

# Jalur Kereta Api Rogojampi – Benculuk sebagai Bukti Adanya Globalisasi dan Imperialisme Budaya Transportasi Awal Abad XX di Banyuwangi

Rochtri Agung Bawono  
Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Udayana  
[agung\\_bawono@unud.ac.id](mailto:agung_bawono@unud.ac.id)

Ni Ketut Puji Astiti Laksmi  
Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Udayana  
[astiti\\_laksmi@unud.ac.id](mailto:astiti_laksmi@unud.ac.id)

## Abstrak

Kemajuan teknologi dan kebutuhan transportasi yang cepat akan memicu adanya perubahan dan pembangunan. Salah satunya yaitu pemanfaatan kereta api di Pulau Jawa. Pembangunan jalur kereta api pertama di Pulau Jawa terjadi pada 1864 yang menghubungkan Kota Semarang ke *Vorstenlanden* (Solo-Jogja). Peristiwa tersebut akhirnya memicu terjadinya pembangunan jalur-jalur kereta lain di berbagai kota baik yang dibiayai oleh Pemerintah Hindia Belanda maupun swasta. Artikel ini bertujuan mengungkapkan proses munculnya budaya transportasi baru di Banyuwangi akibat pengaruh globalisasi dan imperialisme terutama berdasarkan bukti-bukti arkeologi yang ditemukan. Metode penelitian yang digunakan yaitu pengumpulan data meliputi observasi, wawancara, dan studi Pustaka, sedangkan metode pengolahan data yang digunakan adalah analisis kualitatif dengan pendekatan *historical archaeology*. Berdasarkan data arkeologi dan sejarah, diperoleh simpulan bahwa jalur kereta api Rogojampi-Benculuk dibangun oleh *Staatsspoorwegen Oosterlijen* dalam 2 tahap yaitu jalur Rogojampi ke Srono pada 1921 dan jalur Srono ke Benculuk dilanjutkan pada 1922. Terbukti bahwa masifnya perkembangan teknologi berdampak positif terhadap kemajuan suatu wilayah dengan tujuan pembangunan berdasarkan karakter wilayahnya. Pengaruh globalisasi dan imperialisme tersebut turut mengubah cara pandang masyarakat terhadap sarana transportasi yang sebelumnya memanfaatkan kereta kuda atau pedati menjadi kereta api yang digerakkan oleh mesin. Adanya sarana jalur tersebut juga turut mengubah budaya transportasi dan mulai memanfaatkannya sebagai salah satu alternatif dalam bepergian.

**Kata Kunci:** *Kereta Api, Transportasi, Globalisasi, Imperialisasi*

## Abstract

Technological advances and the need for fast transportation will trigger changes and development. One of them is the use of trains in Java. The construction of the first railway line in Java occurred in 1864 which connected Semarang to *Vorstenlanden* (Solo-Jogja). This event eventually triggered the construction of other train lines in various cities, both financed by the Dutch East Indies Government and the private sector. This article aims to reveal the process of the presence of a new transportation culture in Banyuwangi due to the influence of globalization and imperialism based on archaeological evidence. The research method used is data collection including observation, interviews, and literature studies, while the data processing method used is qualitative analysis with a historical archaeology approach. Based on archaeological and historical data, it is concluded that the Rogojampi-Benculuk railway was built by *Staatsspoorwegen Oosterlijen* in 2 stages, the first Rogojampi to Srono in 1921 and the

second Srono to Benculuk continued in 1922. It is evident that the massive development of technology has a positive impact on the progress of a region with development goals based on the character of the region. The influence of globalization and imperialism has also changed people's perspective on transportation facilities, which previously used horse-drawn carriages or pedestrians to become trains driven by machines. The existence of these means of passage also changed the culture of transportation and began to use it as an alternative in traveling.

**Keywords:** *Railway, Transportation, Globalization, Imperialism*

## 1. Pendahuluan

Kemajuan teknologi dan kebutuhan akan sumberdaya menyebabkan terjadinya perubahan. Meningkatkannya perkembangan teknologi terjadi pada masa revolusi industri. Teknologi pada masa itu digunakan untuk memudahkan proses produksi. Persaingan dagang dan adanya keinginan meluaskan kekuasaan pada abad XVIII menyebabkan munculnya imperialisme.

Istilah *imperialisme* merupakan serapan bahasa latin, imperium yang berarti perintah. Kemudian arti ini berubah menjadi hak memerintah atau kekuasaan memerintah. Perubahan arti terus terjadi, berubah menjadi daerah dimana kekuasaan memerintah itu dilakukan. Akhirnya imperialisme bukan hanya menguasai daerah tersebut tetapi turut memajukan dan mengembangkan wilayah tersebut. (Kartodirjo, 1999:8; Miftakhuddin, 2019: 55-57).

Indonesia menjadi salah satu wilayah yang terkena dampak imperialisme bangsa Barat dengan menguasai tanah dan melakukan eksploitasi sumberdaya terutama bangsa Belanda. Kedatangan awal bangsa Belanda didasari atas keinginan pencarian sumber rempah tetapi tergiur untuk menguasai karena adanya potensi kekayaan alam yang melimpah. Setelah lama berkuasa maka dikembangkan perkebunan di berbagai daerah dengan komoditi utama berupa tebu, teh, kopi, cengkeh, kina, karet, kayu manis, kakao, tembakau, dan kayu jati. Demi memudahkan dalam proses melakukan ekspor hasil bumi tersebut akhirnya dibangun sarana transportasi jalan raya yang baik dan pelabuhan untuk bersandarnya kapal-kapal besar. Sarana transportasi darat berupa gerobak ternyata tidak memaksimalkan pengangkutan dan waktu tempuhnya, ketika muncul teknologi baru berupa kereta api bermesin uap maka Kolonial Belanda mulai tertarik untuk menerapkan di Pulau Jawa dan pulau lainnya.

Sejarah munculnya kereta api di Indonesia salah satunya karena adanya permasalahan tersendatnya pengangkutan bahan-bahan komoditi sehingga terjadi pembusukan di Gudang. Hal utamanya adalah keterbatasan sarana angkutan gerobak pada waktu itu. Pada masa-masa sulit tersebut akhirnya muncul rencana pembangunan

kereta api sebagai sebuah solusi. Usulan pembangunan kereta api pertama kali diajukan oleh Direktur Teknik, Kolonel JHR. C. Van Der Wijck dalam sebuah 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 (Reitsma, 1928: 7).

Pembangunan kereta api akhirnya dilakukan pada Jumat 17 Juni 1864 di Desa Kemijen, 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 Maatschapij (NISM)* yang merupakan perusahaan kereta api swasta. Pembangunan jalurnya memiliki jarak 26 km dari Kemijen menuju Desa Tanggung dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867. Keberhasilan *NISM* membangun jalur kereta api tersebut akhirnya diperpanjang menuju Surakarta pada 10 Februari 1870 sejauh 110 km (Tim Sumber Arsip Perkeretaapian Indonesia, 2015: 9). Peristiwa tersebut akhirnya memicu munculnya jalur kereta api di berbagai wilayah di Indonesia, termasuk daerah Pulau Jawa lainnya salah satunya Banyuwangi.

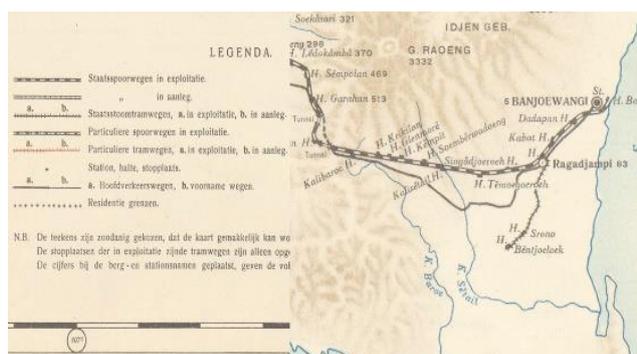
Keberadaan hasil komoditi di Banyuwangi yang melimpah dan kebutuhan akan sarana transportasi yang maju dan sejajar dengan daerah lain maka dibuatlah juga jalur kereta api Rogojampi-Benciluk pada Masa Kolonial Belanda. Jalur tersebut sebagai indikasi adanya bukti globalisasi dan imperialisme budaya transportasi di Banyuwangi pada awal abad XX. Berdasarkan uraian tersebut, maka artikel ini bertujuan mengungkapkan proses munculnya budaya transportasi baru di Banyuwangi akibat pengaruh globalisasi dan imperialisme terutama berdasarkan bukti-bukti arkeologi yang ditemukan.

## 2. Metode

Proses pengumpulan data pada penelitian ini meliputi observasi, wawancara, dan studi pustaka. Observasi dan wawancara dilakukan untuk mendapatkan data primer di lapangan. Studi pustaka dilakukan untuk mendapatkan atau membandingkan data dari beberapa sumber literatur seperti jurnal, buku, dan artikel. Selanjutnya, data yang telah berhasil dikumpulkan akan diolah menggunakan analisis kualitatif dengan pendekatan *historical archeology*. Analisis kualitatif dengan pendekatan arkeologi sejarah bertujuan untuk merekonstruksi fakta-fakta masa lalu dengan menggunakan sumber-sumber yang tersedia seperti dokumen, artefak, dan laporan verbal pelaku atau

saksi sejarah. Penelitian ini dilakukan secara sistematis dan kritis untuk menghasilkan deskripsi dan penafsiran yang tepat dan benar tentang peristiwa-peristiwa tersebut.

Penelitian ini menggunakan Teori Relasi Kekuasaan untuk dijadikan sebagai acuan dalam analisis data. Menurut Michel Foucault, Teori Relasi Kekuasaan merupakan pandangan tentang kekuasaan yang berbeda dari pandangan umum, kekuasaan merupakan istilah yang digunakan untuk menyebut situasi strategis kompleks dalam masyarakat. Kekuasaan sebagai suatu dimensi dari relasi, dijelaskan bahwa dimana ada relasi, di situ ada kekuasaan (Kamahi, 2017:129-131). Berdasarkan dari teori tersebut, artikel ini mencari hubungan institusi yang struktur yang berdampak terhadap adanya jalur kereta Rogojampi-Benculuk sehingga dapat menjadi bukti adanya globalisasi dan imperialisme budaya transportasi pada awal abad ke-20 di Banyuwangi.



Gambar 1. Peta Jalur Rogojampi-Benculuk (Leiden University Libraries Digital Collection)

### 3. Hasil

Sejarah keberadaan jalur Rogojampi-Benculuk mulai dirancang pada tahun 1913. Berdasarkan peta tahun 1913 jalur ini awalnya dirancang hingga ke Grajagan tetapi alasan yang tidak diketahui, rancangan jalur hingga ke Grajagan tidak jadi dibuat. Batas jalurnya hanya dibuat hingga ke Benculuk. Jalur Rogojampi-Benculuk mulai beroperasi melalui dua tahapan. Tahap pertama Rogojampi-Srono sepanjang 13 km, mulai beroperasi pada tanggal 26 Oktober 1921. Tahap kedua Srono-Benculuk sepanjang 5 km, mulai beroperasi pada tanggal 1 November 1922 (Reitsma, 1928:72). Terdapat tiga stasiun utama yang dimiliki jalur Rogojampi-Benculuk yaitu Stasiun Rogojampi, Stasiun Srono, dan Stasiun Benculuk. Walaupun jalur Rogojampi-Benculuk sudah dinonaktifkan pada tahun 1976. Keberadaan stasiun tersebut hingga kini masih dapat ditemui, bahkan Stasiun Rogojampi masih berfungsi. Rel dan

jembatan juga masih dapat ditemui walaupun dalam keadaan yang sudah tidak terawat.

### 3.1. Stasiun Rogojampi

Bangunan Stasiun Rogojampi memiliki bentuk persegi panjang. Orientasi panjang bangunan barat daya-timur laur fasad menghadap ke arah tenggara. Bangunan berbahan beton dengan dilapisi semen bercat putih dan biru. Pada bagian dalam stasiun, hanya dicat berwarna putih. Pintu dan kusen jendela dicat berwarna biru. Pada bagian depan sisi timur laut, terdapat gevel dengan bentuk atap segitiga. Gevel tersebut memiliki atap yang lebih tinggi. Bagian bawah gevel terdapat jendela berjenis kreyyak, yang memiliki lubang udara di atasnya. Adanya gevel dan jendela kreyyak menjadikannya ciri khas dari stasiun Rogojampi.



Gambar 2. Stasiun Rogojampi Tampak Tenggara

### 3.2. Stasiun Srono

Bekas bangunan Stasiun Srono berbentuk persegi panjang. Orientasi panjang bangunan timur laut-barat daya. Material atap bagian luar berupa seng, sedangkan material atap bagian dalam berupa anyaman rotan. Bahan bangunannya beton dilapisi semen yang difinisihing dengan warna putih. Ukuran bangunan dengan panjang 790 cm, lebar 478 cm, dan tinggi 361 cm. Bagian dalam bangunan ini terdapat pintu asli ketika Stasiun Srono masih berfungsi. Pintu tersebut berukuran lebar 106 cm, tinggi 240 cm, dan tebal 5 cm, sedangkan lubang pintunya berukuran tinggi 229 cm, lebar 193 cm, dan tebal 32 cm. Di atas pintu terdapat besi rel pintu berukuran panjang 460 cm dan tebal 6 cm.



Gambar 3. Pintu Bagian Dalam Stasiun Srono

### 3.3. Stasiun Benculuk

Bekas Stasiun Benculuk berbentuk persegi panjang. Orientasi bangunan timur laut-barat daya dan memiliki arah hadap ke tenggara. Berbahan beton dengan dilapisi semen yang dicat menggunakan warna putih. Material atap bangunan ini yakni seng. Saat ini difungsikan sebagai gudang. Selain keberadaan stasiun, di kawasan ini juga ditemui beberapa tinggalan fasilitas pendukung lainnya yaitu ruangan kondektur, depo lokomotif, plang penunjuk arah, dan menara air. Kondisi bangunan dan tinggalan lainnya kurang terawat dan terancam rusak.



Gambar 4. Tampak Depan Stasiun Lama Benculuk

## 4. Pembahasan

Sejarah munculnya kereta api di Pulau Jawa berawal dari kesulitan dalam pengangkutan komoditi, sehingga muncul gagasan untuk membangun kereta api yang diusulkan oleh Van Der Wijk. Selama proses pengusulan tersebut terjadinya perdebatan yang panjang. Selama proses perdebatan berlangsung terjadinya interaksi antarpenguasa. Interaksi yang berlangsung antar penguasa ini akhirnya terjadi relasi kuasa. Menurut Foucault dalam salah satu dari lima proposisinya mengenai kekuasaan,

menyatakan bahwa relasi kekuasaan bukanlah relasi struktural hirarkhis yang mengandaikan ada yang menguasai dan yang dikuasai. Kekuasaan itu dimiliki oleh seorang individu tertentu dalam struktur hirarki relasi kekuasaan (Kamahi, 2017: 119-120).

Relasi antar penguasa mengenai dibangunnya jalur kereta api terjadi pada Jumat, 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet Van den Beele di Kemijen. Hal ini juga tidak jauh berbeda dengan awal Pembangunan jalur kereta api di Banyuwangi khususnya jalur Rogojampi-Benculuk yang berawal dari adanya interaksi penguasa. Pengajuan jalur rel Rogojampi-Benculuk diajukan oleh Kepala Perkeretaapian Negara (*Staatsspoorwegen*) M. H. Damme kepada Pemerintahan Hindia Belanda pada 2 Oktober 1918 dengan surat No. 12750/SP. M. H. Damme meminta izin dibangunnya jalur Rogojampi-Benculuk dengan menggunakan jalur kereta api berukuran 1067 mm (Reitsma, 1947: 326). Pengajuan dan izin yang dilakukan oleh M. H. Damme menunjukkan adanya relasi penguasa antara pihak perusahaan kereta api dengan Pemerintah Hindia Belanda. Bentuk dari adanya relasi kuasa tersebut akhirnya memunculkan jalur Rogojampi-Benculuk yang tercermin dari adanya jalur, stasiun, dan jembatan. Tinggalan jalur, stasiun, dan jembatan hingga kini masih dapat dijumpai.

Adanya relasi kuasa berakibat pada adanya pengaruh globalisasi dan imperialisme budaya transportasi di Banyuwangi pada awal abad XX. Terbukti bahwa imperialisme telah memasukkan unsur perkembangan teknologi untuk kemajuan wilayah kekuasaannya dengan tujuan pembangunan berdasarkan karakter wilayahnya yang kaya akan sumberdaya perkebunan dan hutan.

Akhirnya, globalisasi dan imperialisme mengakibatkan berubahnya cara pandang masyarakat mengenai transportasi, yang awalnya hanya berupa gerobak hewan, seperti pedati dan cikar (gerobak yang ditarik oleh sapi). Setelah adanya transportasi kereta api Rogojampi-Benculuk mengubah pandangan masyarakat, mengenai adanya transportasi yang dapat digerakkan oleh mesin. Keberadaan kereta api Rogojampi-Benculuk memberikan pengetahuan baru bagi masyarakat terkait transportasi. Keberadaan kereta api juga turut dalam mengubah budaya transportasi di Banyuwangi, khususnya daerah di rentangan jalur Rogojampi-Benculuk. Masyarakat yang awalnya berjalan kaki atau menggunakan transportasi tradisional tentunya lebih memilih menggunakan kereta api karena lebih efisien digunakan untuk berpergerian ke

daerah yang jaraknya jauh dan dapat mengangkut barang dalam jumlah banyak. Revolusi transportasi sudah terjadi karena adanya jalur kereta api di Banyuwangi sebagai hasil pengaruh globalisasi dan imperialisme pada awal abad XX.

## 5. Kesimpulan

Jalur Kereta Api Rogojampi-Benciluk dibangun dalam 2 tahap yaitu Rogojampi-Srono pada 1921 dan Srono-Benciluk pada 1922. Jejak dan tinggalan jalur kereta api tersebut masih dapat ditemui keberadaannya walaupun sebagian besar tinggalannya tidak terawat dan rusak. Terdapat 3 stasiun utama yaitu Stasiun Rogojampi yang masih beroperasi sampai sekarang, Stasiun Srono dan Stasiun Benciluk yang statusnya sudah tidak digunakan lagi. Pembangunan jalur kereta api Rogojampi-Benciluk berawal dari adanya relasi kuasa dan akhirnya mengubah sudut pandang masyarakat mengenal transportasi dari transportasi tradisional menjadi modern yang digerakkan oleh mesin. Adanya transportasi baru ini merupakan dampak globalisasi dan imperialisme di Nusantara khususnya Banyuwangi sehingga masyarakat memanfaatkannya karena efisien dan efektif untuk berpergian ke tempat yang jauh.

## 6. Daftar Pustaka

- Kamahi, U. (2017). Teori Kekuasaan Michel Foucault: Tantangan Bagi Sosiologi Politik. *Jurnal Al-Khitabah*, 3(1): hlm. 117-133.
- Kartodirdjo, S. (1999). *Ideologi dan Teknologi dalam Pembangunan Bangsa: Eksploitasi Dimensi Historis dan Sosio-kultural*. Yogyakarta: Pabelan Jayakarta.
- Miftakhuddin. (2019). *Kolonialisme: Eksploitasi dan Pembangunan Menuju Hegemoni*. Yogyakarta: CV Jejak.
- Reitsma, S. A. (1928). *Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor-en Tramwegen*. Weltvreden: G. Kool.
- \_\_\_\_\_ (1947). *Een En Ander Over Spoorwijdten, Meer In Het Bijzonder Over De Toepassing Van “Smalle” Spoorwijdten In Nederlandsch-Indië. Spoor- En Tramwegen 20*.
- Tim Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia. (2015). *Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian di Indonesia*. Arsip Nasional Republik Indonesia.