

Dampak Jalur Kereta Api Rogojampi-Benculuk Terhadap Kehidupan Ekonomi dan Sosial Masyarakat Banyuwangi

¹Rochtri Agung Bawono
²Universitas Udayana
Denpasar, Indonesia
agung_bawono@unud.ac.id

²Ni Ketut Puji Astiti Laksmi, ³Arifan Oktaviansyah, ⁴I Made Putra Baskara, ⁵Immanuel Panjaitan, ⁶Ahmad Tirta Wiguna
²³⁴⁵⁶Universitas Udayana
Denpasar, Indonesia
astiti_laksmi@unud.ac.id

Abstract—Kereta api merupakan salah satu transportasi yang dapat digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah yang banyak dan waktu tempuh yang cepat. Pembangunan jalur kereta api gencar dilakukan pada Masa Kolonial, salah satunya Banyuwangi yang dibangun jalur kereta api Rogojampi-Benculuk pada 1921-1922 oleh *Staatsspoorwegen* (SS) dan jalur tersebut dinonaktifkan pada 1976. Walaupun sudah dinonaktifkan, tetapi terdapat indikasi bahwa jalur ini pada masa lalu sangat berdampak dalam kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat Banyuwangi. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui dampak jalur kereta Rogojampi-Benculuk dalam bidang ekonomi dan sosial masyarakat. Metode yang digunakan yaitu pengumpulan data yang meliputi studi pustaka, wawancara, dan observasi dan analisis data menggunakan analisis kualitatif. Berdasarkan analisis data diketahui bahwa dampak ekonomi pada masyarakat akibat hadirnya jalur kereta api Rogojampi-Benculuk yaitu banyaknya pedagang yang memanfaatkan transportasi kereta api maka terjadi peningkatan arus dan nilai perdagangan, sedangkan dampak atas sosial masyarakat yaitu tersedianya fasilitas transportasi memicu migrasi dan pembentukan koloni atau kelompok baru terutama yang datang dari Jawa Tengah.

Kata Kunci—Kereta Api, Rogojampi-Benculuk, Ekonomi, Sosial.

I. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu alat transportasi yang digunakan untuk berpindah tempat dengan lebih cepat dan dianggap sangat efisien dalam mengangkut barang dan penumpang dalam jumlah besar. Sejarah pembangunan kereta api di Indonesia berawal pada Masa Kolonial Belanda yang gencar membangun kereta api untuk kepentingan pengangkutan barang. Usulan kereta api pertama diajukan oleh Direktur Teknik, Kolonel JHR. C. Van Der Wijck. Van Der Wijck menyerahkan sebuah memo kepada pemerintah Hindia-Belanda pada 15 Agustus 1840. Memonya menyatakan bahwa pembangunan rel kereta api di sepanjang Pulau Jawa akan bermanfaat bagi pertahanan. Pembangunan kereta api akan direncanakan berjalan dari Surabaya melewati Solo dan Jogja ke Batavia serta akan terdapat cabang samping [2]. Kendati demikian, usulan tersebut tidak langsung diterima, melainkan mengalami beberapa kali perdebatan. Setelah mengalami perdebatan yang panjang, akhirnya pembangunan jalur kereta api pertama berhasil dilakukan di Desa Kemijen pada Jumat, 17 Juni 1864, oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet Van den Beele. Perusahaan kereta api yang memprakasai pembangunan tersebut yakni *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang dipimpin oleh Ir.J.P de Bordes. Pembangunan jalurnya memiliki jarak 26 km dari Kemijen menuju Desa Tanggung dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada Sabtu, 10 Agustus 1867. *Keberhasilan Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), membangun

jalur kereta api antara Semarang-Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 antara Kota Semarang-Surakarta (110 km) [5]. Selanjutnya pembangunan kereta api gencar dilakukan di wilayah Pulau Jawa lainnya, termasuk Banyuwangi.

Pembangunan jalur rel hingga ke Banyuwangi disebabkan daerah tersebut merupakan penghasil komoditi seperti kopi, gula, dan karet [4]. Pada awal abad 20 *Nederlandsch Indische Spoorwegmaatschappij* (NIS) melaksanakan pembangunan kereta api dari Jember ke Banyuwangi, melewati Kabat dan Rogojampi [7]. Pembangunan kereta api di Banyuwangi juga dilakukan oleh *Staatsspoorwegen* (SS) yang menghubungkan daerah Rogojampi dan Benculuk. Pada masa kini jalur kereta api Rogojampi-Benculuk sudah tidak beroperasi sejak tahun 1976. Walaupun kini sudah tidak beroperasi, tetapi jalur Rogojampi-Benculuk pada masa aktifnya memiliki dampak penting dalam kehidupan masyarakat, baik dalam bidang sosial dan ekonomi. Keberhasilan dari pembangunan jalur kereta api sepertinya berhubungan pada perkembangan ekonomi di suatu wilayah maupun kota di Indonesia. Apalagi sejarah munculnya kereta api erat kaitannya dengan permasalahan ekonomi dalam hal pengangkutan komoditi. Dampak kereta api tidak hanya berkorelasi dalam bidang, tetapi juga bidang sosial. Jalur kereta api memberikan peluang seseorang untuk pergi ke daerah yang jaraknya jauh, sehingga memungkinkan munculnya lonjakan jumlah penduduk. Maka dari itu, permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini yakni dampak jalur Rogojampi-Benculuk terhadap sosial dan ekonomi masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk mencari tahu seberapa besar pengaruh jalur kereta api Rogojampi-Benculuk terhadap sosial dan ekonomi masyarakat pada masa aktifnya jalur tersebut.

II. METODE DAN PROSEDUR

Penelitian ini memerlukan tahapan untuk menjawab permasalahan yang telah dirumuskan. Adapun tahapan dalam penelitian meliputi pengumpulan, pengolahan, dan analisis data. Pengumpulan data dilakukan dengan cara studi pustaka, wawancara, dan observasi. Studi pustaka dilakukan untuk mengumpulkan pustaka seperti jurnal, buku, dan arsip pada Masa Kolonial Belanda yang berkaitan dengan objek penelitian. Observasi dan wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi secara langsung di lapangan. Data yang berhasil dikumpulkan, selanjutnya akan diolah agar tidak terlalu meluas dari fokus penelitian. Setelah pemilahan data, tahapan selanjutnya adalah analisis data. Analisis yang digunakan yakni analisis kualitatif. Menurut Bogdan dan Taylor (1982) menjelaskan bahwa penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati; pendekatannya diarahkan pada latar dan individu secara holistik [1].

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Jalur Kereta Api Rogojampi-Benculuk

Jalur kereta api Rogojampi-Benculuk dibangun mengikuti jalan utama Rogojampi-Benculuk. Jalan ini sudah ada sejak tahun 1898. Rancangan pembangunan kereta api Rogojampi-Benculuk baru dilakukan pada 1913. Bahkan jika diamati pada peta 1913 jalur ini awalnya dirancang hingga ke Grajagan. Karena alasan yang tidak diketahui, rancangan jalur hingga ke Grajagan tidak jadi dibuat. Batas jalurnya hanya jadi dibuat hingga ke Benculuk. Kepala perkeretaapian negara M. H. Damme melakukan pengajuan jalur rel Rogojampi-Benculuk kepada Pemerintah Hindia Belanda pada tanggal 2 Oktober 1918 dengan surat No. 12750/SP. Jalur Rogojampi-Benculuk dibangun dengan jalur sepur standar berukuran 1067 mm. Pemilihan jalur kereta api tersebut bukan tanpa alasan, melainkan diputuskan dengan berbagai pertimbangan. Jalur kereta api standar dianggap lebih baik dibandingkan dengan jalur sepur sempit. Jalur sepur sempit dianggap tidak memiliki keunggulan dan perawatannya yang lebih mahal [3].

Sudah dijelaskan sebelumnya bahwa tahun 1898 sudah adanya jalan Rogojampi-Benculuk. Keberadaan jalan tersebut mengindikasikan bahwa direntangan daerah Rogojampi hingga Benculuk sudah adanya pemukiman. Alasan inilah barangkali dibangunnya jalur Rogojampi-Benculuk untuk memudahkan menjangkau daerah yang berada dalam rentangan jalur tersebut. Selain itu, alasan lain dibangunnya jalur ini kemungkinan ada kaitannya dengan pengangkutan kayu jati. Daerah yang dekat dengan Benculuk, seperti Grajagan memang kaya akan kayu jati. Pengoprasian jalur ini dilakukan melalui dua tahapan. Tahap pertama menghubungkan daerah Rogojampi dengan Srono sepanjang 13 km. Jalur Rogojampi-Srono mulai beroperasi pada 26 Oktober 1921. Setelah itu, tahap kedua menghubungkan daerah Srono dengan Benculuk sepanjang 5 km. Jalur Srono-Benculuk mulai beroperasi pada 1 November 1922 [2]. Jenis kereta yang digunakan yakni kereta trem. Berbeda dengan jenis kereta api, kereta trem hanya dapat mengangkut penumpang dan barang dengan jumlah yang sedikit. Jarak tempuhnya hanya dapat dilakukan dalam jarak yang dekat [6]. Terdapat tiga stasiun utama yang dimiliki jalur ini. Ketiga stasiun utama tersebut yakni Stasiun Rogojampi, Stasiun Srono, dan Stasiun Benculuk. Jenis ketiga stasiun tersebut merupakan jenis halte

Jalur Rogojampi-Benciluk sudah tidak beroperasi sejak tahun 1976. Alasan dinonaktifkannya barangkali berhubungan dengan semakin maraknya transportasi pribadi dan transportasi umum. Banyaknya transportasi yang jauh lebih efisien, yang membuat masyarakat kehilangan minat menggunakan kereta api jalur Rogojampi-Benciluk. Apalagi jarak antara Rogojampi hingga Benciluk terbilang tidak terlalu jauh. Jika menggunakan sepeda motor, waktu yang ditempuh dari Benciluk ke Rogojampi hanya 1 jam. Waktu tempuh yang terbilang tidak terlalu lama dan penggunaan yang jauh lebih efisien membuat masyarakat lebih memilih transportasi pribadi. Selain itu, masyarakat tidak perlu menunggu cukup lama lagi jadwal kereta di stasiun. Apalagi pada 1970-an juga semakin maraknya transportasi umum seperti bis dan taksi. Sepinya penumpang kemungkinan menjadi penyebab dinonaktifkannya jalur Rogojampi-Benciluk.



GAMBAR 1. PETA JALUR ROGOJAMPI-BENCILUK
Sumber: Leiden University Libraries Digital Collection

3.2 Dampak Terhadap Ekonomi dan Sosial Masyarakat

3.2.1 Dampak Ekonomi

Keberhasilan dari pembangunan jalur kereta api berhubungan pada perkembangan ekonomi di suatu wilayah maupun kota di Indonesia khususnya di Pulau Jawa [8]. Sejarah kereta api memang erat kaitannya dalam hal ekonomi. Pengangkutan barang dalam jumlah besar serta jarak tempuh yang cepat mengakibatkan kereta api memberikan manfaat dalam bidang ekonomi yang begitu besar. Selain untuk mengangkut barang, kereta api juga dapat mengangkut penumpang dalam jumlah tergolong banyak. Hal ini mengakibatkan mudahnya seseorang berpindah tempat dari jarak yang jauh. Kemudahan tersebut mengakibatkan jumlah penduduk akan meningkat di sekitar daerah yang dilalui kereta api. Kepadatan penduduk juga akan mendorong tumbuhnya ekonomi suatu daerah. Berdasarkan foto udara tahun 1947, kepadatan penduduk juga dapat dilihat di dekat Stasiun Rogojampi dan Stasiun Benciluk. Kepadatan penduduk di kedua daerah tersebut tentu mengakibatkan permintaan terhadap kebutuhan pokok akan meningkat. Hal ini barangkali akan mendorong pedagang untuk menjual barang dagangannya. Berdasarkan hasil wawancara diperoleh informasi bahwa dahulu jalur kereta api Rogojampi-Benciluk terdapat pedagang yang menggunakan moda transportasi kereta api untuk berjualan ke Srono dan Rogojampi. Menurut Irik (80 Tahun) menjelaskan bahwa mayoritas kebanyakan pengguna atau penumpang kereta api adalah pedagang. Dahulu pedagang yang dari Sukonatar akan menaiki Stasiun Sukonatar untuk berjualan ke Pasar Rogojampi atau Srono. Stasiun Sukonatar merupakan salah satu stasiun penyangga jalur Rogojampi-Benciluk. Kebanyakan pedagang menjualnya ke Pasar Rogojampi, sebab Pasar Srono pada waktu itu masih kecil (Narasumber: Irik/80 thn/3 Juli 2023).

Selain pedagang dari Sukonatar, juga terdapat pedagang dari Wonosobo yang menjual dagangannya ke Pasar Rogojampi. Dahulu di Wonosobo juga terdapat stasiun penyangga, sehingga memudahkan pedagang untuk berpergian ke Pasar Rogojampi. Dagangan yang biasanya dijual yakni sayur-sayuran, hasil tani, dan buah-buahan (Narasumber: Ahmad Fauzi, 3 Juli 2023). Kebanyakan pedagang menjual barang dagangannya ke Pasar Rogojampi, dikarenakan seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa daerah Rogojampi pada tahun 1947 merupakan daerah yang ramai. Selain itu, menurut Siti Jamilah (penumpang kereta api di Stasiun Rogojampi) juga banyak yang pergi ke Pasar Rogojampi untuk membeli bahan mentah, seperti sayuran. Pada masa sekarang, sudah jarang adanya penumpang yang berbelanja ke Pasar Rogojampi. Banyaknya pasar pada masa sekarang menjadi faktor penyebabnya (Narasumber: Siti Jamilah, 12 Juli 2023). Jalur kereta api Rogojampi-Benciluk sangat memberikan manfaat dalam bidang ekonomi pada desa yang berada di rentangan jalur kereta api ini. Pedagang sangat diuntungkan dengan jalur ini, sebab dapat menjual dagangannya ke tempat yang lebih ramai seperti Rogojampi, Srono, atau mungkin Benciluk. Selain itu, ketiga daerah

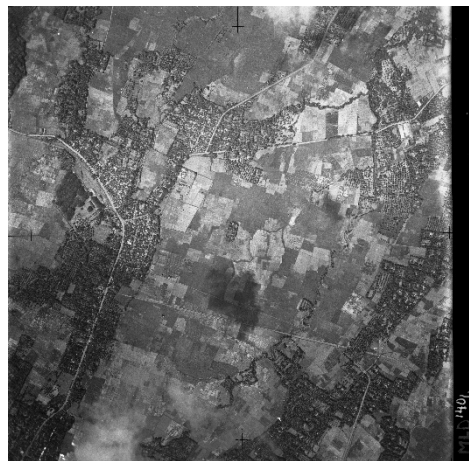
tersebut sudah tentu terjadinya peningkatan dalam bidang ekonomi, terutama daerah Rogojampi. Manfaat dalam bidang ekonomi tidak hanya dirasakan oleh pedagang komoditi, tetapi juga Perusahaan Jati. Jauh pada Masa Kolonial Belanda terdapat rencana kontrak Perusahaan Jati dengan *Staatsspoorwegen* (SS). Kontrak tersebut dibuat karena dianggap dapat mengangkut kayu dalam jumlah besar. Berita tersebut terdapat dalam koran *De Indische Courant* (Koran Hindia) terbitan tanggal 9 Oktober 1933, dengan judul berita “Perusahaan Jati (*Djati-Bedrijf*)”. Berdasarkan peta persebaran pohon jati tahun 1891, daerah yang dekat dengan Benculuk, seperti Grajagan memang memiliki sumber hutan pohon jati. Tempat penimbunan kayu (TPK) berlokasi bersebelahan dengan Kawasan Stasiun Benculuk. Pada masa sekarang tempat tersebut beralih fungsi menjadi tempat wisata dan beberapa tinggalan patok rel masih dapat ditemui tempat tersebut.

3.2.2 Dampak Sosial

Pengaruh jalur Rogojampi-Benculuk terhadap dampak sosial akan dilihat dari segi seberapa besar mempengaruhi



GAMBAR 2. FOTO UDARA DAERAH ROGOJAMPI
Sumber: Leiden University Libraries Digital Collection



GAMBAR 3. FOTO UDARA DAERAH BENCULUK
Sumber: Leiden University Libraries Digital Collection

kehidupan sosial masyarakat. Sebelum adanya jalur kereta api Rogojampi-Benculuk, tepatnya pada 1898 sudah ada jalan yang menghubungkan daerah Rogojampi dan Benculuk. Masyarakat pada masa itu untuk berpergian ke beberapa daerah cenderung menggunakan transportasi tradisional, seperti cikar. Kemungkinan, mobilitas penduduk sangat jarang terjadi. Kemunculan jalur kereta api Rogojampi-Benculuk pada tahun 1922, mendorong terjadinya mobilitas. Penduduk desa di rentangan jalur Rogojampi-Benculuk dapat dengan mudah mengakses daerah yang awalnya sangat

jauh untuk dijangkau. Koran *De Sumatra Post* terbitan 16 November 1927 dalam beritanya yang berjudul “Dari Jawa Timur (*Uits Java’s Oosthoek*)”. Memberitakan adanya pendatang yang kebanyakan dari Jawa Tengah yang berusaha menetap di Banyuwangi Selatan. Mereka menggunakan kereta api dari Rogojampi dan berhenti di Stasiun Benculuk. Selanjutnya pendatang tersebut melanjutkan perjalanan dengan berjalan kaki. Berita tersebut menunjukkan bahwa jalur kereta api Rogojampi-Benculuk memberikan dampak sosial berupa meningkatnya jumlah penduduk di suatu daerah. Apalagi foto udara tahun 1947 memperlihatkan adanya kepadatan penduduk di daerah Rogojampi dan Benculuk. Adanya jalur kereta api ini memungkinkan pada masa itu terjadi peningkatan pertumbuhan penduduk di kedua daerah tersebut. Dampak lainnya dari jalur kereta api Rogojampi-Benculuk terhadap kehidupan sosial masyarakat yakni ketersediaan fasilitas siswa untuk pergi ke sekolah yang jaraknya jauh. Pada tahun 1963 banyak pelajar SMP memanfaatkan Stasiun Wonosobo untuk menuju SMP Negeri Banyuwangi (saat ini SMPN 1 Banyuwangi) yang terletak di Kota Banyuwangi (Narasumber: Besuki, 12 Juli 2023). Stasiun Wonosobo merupakan salah satu stasiun penyanga jalur Rogojampi-Benculuk.

IV. KESIMPULAN

Jalur Rogojampi-Benculuk beroperasi melalui dua tahapan. Tahapan pertama mulai beroperasi pada 26 Oktober 1921 yang menghubungkan antara daerah Rogojampi dengan Srono sepanjang 13 km. Selanjutnya, tahap kedua mulai beroperasi pada 1 November 1922 sepanjang 5 km. Jalur ini memiliki tiga stasiun utama yakni Stasiun Rogojampi, Stasiun Srono, dan Stasiun Benculuk, sebagai sarana transportasi yang dapat menempuh daerah yang jauh dengan waktu yang singkat serta dapat menampung penumpang dan barang dengan jumlah yang banyak. Jalur kereta api Rogojampi-Benculuk tentu sangat berdampak terhadap kehidupan masyarakat desa yang berada di rentangan jalur ini. Dampak yang sangat terasa adalah dalam bidang ekonomi dan sosial. Adanya jalur ini sangat berdampak meningkatnya kegiatan jual-beli. Masyarakat desa di rentangan jalur ini dapat dengan mudah berbelanja di pasar besar, seperti Rogojampi. Begitu juga sebaliknya, pedagang dapat dengan mudah menjual barang dagangannya di daerah ramai, seperti Benculuk, Srono, dan Rogojampi. Berdasarkan hasil wawancara, terdapat banyak yang pergi ke Pasar Rogojampi dengan menggunakan transportasi kereta api untuk berjualan. Sedangkan, dampak sosial yang dapat dirasakan adalah mudahnya seseorang berpindah tempat. Hal ini mengakibatkan beberapa daerah di dekat jalur kereta api Rogojampi-Benculuk terjadi peningkatan jumlah penduduk. Bertambahnya jumlah penduduk dikarenakan adanya pendatang yang menggunakan kereta tercatat dalam berita di Koran *De Sumatra Post* terbitan 16 November 1927. Berita tersebut berjudul “Dari Jawa Timur (*Uits Java’s Oosthoek*)”. Dampak sosial lainnya yang dapat dirasakan, yakni fasilitas kereta api Rogojampi-Benculuk sangat bermanfaat bagi pelajar. Berdasarkan informasi dari narasumber, dahulu pada tahun 1963 banyak pelajar menggunakan kereta api dari Stasiun Wonosobo untuk pergi ke sekolah yang letaknya di Banyuwangi Kota.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kami ucapkan kepada Rektor dan LPPM Universitas Udayana yang telah mendanai penelitian ini. Terima juga kepada Dekan FIB Unud dan Koordinator Program Studi Arkeologi yang telah memudahkan dalam penelitian. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada mitra yang membantu kami selama penelitian di lapangan serta narasumber yang senantiasa membantu dalam hal memberikan informasi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Abdussamad, Zuchri. 2021. *Metode Penelitian Kualitatif*. Makasar: CV. Syakir Media Press
- [2] Reitsma, S. A. 1928. *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-enTramwegen*. Weltvreden.: G. Kool.
- [3] _____ 1947. *Een En Ander Over Spoorwijdien, Meer In Het Bijzonder Over De Toepassing Van “Smalle” Spoorwijdien In Nederlandsch-Indië. Spoor- En Tramwegen 20*.
- [4] Sasmita, Nurhadi. 2019. Menjadi Kota Definitif: Jember Abad 19-20. *Historia*, 1 (2), 116-137.
- [5] Tim Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia. 2015. *Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia*. Arsip Nasional Republik Indonesia.
- [6] Tim Telaga Bakti Nusantara. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Bandung: Angkasa.
- [7] Wibowo, Bayu Ari. 2023. *Sejarah Blambangan: Prespektif Arkeologi*. Banyuwangi: Perkumpulan Acarya Hindu Nusantara.
- [8] Wihardyanto, Dimas & Ikaputra. 2019. *Pembangunan Permukiman Kolonial Belanda di Jawa: Sebuah Tinjauan Literatur*.

Koran Belanda:

De Indische Courant. 9 Oktober 1933. Djati-Bedrijf. Hal 14.

De Sumatra Post. 16 November 1927. Uits Java’s Oosthoek (Van Onzen Correspondent.). Hal 1