

History of the Kabat-Meneng Banyuwangi Railroad Line from 1985 to 2001

Ghoziyah Ilza Rona Afcarina¹, Akhmad Ryan Pratama², Sumarjono³, Kayan Swastika⁴, Mohamad Na'im⁵, Robit Nurul Jamil⁶, Gusti Ngurah Ary Kesuma Puja⁷

¹²³⁴⁵⁶⁷Pendidikan Sejarah, Universitas Jember

Email: ilzaronaa11@gmail.com

Abstract

This study discusses the construction process of the Kabat-Meneng Banyuwangi railway line in 1985-2001. The main problem of this study is how is the background and process of the construction of the Kabat-Meneng Banyuwangi railway line?

The problem is discussed through an in-depth study of the railway construction process based on written and oral sources. In this study, most sources come from newspaper archives, reports of the central statistics agency, and archives. The method used is the historical research method, which has five steps of research: topic selection, source collection, verification, interpretation, and writing.

The conclusion that can be drawn from this study is that the construction of the Kabat-Meneng railway line is a long process motivated by the interests of fertilizer distribution in the Banyuwangi area. In addition, the transportation of export and import commodities to the port of Banyuwangi is getting smoother so that many industries also use train services.

Trains not only play a role in passenger transportation, but also play a role in the transportation of large quantities of goods. So this is what makes the train a popular transportation for the community. The construction of railroad lines and infrastructure is not just built immediately. But there is a purpose for building a railroad line. Especially in Banyuwangi, the Kabat-Meneng railway line was built

because there is a need for transportation for the transportation of fertilizers which will be channeled to the port of Banyuwangi for export.

Kata Kunci: Railroad, Kabat, Meneng, Banyuwangi

PENDAHULUAN

Transportasi dibagi menjadi 3 yaitu transportasi darat, laut, dan udara (Andriansyah, 2015). Jenis transportasi tersebut digunakan untuk memudahkan manusia dalam pengangkutan barang maupun penumpang. Selain itu adanya transportasi ini dapat memudahkan suatu wilayah untuk dijangkau oleh pihak luar. Mudah-mudahan suatu daerah dihubungkan ke daerah lain ini merupakan salah satu faktor adanya transportasi. Transportasi memiliki peranan yang sangat penting bagi kehidupan manusia dari dulu hingga dewasa ini. Contohnya saja pada proses pendistribusian pupuk. Ketika terdapat hambatan pada transportasi maka kegiatan pendistribusian pupuk juga akan terhambat. Hal ini secara tidak langsung juga mengakibatkan hasil produksi padi kurang maksimal.

Produsen pupuk memanfaatkan transportasi guna menyalurkan pupuk ke tiap daerah yang membutuhkan. Contohnya saja dengan cara menggunakan kapal laut dan kereta api. Penyaluran ini berasal dari pabrik menuju ke pelabuhan besar yang biasanya terdapat di Provinsi. Produsen pupuk menggunakan jasa angkut kereta api untuk menyalurkan pupuk dari pelabuhan menuju ke daerah distribusi. Bahkan tidak hanya pupuk saja, namun juga barang-barang yang lain seperti semen (BPS, 1985). Maka dapat dilihat bahwa kereta api merupakan salah satu transportasi yang semakin merajalela hingga saat ini khususnya di daerah Banyuwangi.

Angkutan kereta api di Banyuwangi ini salah satunya digunakan untuk mengangkut barang. Barang yang diangkut berupa pupuk. Proses pendistribusian pupuk ke daerah Banyuwangi menggunakan moda transportasi kereta api. Proses pendistribusian pupuk ke daerah Banyuwangi ini berasal dari Pelabuhan Surabaya (Kompas, 17 Oktober 1973). Produsen pupuk tidak mengirim langsung ke Banyuwangi dikarenakan Banyuwangi belum terdapat unit pengantongan pupuk.

Proses pendistribusian pupuk semakin penting dikarenakan pemerintah berupaya untuk menaikkan hasil produksi padi. Proses pendistribusian pupuk ini menggunakan bantuan alat transportasi salah satunya adalah kereta api. Sehingga pada tahun 1978 PT. Pusri melakukan kerjasama dengan PJKA (Kompas, 28 Oktober 1978). Kerjasama ini digunakan untuk pengangkutan pupuk dengan menggunakan gerbong kereta api. Proses pengangkutan pupuk dengan kereta api

ini berasal dari unit pengantongan / lini II menuju ke gudang penyimpanan yang terletak di Kabupaten (lini III).

Pendistribusian pupuk dari Surabaya ke Banyuwangi menggunakan moda transportasi kereta api. Tujuan akhir kereta api di Banyuwangi adalah Stasiun Banyuwangi. Sehingga pupuk yang diangkut dengan menggunakan kereta api ini berhenti di Stasiun Banyuwangi. Selain itu pupuk juga diekspor melalui pelabuhan Banyuwangi yang terletak dekat dengan Stasiun Banyuwangi (Wawancara Bapak Sadi, 2022). Sehingga moda transportasi kereta api dapat mempermudah proses ekspor dan impor barang khususnya di Banyuwangi.

Pada tahun 1973 kegiatan ekspor impor yang ada di Pelabuhan Banyuwangi dipindah ke Pelabuhan Meneng (Kompas, 10 November 1973). Pelabuhan Meneng ini terletak di Kecamatan Kalipuro. Jarak antara Pelabuhan Banyuwangi dengan Pelabuhan Meneng sekitar 14 KM. Sehingga barang angkutan kereta api yang diangkut menggunakan kereta api harus diangkut kembali dengan menggunakan truk untuk sampai ke Pelabuhan Meneng.

Berdasarkan latar belakang diatas, permasalahan yang akan dikaji adalah: (1) Bagaimana latar belakang pembangunan jalur kereta api Kabat-Meneng ?; (2) Bagaimana proses persiapan dan pembangunan Jalur kereta api Kabat-Meneng tahun 1985-2001?

METODE PENELITIAN

Dalam hal ini peneliti menggunakan metode sejarah yang disampaikan oleh Kuntowijoyo (2013) dimana terdapat lima langkah dalam penelitian sejarah, yaitu: (1) pemilihan topik, (2) pengumpulan sumber, (3) verifikasi, (4) interpretasi, dan (5) penulisan/penyajian.

Pemilihan topik dipilih berdasarkan kedekatan emosional dan kedekatan intelektual. Peneliti kemudian melakukan studi pendahuluan dengan membaca dan mengkaji sumber yang berkaitan dengan jalur kereta api Kabat-Meneng. Langkah kedua yaitu pengumpulan sumber. Sumber yang akan digunakan adalah sumber primer dan sumber sekunder. Pada tahap ini dilakukan di beberapa lokasi seperti kantor arsip Jawa Timur, Perpustakaan Universitas Stikosa AWS Surabaya, Dinas Perhubungan Banyuwangi, DAOP IX Jember, Stasiun Ketapang, kearsipan

Banyuwangi, dan mengunjungi website badan pusat statistik. Langkah ketiga yaitu kritik sumber (verifikasi), Pada tahap ini penulis melakukan kritik ekstern pada data yang didapatkan. Data dari badan pusat stastistik dilakukan kritik ekstern dengan cara melihat ketikan dari data tersebut yang tulisannya sudah terlihat agak usang namun masih bisa dibaca. Data yang didapatkan dari universitas Stikosa AWS Surabaya cara melakukan kritik ekstern yaitu dengan cara melihat bahan yang digunakan. Data yang didapatkan tersebut berupa surat kabar, warna kertas yang digunakan sudah menguning dan terkadang mudah robek, selain itu beberapa tulisan juga ada yang pudar. Langkah keempat yaitu interpretasi, peneliti berusaha merangkai fakta-fakta yang telah ditemukan dan menyusun secara kronologis. Peneliti menggabungkan fakta-fakta hasil wawancara dengan sumber-sumber yang lain. Langkah kelima yaitu penulisan/penyajian, peneliti menyusun fakta-fakta yang telah ditemukan dan menyusunnya secara kronologis dan sistematis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Latar Belakang Historis Pembangunan Jalur Kabat-Meneng Revolusi Hijau dan Peningkatan Permintaan Pupuk

Jawa Timur memiliki kontribusi yang cukup besar dalam mengubah ekonomi Indonesia sejak tahun 1967. Keberhasilan Jawa Timur dapat dilihat dari penerapan teknologi revolusi hijau di sawah pada masa orde baru. Kenaikan produksi padi dikarenakan terdapat upaya yang dilakukan pemerintah. Upaya tersebut dilakukan dengan cara menggunakan bibit unggul, suplai pupuk yang besar, dan perbaikan irigasi. Pupuk yang diberikan oleh petani Jawa Timur biasanya berjenis urea. Urea merupakan salah satu pupuk bersubsidi. Pupuk yang diberikan pada padi dapat merangsang peningkatan produksi beras yang ada di Jawa Timur. Dapat dikatakan bahwa peningkatan produksi beras di Jawa Timur khususnya Banyuwangi tidak terlepas dari penggunaan pupuk kimia.

Pada tahun 1980 an Banyuwangi juga ikut menerapkan program untuk perbaikan pertanian dan memperbaiki hasil produksi padi. Program tersebut mengakibatkan para petani Banyuwangi membutuhkan lebih banyak pasokan pupuk daripada sebelumnya (BPS, 1983). Kondisi ini berdampak pada permintaan

pupuk yang tinggi. Di Banyuwangi sendiri dengan jumlah permintaan pupuk yang tidak sedikit. Pada tahun 1970 an masih belum terdapat unit pengantongan pupuk. UPP menjadi salah satu bagian yang penting untuk proses penyaluran agar lebih cepat dalam proses distribusi. Sehingga Banyuwangi harus mendatangkan pupuk dari UPP yang ada di Surabaya dengan menggunakan kereta api. Proses distribusi pupuk ini selesai dalam kurun waktu 12 hari (Kompas, 17 Oktober 1973). Maka proses pendistribusian pupuk di Banyuwangi lebih lama 12 hari.

Maka pada tahun 1980an Banyuwangi merancang pembangunan UPP untuk memenuhi kebutuhan pupuk yang semakin tinggi di wilayah Banyuwangi. Pembangunan ini terletak di Ketapang Banyuwangi. Pembangunan UPP terletak di Ketapang dikarenakan dekat dengan Pelabuhan Meneng (Pusri, 2003). Sebab pelabuhan Meneng digunakan sebagai aktivitas ekspor dan impor barang. Sehingga proses ekspor pupuk akan semakin mudah jika UPP terletak dekat dengan pelabuhan.

Tata Wilayah Kota Banyuwangi

Banyuwangi memiliki pelabuhan yang digunakan sebagai aktivitas ekspor Impor (wawancara Bapak Sadi, 2022). Pada tahun 1967 Pelabuhan Banyuwangi mulai dibuka untuk kegiatan ekspor impor (Kompas, 11 Desember 1967). Salah satu barang yang diekspor di Banyuwangi adalah pupuk. Selain pupuk juga terdapat tekstil yang diimpor melalui Pelabuhan Banyuwangi (BPS, 1983). Sedangkan pupuk yang diekspor ini berasal dari UPP yang ada di Surabaya.

Pada tahun 1970 Pelabuhan Banyuwangi masih didatangi oleh kapal-kapal besar untuk angkutan barang. Namun seiring berjalannya waktu, Pelabuhan Banyuwangi semakin meredup. Sehingga pada tahun 1972 Banyuwangi merencanakan pembangunan pelabuhan baru. Pelabuhan baru terdapat di Meneng Kecamatan Kalipuro. Proses pembangunan pelabuhan ini dimulai sejak 1 Februari 1972 (Kompas, 9 November 1973).

Fungsi dibangunnya Pelabuhan Meneng adalah untuk menampung kegiatan bongkar-muat yang selama ini dilakukan di Pelabuhan Banyuwangi (Wawancara Bapak Sadi, 2022). Sebab Pelabuhan Banyuwangi yang awalnya ramai namun menjadi sepi pada tahun 1973. Pelabuhan Banyuwangi mengalami pendangkalan

sedimentasi sehingga kapal besar tidak dapat berhenti di dermaga. Maka hal ini berdampak pada ditutupnya pelabuhan Banyuwangi sebagai aktivitas ekspor impor. Sehingga aktivitas di Pelabuhan Banyuwangi digantikan di pelabuhan Tanjungwangi/ Meneng (Kompas, 10 November 1973).

Akses kereta api di Banyuwangi hanya sampai ke Pelabuhan Banyuwangi. Kondisi ini digunakan untuk mempermudah proses mobilisasi barang dari kereta api menuju kapal. Pindahannya aktivitas pelabuhan Banyuwangi ini berpengaruh pada angkutan kereta api. Karena kereta api juga digunakan untuk pengangkutan barang salah satunya angkutan pupuk yang akan diekspor melalui pelabuhan (wawancara Bapak Sadi, 2022).

Angkutan pupuk yang akan diekspor melalui pelabuhan Meneng awalnya diangkut menggunakan kereta api. Maka harus diangkut lagi dari stasiun Banyuwangi menuju ke pelabuhan Meneng (Wawancara Bapak Tohari, 2022). Apalagi jarak stasiun Banyuwangi ke Pelabuhan Meneng juga tidak dekat yakni sekitar 14 KM. Sehingga membutuhkan waktu yang lama untuk mengangkut pupuk dari stasiun Banyuwangi lama menuju ke Pelabuhan Meneng.

Kebutuhan angkutan barang untuk ekspor dan impor semakin meningkat. Maka perlu adanya integrasi antar moda transportasi. Termasuk pembangunan jalur kereta api menuju ke pelabuhan baru. Pembangunan jalur baru ini dari Stasiun Kabat menuju ke pelabuhan Meneng. Stasiun yang paling akhir adalah Stasiun Banyuwangi Baru. Urgensi dari pembangunan jalur kereta api ini digunakan untuk mempermudah angkutan barang yang akan diekspor maupun impor melalui pelabuhan Meneng.

Aktivitas Stasiun Kabat: Dari Awal Pendirian Hingga Penutupan

Pembangunan Infrastruktur Distribusi Pupuk di Banyuwangi

Proses pengadaan pupuk di Banyuwangi berasal dari gudang pupuk Ibukota Provinsi yakni tepatnya di kota Surabaya. Maka di daerah Banyuwangi proses pengadaan pupuk ini rumit. Sebab harus menunggu dari gudang yang ada di ibukota provinsi untuk disalurkan menuju ke Kabupaten Banyuwangi. Maka proses pengadaan pupuk di Banyuwangi lebih lambat 12 hari daripada di Surabaya sendiri. Guna memotong jalur pendistribusian pupuk yang rumit dan lama tersebut, maka

pemerintah akan membangun unit pengantongan pupuk sriwijaya yang terletak di Meneng Kabupaten Banyuwangi. Selain itu juga pembangunan untuk moda transportasi. Guna mempermudah pengangkutan pupuk yakni menggunakan kereta api. Berikut tahapan pembangunan jalur kereta api Kabat-Meneng

Tahapan Survei Kelayakan Wilayah

Proses pembangunan moda transportasi guna pendistribusian pupuk ini merupakan proyek yang besar. Pembangunan jalur kereta api Kabat-Meneng mulai dipersiapkan tahun 1981 yang dipimpin oleh Ir. Marsono Mulyohadiharjo (Prasasti peresmian jalur KA Kabat-Meneng). Awal mula proses pembangunan ini yaitu melalui tahapan survei kelayakan lokasi yang akan dibangun jalur kereta api.

Survei awal dilakukan di daerah Karangrejo yakni daerah stasiun Banyuwangi hingga menuju ke Ketapang. Namun menurut survei yang telah dilakukan, jika menggunakan rute tersebut akan sulit untuk proses pembukaan lahan (Wawancara Bapak Tohari, 2022). Karena di Daerah Karangrejo merupakan tanah milik PT. Pelindo. Selain itu tanah di daerah tersebut juga rawan terjadi erosi sebab dekat dengan laut. Jika rel kereta api dibangun di daerah yang rawan erosi maka jalur kereta api tidak akan bertahan lama. Hal tersebut juga dapat menyebabkan kerugian yang besar bagi perusahaan PJKA.

Sehingga PJKA melakukan survei kembali untuk mengambil jalan tengah yakni melewati Kabat, Glagah hingga menuju ke Ketapang. Dan di daerah tersebut menurut PJKA sesuai dengan kriteria. Sebab dengan menggunakan rute tersebut dapat mempermudah pembangunan proyek ini. Maka proses pembangunan jalur kereta api yang baru yakni melewati rute dari stasiun Kabat menuju ke Ketapang. Sehingga akan menimbulkan percabangan rel kereta api tepatnya di Kabat.

Proses survei yang dilakukan adalah melihat dari kelayakan wilayah yakni melalui izin yang sulit atau tidak. Serta proses pembukaan lahan yang mudah. Setelah menemukan wilayah yang tepat untuk proyek ini, pada tahun 1981 sudah mulai dipersiapkan. Proses pertama yakni dengan cara melakukan pengukuran jalur yang akan dibangun dari Kabat hingga ke Meneng (wawancara Bapak Roni Senin 26 Oktober 2022 pukul 15.20 WIB). Pengukuran jalur ini membutuhkan waktu

lama. Sebab masih harus melalui kebun milik penduduk, serta melihat rute yang akan dilalui jalur kereta api Kabat-Meneng.

Proses pembangunan jalur kereta api Kabat-Meneng ini memerlukan persiapan yang lebih signifikan. Salah satunya adalah pembebasan lahan yang digunakan untuk pembangunan jalur maupun stasiun. Proses pembebasan lahan ini dilakukan dengan cara membeli tanah penduduk. Lahan yang dibebaskan merupakan lahan yang akan dilalui oleh jalur kereta api. PJKA melakukan sosialisasi kepada masyarakat yang memiliki tanah. Pembebasan lahan dilakukan dengan melakukan pembayaran ganti rugi kepada penduduk. Pembayaran ganti rugi tersebut dilakukan dengan cara mengumpulkan masyarakat di suatu tempat. Lalu disosialisasikan mengenai proyek yang akan dilakukan PJKA.

Gambar 1 Sosialisasi Pembayaran Ganti Rugi Tahun 1982



Sumber: Banjoewangi Tempo Doeloe

Proyek ini berlanjut pada tahap perataan tanah yang akan dilewati rel kereta api. Setelah tanah sudah rata maka dilakukan pemberian *ballast*. *Ballast* merupakan batu-batu kecil dengan ukuran tertentu yang terletak di tengah rel kereta api. Setelah dilakukan penebaran *ballast* ditimbun dengan menggunakan tanah. Pemerataan tanah ini menggunakan alat tersendiri. Sehingga tanah yang akan diberikan bantalan rel ini lebih padat dan lebih mudah untuk dipasang rel.

Pembangunan Infrastruktur

Setelah melakukan proses tahap awal yakni survei kelayakan wilayah, tahap selanjutnya adalah pembangunan infrastruktur. Pembangunan ini berlanjut dari

tanah yang diberi *ballast* lalu di atasnya diberi bantalan rel kereta api. Bantalan ini diberikan agar rel kereta tidak terpendam dalam tanah. Dapat dikatakan bantalan ini digunakan sebagai penyangga rel kereta api dari atas tanah. Bantalan kereta api terdapat 3 jenis bahan. Yakni berasal dari beton, kayu, dan besi. Setelah melakukan pemasangan bantalan kereta api, lalu dipasang rel kereta api.

Gambar 2. Proses Pemerataan Tanah Jalur Kabat-Meneng Tahun 1983



Sumber : Banjoewangi Tempo Doeloe

Proyek pembangunan jalur kereta api Kabat-Meneng tidak hanya pembangunan jalurnya saja. Tetapi juga pembangunan stasiun yang berada di ruas jalur tersebut. Bangunan stasiun digunakan untuk pemberhentian dan pengangkutan penumpang maupun barang. Pada pembangunan jalur ini juga dibangun empat stasiun transit yakni stasiun Kabat baru sebagai pengganti Stasiun Kabat lama yang bangunannya sudah tua, Stasiun Karangasem, Stasiun Argopuro, dan Stasiun Ketapang.

Gambar 3 Proses Pemasangan dan pembengkokan rel Tahun 1983



Sumber : Banjoewangi Tempo Doeloe

Tahap Uji Coba dan Peresmian Jalur Kereta Api

Pembangunan jalur kereta api Kabat-Meneng ini akhirnya selesai pada tahun 1985. Pada tahun itu juga bersamaan dengan selesainya pembangunan UPP Meneng. Setelah UPP Meneng dan jalur kereta api Kabat-Meneng sudah dibangun. Kemudian dilaksanakan uji coba operasional pengantongan di UPP Meneng serta di sepanjang jalur kereta api. Proses uji coba peralatan pengantongan ini dilakukan dengan cara mendatangkan pupuk curah yang nantinya akan dikantongi di UPP Meneng.

Gambar 4 Uji Coba Jalur Kereta Api Kabat-Meneng Tahun 1985



Sumber : Banjoewangi Tempo Doeloe

Proses uji coba jalur kereta api menggunakan lokomotif serta gerbong kereta api, yang dioperasikan mulai dari stasiun banyuwangi Baru hingga ke stasiun Kabat. Setelah dilakukan uji coba secara lancar, maka pada tanggal 7 September 1985 jalur Kabat-Meneng serta unit pengantongan pupuk sriwijaya ini mulai diresmikan. Proses peresmian UPP Meneng dilakukan oleh Menteri Perindustrian yakni Bapak Ir. Hartarto dan Menteri Perhubungan yakni Bapak Rusmin Nurjadin (Pupuk Sriwijaya, 2003).

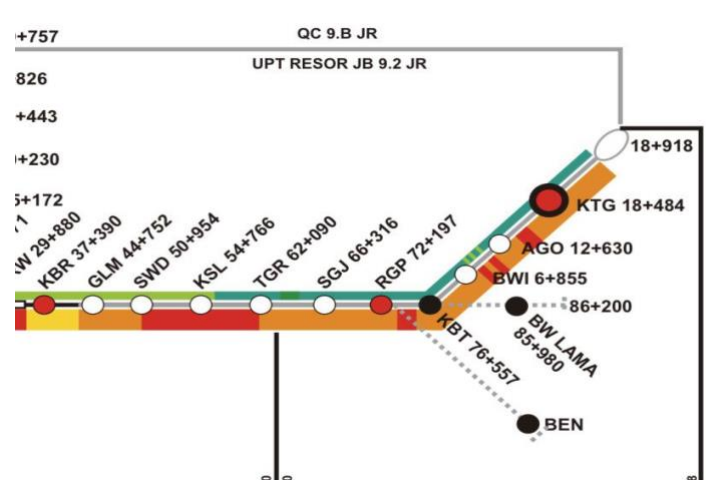
Namun pada 1 April tahun 1988 stasiun Banyuwangi Baru diresmikan oleh Bupati Banyuwangi yakni Bapak S. Djoko Wasito sebagai stasiun pemberangkatan dan pemberhentian penumpang. Hal ini dikarenakan stasiun Banyuwangi Baru lebih dekat dengan Pelabuhan penyeberangan Ketapang (Kompas, 25 Maret 1988). Sehingga akan memudahkan penumpang jika akan menuju ke Bali.

Persebaran Daerah Distribusi Pupuk Sriwijaya

Penggunaan kereta api sangat membantu dalam memobilisasi angkutan pupuk ke daerah distribusi. Sebab pengangkutan pupuk biasanya sekitar 360.000 ton per tahun atau sekitar 1000 ton per hari ini semakin mudah (Kompas, 6 September 1985). Namun kereta pengangkutan barang yang melewati jalur ini tidak hanya untuk pengangkutan pupuk saja tetapi juga barang lainnya seperti BBM dan semen. Barang tersebut biasanya akan diekspor maupun impor ke pelabuhan Meneng yang memanfaatkan gerbong kereta api barang (wawancara Bapak Sadi Jum'at 15 Maret 2022 pukul 14.40 WIB). Sehingga jika gerbong PT. Pusri tidak digunakan biasanya akan digunakan untuk pengangkutan barang lain namun dengan izin dari pihak PT. Pusri.

Pupuk yang dikirim dari Palembang melalui kapal laut menuju ke dermaga UPP Meneng ini biasanya dalam bentuk curah sehingga unit pengantongan ini berfungsi untuk mengantongi pupuk-pupuk curah tersebut. Pupuk curah itu dikantongi dengan berat bersih sebesar 50 kg per kantong. Setelah dikantongi di UPP Meneng lalu pupuk tersebut diangkut ke gudang PT. Pusri menggunakan jasa angkut kereta api maupun truk yang nantinya dari gudang PT. Pusri di Kabat akan didistribusikan ke toko-toko atau distributor lain seperti KUD.

Gambar 5.9 Lintas Jalur Kereta Api Banyuwangi



Sumber : DAOP IX Jember

Selain itu distribusi dari UPP Meneng tidak hanya di wilayah Banyuwangi saja akan tetapi di luar kota juga seperti wilayah Situbondo, Bondowoso, Jember, Lumajang, Probolinggo, Sumenep, Bali, NTB, dan NTT (Pupuk Sriwijaya, 2003). Hal ini dikarenakan unit pengantongan pupuk sriwijaya ini hanya terdapat 5 tempat yakni di Belawan, Cilacap, Surabaya, Banyuwangi dan Semarang. Sehingga pendistribusian ini tidak hanya disalurkan di tempat yang terdapat unit pengantongan saja.

Penggunaan Jalur Stasiun Kabat

Stasiun Kabat merupakan salah satu stasiun yang ada di Jalur Kalibaru-Banyuwangi, stasiun ini merupakan stasiun kelas III/ stasiun kecil yang terletak di Kabat yang termasuk dalam daerah operasi IX Jember pada ketinggian +47m. Stasiun Kabat ini ada 2 bangunan yakni bangunan lama dan bangunan baru. Pembangunan stasiun Kabat baru dilakukan pada tahun 1983. Bersamaan dengan pembangunan jalur kereta api yang digunakan untuk pengangkutan pupuk sriwijaya. Tepatnya pada jalur Kabat-Meneng yang gudangnya terdapat di seberang stasiun Kabat baru.

Jalur Kabat-Meneng ini diresmikan pada tahun 1985, jalur ini dilalui sebagai lalu lintas barang. Setelah jalur ini beroperasi selama 3 tahun, pada tahun 1988 jalur Kabat-Meneng juga diresmikan oleh Bupati Banyuwangi Djoko Wasito untuk

angkutan penumpang (Kompas, 25 Maret 1988). Sehingga dengan diresmikannya jalur baru sebagai pengangkutan penumpang kereta api, maka semua kegiatan operasional yang ada di stasiun Banyuwangi Lama dipindahkan ke stasiun Banyuwangi Baru. Jalur Kabat-Meneng ini digunakan sebagai jalur angkutan barang dan penumpang, barang yang biasa diangkut menggunakan kereta api adalah pupuk serta semen (BPS, 1983).

Walaupun stasiun Kabat menjadi stasiun simpang angkutan barang yang berupa pupuk serta pengangkutan penumpang. Namun eksistensi stasiun Kabat baru ini tidak berlangsung lama. Karena stasiun kabat baru hanya beroperasi sekitar 10 tahun saja. Stasiun ini sudah tidak digunakan lagi karena terkait penumpang kalah saing dengan stasiun Rogojampi.

Penurunan Penggunaan Jalur Kabat-Meneng

Pada tahun 1983 mulai pembangunan unit pengantongan pupuk sriwijaya yang terletak di jalan raya Situbondo Meneng Banyuwangi yang selesai pada tahun 1985 dan diresmikan pada tahun tersebut oleh menteri perhubungan. Pembangunan UPP di Meneng ini terdiri atas bangunan kantor, dermaga UPP dan kelengkapan sarana armada yakni spoer simpang (Pusri, 2003).

Sepur simpang merupakan bagian jalur kereta api yang berkecepatan rendah dan bercabang dari jalur utama. Sarana sepur simpang ini terdapat di depan UPP Meneng yang menghubungkan dari stasiun Banyuwangi Baru menuju ke UPP Meneng yang akan digunakan untuk pengangkutan pupuk dari UPP menuju ke gudang yang ada di Kabat atau menuju ke distributor luar Banyuwangi. Namun tidak bertahan lama setelah diresmikannya jalur kereta api Kabat-Meneng, pada tahun 2001 PT. Pusri menyatakan putus kontrak dengan KAI (Kompas, 2001). Putusnya kontrak PT. Pusri dan KAI ini terjadi dikarenakan salah satunya adanya pemberlakuan tarif baru pada tahun 2001. Sehingga dari pihak PT. Pusri keberatan dengan tarif tersebut. Berikut tabel perbandingan tarif awal dengan tarif baru angkutan barang menggunakan angkutan kereta api.

Tabel 5.2 Tarif angkutan barang KAI tahun 2001

Tujuan	Berat	Tarif Awal	Tarif Baru
Banyuwangi-Pasuruan	1 Ton	Rp. 9.730	Rp. 20.000
Banyuwangi-Jember	1 Ton	Rp. 5.911	Rp. 15.000

Sumber : Surat kabar Kompas Tanggal 11 Mei 2001 halaman 28

Dari tabel tersebut diketahui bahwa tarif dengan tujuan Banyuwangi Pasuruan naik sekitar dua kali lipat. Sedangkan tujuan Banyuwangi-Jember tarif naik hampir menyentuh angka tiga kali lipat. Maka PT. Pusri menimbang-nimbang lagi untuk melanjutkan kontrak dengan KAI. Putusnya kontrak antara PT. Pusri dan KAI maka mengakibatkan gerbong-gerbong pengangkutan pupuk ini sudah tidak digunakan dan dibiarkan menganggur di stasiun-stasiun. Seperti halnya di stasiun Jember, Banyuwangi, Lumajang, Bondowoso, dan Pasuruan. Bahkan tidak hanya satu atau dua gerbong saja yang dibiarkan terbengkalai, namun ratusan gerbong.

Sebab biasanya per hari angkutan pupuk membutuhkan rata-rata seratus gerbong melakukan bongkar muat. Selain naiknya harga tarif barang, harga sewa gerbong pengangkut pupuk milik KAI juga ikut meningkat yakni dari Rp. 116.000 menjadi Rp.158.000 per gerbong. Hal ini sudah disesuaikan dengan perkembangan pada saat itu serta biaya bahan bakar (Liputan 6, 2001).

KESIMPULAN

Latar belakang pembangunan jalur kereta api Kabat-Meneng ini dikarenakan perbaikan hasil produksi di Jawa Timur khususnya juga di Banyuwangi. Adanya usaha perbaikan produksi tersebut mengakibatkan jumlah permintaan pupuk yang semakin banyak. Jumlah permintaan pupuk yang meningkat tersebut mengakibatkan proses distribusi semakin lama apalagi di daerah Banyuwangi sendiri masih belum ada unit pengantongan pupuk. Sehingga hal tersebutlah yang mendasari unit pengantongan pupuk yang ada di Meneng ini dibangun. Selain itu perpindahan aktivitas ekspor dan impor juga menjadi faktor dibangunnya jalur kereta api Kabat-Meneng. Aktivitas ekspor dan impor yang biasa dilakukan di Pelabuhan Banyuwangi dipindah ke Pelabuhan Meneng.

Pembangunan jalur kereta api Kabat-Meneng ini melalui beberapa tahap. Tahap pertama yakni tahapan survei kelayakan wilayah, tahap pembangunan infrastruktur, tahap uji coba dan peresmian jalur kereta api. Namun kegiatan operasional di stasiun Kabat baru yang diresmikan pada tahun 1985 ini tidak berjalan lama. Sebab pada tahun 1995 sudah meredup. Hal ini dikarenakan beberapa faktor yakni dekat dengan stasiun Rogojampi, sehingga semua kegiatan operasional penumpang digantikan di stasiun Rogojampi. Selain itu pada tahun 2001 tarif kereta api angkutan barang meningkat. Sehingga mengakibatkan PT. KAI dengan PT. Pusri memutuskan kontrak.

SARAN

Penelitian tentang Jalur kereta api Kabat-Meneng Tahun 1985-2001 dapat dikembangkan supaya bisa mendapatkan penjabaran yang lebih detail dengan ruang lingkup yang lebih sempit. Terdapat beberapa hal yang dapat dikembangkan lagi menjadi penelitian baru seperti pembahasan mengenai dinamika gudang PT. Pusri di Kabat, dinamika unit pengantongan PT. Pusri di Meneng, dan yang lainnya. Tulisan ini tidak bisa menjadi patokan dalam menilai seluruh kejadian historis yang ada di lingkup spasial penelitian. Terbatasnya narasumber sebagai sumber primer dalam penelitian ini menjadikan penelitian ini perlu tinjauan lebih dengan membandingkan dengan sumber lainnya sehingga bisa dijadikan sebuah perbandingan sekaligus pelengkap.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu penulis ingin menyampaikan terimakasih kepada :

1. Bapak Tohari selaku HUMAS DAOP IX Jember.
2. Pak Roni selaku petani sekaligus pegawai pembangunan stasiun Kabat.
3. Pak Sadi selaku pensiunan PJKA stasiun Banyuwangi Lama.
4. Pak Suhalik selaku sejarawan Banyuwangi
5. Bapak Munawir selaku pemilik perpustakaan Banjoewangi Tempo Doeloe

DAFTAR PUSTAKA

- Arsip KAI. *Sekilas Pemindahan Stasiun Banyuwangi Lama ke Stasiun Ketapang*
- Badan Pusat Statistik. 1983. *Banyuwangi dalam Angka 1983*. Banyuwangi: BPS Banyuwangi.
- Badan Pusat Statistik. 1984. *Banyuwangi dalam Angka 1984*. Banyuwangi: BPS Banyuwangi.
- Badan Pusat Statistik. 1985. *Banyuwangi dalam Angka 1985*. Banyuwangi: BPS Banyuwangi.
- Badan Pusat Statistik. 1986. *Banyuwangi dalam Angka 1986*. Banyuwangi: BPS Banyuwangi.
- Badan Pusat Statistik. 1987. *Banyuwangi dalam Angka 1987*. Banyuwangi: BPS Banyuwangi.
- Badan Pusat Statistik. 1988. *Banyuwangi dalam Angka 1988*. Banyuwangi: BPS Banyuwangi.
- Dick, H., J. J. Fox., dan J. Mackie. 1997. *Balanced Development East Java in the New Order*. Terjemahan oleh B. Dumantri. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Liputan 6. 2001. Ratusan Gerbong Kereta Api Jember Terbengkalai. <https://www.liputan6.com/news/read/13615/ratusan-gerbong-kereta-api-jember-terbengkalai>. [Diakses pada 20 November 2022]
- Pupuk Sriwijaya. 2003. *Uraian Singkat Unit Pengantongan Pupuk Meneng-Banyuwangi Periode Tahun 2003-2007*. Palembang: PT. Pupuk Sriwijaya
- Sekretariat Badan Pengendali Bimas. 1987. *Vademecum Vimas Volume IV*. Jakarta: Departemen Pertanian
- Surabaya Post. 2 Desember 1983. *Undangan Pelelangan Pekerjaan*.
- Surat kabar Kompas Data. 10 November 1973. *Matinya Sebuah Pelabuhan*. Halaman 1
- Surat kabar Kompas Data. 11 Desember 1967. *Banjuwangi Pelabuhan Ekspor-Impor*. Halaman 1
- Surat kabar Kompas Data. 11 Mei 2001. *389 Gerbong Angkutan Pupuk Terpaksa "Dikandangan"*. Halaman 028

Surat kabar Kompas Data. 24 Januari 1984. *PJKA Bangun 22,5 KM Jalur Baru Kabat-Meneng*. Halaman 8

Surat kabar Kompas Data. 25 Maret 1988. *Stasiun Ketapangbaru sebagai Pengganti Stasiun Banyuwangi*. Halaman 9

Surat kabar Kompas Data. 28 Oktober 1978. *Kerjasama Pusri-PJKA*. Halaman 2

Surat kabar Kompas Data. 6 September 1985. *Diresmikan 7 September, Jalan Kereta Api Kabat-Meneng*. Halaman 9

Surat kabar Kompas Data. 9 November 1973. *Meneng, Sebuah Pelabuhan Baru di Jawa Timur*. Halaman 1