Merak. Peristiwa ini terjadi di Stasiun Sudimara, Bintaro, Tangerang, tepatnya di Desa Pondok Betung, yang menewaskan 153 orang dan melukai 300 orang. (Nugraheni, 2021) *Kedua*, pada hari Kamis tanggal 30 Juni 2005 terjadi tabrakan antara KA 583 dan KA 585 yang menewaskan 5 penumpang, luka berat 40 orang dan luka ringan 73 orang. KA 583 pemberangkatan Bogor terdiri dari sejumlah KA (4 KA) yang terisi penuh penumpang, dan sebagian penumpang ( $\pm 15$  orang) berada di dalam gerbong sepengetahuan masinis dan KP. Menurut peraturan di kabin pengemudi, dilarang membawa orang. Kehadiran penumpang di dalam kabin pengemudi dapat mengganggu konsentrasi pengemudi terhadap pekerjaan, ruang gerak, dan jarak pandang (Komite Nasional Keselamatan Transportasi 2010).

Ketiga, pada tahun 2009, akibat kejadian tersebut 1 orang meninggal dunia, 1 orang luka berat dan 33 orang luka ringan, sedangkan untuk operasional KA terganggu selama 5 jam 40 menit. Kecelakaan tabrakan kereta api juga menyebabkan kerusakan sarana kereta

api di rangkaian KA 221 yaitu 3 kereta rusak berat dan 1 kereta rusak ringan. (Komite Nasional Keselamatan Transportsi, 2009). *Keempat*, pada hari Senin, 9 Desember 2013 pukul 10.00 WIB mobil barang kereta tempelan (semi trailer) tangki B-9265-SEH selanjutnya disebut mobil tangki yang dioperasikan oleh PT. Pertamina. Pada pukul 10.53 WIB telah berangkat KRL 1131 selanjutnya disebut KRL terdiri dari delapan rangkaian kereta, membawa penumpang umum jurusan stasiun (St) Serpong– St Tanah Abang, yang dijadwalkan singgah di beberapa stasiun sebagai berikut: St Sudimara– St Jurangmangu–St Pondokranji–St Kebayoran–St Tanah Abang. Pada pukul 11.15 WIB mobil tangki yang datang dari arah Tanah Kusir menuju Ceger bertabrakan dengan KRL di pintu perlintasan nomor 57A Km. 16+974 Pondok Betung Jakarta Selatan. Tabrakan ini menimbulkan kobaran api di seluruh bagian mobil tangki, bagian depan KRL serta beberapa bangunan dalam radius 15 m. (Komite Nasional Keselamatan Transportsi 2014). Banyaknya penumpang tidak diimbangi dengan jumlah armada rangkaian kereta api yang tersedia. Banyaknya penumpang yang tidak terangkut menyebabkan sebagian (dan sebagian besar) dari mereka melakukan hal nekat dengan naik di atap gerbong. Ini sangat berbahaya, karena para penumpang nekat ini sering mengganggu perjalanan kereta api itu sendiri. Para penumpang melakukan keekatannya dengan beragam alasan, karena takut terlambat masuk kerja, sekolah, tidak memperoleh transportasi dan berbagai kepentingan lainnya (Rizki 2014).

Setiap penumpang wajib memiliki karcis (tiket), yaitu dokumen angkutan yang sah berupa tiket komputer (tiket), tiket cetak (tiket), atau bentuk lain yang ditentukan oleh PT KAI sebagai karcis (tiket). Tiket (tiket) sah dan sah apabila nama yang tertera pada tiket (tiket) sama dengan nama yang tertera pada bukti identitas penumpang yang bersangkutan serta nama dan nomor kereta api, tanggal dan waktu pemberangkatan, kelas dan perjalanan hubungan yang tertera pada tiket (tiket). telah sesuai dengan kereta dinamis. Tiket (tiket) adalah dokumen pengangkutan yang sah dan merupakan bukti perjanjian pengangkutan dimana perusahaan berkewajiban untuk mengangkut dan orang yang telah memiliki tiket berhak mendapatkan pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih, tiket itu sendiri dapat berupa tiket komputer, tiket cetak atau bentuk lain yang ditentukan perusahaan sebagai tiket kereta api yang bersangkutan. (M. S. R. Santoso and Imanullah 2016 hlm.38) Oleh karena itu, penelitian ini sangat penting untuk menjawab sejauh mana pengaruh KA dalam kehidupan ekonomi masyarakat. Dalam penelitian ini akan dibahas bagaimana sejarah KA di Indonesia dari beberapa orde sejarah, Zaman Hindia Belanda, Zaman penjajahan Jepang, Awal Kemerdekaan, Orde Lama, Orde Baru, dan Revormasi. Dan kemudian bagaimana relevansi atau dampaknya pada ekonomi masyarakat.

## Metode

Berasal dari kata Yunani *heuristic* yang artinya mencari atau mengumpulkan sumber. Mengenai tanggal, tentu yang dimaksud dengan sumber adalah catatan, testimoni dan fakta-fakta lain yang memberikan gambaran tentang suatu peristiwa (Madjid & Wahyudi, 2014). Materi yang dijadikan sumber cerita adalah alat, bukan tujuan. Tulisan ini menggunakan metode Kualitatif, pengumpulan datanya dengan melihat sumber-sumber literatur seperti buku Boekoe Peringatan Dari Staatsspoor- En Tramwegen Di Hindia Belanda 1875 – 1925, data dari Badan Pusat Statistik koran Kompas, dan webside <https://heritage.kai.id> Selanjutnya melakukan Interpretasi atau tafsir atau sering disebut sebagai subjektivitas. Oleh karena itu, subjektivitas historiografi diakui tetapi dihindari. Ada dua jenis interpretasi, yaitu analisis dan sintesis (Kuntowijoyo, 1995).

## Hasil dan Pembahasan

### Sejarah perkeretaapian

Indonesia merupakan negara kedua di Asia (setelah India) yang memiliki jaringan kereta api tertua. China dan Jepang baru menyusul belakangan. Setelah masa tanam paksa (1830-1850), hasil pertanian di Jawa tidak lagi hanya untuk memenuhi kebutuhan sendiri tetapi juga untuk pasar internasional. (Kementerian Perhubungan, n.d.) Berawal saat peletakan batu pertama jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunannya dilakukan oleh perusahaan swasta Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) menggunakan alat ukur gauge 1435 mm. Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui Staatssporwegen (SS) pada 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS), Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS), Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS), Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS), Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (Pb.SM), *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM), *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS), *Madoera Stoomtram Maatschappij* (Mad.SM), *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM). (PT. Kereta Api Indonesia, 2017)

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi nasional yang memiliki karakteristik transportasi massal memiliki keunggulan komparatif tersendiri, namun tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lainnya. Jika dibandingkan dengan alat transportasi kereta api lainnya, kereta api memiliki keunggulan seperti tidak memakan banyak lahan, penggunaan energi dan bahan bakar jauh lebih hemat, polusi rendah, produksi massal untuk semua kegiatan sosial dan ekonomi, dan teknologinya selalu berkembang sesuai dengan kebutuhan (Syah, Sa'adah, Nurcahya, et al., 2025). terhadap kebutuhan masyarakat luas. Kehadiran moda transportasi kereta api ini di Indonesia dilatarbelakangi oleh kebutuhan transportasi yang lebih cepat dan efektif untuk mendukung kelancaran produksi dan pengangkutan hasil perkebunan dari Buitenzorg ke Batavia (Jakarta-Bogor) maupun ke Eropa melalui Pelabuhan Sunda Kelapa yang kemudian diubah menjadi angkutan penumpang (Syah, Sa'adah, Darmilah, et al., 2025). Pemerintah Hindia Belanda memilih kereta api, karena dianggap lebih cepat dan efektif dibandingkan transportasi darat. Pemerintah Hindia Belanda mempercayakan pembangunan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg, kepada perusahaan swasta Nederlandsche-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) yang dianggap berhasil membangun jalur kereta api Samarang-Tanggungharjo pada tahun 1864-1867 (Jumardi et al. 2020).

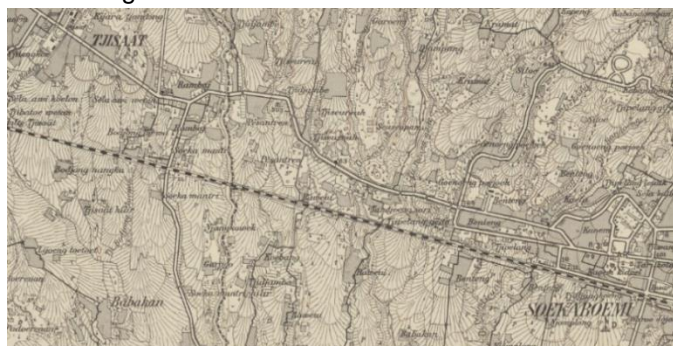
Pembangunan jalur tersebut pada masa penjajahan Belanda dimulai pada tanggal 15 Oktober 1869 dengan disaksikan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. Pieter Mijer. Rencananya pembangunan di semua bagian dilakukan secara bersamaan, namun pada tahun 1870 proyek tersebut dihentikan karena masalah keuangan. Pada tahun 1875 Hindia Belanda membangun jalur kereta api Negara melalui Staatssporwegen (SS) dengan jalur Surabaya-Pasuruan-Malang. Hingga tahun 1912, misalnya, jalur kereta api yang melintasi kawasan Rembang meliputi jalur Juana – Rembang – Lasem di pantai utara; kemudian jalur Rembang - Blora - Padangan dan bertemu dengan jalur Wirosari - Blora dan Kradenan - Randublatung - Padangan - Bojonegoro - Babad - Surabaya. Baru pada tahun 1915 direncanakan pembukaan jalur baru Lasem-Pamotan-Jatirogo-Bojonegoro, jalur Jenu - Tuban - Babad, dan jalur Ngidon - Rengel – Ponco (Reitsma, 1925).



Gambar 1: Proses Pembangunan Jembatan

Sumber: KITLV 19320

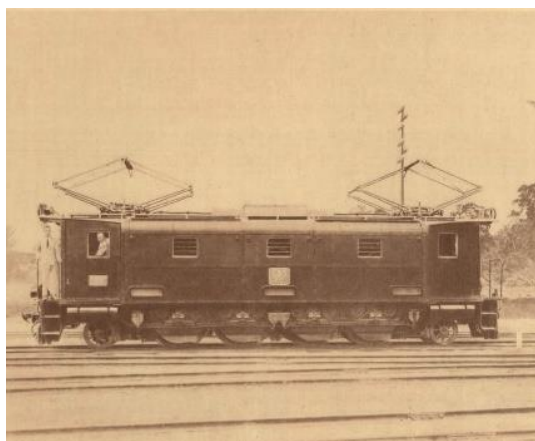
Pada tahun 1881 pembangunan jalur kereta api di Sukabumi dibagi menjadi tiga tahap, tahap pertama pada tanggal 5 Oktober 1881 dari Bogor-Cicurug sepanjang 27 kilometer, tahap kedua pada tanggal 21 Maret 1882, dilanjutkan dari Cicurug-Sukabumi sepanjang 31 kilometer dan tahap ketiga pada 10 Mei 1883 dari Sukabumi-Cianjur sepanjang 39 kilometer (Herwana 2012). Di Indonesia, jalur rel kereta api sebagai angkutan umum komersial yang terhubung Jakarta-Bogor merupakan jalur kedua setelah dibukanya jalur rel kereta api yang menghubungkan Semarang ke Tanggung, Grobogan, Jawa Tengah, sepanjang 25 kilometer. Jalur rel kereta api Jakarta-Bogor selesai dibangun antara 15 Oktober 1869 dan 31 Januari 1873 (Tunggal, 2014). Dimulai dari Stasiun *Kleine Boom* (Pasar Ikan/Sunda Kelapa), melalui stasiun-stasiun: Batavia (Jakarta), Sawah Besaar, Noordwijk (Juanda/Pintu Air), *Koningsplein* (Gambir), Pegangsaan, Meester Cornelis (Jatinegara), Pasar Minggu, Lenteng Agung, Pondok Cina, Depok, Citayam, Bojong Gedeh, Cilebut, dan berakhir di Bogor.



Gambar 2: Jalur Cisaat-Sukabumi

Sumber: Topographisch Bureau (Batavia)

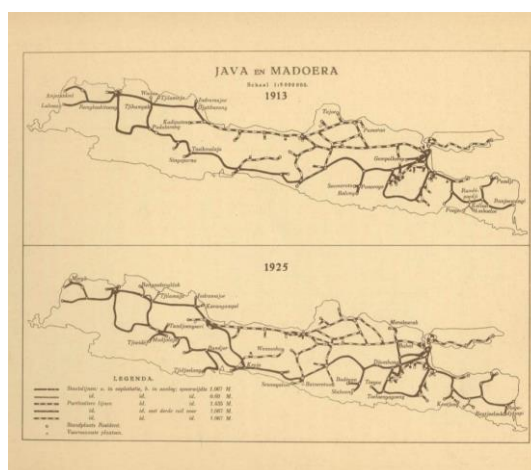
Sebagian jalur ini telah menjadi jalur ganda pada tahun 1917 dan dielektrifikasi pada tahun 1928, sehingga dapat dilalui lokomotif listrik dan Kereta Rel Listrik (Laksana, Rahardjo, and Wijokangko 2015). Lokomotif listrik pada tahun 1930-an juga mulai beroperasi di Batavia dan melayani pemumpang hingga Bogor. Berbeda dengan KRL yang memiliki penggerak sendiri, lokomotif hanya merupakan alat penarik. Di belakang lokomotif disambungkan sejumlah kereta penumpang. Sedikitnya ada lima lokomotif listrik pada masa itu, antara lain seri 3000, 3100, 3200, dan 3300. Lokomotif ini memiliki kabin masinis di kedua sisinya. Keberadaan lokomotif listrik di Batavia pada 1930 bahkan mendahului lokomotif listrik di Belanda (Sulistiyawaty, 2016).



Gambar 3: Lokomotif Listrik pertama

Sumber : Boekoe Peringatan Dari Staatsspoor- En Tramwegen Di Hindia. Belanda 1875 - 1925.

Pada 17 Mei 1884, bersamaan dengan peresmian jaringan KA Bandung-Batavia (Jakarta) lewat Bogor, terutama setelah transportasi kereta api beroperasi ke dan dari kota Bandung sejak tahun 1884, karena Kota Bandung berfungsi sebagai pusat kegiatan transportasi kereta api “bagian Barat.” Berlangsungnya transportasi kereta api telah mendorong berkembangnya kehidupan di Kota Bandung (Mulyana 2021). Sehingga banyak stasiun sekarang merupakan hasil rancangan tahun 1928 oleh arsitek Belanda, EH de Roo. Dia adalah arsitek yang juga membangun Gedung Sate, gedung pusat pemerintahan kolonial Belanda di Bandung. Pada dekade 1920-an (“Warisan Kolonial Dan Sejarah Sosial Kereta Api,” n.d.). Pada tahun 1901 banyak jalan telah dijelajahi. Dari arah timur Pulau Jawa sejauh 812 K.M. dan di wilayah barat 811 K.M., berbeda dengan tahun 1891 di wilayah barat sejauh tahun 1851/K.M. dan wilayah timur sejauh 601 K.M. Hal ini dengan tetap memperhatikan jalur dari wilayah Banten menuju Anyer dan jalur Duri-Tangerang. Dengan dibangunnya jalan di Banten, Banten yang tertinggal dari daerah lain kini mendapat perhatian dari pemerintah, agar mendapat kemajuan perusahaan dan perdagangannya.

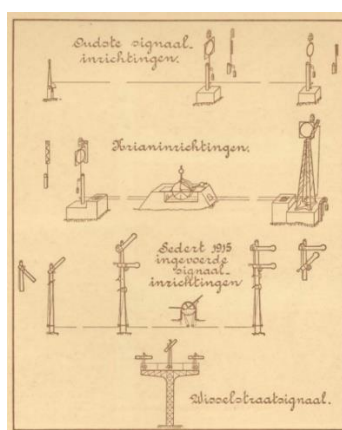


Gambar 4: Peta Jalur kereta di Pulau Jawa Madura 1913-1925

Sumber : Boekoe Peringatan Dari Staatsspoor- En Tramwegen Di Hindia. Belanda 1875 - 1925.

Selain itu jalur Cilkampek-Cirebon yang diresmikan oleh oleh G.G. Idenburg pada tanggal 3 Juni 1912. Jalur tersebut bisa dihubungkan dengan jalur Semarang-Cirebon,

hingga terus berlangsung ke jalur Gundih-Surabaya melintas ke Jalur Sernarang-Juana, sehingga perhubungan Batavia-Soerabaja melintas pesisir utara terdapat juga. Pada masa itu ditetapkan juga pembikinan jalur Cirebon-Kroya yang diresmikan pada tanggal 1 Januari 1917. Pada bulan Januari 1928 Panjang jalan kereta api dan trem Indonesia adalah 7.464 km, sepanjang 4.089 km milik pemerintah dan 3.375 km milik swasta. Pada tahun 1923 stasiun Batavia Zuid dirobohkan dan mulai dibangun stasiun utama. Operasional kereta api diarahkan ke stasiun Batavia Noord sehingga emplasemen ditingkatkan menjadi 16 jalur rel kereta api (Tunggal, 2014b).



Gambar 5: Berbagai macam Prangkat Persinyalan

Sumber : Boekoe Peringatan Dari Staatsspoor- En Tramwegen Di Hindia. Belanda 1875 - 1925.

Pada masa pendudukan Jepang (1 Maret 1942 – 17 Agustus 1945), semua jalur kereta api di Jawa berada di bawah kendali pemerintahan tentara (Rikuyun). Seluruh perusahaan kereta api disatukan dengan nama Rikuyu Kyoku, sedangkan perkeretaapian di Sumatera berada di bawah pemerintahan angkatan laut Jepang (Kaigun) dengan nama Tetsudo Tai dengan pusat di Bukit Tinggi. Setelah Republik Indonesia berdiri, Perkeretaapian Indonesia diambil alih oleh pemerintah Republik Indonesia karena ketersediaan bahan bakar yang terbatas mendorong pemerintah pendudukan militer Jepang untuk mendapatkan sumber bahan bakar baru. Salah satu upayanya adalah pemanfaatan tambang batu bara di wilayah Banten (Laksana et al., 2016). Untuk pengangkutan batubara itu, maka pemerintah pendudukan militer Jepang pada tahun 1943-1944 membuat jembatan untuk memfasilitasi jalur kereta yang banyak terdapat lembah dan sungai (Balai Arkeologi Jawa Barat, n.d.). Tanggal 28 September 1945 secara resmi lahirah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) berpusat tetap di Bandung yang meliputi perusahaan kereta api di Jawa dan Madura. Pada waktu itu di Sumatera masih di bawah pendudukan Belanda di bawah SS/VS (Staatspoor-weg En Verenigde Spoorweg Bedrijr) (Sofi Fajriyanti, 2013).

Pada tanggal 2 September 1945, Angkatan Pemoeda Indonesia (API) menyelenggarakan pertemuan dengan grup revolusioner dari buruh DKA. Pada tanggal 28 September 1945 berdiri Djawatan Kereta Api (DKA). Angkatan Pemoeda Indonesia, organisasi revolusioner Indonesia, dipimpin oleh Wikana, sedangkan buruh kereta yang hadir dipimpin oleh Legiman Harjono. Kesepakatannya adalah merebut Djawatan Kereta Api. Pada pukul 23.00, pertemuan lanjutan dilakukan di rumah dinas kepala Stasiun Manggarai dan menghadirkan pegawai-pegawai Djawatan Kereta Api. Kesepakatannya adalah merebut stasiun Djawatan Kereta Api dari tangan Jepang (Santoso et al. 2015). Pada tanggal 2 September 1945, Angkatan Pemuda Indonesia (API) mengadakan pertemuan dengan Angkatan Muda Kereta Api (AMKA) di kediaman Bandero, di Jalan Manggarai Utara No.23 (dekat Stasiun Manggarai, Jakarta).

Pertemuan dilaksanakan sejak siang hingga malam hari dengan pokok pembicaraan pengambilalihan kekuasaan perkeretaapian dari Jepang. Pertemuan ini dihadiri sejumlah pihak, antara lain Sukaesih, Arifin Rendah, dan BS Anwir dan kawan-kawan dari AMKA. Dari angkatan tua perkeretaapian hadir, Sugandi, Suyatman, Suwigyo, Surjadiningrat, Bandero, Moh. Anwar dan lain-lain. Maruto Nitimiharjo, Johar Nur, Kusnaeni, Armansyah, Ma'riful, Pandu Kartawiguna, Kusenendar dan lainnya dari Angkatan Pemuda Indonesia (Andi et al. 2021). Puncaknya di Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 dikenal menjadi Hari Kereta Api Indonesia. Pengambilalihan perusahaan kereta api dapat dipahami bahwa peranan moda transportasi kereta api pada waktu itu sangatlah vital, kereta api dipandang sebagai sebuah moda transportasi yang handal karena memiliki jaringan telekomunikasi tersendiri yang dapat memperlancar komunikasi dengan daerah-daerah lainnya.

Pada tahun 1946 Belanda kembali ke Indonesia, membentuk kembali *Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VC)*, gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali *Delisporweg Maatschappij/DSM*). Setelah kemerdekaan Indonesia, Belanda kembali ke Indonesia dengan melakukan agresi militer dan melakukan berbagai blokade ekonomi, militer, dan politik untuk merebut kembali daerah-daerah yang dianggap sangat penting secara politik dan ekonomi, sehingga dilakukan pendudukan untuk memulihkan Republik. meruntuhkan Indonesia. Pasca agresi militer, upaya dilakukan untuk membangun kembali infrastruktur perkeretaapian, diikuti dengan tindakan menasionalisasi semua properti yang sebelumnya dimiliki Belanda, termasuk industri perkeretaapian. Beberapa perusahaan kereta api swasta mulai concern mempelajari isu-isu terkait nasionalisasi perusahaan kereta api swasta. Transportasi Belanda telah membentuk komite penasihat untuk Jawa bersama dengan NV NISM untuk menjamin kebijakan pemerintah Indonesia. Program di atas berlanjut pada Januari 1948 ketika pemerintah Belanda Ambarawa yang akan ditempuh dalam waktu tiga setengah jam. Kereta api harus peraturan tersebut ialah jadwal perjalanan beberapa kota, termasuk Semarang dan membuat peraturan baru untuk SS yang berlaku sejak 3 Februari 1948. Di antara jam (*De Locomotief*, 29 Januari 1984). dan Gubug serta Semarang dan Kedungjati yang bisa ditempuh dalam waktu 2-3 jam (Wardodjo 2018).

Pada tanggal 1 Januari 1950 dibentuklah Djawatan Kereta Api (DKA) yang merupakan gabungan DKARI dan SS/VS. Pada tahun 1960 adalah masa keterpurukan angkutan umum, termasuk kereta listrik. Pada tanggal 25 Mei 1963 terjadi perubahan status DKA menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) berdasarkan PP No. 22 Tahun 1963 (Kementrian Perhubungan, 2011). Menurut harian Kompas tanggal 8 November 1966 menulis, pengangkutan kereta api jurusan Manggarai dan trik dihapuskan sama sekali pada akhir 1965. Biro Pusat Statistik mencatat, jumlah penumpang lokal yang dilayani PN Kereta Api (PNKA) tahun 1965 merosot 47 persen dibandingkan 1963. Tahun 1965, hanya 16.092 penumpang perhari yang memakai kereta lokal (Sulistiyawaty, 2016).



Gambar 6: Peresmian angkutan kereta api oleh Gubernur Tjokropranolo  
Sumber: Khastara Perpunas RI

Pada tahun 1971 Pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Pada tahun 1976 mulai berdatangan kereta rel listrik dari Jepang menggantikan lokomotif-lokomotif listrik (Tunggal, 2014c). Pada tanggal 18 Mei 1981 didirikan PT INKA, yang merupakan perusahaan rolling stock dan otomotif. Pada tahun 1991 PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Dikarenakan sepanjang jalur manggarai Jakarta Kota menimbulkan kemacetan di sekitaran jalur kereta, sehingga pemerintah memperbaiki jalur tersebut dengan membangun jalur layang dan mengoprasianya mulai tanggal 5 juni 1991. (Sulistyawaty, 2014) Pada tahun 1992 Ditetapkannya Undang-Undang No.13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian. Pada tahun 1998 Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT Kereta Api (Persero).



Gambar 7: Ratusan warga Ibukota mudik ke Bogor menggunakan KRL  
Sumber: Khastara Perpunas RI

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2001 tentang Perubahan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, ditetapkan perubahan nama Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api menjadi Direktorat Perkeretaapian. Selanjutnya Pasal 27 berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I (Satu) mengatur bahwa Direktorat Jenderal Perkeretaapian merupakan salah satu organisasi eselon I di bawah Kementerian Perhubungan yang menjamin pembangunan perkeretaapian di Indonesia. Sebagai payung hukum penyelenggaraan perkeretaapian nasional telah ditetapkan Undang-Undang Perkeretaapian nomor 23 tahun 2007 dan peraturan pemerintah turunannya yaitu peraturan pemerintah nomor 61 tahun 2016 tentang perubahan atas peraturan pemerintah nomor 72 tahun 2009 tentang peraturan pemerintah nomor 61 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Peraturan Lalu Lintas Nomor Amorinta Kertan Nomor Kertan 6 Tahun 2017 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Tercatat Hingga Akhir Tahun 2017 71 Peraturan Menteri Perhubungan telah diterbitkan sebagai turunan dari kedua peraturan pemerintah tersebut (Kementrian Perhubungan 2018).

Pada tanggal 17 Juni 2008, PT MRT Jakarta didirikan dengan salah satu kegiatannya adalah pengoperasian dan pengembangan prasarana dan sarana MRT. Pada tanggal 12 Agustus 2008, PT KAI Commuter Jabodetabek (KCJ) didirikan, salah satu anak perusahaan dalam PT KAI yang mengoperasikan Kereta Api Commuter Jabodetabek. Pada tahun 2009, PP No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan PP No. 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api. Hingga tahun 2017 terjadi perubahan atas PP No. 56 Tahun 2009 menjadi PP No. 6 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian. Panjang rel kereta api milik pemerintah Indonesia adalah 5.368 km. Operator kereta api saat ini meliputi: PT KAI, PT Railink, PT KCJ, PT MRT Jakarta, PT KCIC (Kementrian Perhubungan, n.d.).

## Peran Terhadap Perekonomian Masyarakat

Kereta api kemudian juga digunakan sebagai alat transportasi orang. Selain itu, angkutan kereta api dapat menjadi andalan dalam meningkatkan ekspor. Bagi masyarakat Sukabumi, keberadaan kereta api memudahkan mobilisasi sehingga kehidupan perekonomian dapat meningkat. Usulan pembangunan jalur kereta api untuk mengatasi kesulitan infrastruktur dan sarana transportasi di Pulau Jawa untuk pertahanan (Nugraha 2017). Daerah yang subur dan tumbuh banyak produk penting tentu membutuhkan transportasi kereta api. Setelah itu, kereta api dengan cepat menjadi alat transportasi penting di Hindia Belanda. Hal ini tidak terlepas dari terbatasnya angkutan jalan, sehingga keberadaan kereta api menjadi penting bagi angkutan ekonomi atau penumpang (Mohtar 2021). Selain itu, perkembangan perkeretaapian Indonesia ditandai dengan kehadiran lokomotif uap pada pertengahan abad ke-19. Pada masa itu, Hindia Belanda tak luput dari pengaruh revolusi industri Lokomotif uap, sebagai pengembangan dari mesin uap, mampu meningkatkan produktivitas industri (AEP/Litbang Kompas, 2018a). Hal ini tampak pada jadwal rencana pembangunan rel kereta api selama 1886-1908 yang dilakukan oleh perusahaan swasta Belanda. Perusahaan swasta Semarang-Joana-*Stoomtremaatschappij* (SJS), berdiri pada 1881, telah berhasil membuka jalur utama Semarang ke Demak, Kudus ke Joana, Rembang ke Lasem, sepanjang 136 kilometer; jalur Demak ke Blora, sepanjang 104 kilometer.

### a. Angkutan Barang

Tujuan dibukanya rel tersebut terutama untuk mendukung industri perkebunan, yaitu untuk mengangkut hasil perkebunan seperti tembakau dan tebu, serta kayu jati dari pedalaman ke kota-kota pelabuhan. Selain itu, lintasan dimaksudkan untuk mengendalikan daerah yang bergolak dan terisolasi. Masuknya kereta api tidak hanya membawa kenyamanan dan kelancaran arus barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain yang sebelumnya sulit dijangkau, tetapi juga menciptakan jalur yang kurang menguntungkan. Dalam konteks eksploitasi hutan jati di Jawa, perkembangan sarana transportasi kereta api berbanding lurus dengan percepatan deforestasi yang mengakibatkan deforestasi dan degradasi hutan (Warto 2018). Sedangkan pembudidayaan tanaman teh dan kopi khususnya di Bogor, Sukabumi, dan Bandung memperoleh hasil memuaskan. Bahkan pemerintah Belanda mencanangkan bahwa budidaya kopi tersebut dapat ditargetkan sebagai barang ekspor yang laku di pasaran Eropa. Akan tetapi pengangkutan kopi yang jumlahnya terus meningkat dari pegunungan ke pantai, menimbulkan masalah, sebab jalan yang dilalui oleh pengangkut beban binatang pada musim hujan tidak dapat dilalui (Lamiyati 2017).



Gambar 8: Perkebunan di Jawa Barat  
Sumber: KITLV 81762

Bukan hanya kopi yang bersembunyi di kawasan Parahyangan, Batavia semakin terkoneksi ke wilayah Jawa Barat, namun jalan yang terhubung ke wilayah Jawa Barat masih sangat buruk, apalagi saat musim hujan. Dalam tahap pembangunan rel kereta api di

kawasan untuk menjadi pusat bahan konstruksi rel kereta api, semua peralatan yang diperlukan dikumpulkan dan disimpan di Bogor. Saat itu inspektur yang ditunjuk adalah Jenderal David Maarschalk, beliau ditempatkan di Bogor sebagai penanggung jawab pembangunan rel kereta api di jalur Sukabumi. Saat itu, hanya gerobak berat dan lamban yang ditarik kerbau yang bisa digunakan sebagai alat angkut hasil perkebunan kopi dari daerah pegunungan Jawa Barat ke Batavia.

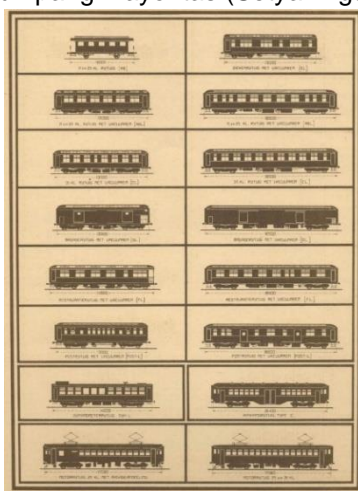


Gambar 9: Ladang Persawahan di Kawasan Bogor  
Sumber : KITLV 86851

Dari sinilah lahir ide pembangunan rel kereta api Batavia hingga perkebunan di kawasan sekitar Jawa Barat. Dibandingkan masa-masa sebelumnya, Batavia tampak mengalami proses konsolidasi sosial pada abad ke-19. Pergerakan penduduk cukup lambat bagi komunitas perkotaan yang relatif kecil ini untuk menemukan bentuk budayanya sendiri secara damai tanpa gangguan gejolak ekonomi dan politik. Kehidupan sosial yang tenang ini sangat kontras dengan perkembangan pesat di abad ke-20 (Andika Putra Ramadan 2017).

b. Angkutan Penumpang

Tidak diketahui secara pasti kapan kereta mulai digunakan untuk mengangkut orang. Namun, sejak dibukanya jalur Semarang - Solo pada Februari 1870, kereta api juga digunakan sebagai alat transportasi orang. Hal ini dibuktikan dengan adanya aturan tarif penumpang dan data jumlah penumpang yang diangkut selama tahun 1870. Di kerajaan tersebut dari tahun 1846-1930 masih terjadi diskriminasi dan kriminalisasi terhadap masyarakat adat sebagai penumpang mayoritas (Setyaningsih, 2018).



Gambar 10: berbagai Jenis gerbong penumpang  
Sumber : Boekoe Peringatan Dari Staatsspoor- En Tramwegen Di Hindia. Belanda 1875 - 1925.

Sejak sarana transportasi kereta api menjadi favorit warga untuk mudik di hari pertama lebaran. Selain lebih efisien dalam waktu, bus atau transportasi lainnya. Walau demikian penumpang juga harus berhati-hati karena bisa kehilangan barang (Eneste, 2003). Akan tetapi kereta api memang relatif aman, cepat dan bebas macet dibanding armada darat lainnya. Kereta api juga dinilai efektif menekan tingkat kecelakaan lalu lintas Kereta api merupakan transportasi yang melayani kebutuhan mobilitas sehari-hari di daerah perkotaan dan angkutan jarak jauh (Warpanji, 2012). Jadi keuntungan lain untuk pulang dengan selamat dengan kereta api. Hal ini terlihat saat mudik lebaran, animo masyarakat yang besar untuk beralih menggunakan kereta api karena para pemudik sudah mengetahui bahwa mudik dengan sepeda motor jauh lebih berbahaya. Fenomena mudik ini jika ditelusuri merupakan mata rantai yang terjadi akibat respon masyarakat (umat Islam) terhadap fenomena lebaran. Dimana terjadi perubahan arti Idul Fitri atau dalam agama Islam disebut Idul Fitri, yang penting untuk diperhatikan (Herdianti, Permana, and Tarpin 2018).

c. Sektor wisata

Transportasi diakui sebagai salah satu fitur utama yang mendukung pembangunan sosial dan ekonomi, tidak hanya untuk mengatasi kendala jarak fisik, tetapi juga untuk memenuhi kebutuhan manusia akan pergerakan lintas ruang dan waktu, termasuk perjalanan untuk tujuan pariwisata. Transportasi telah menjadi elemen kunci dalam mencapai konektivitas global yang lebih besar untuk wilayah yang berbeda, dengan transportasi yang menghubungkan berbagai tempat baik sebagai titik asal maupun sebagai tujuan. Di dunia yang terglobalisasi, jarak tidak lagi menjadi hambatan utama bagi aktivitas ekonomi, teknologi dan transportasi telah membuat pekerjaan menjadi efektif secara global. Transportasi adalah jenis kegiatan dimana kebutuhan manusia meningkat dengan mengubah letak geografis barang dan orang, menciptakan transaksi (Dwiatmoko et al. 2020).

Sarana transportasi mendukung pariwisata di Hindia Belanda. Setelah mengalami masalah jumlah wisatawan, terutama pada periode 1906-1919. Jumlah turis di India membenci opini. Hal ini tak lepas dari kerjasama dengan perusahaan kapal pesiar, perusahaan kereta api. Menurut *Het Vaderland*, jatuhnya nilai tukar sebenarnya bisa mengembangkan dan meningkatkan pariwisata domestik India. Tarif harian ini mengacu pada tarif keluarga SS *Staatsspoorwegen* (perusahaan kereta api negara) dan KPM. Jadi yang tinggal di Jawa bisa ke Sumatera dan sebaliknya yang tinggal di luar Jawa bisa ke Jawa dengan angkutan api dan laut (Sunjayadi 2014). Mengingat jalur tersebut dibuat oleh perusahaan kereta api negara (SS), karena medan yang ditempuh sulit karena perbukitan, lembah, dan pegunungan. Jalur ini memiliki potensi wisata karena pemandangan dari kereta api memiliki Infrastruktur seperti Jembatan dan terowongan serta keaneka ragam unsur unsur perkeretaapian lainnya (AEP/Litbang Kompas, 2018b). Fitur alam seperti Lintasan yang berada di antara Gunung Kaledong dan Gunung Haruman itu, berketinggian sekitar 1.000 meter di atas permukaan laut, dijuluki sebagai "Tropical Half St. Gothard Line" di Swiss Pesona alam Garut, katanya, mulai khas saat memasuki Stasiun Cibatuan yang merupakan persimpangan kereta api menuju ke Garut (ketinggian 830 meter di atas permukaan laut). Kawasan yang dikagumi adalah sekitar Gunung Guntur dan kawasan air panas Cipanas, dan Gunung Papandayan (Solihat, 2016).



Gambar 11: Pemandangan indah di stasiun Lebak Rejo

Sumber : KITLV 84215

Sejarah seperti sejarah perusahaan KA Kerajaan Belanda, yang waktu itu disebut *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS), peran Stasiun KA Ambarawa sangat penting. Oleh sebab itu, stasiun tersebut pernah diberi nama Stasiun Willem I, yaitu nama Raja Belanda. (Pribadi, 2013) Namun, setelah 114 tahun, Stasiun Ambarawa ditetapkan menjadi Museum KA oleh Menteri Perhubungan Roesmin Noerjadin. Di museum ini tersimpan sejumlah artefak sejarah KA masa kolonial, seperti lokomotif uap tua, kereta kayu, mesin hitung, mesin ketik, dan pesawat telepon (Arianti, 2005).



Gambar 12: D5106 Loko produksi Hartmann Chemnitz Lokomotif peninggalan Hedjaz Railway

Sumber: Dokumentasi pribadi

Salah satu koleksi Museum KA Ambarawa yang juga menyimpan cerita sejarah dunia adalah loko D5106. Loko produksi Hartmann Chemnitz tahun 1920 ini memiliki keterkaitan erat dengan sejarah lintasan Hedjaz Railway, yang dibangun pada 1908 untuk menghubungkan Damaskus, Suriah, dengan Amman, Yordania, serta Madinah, Arab Saudi. Jalur ini dibangun untuk melayani perjalanan KA penumpang yang khusus mengangkut jemaah haji dan logistik tentara Turki pada masa pemerintahan Usmaniyah Turki. ("Museum KA Ambarawa Dari Soekarno Hingga Hedjaz Railway," 2005). selain untuk kenagan sejarah tujuan pengumpulan lokomotif tersebut adalah melakukan edukasi dan promosi wisata (*Lokomotif Tua "Berserakan" Di Depo Ambarawa*, 2000).

## Kesimpulan

Sejarah perkeretaapian di Indonesia menunjukkan bahwa moda transportasi ini tidak hanya menjadi sarana mobilitas, tetapi juga memainkan peran penting dalam perubahan sosial, ekonomi, dan politik bangsa. Dari masa kolonial, pendudukan Jepang, hingga era pasca-kemerdekaan, kereta api terbukti sebagai infrastruktur strategis yang mempermudah distribusi hasil bumi, mempercepat mobilisasi penduduk, serta mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat, termasuk di daerah seperti Sukabumi. Penelitian ini memberikan kontribusi bagi kajian sejarah transportasi Indonesia dengan menekankan bahwa

perkeretaapian tidak hanya berdampak pada sektor ekonomi, tetapi juga berfungsi sebagai instrumen pembangunan sosial, modernisasi, dan bahkan identitas kebangsaan.

Dengan demikian, studi ini menegaskan pentingnya melihat kereta api bukan sekadar alat angkut, melainkan bagian dari dinamika pembangunan nasional yang memengaruhi pola hidup masyarakat lintas generasi. Namun demikian, penelitian ini masih memiliki keterbatasan karena belum mengulas secara mendalam perbandingan perkembangan perkeretaapian di daerah lain di luar Jawa serta peran masyarakat lokal dalam merespons modernisasi transportasi ini. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengkaji dimensi regional dan perspektif sosial-budaya yang lebih luas agar gambaran tentang sejarah perkeretaapian di Indonesia semakin komprehensif.

## Daftar Pustaka

- AEP/Litbang Kompas. (2018a, March 10). Menampak Jejak Sang “Kuda Besi.” *Kompas*.
- AEP/Litbang Kompas. (2018b, March 10). Ragam Pesona Kereta Api Indonesia. *Kompas*.
- Andi, A., Gunawan, R., Sidik, H., Abdulhadi, A., Sudiby, S., Sulistyana, I. P., & Khofifatunnisa, K. (2021). Stasiun Jatinegara Era Revolusi Kemerdekaan Indonesia 1945-1949. *Fajar Historia: Jurnal Ilmu Sejarah Dan Pendidikan*, 5(1), 29–44. <https://doi.org/10.29408/fhs.v5i1.3389>
- Andika Putra Ramadan. (2017). *Pengaruh Jalur Kereta Api Batavia-Buitenzorg Terhadap Kehidupan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Batavia Tahun 1871-1913*.
- Arianti, N. K. (2005, June 25). Mesin uang itu Tak Pernah Diminyaki. *Kompas*.
- Badan Pusat Statistik. (2020). *Jumlah Penumpang Kereta Api, 2006-2020 (Ribu Orang)*. <https://www.bps.go.id>. <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/815>
- Balai Arkeologi Jawa Barat. (n.d.). *Kereta Api di Pandeglang*. Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Biomantara, K., & Herdiansyah, H. (2019). Peran Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan. *Cakrawala*, 19(1), 1–8. <http://ejournal.bsi.ac.id/ejurnal/index.php/cakrawala>
- Dwiatmoko, H., Nabila, Mudjanarko, S. W., & Setiawan, I. (2020). *Peran Angkutan Kereta Api Komuter Dalam Meningkatkan Perekonomian di Wilayah Gerbang Kertasusila*. Scopindo.
- Eneste, P. (2003, March 23). Kereta Api Dalam Sastra. *Kompas*.
- Herdianti, S., Permana, A., & Tarpin. (2018). Kereta Api Dan Tradisi Mudik Lebaran Di Bandung Tahun 1980-2014. *Historia Madania*, 2(2), 111–134.
- Herwana, S. (n.d.). *Perkembangan Transportasi darat Di Sukabumi Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi dan Perkembangan Kota Tahun 1881-1942*. 1–14.
- Jumardi, J., R, R., Abdulhadi, A., Siska, A., A, V., & AZ, Z. (2020). Perkembangan Transportasi Kereta Api di Jakarta. *Jurnal Pattingalloang*, 7(1), 40. <https://doi.org/10.26858/pattingalloang.v7i1.13291>
- Kementerian Perhubungan. (n.d.). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*. <https://djka.dephub.go.id>. Retrieved February 10, 2022, from <https://djka.dephub.go.id/sejarah-perkeretaapian-indonesia>
- Kementerian Perhubungan. (2011). *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*. Dirjen Perkeretaapian.
- Kementerian Perhubungan. (2018). *Riview Pencana Induk Perkeretaapian Nasional 2018*. Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perkeretaapian.
- Komite Nasional Keselamatan Transportsi. (2009). *Laporan Investigasi Kecelakaan Kereta Api Tumburan Antara KA 221 KRL Pakuan dan KA 549 KRL Ekonomi KM 52+7/8 Petak Jalan St Bogor-St Cilebut, Bogor, Jawa Barat*. Kementerian Perhubungan.
- Komite Nasional Keselamatan Transportsi. (2010). *Laporan Kecelakaan Kereta Api Tumburan Km 19+800 Petak jalan antara Perhentian Tanjung Barat – Stasiun Pasar Minggu Jakarta*. Kementerian Perhubungan. [www.dephub.go.id/knkt](http://www.dephub.go.id/knkt)
- Komite Nasional Keselamatan Transportsi. (2014). *Laporan Investigasi Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan*. Kementerian Perhubungan.
- Kuntowijoyo. (1995). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Tiarawacana.

- Laksana, A. D., Rahardjo, T., & Wijokangko, G. R. (2015). *Jalur Kereta Api Cikini Salemba Pabrik Opium*. Pusat Data, Informasi dan Kepustakaan Kereta Anak Bangsa.
- Laksana, A. D., Wijokangko, G. R., Suherman, A., Rahardjo, T., & Hartono, T. (2016). *Kisah Peninggalan Kereta Api Banten Cigading-Anyer Kidul Rangkasbitung Saketi\_Bayah-Gunung Mandur*. Pusat Data, Informasi dan Kepustakaan Kereta Anak Bangsa.
- Lasmiyati. (2017). Transportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung). *Patanjala*, 9(2), 197. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v9i2.21>
- Lokomotif Tua "Berserakan" di Depo Ambarawa*. (2000, October 15).
- Madjid, M. D., & Wahyyudi, J. (2014). *Ilmu Sejarah Sebuah Pengantar*. Kencana.
- Mohtar, O. (2021). Dari angkutan hasil perkebunan ke angkutan manusia : Sejarah kereta api cepat di Hindia Belanda 1929 - 1942. *Walasuji*, 12(1), 1–13.
- Mulyana, D. (2021). Kajian Perkembangan Kota Bandung Melalui Aspek Elmen-Elmen Kota. *Educational Building : Jurnal Pendidikan Teknik Bangunan Dan Sipil*, 17(1), 16–20.
- Munandar, A. A., Mulyana, A., & Santosa, A. B. (2016). Stasiun Cibatu dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial-Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010). *Factum*, 5(2), 157–174.
- Museum KA Ambarawa dari Soekarno Hingga Hedjaz Railway. (2005, June 25). *Kompas*.
- Muthmainnah, K., Lukito, Y. N., & Kurniawan, K. R. (2020). Railway Station as an Element of the Colonial City of Industry : Case Study Cianjur Railway Station. *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science*, 5. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/452/1/012042>
- Nugraha, S. (2017). Kota Sukabumi Dari Distrik Menjadi Gemeente (1815-1914). *Patanjala*, 9(3).
- Nugraheni, N. A. (2021, October 19). 34 Tahun Tragedi Bintaro, Kecelakaan Kereta Api Tewaskan Lebih 150 Orang. <https://metro.tempo.co>. <https://metro.tempo.co/read/1519005/34-tahun-tragedi-bintaro-kecelakaan-kereta-api-tewaskan-lebih-150-orang%0A>
- Pribadi, D. W. (2013, September 4). Ketika Saet-Aset Masa Lalu Yang Tersebar Mulai Dihidupkan Kembali. *Kompas*.
- PT. Kereta Api Indonesia. (2017). *Sejarah Perkeretaapian*. <https://Heritage.Kai.Id>. <https://heritage.kai.id/page/sejarah-perkeretaapian>
- Reitsma, S. A. (1925). *Boekoe Peringatan Dari Staatsspoor- En Tramwegen Di Hindia. Belanda 1875 - 1925*. Topografische Inrichting Weltevreden.
- Rizki, R. (2014). Analisis Wacana Kritis Pada Pemberitaan Pasca Tragedi Bintaro 2. *Erudio Journal of Educational Innovation*, 2(2), 1–7. <https://doi.org/10.18551/erudio.2-2.1>
- Santoso, A., Yahya, S. K., Cholikh, A., Patriasari, B., Mulyaningsih, D., SP., R. S., & Sunjaya, S. (2015). *Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia*. Arsip Nasional Indonesia.
- Santoso, M. S. R., & Imanullah, M. N. (2016). Tanggung Jawab Keperdataan PT Keretaapi Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang. *Privat Law*, IV(2), 36–45.
- Setyaningsih. (2018, March 10). Kereta Api di Deretan Kartu Pos. *Kompas*.
- Sofi Fajriyanti. (2013). *Sejarah Panjang Perkeretaapian Indonesia*. <http://Dishub.Jabarprov.Go.Id>. <http://dishub.jabarprov.go.id/artikel/view/299.html>
- Solihat, K. (2016, April 18). Sudah Mendunia Sejak Zaman Kolonial Pesona Alam Yang di Sanjung. *Pikiran Rakyat*.
- Sulistyawaty, A. R. (2014, August 25). Kemasyhuran Batavia Yang Meredup. *Kompas*.
- Sulistyawaty, A. R. (2016). Putaran Roda KRL, Bonbon, Hingga KFW. *Kompas*.
- Sunjayadi, A. (2014). Kabar dari Koloni: Pandangan dan Pemberitaan Surat Kabar Belanda tentang turisme di Hindia Belanda (1909-1940). *Jurnal Kajian Wilayah*, 5(1).
- Syah, M. K. T., Sa'adah, P. L., Darmilah, D., Arsyad, M. F., Sugiarto, D., & Nurchaya, Y. (2025). Mobility of West Java Community After the Arrival to the Railway (1880-1930). *HISTORIA: Jurnal Program Studi Pendidikan Sejarah*, 13(2). <https://doi.org/DOI:10.24127/hj.v13i2.11298>
- Syah, M. K. T., Sa'adah, P. L., Nurcahya, Y., Suprianto, S., & Sufriadi, D. (2025). Legacy and transformation: The enduring socioeconomic impact of Colonial railway infrastructure in contemporary Bogor. *Socio Politica: Jurnal Ilmiah Jurusan Sosiologi*, 15(1). <https://journal.uinsgd.ac.id/index.php/socio-politica/article/view/45651>

- Tunggal, N. (2014a). Menghadirkan Imajinasi Perkeretaapian Masa lalu. *Kompas*.
- Tunggal, N. (2014b, March 27). Dulu Jakarta Punya KA Kelas Eropa. *Kompas*.
- Tunggal, N. (2014c, March 28). Kanibal Demi “Bon-Bon.” *Kompas*.
- Wardodjo, W. W. (2018). Ekonomi Indonesia 1950-an dan Penguasaan Negara terhadap Perusahaan Kereta Api. *Indonesian Historical Studies*, 2(2), 96–106.
- Warisan Kolonial dan Sejarah Sosial Kereta Api. (n.d.). *Kompas*.
- Warpanji, S. P. (2012, February 12). Kereta Api Untuk Siapa ? *Kompas*.
- Warto. (2018). Hutan Jati Berkalung Besi Pengangkutan Kayu Jati di Jawa pada Akhir Abad ke-19 dan Awal Abad ke-20. *SASDAYA, Gadjah Mada Journal of Humanitie*, 2(2).  
<https://journal.ugm.ac.id/sasdayajournal>