

## PT Kereta Api Indonesia

PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau biasa disingkat menjadi KAI, adalah sebuah **badan usaha milik negara Indonesia** yang bergerak di bidang **perkeretaapian**. Untuk mendukung kegiatan bisnisnya, hingga akhir tahun 2021, perusahaan ini memiliki **9 unit kantor daerah operasi**, **4 unit kantor divisi regional**, dan 8 unit **balai yasa** yang tersebar di **Pulau Jawa dan Sumatra**.

Pada hari **Jumat**, tanggal **17 Juni 1864**, *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) memulai pembangunan jalur kereta api **Samarang–Tanggung**. Pencangkulan tanah pertama untuk pembangunan jalur rel tersebut dilakukan di Desa **Kemijen** oleh Mr. **L.A.J.W. Baron Sloet van de Beele**. Jalur tersebut kemudian dibuka pada tanggal **10 Agustus 1867**. Pada tahun **1873**, tiga kota di **Jawa Tengah**, yaitu **Semarang**, **Solo**, dan **Yogyakarta** sudah dapat terhubung dengan jalur rel.<sup>[8][9][10]</sup> Pada tahun **1869**, untuk pertama kalinya, **trem** diperkenalkan oleh *Bataviasche Tramweg Maatschappij* (BTM) di **Batavia**. Trem tersebut masih ditarik dengan kuda dengan **lebar sepur 1.188 mm**.

Kebijakan liberal yang diterapkan oleh pemerintah Hindia Belanda pun memberikan kesempatan luas bagi pihak swasta untuk membangun jalur kereta api. Perusahaan-perusahaan perkeretaapian swasta yang kemudian didirikan di Pulau Jawa antara lain **Samarang–Joana Stoomtram Maatschappij** (SJS), **Semarang–Cheribon Stoomtram Maatschappij** (SCS), **Serajoedal Stoomtram Maatschappij** (SDS), **Oost-Java Stoomtram Maatschappij** (OJS), **Pasoeroean Stoomtram Maatschappij** (PsSM), **Kediri Stoomtram Maatschappij** (KSM), **Probolinggo Stoomtram Maatschappij** (PbSM), **Modjokerto Stoomtram Maatschappij** (MSM), **Malang Stoomtram Maatschappij** (MS), dan **Madoera Stoomtram Maatschappij** (MdrSM)

Namun sayangnya, perusahaan-perusahaan swasta tersebut tidak memberikan keuntungan dan manfaat yang berarti bagi Hindia Belanda, antara lain karena perusahaan-perusahaan tersebut masih membutuhkan bantuan keuangan dari pemerintah. Oleh karena itu, Pemerintah Kolonial

kemudian mendirikan *Staatsspoorwegen* untuk membangun jalur rel dari [Buitenzorg](#) hingga [Surabaya](#). Jalur pertama di Surabaya kemudian dibuka pada tanggal **16 Mei 1878**. Buitenzorg dan Surabaya akhirnya berhasil dihubungkan dengan jalur rel pada tahun **1894**.

Selain di Jawa, pembangunan rel kereta api juga dilakukan di [Aceh](#) untuk menghubungkan [Banda Aceh](#) hingga Pelabuhan dengan lebar sepur 1.067 mm, yang digunakan untuk keperluan militer. Kemudian, lebar sepur yang sebelumnya 1.067 mm kemudian diganti menjadi 750 mm membentang ke selatan. Jalur tersebut kemudian berpindah kepemilikan dari Departemen Urusan Perang kepada Departemen Urusan Koloni pada tanggal **1 Januari 1916** setelah adanya perdamaian relatif di Aceh. Ada pula jalur kereta api di [Pantai Barat Sumatra](#) (dibangun pada tahun **1891–1894**) dan [Sumatera Selatan](#) (dibangun tahun **1914–1932**). Kedua jalur tersebut digunakan untuk mengangkut batu bara dari tambang ke pelabuhan

Di [Sumatera Utara](#), terdapat *[Deli Spoorweg Maatschappij](#)* yang terutama mengangkut [karet](#) dan [tembakau](#) di daerah Deli. Pembangunan jalur kereta api juga dilangsungkan di [Sulawesi Selatan](#) pada bulan [Juli 1922](#) hingga tahun **1930**, sebagai bagian dari proyek besar-besaran pembangunan jalur rel di [Kalimantan](#) dan [Sulawesi](#), penyambungan jalur rel KA di Sumatra, serta [elektrifikasi](#) jalur KA utama di Jawa. Namun [Depresi Besar](#) kemudian membuat proyek besar tersebut terhenti. Meskipun tidak sempat dibangun, studi pembangunan jalur KA di Kalimantan, Bali, dan Lombok juga telah selesai dilakukan. Hingga akhir tahun 1928, panjang jalur kereta api dan trem di Hindia Belanda pun telah mencapai 7.464 kilometer, dengan 4.089 kilometer di antaranya dioperasikan oleh pemerintah.<sup>[7]</sup>

Semasa [pendudukan Jepang](#), seluruh jalur KA (bahkan yang terpisah sekalipun) dikelola sebagai satu kesatuan. Sementara jalur rel di Sumatra dikelola oleh [cabang-cabang Angkatan Bersenjata Kekaisaran Jepang](#) secara terpisah. Selama pendudukan Jepang, kereta api di Indonesia terutama dioperasikan untuk mendukung upaya perang. Jalur kereta api baru yang dibangun selama masa pendudukan Jepang antara lain [jalur kereta api Saketi–Bayah](#) dan [jalur kereta api Muaro–Pekanbaru](#) untuk mengangkut [batu bara](#).

Walaupun begitu, pasukan pendudukan Jepang juga membongkar jalur rel sepanjang 473 kilometer di Hindia Belanda untuk digunakan membangun jalur kereta api di [Burma](#). Pasukan pendudukan Jepang kemudian juga mengubah lebar sepur 1.435 mm di Jawa menjadi 1.067 mm untuk menyelesaikan masalah-masalah yang timbul akibat adanya dua lebar sepur yang berbeda di Hindia Belanda, walaupun sebenarnya masalah yang timbul akibat perbedaan lebar sepur tersebut tidak terlalu besar, karena banyak rel dengan lebar sepur 1.435 mm telah dipasang rel ketiga pada tahun 1940, untuk memungkinkan kereta api dengan lebar sepur 1.067 mm melewatinya.