

KERETA API DAN TRADISI MUDIK LEBARAN DI BANDUNG TAHUN 1980-2014)

Syarifani Herdianti, Agus Permana, Tarpin
Fakultas Adab dan Humaniora, Universitas Islam Negeri
Sunan Gunung Djati Bandung
Email: mbasyarifani@gmail.com

Abstract

The history of railways in Indonesia is part of the life journey of the Indonesian people. Since its emergence in the latter part of the second half of the 19th century until now, railroad is a vital and important means of transportation, both for the benefit of the government and the community. Railroad transportation facilities are a favorite for residents to go home on the first day of Eid. In recent years, homecoming has become an interesting social-religious phenomenon to discuss. The method used in this study is a historical research method which consists of: Heuristics (collection of sources), Criticism (analyzing the accuracy and credibility of sources), interpretation of data, Historiography (historical writing). The history of railways in Indonesia began when the first using of the railway line in Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) in the village of Kamijen by the Governor-General of the Dutch East Indies, Mr. L.A.J Baron Sloet Van De Beele on June 17, 1864. The construction was carried out by the private company Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) using a width of 1435 mm. During the Dutch administration in addition to Staats Spoorwegen (SS) as a state company, there were 11 private railway companies in Java and one in Sumatra. The success of PT KAI in revolutionizing the train ticket service had a very wide impact, including serving Lebaran trip.

Keywords: *Railway, Mudik Tradition, Transportation*

A. Pendahuluan

Manusia pada dasarnya membutuhkan sebuah sarana penghubung atau alat transportasi untuk berpindah tempat baik perpindahan yang bersifat sementara dan berjarak dekat, misalnya untuk mencari nafkah, maupun perpindahan yang bersifat tetap dan berjarak jauh, misalnya untuk pindah tempat tinggal. Transportasi merupakan media perpindahan manusia dan milik mereka (barang) dari suatu tempat ke tempat lain. Oleh karena itu, transportasi mempunyai peranan penting bagi kehidupan manusia, lebih-lebih pada zaman modern seperti sekarang ini.¹

Sejarah perkeretaapian di Indonesia merupakan bagian dari perjalanan hidup bangsa Indonesia. Sejak munculnya pada bagian akhir paruh kedua abad ke-19 hingga sekarang, kereta api merupakan sarana transportasi yang vital dan penting artinya, baik bagi kepentingan pemerintah maupun masyarakat.²

Jika dulu manusia hanya menggunakan alat transportasi yang sangat sederhana, seperti hewan, gerobak yang ditarik oleh manusia sendiri atau hewan, rakit atau perahu yang di gerakkan oleh manusia atau arus sungai, perahu atau kapal yang di gerakkan oleh tenaga angin. Selanjutnya, manusia meningkat dan mengembangkan alat transportasi tersebut, sehingga semakin baik sistemnya, makin besar daya angkutnya, makin mudah digunakannya: misalnya, dengan menyempurnakan teknis perlengkapannya, memperbaiki jalannya serta menggunakan tenaga mesin uap, mesin diesel dan mesin listrik untuk menggerakkan alat transportasi itu. Salah satu alat untuk transportasi itu adalah kereta api. Terciptanya jalan rel termasuk salah satu usaha pengembangan sistem transportasi, baik mengenai jalannya, kendaraanya maupun pengoperasiannya.³

Sampai pertengahan abad ke-19 Masehi alat transportasi yang digunakan di Indonesia masih tergolong sederhana dan tradisional, baik transportasi di darat maupun transportasi di laut. Alat transportasi berupa benda yang dipundak manusia, gerobak yang ditarik hewan (sapi, kerbau,

¹ Tim Telaga Bakti Nusantara., Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1, (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997), hlm 1

² Tim Telaga Bakti Nusantara., Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 2, (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997), hlm 1

³ Tim Telaga Bakti Nusantara., Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1, (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997), hlm 2

kuda), perahu yang dihela, kapal layar, rakit yang digerakkan arus sungai, dan lain-lain.⁴

Sarana transportasi kereta api menjadi favorit warga untuk mudik di hari pertama lebaran. Selain lebih efisien dalam waktu, kereta api dianggap lebih aman ketimbang bus atau transportasi lainnya. Kereta api memang relatif cepat dan bebas macet disbanding armada darat lainnya. Keuntungan lain mudik dengan menggunakan kereta api adalah aman. Kereta api juga dinilai efektif menekan tingkat kecelakaan lalu lintas selama arus mudik lebaran, karena tingginya animo masyarakat untuk beralih menggunakan kereta api lantaran pemudik sudah sadar, bahwa bepergian mudik menggunakan motor jauh lebih berbahaya.

Fenomena mudik ini kalau diruntutkan merupakan sebuah mata rantai yang terjadi sebagai hasil masyarakat (umat islam) dalam menyikapi fenomena lebaran. Dimana adanya pergeseran makna mengenai lebaran atau dalam agama islam dinamakan Idul Fitri menjadi hal yang penting untuk diperhatikan.

Tradisi mudik lebaran ini, sebenarnya terkait erat dengan sistem kekerabatan yang melihat keluarga sebagai keluarga luas (*extended family*). Dengan demikian, menjadi tidak aneh ketika setiap lebaran akan selalu diselenggarakan pertemuan-pertemuan yang melibatkan keluarga luas tersebut. Hal inilah yang menyebabkan orang akan terdorong untuk berkumpul dengan para kerabatnya.

Di balik tradisi mudik yang dianggap sebagai kearifan budaya bangsa Indonesia, terkuak tabir ketimpangan sosial yang luar biasa dimana mudik benar-benar menjadi sebuah dilema, karena hasrat pemudik begitu menggebu-gebu ingin sampai kampung halaman bertemu sanak keluarga. Namun justru ritis inilah yang seringkali membuat kemacetan, kriminalitas dan kecelakaan lalu lintas meningkat dimana-mana. Serta instabilitas ekonomi yang tercipta akibat ulah pengusaha yang mencari untung dari tradisi tahunan ini.

B. Kajian Pustaka

Kajian ini tidak semata-mata dibuat begitu saja tanpa melihat karya-karya orang lain sebagai pembanding. Adapun karya-karya yang menjadi pembanding peneliti dalam penelitian ini , yaitu:

⁴ Ibid.,

Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, “Sejarah Perkeretaapian Indonesia jilid 1 dan 2”, Bandung : jilid 1 isinya menceritakan tentang politik kolonial dan perkembangan transportasi pada abad XIX, lahirnya perkeretaapian, pembangunan kereta api di Indonesia, prasarana, sarana, operasi, kepegawaian dan keuangan, perkeretaapian semasa pendudukan militer Jepang. Kelebihannya buku ini itu menceritakannya sangat baik dan sangat detail dimulai dari perkembangan transportasi sampai perkeretaapian semasa pendudukan militer Jepang, kelebihan yang lainnya di buku Sejarah Perkeretaapian Indonesia jilid 1 ini di dalam bukunya disertakan dengan gambar, tabel dan peta. Jilid 2 isinya tentang lanjutan dari jilid 1 yaitu menjelaskan tentang gambaran umum kondisi perkeretaapian pada masa pendudukan Jepang, kereta api sebagai alat perjuangan lalu masaa depan kereta kereta api. Kelebihannya pun samaa seperti jilid pertama, di buku jilid ke dua ini pun disertakan dengan gambar, tabel cuman tidak ada petanya saja. Adapun metode yang digunakan adalah metode penelitian sejarah meliputi heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi.

Ibnu Murti Haryadi, “Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014)”: Bandung: Unit Pusat Preservation & Architecture, 2015). Dalam buku ini Sejarah Perkeretaapian Indonesia, kilas balik sejarah perkeretaapian Indoesia. Kelebihan buku ini dilengkapi dengan gambar dan tahun yang jelas, tabel serta peta dan jalur kereta pun di buku ini jelas.

Adapun isi yang akan peneliti kaji lebih kepada Kereta api dan Tradisi Mudik Lebarannya saja. Adapun metode penelitian yang peneliti gunakan adalah metode penelitian sejarah meliputi heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.

C. Metode Penelitian

Adapun tahap-tahap metode sejarah dalam penelitian ini di antaranya yaitu terdiri dari tahap heuristik, tahap kritik, tahap interpretasi, dan tahap historiografi. Maka langkah-langkah penelitian sebagai berikut :

a. Heuristik

Sumber yang penulis dapatkan dari berbagai tempat, seperti di Pusat Pendidikan dan Pelatihan IR. H. Djuanda (Perpustakaan Kereta Api), Kantor Pusat PT. KAI Bandung Unit DAOP 2 bandung, Balai Iklan, Perpustakaan Batu Api, Perpustakaan Fakultas Adab dan Humaniora dan buku pribadi. Adapun sumber sebagai berikut :

Sumber berupa arsip :

1. Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Kereta Api Nomor : PM 9 Tahun 2011
2. Rencana Operasi Angkutan Lebaran Tahun 1992

Kemudian sumber berupa buku :

1. Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, "Sejarah Perkeretaapian Indonesia jilid I"
2. Sudarsono Katam, 2014, "*Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*", Bandung, PT Dunia Pustaka Jaya

b. Kritik

Kritik sumber merupakan tahapan kedua dalam penelitian sejarah, yang bertujuan untuk menyaring sumber-sumber yang telah di dapat secara kritis, terutama menyaring sumber-sumber primer agar terjaring fakta-fakta yang sesuai pilihan.

Sumber Primer :

1. Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Kereta Api Nomor : PM 9 Tahun 2011. Arsip ini penulis kategorikan sebagai sumber primer karena masih sejaman dengan kajian yang aka diteliti penulis.

Buku :

Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, "Sejarah Perkeretaapian Indonesia jilid I". Buku ini berisi tentang sejarah perkeretaapian di Indonesia, penulis menemukan buku ini di Perpustakaan KAI Bandung.

Sudarsono Katam, 2014, "*Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*", Bandung, PT Dunia Pustaka Jaya, buku ini merupakan sumber yang mendukung sumber utama karena buku ini hanya menjelaskan tentang sejarah singkat kereta api dan kereta api di priangan tempo doeloe serta kebanyakan isinya mengenai jalur rel kereta api serta stasiun-stasiun yang ada di priangan.

c. Interpretasi

Dalam interpretasi ini, peneliti berusaha untuk bersikap netral tanpa memihak siapa pun. Karena penelitian yang peneliti lakukan, didasarkan pada metode-metode sejarah yang bersifat objektif, dan hasil yang

diharapkan dari penelitian ini, dapat mengetahui perkembangan kereta api dan kondisi mudik lebaran.

Sudah di jelaskan sebelumnya bahwa kereta api merupakan alat transportasi yang sangat penting bagi kebutuhan manusia, baik untuk alat angkut barang maupun

Dari sumber yang telah peneliti dapatkan, dapat disimpulkan bahwa perkembangan kereta api di Indonesia itu sangat baik. Perkembangan itu adalah identik dengan ikhtiar manusia untuk memperbaiki sistem angkutan dari masa ke masa. Betapa penting peranan transportasi dalam kehidupan manusia, tampak dari usaha-usaha manusia untuk senantiasa memperbaiki dan meningkatkan sistem serta kapasitas angkut sepanjang jaman dari dulu hingga sekarang ini.

d. Historiografi

Historiografi adalah proses penyusunan fakta sejarah dan berbagai sumber yang telah diseleksi dalam bentuk penulisan sejarah. Dalam tahap historiografi ini yaitu mencakup cara penulisan, pemaparan, atau laporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan. Pada tahapan ini peneliti berusaha untuk menuliskan serta menyusun sumber-sumber atau data yang sudah di dapatkan dan sudah melalui beberapa tahapan.

D. Pembahasan

1. Sejarah Perkembang Kereta Api

a. Sejarah Berdirinya Kereta Api

Pada perkembangan selanjutnya, NISM memberikan kepercayaan penuh kepada Maarschalk dalam pembangunan jalur kereta api Jakarta - Bogor. Dalam surat acara resmi pemasangan paku rel perdana pembangunan jalur tersebut pada 1869, Maarschalk memberikan pidato awal yang memberi kesan mendalam kepada Gubernur Jenderal. Pemimpin tertinggi di Hindia-Belanda itu melihai Maarschalk sebagai seorang pekerja keras, insinyur yang ulet dan berdisiplin tinggi. Dengan latar belakangnya sebagai perwira Zeni, pemerintah kolonial semakin yakin bahwa Maarschalk merupakan orang yang tepat untuk mengemban tugas berat dan besar yaitu memimpin

dan membangun perusahaan perkeretaapian negara yang saat itu sedang dirancang oleh pemerintah pusat di Belanda.⁵

Seiring dengan pembangunan jalur rel yang dilakukan secara bertahap, maka pembukaan jalur pengoperasian kereta apinya pun dilakukan secara bertahap pula. Mula-mula jalur rel Surabaya-Pasuruan dibuka untuk umum tanggal 18 Mei 1878. Peresmiannya disaksikan oleh Gubernur Jenderal Van Lansbergen. Kemudian, pembukaan jalur Pasuruan-Malang diresmikan tanggal 20 Juli 1879.⁶

b. Pembangunan Jalan Kereta Api

a. Pembangunan Jalan Kereta Api SS di Jawa Timur

Perusahaan kereta api negara (*Staatsspoorwegen* disingkat SS) mulai membangun jalan kereta api pada tahun 1875 dari Surabaya, Jawa Timur. Berdasarkan *Staatsblad* (Stbl) 1875 No. 141 oleh pemerintah diserahkan tanah kepada SS untuk membangun jalan kereta api lintas Surabaya-Malang. Peresmiannya adalah sebagai berikut:⁷

Tgl. 16-05-1878 : Surabaya-Pasuruan

Tgl. 01-11-1878 : Bangil-Sengon

Tgl. 01-05-1879 : Sengon-Lawang

Tgl. 20-07-1879 : Lawang-Malang.

Selanjutnya SS meneruskan pembangunan jalan kereta api di Jawa Timur berdasarkan penyerahan tanah oleh pemerintah dengan *Staatsblad-Staatsblad* sebagai berikut:

Stbl. 1878 no. 201 : Kertosono-Blitar

Stbl. 1880 no. 138 : Madiun-Surakarta

Stbl. 1881 no. 14 : Pasuruan-Probolinggo

Stbl. 1884 no. 110 : Surabaya-Kalimas

Stbl. 1893 no. 214 : Probolinggo-Panarukan

Stbl. 1893 no. 296 : Malang-Blitar

Stbl. 1895 no. 212 : Tarik-Kalimas

Stbl. 1898 no. 13 : Kalisat-Banyuwangi

Stbl. 1899 no. 272 : Gubeng-Kalimas

Stbl. 1904 no. 11 : Madiun-Suromoto

⁵ Ibnu Murti Haryadi, "Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014"; Bandung: Unit Pusat Preservation & Architecture, (2015), hlm 63.

⁶ Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, "Sejarah...", hlm 62

⁷ PT Kereta Api (Persero), Drs. Dasrin Zen, "Tanah Kereta Api", (Bandung, 2000), hlm 1

- Stbl. 1904 no. --- : Situbondo-Panji
- Stbl. 1910 no. 477 : Krian-Gempolkerep
- Stbl. 1916 no. 36 : Rogojampi-Benculuk
- Stbl. 1918 no. 346 : Gempolkerep-Ploso
- Stbl. 1919 no. 53 : Balong-Slahung
- Stbl. 1919 no. 312 : Tulungagung-Tugu

b. Pembangunan Jalan Kereta Api SS di Jawa Tengah

Pembangunan jalan kereta api oleh SS di Jawa Tengah dilakukan berdasarkan penyerahan tanah oleh pemerintah dengan Staatsblad-Staatblad sebagai berikut :⁸

- Stbl. 1884 no. 110 : Yogya-Cilacap
- Stbl. 1912 no. 312 : Tulungagung-Tugu

c. Pembangunan Jalan Kereta Api SS di Jakarta dan Jawa Barat

Sebelum SS mulai membangun jalan kereta api pada tahun 1875 di Surabaya, ternyata NIS telah lebih dahulu membangun jalan kereta api lintas Jakarta-Bogor setelah memperoleh penyerahan tanah oleh pemerintah berdasarkan Stbl. 1870 no. 4. Peresmian pemakaian jalan kereta api lintas Jakarta-Bogor itu adalah sebagai berikut :⁹

- Tgl. 15-09-1871 : Jakarta Kota-Gambir
- Tgl. 16-06-1872 : Gambir-Jatinegara
- Tgl. 31-01-1873 : Jatinegara-Bogor

Kemudian aset NIS lintas Jakarta-Bogor ini, berdasarkan Stbl. 1913 no. 469 di beli oleh SS. Di samping membeli aset NIS tersebut, SS juga melakukan pembangunan jalan kereta api di Jakarta dan Jawa Barat berdasarkan penyerahan tanah oleh pemerintah dengan Staatsblad-Staatsblad sebagai berikut:¹⁰

- Stbl. 1876 no. : Jakarta Kota-Tanjung Priok
- Stbl. 1878 no. 204 : Bogor-Cicalengka
- Stbl. 1886 no. 254 : Cicalengka-Garut
- Stbl. 1886 no. : Warungbandrek-Kasugihan
- Stbl. 1886 no. : Jakarta-Anyer

⁸ PT Kereta Api (Persero), Drs. Dasrin Zen, “Tanah Kereta Api”, (Bandung, 2000), hlm 2

⁹ PT Kereta Api (Persero), Drs. Dasrin Zen, “Tanah Kereta Api”, (Bandung, 2000), hlm 2

¹⁰ PT Kereta Api (Persero), Drs. Dasrin Zen, “Tanah Kereta Api”, (Bandung, 2000), hlm 2

Stbl. 1898 no. 222 : Jakarta-Karawang
Stbl. 1900 no. 8 : Karawang-Padalarang
Stbl. 1902 no. 17 : Rangkas-Labuhan
Stbl. 1909 no. 477 : Cikampek-Cirebon
Stbl. 1910 no. 175 : Jatibarang-Indramayu
Stbl. 1909 no. 198 : Tasikmalaya-Singaparna
Stbl. 1911 no. 7 : Banjar-Parigi
Stbl. 1912 no. : Cilegon-Merak
Stbl. 1912 no. 32 : Cirebon-Kroya
Stbl. 1913 no. 469 : Jakarta-Bogor (dibeli dari NIS)
Stbl. 1916 no. 36 : Karawang-Rengasdengklok
Stbl. 1916 no. 65 : Rancaekek-Tanjungsari
Stbl. 1920 no. 150 : Dayeuhkolot-Majalaya
Tanah Abang-Manggarai
Angke-Kampung Bandan

c. Layanan Kereta Api

Pemerintah Hindia-Belanda mengangkat Deandels sebagai Gubernur Hindia-Belanda. Deandels merasa bahwa Hindia-Belanda, khususnya pulau Jawa juga terancam serbuan Inggris. Oleh sebab itu Deandels memerintahkan pembangunan jaringan jalan rel, atau jalan pos serta pelabuhan-pelabuhan untuk pangkalan angkatan laut. Karya Deandels yang sangat terkenal adalah Jalan Raya Pos (*de Grote Postweg*) antara Anyer dan Panarukan sepanjang 1000 Km yang menghubungkan ujung pantai barat dengan pesisir timur pulau Jawa. Jalan Raya Pos tersebut memainkan peranan penting dalam memperlancar dan mempercepat gerakan militer untuk mempertahankan pulau Jawa dari serangan musuh.¹¹

Pada zaman dahulu sebelum tahun 1800-an alat angkut yang digunakan oleh manusia adalah hewan dan sumber tenaga dari alam seperti angin, baru setelah tahun 1800 ditemukan alat transportasi seperti kapal uap dan kereta uap. Indonesia baru mengenal kereta api pada masa penjajahan Belanda (1840-1942). Pada saat itu didirikan oleh pihak swasta yang mempunyai singkatan NV atau *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*

¹¹ Tim Telaga Bakti Nusantara 1,1997,'Sejarah..., hlm 9

(NISM). Jalur kereta pertama dibangun pada 17 Juni 1846 yakni jalur Kemijen-Tanggung.¹²

Pada tanggal 10 April 1869 mendirikan perusahaan milik pemerintah yang dinamakan *Staats Spoorwegen* (SS) sebagai perusahaan perkeretaapian. Jaringan rel kereta api terus berkembang baik di wilayah perkotaan maupun pedesaan di seluruh Jawa. Pada masa pemerintahan Belanda selain *Staats Spoorwegen* (SS) sebagai perusahaan negara, ada 11 perusahaan kereta api swasta yang ada di Jawa dan satu di Sumatra.¹³

Pada 07 Maret 1942 pemerintah Hindia-Belanda takluk kepada Balatentara Jepang. Dengan demikian berakhir kekuasaan kolonial Belanda di Indonesia yang telah bergabung sejak 1800. Beberapa hari setelah Jepang berkuasa di Indonesia, pimpinan angkatan darat Jepang ke-16 mengeluarkan keputusan menggabungkan seluruh perusahaan kereta api di Jawa dan Madura menjadi satu dinas kereta api negara yang berpusat di Bandung. Penggabungan itu tidak termasuk perusahaan-perusahaan kereta api di Sumatera seperti *Atjrhtram Staatspoorwegwn* (milik negara), *Deli Spoorweg Maatschappij* (milik swasta), *Sumatera Staatssporwegen* (milik negara), *Zuid Staatssporwegen* (milik negara) karena wilayah tersebut dikuasai oleh pemerintah militer Angkatan Darat Jepang Ke-25. Keputusan itu merupakan keputusan pertama yang dikeluarkan pemerintahan militer Jepang ketika mulai berkuasa di Indonesia.¹⁴

Pada tahun 1942 Belanda menyerah kepada Jepang, perkeretaapian di Jawa pada saat itu dikuasai oleh pemerintah angkatan darat (Rikuyun). Sedangkan di Sumatera dikuasai oleh angkatan laut Jepang (Kaigun) dengan nama *Tetsudo Tai* pusatnya di Bukit Tinggi. Jepang menjajah Indonesia hanya 3,5 tahun (1 Maret 1942-17 Agustus 1945), waktu yang relatif singkat jika dibandingkan dengan masa penjajahan Belanda yang mencapai kurang lebih 350 tahun. Namun kekejaman tentara Jepang masih dirasakan oleh rakyat Indonesia hingga kini.¹⁵

Tidak berapa lama Jepang berkuasa di Indonesia, keluarlah struktur baru tentang pemerintah pendudukan, yang penjabarannya didasarkan ata

¹² Yanti Nurhayati, "Sejarah Kereta Api Indonesia", (Klaten: CV Rizki Mandiri, 2014), hlm 54

¹³ Ibnu Murti Haryadi, "Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian ...", hlm 54

¹⁴ Tim Telaga Bakti Nusantara 2, 1997, "Sejarah...", hlm 142

¹⁵ Yanti Nurhayati, "Sejarah Kereta Api Indonesia", (Klaten: CV Rizki Mandiri, 2014), hlm 57.

dua dokumen pokok tentang *nampo senryochi jisshi yoryo* (asa-asas mengenai pemerintahan di wilayah yang diduduki) dan *nampo senryochi jissi nikansururiku-kaigun chou kyotei* (persetujuan pokok antara militer di wilayah-wilayah yang diduduki). Untuk wilayah Sumatera dan Jawa masuk wewenang angkatan darat, yang masing-masing dilaksanakan oleh tentara ke dua puluh lima, termasuk kedalam tentara selatan, dan berada dibawah komando langsung tentara wilayah ketujuh pimpinan Jenderal Itagaki Seishiro, yang bermarkas besar di Singapura.¹⁶

Pada masa kolonial Hindia-Belanda kereta api dibagi menjadi kereta api penumpang, kereta api barang, kereta api campuran dan kereta api luar biasa. Kereta penumpang menurut jarak tempuhnya dikelompokkan menjadi: Kereta Api espres, Kereta Api cepat, Kereta Api penumpang biasa.

Setelah Indonesia Merdeka pada tahun 1945 dibentuk Djawatan Kereta Api Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945. Saat itu masih ada perusahaan kereta api yang tergabung dalam SS (*Staats Spoorwegen*) yang ada di pulau Jawa dan *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM) yang ada di Sumatera Utara. Masih pada tanggal yang sama, sejumlah karyawan kereta api yang tergabung dalam AMKA (Angkatan Moeda Kereta Api) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Amka menegaskan dengan pembacaan pernyataan oleh Ismail bahwa mulai hari itu tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian ada di tangan bangsa Indonesia, Jepang tidak boleh ikut campur lagi.¹⁷

Pada 06 Januari 1950 Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum RI mengeluarkan surat keputusan bahwa sejak 1 Januari 1950, Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DJARI) dan *Staatsspoorwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf* (SS/VS) digabungkan menjadi Djawatan Kereta Api (DKA)¹⁸

Dari DKA menjadi PNKA, proses administrasi pengambilalihan selesai. DSM resmi dilebur kedalam Perusahaan Kereta Api (PNKA) yang dibentuk sejak 25 Mei 1963. Operasional PNKA dimasukan kedalam garis komando Menteri Pembangunan Darat, Pos, Telekomunikasi, dan

¹⁶ Tim Telaga Bakti Nusantara, "Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1", (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997), hlm 142.

¹⁷ Yanti Nurhayati, "Sejarah Kereta Api Indonesia", (Klaten: CV Rizki Mandiri, 2014), hlm 59.

¹⁸ Ibnu Murti Haryadi, "Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014", (Bandung: Unit Pusat Preservation&Architecture, 2015), hlm 94.

Pariwisata. Pada tahun itu pula Lambang Wahana Daya Pertiwi untuk perkeretaapian Indonesia diperkenalkan.¹⁹

Pemerintah mengubah struktur Perusahaan Negara Kereta Api menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) melalui PP no.61 Tahun 1971. Dengan perubahan itu, pemerintah bertujuan mendorong perusahaan perkeretaapian agar lebih fokus memilih kebutuhan transportasi masyarakat luas.²⁰

Pada tahun 1981 pemerintah Indonesia mendirikan PT. Industri Kereta Api (PT. INKA). Lokasinya menempati lahan dan bangunan bekas Balai Yasa Madiun. Dengan demikian awal dekade 1980-an menandai berakhirnya era lokomotif uap di perkeretaapian Indonesia sekaligus awal pembangunan Industri kereta api dalam negeri secara mandiri. Produksi pertama PT. INKA juga menjadi pabrik kereta api yang pertama dan satu-satunya yang beroperasi di Asia Tenggara.²¹

Dalam rangka lebih meningkatkan pelayanan jasa angkutan kereta api kepada masyarakat dan mendorong pengembangan usaha dalam menunjang pembangunan, pemerintah mengubah bentuk Perusahaan Jawatan (PERJAN) Kereta Api menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api berdasarkan PP Nomor 57 Tahun 1990.²²

Perubahan status PT Kereta Api kembali pada tahun 1990 menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Dan pada tahun 1998 menjadi PT Kereta Api (Persero) berdasarkan PP no 19 Tahun 1998. Pada tahun 2010 terjadi perubahan menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) hingga sekarang.²³

2. Kontribusi Kereta Api Dalam Angkutan Mudik di Bandung 1980-2014

a. Manajemen Angkutan Mudik Lebaran 1980-2014

¹⁹ Ibnu Murti Haryadi, "Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014", (Bandung: Unit Pusat Preservation&Architecture, 2015), hlm 99.

²⁰ Ibnu Murti Haryadi, "Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014", (Bandung: Unit Pusat Preservation&Architecture, 2015), hlm 100.

²¹ Ibnu Murti Haryadi, "Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014", (Bandung: Unit Pusat Preservation&Architecture, 2015), hlm 102.

²² Ibnu Murti Haryadi, "Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014", (Bandung: Unit Pusat Preservation&Architecture, 2015), hlm 103.

²³ Yanti Nurhayati, "Sejarah Kereta Api Indonesia", (Klaten: CV Rizki Mandiri, 2014), hlm 61.

Pada tahun 1980 permintaan atas jasa angkutan belum menunjukkan trend yang menonjol, tapi patut diperhatikan atas banyaknya anggota masyarakat yang sudah bersiap-siap pelang ke udik meskipun lebarab masih jauh. Persiapan yang dilakukan saat mudik lebaran ini bekerja sama dengan pihak lain dalam penyediaan sarana armada agkutan, dan kerja sama dengan POM ABRI, Pemda Jabar, Kepolisian, Organda dan SBAJR.²⁴

Direktur Utama PJKA, Ir. Pantiarso mengemukakan, untuk meningkatkan servis kepada calon-calon penumpang kereta api, PJKA dalam menghadapi lebaran tahun ini meniadakan pesanan-pesanan karcis sebagaimana berlaku pada tahun-tahun sebelumnya. “semua karcis dijual pada hari keberangkatan kereta api di loket stasiun”, katanya menambahkan. Ir. Pantiarso mengemukakan hal ini semalam di Balai Besar PJKA Bandung dalam acara “berbuka puasa bersama”. Ia membayangkan, arus penumpang sudah pasti akan meledak. Dan mereka harus antri panjang untuk memperoleh karcis. Untuk itu, PJKA akan memasang tenda-tenda agar calon-calon penumpang yang antri dan jumlahnya pasti meluap sampai ke luar stasiun, tidak kepanasan atau keujanan.²⁵

Dirut PJKA itu masih belum yakin arus penumpang KA selama lebaran tahun ini akan terampung semua dengan tertib dan nyaman. Hal ini didasarkan pada estimasi bahwa mobilitas masyarakat sekarang semakin tinggi. Meskipun demikian, PJKA selalu berusaha meningkatkan pelayanan sesuai dengan kemampuannya. Untuk tahun ini, kereta penumpang meningkat 10 %. Berbagai usaha pebertiban untuk kepentingan penumpang juga dilakukan. Antara lain, karcis jatah Biro Perjalanan di hapus, pengamanan ditingkatkan, pemberantasan calo karcis diusahakan.²⁶

Dengan adanya penyalahgunaan beberapa kemudahan fasilitas yang diberikan PJKA kepada instansi-instansi Pemerintah, disinyalir turut membantu semakin banyaknya calo yang beroperasi. Melalui SPJ (Surat Perintah Jalan), instansi Pemerintah yang diberi kemudahan tersebut sering meminta karcis yang terlalu banyak sehingga karcis di loket semakin sedikit.”ini akan menyebabkan calo lebih banyak beroperasi, karena mereka dapat menjual karcis semahal mungkin”, kata Drs T May Rudy SH.²⁷

²⁴ Pikiran Rakyat, Bandung, Minggu 3 Agustus 1980, No. 130 Tahun Ke-XV

²⁵ Pikiran Rakyat, Bandung, Jum’at 1 Agustus 1980, No. 128 Tahun Ke-XV

²⁶ Pikiran Rakyat, Bandung, Jum’at 1 Agustus 1980, No. 128 Tahun Ke-XV Tahun Republik ke-XXXV

²⁷ Kompas, 15 Juli 1981, No. 18 Tahun ke XVII

Faktor lain yang menyebabkan banyaknya calo yang beroperasi menurut Rudy karena disinyalir adanya travel biro yang membiayai para calo untuk antri. Jalan lain yang mungkin ditempuh yaitu dengan cara calo membeli karcis dari travel biro, lalu menjualnya di stasiun.²⁸

Untuk membasmi calo pemerintah membentuk team pelaksana khusus (Laksus) yang bertugas bukan saja membasmi calo karcis kereta, melainkan calo di semua bidang angkutan. Menurut sumber Kompas, team ini sekaligus menyelidiki apakah ada kerjasama calo dengan orang dalam (pegawai kereta api) atau tidak. Disamping laksus demikian Rudy, PJKA Eksploitasi tetap berusaha menghindari adanya calo ini. Cara yang diambil berupa erbanyak loket penjualan karcis, penjualan karcis di pagi hari untuk kereta sore dan menempatkan petugas pada antrian agar calo yang sudah dikenal dikeluarkan dari antrian.²⁹

Kesulitan lain untuk membasmi calo ini, menurut Rudy disebabkan tidak adanya peraturan undang-undang untuk membawa calo tersebut ke pengadilan “Dengan hanya ditahan hari mereka tidak akan jera”. Katanya. Sementara itu Rudy menyatakan selama berlakunya kereta api lebaran (25 Juli sampai 14 Agustus 1981), pemesanan karcis lewat travel biro ditiadakan. Dengan demikian, karcis hanya dapat di loket-loket yang sudah tersedia di stasiun.³⁰

PJKA melayani angkutan lebaran dengan menambah rangkain-rangkaian kereta api disamping KA yang sudah bekerja tetap (reguler). Untuk menghindari penguasaan tempat duduk bukan oleh penumpang, para pengantar, penjemput serta yang tidak berkepentingan tidak diperkenankan berada di peron.³¹

b. Layanan Angkutan Mudik Lebaran 1980-2014

Dulu perjalanan KA Ekonomi sangat sulit untuk tepat waktu karena KA Ekonomi harus rela menunggu lebih lama dibanding hari-hari biasa untuk memberikan kesempatan penumpang naik. Kalah dalam kelas KA mengakibatkan KA Ekonomi harus menunggu bila harus bersilang di jalur tunggal. Pada jalur ganda pun, KA Ekonomi harus sabar disusul KA Eksekutif yang kelas nya lebih tinggi. Jadi perjalanan KA Ekonomi sering

²⁸ Kompas, 15 Juli 1981, No. 18 Tahun ke XVII

²⁹ Kompas, 15 Juli 1981, No. 18 Tahun ke XVII

³⁰ Kompas, 15 Juli 1981, No. 18 Tahun ke XVII

³¹ Pikiran Rakyat, Selasa 10 Juli 1982, No. 118 Tahun Ke- XVII

kali harus molor beberapa jam dan terlambat tiba di stasiun tujuan. Kelambatan umumnya lebih dari 2 jam sehingga waktu tempuhnya lebih lama.³²

Makin lama, perjalanan makin menyiksa penumpang karena kondisi kereta yang penuh dan sesak. Karena kondisi ini, penumpang pun harus tersiksa ketika menahan kencing. Tak hanya itu, setiba di tujuan, kaki mereka sering kali bengkok, karena sulit bergerak. Hal itu terjadi karena toilet kereta juga diduduki penumpang yang tidak bisa diperunakan sebagaimana mestinya untuk membuang hajat dalam perjalanan. Pada masa itu, meski penderitaan penumpang telah lengkap, hal ini tetap saja masih dianggap lumrah.³³

Pada era Jonan, jumlah penumpang dibatasi dan disesuaikan dengan tempat duduk yang ada di dalam gerbong sehingga tidak ada lagi penumpang yang mengeluarkan anggota badan dan semua masalah beres. Dengan pemasangan ban bekas setinggi kurang lebih 1 meter, sebelum terbentur peron diharapkan kakinya terbentur oleh karet ban bekas terlebih dahulu sehingga penumpang dapat segera menarik kakinya dan terhindar dari benturan peron. Namun, alih-alih penumpang tersadar dan segera menarik kaki masuk ke dalam kereta, mereka belum bisa tersadar dengan peringatan dini dalam waktu sekejap sudah terbentur peron. Mereka belum sadar apa yang baru saja terjadi sebagai peringatan dini untuk menghindari bahaya kakinya putus terbentur peron.³⁴

Selain itu, Jonan juga menerapkan sistem *boarding* yang ketat sehingga pengantar tidak bisa masuk peron, apalagi sampai naik ke dalam KA dan terbawa. Kebijakan ini dilakukan disamping sebagai langkah untuk mengantisipasi terjadinya peristiwa pengantar terbawa kereta, juga menghapuskan semua kebijakan yang diberlakukan PT KAI sebelumnya mengenai penjualan karcis peron untuk para pengantar dan penjemput yang ingin memasuki peron.³⁵

Sementara itu, pertanyaannya kenapa ada kisah pengantar sampai terbawa kereta, karena meski pada masa Angkutan Lebaran, pengantar tidak diberi kesempatan untuk masuk peron, tetapi banyak juga yang lolos dari pantauan petugas, karena banyaknya orang di dalam peron stasiun. Oleh

³² Akhmad Sujadi, "Si Ular Besi Antar Jonan ...", hlm 23

³³ Akhmad Sujadi, "Si Ular Besi Antar Jonan ...", hlm 23

³⁴ Akhmad Sujadi, "Si Ular Besi Antar Jonan ...", hlm 24

³⁵ Akhmad Sujadi, "Si Ular Besi Antar Jonan ...", hlm 25

sebab itu, tak heran kalau kemudian kebijakan tersebut dimanfaatkan oleh para pengantar untuk masuk ke peron bahkan naik ke dalam kereta mengantar teman, saudara, istri, dan anak. Kasus pengantar terbawa kereta terjadi karena pada masa Angkutan Lebaran saat itu, petugas tidak bisa memintanya untuk turun, sebab karena penuh sesak dengan penumpang hingga di pintu kereta.³⁶

Semua kisah sedih, tragis, dan miris pada Lebaran beberapa tahun lalu kini telah sirna. Semua permasalahan yang menyangkut ketidaktertiban sudah teratasi dengan strategi pengaturan pembatasan penumpang, sistem *boarding* dan sistem penjualan tiket yang tersebar di berbagai tempat dengan durasi waktu yang cukup. Peraturan baru tersebut berlaku permanen mulai Lebaran 1434 H atau tahun 2012. Dengan pembatasan penumpang, hampir semua masalah yang menyangkut ketertiban, keamanan, keselamatan, dan pelayanan angkutan dapat teratasi.³⁷

Perbaikan sistem *ticketing* KA tidak hanya bermanfaat bagi masyarakat, tetapi PT KAI sebagai operator juga mendapat keuntungan. Selain dapat memberikan data yang cepat, penerapan *ticketing online* yang dapat dibeli berbagai layanan juga menghemat uang transportasi. Ini memberikan efisiensi di berbagai bidang. Locket di stasiun beserta para petugasnya berkurang cukup signifikan. Dengan penerapan model penjualan tiket ini, loket yang sebelumnya mencapai lebih dari 10 loket di setiap stasiun, kini cukup disediakan 4 loket. Dua loket untuk penjualan tiket langsung dan dua loket untuk penukaran struk dan *print* tiket bagi calon penumpang yang telah membeli tiket di berbagai layanan, seperti Kantor Pos, agen penjualan tiket, internet, *contact center* 121, Indomart, Alfamart, dan sebagainya.³⁸

Pengurangan petugas tentu akan mengurangi pengeluaran. Demikian juga pengurangan loket akan berdampak pada penghematan *space*, ruangan, komputer dan berbagai peralatan perkantoran untuk pelayanan di loket. Model pelayanan ini tentu akan menghemat pula listrik dan berbagai keperluan lainnya sehingga alokasi ruangan dapat dimanfaatkan untuk pengembangan bisnis.³⁹

³⁶ Akhmad Sujadi, "Si Ular Besi Antar Jonan ...", hlm 23

³⁷ Akhmad Sujadi, "Si Ular Besi Antar Jonan ...", hlm 25

³⁸ Akhmad Sujadi, "Si Ular Besi Antar Jonan ...", hlm 29

³⁹ Akhmad Sujadi, "Si Ular Besi Antar Jonan ...", hlm 29

Proses pembelian tiket KA mulai Lebaran tahun 2012 ini harus mencantumkan nama, nomor identitas, SIM, atau identitas lainnya dan data harus sama antara nama di tiket dengan yang akan berpergian. “penumpang diwajibkan mengisi nama, mencantumkan nomor identitas di dalam *from* pemesanan, dan data antara tiket dengan identitas yang akan berpergian harus sama. Tiket dan identitas akan dicek di pintu masuk. Kalau tidak sama tiket dinyatakan hangus,” jelas KSB Gambir, Edy Kuswoyo, kepada konsumen di stasiun Gambir.⁴⁰

Penerapan sistem *boarding* merupakan langkah terencana untuk mengatasi ketidaktertiban penumpang KA, termasuk pencaloan tiket yang sering dikluhkan dan sering meresahkan konsumen. Dengan langkah ini diharapkan masalah penumpang gelap tanpa tiket dan masalah pencaloan tiket KA yang sudah kronis dapat diberantas tuntas.⁴¹

Selain pemberlakuan tiket atas nama dan harus sama dengan identitas, demi kenyamanan penumpang pada Lebaran tahun ini, PT KAI juga tidak lagi memberikan toleransi kelebihan penumpang. Semua tiket KA dijual dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia. Kelas Eksekutif 100 persen dengan tempat duduk 50, kelas Bisnis 64 kursi. “pengalaman tahun lalu tiket KA Ekonomi dijual 150 penumpang per gerbong. Penumpang masih berjubel. Toilet tidak berfungsi sesuai peruntukannya karena diduduki penumpang. Tahun ini tidak boleh terjadi. Kualitas pelayanan kita diutamakan. Tahun lalu masih ditemukan ratusan orang tanpa tiket bisa *nebang* naik KA karena kereta penuh,” lanjut Jonan mengingat kejadian pada Lebaran 2011 di Stasiun Pasar Senen.⁴²

Perangkat *ticketing* ini merupakan sarana untuk membatasi penjualan tiket sehingga setelah mencapai batas tertentu, tiket sudah tidak dapat dikeluarkan lagi. Secara umum, pelayanan tiket KA terdiri atas beberapa kelas KA, mengikuti sajian produk yang disajikan PT KAI, meliputi kelas Eksekutif, Bisnis, Ekonomi Ac, dan Kelas Ekonomi. Karena sajian produk itu, PT KAI harus menyediakan tiket sesuai kelas KA dan tiket harus terlayani di semua stasiun tempat KA itu dapat melayani penumpang serta sentra-sentra pelayanan lainnya.⁴³

⁴⁰ Akhmad Sujadi,” Si Ular Besi Antar Jonan ..., hlm 30

⁴¹ Akhmad Sujadi,” Si Ular Besi Antar Jonan ..., hlm 30

⁴² Akhmad Sujadi,” Si Ular Besi Antar Jonan ..., hlm 31

⁴³ Akhmad Sujadi,” Si Ular Besi Antar Jonan ..., hlm 31

Tuntutan zaman mengharuskan tiket KA dapat dipesan, dibeli, atau di peroleh dengan mudah. Kini melauli internet, agen perjalanan wisata, Indomart, Alfamart, Kantor Pos, CC 121, dan di stasiun semua tiket untuk semua kelas KA harus dapat diakses dengan mudah. Kondisi ini menuntut jajaran PT KAI melakukan perubahan perangkat IT dan memngubah wujud fiik tiket agar dapat menyesuaikan dengan kondisi terkini tuntutan pengguna jasa. Penerapan *ticketing online* di perusahaan jalan baja ini sudah terpasangde sejak tahun 1998. Namun, masih terbatas pada tiket KA Eksekutif dan Bisnis. Pada saat itu, jaringan *online* juga masih terbatas pada stasiun dan pusat reserfasi tiket.⁴⁴

Pusat reservasi tiket saat itu letaknya masih di sekitar stasiun dan baru pada KA-KA tertentu umumnya kelas eksekutif. “pembuatan pusat reservasi tiket di stasiun, mengharuskan pelanggan datang ke stasiun atau pusat reservasi untuk sekedar memesan tiket KA. Ini kurang efektif. Jadi ini harus diubah. Konsepnya, penyediaan tiket didekatkan dengan domisili pelanggan,” tutur direktor Komersial, Sulistiyo Wimbo Hardjito.⁴⁵

Pada era 1998, tiket KA kelas Eksekutif memang sudah bisa dilayani dengan sitem komputer. Namun, belum semua di komputer di stasiun terhubung dalam jaringan *online ticketing*. Sistem komputer masih lokal, karena teknologi informasi belum berkembang secepat saat ini. Beberapa stasiun kecil yang melayani KA Ekonomi masih menggunakan tiket Edmonson yang bentuknya kecil mirip kartu domino. Tiket ini terbuat dari bahan karton. Untuk efisiensi, tiket edmonson atau tiket mirip domino ini diubah menggunakan bahan kertas. Tiket berbahan kertas jauh lebih hemat dibanding tiket berbahan karton karena kertas lebih tipis dibanding karton.⁴⁶

Selain itu, tiket berbahan kertas juga lebih akomodatif terhadap layanan. Dengan tiket kertas, percetakan nama, tujuan, harga, dan berbagai hal terkait pelayanan yang kita inginkan, dapat dituangkan sehingga lebih fleksibel. Jadi, tiket kertas sangat berbeda dengan Edmonson yang bentuknya kecil dan terkesan kaku dalam pelayanan. Untuk mencetak tiket KA, PT KAI memiliki percetakan sendiri di Jalan Lengkong Besar, Bandung. Mesin-mesin percetakan dan pegawai adalah milik PT KAI. Semua tiket dan barang cetakan untuk keperluan dinas lainnya juga dicetak di tempat ini. Namun,

⁴⁴ Akhmad Sujadi,” Si Ular Besi Antar Jonan ..., hlm 31

⁴⁵ Akhmad Sujadi,” Si Ular Besi Antar Jonan ..., hlm 32

⁴⁶ Akhmad Sujadi,” Si Ular Besi Antar Jonan ..., hlm 32

seiring perkembangan perusahaan dan tergusurnya karcis tercetak Edmonson oleh tiket model printer dan untuk efisiensi perusahaan, percetakan ini ditutup.⁴⁷

PT KAI lebih memilih memesan barang-barang cetakan kepada mitra kerja yang jauh lebih murah dibanding dengan percetakan sendiri. Kalau dulu stasiun menerima tiket sudah tercetak relasi, kelas, harga, serta stasiun awal dan tujuan akhir, penumpang serta dikirim dengan KA ke stasiun-stasiun, sekarang stasiun hanya menerima tiket kertas yang masih belum diisi nama, tujuan, harga, dan lain-lain yang dibutuhkan dalam tiket. Karcis dicetak setelah pelanggan mengisi blanko, formulir pemesanan, lalu petugas loket atau penjual tiket mencetak relasi, harga, tanggal keberangkatan, dan tujuan. “percetakan dengan sistem komputer lebih praktis dan efisien,” ujar Manager IT Daop 1, Tunjang AR.⁴⁸

Ditutupnya percetakan tiket dan berbagai percetakan barang Dinas di Jalan Lengkong Besar, Bandung, tidak terlepas dari program perusahaan yang telah melakukan perubahan sistem *ticketing* dan program efisiensi perusahaan. Dengan begitu, kebutuhan tiket tercetak makin berkurang karena digantikan dengan tiket komputer yang blangkonya dapat dipesan di percetakan di luar perusahaan yang secara biaya lebih murah dibanding mencetak sendiri yang memerlukan mesin, listrik, karyawan, dan bahan-bahan kertas untuk mencetak barang dinas.⁴⁹

Dengan penerapan tiket komputer dan sistem jaringan *online*, stasiun-stasiun kecil seperti Stasiun Parung Panjang, Tigaraksa-Paron-Jatibarang-dan stasiun lain di Jawa dan Sumatra dapat mencetak tiket KA secara *online* untuk semua kelas KA dan ke semua jurusan. Stasiun kecil pun dapat melayani tiket KA Eksekutif, Bisnis, Ekonomi, meskipun di stasiun tersebut tidak dilewati KA yang dipesan penumpang. Tiket KA dapat diperoleh di stasiun tersebut.⁵⁰

Keberhasilan PT KAI melakukan revolusi pelayanan tiket KA berdampak sangat luas. Tiket KA yang sulit diperoleh, kini mudah diakses dan diperoleh penumpang. Penyebaran distribusi tiket KA tidak hanya di stasiun-stasiun saja tetapi juga di agen perjalanan wisata, Indomart,

⁴⁷ Akhmad Sujadi, “Si Ular Besi Antar Jonan ...”, hlm 32

⁴⁸ Akhmad Sujadi, “Si Ular Besi Antar Jonan ...”, hlm 33

⁴⁹ Akhmad Sujadi, “Si Ular Besi Antar Jonan ...”, hlm 33

⁵⁰ Akhmad Sujadi, “Si Ular Besi Antar Jonan ...”, hlm 33

Alfamart, CC 121, ATM, dan Kantor Pos yang tersebar di berbagai kota di Jawa dan Sumatera.⁵¹

Kalau sebelumnya tiket dipesan paling cepat 30 hari sebelum keberangkatan untuk kelas eksekutif dan bisnis sera 7 hari untuk kelas ekonomi, kini pelanggan dapat memesan tiket jauh hari sebelum keberangkatan, 90 hari atau 3 bulan sebelum berangkat.⁵²

c. Kelebihan dan Kekurangan Mudik Menggunakan Kereta Api

1. Kelebihan Mudik Menggunakan Kereta Api

a. Hal yang utama ketika mudik atau berpergin menggunakan kereta api adalah kenyamanan. Menggunakan kereta api itu mendapatkan pekayanan yang ramah dan baik, tempat duduk yang enak serta bau ruangan gerbong yang wangi.

b. Mudik menggunakan kereta api dapat mempesingkat waktu. Setelah membandingkan dengan bis atau mobil untuk menempuh jarak yang sama maka kereta api jauh lebih cepat dibandingkan mobil dan bus.

c. Harga tiket kereta api lebih murah dibandingkan dengan tiket bus atau tiket travel.

d. Keamanan di kereta api lebih terjamin. Untuk saat ini pelayanan penumpang di kereta api sudah sangatlah rapi, tidak seperti dulu yang semrawut, banyak pedagang asongan, tukang bersih0bersih dan bahkan pengemis dan pengamen ada di kereta api. Namun untuk saat ini tempat duduk sudah sangat rapi tiap satu tempat duduk satu orang, tidak ada penjual asongan, apalagi pengamen dan polisi yang selalu berjaga-jaga menjaga ketentraman di kereta api.

e. Kereta api memiliki fasilitas yang kian lengkap. Seperti ada gerbong khusus makan, toilet, tidur dan obat-obatan naik kereta api adalah pilihan yang tepat.

f. Tikt kereta api bisa dipesan dimanapun dan kapanpun tanpa harus mendatangi loket-loket penjualan tiket. Dengan kecanggihan teknologi seperti sekarang ini, memesan tiket kereta api dapat dilakukan dengan Handphone atau gadget.

⁵¹ Akhmad Sujadi," Si Ular Besi Antar Jonan ..., hlm 34

⁵² Akhmad Sujadi," Si Ular Besi Antar Jonan ..., hlm 34

g. Resiko kecelakaan relatif kecil, sedikit bahkan jarang sekali terdengar berita-berita tentang kecelakaan kereta atau tabrakan kereta. Sehingga mudik menggunakan kereta merupakan pilihan yang tepat.

h. Saat ini tiket kereta api dapat dipesan 90 hari sebelum jadwal keberangkatan. Untuk mengantisipasi kehabisan tiket kereta, maka jauh-jauh hari sebelum bepergian bisa memperoleh tiket kereta terlebih dulu. Jika tidak jadi berangkat pada waktu yang tertera di tiket maka tiket tersebut dapat dikembalikan atau di batalkan minimal 30 menit sebelum keberangkatan.

2. Kekurangan mudik menggunakan kereta api:

a. Jika terjadi kerusakan rel atau jalan kereta maka sudah dipastikan jadwal keberangkatan kereta akan terganggu. Hal ini disebabkan jalan yang kereta lewati hanyalah rel kereta, kereta tidak bisa memutar balik atau cari jalan alternatif jalan lain.

b. Tiket kereta tidak selalu mudah di dapat, terlebih ketika musim liburan panjang dan hari raya idul fitri atau lebaran sudah dipastikan akan berebut tiket via online yang belum tentu akan memperolehnya. Untuk orang yang kurang paham dengan teknologi maka untuk memperoleh tiket mudik lebaran saat ini sangatlah susah, sebab orang yang paham teknologi sajumpun belum tentu bisa akses tiket hari raya.

c. Mudik dengan menggunakan kereta api harus benar-bbenar disiplin waktu, sebab jika telat 1 menit pun dari jadwal keberangkatan maka sudah dipastikan akan tertinggal kereta apinya. Saat ini jadwal keberangkatan kereta api sudah sangat hampir dipastikan tepat waktu.

d. Tidak ada kompensasi yang jelas ketika kereta anda telat. Inilah hal yang sangat merugikan dari alat transportasi kereta api. Ketika telat 1 menit saja dari jadwal yang tertera di tiket maka sudah dipastikan akan ketinggalan kereta. Namun ketika kereta yang telat 10-20 menit bahkan 30 menit maka dari pihak PT Kereta Api tidak akan mengganti biaya keterlambata.

E. Simpulan

Berdasarkan pembahasan di atas maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api di Semarang-*Vorstenlanden* (Solo-Yogyakarta) di Desa Kamijen oleh Gubernur Jenderal Hindia-Belanda Mr. L.A.J Baron

Sloet Van De Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta *Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm. Pembangunan jalan kereta api yang pertama di Indonesia dimulai dari Semarang, Jawa Tengah dilakukan oleh perusahaan kereta api swasta bernama NIS (N.V Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij) berkedudukan di negeri Belanda.

Setelah Indonesia Merdeka pada tahun 1945 dibentuk Djawatan Kereta Api Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945. Perubahan status PT Kereta Api kembali pada tahun 1990 menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Dan pada tahun 1998 menjadi PT Kereta Api (Persero) berdasarkan PP no 19 Tahun 1998. Pada tahun 2010 terjadi perubahan menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) hingga sekarang. Semua langkah-langkah parsial yang dilakukan pada masa lalu telah dirombak dengan langkah yang lebih masuk akal, permanen dan dapat mengatasi semua permasalahan. Penumpang tidak berdesakan, toilet berfungsi baik, penumpang, hal ini aman dan nyaman sepanjang perjalanan. Semenjak di berlakukannya pembatasan penumpang juga memudahkan para karyawan operasional dan pelayanan. Perbaikan sistem *ticketing* KA tidak hanya bermanfaat bagi masyarakat, tetapi PT KAI sebagai operator juga mendapat keuntungan. Selain dapat memberikan data ang cepat, penerapan *ticketing online* yang dapat dibeli berbagai layanan juga menghemat uang transportasi. Ini memberikan efisiensi di berbagai bidang.

Keberhasilan PT KAI melakukan revolusi pelayanan tiket KA berdampak sangat luas. Tiket KA yang sulit diperoleh, kini mudah diakses dan diperoleh penumpang. Penyebaran distribusi tiket KA tidak hanya di stasiun-stasiun saja tetapi juga di agen perjalanan wisata, Indomart, Alfamart, CC 121, ATM, dan Kantor Pos yang tersebar di berbagai kota di Jawa dan Sumatera.

Daftar Sumber

- Tim Telaga Bakti Nusantara., Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I, (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997)
- Tim Telaga Bakti Nusantara., Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid II, (Bandung: Percetakan Angkasa, 1997)

- Ibnu Murti Haryadi, “Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014):, Bandung: Unit Pusat Preservation & Architecture, 2015)
- PT Kereta Api (Persero), Drs. Dasrin Zen, “ Tanah Kereta Api”, (Bandung, 2000)
- Yanti Nurhayari, 2014 ,*Sejarah Kereta Api Indonesia*, Klaten: CV Rizki Mandiri
- Sudarsono Katam, 2014, *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*, Bandung: PT Dunia Pustaka Jaya
- Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014*, Bandung: PT Kereta Api Indonesia (Persero)
- Akhmad Sujadi, “ Si Ular Besi Antar Jonan Jadi Menteri”, (Bandung: Gramedia Pustaka Utama, 2015)
- Pikiran Rakyat, Bandung, Minggu 3 Agustus 1980, No. 130 Tahun Ke-XV
- Pikiran Rakyat, Bandung, Jum’at 1 Agustus 1980, No. 128 Tahun Ke-XV
- Pikiran Rakyat, Bandung, Jum’at 1 Agustus 1980, No. 128 Tahun Ke-XV Tahun Republik ke-XXXV
- Kompas, 15 Juli 1981, No. 18 Tahun ke XVII
- Kompas, 15 Juli 1981, No. 18 Tahun ke XVII
- Kompas, 15 Juli 1981, No. 18 Tahun ke XVII
- Kompas, 15 Juli 1981, No. 18 Tahun ke XVII
- Pikiran Rakyat, Selasa 10 Juli 1982, No.

