

Historisitas Iklan Layanan Kereta Api Eendaagsche Expres di Media Cetak Tahun 1929-1942

Rafif Rayhaan R, Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari

Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga

Email: rafif.rayhaan.r-2019@fib.unair.ac.id, ikhsan-r-m-a@fib.unair.ac.id

Abstract

This research aims to explain the development of advertising from year to year on the Staatsspoorwegen (SS) Eendaagsche Expres train service. Apart from that, it will also explain SS's efforts to operate the Eendaagsche Expres train. An explanation of the operational and advertising developments of Eendaagsche Expres can be achieved using historical research methods, including: heuristics or collections of written sources in the form of archives and images; source verification; interpretation; and historiography or historical writing. By using this method, the results were obtained that at the end of the 1920s to the beginning of the 1940s there was a trend in the use of advertising designs that was different from before. Like there is a visualization of ornaments or a picture of a train. Then there is also the evolution of the elements in the advertisement itself. The advertising analysis used in this research focuses on the development of headlines, body copy and slogans. The development of advertising design also occurred in the Eendaagsche Expres advertising publication, which experienced rapid development until the end of its operational period in 1942.

Keywords: Advertising, Trains, Eendaagsche Expres.

Pendahuluan

Periklanan memiliki peran utama dalam menggugah kesadaran dan memengaruhi perilaku calon pembeli untuk bertindak sesuai pesan yang disampaikan. Seiring perkembangan waktu, iklan telah mengalami evolusi dari periklanan lisan pada zaman Yunani Kuno hingga bentuk modern seperti iklan media cetak, papan reklame, dan siaran radio. Iklan media cetak, seperti surat kabar dan majalah, memiliki audiensi luas dan efisiensi biaya dalam menarik konsumen. Perusahaan menggunakan iklan untuk membangun citra produk, menanamkan informasi, dan mengembangkan sikap positif. Masa sebelum kemerdekaan di Indonesia merupakan masa keemasan media cetak sebagai sumber informasi dan promosi.¹

Transportasi darat merupakan sarana penting dalam pembangunan kota.² Oleh karena itu, pembangunan dan penyediaan transportasi darat menjadi pondasi. Seiring revolusi transportasi di abad ke-19, jalur kereta api memainkan peran penting dalam perkembangan media cetak. NISM membangun jalur kereta api

¹ Bedjo Riyanto, *Iklan Surat Kabar Dan Perubahan Masyarakat Di Jawa Masa Kolonial (1870-1915)* (Yogyakarta: Tarawang, 2000), 18.

² Ikhsan Rosyid and Mujahidul Anwari, "Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942 (Urban Land Transportation System in Colonial Era Surabaya 1900-1942)," *Mozaik Humaniora* 17, no. 2 (2017): 214-37.

pertama di Hindia Belanda pada 1863, membawa dampak signifikan terhadap perkembangan koran lokal yang kemudian menjadi harian. Inovasi kereta api sebagai angkutan manusia dan kemudahan fasilitas menciptakan kereta api ekspres pertama, "*De Eendaagsche Expres*." Meskipun hanya beroperasi selama 13 tahun, *De Eendaagsche Expres* memberikan dampak besar bagi perkeretaapian Indonesia. Iklan menjadi strategi pemasaran penting, memainkan peran besar dalam meningkatkan penjualan tiket dengan mempromosikan fasilitas mewah dan pelayanan unik. Perusahaan kereta api, seperti SS, terus melakukan improvisasi visual dalam iklan untuk menarik calon pembeli dan mempertahankan kesan prestisius.³

Permasalahan yang menjadi awal penelitian berangkat dari pertanyaan bagaimana iklan layanan kereta api mewah *Eendaagsche Express* pada masa kolonial? Tema ini menarik untuk diteliti karena sebagai salah satu perintis kereta api ekspres dengan fasilitas yang mewah, *Eendaagsche Expres* perlu menerapkan strategi pemasaran yang gencar dilakukan untuk menarik calon penumpang. Pada masa itu juga *Eendaagsche Expres* memberikan pelayanan yang lebih baik dan unik dibandingkan perusahaan kereta api lainnya. Selain itu SS yang memberikan gebrakan baru di dunia perkeretaapian dapat membuat *Eendaagsche Expres* memiliki kesan prestisius bagi para pengunanya.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang memiliki lima tahapan, yaitu pemilihan topik, heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi.⁴ Sumber-sumber yang digunakan dalam penelitian ini merupakan sumber tertulis terdiri dari sumber primer yang berasal dari arsip perusahaan, koran, peta, dan majalah sezaman. Selain itu, dalam penelitian ini juga didukung dengan sumber-sumber sekunder berupa foto kereta api *Eendaagsche Expres* milik *Staatsspoorwegen* (SS) dan juga buku dan artikel jurnal dari penelitian terdahulu.

Hasil dan Pembahasan

Kereta Api Kilat *Eendaagsche Expres*

Sejak 1 November 1894, jalur kereta api Batavia-Soerabaja telah tersambung, dan perjalanan dari Batavia ke Surabaya memakan waktu 32 jam 30 menit. Penumpang harus berpindah-pindah kereta dari beberapa maskapai kereta api. Pada 6 Februari 1896, SS mempercepat perjalanan menjadi 24 jam dengan mengurangi waktu berhenti di stasiun. Namun, penumpang masih menginap di Maos. Keterlambatan dan kesulitan dalam pengiriman barang juga menjadi masalah. Pada

³ S. A. Reitsma, *Gedenkboek van Staatsspoor-En Tramwegen van Nederlandsch-Indië 1875-1925* (Weltevreden: Topografische Inrichting, 1925), 10.

⁴ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013), 69.

1909, SS membangun jalur pantai utara melalui Cirebon dan Semarang. Pada tahun 1917, jalur Batavia-Soerabaja akhirnya terhubung tanpa perlu berpindah kereta lagi. Meskipun pembangunan *Eendaagsche Expres* selesai, perlawanan dari *Volksraad* dan pembatasan anggaran membuatnya belum dapat dioperasikan.

Pada 1929, perjalanan dari Batavia ke Soerabaja memakan waktu 13,5 jam setelah *Eendaagsche Expres* diresmikan. Namun, kendala waktu operasional hanya di sore hari dan kepercayaan tentang roh malam masih memengaruhi perjalanan malam. SS kemudian membeli jalur Batavia-Buitenzorg dari NISM dan berhasil mempercepat waktu tempuh. Sebuah insiden meyakinkan SS untuk membuktikan bahwa kereta api dapat menjadi sarana transportasi yang cepat dan nyaman. Pada 1 November 1929, *Eendaagsche Expres* mulai beroperasi dengan perjalanan selama 13,5 jam, menandai pencapaian signifikan dalam pengembangan transportasi kereta api di Hindia Belanda. Meskipun sebelumnya dikritik sebagai "*Slow and Sure*," SS berhasil mengubah persepsi menjadi "*Steeds Sneller*" yang berarti semakin cepat.⁵

Staatsspoorwegen (SS) sebagai operator *Eendaagsche Expres* menyiapkan sarana untuk mendukung operasional kereta api cepat tersebut. Mereka menggunakan lokomotif seri 1000 dan 1300. Seri 1000 adalah lokomotif uap berbahan bakar kayu empat silinder buatan *Werkspoor* Belanda, sementara seri 1300 adalah lokomotif darurat yang dapat dipacu hingga kecepatan 110 km/jam, berasal dari pabrik *Henschel, Hartmann, dan Esslingen* di Jerman. Lokomotif ini dipindahkan ke depo lokomotif Madioen dan Sidotopo pada 1 November 1929. Lokomotif seri 1000 digunakan di seluruh rute *Eendaagsche Expres*, kecuali di rute pegunungan di petak Stasiun Proepoek-Poerwokerto yang mana digunakan lokomotif seri 1600 dengan notasi Whyte 2-6-6-0. Seri 1600 *mallet* memiliki tekanan gandar rendah dan tenaga besar, khususnya di rute Proepoek-Poerwokerto dan Kroja-Bandoeng.⁶

Rangkaian *Eendaagsche Expres* dari Soerabaia ke Kroja terdiri dari lokomotif, tender bahan bakar, gerbong pos, gerbong bagasi, 2 kereta kelas I dan II, kereta makan, dan 2 kereta kelas III. Ketika tiba di Kroja, rangkaian dipisahkan untuk perjalanan ke Bandoeng dan Batavia. Rangkaian menuju Bandoeng terdiri dari lokomotif, tender bahan bakar, gerbong pos, gerbong bagasi, satu kereta kelas I dan II, kereta makan, dan satu kereta kelas III. Kapasitas total *Eendaagsche Expres* adalah 12 tempat duduk kelas I, 24 tempat duduk kelas II, dan 70 tempat duduk kelas III.⁷

Eendaagsche Expres dari Soerabaja tujuan Batavia diberangkatkan sebagai KA 1. Ketika KA 1 tiba di Stasiun Kroja, rangkaian KA 1 dipisah. Rangkaian

⁵ Olivier Johannes Raap, *Sepoer Oeap Di Djawa Tempo Doeloe* (Jakarta: KPG, 2017), 115.

⁶ O. CH. A. Van Loon, "De Eendaagsche Verbinding Weltevreden-Soerabaia," *Spoor-En Tramwegen 14-Daagsch Tijdschrift Voor Het Spoor- En Tramwegwezen in Nederland En Indië*, October 1, 1929, 157.

⁷ Van Loon, "De Eendaagsche Verbinding Weltevreden-Soerabaia."

pisah dari KA 1 tersebut berangkat menuju Bandoeng sebagai KA 3 dan KA 1 melanjutkan perjalanannya kembali menuju Batavia. Kemudian arah sebaliknya yaitu Batavia-Soerabaja, diberangkatkan sebagai KA 2. Keberangkatan dari Stasiun Bandoeng adalah KA 4 dan akan digabung dengan KA 2 di Stasiun Kroja untuk melanjutkan perjalanan kembali menuju Soerabaja.

Terbatasnya jarak jelajah lokomotif uap pada masa itu, membuat *Eendaagsche Expres* harus berganti lokomotif di Proepoek, Poerwokerto, Djogjakarta, dan Madioen. Jika dilihat dari jadwal di atas, setiap pergantian lokomotif hanya diberi waktu 5-6 menit saja. Pemberhentian paling lama terdapat di Stasiun Kroja, karena di stasiun tersebut terdapat aktivitas pisah-sambung rangkaian yang mana rangkaian dibagi dua untuk keberangkatan menuju Bandoeng dan Batavia. Total durasi perjalanan yang ditempuh *Eendaagsche Expres* pada saat awal beroperasi adalah 13,5 jam. Durasi perjalanan *Eendaagsche Expres* semakin singkat pada tanggal 1 November 1934 dengan total waktu tempuh 12 jam saja.⁸

Dari segi pelayanan penumpang, *Eendaagsche Expres* memiliki fasilitas yang tergolong mewah dan modern pada masanya. Beberapa fasilitas itu adalah pendingin kereta menggunakan balok es yang diletakkan di bawah kereta lantas ditiup menggunakan kipas, gramofon, layanan telegraf, kipas penyerap debu, serta toeslag atau sajian makanan di atas kereta dengan sistem rijsttafel. SS menghimbau kepada para penumpang *Eendaagsche Expres* relasi Soerabaja-Bandoeng dan sebaliknya untuk menikmati makan siang setelah melewati Stasiun Kroja dikarenakan terdapat aktivitas pisah sambung rangkaian dan pergantian kereta makan.

Rangkaian *Eendaagsche Expres* menggunakan kereta seri 8000 yang memiliki panjang 18,5 meter. Kereta tersebut digunakan khusus untuk menunjang kebutuhan kereta api *Eendaagsche Expres* mulai dari gerbong bagasi hingga kereta kelas I dan kelas II. Kereta tersebut didesain untuk mengurangi hambatan udara karena *Eendaagsche Expres* dipacu di kecepatan maksimal 100 km/jam. Pembagian kelas kereta api *Eendaagsche Expres* sama dengan layanan kereta api lainnya yang dibagi menjadi tiga kelas. Kereta kelas I diisi oleh orang-orang Eropa golongan atas. Kereta kelas II ditempati oleh kalangan Masyarakat Eropa kelas bawah, penumpang Timur Asing, dan juga bumiputra golongan atas. Sedangkan kereta kelas III dapat ditempati oleh orang bumiputra menengah ke bawah. Tarif yang dikenakan juga berbeda sesuai dengan kelas dan jarak tempuh penumpang.⁹

Tanggal 1 November 1936, untuk pertama kalinya di Hindia Belanda, SS mengoperasikan layanan kereta api yang berjalan pada malam hari. Layanan

⁸ A.L. De Bruyn Kops and Ir. N. A. Bogtstra, "De Java-Nachtexpres Als Nieuwste Verbetering van de Verbinding Batavia-Soerabaja," *Spoor-En Tramwegen 14-Daagsch Tijdschrift Voor Het Spoor- En Tramwegwezen in Nederland En Indië*, November 10, 1936, 548.

⁹ Reitsma, *Gedenkboek van Staatsspoor-En Tramwegen van Nederlandsch-Indië 1875-1925*, 140-45.

tersebut diberi nama *Java Nacht Expres*. Kereta api ini memiliki rute Soerabaja Goebeng-Batavia Weltevreden dan sebaliknya dalam waktu semalam. *Java Nacht Expres* menggunakan rangkaian kereta kompartemen yang berisi tempat tidur agar para penumpang dapat beristirahat selama perjalanan dan melanjutkan aktivitas mereka ketika kereta telah tiba di tujuan.

Java Nacht Expres memiliki durasi perjalanan yang sedikit lebih lama dibandingkan dengan *Eendaagsche Expres* yaitu 13 jam 25 menit. Hal ini dikarenakan pada ruas jalur Weltevreden-Cheribon dan Madioen-Soerabaja kecepatannya hanya dibatasi 60 km/jam saja khusus untuk malam hari. Memang ketika malam hari, tidak ada kereta lagi yang melintas kecuali *Java Nacht Expres*.

Pemangkasan durasi terjadi lagi di kereta api *Eendaagsche Expres*. Ketika grafik perjalanan KA tanggal 1 November 1936 dikeluarkan, *Eendaagsche Expres* memiliki waktu tempuh selama 11 jam 55 menit, lima menit lebih singkat dibandingkan sebelumnya. Pemangkasan waktu tempuh *Eendaagsche Expres* untuk terakhir kalinya terjadi pada tahun 1939 yang mana perjalanan dari Soerabaja Goebeng-Weltevreden dapat ditempuh dalam waktu 11 jam 30 menit.

Berdasarkan data yang tertera di *Verslag Der Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie over het jaar 1937-1940*, pendapatan SS dari *Eendaagsche Expres* dan *Java Nacht Expres* berangsur meningkat sejak tahun 1935 dan terus meningkat di tahun berikutnya.. Pendapatan dari *Java Nacht Expres* tidak tersedia di laporan keuangan tahun 1936, karena laporan keuangan dimulai dari bulan November 1935-Oktober 1936. Sedangkan *Java Nacht Expres* baru beroperasi tanggal 1 November 1936.¹⁰

Selama masa beroperasinya, *Eendaagsche Expres* tercatat beberapa kali mengalami keterlambatan. Koran *Soerabaijasch Handelsblad* edisi 1 Februari 1930 mengabarkan bahwa KA 4 *Eendaagsche Expres* relasi Bandoeng-Kroja mengalami keterlambatan. Keterlambatan itu berimbas pada KA 2 yang harus menunggu di Stasiun Kroja untuk penggabungan KA 4 dan KA 2 dan rangkaian tersebut tiba di Soerabaja Goebeng pukul 20.53 malam, terlambat 1 jam 10 menit dari jadwal semula.¹¹

Selain itu pada 31 Januari 1934, KA 1 *Eendaagsche Expres* mengalami keterlambatan selama lebih dari 2,5 jam. Penyebab keterlambatan tersebut adalah terjadinya banjir bandang di daerah Tjaroeban dikarenakan terdapat tanggul yang jebol. Kereta api tersebut baru tiba di Batavia pukul 21.09 malam. Kemudian pada

¹⁰ “Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie,” in *Verslag over Het Jaar 1937-1940* (Batavia: Landsdrukkerij, 1941); “Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie,” in *Verslag over Het Jaar 1937-1940* (Batavia: Landsdrukkerij, 1940); “Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie,” in *Verslag over Het Jaar 1937-1940* (Batavia: Landsdrukkerij, 1940); “Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie,” in *Verslag over Het Jaar 1937-1940* (Batavia: Landsdrukkerij, 1939); “Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie,” in *Verslag over Het Jaar 1937-1940* (Batavia: Landsdrukkerij, 1938).

¹¹ “De „Ééndaagsche”,” *Soerabaijasch Handelsblad*, February 5, 1930.

tanggal 15 Agustus 1938, koran *Bataviaasch Nieuwsblad* melaporkan bahwa KA 1 mengalami keterlambatan yang disebabkan karena lokomotif yang menarik *Java Nacht Expres* mengalami anjlok di KM 139 antara Saradan dan Willangen. Akibatnya, KA 1 tiba di Batavia terlambat lebih dari 1 jam.¹²

Pada akhir tahun 1939, para pegawai SS telah memprediksi adanya peningkatan penumpang dalam rangka mudik Natal. Untuk mengatasi peningkatan penumpang tersebut, SS menambahkan jadwal tambahan untuk kereta api *Java Nacht Expres*. Penambahan jadwal tersebut dimulai sejak hari Jumat, 22 Desember 1939 hingga pasca-mudik Natal. *Java Nacht Expres* tambahan tersebut berangkat dari Weltevreden pukul 18.58 dan tiba keesokan paginya di Soerabaja Goebeng pada pukul 08.50. Sedangkan keberangkatan sebaliknya dari Soerabaja Goebeng pada hari Sabtu, 23 Desember 1939 pukul 17.46 dan tiba di Weltevreden pada hari Minggu pagi pukul 06.36.¹³

Penambahan rute *Eendaagsche Expres* terjadi pada tahun 1941. SS menambahkan rute perjalanan dengan tujuan akhir Stasiun Malang. Perjalanan dari Batavia atau Bandoeng menuju Malang via Soerabaja dapat digunakan mulai tanggal 4 Februari 1941. Kereta api tersebut berangkat dari Stasiun Soerabaja Goebeng pukul 18.51 malam dan dijadwalkan tiba di Malang pada pukul 20.20 malam. Sedangkan arah perjalanan sebaliknya, berangkat dari Stasiun Malang pada pukul 04.37 pagi dan dijadwalkan tiba di Stasiun Soerabaja Goebeng pada pukul 05.52 pagi yang baru dapat digunakan keesokan harinya tanggal 5 Februari 1941.¹⁴

Kiprah kereta api *Eendaagsche Expres* dan *Java Nacht Expres* terpaksa terhenti ketika perusahaan SS diambil alih oleh Oeroesan Angkoetan Darat Jepang (*Rikyu Sokyoku*). SS diambil alih pada tanggal 5 April 1942 bersamaan dengan perusahaan kereta api dan trem lainnya. Ketika seluruh jalur kereta api di Jawa diambil alih oleh Jepang, seluruh sarana dan prasarana perkeretaapian digunakan untuk kebutuhan Perang Asia Pasifik. Sehingga tidak diperlukan lagi kecepatan dan kemewahan untuk memanjakan penumpang.

Keberhasilan SS dalam meningkatkan pendapatan tidak lepas dari peningkatan jumlah penumpang. Salah satu strategi dalam menarik penumpang para calon penumpang *Eendaagsche Expres* dengan memanfaatkan media untuk mewartakan informasi layanan maupun iklan. Informasi tersebut disebar melalui iklan-iklan yang dipasang di media cetak yang tersebar di seluruh Pulau Jawa. Tak semua media cetak mengiklankan layanan *Eendaagsche Expres*. Mayoritas iklan-iklan *Eendaagsche Expres* diiklankan pada koran berbahasa Belanda.

¹² "De Bandjir-Situatie in Midden-Java," *De Locomotief*, February 1, 1934.

¹³ "Extra-Nachttrein Tusschen Batavia En Soerabaia," *De Locomotief*, December 22, 1939.

¹⁴ "Verbeterde Aansluiting van En Naar Malang Op de „Eendaagsche Expres”," *Bataviaasche Nieuwsblad*, February 3, 1941.

Iklan *Eendaagsche Expres* di Surat Kabar

Beberapa hari sebelum *Eendaagsche Expres* diresmikan, tepatnya pada 24 Oktober 1929, surat kabar *De Koerir* menerbitkan iklan yang memberikan informasi bahwa *Eendaagsche Expres* mulai beroperasi pada tanggal 1 November 1929. Dalam gambar 18, Terlihat tulisan dengan ukuran besar berbahasa Belanda *SNEL-VEILIG-COMFORTABEL SPAART TIJD EN GELD* yang berarti “aman-cepat-nyaman menghemat waktu dan uang”. SS sangat menggaungkan slogan aman, cepat, dan nyaman bukan tanpa alasan. *Eendaagsche Expres* kala itu merupakan kereta no. 1 se-Hindia Belanda dapat memberikan pengalaman naik kereta api dengan fasilitas mewah, lengkap, dan juga durasi yang cepat.¹⁵

Gambar 1. Iklan *Eendaagsche Expres* pertama yang terbit di koran *De Kourier* Tahun 1929



Sumber: De Kourier edisi 24 Oktober 1929.

Pada tanggal 1 September 1930, terdapat tambahan layanan yang dapat dinikmati oleh penumpang kereta api *Eendaagsche Expres* berupa layanan pengiriman telegram dari atas kereta. Namun pengirimannya hanya terbatas menuju daerah-daerah yang terdapat Kantor Telegraf Pemerintah di Jawa. Dalam iklan yang terdapat di gambar 2, dapat disimpulkan bahwa kebanyakan penumpang kereta api Eendaagsche Expres merupakan orang-orang yang memiliki intensitas komunikasi tinggi pada masanya. Pengiriman telegram di atas kereta merupakan suatu layanan yang sangat mewah, mengingat pada masa itu pengiriman telegram merupakan alat komunikasi yang sangat mahal. Tarif pengiriman telegram dari Belanda yang berisi 20 kata dikenakan tarif sebesar f 73. Iklan tersebut diterbitkan oleh surat kabar *De Indische Courant* edisi 30 Agustus 1930. Iklan ini menonjolkan

¹⁵ “Vanaf 1 Nov. De Eendaagsche Expres,” *De Koerir*, October 24, 1929.

unsur estetika yang sederhana. Jika dilihat sekilas, iklan tersebut menampilkan dua baris kata yaitu *Staatsspoorwegen* dan *Eendaagsche Expres*. Informasi lainnya dicetak menggunakan huruf dengan ukuran kecil dengan singkat, padat, dan jelas. Iklan tersebut juga mencetak kalimat bertuliskan “*Gedurende den rit telegrammen ter verzending aanbieden*”.¹⁶

Gambar 2. Iklan Layanan Pengiriman Telegram di atas Kereta Tahun 1930



Sumber: De Indische Courant edisi 30 Agustus 1930

Salah satu iklan *Eendaagsche Expres* pada gambar 3 yang diterbitkan oleh koran *De Indische Courant* edisi 28 Oktober 1935 memberikan informasi mengenai turunnya tarif dan tersedianya tarif pulang pergi. Informasi lain yang bisa didapat dari gambar tersebut adalah tarif pulang pergi yang hanya diperuntukkan pada penumpang kelas I dan II tersebut memiliki jangka waktu maksimal 8 hari. Misalnya seorang penumpang hendak pergi dari Soerabaja menuju Goebeng dalam rangka berlibur, untuk mengoptimalkan waktu, penumpang tersebut dapat memesan karcis keberangkatan dan kepulangan. Kemudian jangka waktu yang dibatasi adalah penumpang tersebut dapat memesan tiket pulang pergi tidak lebih dari 8 hari setelah keberangkatannya. Tarif sesuai usia juga berlaku di karcis pulang pergi ini.¹⁷

¹⁶ “Staatsspoorwegen,” *De Indische Courant*, August 30, 1930.

¹⁷ “Een Verstandig Mensch... Kiest Den Veiligen En Goedkoop Weg!,” *De Indische Courant*, October 28, 1935.

Gambar 3. Tarif Eendaagsche Expres yang berlaku mulai 1 November 1935.



Gen verstandig mensch....
kiest den veiligen
en goedkoopsten weg!

Met ingang van 1 November 1935 worden voor reizen in de Eendaagsche Expres van Soerabaja naar Weltevreden of Batavia Retourkaarten 1e en 2e klasse ingevoerd.

Tarieven:

Enkele reis		Retour	
Volwassenen	Kinderen	Volwassenen	Kinderen
1e klasse f 40,10	f 21,55	1e klasse f 60,80	f 33,40
2e klasse f 27,70	f 15,35	2e klasse f 42,00	f 24,40

Toeslag E. E. inbegrepen.
De geldigheidsduur van de retourkaarten is 8 dagen.
Eveneens worden de tarieven enkele reis 1e en 2e klasse voor reizen in de Eendaagsche Expres van Soerabaja naar Chemboon belangrijk verlaagd.

Zieft onderstaande prijzen:

Oud tarief	Nieuw tarief
1e klasse f 30,40	1e klasse f 25,—
2e klasse f 21,30	2e klasse f 15,80

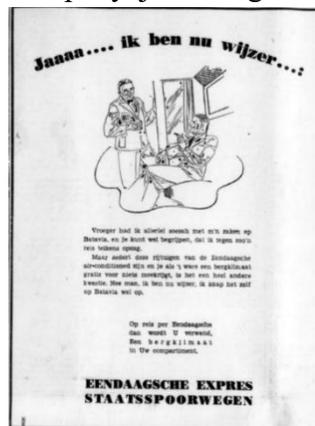
Toeslag E. E. inbegrepen.

Reist per rail-Het scheelt U veel.

Sumber: *De Indische Courant* edisi 28 Oktober 1935.

Iklan pada gambar 4 memiliki keunikan dari segi substansinya. Iklan ini berisi mengenai testimoni dari seorang penumpang Eendaagsche Expres yang merasa nyaman dan bijak setelah memilih layanan ini. Pada bagian atas iklan terdapat tulisan *Jaaaa.... ik ben nu wijzer...* yang berarti “Yaaaa saya merasa lebih bijak”. Testimoni ini berdasarkan kereta api Eendaagsche Expres yang sudah menggunakan fasilitas penyejuk ruangan mulai 2 Mei 1940. Selain itu, narasi tersebut menceritakan orang yang pada awalnya enggan untuk bepergian ke Batavia, namun dengan adanya fasilitas penyejuk udara ia tak enggan lagi untuk melakukan perjalanan. Terdapat pula narasi yang mengatakan *Je als 't ware een bergklimaat gratis voor niets meekrijgt* yang berarti “Anda mendapatkan iklim pegunungan secara gratis” dari semburan udara.¹⁸

Gambar 4. Iklan fasilitas penyejuk ruangan di Eendaagsche Expres.



Sumber: *Soerabaijisch Handelsblad* edisi 14 Januari 1941

¹⁸ “Jaaaa.... Ik Ben Nu Wijzer...,” *Soerabaijisch Handelsblad*, January 14, 1941.

Perbandingan iklan pada tahun 1929 dengan 1930 dengan 1935 dan 1941 menampakkan perbedaan yang masif di bagian penggunaan elemen iklan. Dapat dilihat di gambar 2. hanya terlihat iklan baris dengan perbedaan ukuran huruf untuk menyorot informasi tertentu. Pada iklan di gambar 3. yang terbit pada 28 Oktober 1935 sudah menggunakan strategi *marketing* 2.0 yang mana di iklan tersebut menampilkan impresi dari seorang penumpang Eendaagsche Expres. Hal itu bertujuan untuk menarik pembaca agar tertarik untuk menumpang layanan kereta api *Eendaagsche Expres*.

Simpulan

Layanan kereta api *Eendaagsche Expres*, yang pertama kali diluncurkan oleh *Staatsspoorwegen* (SS), memiliki daya tarik yang kuat di masyarakat dan kalangan pejabat sejak awal abad ke-20. Kecepatan menjadi prinsip utama SS, dan *Eendaagsche Expres* mencatat sejarah sebagai kereta api pertama yang melayani jalur Soerabaja-Bandoeng/Batavia tanpa menginap, tradisi yang berlanjut pasca kemerdekaan Indonesia. *Java Nacht Expres* juga mencatat sebagai pelopor kereta malam pertama di Hindia Belanda dengan sistem operasional yang berlanjut hingga saat ini.

Eendaagsche Expres tidak hanya mengangkut penumpang biasa, tetapi juga memberikan kontribusi pada pendapatan negara melalui pariwisata. SS mempromosikan wisata di Hindia Belanda melalui iklan yang menyatukan karcis wisata dengan karcis *Eendaagsche Expres*. SS berhasil mengubah citra perusahaannya dari ejekan "*Slow and Sure*" dan "*Selamanja Soesah*" menjadi pujian "*Steeds Sneller*."

Strategi pemasaran SS melibatkan iklan di media massa, dengan evolusi desain dan substansi iklan dari sederhana menjadi menarik perhatian. Target pasar *Eendaagsche Expres* adalah masyarakat menengah ke atas, terlihat dari publikasi iklan yang hanya diterbitkan di koran berbahasa Belanda. Dengan fokus pada kualitas layanan, SS mengutamakan pengalaman penumpang daripada jumlah penumpang, mencapai kesuksesan yang terus meningkat dari waktu ke waktu.

Daftar Sumber

Koran

Algemeen Handelsblad, 7 Desember 1929, 23 Desember 1929, 6 Januari 1930, 30 Oktober 1936, 27 November 1936.

Bataviaasch Nieuwsblad, 27 November 1936, 15 Agustus 1938, 3 Februari 1941.

De Indische Courant, 30 Agustus 1930, 5 April 1933, 28 Oktober 1935, 27 November 1936, 29 April 1940, 23 Desember 1940, 14 Januari 1941, 7 Februari 1941.

Historisitas Iklan Layanan Kereta Api Eendaagsche Expres di Media Cetak Tahun 1929-1942| Rafif Rayhaan R, Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari

De Koerir, 24 Oktober 1929, 2 November 1929, 16 November 1929, 7 Desember 1929, 30 Agustus 1930, 4 April 1933, 11 Agustus 1934.

De Locomotief, 9 Desember 1919, 1 Februari 1934, 22 Desember 1939.

Het Nieuws van den Dag, 1 November 1929., 6 Januari 1937.

Limburgsch Dagblad, 18 Maret 1933.

Rotterdamsche Courant, 23 Juni 1866.

Soerabaijisch Handelsblad, 18 Oktober 1929, 24 Oktober 1929, 31 Oktober 1929, 23 November 1929, 7 Desember 1929, 5 Februari 1930, 30 Oktober 1936, 29 April 1940, 14 Januari 1941, 18 Januari 1941, 4 Februari 1941., 7 Februari 1941.

Majalah

Spoor- en Tramwegen 14-Daagsch Tijdschrift voor het Spoor- en Tramwegwezen in Nederland en Indie, 1 Oktober 1929.

_____, 10 November 1929.

_____, 23 Desember 1929.

_____, 10 November 1929.

Peta

Kaart der Suikerfabrieken, Spoor- en Tramwegen van Java en Madoera. 1925. Soerabaia: Algemeen Syndicaat van Suikerfabrieken in Nederlansch-Indië.

Sumber Arsip

Algemeene Secretarie, Besluit 28 Agustus 1862 No. 2, 1862.

Department van Landbouw, Nijverheid en Handel, Afdeeling Handel. 1930. *Nederlandsch-Indië*. Buitenzorg.

Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie. 1930. *Verslaag Over Het Jaar 1929*. Batavia: Landsdrukkerij.

Staatsspoorwegen In Nederlandsch-Indie. 1938. *Verslaag Over Het Jaar 1937*. Batavia: Landsdrukkerij.

Buku

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

Faber, G.H. von. 1930. *A Short History of Journalism In The Dutch East Indies*. Sourabaya: G. Kolff & Co.

Historisitas Iklan Layanan Kereta Api Eendaagsche Expres di Media Cetak Tahun 1929-1942| Rafif Rayhaan R, Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari

- Kuntowijoyo. 2013. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- N., Soebagijo I. 1974. *Sejarah Pers Indonesia*. Jakarta: Dewan Pers.
- Oegema, J.J.G. 1982. *De Stoomtractie op Java en Soematra*. Deventer-Antwerpen: Kluwer Technische Boeken B.V.
- Raap, Olivier Johannes. 2017. *Sepoer Oeap di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: KPG.
- Reitsma, S. A. 1925. *Gedenkboek van Staatsspoor- en Tramwegen van Nederlandsch-Indië*. Weltevreden: Topografische Inrichting.
- Reitsma, S. A. 1928. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramwegen*. Weltevreden: G. Kolff & Co.
- Riyanto, Bedjo. 2000. *Iklan Surat Kabar dan Perubahan Masyarakat di Jawa Masa Kolonial*. Yogyakarta: Tarawang.
- Soekiman, Djoko. 2000. *Kebudayaan Indis dan Gaya Hidup Masyarakat Pendahulunya di Jawa (Abad XVIII-Medio XX)*. Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya.

Jurnal

- Akbar, Indah Rahmawati, Galih Pranata. 2023. Ragam Gaya Visual Sebagai Media Propaganda di Era Hindia Belanda (1870-1942). *Tarikhuna: Journal of History and History Education*. Vol. 5 (1).
- Andriyanto. 2021. Sejarah Penerbitan Buku sampai Terbentuknya Balai Pustaka pada Masa Pergerakan Nasional Indonesia. *Keraton: Journal of History Education and Culture*. vol. 3 (2). hlm. 72-84.
- Anwari, Ikhsan Rosyid Mujahidul. 2017. "Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942". *MOZAIK HUMANIORA* 17 (2):214-37. <https://doi.org/10.20473/mozaik.v17i2.33853>.
- Firdaus, Yana Maulana, Dedeh Nur Hamidah. 2020. Peran dan Perkembangan Perkeretaapian Cirebon Barat Pada Masa Hindia Belanda. *Tamaddun: Jurnal Sejarah dan Kebudayaan Islam*. Vol. 8 (2).
- Fitroh, Nurudin. 2015. Peranan Kereta Api di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan ke Surabaya Tahun 1878-1930. *AVATARA*. vol. 3 (3). hlm. 459-468.
- Handayani, Rinda, Danan Tricahyono. 2022. Perempuan dalam Iklan Media Massa di Jawa Tahun 1930-an: Sebuah Analisis Wacana Multimodal. *Agastya: Jurnal Sejarah dan Pembelajarannya*. Vol. 12 (2). Hlm. 139-153.
- Hermawan, Iwan. 2014. Kereta Api Mengurai Kebuntuan Transportasi di Pulau Jawa. *Seminar Nasional Arkeologi*.

- Masyifah, Yeni, Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari. 2018. Penjualan dan Iklan Biskuit di Surabaya Tahun 1900-1942. *Verleden: Jurnal Kesejarahan*. Vol. 12 (1). Hlm. 78-88.
- Mohtar, Omar. 2021. Dari Angkutan Hasil Perkebunan ke Angkutan Manusia: Sejarah Kereta Api Cepat di Hindia Belanda 1929-1942. *Walusuji*. Vol. 12 (1). Hlm. 1-13.
- Putra, Purwanto. 2019. Praktik Informasi Sebagai Upaya Propaganda Program Kolonisasi Pada Masa Hindia Belanda. *Bibliotech: Jurnal Ilmu Perpustakaan dan Informasi*. Vol. 4 (1). Hlm. 19-34.
- Putri, Novi Andika, Asep Achmad Hidayat. 2021. Budaya Indis Pada Kebaya Abad ke-20. *Historia Madani*. Vol. 5 (1). Hlm. 49-64.
- Ramadhan, Ilham Rohman. 2019. Gaya Hidup Masyarakat Perkotaan Jawa Dalam Iklan Media Cetak (1930-1942). *Bihari: Jurnal Pendidikan Sejarah dan Ilmu Sejarah*. Vol. 2 (2). hlm. 48-62.
- Riyanto, Bedjo. 2005. Gaya Indies: Gaya Desain Grafis Indonesia Tempo Doeloe. *NIRMANA*. vol. 7 (2). hlm. 134-143.
- Setianingrum, Yuhana. 2012. Kreativitas dalam Desain Iklan Rokok di Jawa, 1930-1970an. *Lembaran Sejarah*. vol. 9 (2). hlm. 73-83.
- Sylvia, Dara. 2022. De Eendaagsche Express: Kereta Api Cepat di Pulau Jawa, 1929-1942. *Lembaran Sejarah*. vol. 18 (2). hlm. 192-211.

Skripsi

- R., Auditya Martin N. 2010. "Transportasi Kereta Api Dalam Pembangunan Kota Solo Tahun 1900-1940". *Skripsi*. Fakultas Sastra dan Seni Rupa, Ilmu Sejarah, Universitas Sebelas Maret, Surakarta.

Artikel Daring

- Anonim. "Jembatan Cirahong Penghubung Tasikmalaya dan Ciamis." <https://heritage.kai.id/page/Jembatan%20Cirahong%20Penghubung%20Tasikmalaya%20dan%20Ciamis>, diakses pada 26 Desember 2022 pukul 01.07.