

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Dasar Pemikiran**

Kereta api merupakan sarana angkutan yang paling diminati di Indonesia. Fenomena tersebut telah hadir khususnya setelah perkeretaapian telah mengalami modernisasi yang cukup signifikan. Angkutan kereta api dalam periode kontemporer ini telah digemari oleh banyak kalangan. Menurut Wakil Humas KCI Anne Purba menyebutkan Angka pengguna harian untuk KRL pada bulan Agustus tahun 2019 mencapai mencapai 1.039.303 penumpang. Sementara apabila dibandingkan dengan tahun 2018 pengguna harian KRL hanya mencapai 922.736 penumpang (Fajarta, 2019). Dahulu kereta api digemari oleh kalangan menengah kebawah dikarenakan tarifnya yang terjangkau. Kini setelah adanya modernisasi angkutan kereta api digemari oleh menengah keatas sebagai transportasi yang aman, nyaman, dan terpercaya. Meskipun begitu angkutan kereta api mengalami proses modernisasi yang cukup lama khususnya di Jabotabek, tepatnya dimulai dari pertengahan dekade tahun 70 – an dan mengalami pasang - surut setelahnya.

Modernisasi angkutan kereta api di Jabotabek didasari oleh beberapa hal. Yang pertama disebabkan buruknya sarana dan prasarana angkutan pada dekade tahun 60-an. Menurut harian Kompas edisi 8 November 1966 mencatat pengangkutan kereta api jurusan Manggarai dan Kota dibatasi, bahkan kereta listrik dihapuskan sama sekali pada akhir 1965. Hal ini

disebabkan buruknya fasilitas yang disediakan oleh PNKA dimana fasilitas yang ada sudah bersifat uzur seperti lokomotif bertenaga listrik yang telah beroperasi dari zaman Hindia Belanda. Hal tersebut menumbuhkan pertumbuhan kendaraan bermotor. Dikarenakan semakin banyaknya kendaraan bermotor hal ini membuat naiknya tingkat angka kecelakaan khususnya antara kendaraan bermotor.

Selain itu modernisasi sarana perkeretaapian di Jabotabek didasari tingginya jumlah penduduk berdampak kepada semakin banyaknya kebutuhan akan pemukiman. Contohnya seperti pemerintah yang membangun Perumnas yang berdasarkan Rencana Pembangunan Lima Tahun (Repelita II 1974-1979) bidang perumahan, dan juga pembangunan perumahan yang dibangun oleh swasta menjadi pendorong modernisasi sarana dan pra-sarana kereta api yang ada di Jabodetabek. Sehingga pemerintah sendiri menargetkan penggunaan kereta api sebesar 50 persen, bus 32 persen, dan kendaraan pribadi 18 persen dari tahun 1965 hingga tahun 1985. Perancangan transportasi massal di Jabotabek menekankan pada penggunaan kereta api, sesuai dengan Rencana Induk Jakarta 1965-1985 (Hanggoro, 2018). Presiden Soeharto sendiri melakukan kunjungan menuju Depok menggunakan KRL dalam rangka peninjauan dan peresmian rumah sederhana di Depok Baru pada 12 Agustus 1976. Perjalanan Presiden Soeharto ke Depok, Jawa Barat, menandai penghidupan kembali layanan KRL. Moda ini berhenti melayani warga sejak 1965 dan menjadi titik awal

konsep daerah penyangga yaitu Jabotabek dan konsep komuter (Irsyam, 2017).

PJKA selaku perusahaan nasional kereta api di Indonesia melakukan pemesanan 10 set kereta api listrik untuk memenuhi kebutuhan angkutan penumpang di Jakarta. Langkah ini diambil sebagai upaya untuk meningkatkan animo masyarakat menggunakan angkutan umum serta mengurangi kemacetan lalu lintas yang melanda pada saat itu. Namun realisasi pengadaan kereta api listrik di Jabotabek baru berjalan di tahun 1976 setelah beberapa set Kereta Rel Listrik (KRL) maupun Kereta Rel Diesel (KRD) dari Jepang tiba di Jakarta. Tiap rangkaian KRL maupun KRD sendiri memiliki 4 rangkaian dengan kapasitas penumpang sebanyak 134 per keretanya. Untuk nama armada KRL sendiri yang beroperasi yaitu rheostatik yang diambil dari sistem kelistrikan kereta api tersebut. Armada kereta yang ada disediakan oleh pemerintah. PJKA hanya bertugas menjalankan, mengoperasikan, dan merawatnya. Semua fasilitas sarana dan pra-sarana disediakan oleh pemerintah melalui departemen perhubungan (Sujadi, 2015). Pemilihan Jepang sebagai produsen Kereta Api Listrik (KRL) didasari oleh perkembangan pesat teknologi kereta apinya pada masa itu. Apalagi prestasi Jepang berhasil meluncurkan kereta api cepat pertama sejak 1964 itu menjadi perhatian betul dari pemerintah Orde Baru. Selain pengadaan unit kereta api terbaru, kerjasama dengan Jepang juga menysasar kepada proyek kereta api yang lain misalnya perbaikan sarana perkeretaapian yang sudah tua. Perbaikan yang dilakukan diantaranya

adalah revitalisasi Stasiun Manggarai, pembangunan jalur layang Jakarta Kota – Manggarai dan elektrifikasi jalur barat dan timur.

Setelah beroperasinya rangkaian terbaru KRL dan KRD dari Jepang tersebut, alhasil pengoperasian lokomotif listrik dihentikan. Pembangunan jalan kereta api sebagai alat transportasi massal seperti di Depok menjadi prioritas utama. Depok sendiri menjadi wilayah yang dilintasi kereta api dengan rute Jakarta – Bogor. Jalur Jakarta – Bogor sendiri menjadi prioritas utama oleh pemerintah untuk dilakukannya rehabilitasi besar - besaran dari segi infrastruktur (“Kereta Rel Listrik Jakarta-Bogor Mulai 2 September,” 1976). Infrastruktur yang dimaksud seperti listrik aliran atas, kabel, wesel, dan pembangunan stasiun baru seperti Stasiun Depok Baru yang berfungsi naik turun penumpang khususnya masyarakat yang tinggal dekat dengan Perumnas Depok. Stasiun lainnya yaitu Stasiun UI yang diresmikan pada tahun 1988 untuk mendukung Mobilisasi dari dan menuju Universitas Indonesia. Sejalan berpindahnya kampus Universitas Indonesia dari Jakarta menuju Depok (Irsyam, 2017).

Dari harian media massa Pikiran Rakyat, perjalanan perdana kereta api listrik dimulai dari Stasiun Bogor menuju Stasiun Gambir Jakarta. Pada perjalanan perdana kereta rel listrik tersebut membawa sejumlah beberapa pejabat baik dari anggota MUSPIDA dan DPRD Kabupaten/Kodya Bogor. Serta wartawan dari Bogor dan Jakarta. Satu set KRL terdiri dari empat buah kereta. Masing-masing dengan kapasitas 82 tempat duduk dan 70 pegangan untuk penumpang berdiri. Dalam satu kali jalan, satu set KRL dapat

menampung penumpang sebanyak 456 orang. Perjalanan perdana dari Bogor menuju Depok menempuh waktu selama 25 menit dan Bogor – Gambir 65 menit (“Kereta Rel Listrik Jakarta-Bogor Mulai 2 September,” 1976).

Pengambilan tema ini didasari rasa ingin tahu peneliti atas sejarah perkeretaapian Indonesia khususnya pada masa kontemporer dari penelitian yang sudah ada. Umumnya penelitian perkeretaapian khususnya sejarah perkeretaapian di Indonesia sebagian besar berkaitan dengan pada masa kolonial Belanda. Oleh karenanya, penelitian ini menjadi tantangan bagi peneliti sendiri. Hal ini disebabkan oleh minimnya literatur – literatur yang membahas sejarah perkeretaapian Indonesia pada masa kontemporer khususnya dalam lingkup perkeretaapian Jabodetabek. Beberapa sumber – sumber yang tersedia dalam bentuk buku dan jurnal umumnya ditulis dalam Bahasa Inggris, yang diterbitkan oleh beberapa kalangan ahli dan akademisi dari Jepang. Selanjutnya, penelitian ini diharapkan menjadi penghubung dari *missing link* sejarah perkeretaapian di Indonesia.

Penelitian serupa mengenai perkeretaapian di Jabodetabek sudah dilakukan oleh Wiji Nurhayat dan Anang Ramadhan yang keduanya berasal dari Universitas Negeri Jakarta. Untuk penelitian dari Wiji Nurhayat yaitu berjudul “*Bon – Bon Kereta Api Listrik Batavia – Buitenzorg 1925 – 1942*” di tahun 2011, serta penelitian dari Anang Ramadhan yang berjudul *Mangarai : Mozaik Kehidupan Kawasan Stasiun Kereta Api di Batavia 1913 – 1942*. Kedua penelitian tersebut membahas tentang perkeretaapian di Jakarta pada masa Kolonial Hindia Belanda. Sementara penelitian yang

ingin dilakukan oleh peneliti berfokus kepada perkembangan kereta api listrik di kawasan Jabotabek pada masa setelah kemerdekaan Indonesia. Tepatnya dari awal hingga pertengahan Orde Baru, sehingga topik penelitian yang akan dibahas jauh lebih kontemporer dari penelitian yang relevan sebelumnya.

## **B. Pembatasan dan Perumusan Masalah**

Berdasarkan dasar pemikiran yang telah dikemukakan, pembatasan masalah dalam penelitian ini yaitu pembatasan secara temporal (waktu). Batas temporal yang ditetapkan adalah dari tahun terkait dengan periode modernisasi pada masa PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) yakni pada tahun 1976 – 1996. Pada tahun 1976 merupakan tahun operasional perdana kereta api Jabotabek dengan rute Jakarta – Bogor sementara untuk tahun 1996 merupakan batas akhir dari pembangunan infrastruktur kereta api komuter Jabotabek. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana gambaran awal kondisi perkeretaapian Jabotabek serta kawasan urban Jakarta pada awal dekade 1970 – an?
2. Bagaimana proses pembangunan infrastruktur dan sarana – pra sarana jaringan perkeretaapian Jabotabek dari tahun 1976 - 1996?

## **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

### **1) Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan sejarah perkeretaapian di Jabotabek dari tahun 1976 – 1996 serta menjelaskan peran dari Orde

Baru dalam rangka modernisasi dan pembangunan infrastuktur perkeretaapian di Jabotabek.

## 2) Kegunaan Penelitian

Terdapat dua tujuan kegunaan penelitian dari segi akademis dan non akademis:

- a. Dari segi akademis diharapkan penelitian ini dapat menambah kajian tentang perkembangan angkutan kereta api rel listrik dan pembangunan di kawasan Jabodetabek pada masa Orde Baru. Selanjutnya adalah sebagai fondasi bagi penelitian di Program Studi Sejarah Universitas Negeri Jakarta, khususnya yang berkaitan dengan tema sejarah perkeretaapian pada masa kontemporer.
- b. Kegunaan non akademis penelitian ini dapat sebagai wadah informasi bagi masyarakat secara luas yang ingin mengetahui dari sejarah kereta api listrik dan pembangunan perkeretaapian Jabotabek pada periode Orde Baru.

## D. Metode dan Bahan Sumber Penelitian

### 1) Metode

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu (Sugiyono, 2017). Cara ilmiah bisa diartikan sebagai kegiatan penelitian yang dilakukan dengan ciri-ciri keilmuan, yaitu rasional, empiris dan sistematis. Rasional adalah kegiatan penelitian yang dilakukan dengan cara yang masuk akal sehingga bisa dijangkau oleh penalaran manusia. Empiris berarti cara-cara

yang dilakukan bisa diamati oleh indera manusia. Sedangkan sistematis adalah penelitian menggunakan langkah-langkah tertentu yang berifat logis.

Metode yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah metode penulisan sejarah atau historis. Metode sejarah memiliki langkah sebagai berikut: pemilihan topik, pengumpulan sumber, kritik interen dan eksteren, analisis dan interpretasi, dan penyajian dalam bentuk tulisan (Kuntowijoyo, 2013).

- 1) *Langkah pertama* yang harus kita lakukan yaitu *heuristik* atau pengumpulan sumber. Pada tahap ini, sumber dibagi menjadi sumber primer dan sekunder. Sumber primer didapatkan dari dokumen-dokumen atau arsip-arsip yang memuat atau berhubungan dengan penelitian. Sumber penelitian didapatkan oleh peneliti melalui jurnal, buku, *e – book*, dan arsip – arsip koran. Untuk sumber primer berupa koran seperti dari media massa Kompas, Berita Buana, Sinar Harapan, Pikiran Rakyat, Suara Karya, dll yang terbit dari dekade tahun 1970 – dekade 1990.

Selain sumber primer, ada juga sumber sekunder. Sumber sekunder terdiri dari buku, jurnal, dan artikel yang relevan dengan penelitian.

Adapun sumber sekunder yang digunakan dalam penelitian ini diantaranya yaitu buku Kereta Api di Jakarta: Dari Zaman Belanda hingga Reformasi karya Kartum Setiawan, Azwar Anas: Teladan dari ranah Minang karya Abrar Yusra, Japan and ASEAN: partnership for a stable and prosperous future karya Takaaki Kojima,

The International relations of Japan and South East Asia: forging a new regionalism karya Sueo Sudo, dll.

Selain sumber tulisan, ada juga sumber – sumber berupa arsip foto. Arsip foto didapatkan sebagian besar melalui sumber primer yaitu koran. Selain koran, sebagian arsip foto ditemui dari buku cetak dan *e – book* dan arsip Perpunas yang didapatkan secara *online*.

- 2) *Langkah kedua* yaitu *verifikasi* atau kritik sumber. Dikutip dari buku Kuntowijoyo yang berjudul Pengantar Ilmu Sejarah tahun 2013, verifikasi dibagi menjadi dua macam: *autentisitas* atau keaslian sumber (kritik ekstern) dan kredibilitas atau kebiasaan dipercayai (kritik intern). Pada bagian kritik ekstern peneliti melakukan pencarian dan melakukan penyeleksian sumber penelitian yang berkaitan dengan KRL Rheostatik dan memastikan sumber – sumber yang didapatkan oleh peneliti adalah sumber yang valid.

Setelah kritik ekstern, langkah berikutnya adalah kritik intern. Kritik intern adalah langkah untuk memastikan keakuratan isi sumber yang didapat. Hasil dari kritik intern yang dilakukan peneliti, dapat ditemukan fakta bahwasannya pengoperasian KRL di Jabotabek dimulai pada bulan Agustus 1976 dengan rute pertamanya yaitu Jakarta – Depok. Setelah sebulan pengoperasian KRL rute Jakarta – Depok, operasional KRL diperpanjang menuju Bogor. Hasil dari operasional KRL lintas Jakarta – Bogor membuka kawasan ekonomi dan pemukiman baru di wilayah pinggiran Jakarta. Selain itu

membantu terhadap mobilitas masyarakat yang tinggal di kawasan pinggiran (urban) menuju pusat kota.

- 3) *Langkah ketiga* yaitu *interpretasi* atau penafsiran. Setelah data penelitian pustaka dikumpulkan maka peneliti akan menguraikan berdasarkan analisisnya setelah itu disatukan (sintesis). Disini saya akan berusaha menemukan banyak bahan sumber seperti buku, arsip, dan lainnya, peneliti menguraikan masing-masing sumber seperti buku apa saja yang telah dikaji. Hal ini disebabkan karena setiap sumber memiliki kelebihan dan kekurangannya masing-masing. Setelah cukup diuraikan, maka disatukan agar informasi saling melengkapi.

Pada tahap ini peneliti menginterpretasikan latar belakang dibangunnya sistem perkeretaapian di Jabotabek, perkembangan pembangunan infrastruktur jaringan perkeretaapian di Jabotabek, dan dampak apa yang dihasilkan dari pembangunan sistem perkeretaapian di Jabotabek bagi masyarakat.

- 4) *Langkah keempat* yaitu *historiografi*. Setelah mengumpulkan sumber, melakukan kritik sumber baik intern maupun ekstern dan melakukan analisis terhadap data kepustakaan yang penulis peroleh maka langkah selanjutnya adalah melakukan penulisan atau pemaparan secara utuh dan sistematis. Dari penyatuan informasi, peneliti menuliskan ulang dengan pemahaman serta kata-kata

sendiri menjadi satu bentuk yang lengkap dengan hasil temuan informasi yang sebelumnya telah dirangkai.

