

De Eendaagsche Express: Kereta Api Cepat di Pulau Jawa, 1929– 1942

DARA SYLVIA

Mahasiswa Pascasarjana, Departemen Sejarah, Universitas Gadjah Mada
Email: darasyylvia95@gmail.com

Abstract

This study discusses about the history of railway in the early 20th century. At the time, the existence of transportation that offered speed and accuracy became a necessity for most people, including in big cities in Java. This is related with massive mobility activities. The number of high speed transportation is limited. Staatsspoorwegen as the state railway company has a idea to operate a high speed railway that can cover a distance of up to 827 kilometers in one day, which became known as the Eendaagsche Express. This article uses historical research methods. In the process, this research uses primary and secondary historical sources, including colonial government documents, magazines, newspapers, advertising catalogs, and other contemporary references. This study finds that the train became a symbol of modernization of transportation in Java, because it was able to revolutionize distance, time, and movement.

Keywords:
Eendaagsche
Express;
express train;
mobility

Abstrak

Artikel ini membahas tentang teknologi transportasi kereta api pada awal abad ke-20. Pada periode tersebut, keberadaan transportasi yang menawarkan kecepatan dan ketepatan menjadi kebutuhan bagi sebagian besar orang di kota-kota besar di Jawa. Oleh karena jumlah transportasi cepat yang memadai masih terbatas, sebuah alternatif yang mampu mengakomodasi kebutuhan masyarakat tersebut pun dibutuhkan. Staatsspoorwegen selaku perusahaan kereta api negara memiliki terobosan untuk mengoperasikan kereta api cepat yang dapat menjangkau jarak hingga 827 kilometer dalam waktu satu hari, yang kemudian dikenal sebagai *Eendaagsche Express*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah. Penelitian ini dikaji dengan menggunakan sumber-sumber sejarah primer dan sekunder berupa dokumen pemerintah kolonial, majalah, koran, katalog iklan, dan referensi lain sezaman. Penelitian ini menemukan bahwa kereta cepat tersebut menjadi simbol kemajuan transportasi di pulau Jawa karena mampu merevolusi jarak, waktu, dan gerak.

Kata Kunci:
Eendaagsche
Express;
kereta
api cepat;
mobilitas

Pendahuluan

Sejak masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono sampai Joko Widodo, pemerintah berusaha mewujudkan proyek Kereta Api Cepat Jakarta–Bandung. Melalui kereta cepat ini, jarak Jakarta–Bandung sepanjang 142,7 kilometer diharapkan dapat ditempuh dalam waktu 35 menit. Pembangunan kereta cepat ini juga dilakukan seiring dengan meningkatnya jumlah masyarakat Bandung yang bekerja di Jakarta atau sebaliknya. Bandung diposisikan sebagai wilayah aglomerasi Jakarta, seperti halnya Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Hal demikian sebenarnya juga pernah terjadi dalam sejarah transportasi dan perhubungan di Indonesia pada masa kolonial. Ketika perkeretaapian terus berkembang pada awal abad ke-20, Staatsspoorwegen (SS) selaku perusahaan kereta api milik pemerintah kolonial memiliki ambisi untuk mengintegrasikan wilayah *oosterlijn* dan *westerlijn* Jawa melalui jaringan kereta api cepat.

Dalam catatan sejarah, kota-kota besar seperti Batavia (Jakarta)¹, Bandung, dan Surabaya menjadi kota-kota yang dihubungkan oleh proyek perkeretaapian. Sejak 1894, SS telah berhasil menghubungkan Jakarta–Surabaya dalam satu jalur rel kereta api melalui jalur Bogor–Bandung–Kroya. Pada periode tersebut, perjalanan antara dua kota dapat ditempuh dalam waktu dua hari. Memasuki abad ke-20, kebutuhan akan layanan kereta api yang dapat menghubungkan wilayah barat dan timur Jawa secara lebih cepat menjadi kebutuhan yang harus diwujudkan.

Menurut Henk Schulte Nordholt, kereta api menjadi simbol zaman modern yang luar biasa. Kereta api menjadi bagian dari kemajuan teknologi yang mengesankan dan menjanjikan pengalaman baru dalam pergerakan dan kecepatan (Nordholt, 2011: 441). Hal ini dibuktikan dengan jarak tempuh perjalanan kereta api yang semakin singkat dan efisien dari waktu ke waktu. Salah satu yang menarik untuk disoroti mengenai kemajuan ini adalah kemunculan kereta api cepat yang menghubungkan wilayah Jakarta–Surabaya sebagai kota yang sudah metropolis (Vickers, 2005: 6).² Adapun rute Bandung–Surabaya juga menjadi bagian dari perjalanan tersebut. SS berhasil meresmikan pengoperasian layanan kereta api cepat yang lebih dikenal dengan kereta Jakarta–Surabaya pada 1 November 1929. Layanan tersebut bernama Eendagsche Express.

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijabarkan sebelumnya, inti permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah mengenai fungsi

1) Sejak berkuasanya *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) hingga berakhirnya masa pemerintah kolonial Belanda, Batavia merupakan nama suatu wilayah yang saat ini dikenal sebagai Jakarta. Wilayah ini menjadi daerah pengoperasian kereta api *Eendaagsche Express* milik SS. Selanjutnya, dalam penelitian ini akan digunakan istilah Jakarta.

2) Baik Jakarta maupun Surabaya merupakan kota pelabuhan yang memiliki karakter kosmopolitan. Adrian Vickers menyebut bahwa dua kota tersebut merupakan kota pelabuhan terpenting di Jawa pada masa kolonial.

kereta api *Eendaagsche Express* dalam menunjang kebutuhan mobilitas masyarakat pada kurun waktu 1929 hingga 1942.³ Pokok permasalahan di atas dijabarkan ke dalam beberapa pertanyaan. *Pertama*, mengapa dibutuhkan kereta api cepat satu hari yang menghubungkan Jakarta–Surabaya serta Bandung–Surabaya dan sebaliknya pada masa kolonial? *Kedua*, siapa yang ikut serta dan bagaimana proses sehingga pengoperasian layanan kereta api cepat ini dapat diwujudkan? *Ketiga*, bagaimana dan apa saja bentuk dari usaha-usaha pengoperasian dan pelayanan kereta api cepat satu hari *Eendaagsche Express* di Jawa pada 1929–1942?

Urgensi Kereta Api Cepat di Pulau Jawa

Perkembangan teknologi transportasi di Indonesia pada masa kolonial telah mengubah persepsi negara kolonial mengenai batasan spasial dan waktu. Hal tersebut mendorong pemerintah kolonial dalam memperkuat jaringan interkoneksi di wilayah kekuasaannya melalui penggunaan teknologi transportasi baru. (Dwi Adi Wicaksono, 2020: 2) Oleh karena itu, keberadaan teknologi transportasi bukan sekadar sarana yang menunjang mobilitas secara cepat, namun keberadaannya penting untuk keperluan pengelolaan daerah jajahan.

Perkembangan transportasi darat di kepulauan Indonesia sejak abad ke-19 menjadi simbol modernisasi teknologi. Transportasi menjadi hal krusial yang berfungsi untuk memudahkan akses wilayah sekaligus sebagai moda konsolidasi antar wilayah. Pada abad ke-19, jalur darat di pulau Jawa mulai dikembangkan untuk keperluan pengangkutan. Setelah sebelumnya, kegiatan pengangkutan dilakukan melalui wilayah sungai dan laut lepas menggunakan kapal.

Dibandingkan dengan jalan raya, keberadaan jalur kereta api di Jawa dapat dikatakan terlambat. Kendati demikian, jalur kereta api di Jawa yang dibangun sejak paruh kedua abad ke-19 merupakan jalur terlengkap dan terpadat se-Asia. Selain memungkinkan dibawanya barang dan orang dalam jumlah banyak ke suatu tempat yang jauh dalam waktu relatif singkat, kereta api juga menyebabkan pertumbuhan kota sejajar dengan jalur kereta api.

Menurut Agus Mulyana, dibangunnya jalur kereta api membawa dampak bagi kehidupan masyarakat. *Pertama*, mempercepat mobilitas pekerja bebas dari satu wilayah ke wilayah yang lain. *Kedua*, mempercepat pengangkutan komoditas ekspor. *Ketiga*, monetisasi mempercepat pengangkutan profilerasi pasar-pasar dan infrastruktur kolonial yang lain

3) Pada awal abad ke-20, tingkat mobilitas masyarakat, atau dalam hal ini kegiatan perjalanan, senantiasa mengalami peningkatan. Definisi mengenai mobilitas sendiri sebenarnya sangat beragam berdasarkan sudut pandang dan latar belakang disiplin keilmuan. Dalam penelitian ini, mobilitas yang dimaksud merujuk pada perpindahan atau kegiatan berpindah atau kegiatan perjalanan orang dari satu tempat ke tempat lain (antarwilayah / antarkota).

(Agus Mulyana, 2017: 9-10).

Keberadaan transportasi kereta api di pulau Jawa sangat penting dalam rangka pengangkutan penumpang. Hal ini mendorong perusahaan kereta api negara Staatsspoorwegen (SS) untuk mengembangkan layanannya dengan menghubungkan kota-kota besar di Pulau Jawa. Sejak dioperasikannya kereta api di pulau Jawa, sarana tersebut menjadi transportasi yang paling cepat di sepanjang jalur darat sekaligus menjadi simbol modernisasi teknologi. Dibandingkan dengan transportasi darat yang lain yang masih menggunakan tenaga hewan, kereta api mampu menjangkau ruang dalam waktu paling cepat.

Sejak 1 November 1894, jalur Tasikmalaya–Kasugihan sepanjang 118 kilometer telah terhubung dan mulai dioperasikan (*Spoor en Tramwegen*, 1 Oktober 1929). Ruas ini menghubungkan jalur Maos–Cilacap–Yogyakarta dengan Bogor–Jakarta. Sejak saat itu, jaringan kereta api Jawa Barat dengan Jawa Timur sudah terhubung. Pada dasarnya, perhubungan ini telah berdampak pada peningkatan mobilitas masyarakat, karena untuk menuju Surabaya, masyarakat tidak perlu lagi menggunakan kapal dari Jakarta ke Semarang kemudian baru melanjutkan perjalanan ke Surabaya. Bagi para penumpang yang hendak bepergian ke Surabaya atau wilayah Jawa Timur dari Jakarta, penumpang harus melakukan perjalanan dengan berganti-ganti kereta dari beberapa maskapai. Total waktu yang ditempuh selama perjalanan menggunakan kereta api dari Jakarta ke Surabaya dan sebaliknya adalah 32,5 jam.

Dalam perkembangannya, pada akhir abad ke-19, jalur kereta api di Jawa semakin berkembang. Hal ini menjadi simbol kemajuan perkeretaapian pada saat itu. Dapat dikatakan bahwa kota-kota besar di Jawa yang menjadi pusat pemerintahan maupun pusat perekonomian telah terkoneksi oleh satu lajur kereta api. Seperti dikemukakan oleh Robert Cribb, hal yang tidak kalah menarik dari perkembangan jalur kereta api di pulau Jawa adalah terhubungnya dua kota besar di Jawa saat itu, yakni Jakarta dan Surabaya sejak 1894 (Cribb, 2013: 140). Sartono Kartodirdjo juga memiliki pendapat yang sama terkait pengembangan jalur kereta api kedua kota tersebut. Terhubungnya jaringan ini berdampak pada semakin ramainya kota-kota yang dilalui oleh jalur kereta api antara Jakarta-Surabaya dan Bandung-Surabaya dan sebaliknya (Sartono Kartodirdjo, 2014: 424).

Sejak awal pembangunan jalur kereta api Jakarta-Surabaya via Bogor dan Bandung, panjang jalur tersebut mencapai 912 kilometer (Reitsma, 1920: 135). Jalur ini sangat panjang untuk periode tersebut. Perjalanan antara kedua kota tersebut paling cepat dapat ditempuh dalam waktu dua hari. Adapun perjalanan yang dilakukan dari Jakarta tidak bisa langsung menuju ke Surabaya. Pada malam hari, penumpang harus melakukan transit di daerah

yang sudah ditentukan, kemudian perjalanan selanjutnya menuju Surabaya akan dilakukan pada keesokan harinya.

Sejak awal pengoperasian kereta api di Jawa, ada dua faktor yang menyebabkan keterlambatan operasionalisasi kereta api (Scidmore, 1922: 51–53). *Pertama*, jam operasional kereta api yang hanya dibatasi sampai sore hari. Hal ini dikarenakan adanya rasa tidak percaya dari perusahaan kereta api kepada pekerja bumiputra untuk mengoperasikan kereta api pada malam hari. *Kedua*, terkait dengan kepercayaan yang diyakini bahwa ada roh gentayangan di malam hari, sehingga dapat mengganggu operasionalisasi kereta api.

Faktor lain yang memengaruhi keterlambatan operasionalisasi kereta api adalah faktor medan atau alam. Kereta api sangat berisiko untuk melewati jalur tidak berpagar pada malam hari. Selain itu, dikhawatirkan pula adanya bencana tanah longsor yang bisa terjadi sewaktu-waktu akibat hujan tropis dan kemungkinan jalur rel terputus akibat hujan yang terjadi secara terus-menerus (Achmad Sunjayadi, 2021: 25). Oleh karena itu, semua kereta api yang beroperasi harus berhenti pada pukul 6 dan 7 malam.

Perjalanan yang kurang efektif ini memunculkan kritikan kepada SS. Kemudian, muncul slogan olokan seperti *Selamanya Susah* dan *Slow and Sure* (Raap, 2017: 115). Hal ini kemudian menjadikan SS memiliki inisiatif untuk menghubungkan kota-kota di Jawa, khususnya Jakarta–Surabaya dan Bandung–Surabaya, baik itu melalui jalur utara (Cirebon) maupun wilayah Priangan dalam jangkauan waktu satu hari. Dengan demikian, batasan “cepat” yang dimaksud dalam tulisan ini merujuk pada waktu tempuh perjalanan kereta api dalam satu hari yang sama. Perjalanan dari stasiun keberangkatan dimulai pada pagi hari dan akan tiba di stasiun tujuan pada malam hari.

Kereta api cepat satu hari diproyeksikan dapat memudahkan kebutuhan masyarakat dalam bepergian karena berkurangnya jarak dan waktu yang harus ditempuh. Nan tak kalah penting, pengembangan kereta api cepat pada dasarnya tidak dapat dilepaskan dari upaya pemerintah kolonial dalam rangka memudahkan koordinasi dan kontrol wilayah di pulau Jawa. Dengan berkembangnya simpul jaringan kereta api yang semakin lengkap dengan jangkauan jarak yang dekat; proses kontrol, akses, dan koordinasi wilayah akan semakin mudah. Dengan demikian, selain karena fungsi dan kebutuhan akan kereta api yang semakin beragam terkait dengan mobilitas masyarakat, kehadiran teknologi transportasi kereta api telah memperkuat fungsi kontrol pemerintah kolonial terhadap teritorial koloninya, khususnya di Pulau Jawa.

Kontestasi Pembangunan Kereta Api Cepat di Pulau Jawa

Pada abad ke-19, kereta api menjadi transportasi modern dan tercepat yang ditemukan manusia (Basundoro, 2019: 121). Kereta api membawa dampak bagi kemudahan pengangkutan barang dan penumpang dari satu wilayah ke wilayah yang lain. Meskipun menjadi transportasi tercepat, usaha-usaha untuk

meningkatkan kecepatan dan ketepatan kereta api selalu dilakukan sesuai perkembangan zaman. Usaha-usaha yang dilakukan pun tidak sederhana. *Pertama*, perusahaan kereta api harus membangun jalur kereta api di wilayah tertentu untuk mendukung kecepatan layanan perkeretaapian. *Kedua*, tidak adanya monopoli tunggal dalam pengoperasian kereta api, menimbulkan persaingan antar perusahaan kereta api untuk memperoleh konsesi dalam pengembangan layanan.

Kereta api cepat satu hari sudah direncanakan sejak 1890-an. Namun, terjadi persaingan yang ketat antara Staatsspoorwegen (SS) dengan Naderlandsch Indisch Spoorweg Maatschappij (NISM). Pihak SS menghendaki agar koneksi kereta api satu hari Jakarta–Surabaya ditempuh melalui jalur selatan Jawa. Sementara itu, pihak NISM memiliki keinginan untuk menghubungkan Jakarta-Surabaya melalui jalur utara Jawa. NISM berencana memberi nama layanan mereka dengan sebutan North Express (Reitsma, 1915: 51-54).

Permasalahan dimulai ketika SS hendak membangun jalur kereta api sepanjang Cirebon–Kroya. Hal ini dilakukan pihak SS dalam rangka memudahkan pengoperasian kereta api dari Jakarta ke Surabaya di masa mendatang. Pada mulanya, perjalanan antara Jakarta ke Surabaya ditempuh dalam waktu dua sampai tiga hari melalui wilayah Bandung, dan memakan waktu cukup lama dengan medan yang cukup sulit (P.J.C Van Der Stok, 1913: 77). Oleh karena itu, SS berinisiatif untuk mempercepat layanannya melalui trayek yang berbeda.

Tidak hanya ditentang oleh NISM, rencana SS ini juga mendapat tentangan dari perusahaan KA Semarang-Cirebon Stoomtram (SCS). Kedua perusahaan tersebut menginginkan agar proyek koneksi satu hari dibangun di jalur utara Jawa. Dengan pertimbangan bahwa jalur utara Jawa dianggap lebih mumpuni secara ekonomi. Selain itu, kota-kota yang dilalui oleh perhubungan jalur utara Jawa dianggap lebih kosmopolitan dibandingkan jalur selatan Jawa. Kendati demikian, ada kendala yang dianggap kurang mendukung dalam pengembangan koneksi tersebut, yaitu belum tersedianya jalur kereta api di sepanjang Cirebon-Semarang hingga 1909. Pada saat itu, jalur kereta api dua wilayah ini masih dalam tahap pembangunan. Sementara, yang tersedia adalah jalur trem yang memiliki lebar rel yang lebih sempit.

Bagi SS, jalur selatan dianggap lebih baik untuk perhubungan satu hari ini di luar faktor politis karena jalur selatan Jawa lebih didominasi oleh jalur-jalur yang dibangun oleh SS. Pihak SS memiliki pandangan bahwa jalur paling baik untuk koneksi kereta api satu hari Jakarta–Surabaya adalah melalui Cirebon, Kroya, Yogya, Solo, dan Madiun. Hal ini didukung dengan pertimbangan bahwa di jalur selatan Jawa terdapat banyak perusahaan perkebunan swasta yang saat itu sedang berkembang. Menurut pihak SS, jumlah penduduk di wilayah-wilayah lebih banyak dibandingkan masyarakat

di bagian utara. Dengan kepadatan penduduk yang tinggi, maka dapat dianalogikan bahwa jumlah penumpang kereta api akan lebih banyak.

Kendati demikian, SCS dan NISM bersikukuh agar koneksi kereta cepat dilakukan di daerah pengoperasian perusahaan kereta api tersebut. Bahkan, keduanya melaporkan permasalahan ini kepada Dewan Perwakilan di Belanda. Apabila koneksi tersebut melalui jalur selatan, maka perusahaan kereta api swasta tidak mendapatkan keuntungan apa-apa, sementara pihak SS selaku perusahaan kereta api milik negara justru mendapat keuntungan berlebih dari proyek ini. Oleh karena itu, pihak perusahaan swasta mengajukan permohonan kepada Dewan Perwakilan di Belanda untuk memberikan izin agar perhubungan ini dilakukan Jawa bagian utara. Bahkan, mereka bersedia untuk membangun jalur kereta api di luar jalur trem sepanjang Cirebon–Semarang tanpa bermaksud untuk menyaingi layanan koneksi milik SS mendatang.

Namun, pada akhirnya usulan ini ditolak. Apabila koneksi Cirebon–Kroya telah selesai dibangun, hal ini juga akan tetap menguntungkan pihak perusahaan swasta, khususnya bagi mereka yang ingin mengembangkan layanan koneksi Jawa bagian utara ke Jawa bagian selatan, seperti Semarang–Cirebon–Purwokerto–Cilacap. Hal ini akan menghubungkan kota-kota perdagangan dan pelabuhan (Reitsma, 1915: 148). Oleh karena itu, ada beberapa perusahaan yang akan diuntungkan dengan koneksi Cirebon–Kroya, antara lain adalah SCS, NISM, dan Serajoedal Stoomtramweg Maatschappij (SSM).⁴

Pada akhirnya, pihak SS berhak atas pengembangan layanan koneksi satu hari Jakarta–Surabaya. Hal ini seiring diberikannya konsesi kepada SS atas pembangunan jalur kereta api di ruas Cirebon–Kroya. Pada 1913, rencana pembangunan jalur tersebut tertuang dalam Rancangan Undang-Undang (Van Der Stok, 1913: 77). Berdasarkan hasil pertemuan Volksraad pada 30 Desember 1912, konsesi pembangunan jalur kereta api dalam rangka proyek satu hari telah disepakati. Hal ini menjadi legal setelah ketentuan tersebut muncul pada *Staatsblaad van Nederlandsch Indie* Tahun 1913 Nomor 32 dan 36 (Reitsma, 1915: 153). Konstruksi jalur kereta api dilakukan di bawah pengawasan *chief engineer* E.J.C van Zuylen. Dengan demikian, pengoperasian kereta api cepat satu hari di pulau Jawa segera dapat diwujudkan.

4) Perlu diketahui bahwa di wilayah Banyumas telah berdiri perusahaan kereta api swasta bernama Serajoedal Stoomtram Maatschappij (NV. SDS). Namun, NV. SDS ini hanya membangun jalur kereta api jalur pendek dengan menggunakan kereta bertenaga uap. (Purnawan Basundoro, “Kereta Api di Lembah Serayu pada Masa Kolonial”, *Tempo Doeloe Selaloe Aktoeal*, (Yogyakarta: AR-RUZZ Media, 2007), hlm. 26.) Oleh karena NV.SDS hanya membangun jalur yang pendek, maka perusahaan ini tidak terlalu getol dalam menentang rencana SS dalam mengembangkan layanan kereta api satu hari Jakarta–Surabaya via jalur selatan Jawa. Bahkan mereka bisa diuntungkan dengan adanya koneksi baru ini.

Membangun Kereta Api Cepat di Pulau Jawa

Sejak diterapkannya Sistem Tanam Paksa, pengembangan transportasi di Pulau Jawa masif dilakukan. Seperti yang telah diketahui, pembangunan kereta api pertama kali dilakukan pada 1867 oleh NISM. Pembangunan sarana dan prasarana kereta api dilakukan untuk memudahkan pengangkutan hasil perkebunan dari daerah perkebunan ke pelabuhan. Seiring berjalannya waktu, kereta api tidak hanya berfungsi untuk mengangkut barang, namun juga berfungsi untuk mengangkut penumpang. Mengutip pernyataan Samidi, alat transportasi modern seperti kereta api tak hanya memperlancar perhubungan yang memungkinkan setiap orang dapat melakukan perjalanan lebih cepat, namun kereta api juga menjadi penanda peningkatan mobilitas masyarakat dan bukti kemajuan zaman (Samidi, 2018: 77).

Perubahan fungsi kereta api di Jawa terjadi seiring dengan pertumbuhan perkotaan. Periode 1870-an menandai perubahan besar dalam kehidupan kolonial di wilayah Jawa. Periode ini menandai awal pertumbuhan kehidupan perkotaan sebagai sentra ekonomi dan pemukiman. Berangkat dari fakta ini, kehadiran perusahaan kereta api menjadi penting sebagai sarana penghubung antarkota di pulau Jawa. Usaha-usaha untuk mempercepat hubungan antara Jakarta-Surabaya selalu dilakukan oleh perusahaan kereta api negara dari waktu ke waktu. Pada 1 November 1894, jalur Tasikmalaya-Kasugihan telah tersambung, dan berdampak pada terhubungnya jalur kereta api Jawa bagian barat dan Jawa bagian timur. Sejak saat itu, jalur kereta api antara Jakarta-Surabaya sudah dapat terhubung dengan waktu pengoperasian selama 32,5 jam, dengan melakukan pergantian maskapai kereta api di jalur-jalur yang sudah ditentukan.

Pada 1895, NISM mencapai kesepakatan dengan SS di Belanda. Mereka sepakat bahwa SS akan memasang rel ketiga di jalur Yogya-Solo dengan biaya negara (*Spoor en Tramwegen*, 1 Oktober 1929). Sejak Februari 1905, kereta api milik SS dapat melewati jalur tersebut. Hal ini kemudian berdampak pada semakin meningkatnya perhubungan antara Jakarta-Surabaya dan Bandung-Surabaya sebaliknya. Mulai saat itu, perjalanan antara Jakarta-Surabaya dapat dipangkas menjadi 24 jam dengan melakukan transit di wilayah Maos pada malam harinya. Hal ini disebabkan kereta tiba di wilayah Maos pada pukul 6 sore. Di atas waktu tersebut, kereta api tidak diperbolehkan beroperasi.

Untuk memudahkan konektivitas layanan terbarunya, SS membeli jalur kereta api milik beberapa perusahaan kereta api swasta. SS membeli *Bataviasche Oosterweg Mij* (BOM) pada 1898 seharga 3,9 juta gulden dan memperpanjang trayek tersebut ke arah Cirebon (Salmon, 1988: 62). Ketetapan ini diatur dalam *Staatsblaad van Nederlandsch Indie* tahun 1898 Nomor 222. Hal ini menjadikan SS memiliki jalur Jakarta-Karawang, yang kemudian jalur tersebut diteruskan hingga Padalarang. Mengenai penerusan pembangunan jalur tersebut, diatur dalam *Staatsblaad van Nederlandsch Indie*

pada 1901 Nomor 8. Pembangunan tersebut diresmikan pada 2 Mei 1906. Selain membeli jalur milik BOM, pada 1913, SS membeli jalur Jakarta-Bogor milik NISM yang dibangun sejak awal pembangunan kereta api di Jawa. SS membeli jalur milik perusahaan swasta tersebut seharga 8,5 juta gulden.

Sebelum kereta api cepat satu hari diresmikan, SS telah meluncurkan kereta ekspres terdahulu yang menghubungkan Jakarta dengan Surabaya. Berbagai usaha dilakukan SS dalam rangka menghubungkan wilayah *osterlijn* dan *westerlijn* Jawa, di antaranya adalah melalui pengoperasian kereta api bernama Java Express dan West Java Express (*Spoor en Tramwegen*, 1 Oktober 1929). Pada 1 Desember 1909, SS mengoperasikan kereta api *Java Expres* yang menghubungkan Bandung-Surabaya dan sebaliknya. Para penumpang yang hendak bepergian ke Jakarta dapat menggunakan kereta api ini. Penumpang dapat menumpang kereta *Java Expres* dari Surabaya ke Bandung, dan bermalam di sana, kemudian melanjutkan perjalanan ke Jakarta melalui Purwakarta pada keesokan harinya. Selanjutnya, pada 1 Mei 1912, SS mulai mengoperasikan kereta api *West Java Express*. Kereta ini memiliki rute pengoperasian Jakarta-Bandung-Yogyakarta dan sebaliknya. Bagi penumpang yang akan bepergian ke Surabaya, perjalanan bisa dilanjutkan pada keesokan harinya setelah menginap di Yogyakarta.

Selain usaha-usaha yang sudah disebutkan sebelumnya, perusahaan kereta api negara tersebut juga melakukan pembangunan jalur kereta api di beberapa ruas. Berdasarkan *Staatsblaad van Nederlandsch Indie* Tahun 1909 Nomor 477, sepanjang ruas Cikampek-Cirebon dibangun jalur rel kereta api. Setelah sebelumnya, SS telah membeli jalur Jakarta-Karawang, dan kemudian dilakukan pembangunan jalur kereta api ke arah timur Karawang. Pembangunan jalur ini selesai dan diresmikan SS pada 3 Juni 1912 oleh G.G. Idenburg.

Berikutnya, SS menghubungkan ruas Cirebon-Kroya yang pada saat itu belum terhubung oleh jaringan kereta api, sementara di wilayah lain di sekitarnya sudah saling terhubung (Hermawan & Mainaki, 2020: 565). Pembangunan jalur ini mengalami penolakan dari berbagai pihak, baik itu para parlemen di Belanda maupun perusahaan kereta api swasta yang lain. Akan tetapi, SS berhasil meyakinkan bahwa jalur kereta api sepanjang Cirebon-Kroya akan membawa kebermanfaatan nantinya, hingga pada akhirnya izin pembangunan jalur Cirebon-Kroya disetujui. Berdasarkan *Staatsblaad van Nederlandsch Indie* 1913 Nomor 31 disepakati untuk membangun jalur tersebut, dan dapat diselesaikan pada 1 Januari 1917.

Setelah jalur Cirebon-Kroya telah tersambung pada 1917, SS segera mempersiapkan jadwal baru kereta api Jakarta-Yogya melalui Cirebon, bukan lagi hanya melalui Bandung. Jadwal baru tersebut mulai dioperasikan pada tanggal 1 Mei 1918 setelah konversi di Jakarta selesai dilaksanakan. Sejak saat itu, kereta api *West Java Express* melakukan perjalanan melalui Cirebon.

Hal ini telah meringkas jarak tempuh sepanjang 44 kilometer, dan perjalanan tidak lagi melalui pegunungan Priangan yang memiliki ketinggian 880 meter (*Spoor en Tramwegen*, 1 Oktober 1929).

Sejak terhubungnya ruas Cirebon–Kroya, pada dasarnya koneksi satu hari sudah dapat dioperasikan, sebab ruas-ruas terpenting sudah saling terhubung yang dapat meringkas jarak perjalanan Jakarta ke Surabaya dan sebaliknya. Akan tetapi, Perang Dunia I mengakibatkan tertundanya koneksi kereta api satu hari tersebut. Hal ini dikarenakan terjadinya penundaan pengiriman mesin kereta api, sehingga koneksi kereta api satu hari terpaksa ditunda.

Pembahasan terkait operasionalisasi kereta api satu hari dilakukan kembali di parlemen pada 1920 dan Rapat Umum Negara 1922. Oleh karena terjadi penundaan operasionalisasi layanan tersebut, banyak anggota yang merasa pesimis akan koneksi kereta cepat ini. Khususnya, terkait kecepatan yang sangat tinggi mencapai 100 kilometer per jam dan kecepatan konstan mencapai 70 kilometer per jam pada rute yang membentang antara Jakarta–Surabaya sepanjang 827 kilometer. Para anggota parlemen tersebut beranggapan bahwa kereta malam Jakarta-Surabaya dianggap lebih memungkinkan, dengan kecepatan normal. Akan tetapi, pihak SS menganggap bahwa pengoperasian kereta malam yang direkomendasikan tersebut akan menghabiskan biaya yang mahal, ditambah dengan tak adanya personel khusus yang dapat mengoperasikan kereta malam di daerah tropis ini.

Pembahasan terkait operasionalisasi koneksi satu hari dilakukan kembali pada 1924. Pada dasarnya, pihak SS sudah siap untuk mengoperasikan koneksi satu hari Jakarta-Surabaya. Namun, pemerintah Hindia Belanda belum merasa yakin dengan kondisi lalu lintas perkeretaapian karena kondisi perekonomian yang tidak menentu akibat Perang Dunia I (Van Loon, 1929: 157). Berbagai usulan disampaikan termasuk untuk menggabungkan koneksi ekspres Jakarta–Kroya–Yogya dan Bandung–Kroya–Surabaya, dengan waktu tempuh 17 jam, dengan waktu keberangkatan pada dini hari dan tiba di lokasi tujuan tengah malam. Akan tetapi, pihak SS merasa bahwa hal ini tidak efektif sehingga mereka mengusulkan beberapa alternatif. *Pertama*, tidak melakukan peningkatan kecepatan kereta ekspres yang berlebihan. *Kedua*, pengurangan jumlah stasiun pemberhentian dari 18 menjadi 11. *Ketiga*, pengurangan waktu mengemudi antara Solo dan Yogya sekitar 30 menit, dengan membangun rel bebas antara Yogya-Solo yang dapat digunakan sejak Mei 1929.

Dengan penerapan hal-hal tersebut, maka perjalanan menggunakan kereta api ekspres Jakarta-Surabaya dapat ditempuh dalam waktu 13,5 jam, sedangkan untuk melalui jalur pegunungan sepanjang 57 kilometer harus ditempuh dengan kecepatan yang rendah. Berdasarkan keputusan Direktur Badan Usaha Pemerintah No. 12/TST/D tanggal 12 Oktober 1929, telah



Figur 1. Peta Jalur Kereta Api *Eendaagsche Express* 1929. Sumber: *Spoor en Tramwegen*, 1 Oktober 1929

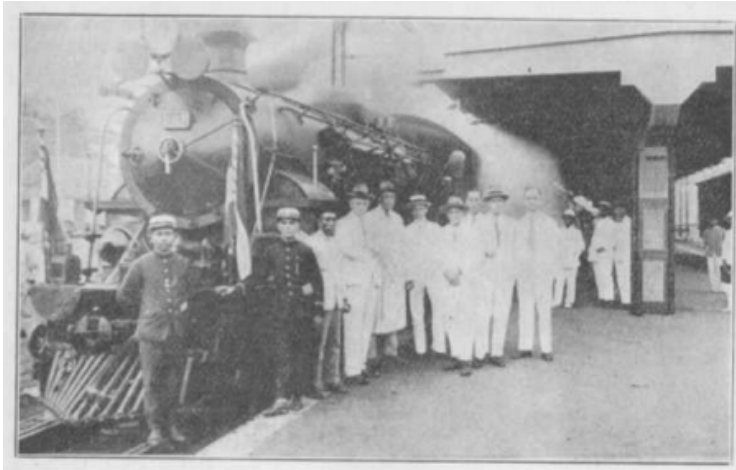
ditetapkan batas kecepatan maksimum kereta api yaitu 85 km/jam di jalur yang datar sepanjang Jakarta-Surabaya, dan 75 km/jam di jalur pegunungan (*Spoor en Tramwegen*, 1 Oktober 1929).

Operasionalisasi Kereta Cepat di Pulau Jawa

Usaha-usaha yang dilakukan SS untuk menghubungkan dua wilayah dalam satu hari, khususnya lintas Jakarta-Surabaya via Cirebon-Kroya, telah mendatangkan hasil. Sebelumnya, jarak Jakarta-Surabaya hanya dapat ditempuh dengan melalui wilayah Bandung dan sekitarnya dengan waktu tempuh yang cukup lama. Pemangkasan ruas-ruas tertentu telah memperpendek jarak tempuh kereta api.

Secara konsisten, waktu tempuh kereta api juga semakin berkurang. Pada 1905, perjalanan Jakarta-Surabaya melalui Cirebon-Kroya dapat ditempuh dalam waktu 24 jam; pada 1906, perjalanan dua kota tersebut ditempuh dalam waktu 21,5 jam; kemudian, pada 1909, waktu perjalanan berkurang menjadi 17,5 jam; dan pada 1918, perjalanan ditempuh dalam waktu 17 jam tidak lagi melalui Bandung (*Spoor en Tramwegen*, 23 Desember 1929). Meskipun demikian, kereta jurusan Bandung-Surabaya tetap dioperasikan. Ketika kereta api *Eendaagsche Express* diresmikan, perjalanan Jakarta-Surabaya dan Bandung-Surabaya dan sebaliknya dapat ditempuh dalam waktu 13,5 jam dan semakin mengalami penambahan kecepatan di tahun-tahun berikutnya.

Pada 1929, SS meluncurkan layanan kereta api yang kemudian dikenal sebagai *Eendaagsche Express* (Ibnu Murti Hariyadi, 2014: 76). Nama layanan ini diambil dari bahasa Belanda yang berarti Ekspres Satu



Figur 2. Pemberangkatan kereta api *Eendaagsche Express* di stasiun *Weltevreden* Jakarta menuju ke Surabaya pada tanggal 1 November 1929. Sumber: Spoor en Tramwegen, 23 Desember 1929



Figur 3. Promosi Kereta Api *Eendaagsche Express*. Sumber: Komunitas Sejarah Perkeretaapian Indonesia

Hari. Hal ini menunjukkan adanya sebuah kebaruan yang ditawarkan dalam layanan perusahaan SS, yaitu layanan kereta ekspres yang dapat mengangkut penumpang maupun barang dalam waktu satu hari. Adapun batasan satu hari yang dimaksud adalah selama 13,5 jam, selama matahari terbit hingga tenggelam di sore hari. Dalam perjalanan ekspres ini, para penumpang tidak perlu melakukan transit di suatu daerah, sehingga dinilai lebih praktis.

Penumpang akan menerima fasilitas sesuai dengan kelas dan tarif yang ditetapkan oleh perusahaan kereta api. Fasilitas yang disediakan sudah cukup modern dibandingkan dengan layanan kereta api yang lain. Beberapa fasilitas yang terdapat di layanan *Eendaagsche Express* di antaranya adalah pendingin gerbong berupa balok es batu, kipas penyerap debu, gramofon, layanan telegraf, serta hidangan makanan dan minuman khas Jawa dan Eropa.

Sama halnya kereta api yang lain, kereta api *Eendaagsche Express* terdiri atas tiga kelas. Pada gerbong kelas I ditempati oleh orang Eropa golongan atas.

Gerbong kelas II ditempati oleh orang Eropa golongan bawah, penumpang Timur Asing, dan orang bumiputra golongan atas. Adapun gerbong kelas III diisi oleh orang bumiputra pada umumnya. Dengan adanya perbedaan kelas, para penumpang mendapatkan fasilitas dan layanan yang berbeda pula.

Selain itu, hal yang paling menentukan dalam operasionalisasi kereta api adalah keberadaan sarana dan prasana. Sarana merujuk pada moda transportasi yang digunakan, yaitu kereta api yang terdiri dari rangkaian gerbong dan lokomotif. Dalam satu hari, SS mengoperasikan kereta api *Eendaagsche Express* dari setiap stasiun sebanyak satu rangkaian kereta api. Kereta yang beroperasi dilabeli dengan kereta api 1, kereta api 2, kereta api 3, dan kereta api 4. Kereta api 1 merupakan kereta yang beroperasi dari Surabaya dengan stasiun tujuan akhir Jakarta. Kereta api 2 merupakan kereta yang berangkat dari Jakarta dengan tujuan akhir ialah Surabaya. Kereta api 3 merupakan kereta yang berangkat dari stasiun Kroya (yang semula berasal dari Surabaya) untuk kemudian menuju ke stasiun Bandung. Adapun kereta 4 adalah kereta yang berangkat dari stasiun Bandung menuju stasiun Kroya, dan kemudian gerbong penumpangnya digabungkan dengan kereta api 2 dari Jakarta untuk kemudian menuju ke Surabaya.

Kereta api *Eendaagsche Express* ini dioperasikan dengan sistem pisah sambung. Dari Bandung dan Jakarta terdiri dari bagasi pos, bagasi biasa, kereta kelas 1 dan kelas 2, restorasi, dan kereta kelas 3. Kedua kereta api yang masing-masing berangkat dari Bandung dan Jakarta akan bertemu di Kroya. Kemudian, rangkaian kereta api dari Bandung dilepas, di antaranya gerbong pos, gerbong bagasi, dan gerbong restorasi dilepas dari rangkaian kereta api tersebut (kereta api 4). Kereta kelas 1 dan 2, kereta kelas 3 dari rangkaian kereta api 4 tersebut digabung ke rangkaian kereta api 2 yang berasal dari Jakarta.

Dari Surabaya, rangkaian kereta api terdiri dari gerbong yang sama dengan kereta api 2 dan 4. Ketika tiba di Kroya, rangkaian kereta api 1 dari Surabaya tersebut dipecah. Kereta kelas 1 dan 2, serta kereta kelas 3 digabungkan dengan gerbong pos, gerbong bagasi, dan gerbong restorasi rangkaian kereta api 4 yang semula berasal dari Bandung. Kemudian, rangkaian ini berangkat dari Kroya menuju Bandung sebagai kereta api 3.



Figur 4. Pemasangan rangkaian formasi kereta api *Eendaagsche Express*. Sumber: Spoor en Tramwegen, 1 Oktober 1929

Pension Palace Soerabaia		E.E. EENDAAGSCHE EXPRESTREINEN																																																																																													
<p>SIMPANG 92-94 TEL. 200 2887 2 minuten gaan van Station Goebang Dagkamers van af f 3,50; Kamers met ontbijt van af f 2,- Maankamers van af f 70,-</p> <p>DE EENDAAGSCHE</p> <table border="1"> <tr> <th>V.M.</th> <th>N.M.</th> <th>V.M.</th> <th>N.M.</th> </tr> <tr> <td>V. 6.15</td> <td>A. 8.15</td> <td>V. 7.00</td> <td>A. 8.37</td> </tr> <tr> <td>A. 9.03</td> <td>V. 3.24</td> <td>V. 7.25</td> <td>A. 8.30</td> </tr> <tr> <td>V. 9.08</td> <td>A. 3.19</td> <td>V. 8.14</td> <td>A. 4.18</td> </tr> <tr> <td>A. 10.04</td> <td>V. 2.23</td> <td>V. 8.25</td> <td>A. 4.13</td> </tr> <tr> <td>V. 10.08</td> <td>A. 2.18</td> <td>V. 8.27</td> <td>A. 4.14</td> </tr> <tr> <td>A. 11.15</td> <td>V. 1.14</td> <td>V. 8.50</td> <td>A. 2.58</td> </tr> <tr> <td>V. 11.20</td> <td>A. 1.08</td> <td>V. 9.51</td> <td>A. 2.36</td> </tr> <tr> <td>A. 11.48</td> <td>V. 12.42</td> <td>V. 10.24</td> <td>A. 2.32</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>V. 11.44</td> <td>A. 2.04</td> </tr> </table> <p>TARIEVEN ENKELE REIS Soerabaja-Goebang - Weltevreden - v.v. *) 1e kl. f 40.10 2e kl. f 27.70 3e kl. f 11.54</p> <p>TARIEVEN ENKELE REIS Soerabaja-Goebang - Bandung - v.v. *) 1e kl. f 34.40 2e kl. f 23.90 3e kl. f 10.28</p> <p>Tarief Retourkaarten. Soerabaja-Goebang - Weltevreden v.v. *) 1e klasse f 60.80 2e klasse f 42.80 *) Met inbegrip E.E. toelag.</p> <p>HOTEL MATARAM DJOKJA Depiiliks Europeesche en Rijstaal. Dagkamers van af f 4.50, 5 pers. f 8,- Maankamers van af f 65,- 5 minuten van het station. Beheerder: C. LEIPOLDT STOOMVAART MAATU NEDERLAND</p>		V.M.	N.M.	V.M.	N.M.	V. 6.15	A. 8.15	V. 7.00	A. 8.37	A. 9.03	V. 3.24	V. 7.25	A. 8.30	V. 9.08	A. 3.19	V. 8.14	A. 4.18	A. 10.04	V. 2.23	V. 8.25	A. 4.13	V. 10.08	A. 2.18	V. 8.27	A. 4.14	A. 11.15	V. 1.14	V. 8.50	A. 2.58	V. 11.20	A. 1.08	V. 9.51	A. 2.36	A. 11.48	V. 12.42	V. 10.24	A. 2.32			V. 11.44	A. 2.04	<p>E.E. EENDAAGSCHE EXPRESTREINEN</p> <table border="1"> <tr> <th>V.M.</th> <th>N.M.</th> <th>V.M.</th> <th>N.M.</th> </tr> <tr> <td>V. 5.59</td> <td>A. 7.14</td> <td>V. 6.42</td> <td>A. 7.14</td> </tr> <tr> <td>V. 6.45</td> <td>A. 5.45</td> <td>V. 7.25</td> <td>A. 5.02</td> </tr> <tr> <td>A. 7.47</td> <td>V. 4.44</td> <td>V. 8.40</td> <td>A. 3.52</td> </tr> <tr> <td>V. 7.48</td> <td>A. 4.42</td> <td>V. 9.50</td> <td>A. 3.52</td> </tr> <tr> <td>A. 9.32</td> <td>V. 2.58</td> <td>V. 11.00</td> <td>A. 2.44</td> </tr> <tr> <td>V. 9.37</td> <td>A. 2.53</td> <td>V. 11.00</td> <td>A. 2.39</td> </tr> <tr> <td>A. 1.35</td> <td>V. 11.00</td> <td>V. 11.42</td> <td>A. 1.46</td> </tr> <tr> <td>A. 10.32</td> <td>V. 1.57</td> <td>V. 12.24</td> <td>A. 1.46</td> </tr> <tr> <td>V. 10.37</td> <td>A. 1.51</td> <td>A. 12.06</td> <td>A. 1.26</td> </tr> <tr> <td>A. 11.36</td> <td>V. 12.54</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>V. 11.42</td> <td>A. 12.49</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>A. 12.07</td> <td>V. 12.24</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>TARIEVEN ENKELE REIS Soerabaja-Goebang - Bandung - v.v. (incl. E.E. toelag.) 1e kl. f 31,- 2e kl. f 21.60 3e kl. f 10.80</p> <p>TARIEVEN ENKELE REIS Soerabaja-Goebang - Bandung - v.v. (incl. E.E. toelag.) 1e kl. f 37.30 2e kl. f 27.10 3e kl. f 14.80</p> <p>Voor reizigers in den Eendaagschen Expres van Soerabaja naar Bandung en van Bandung naar Soerabaja, verdient het aanbeveling de lunch te gebruiken in Kroja, aangezien het restaurantierig te Kroja wordt verwisseld. Aansluiting dogelijks tot nadere aankondiging.</p>		V.M.	N.M.	V.M.	N.M.	V. 5.59	A. 7.14	V. 6.42	A. 7.14	V. 6.45	A. 5.45	V. 7.25	A. 5.02	A. 7.47	V. 4.44	V. 8.40	A. 3.52	V. 7.48	A. 4.42	V. 9.50	A. 3.52	A. 9.32	V. 2.58	V. 11.00	A. 2.44	V. 9.37	A. 2.53	V. 11.00	A. 2.39	A. 1.35	V. 11.00	V. 11.42	A. 1.46	A. 10.32	V. 1.57	V. 12.24	A. 1.46	V. 10.37	A. 1.51	A. 12.06	A. 1.26	A. 11.36	V. 12.54			V. 11.42	A. 12.49			A. 12.07	V. 12.24		
V.M.	N.M.	V.M.	N.M.																																																																																												
V. 6.15	A. 8.15	V. 7.00	A. 8.37																																																																																												
A. 9.03	V. 3.24	V. 7.25	A. 8.30																																																																																												
V. 9.08	A. 3.19	V. 8.14	A. 4.18																																																																																												
A. 10.04	V. 2.23	V. 8.25	A. 4.13																																																																																												
V. 10.08	A. 2.18	V. 8.27	A. 4.14																																																																																												
A. 11.15	V. 1.14	V. 8.50	A. 2.58																																																																																												
V. 11.20	A. 1.08	V. 9.51	A. 2.36																																																																																												
A. 11.48	V. 12.42	V. 10.24	A. 2.32																																																																																												
		V. 11.44	A. 2.04																																																																																												
V.M.	N.M.	V.M.	N.M.																																																																																												
V. 5.59	A. 7.14	V. 6.42	A. 7.14																																																																																												
V. 6.45	A. 5.45	V. 7.25	A. 5.02																																																																																												
A. 7.47	V. 4.44	V. 8.40	A. 3.52																																																																																												
V. 7.48	A. 4.42	V. 9.50	A. 3.52																																																																																												
A. 9.32	V. 2.58	V. 11.00	A. 2.44																																																																																												
V. 9.37	A. 2.53	V. 11.00	A. 2.39																																																																																												
A. 1.35	V. 11.00	V. 11.42	A. 1.46																																																																																												
A. 10.32	V. 1.57	V. 12.24	A. 1.46																																																																																												
V. 10.37	A. 1.51	A. 12.06	A. 1.26																																																																																												
A. 11.36	V. 12.54																																																																																														
V. 11.42	A. 12.49																																																																																														
A. 12.07	V. 12.24																																																																																														

Figur 5. Jadwal Perjalanan Kereta Api Eendaagsche Express Tahun 1936 dan 1940. Sumber: "Java Express Maandschrift der Staatspoorwegen", *Majalah*, Januari 1936 dan Januari 1940

Dalam pengoperasian kereta api *Eendaagsche Express*, dilakukan penggantian lokomotif kereta api di wilayah tertentu. Beberapa wilayah yang menjadi tempat pergantian tersebut di antaranya Prupuk, Purwokerto, Yogyakarta, dan Madiun. Penggantian lokomotif tersebut dikarenakan terbatasnya jarak jelajah dan kondisi medan yang berbeda-beda (*Algemeen Handelsblad* 5 April 1930). Pada rute Jakarta-Surabaya dan sebaliknya, lokomotif yang digunakan adalah seri 1000/C53, tetapi khusus jalur Prupuk-Purwokerto lokomotif yang digunakan adalah seri 1600/C50, oleh karena kondisi medan berupa pegunungan dan lokomotif C50 dianggap lebih memungkinkan. Adapun untuk jalur Kroya-Banjar dan sebaliknya, lokomotif yang digunakan adalah seri 1700/C30 dan pada 1938 digantikan seri 900/D50.

Dalam operasionalisasi kereta api, prasarana mencakup jalur dan stasiun pemberhentian kereta api. Kereta api ini berhenti di beberapa stasiun di antaranya Gambir, Cikampek, Cirebon, Prupuk, Purwokerto, Kroya, Yogya, Solo, Madiun, Kertosono, Mojokerto, Surabaya. Dalam perkembangannya, kereta api ini juga mencapai stasiun di kota yang lain, seperti Bogor, Cimahi, dan Malang pada 1939.

Pengalaman Perjalanan di dalam Kereta Api Cepat *Eendaagsche Express*

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

Pada periode tersebut, tingkat mobilitas masyarakat senantiasa mengalami peningkatan. Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, mobilitas yang dimaksud dalam tulisan ini merujuk pada perpindahan atau kegiatan berpindah atau kegiatan perjalanan orang dari satu tempat ke tempat lain (antarwilayah / antarkota). Menurut Collin G. Poley, mobilitas terjadi karena manusia memiliki keingintahuan untuk menemukan tempat, sumber daya, dan pengalaman baru. Kesemuanya itu membutuhkan perjalanan, perpindahan, dan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain. (Polley, Collin G, 2017: 3). Kegiatan mobilitas tersebut dapat terlaksana jika ditunjang dengan sarana dan prasarana yang memadai.

Dalam hal ini, kereta api memberikan kemudahan konektivitas dan mobilitas antarwilayah. Sebagaimana alat transportasi yang lain, kereta api cepat *Eendaagsche Express* dirancang untuk memenuhi kebutuhan perjalanan yang semakin meningkat sejak awal abad ke-20. Sekaligus sebagai transportasi pertama yang dapat menjangkau jarak 827 kilometer dalam jangkauan waktu kurang dari 24 jam.⁵

Dalam pengoperasiannya selama tiga bulan pertama, kereta api *Eendaagsche Express* telah menempuh jarak perjalanan sepanjang 66.650 kilometer dengan jumlah keseluruhan penumpang kereta mencapai 7.944 orang. Jumlah ini tidak sedikit untuk takaran waktu saat itu (*Algemeen Handelsblad* 5 April 1930). Berdasarkan laporan perjalanan yang didapatkan, masing-masing penumpang memiliki kepentingan masing-masing di setiap perjalanan yang dilakukan.

Tabel 1. Jumlah penumpang kereta api *Eendaagsche Express* pada tiga bulan pertama pengoperasian

Rute	Kelas I	Kelas II	Kelas III
Bandung-Surabaya	180	351	968
Jakarta-Surabaya	269	484	1317
Surabaya-Jakarta/Bandung	449	835	2285

Sumber: Het Nieuws Van Den Daag. 5 Maret 1930, hlm. 5

H.W. Ponder dalam bukunya berjudul *Javanese Panorama: More Impressions of the 1930s*, mengkisahkan pengalamannya menggunakan kereta api *Eendaagsche Express* ketika ia berkunjung ke Jawa. Menurutnya, perjalanan menggunakan kereta api jauh lebih efisien dibandingkan mobil. Hal ini dikarenakan harga bensin di pulau Jawa lebih mahal 2 kali lipat karena

5) Analisis ini didasarkan pada tulisan Rudolf Mrazek. Pada tahun 1904, sebuah komisi penyelidikan khusus pemerintah kolonial memberikan laporan terkait jumlah penumpang kereta api di pada periode tersebut. Dalam tahun tersebut, terjadi peningkatan penggunaan layanan transportasi kereta api dalam tiga tahun sebelumnya, baik di dalam gerbong kelas I, II, dan peningkatan yang paling massif terjadi pada gerbong kelas III. (Mrazek, Rudolf: 2006: 17).

adanya beban pajak yang harus dibayarkan. Ponder memilih menumpang kereta api kelas II *Eendaagsche Express*. Ia melakukan perjalanan menggunakan *Eendaagsche Express* pada tahun 1930an. Perjalanannya ditempuh dari Jakarta di pagi hari menuju Surabaya (Ponder, H.W, 1990: 223).

Ia menikmati perjalanan di dalam kompartemen yang luas dan lapang. Menurutnya, berwisata menggunakan kereta api merupakan tren baru yang harus dilakukan wisatawan ketika melancong ke pulau Jawa. Bagi Ponder, jalan raya Pos di Jawa lebih menyenangkan dibandingkan di Inggris. Tetapi, begitu merasakan pengalaman pertama yang menyenangkan menggunakan kereta api, ia tak lagi menjadi bagian dari pola kehidupan yang kusut di jalan (menggunakan mobil), yang harus melintas di antara sado, sepeda, mobil, bus, gerobak, hewan-hewan, dan pejalan kaki yang melintas di sepanjang jalan raya.

Pertunjukan yang lewat di balik jendela gerbong kereta api begitu mempesona. Di sepanjang perjalanan Jakarta ke Surabaya, Ponder menikmati panorama yang beraneka ragam. Bagi Ponder, tidak ada lagi keraguan bahwa kereta *Eendaagsche Express* pantas mendapatkan semua pujian atas pencapaian yang dilakukan. Pada gerbong kelas II, Ponder menikmati kipas angin yang berfungsi untuk menahan panas, kursi bambu split yang nyaman, dan ruangan yang sangat sejuk di negara tropis. Setelah pengalaman pertamanya menggunakan kereta api *Eendaagsche Express* pada 1930-an, pada perjalanan berikutnya, ia memastikan dirinya selalu menggunakan kereta api ketika melakukan kegiatan perjalanan di Jawa.

Catatan kedua ditulis oleh A.W.E Weijerman, seorang redaktur majalah *Staatsspoor en Tramwegen*. Perjalanan yang dilakukan dalam rangka urusan bisnis. Baginya, kehadiran *Eendaagsche Express* di tanah Jawa merupakan wahyu yang luar biasa. Saat ia melaju dari Jakarta ke Surabaya, ia merasakan kenyamanan di sebuah kereta dengan jendela besar yang selalu tertutup di sepanjang perjalanan. Ia duduk di atas kursi kulit yang sangat lembut dengan sandaran tangan yang nyaman, sembari melihat bentangan alam yang sangat indah.

Dalam sebuah artikel berita yang ia tulis di majalah *Spoor en Tramwegen*, ia menceritakan secara rinci fasilitas-fasilitas yang ia terima sepanjang perjalanan dari Jakarta ke Surabaya. Namun, ada hal yang sangat disayangkan, ketika banyak sekali penumpang yang tidak mematuhi peraturan untuk tidak membuka jendela gerbong kereta api. Namun, secara umum, Weijerman memuji sistem manajemen yang dilakukan oleh pihak SS.

Dalam artikel yang ia tulis, Weijerman menyertakan pesan pujian yang ditulis oleh pemimpin ekspedisi Karakorum bernama Ph. b. Visser kepada pimpinan SS, tertanggal 16 November 1930. Dalam catatan yang ia tulis, ia menyampaikan terima kasih atas pengoperasian layanan kereta api *Eendaagsche Express* (*Spoor en Tramwegen*, 28 April 1931). Visser menceritakan

pengalamannya bahwa ia sangat menikmati perjalanan menggunakan kereta api *Eendaagsche Express*. Pengalaman ini memberikan kesan yang mendalam baginya. Dalam gemuruh mesin yang berjalan, Visser dapat menikmati bir sekaligus menikmati pemandangan.

Selain itu, Sri Susuhunan Pakubuwono juga melakukan perjalanan menggunakan *Eendaagsche Express* - dengan rute Solo ke Jakarta pada 27 Januari 1937. Perjalanan ini dilakukan dalam rangka audiensi dengan Gubernur Jenderal pada 30 Januari 1937. Setelah acara tersebut, Susuhunan akan melakukan kunjungan ke Tegal, Brebes, dan ziarah kubur ke makam Tegalarum. Pada tanggal 6 Februari, Susuhunan akan kembali ke Solo dengan menumpang kereta api milik NISM dari Semarang (*De Indisch Courant*, 23 Januari 1937).

Pada 1939, Sri Susuhunan kembali melakukan perjalanan ke Jakarta menggunakan *Eendaagsche Express*. Pada kunjungan kali ini, Susuhunan berencana untuk bertemu dengan Gubernur Jenderal yang kala itu sedang sakit. Setelah acara selesai, Susuhunan melakukan kunjungan ke Bandung dengan menggunakan mobil (*Jakarta Newsblad*, 13 Juli 1939).

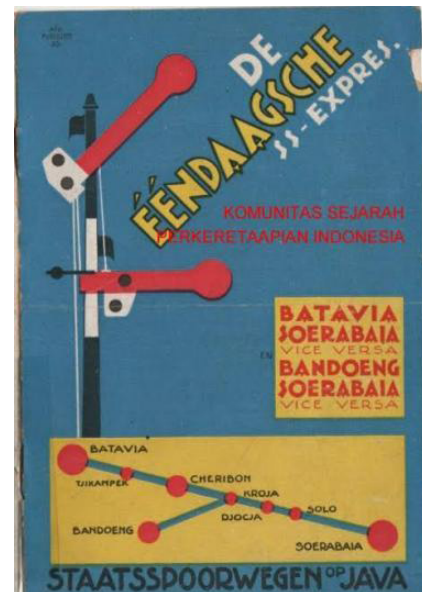
Pada 4 April 1934, pemberitaan di surat kabar dipenuhi oleh berita pengasingan Sukarno ke Flores. Pada hari itu, terjadi kerusakan di stasiun Madiun. Diketahui bahwa Sukarno akan pergi dari Madiun ke Surabaya menggunakan *Eendaagsche Express*. Pada momen pelepasan tersebut, turut hadir pengurus Partindo beserta istri untuk mengucapkan selamat tinggal kepada Sukarno. Masyarakat juga berkerumun di stasiun sambil berteriak “Hidup Sukarno”, “Sampai jumpa lagi”, dan sorakan yang lainnya.

Pada 13 Juli 1933, redaksi koran *Het Nieuws Van Den Daag voor Nederlandsch Indie*, mengabarkan bahwa *Eendaagsche Express* telah mengangkut sebanyak 300 imigran dari pulau Jawa. Pada 12 Juli 1933 sore hari, *Eendaagsche Express* tiba di Jakarta dengan tujuh gerbong berisi 300 orang yang berasal dari Blitar. Pada 13 Juli 1933, para pemukim tersebut akan berangkat ke Lampung untuk migrasi ke wilayah Sukadana, Lampung (*Het Nieuws van den Dag*, 1933).

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat di kepulauan Indonesia dilakukan dengan proses yang tidak sederhana. Sebagai dampak dari modernitas teknologi yang hadir di tanah koloni tersebut, pada dasarnya juga memberikan sekat yang semakin jelas pada tiap-tiap kelas berbeda (Mrazek, Rudolf, 2006).

Penutup

Penelitian ini mengungkap bahwa kebutuhan akan kereta api cepat yang



Figur 6. Buku Saku Perjalanan Kereta Api *Eendaagsche Express*. Sumber: Komunitas Sejarah Perkeretaapian Indonesia

dapat mengakomodasi perjalanan dalam waktu satu hari menjadi kebutuhan yang harus dipenuhi untuk menunjang mobilitas masyarakat. Hal ini didasari oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal yang mengakibatkan dibangunnya kereta cepat adalah usaha perusahaan kereta api negara saat itu, *Staatsspoorwegen* (SS) dalam mengembangkan layanan dan kualitas perusahaan menjadi lebih baik, di mana hal ini akan membawa keuntungan bagi pihak SS sendiri. Faktor internal tersebut tidak dapat terlepas dari faktor eksternal yang terjadi, di antaranya kebutuhan akan perjalanan yang cepat dan tepat dari satu kota ke kota yang lain, yang sebelumnya belum tersedia secara praktis oleh perusahaan penyedia layanan kereta api manapun. Hal tersebut menimbulkan adanya ejekan kepada SS sebagai perusahaan kereta api yang dipesetkan *Selamanya Susah* karena belum mampu menghadirkan layanan yang praktis dan efektif.

Dengan semakin masifnya kegiatan mobilitas masyarakat, baik secara permanen maupun non permanen, akan mudah jika ditunjang dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Hadirnya kereta api cepat *Eendaagsche Express* menjadi sebuah alternatif yang dapat mengatasi peningkatan kebutuhan mobilitas antarkota, khususnya Jakarta-Surabaya dan Bandung-Surabaya sebaliknya, dalam jangkauan waktu yang tercepat saat itu. Kereta api ini menjadi yang pertama yang dapat menempuh jarak 827 kilometer dengan waktu tempuh mencapai 13,5 jam. Setelah sebelumnya, perjalanan harus ditempuh dalam waktu lebih dari satu hari

Kereta api *Eendaagsche Express* pada praktiknya telah memberikan dampak pada pertumbuhan kota-kota yang dilalui oleh jalur kereta api. Kota-kota yang dilalui menjadi terbuka dan saling terhubung satu sama lain. Bahkan dalam perkembangannya dapat mencapai kota-kota yang lebih jauh daripada yang dikembangkan sebelumnya. Dari segi perjalanan, kereta cepat ini telah berfungsi untuk mengakomodasi kegiatan para penumpangnya, baik itu perjalanan yang dilakukan untuk tujuan politik, bisnis, berwisata, dan migrasi ke suatu wilayah. Sejak awal pengoperasiannya pada 1929, kereta api *Eendaagsche Express* menjadi transportasi yang sangat populer dan banyak diminati masyarakat dari berbagai golongan.

Kereta api cepat diproyeksikan dapat memudahkan kebutuhan masyarakat dalam bepergian. Selain itu, yang tak kalah penting, pengembangan kereta api cepat *Eendaagsche Express* pada dasarnya tidak dapat dilepaskan dari upaya pemerintah kolonial dalam memudahkan kontrol dan koordinasi teritorial di pulau Jawa. Dengan berkembangnya simpul jaringan kereta api yang semakin lengkap dengan jangkauan jarak yang dekat, maka akan memudahkan proses kontrol, akses, dan koordinasi wilayah oleh pemerintah kolonial.

Pada dasarnya, perkembangan kereta api *Eendaagsche Express* tak hanya berkaitan dengan ketersediaan modal dan tenaga kerja asing beserta

dengan kemajuan teknologi modern. Masyarakat bumiputra juga turut serta dalam perkembangan kereta api tersebut, baik sebagai tenaga teknis yang berperan dalam sistem operasionalisasi kereta api, seperti halnya masinis dan pekerja lokomotif; maupun sebagai pelayan di kelas 1 dan 2 di dalam perjalanan kereta api. Kendati demikian, dalam praktiknya, kehadiran kereta api *Eendaagsche Express* ini semakin memperkuat segregasi dan diskriminasi kelas dalam kehidupan masyarakat kolonial di Jawa. Di setiap perjalanan kereta api tersebut, terdapat diskriminasi dan pembagian kelas yang sangat kentara berdasarkan status sosial dan etnisitas. Meskipun mereka berjalan pada kecepatan yang sama, namun kelas sosial dan perbedaan etnis menjadi sekat bagi mereka di dalam sebuah perjalanan.

Keberadaan kereta api *Eendaagsche Express* mengalami proses pembangunan yang panjang. Namun, kereta ini hanya dapat beroperasi kurang lebih selama 13 tahun. Operasionalisasi kereta cepat satu hari yang pertama kali di Jawa ini harus berakhir ketika pemerintah kolonial Jepang mulai menguasai Indonesia pada tahun 1942. Ketika pemerintahan kolonial Hindia Belanda berakhir, Jepang mulai menguasai semua sektor, termasuk perkeretaapian.

Selain itu, oleh karena terjadi kerusakan di beberapa jalur kereta api yang menghubungkan Jakarta-Surabaya akibat perang, sekaligus terbatasnya kegiatan mobilitas masyarakat pada masa kolonial Jepang, maka operasionalisasi kereta api *Eendaagsche Express* tidak lagi dapat dilakukan. Kegiatan promosi dan operasi kereta api *Eendaagsche Express* berhenti pada Februari 1942. Sejak Maret 1942, perjalanan Jakarta-Surabaya hanya dapat ditempuh melalui jalur Bogor kemudian diteruskan ke Bandung. Sama halnya dengan pengoperasian kereta api terdahulu sebelum kereta api *Eendaagsche Express* diresmikan.

Tulisan ini diharapkan memberi kontribusi dalam pengembangan wacana sejarah perkeretaapian di Indonesia pada masa kolonial. Penelitian ini mencoba melihat hal-hal di luar pembahasan konvensional terkait sejarah perkeretaapian yang saat ini dikembangkan. Penelitian ini menunjukkan bahwa keberadaan kereta api dan mobilitas masyarakat merupakan suatu hal yang saling berkaitan, kendati demikian, praktik diskriminasi senantiasa terjadi dalam pengoperasian kereta api. Dengan demikian, meskipun terjadi revolusi dalam sistem teknologi dan sistem layanan kereta api di tanah koloni, praktik diskriminasi senantiasa terjadi secara terus-menerus tanpa adanya perubahan.

Referensi

Arsip dan Surat Kabar

Eliza Ruhamah Scidmore, *Java the Garden of the East*, New York: The Century Co, 1922.

Redaaktur, "Kolonisatie in de Lampongs", *Het Nieuwes Van den Daag*, 13 Juli 1933.

- Redaktur, "Aanstande Reis van Den Soenan", *De Indisch Courant*, 23 Januari 1937.
- Redaktur, "De Eendaagsche", *Algemeen Handelsblad*, 5 April 1930.
- Redaktur, "De Eerste dag der Eendaagsche", *Spoor en Tramwegen*, 23 Desember 1929.
- Redaktur, "Lof der Indische Staatsspoorwegen", *Spoor en Tramwegen*, 28 April 1931.
- Redaktur, "Ziekte van den Landvoogd", *Jakarta Nieuwsblad*, 13 Juli 1939.
- Reitsma, S.A., *Eenige Bladzijden Indische Spoorwegpolitiek*, Tegal: J. D. de Broer, 1915.
- , *Indische Spoorweg Politiek*, Jakarta: Landsrukkerij, 1916.
- , *Indisch Spoorweg Politiek deel VII*, Weltevreden: Albrecht & Co, 1920.

Artikel dan Buku

- Achmad Sunjayadi, "Pelayan Pribumi dalam Akomodasi Turisme di Hindia Belanda"
Jurnal Abad Sejarah, Vol. 2, No.1, Juni 2018.
- , *Pariwisata di Hindia Belanda 1870-1943*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2019.
- Aguiar, Marian, *Tracking Modernity and the Culture of Mobility*, London: University of Minnesota Press, 2010.
- Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2017.
- Caesar Akbar, "Targetkan Kereta Cepat Beroperasi Juni 2023, Jokoowi: Jadi Cribb, Robert, *Historical Atlas of Indonesia*, Britania Raya: Routledge, 2000.
- Iwan Hermawan dan Revi Mainaki, "Pemetaan Jalur dan Tinggalan Perkeretaapian Masa Kolonial Belanda di Wilayah Cirebon Timur", *Jurnal Sositologi*, Vol. 18, No.3.
- Mrazek, Rudolf, *Engineer of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni*, Jakarta: Obor, 2006.
- Nordholt, Henk Schulte, "Modernity and Cultural Citizenship in Natherland Indies: An Ilustrated Hypothesis", *Journal of Southeast Asian Studies*, National University of Singapore: Cambridge University Press, 2011), Vol. 42, No. 3.
- Ponder, H.W, *Javanese Panorama*, (London: Seeley, tanpa tahun terbit).
- Purnawan Basundoro, "Kereta Api di Lembah Serayu pada Masa Kolonial", *Tempo Doeloe Selaloe Aktoeal*, Yogyakarta: AR-RUZZ Media, 2007.
- , *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Keresidenan Banyumas 1830-1940an*, Surabaya: Airlangga University Press, 2019.
- Raap, Olivier Johannes, *Sepoer Oeap Jawa Tempo Doeloe*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2017.
- Salmon, Claudine, "The Batavian Eastern Railway Co. And the Making of New "Daerah" as Reflected in a Commemorative Syair Written by Tan Teng Kie (1890)", *Jurnal Indonesia*, No. 45, April 1988.
- Sartono Kartodirjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 Jilid I*, Yogyakarta: Ombak, 2014.
- Van Der Stok, P.J.C, *Gouvernement Exploitation in Ned-Indie*, 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1913.
- Vickers, Adrian, *A History of Modern Indonesia*, New York: Cambridge University Press, 2005.