

PERKEMBANGAN TRANSPORTASI DARAT DI JAWA MASA KOLONIAL

Dara Sylvia

darasyivia@uny.ac.id

Program Studi Ilmu Sejarah - Universitas Negeri Yogyakarta

Abstrak

Geliat kapitalisme pada abad ke-19 telah berdampak pada terjadinya transformasi sosial di pulau Jawa. Perkembangan jalan dan kendaraan telah mengubah wilayah tersebut menjadi lebih modern. Teknologi transportasi yang dikembangkan mulanya ditujukan untuk kepentingan kolonial. Tanpa disangka, keberadaan transportasi membawa keuntungan bagi masyarakat, termasuk bumiputera. Salah satu dampak yang paling kentara adalah mudahnya proses mobilitas, baik barang maupun penumpang. Lalu sejauh mana teknologi transportasi berhasil membawa dampak bagi mobilitas masyarakat Jawa masa kolonial? Tulisan ini bertujuan untuk mengeksplorasi dampak perkembangan teknologi transportasi pada meningkatnya mobilitas masyarakat. Tulisan ini menggunakan metode penelitian sejarah, yang terdiri dari penentuan topik, pengumpulan sumber/heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Kemajuan teknologi transportasi di Kepulauan Indonesia, khususnya Jawa telah memberi dampak yang signifikan terhadap kehidupan masyarakat. Perjalanan antar wilayah yang semula mustahil dilakukan menjadi lebih mungkin dengan munculnya berbagai jenis transportasi. Hal yang tak kalah penting, keberadaan transportasi darat sekaligus menjadi alat kontrol pemerintah kolonial untuk mempertahankan hegemoninya atas pulau Jawa.

Kata Kunci: Transportasi, Mobilitas, Jawa, Kolonial

Abstract

The rise of capitalism in the 19th century has had an impact on social transformation in Java. The development of roads and vehicles has transformed the region into a more modern one. The transportation technology that was initially developed was intended for colonial interests. Unexpectedly, the existence of transportation brought progress to society, including natives. One of the most obvious impacts is the ease of mobility, both goods and passengers. How did transportation technology succeed in having an impact on the mobility of Javanese society during the colonial era? This paper aims to explore the impact of the development of transportation technology on increasing community mobility. This paper uses a historical research method, consisting of topic determination, heuristics, verification, interpretation, and historiography. The advancement of transportation technology in the Indonesian Archipelago, especially Java, has had a significant impact on people's lives. Mobility between regions that was previously impossible has become more possible with the emergence of various types of transportation. The existence of transportation also became a control for the colonial government to maintain its hegemony over the island of Java.

Keynote: Transportation, Mobility, Java, Colonial

PENDAHULUAN

Perkembangan transportasi darat di kepulauan Indonesia sejak abad ke-19 menjadi simbol modernisasi teknologi. Transportasi menjadi sarana yang berfungsi untuk memudahkan akses wilayah sekaligus sebagai moda konsolidasi antar wilayah. Pada abad ke-19, di pulau Jawa mulai dilakukan pembangunan jalan raya dan jalur kereta api. Sebelumnya, kegiatan pengangkutan dilakukan melalui sungai dan laut lepas menggunakan kapal berukuran sedang dan besar. Keberadaan transportasi darat membawa perubahan dengan berkurangnya fungsi kapal yang memakan waktu perjalanan yang sangat lama. Sejak dibangunnya jalan raya pos di pesisir utara pulau Jawa, kegiatan pengangkutan dapat terakomodasi lebih baik dibanding sebelumnya. Perjalanan antar wilayah yang tadinya dianggap sulit menjadi lebih mudah, meski harus tetap memakan waktu yang lama

Keberadaan teknologi transportasi menjadi realitas baru sebagai bagian dari gejala modernisasi di kota-kota kolonial. Meskipun eksistensi transportasi direpresentasikan tidak sekondang perkembangan ideologi maupun ekonomi, namun transportasi menjadi tiang penyangga akomodasi unsur-unsur tersebut, sejak awal kemunculannya hingga saat ini (Syaiful Anwar, 2006). Apabila terjadi hambatan dalam sistem transportasi, maka kegiatan pada sektor lain, termasuk ekonomi, akan mengalami hambatan dan bahkan mengalami kemandekan (Purnawan Basundoro, 2019: 1).

Transportasi modern yang muncul pada abad ke-20 merupakan hasil dari modernisasi yang digerakkan oleh teknologi, tetapi sekaligus merangsang terjadinya modernisasi masyarakat yang lebih luas (Khusyairi & Colombijn, 2015: 268). Salah satu dampak dari modernisasi tersebut adalah kegiatan perjalanan masyarakat yang semakin mudah dan cepat. Sebelumnya, perjalanan antar daerah ditempuh dalam waktu yang lama. Pada periode akhir abad ke-19 hingga abad ke-20, kehadiran kereta api mampu merevolusi perjalanan seperti yang dilakukan oleh mobil maupun pesawat. Robert Cribb menuliskan bahwa kereta api memainkan peran utama dalam mengintegrasikan pulau Jawa, secara ekonomi dan sosial, dari akhir abad ke-19 dan periode setelahnya (Cribb, 2013: 140).

Tulisan ini bertujuan untuk mengetahui perkembangan dan dinamika transportasi darat dan kaitannya dengan mobilitas masyarakat yang terjadi di Pulau Jawa. Cakupan temporal tulisan ini adalah antara akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20. Sebagai informasi, mobilitas yang dimaksud dalam tulisan ini merujuk pada kegiatan atau aktivitas berpindah dari satu wilayah ke wilayah yang lain. Kegiatan mobilitas masyarakat menjadi massif ketika teknologi transportasi hadir di Pulau Jawa.

METODE

Artikel ini disusun menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri dari lima tahapan, yaitu penentuan topik penelitian, pengumpulan sumber sejarah (heuristik), kritik sumber (verifikasi), interpretasi sumber untuk mendapatkan fakta sejarah, dan penulisan (historiografi) (Kuntowijoyo, 2013: 69). Pemilihan topik penelitian berdasarkan pada kekosongan pembahasan tentang kemunculan transportasi dan kaitannya dengan mobilitas masyarakat dan kaitannya segregasi kelas di pulau Jawa. Tahapan heuristik dilakukan dengan menghimpun arsip sezaman, serta didukung dengan artikel dan buku yang relevan. Tahapan selanjutnya adalah verifikasi atau kritik sumber untuk memberikan penilaian terhadap sumber sejarah baik secara eksternal maupun internal. Tahapan keempat adalah interpretasi atau penafsiran fakta-fakta sejarah berdasarkan substansi yang terdapat dalam sumber sejarah yang sudah diseleksi. Tahap terakhir yang dilakukan adalah menuangkan fakta-fakta sejarah yang sudah didapatkan menjadi sebuah tulisan sejarah atau historiografi.

HASIL PEMBAHASAN

A. Transportasi Darat pada Akhir Abad ke-19 hingga Awal Abad ke-20

Keberadaan transportasi di kepulauan Indonesia menjadi hal penting untuk memudahkan akses dan konsolidasi antar wilayah. Indonesia memiliki karakteristik geografi kepulauan yang menjadikan wilayahnya memiliki jenis transportasi yang bervariasi. Sebelum abad ke-19, transportasi perairan sangat dominan, komunikasi

antar wilayah dilakukan melalui sungai (Fisher: 1947: 91).¹ Kapal berukuran kecil dan sedang digunakan untuk menjangkau wilayah melalui sungai atau lautan (Wicaksono, 2021: 53). Dalam perkembangannya, pada abad ke-19, muncul transportasi darat seiring dengan pembangunan jalur darat yang dilakukan. Jalur darat merupakan sarana yang memiliki fungsi penting dalam rangka kegiatan mobilitas barang dan penumpang. Adapun di Jawa, pembangunan jalur darat dimulai dengan pembangunan jalan raya.

Di Pulau Jawa, kepentingan terhadap jalan raya sangat kuat, bahkan telah berlangsung sejak masa kerajaan Mataram dan semakin berkembang pada masa pemerintah kolonial (Hartatik, 2018: 1). Di negara-negara agraris, jalan raya menjadi kebutuhan pokok. Pada tahun 1908, Daendels selaku Gubernur Jenderal saat itu memulai proyek pembangunan jalan raya yang dikenal dengan jalan raya pos. Pembangunan jalan ini bertujuan untuk memudahkan pengangkutan hasil perkebunan dan pertanian, menghadapi musuh serta memperlancar pengiriman barang.

Dalam kegiatan mobilitas barang dan penumpang, perjalanan antar wilayah yang tadinya dianggap sulit, menjadi lebih mungkin, meski harus tetap memakan waktu yang lama. Sebelumnya, perjalanan yang dilakukan memakan waktu berminggu-minggu, kemudian dapat ditempuh dalam waktu kurang lebih lima hari. Lombard menganalogikan jalan raya pos tersebut setara dengan jalur kereta api Trans-Siberia. Jalan raya pos dalam perkembangannya memungkinkan terjadinya pergerakan penduduk, yang mana jalan raya tersebut menimbulkan mobilitas pada komunitas-komunitas petani. Jalur ini telah berdampak pada meningkatnya mobilitas antar wilayah masyarakat di Jawa. Mega proyek ini telah berhasil menghubungkan wilayah Anyer hingga Panarukan dalam satu lajur jalanan di wilayah utara (Lombard, 2005: 139).

¹ Sebelum kereta api mulai beroperasi di suatu wilayah, hubungan antarwilayah dilakukan melalui sungai. Hal ini sama halnya dengan yang terjadi di negara-negara Asia Tenggara, seperti Thailand dan Myanmar. Charles A. Fisher, "The Thailand-Burma Railway", *Journal Economic Geogrpahy*, Vol. 23, No. 2, 1947, hlm. 91.

Hingga pada masa pemberlakuan *cultuurstelsel*, jalan raya tersebut masih digunakan sebagai sarana penghubung daerah *hinterland* dengan kota pelabuhan. Kehadiran sarana dan prasarana transportasi di pulau Jawa tidak dapat dilepaskan dari keberadaan perkebunan-perkebunan yang saat itu berkembang. Perkebunan yang berkembang pada saat itu tidak hanya dikelola oleh pemerintah kolonial, tetapi juga oleh perusahaan swasta. Keberadaan jalan raya dan transportasi dengan menggunakan tenaga hewan saat itu menjadi hal yang sangat penting. Akan tetapi, semakin lama penggunaan sarana dan prasarana tersebut dianggap kurang efektif.

Beberapa alasannya antara lain adalah penggunaan transportasi darat menggunakan tenaga hewan akan memakan waktu yang lama, yang mana hal ini mempercepat proses pembusukan hasil komoditas perkebunan; selain itu, jalan raya yang saat itu sudah ada berupa tanah yang diratakan, yang jika hujan, jalan-jalan tersebut menjadi becek dan mengganggu kelancaran proses pengangkutan barang dari wilayah *hinterland*. Hal ini senada dengan pernyataan Endah Sri Hartatik bahwa sejalan dengan semakin meluasnya industri di bidang agraris di Jawa, pengangkutan hasil perkebunan menggunakan transportasi darat cukup melelahkan dan memakan waktu yang panjang (Hartatik, 2018: 6).

Geliat kapitalisme yang terjadi sejak abad ke-19 membuat pemerintah kolonial memiliki perhatian khusus terhadap moda transportasi di pulau Jawa yang kala itu sangat minim dan tradisional. Permasalahan ketiadaan transportasi yang memadai untuk pengangkutan hasil perkebunan tersebut memunculkan pemikiran di kalangan pemerintahan maupun swasta di negeri Belanda. Kapitalisme telah mengubah wajah daerah yang jarang penduduk menjadi daerah ekonomi perkebunan yang terkoneksi dengan jaringan kereta api dan komunikasi (Hilmar Farid, 2024: 11). Sebagai sebuah alternatif yang efektif, dalam periode pertengahan abad ke-19, muncul ide untuk membangun jalur kereta api. Pembangunan jalur kereta api mulanya bertujuan untuk mempermudah proses pengangkutan hasil perkebunan.

Ketika pasar semakin berkembang, persaingan semakin ketat, mobilitas barang - dalam hal ini hasil produksi - menjadi masalah krusial. Hasil produksi

berupa bahan mentah harus didatangkan lebih cepat, serta komoditas harus didistribusikan lebih cepat dan menjangkau berbagai pasar. Dengan demikian, diperlukan transportasi yang dapat melipat waktu dan ruang secara efektif. Tak hanya itu, industrialisasi yang berbasis massa juga membutuhkan sarana transportasi baru yang dapat menampung barang dalam jumlah besar. Dalam hal ini, kereta api menjadi sebuah alternatif yang tepat untuk melakukan pengangkutan atau pemindahan hasil produksi yang diperlukan, untuk memenuhi kebutuhan industrialisasi.

Pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan daerah produsen perkebunan dengan kota pelabuhan yang berada di pesisir utara Jawa pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 telah membawa perubahan besar dalam sejarah perhubungan dan transportasi. Pengembangan perkeretaapian di pulau Jawa dimulai dengan diberikannya konsesi perkeretaapian kepada perusahaan swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Pada tahun 1867, diletakkan batu pertama pemasangan jalur rel yang menghubungkan jalur Semarang-Vorstenlanden-Willem I (Marihandono, 2016: 12-18). Panjang jalur di antara Semarang- Vorstenlanden tersebut mencapai 203 kilometer (Susilowati, 2012: 3).

Dalam tahapan selanjutnya, pada tahun 1875, pemerintah mulai mendirikan Dinas Kereta Api Negara bernama *Staatsspoorwegen* (SS) di bawah koordinasi *Burgerlijke Openbare Werken* (BOW) (Hariyadi, 2014: 72). Perusahaan ini bertugas untuk mengembangkan jalur kereta api di luar proyek milik NISM. Pada tahun 1878, SS telah berhasil membangun jalur kereta api pertama dari Surabaya-Pasuruan sepanjang 63 kilometer. Selanjutnya, SS mulai banyak melakukan pembangunan jalur kereta api di kawasan lintas selatan pulau Jawa. Kedua perusahaan tersebut memainkan peran penting dalam menghubungkan kota-kota di Jawa melalui jalur kereta api yang tersebar di berbagai wilayah.²

² Pasca tahun 1880-an, pembangunan jalur kereta api pemerintah yang dilaksanakan oleh SS berjalan dengan cepat, sehingga pada pertengahan abad ke- 19, jaringan rel yang ada di Jawa bukan hanya menghubungkan kota pedalaman dengan kota pesisir, tetapi juga

Sejak abad ke-19, kereta api menjadi transportasi modern dan tercepat yang ditemukan manusia (Purnawan Basundoro, 2019: 121). Kereta api membawa dampak pada kemudahan pengangkutan barang dan penumpang antarwilayah. Meskipun demikian, usaha-usaha untuk meningkatkan kecepatan dan ketepatan kereta api selalu dilakukan sesuai dengan kondisi zaman yang berkembang. Usaha-usaha yang dilakukan pun tidak sederhana, pemerintah kolonial maupun swasta harus membangun jalur kereta api di wilayah tertentu untuk mendukung kecepatan layanan perkeretaapian. Di Jawa, tidak terjadi monopoli tunggal dalam perkeretaapian, sehingga seringkali terjadi persaingan untuk memperoleh konsesi pembangunan kereta api.

Secara fungsi, pada awalnya kereta api hanya digunakan untuk mengangkut hasil-hasil produksi dari wilayah penghasil produksi perkebunan dan juga hasil tambang, menuju ke wilayah pelabuhan. Hal ini berdampak pada kemudahan proses distribusi barang yang semakin efektif, sehingga tidak terjadi penumpukan hasil produksi yang mempercepat pembusukan komoditas perkebunan. Seiring berjalannya waktu, kereta api tidak hanya berfungsi untuk mengangkut barang, namun juga sebagai alat transportasi yang berfungsi untuk mengangkut penumpang bahkan dalam rangka menunjang kebutuhan gaya hidup mereka. Mengutip pernyataan Samidi, alat transportasi modern seperti kereta api tak hanya memperlancar perhubungan yang memungkinkan setiap orang dapat melakukan perjalanan lebih cepat, namun kereta api juga menjadi penanda peningkatan mobilitas masyarakat dan bukti kemajuan zaman (Samidi, 2018: 77).

Perubahan fungsi kereta api di Jawa terjadi seiring dengan semakin berkembangnya kota-kota kolonial. Tahun 1870an menandai perubahan besar dalam kehidupan kolonial di wilayah Jawa. Periode ini menandai awal pertumbuhan kehidupan perkotaan sebagai sentra ekonomi dan pemukiman.

menghubungkan kota-kota yang ada di pedalaman. (Dennys Lombard, *Silang Budaya Kajian Sejarah Terpadu Bagian I: Batas-batas Pembaratan*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2018), hlm.169.

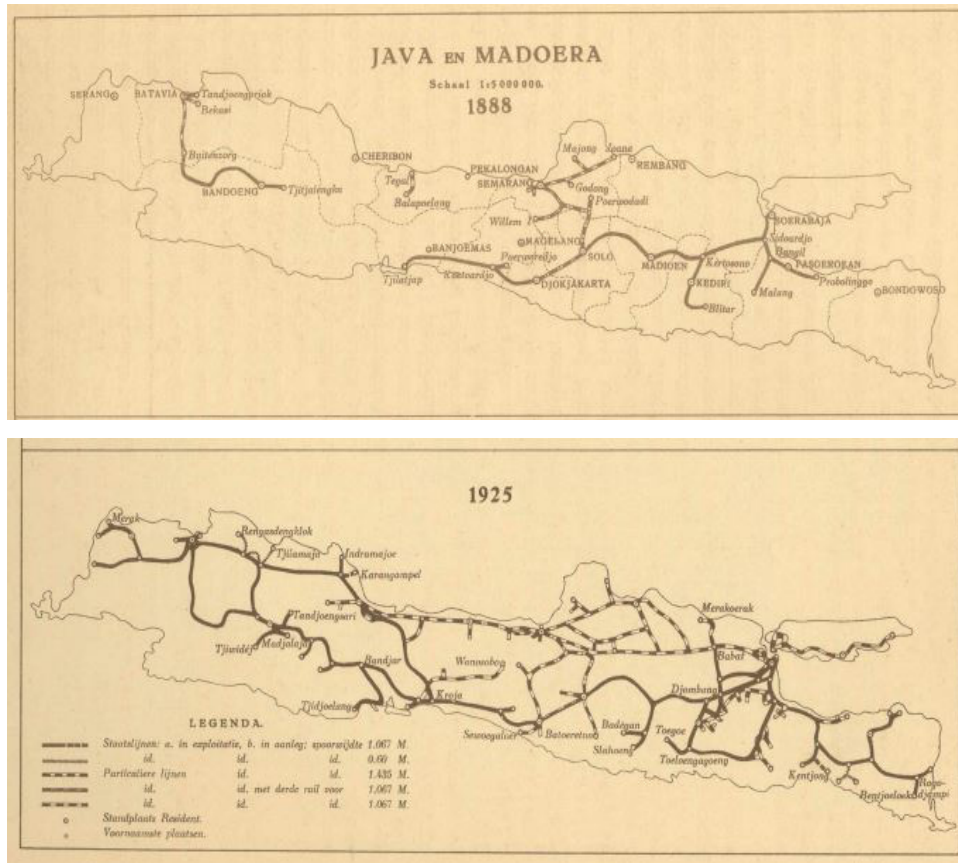
Bertolak dari fakta ini, kehadiran perusahaan penyedia layanan kereta api menjadi penting sebagai sarana penghubung antar kota-kota di Jawa.

Sifat hubungan ini tidak lagi murni berdasarkan ikatan eksploitasi seperti pada era *cultuurstelsel* melainkan juga pada aspek sosial dan demografi dengan maksud penyebaran pola kehidupan modern dan pemerataan penduduk (Marihandoro, 2016: 12-18). Menurut hemat penulis, ada hubungan yang saling berkaitan antara kehadiran kereta api dengan pertumbuhan perkotaan. Kota-kota di Jawa telah mengalami modernisasi dan berkembang jauh sebelum adanya kereta api. Namun, kota-kota menjadi saling terhubung satu sama lain berkat adanya jalan raya maupun jalur kereta api, sepaket dengan alat transportasi. Hal ini juga berdampak pada meningkatnya jumlah masyarakat yang pada akhirnya berdatangan menuju kota.

Oleh karena fungsi kereta api yang semakin beragam, nampaknya hal ini dimanfaatkan oleh perusahaan penyedia layanan kereta api. Seiring dengan fungsinya yang berubah, perusahaan penyedia layanan kereta api berusaha menambah jalur rel kereta api ke berbagai wilayah yang belum memiliki jaringan rel kereta api. Selain itu, perusahaan juga berusaha meningkatkan kecepatan pengoperasian kereta api, meningkatkan layanan di dalam kereta api, serta menambah fasilitas-fasilitas yang mewah pada layanan kereta api. Tarif yang ditetapkan dalam kereta api penumpang yang dikembangkan oleh perusahaan kereta api beragam berdasarkan tingkatan kelas.

Dengan demikian, fungsi kereta api yang berubah tidak seperti yang dibayangkan pada mulanya, namun justru membawa keuntungan bagi perusahaan-perusahaan kereta api. Seperti yang diketahui bahwa operasionalisasi kereta api di pulau Jawa hanya ditujukan untuk keperluan perekonomian, khususnya perkebunan dan pertambangan, dan bukan sebagai upaya untuk mobilitas atau kegiatan perjalanan masyarakat.

Gambar 1. Pembangunan jalur kereta api di Pulau Jawa tahun 1888 dan 1925



Sumber: *Boekoe Peringatan dari Staatsspoor en Tramwegen di Hindia Belanda 1875-1925*, hlm. 48-49.

Pesatnya penggunaan transportasi kereta api di Jawa, ternyata di luar ekspektasi pemerintah. Hal ini senada dengan pernyataan Devisari Tunas bahwa kehadiran kereta api di tanah koloni pada dasarnya tidak ditujukan untuk memajukan atau memodernisasi tanah koloni (Tunas, 2015: 359). Pembangunan jaringan tersebut bertujuan untuk mendukung eksploitasi sumber daya alam untuk mendukung proses pembagian kerja. Namun, dampak yang dirasakan atas kehadiran kereta api ini sangat luar biasa, yang mana justru menjadi alat angkutan penumpang. Adapun Henk Schulte Nordholt menyebutkan kereta api menjadi simbol modernisasi dan kelas di tanah koloni. Menurutnya, kereta api menjadi simbol zaman modern yang luar biasa. Teknologi baru ini menjanjikan pengalaman

baru dalam pergerakan dan kecepatan sejak awal keberadaannya pada abad ke-19 (Nordholt, 2017: 460).

Kereta api menjadi moda transportasi pilihan masyarakat, selain karena mampu membawa penumpang menuju tempat tujuan lebih cepat, juga memberikan bagasi gratis sebesar 50 kilogram atau lebih. Dalam perjalanan yang mereka lakukan, tak jarang masyarakat bumiputra yang berada pada kelas 3 membawa hewan ternak seperti ayam, kambing serta membawa makanan. Komisi yang dibentuk untuk menyelidiki kenaikan jumlah penumpang kereta api pada awal abad ke-20, melaporkan bahwa masyarakat bumiputera kelas bawah lebih sering melakukan kegiatan perjalanan daripada masyarakat bumiputera kelas atas seperti bangsawan, pegawai kolonial, dan orang-orang yang mendapat dukungan Belanda, yang nantinya dianggap dapat menikmati teknologi modern di negerinya itu (Mrazek, 2006: 18).

B. Persaingan Transportasi di Jalur Darat

Kebijakan politik pemerintah kolonial terkait transportasi kereta api tersebut telah mengubah orientasi transportasi darat, dari yang semula berpusat pada jalan raya kemudian bergeser kepada kereta api, khususnya untuk jarak jauh (Hartatik, 2018: 45).⁵⁰ Meskipun demikian, keberadaan jalan raya sebenarnya masih tetap eksis. Endah Sri Hartatik menyebutkan bahwa mulai tahun 1900an, jalan-jalan di wilayah Jawa sudah sangat baik seiring dengan semakin banyaknya masyarakat Eropa yang merasa perlu akan jalan raya. Hal ini seiring dengan diberlakukannya Politik Etis yang mana pembangunan infrastruktur jalan juga menjadi salah satu wacana yang dikembangkan dalam rangka implementasi kebijakan kesejahteraan.

Jalanan menjadi semakin ramai seiring dengan hadirnya berbagai moda transportasi darat. Sejak akhir abad ke-19, mobil telah masuk ke Indonesia. Mobil pertama tiba di pulau Jawa pada tahun 1894, dua tahun lebih awal dari Singapura dan Belanda. Mobil pertama ini adalah milik Sunan Pakubuwono X. Seiring dengan semakin banyaknya pembangunan jalan, maka jumlah kendaraan pun semakin bertambah. Pada tahun 1900, ada 15 *kendaraan* bermotor, termasuk sepeda motor,

yang masuk ke pulau Jawa. Pada tahun 1929, jumlah kendaraan bermotor mencapai puncaknya sebanyak 104.000 buah. Adapun rinciannya mobil sebanyak 68.000 buah, truk sebanyak 16.000 buah, sepeda motor sebanyak 15.000 buah, dan bus sebanyak 6000 buah (Khusyairi & Colombijn, 2014: 256).

Untuk kegiatan pemenuhan kebutuhan ekonomi, kendaraan-kendaraan tersebut terbukti memiliki peranan penting, terlebih bagi wilayah yang tidak memiliki jalur rel kereta api. Pada waktu yang bersamaan, keberadaan mobil telah memberikan layanan yang sangat baik untuk transportasi penumpang, bahkan di kota-kota besar telah hadir layanan taksi. Selain itu, tersedia pula jalur bus di perbatasan antara perkotaan dan pedesaan. Bagi mereka yang tinggal di pegunungan, mereka telah menemukan alat angkut produksi menggunakan truk. Truk-truk dengan akomodasi penumpang siap menyerobot angkutan yang lain.

Pada saat terjadi Perang Dunia I, meskipun perang tersebut terjadi di tempat yang sangat jauh, namun mengakibatkan kekacauan yang menyeluruh dalam perekonomian dan komunikasi di negeri jajahan (Mrazek, 2006). Dalam kelonggaran yang tiba-tiba, *vrahtautos* atau truk-truk mulai bermunculan. Kehadiran truk-truk tersebut menjadi sebuah ancaman sebagaimana dikutip oleh Mrazek sebagai berikut:

“Ban yang terpasang di truk-truk itu sangat menyedihkan...Muatan yang berlebihan merupakan kebiasaan bukan kekecualian...Masyarakat-masyarakat bumiputra yang cenderung amat fatalistik, tentu saja banyak memanfaatkan peluang transportasi murah ini.”

Tempat-tempat yang sebelumnya hanya dapat dijangkau dengan jalan memutar menggunakan kereta atau trem, pada akhirnya dapat ditempuh secara langsung dan tidak perlu mengeluarkan biaya yang mahal. Hal ini juga menstimulasi terjadinya peningkatan kegiatan pariwisata. Penggunaan kendaraan ini semakin marak terjadi pasca Perang Dunia I. Dalam beberapa kasus, mobil memberikan layanan di rute yang sejajar dengan rel kereta api, meskipun tidak banyak. Sama halnya dengan fenomena yang terjadi saat ini, di kota-kota besar, taksi dan bus mengambil sebagian transportasi penumpang, sementara golongan yang lebih stabil secara finansial dapat menggunakan mobil pribadi mereka untuk

bepergian pada jarak dekat maupun jauh. Adapun truk lebih berfungsi untuk pengangkutan barang dengan kapasitas ringan untuk jarak dekat (Stomberg, 2018: 418).

Perusahaan rel kereta api dan trem telah merasakan dampak tak baik dari percepatan perluasan lalu lintas transportasi darat, khususnya mobil. Untuk kasus bus terdapat pengecualian. Beberapa korporasi rel kereta dan trem milik pemerintah kolonial Hindia Belanda tetap mempertahankan layanan bus miliknya atau saling berbagi saham dengan beberapa perusahaan bus swasta. Ini sama halnya dengan layanan Damri yang dapat kita akses saat ini. Sehingga, untuk mengurangi persaingan dengan bus, perusahaan kereta api juga memberikan layanan antar jemput menggunakan bus.

Menurut J. Stroomberg (2018: 418), tidak terdapat catatan yang menunjukkan hasil kompetisi keras di antara penyedia jasa layanan transportasi darat. Tetapi, dalam tulisan Mrazek yang mengutip majalah *Koloniale Studien*, dijelaskan bahwa sebagai dampak dari Perang Dunia I, di wilayah Jawa telah terjadi persaingan yang baru dan sengit antara mobil dan kereta api (Mrazek, 2006: 27). Rupanya, hal senada juga terjadi di negeri Belanda, dengan pola yang sama (Veeneendaal, 1996: 295). Kemudian, tanpa dikira, muncul *vrahtautos* atau truk-truk yang menjadi moda alternatif pilihan masyarakat dalam pengangkutan barang dan penumpang.

Pada tahun 1925, sebuah artikel yang diterbitkan *Koloniale Studien* membahas tentang hal yang berkaitan dengan transportasi darat. Pada mulanya, peran mobil dianggap sebagai pelengkap saja, di wilayah yang tidak memiliki jalur kereta api. Selain itu, mobil penumpang yang saat itu juga berkembang, ditujukan sebagai transportasi mewah untuk melayani kelas atas. Namun, kehadiran mobil justru menjadi alternatif bagi mereka yang akan melakukan perjalanan, sama halnya dengan kereta api. Tidak hanya mobil sebenarnya, sebagai dampak dari Perang Dunia I, mulai muncul transportasi alternatif selain kereta api. Di bidang jarak menengah, angkutan-angkutan seperti bis dan truk liar dapat memberikan angkutan

lebih cepat, dengan sifatnya yang luwes, dan rute yang fleksibel sesuai dengan yang ingin ditempuh oleh penumpang.

Pada tulisan tersebut, disebutkan bahwa “bus-bus dan truk-truk liar” dapat memberikan “angkutan lebih cepat, banyak pilihan, dengan keluwesan yang lebih besar, dan mengikuti rute yang ingin ditempuh, khususnya bagi orang bumiputera”. Bahkan, muncul pula kendaraan-kendaraan tanpa lisensi yang sering kali ditumpangi oleh masyarakat bumiputera karena dianggap lebih murah dan lebih fleksibel.

Dalam perkembangannya, pada tahun 1939, telah terdapat 51.615 mobil yang telah masuk ke Indonesia saat itu, 37.500 di Jawa, di antaranya 7.557 di Jakarta, 1.945 di Bandung, dan 675 di wilayah Jepara-Rembang. Sebagian besar mobil di koloni tersebut tentu saja dimiliki oleh orang Eropa. Berbeda halnya dengan kereta api, yang sejak awal dan dalam perkembangannya, selalu ada masyarakat bumiputra yang duduk di belakang kemudi. Mobil- mobil dan sepeda motor yang hadir di jalanan modern koloni tersebut tampaknya juga rawan dan cenderung dimiliki oleh bumiputera.

Mengetahui perkembangan transportasi darat lain yang semakin masif, perusahaan kereta api dan trem menjalin kerjasama untuk menekan laju kompetisi pertumbuhan lalu lintas kendaraan bermotor. Perusahaan kereta api dan trem berusaha menyesuaikan layanan mereka dengan kebutuhan-kebutuhan lokal. Beberapa hal yang dilakukan di antaranya meningkatkan jumlah dan kecepatan kereta, menurunkan tarif perjalanan, mengangkut segala macam jenis barang, memberikan fasilitas tambahan bagi publik, menjaga keamanan di dalam kereta, dan juga dengan menjaga layanan bus yang mereka miliki. Dengan cara-cara demikian, perusahaan kereta api dan trem berusaha untuk merebut kembali pangsa pasar mereka yang sempat hilang.

Hingga tahun 1920an, keberadaan dan fungsi jalan raya semakin menguat di pulau Jawa. Kendati demikian, hal ini belum dapat menggantikan fungsi kereta api yang menjanjikan kemudahan dalam pengangkutan khususnya untuk jarak jauh.

Untuk perjalanan jarak dekat, masyarakat pada umumnya lebih memilih menggunakan moda transportasi seperti mobil dan truk. Namun, untuk perjalanan jarak jauh, masyarakat lebih memilih menggunakan kereta api karena dianggap lebih unggul (Raap, 2017: 114). Terlebih kereta api pada periode tersebut sudah dapat mencapai jarak yang jauh dalam waktu yang sangat cepat, sehingga lebih bisa diandalkan. Dalam perkembangannya, perusahaan penyedia layanan kereta api berusaha untuk meningkatkan layanan pengoperasian kereta api dengan teknologi dan fasilitas mumpuni dan mutakhir. Termasuk pula meluncurkan berbagai layanan kereta api tercepat pada saat itu.

C. Mobilitas Masyarakat di Jawa Pada Awal Abad ke-20

Pada awal abad ke-20, beberapa proses penting mengubah struktur dunia. Perkembangan ekonomi dan teknologi terjadi sangat pesat, seiring dengan pertumbuhan penduduk, urbanisasi, globalisasi kapitalisme, peningkatan kemampuan negara dan kekuatan militer, serta perluasan wilayah kolonial di seluruh dunia. Hal ini ditunjang dengan fasilitas kapal uap, kereta api, dan teknologi komunikasi, mobilitas orang dan barang, serta gagasan percepatan di seluruh dunia (Nordholt, 2017: 439).

Pada periode tersebut, tingkat mobilitas masyarakat, atau dalam hal ini kegiatan perjalanan, senantiasa mengalami peningkatan. Definisi mengenai mobilitas sendiri sebenarnya sangat beragam berdasarkan sudut pandang dan latar belakang disiplin keilmuan. Dalam penelitian ini, mobilitas yang dimaksud merujuk pada perpindahan atau kegiatan berpindah atau kegiatan perjalanan orang dari satu tempat ke tempat lain (antarwilayah/antarkota).

Menurut Collin G. Poley, mobilitas dilatarbelakangi oleh keingintahuan seseorang untuk menemukan sebuah tempat, sumber daya, dan pengalaman baru di hidup mereka. Semua hal tersebut membutuhkan perjalanan, perpindahan, dan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain (Pooley, 2017: 3). Mobilitas sendiri dapat dibedakan menjadi dua jenis, yaitu mobilitas permanen dan non permanen. Mobilitas permanen merupakan kegiatan berpindah dari satu daerah ke daerah lain

dengan tujuan menetap dalam waktu yang lama, misalnya kegiatan urbanisasi. Sementara itu, mobilitas non permanen merupakan kegiatan perjalanan dari satu wilayah ke wilayah lain tidak untuk menetap dalam waktu yang lama, seperti berwisata, ziarah, kunjungan politik, dan sebagainya. Ada perjalanan yang dilakukan dalam rangka urusan politik, urusan ekonomi, serta ada pula perjalanan yang dilakukan dalam rangka mengisi waktu luang mereka (*leisure*), seperti berwisata dan berziarah. Selain itu, mobilitas juga terjadi dalam rangka memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Berdasarkan yang dikemukakan oleh Achmad Sunjayadi, sebelum abad ke-20, penduduk bumiputera tidak memiliki banyak kesempatan untuk melakukan kegiatan perjalanan. Bahkan tidak banyak di antara mereka yang dapat melalui perbatasan-perbatasan antar wilayah di negerinya sendiri. Hanya golongan tertentu saja yang dapat melakukan perjalanan atau plesiran. Di antara mereka ialah golongan bangsawan dan priyayi. Bagi kawula biasa, perjalanan dari satu wilayah ke wilayah yang lain merupakan suatu hal yang jarang dilakukan. Selain kendala biaya dalam penggunaan transportasi, khususnya kereta api, masalah izin untuk dapat memasuki wilayah lain yang dikehendaki juga menjadi sebuah kendala (Sunjayadi, 2019: 42).

Modernisasi perkotaan sejak tahun 1870an berdampak pada terjadinya urbanisasi.³ Modernisasi kota ditunjang dengan kehadiran teknologi yang mumpuni berpengaruh terhadap pesatnya pertumbuhan demografi yang amat pesat di kota-kota Jawa. Perdagangan bebas yang marak terjadi pasca 1870 memungkinkan swasta menguasai tanah dalam waktu yang lama, mengembangkan perkebunan yang bernilai ekspor, dan menstimulasi kebutuhan akan kantor-kantor dagang di kota, khususnya pelabuhan. Hal ini menjadi daya tarik kota untuk dikunjungi. Tidak sedikit masyarakat yang memutuskan untuk mengadu nasib di kota besar.

³ Konsentrasi penduduk di kota-kota besar di negara-negara Dunia Ketiga sudah sejak awal abad ke-20 terjadi dengan kecepatan yang sangat tinggi, seiring dengan pertumbuhan kota-kota tersebut menjadi kota industri. (Purnawan Basundoro, "Rakyat Miskin dan Perebutan Ruang Kota di Surabaya Tahun 1900- 1960-an", Ringkasan Disertasi, (Yogyakarta: Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada, 2011), hlm. 2.

Selain kaitannya dengan urbanisasi, kegiatan mobilitas atau perjalanan masyarakat juga banyak dilakukan dalam rangka mengisi waktu luang (*leisure*). Ada beberapa catatan perjalanan wisata yang ditulis oleh para pelancong asing. Di antara mereka memiliki berbagai macam latar belakang pekerjaan, seperti pegawai negeri sipil, petugas militer, peneliti, wartawan, arkeolog, dan pendeta (Sunjayadi, 2019: 40). Catatan yang mereka tuliskan dalam laporan perjalanan bertujuan untuk memberikan gambaran tentang kepulauan Indonesia yang sering direpresentasikan sebagai *mooie indie*. Pada mulanya, catatan perjalanan yang mereka buat bersifat rahasia, namun kemudian dapat diakses oleh masyarakat luas.

Bagi warga lokal, kegiatan seperti ini hanya bisa dilakukan oleh orang-orang yang tergolong dalam kelas sosial atas. Beberapa di antaranya adalah bupati Kudus, Raden Mas Ario Purwalelana. Ia berkesempatan untuk mengunjungi beberapa wilayah di Jawa. Dari perjalanannya tersebut, ia membuat catatan pengalaman perjalanan yang ia lakukan. Dalam catatannya yang telah diperbarui, ia memberikan tambahan terkait ketersediaan transportasi kereta api di Jawa yang mulai dibangun sejak tahun 1867.

Selain Raden Mas Ario Purwalelana, ada seorang santri dari Yogyakarta yang melakukan perjalanan ke Bali pada tahun 1871, ia adalah Raden Sasrawijaya. Selain itu, seorang guru dari Bandung bernama Mohamad Rais juga berkesempatan melakukan kunjungan ke Jawa Tengah pada tahun 1901 dan menuliskan pengalamannya tersebut dalam sebuah catatan. Kegiatan perjalanan yang ia lakukan merupakan kegiatan resmi dari pemerintah kolonial. Dalam kegiatan ini ada sebanyak 20 orang guru dari Jawa Tengah dan sepuluh guru dari Jawa Barat yang melakukan perjalanan ke Jakarta, Semarang, dan Surabaya.

Keberadaan para pelancong bumiputra yang menulis kisah perjalanan mereka pada dasarnya memberikan gambaran tentang bagaimana mereka melihat dan menilai negerinya sendiri. Catatan perjalanan tersebut juga memberikan gambaran tentang bagaimana kemajuan teknologi di negerinya mulai berkembang. Catatan ini sangat bermanfaat bagi mereka yang tidak dapat melakukan akses

perjalanan antar wilayah, oleh karena tidak adanya izin atau ketidakmampuan dalam mengakses transportasi.

Salah satu kegiatan perjalanan dinas pernah dimuat dalam koran *Het Nieuws Van Den Daag*, 23 April 1932. Seorang anggota *Volksraad* bernama Suroso di wilayah Jawa Timur melakukan perjalanan dinas menggunakan kereta api *Eendaagsche Express*. Tidak diketahui dari mana ia berangkat. Dalam pemberitaan itu disebutkan bahwa Suroso dibawa pulang ke Mojokerto menggunakan kereta api *Eendaagsche Express*. Padahal, semestinya kereta tersebut tidak berhenti di stasiun tersebut. Pada saat itu, kereta ekspres tersebut akan berhenti di Mojokerto selama 1 menit untuk mengantarkan pulang Suroso (*Het Nieuws Van Den Dag*, 23 April 1932). Tidak diketahui secara pasti apakah kereta api tersebut mengalami keterlambatan di destinasi berikutnya. Berdasarkan fakta tersebut, dapat disimpulkan bahwa anggota *volksraad* kala itu memiliki andil dan pengaruh atas kepentingan umum, demi memenuhi kepentingan pribadi mereka.

Pada tahun 1939, Hamengkubuwono VIII juga berkesempatan menggunakan kereta api *Eendaagsche Express* menuju Jakarta. Perjalanan yang dilakukan untuk menjemput sang anak - Dorodjatun, yang baru tiba dari Belanda. Pada saat itu, Dorodjatun yang sedang menempuh pendidikan di Belanda, terpaksa harus pulang dan menemui keluarganya, karena sang ayah sedang sakit keras. Namun, dalam kondisi yang lemah sekalipun, Hamengkubuwono VIII tetap menyempatkan untuk menjemput sang putra, sekaligus menghadiri berbagai acara resmi yang dihelat pemerintah kolonial di Jakarta.

Pada akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20, kegiatan perjalanan masyarakat mulai masif dilakukan. Hal ini seiring dengan kemajuan teknologi modern yang berkembang pada saat itu. Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan teknologi transportasi jalur darat, khususnya di pulau Jawa, telah berdampak pada peningkatan mobilitas masyarakat. Tidak terkecuali di dalamnya adalah kereta api. Barangkali tidak salah jika menganggap kereta api sebagai salah satu mesin yang dapat merevolusi gerak masyarakat secara efektif sejak awal kemunculannya. Terlebih usaha-usaha pemutakhiran teknologi dan fasilitas perkeretaapian oleh

perusahaan penyedia jasa layanan kereta api selalu diusahakan dari waktu ke waktu. Kehadiran transportasi darat, khususnya kereta api sekaligus menstimulasi pengetahuan akan waktu, ketepatan waktu, dan kedisiplinan masyarakat Indonesia kala itu.

Meskipun berhasil merangsang terjadinya mobilitas masyarakat, modernitas teknologi yang hadir di kepulauan Indonesia, berhasil memberikan sekat yang jelas pada setiap kelas sosial. Segregasi makin kentara akibat berlangsungnya pembagian kelas dalam penggunaan transportasi. Dalam tulisan Mrazek, disebutkan bahwa pada tahun 1904, sebuah komisi penyelidikan khusus pemerintah kolonial memberikan laporan terkait jumlah penumpang kereta api di pada periode tersebut. Pada tahun tersebut, terjadi peningkatan penggunaan layanan transportasi kereta api sejak tiga tahun sebelumnya. Baik di dalam gerbong kelas I, II, maupun III terjadi peningkatan yang cukup masif. Peningkatan mobilitas masyarakat ini tidak dibarengi dengan proses pembauran masyarakat dari berbagai kelas. Transportasi darat telah membawa perubahan yang signifikan sebagai wujud modernisasi teknologi, kemudahan mobilitas penumpang dan barang, transfer gagasan, dan informasi. Namun, transportasi darat sekaligus menjadi sarana kontrol untuk mempertahankan hegemoni pemerintah kolonial di tanah Jawa.

KESIMPULAN

Perkembangan teknologi di kepulauan Indonesia terjadi secara masif pada abad ke-19. Hal ini seiring dengan terjadinya geliat kapitalisme yang berkembang, khususnya di Pulau Jawa. Jalanan darat dibangun, kemudian disusul pembangunan rel kereta. Teknologi transportasi mulai dihadirkan di kepulauan Indonesia untuk mengangkut hasil perkebunan yang menguntungkan bagi pemerintah kolonial. Lambat laun, fungsi transportasi yang semula digunakan untuk keperluan kolonial - dalam hal ini pengangkutan barang -, kemudian berubah fungsi menjadi alat angkut penumpang.

Kegiatan perjalanan tersebut dapat terlaksana karena ditunjang dengan sarana dan prasarana yang memadai. Sarana penunjang mobilitas dapat berupa jalan

raya atau rel kereta api jika perjalanan dilakukan melalui jalur darat. Adapun prasarananya terdiri atas berbagai jenis kendaraan yang menjadi moda bagi berlangsungnya kegiatan mobilitas itu sendiri. Transportasi tersebut dapat berupa alat yang ditunjang dengan tenaga manusia, tenaga hewan, atau yang digerakkan oleh mesin uap, minyak atau listrik.

Keberadaan sarana dan prasarana transportasi telah memungkinkan masyarakat melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain dalam waktu yang relatif singkat. Selain memudahkan kegiatan mobilitas masyarakat, keberadaan transportasi sekaligus menstimulasi kedisiplinan waktu. Dalam pemenuhan kebutuhan mobilitas ini, penyedia jasa transportasi berlomba-lomba untuk memberikan jasa layanannya. Sehingga, pada awal abad ke-20 terjadi persaingan antara kendaraan-kendaraan di jalanan darat pulau Jawa. Beragamnya jenis kendaraan yang ada turut memudahkan mobilitas masyarakat di Pulau Jawa. Masyarakat semakin memiliki alternatif untuk bepergian, khususnya yang tinggal di perkotaan. Keberadaan transportasi, misalnya kereta api, juga menjadi penentu suatu waktu bagi masyarakat.

Kendati menawarkan kemudahan dalam perjalanan, kehadiran transportasi juga semakin memperkuat segregasi dan diskriminasi kelas di pulau Jawa. Masyarakat semakin terkotakkan berdasarkan status sosial dan etnisnya. Moda transportasi dibedakan berdasarkan tarif dan fasilitas yang disediakan, sesuai dengan strata sosial masyarakat. Modernitas tidak hanya menyumbangkan kecepatan, merevolusi jarak, tetapi sekaligus menciptakan jurang sosial yang begitu nyata di Kepulauan Indonesia. Hal yang tidak kalah penting, kehadiran sarana dan prasarana transportasi darat turut menjadi alat kontrol pemerintah kolonial untuk mempertahankan hegemoninya di tanah Jawa.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Sunjayadi. (2019). *Pariwisata di Hindia Belanda 1870-1943*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Aguiar, Marian. (2010). *Tracking Modernity and the Culture of Mobility*. London: University of Minnesota Press.

Djoko Marihandono. (2016). *Dari Hilir ke Hulu Bengawan Solo: Pembangunan Jalur Kereta Api dan Trem di Karesidenan Surabaya 1978-1958*. Bandung: PT. Kereta Api Indonesia.

_____. (2016). *Dari Konsesi ke Nasionalisasi: Sejarah Kereta Api Cirebon- Semarang*. Bandung: PT Kereta Api Indonesia.

Endah Sri Hartatik. (2018) *Dua Abad Jalan Raya Pantura: Sejak Era Kerajaan Mataram Islam hingga Orde Baru..* Yogyakarta: Nurmahera. 2018.

Hilmar Farid. (2024) *Perang Suara: Bahasa dan Politik Pergerakan*. Depok: Komunitas Bambu.

Johny A Khusyairi dan Colombijn, Freek. (2015). “Moving at a Different Velocity The Modernization of Transportation and Social Differentiation in Surabaya in the 1920s”, Hoefte, Rosemarijn & Nordholt, Henk Schulte (ed.) *Cars,Conduit, Kampoongs: The Modernization of the Indonesian City,1920-1960*. Leiden: Brill.

Kuntowijoyo. (2013). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana. 2013.

Lombar, DenyS. (2005). *Nusa Jawa Silang Budaya: Batas-Batas Pembaratan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Mrazek, Rudolf. (2006). *Engineer of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni*. Jakarta: Obor.

Ponder, H.W. (tanpa tahun terbiy). *Javanese Panorama*, London: Seeley.

Pooley, Colin G, Mobility. (2017). *Migration, and Transport: Historical Perspectives*. United Kingdom: Lancaster University.

Purnawan Basundoro. (2019). *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Keresidenan Banyumas 1830-1940an*. Surabaya: Airlangga University Press.

Raap, Olivier Johannes. (2017). *Sepoer Oeap Jawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.

Tesis:

Dwi Adi Wicaksono. (2021). “Koninklijke Nederlandsch - Indische Luctvaart Maatschappij (KNILM): Pembentukan dan Dinamika Maskapai Penerbangan Komersial di Hindia Belanda Periode 1928-1940an” .*Tesis*. Yogyakarta: Fakultas Ilmu Budaya UGM.

Syaiful Anwar. 2016). “Transportasi Perkotaan di Medan Pada Paruh Pertama Abad ke 20”. Tesis. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.

Artikel:

Veenendaal, Augustust J. (1996). "Railways and the Coming of Road Transport in Netherlands 1914-1940", *Business and Economic History*. UK: Cambridge University Press.

Fisher, Charles A. (1947). "The Thailand-Burma Railway". *Journal Economic Geogrpahy*. Vol. 23. No. 2.

Nordholt, Henk Schulte. (2011). "Modernity and Cultural Citizenship in Natherland Indies: An Ilustrated Hypothesis" *Journal of Southeast Asian Studies*. National University of Singapore: Cambridge University Press. Vol. 42 No. 3.

_____ (2017). "Urban Middle Classes in Colonial Java (1900–1942): Images and Language". *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*. Vol. 173, No. 4.