

Peran Kereta Api pada Masa Kolonial di Medan dan Pengaruhnya Terhadap Masyarakat Sumatera Utara pada Tahun 1865-2020

Lister Eva Simangunsong¹ Aggy Adinda Ginting² Dea Hutapea³ Nita Pardede⁴ Rieke Corry Betsena Br Tarigan⁵

Universitas Negeri Medan, Indonesia^{1,2,3,4,5}

Email: listerevasimangunsong@unimed.ac.id¹ aggyadinda2324@gmail.com²
deahutapea73@gmail.com³ pardedenita6@gmail.com⁴ riketarigan11@gmail.com⁵

Abstract

The purpose of the research is to examine the role of the railroad during the colonial period in Medan and its influence on the people of North Sumatra in 1865-2020. This research method is descriptive qualitative by observing as many different people, groups, or events as possible to characterize, clarify, and provide more thorough answers to research questions. The results of this study show how the role of railways during the colonial period in Medan and its influence on the people of North Sumatra in 1865-2020.

Keywords: Railway, Colonial, North Sumatra

Abstrak

Tujuan dari penelitian adalah mengkaji peran kereta api pada masa kolonial di Medan dan pengaruhnya terhadap masyarakat Sumatera Utara pada tahun 1865-2020. Metode penelitian ini bersifat kualitatif deskriptif dengan mengamati sebanyak mungkin orang, kelompok, atau peristiwa yang berbeda untuk mengkarakterisasi, mengklarifikasi, dan memberikan jawaban yang lebih menyeluruh terhadap pertanyaan penelitian.. Hasil penelitian ini menunjukkan bagaimana peran kereta api pada masa kolonial di Medan dan pengaruhnya terhadap masyarakat Sumatera Utara pada tahun 1865-2020.

Kata Kunci: Kereta Api, Kolonial, Sumatera Utara



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

PENDAHULUAN

Komponen yang penting dan tak terpisahkan adalah transportasi. Selain sebagai alat vital untuk melancarkan roda perekonomian dan memudahkan penggunaan transportasi, transportasi juga mendukung pembangunan nasional. Banyak pelaku bisnis transportasi yang berusaha menarik minat pelanggan untuk menggunakan barang dan/atau jasa mereka melalui bidang transportasi yang dinamis dan terus berkembang, dan salah satu contohnya adalah kereta api. Semua bentuk transportasi, terutama angkutan massal, biasanya membutuhkan tempat untuk berlabuh untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Lokasi ini dikenal sebagai stasiun, atau hanya stasiun kereta api, bagi masyarakat umum. Kota atau daerah yang baru dibangun mungkin memiliki stasiun kereta api yang juga berfungsi sebagai halte bus. Bergerak telah menjadi kebutuhan dasar manusia: bergerak diperlukan untuk tujuan jangka panjang dan jangka pendek, seperti pindah tempat tinggal, serta untuk tujuan yang bersifat sementara dan dekat, seperti bekerja. Memindahkan orang dan barang dari satu lokasi ke lokasi lain dilakukan dengan menggunakan transportasi. Oleh karena itu, transportasi sangat penting bagi keberadaan manusia, terutama di masa kontemporer seperti sekarang ini ketika transportasi dapat sangat meningkatkannya. Manusia mulai menggunakan transportasi sekitar 2.000 tahun yang lalu ketika peradaban pertama kali muncul. Saat itu, gerobak yang ditarik oleh hewan-biasanya kuda atau sapi-masih digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang. (Drs. Ridwan Melay, Haston Ranap Erwin, Manusia terbatas pada kereta kuda yang ditarik oleh kuda sebelum kereta api ditemukan. Setelah itu, satu rangkaian gerbong diciptakan untuk kereta kuda yang dapat berjalan di atas rel besi tertentu. Lori, diikuti dengan tarikan tenaga

kuda. (Haston Ranap Erwin, Drs. Ridwan Melay, Bunari (Haston Ranap Erwin, Drs. Ridwan Melay, Bunari (Haston Ranap Erwin, Drs. Ridwan Melay, Bunari).

Sebagai hasil dari peristiwa di Belanda, kebijakan baru untuk wilayah ini dibentuk yang menguntungkan kaum borjuis Belanda, yang memiliki lebih banyak modal, dan menyerukan agar sistem monopoli pemerintah dan sistem kerja paksa digantikan dengan sistem pasar bebas yang didasarkan pada liberalisme. Dengan program swatanisasi pada tahun 1870, strategi ini mengizinkan modal asing untuk berkembang di Hindia Belanda, meletakkan dasar bagi pembentukan perusahaan-perusahaan swasta yang mengeksploitasi koloni (wilayah Hindia Belanda) sebagai lokasi baru untuk eksploitasi perkebunan. Penelitian ini dimulai pada tahun 1880 sebagai konsekuensi dari perkembangan dramatis yang terjadi di Sumatera Utara pada saat itu. Sebuah jaringan rel kereta api direncanakan untuk daerah tersebut pada tahun 1883, dan mulai beroperasi pada tahun 1886.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan bersifat deskriptif. Berbeda dengan eksperimen, teknik kualitatif deskriptif menggunakan peneliti sebagai instrumen utama untuk menganalisis kondisi hal-hal yang bersifat alamiah. Teknik ini berlandaskan pada filsafat post-positivisme. Triangulasi (gabungan) adalah strategi yang digunakan dalam pengumpulan data; analisis data secara induktif dan kualitatif digunakan dalam analisis data; dan penekanan temuan penelitian kualitatif adalah pada makna daripada generalisasi. Tujuan dari penelitian deskriptif kualitatif adalah untuk memeriksa secara menyeluruh individu, kelompok, atau peristiwa untuk mengkarakterisasi, menjelaskan, dan mengatasi masalah yang sedang diselidiki dengan lebih baik. Orang-orang adalah instrumen penelitian dalam penelitian kualitatif, dan temuan-temuannya diungkapkan secara verbal dalam komentar yang secara akurat mencerminkan keadaan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menurut strukturnya, Hasil dan Pembahasan dapat disajikan dalam sub-bab dengan maksimal tiga tingkatan menggunakan angka. Topik diperkenalkan dan dibahas secara menyeluruh pada bagian ini dalam kaitannya dengan tujuan dan kesulitan penulisan.

Latar Belakang Dibangunnya Jalur Rel Kereta Api di Kota Medan



Gambar 1. Jalur Kereta Api Medan – Tebing Tinggi

Sumber: https://id.wikipedia.org/wiki/Jalur_kereta_api_Medan%E2%80%93Tebing_Tinggi

Ia menantang pemerintah kolonial Belanda untuk pembangunan transportasi kereta api di jalur tembakau Deli Medan agar jaringan transportasi kereta api di Sumatera Timur dapat segera dibangun dan perkembangan perusahaan perkebunan tembakau Deli perkebunan langsung ke Eropa menjadi alasan untuk segera dilakukan pembangunan jaringan kereta api

selama ini transportasi pengiriman hasil perkebunan Kepulauan dilakukan dengan jalur Sungai. Sebuah perusahaan bernama Deli Spoorweg Airlines, atau dsm, pada tahun itu juga mengangkat seorang presiden komisaris. Tujuan dari transportasi sungai kereta api adalah untuk meningkatkan kinerja ekspor hasil bumi atau untuk mendapatkan konsesi dari pemerintah Belanda untuk membangun jaringan kereta api yang menghubungkan Belawan Medan Delitua dan penimbangan Langkat Binjai. RanapErwin, Drs. Ridwan Melay, Bunari S.Pd, M.Pd: 2018). Kereta api yang menghubungkan Medan dan Labuhan masih terus dibangun; pembangunan ini membangun jaringan kereta api yang menghubungkan kisaran dan Rantau Prapat hingga tahun 1940. Rel kereta api dibantu, dan kulit untuk konstruksi rel kereta api dibawa dari pedang. Sebagian besar jalur kereta api tetap beroperasi, kecuali jalur kereta api yang menghubungkan Medan-Siantar, yang merupakan jantung perkebunan teh dari tahun 1929 hingga 1939. Dengan rute Medan Belawan Medan timbang Langkat Binjai yang menjadi penghubung ke Delitua dan perkebunan arhamiyah Pancur Batu Medan Serdang Lubuk Pakam yang menjadi penghubung bangun purba dan ini beberapa jalur kereta api yang telah dibangun oleh pemerintah Drs. Ridwan Melay, Bunari S.Pd M.Pd : 2018). Untuk pengiriman diperlukan kendaraan angkutan lengkap seperti

Perkembangan Perkeretaapian Medan 1886 -1942



Gambar 2. Surat Keputusan Gubernur Jenderal tanggal 12 Februari 1900 No.2 tentang pembuatan jalan kereta api dari Belawan-Medan-Deli Toewa dengan cabang dari Medan ke Timbang Langkat di daerah Deli, Karesidenan Sumatera Timur, 1900.ANRI, Algemeene Secretarie, Brieven Gouverneur Secretarie No. 515

Sumber: <https://images.app.goo.gl/CQqcgK3pHeXM18t2A>

Berkat keberhasilan pihak swasta, NIS membangun jalur kereta api antara Samarang dan Stasiun Manusia, pada tanggal 10 panjang jalur kereta api bertambah dari tahun 1864 menjadi 1900 menjadi 25 km pada tahun 1867, 110 km pada tahun 1870 dan 3.338 km pada tahun 1900. (Haston Ranap Erwin, Dr. Ridwan Melay, Bunari S.Pd M.Pd: 2018). Membangun jaringan kereta api di wilayah Deli Untuk mendapatkan perkebunan di Deli, Deli Matschappij menyarankan agar jaringan kereta api dibangun di wilayah Deli sesegera mungkin. Kemudian, pada tanggal 23 Januari 1883, jenderal Belanda di Batavia membangun jaringan kereta api yang menghubungkan Belawan; pembangunannya dilakukan dari NV Deli Matschappij ke NV Deli Spoorweg Matschappij (DSM). Pada tanggal 25 Juli 1886, pengerjaan jalur kereta api pertama di Sumatera Timur antara Medan dan Labuhan dimulai. Drs. Ridwan Melay, Bunari S.Pd M.Pd: 2018). Setelah diresmikan pembangunan stasiun Medan pada tanggal 25 Juli 1886, pemerintah Belanda pun membuka cabang jaringan kereta api Keserdang - Perbaungan - Serdanghulu dan

selesai seluruh jaringan kereta api sepanjang 63 mil tersebut didirikan pada tahun 1889, saat dimulainya perkebunan baru membuka. Ke arah selatan juga akan dibuka jalur kereta api. Ekspansi para pengusaha perkebunan bertepatan dengan jaringan kereta api, yang membentang sepanjang 162 kilometer. Daerah-daerah seperti Belawan, Deli, dan Binjai dapat dijangkau dengan kereta api pada tahun 1888. Pembangunan jalur kereta api kemudian dilanjutkan pada tahun 1904 dengan penambahan jalur yang menghubungkan Lubuk Pakam, Deli, dan Binjai. (Haston Ranap Erwin, Dr. Ridwan Melay, Bunari).

Pengaruh Perkereta apian di Medan Terhadap Masyarakat Pribumi di Bidang Sosial Ekonomi



Gambar 3. Stasiun Kereta Api Medan di Masa Kolonial

Sumber: <https://images.app.goo.gl/X5MAMwrfSpclSZxo8>

Kedatangan Kereta Api Belanda menyebabkan perubahan budaya dan sosial langsung dan tidak langsung bagi masyarakat Medan. Perubahan sosial ini mempunyai dua bagian, yaitu perubahan lapangan kerja dan teknologi. Sementara itu, perubahan di bidang kebudayaan terjadi di bidang nilai dan sikap hidup. Kehadiran kereta api pada tahun 1886 membawa citra baru bagi masyarakat Medan. Pada periode ini, mesin mulai berperan dalam kehidupan masyarakat Medan. Munculnya kegiatan industri seperti pabrik dan perusahaan kereta api membawa perubahan sosial karena para petani yang semula hidup dari hasil pertanian lama kelamaan menjadi pekerja yang hidup dari upah yang diperoleh dari kerja industri. Kelompok buruh inilah yang menjadi kelas sosial baru yang mewarnai dinamisme masyarakat perkotaan. Kelas pekerja yang hidup dari upah tidak mempunyai banyak pilihan dalam kehidupan sehari-hari.

Pembangunan Jalan Rel Kereta Api di Deli (Sumatera Utara)



Gambar 4. Foto Stasiun Kereta Api Lubuk Pakam Dan Foto Stasiun Kereta Api Bangun Purba Pada Tahun 1920an

Sumber: <https://tribunmedanwiki.tribunnews.com/amp/2021/06/10/sejarah-kereta-api-lubukpakam-dulu-digunakan-untuk-angkut-komoditas-perkebunan>

Pengembangan ladang minyak Api di Deli diprakarsai oleh J.T. Cremer, direktur Deli Maatschappij, yang bertanggung jawab mengembangkan ladang minyak Api di Deli. Proyek ini dimulai pada tahun 1889, dengan keputusan untuk memperluas ladang minyak Api dari Medan melalui Serdang ke Perbaungan dan dari Medan ke Timbang Langkat. Keputusan pemerintah untuk mendirikan ladang minyak Api dibuat pada tahun 1883 dan DSM, salah satu dari 11 perusahaan minyak di Api di Sumatera Utara, didirikan pada tahun 1884. Ladang minyak pertama dibangun pada tahun 1883 dan 1886, dan tambang kedua dibangun antara tahun 1883 dan 1886. Medan dan Binjai pada tahun 1887. Ladang minyak pertama digunakan untuk produksi minyak dan ladang minyak kedua digunakan untuk kilang minyak. Ladang minyak pertama berlokasi di Medan-Belawan dan ladang minyak kedua berlokasi di Labuhan-Belawan. Karena kepadatan jalur Belawan, yang saat ini dilayani oleh dua jalur (jalur ganda dari Pulubrayan-Belawan dan jalur tiga dari Medan-Pulubrayan), jalur Medan-Belawan tidak lagi digunakan untuk transportasi penumpang. (Yudi Darmapati Halawa Mawar) Jalur kereta api utama dibangun pada tahun 1883 dan dibuka untuk layanan pada tahun 1886. Jalur kereta api sepanjang 16.743 km dibangun antara Medan dan pelabuhan, sementara jalur kedua sepanjang 20.888 km dibangun antara Medan dan Binjai dan dibuka untuk layanan pada tahun 1887. Tiga rute berikutnya adalah jalan Medan ke Serdang sepanjang 20.122 km, yang dibuka pada tahun 1887, jalan Medan ke Delitua sepanjang 11.249 km, yang dibuka pada tahun 1887, dan jalan Labuhan ke Belawan sepanjang 6.162 km, yang dibuka pada tahun 1888. Serdang ke Perbaungan, sepanjang 17.668 kilometer, dibuka pada tahun 1890. Binjai telah selesai dibangun sepanjang 10.576 kilometer ketika pertama kali dibuka pada tahun 1890. Halawa Mawar, Yudi Prasetyo, Widjijanto: 1880 – 1891).

Pentingnya angkutan kereta api terlihat dari semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi untuk menjamin kelancaran pergerakan penumpang dan barang yang aman, nyaman, cepat, akurat dan tertib. Artinya, transportasi kereta api menempati tempat yang penting dan strategis dalam berfungsinya perekonomian. Pentingnya peran perusahaan perkeretaapian dalam mendukung, mendorong dan memfasilitasi pertumbuhan daerah kemungkinan besar berarti bahwa angkutan kereta api menempati tempat penting dalam sektor perkeretaapian. (Darmawati Halawa Mawar, Yudi Prasetyo, Widjijanto: 1880 Pengangkutan hasil bumi, tidak hanya tembakau tetapi juga karet, kelapa sawit, dan hasil bumi lainnya, membutuhkan penggunaan kereta api. Selain itu, Pelabuhan Belawan digunakan untuk mengirim lebih dari 65 jenis barang, yang sebagian besar merupakan barang ekspor dan kebutuhan penduduk kota. Mayoritas komoditas ekspor ini dijalankan oleh pemilik usaha perorangan dan perkebunan yang cukup besar dengan kepemilikan asing. Stasiun Timbang Langkat, Stasiun Medan, dan Stasiun Pengangkutan Hasil Hutan dari dan ke lokasi-lokasi pedalaman di sepanjang pesisir adalah tiga stasiun utama di Deli. Jalur kereta api ini mengikuti perkembangan pesat perkebunan swasta di Sumatera. Setelah itu, mobil dan truk digunakan untuk pengiriman barang-barang perkebunan, dengan Jaco Bus yang mengelola perkebunan tembakau di Deli.

Pertumbuhan Industri Perkebunan Sumatera Timur dan Kaitannya dengan Pembangunan Jalur Kereta Api Sumatera Timur



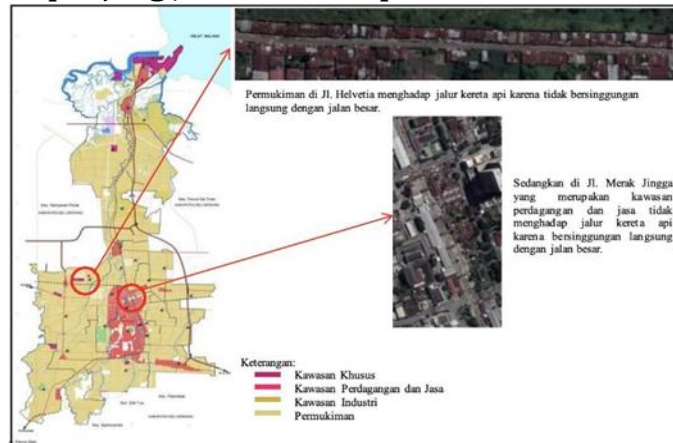
Gambar 5. Pembangunan Kereta Sebagai Sarana Untuk Mengangkat Tembakau Dari Perkebunan Tembakau Deli)

Sumber: <https://images.app.goo.gl/wf6VV4Pf77tUsvjX9>

Pertumbuhan sektor perkebunan yang cepat di Sumatera Timur sebagian besar dibentuk oleh sejumlah perusahaan swasta yang cukup besar. Di antara perusahaan-perusahaan swasta tersebut adalah Senembah Maatschappij dan Deli Maatschappij. Kedua perusahaan swasta ini memiliki dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan eksplosif industri perkebunan di Sumatera Timur, terutama dari tahun 1870-an hingga 1930-an (Supriyadi: 2023). Beberapa perusahaan swasta yang signifikan membentuk industri perkebunan yang berkembang pesat di Sumatera Timur. Deli Maatschappij dan Senembah Maatschappij adalah dua di antara perusahaan-perusahaan swasta tersebut. Terutama dari tahun 1870-an hingga 1930-an, kedua perusahaan swasta ini memiliki pengaruh besar pada ekspansi industri perkebunan yang cepat di Sumatera Timur. Sebagai hasilnya, infrastruktur untuk logistik diciptakan untuk memenuhi permintaan distribusi. Antara tahun 1863 dan 1930, infrastruktur logistik Sumatera Timur yang meliputi pelabuhan, rel kereta api, dan jalan raya-dibangun dengan mempertimbangkan transit darat dan laut. Pembangunan jalur kereta api merupakan salah satu perkembangan transportasi utama yang terjadi karena diperlukan koneksi antara perkebunan yang cukup besar dan pelabuhan yang cukup besar (Supriyadi: 2023).

J.T. Cremer, administrator Deli Maatschappij, pada awalnya menggagas ide untuk membangun jaringan kereta api di Sumatera Timur pada tahun 1881. Cremer menyadari bahwa bentuk transportasi yang baru dan lebih efektif diperlukan untuk mempertahankan bisnis perkebunan yang terus berkembang. Oleh karena itu, jaringan kereta api menawarkan jawaban untuk masalah ini. Pemerintah Hindia Belanda memberikan hak konsesi lahan untuk pembangunan jalur kereta api Belawan-Medan Deli Tua-Timbang Langkat (Binjai) pada tanggal 23 Januari 1883, yang menandai dimulainya pembangunan jaringan kereta api. Jaringan kereta api yang lebih besar di Sumatera Timur, yang dapat memindahkan muatan besar dengan cepat, tidak diragukan lagi meningkatkan efisiensi pengiriman produk perkebunan dari daerah perkebunan ke pelabuhan. (Supriyadi: 2023). Menuju perbatasan antara Sumatera Utara dan Aceh, di Besitang, jalur kereta api dibangun pada tahun 1919 oleh Deli Spoorweg Maatschappij dari Medan. Minyak bumi dari daerah Pangkalan Brandan (beroperasi sejak 1885) dan pelabuhan Pangkalan Susu, di mana jalur dari Besitang ke Pangkalan Susu didirikan, dibawa ke sana pada tahun 1921. Pada akhir tahun 1928, terdapat 440 km jalur kereta api dan trem dalam jaringan Deli Spoorweg Maatschappij. Dengan selesainya jalur Kisaran-Rantauprapat, jaringan kereta api Deli Maatschappij bertambah 114 km antara tahun 1929 dan 1937. Hasilnya, jalur kereta api Deli Spoorweg Maatschappij secara keseluruhan memiliki panjang 554 km, di mana 245 km di antaranya merupakan jalur utama. (Ery Soedewo, 2004: 26-27). (Supriyadi: 2023).

Pola Permukiman di Sepanjang Jalur Kereta Api Kota Medan



Gambar 6. (Pola Pemukiman di Jalur Kereta Api Kota Medan
Sumber: <https://images.app.goo.gl/xD63qhUA7tW2XBuE7>

Baik di perkotaan maupun di pedesaan, permukiman adalah tempat alami dengan infrastruktur dan fasilitas lingkungan untuk mendukung aktivitas penduduk. Kebutuhan akan tempat tinggal sementara meningkat seiring dengan pertumbuhan penduduk. Salah satu dari sekian banyak masalah yang ditimbulkan oleh pendanaan yang tidak memadai adalah munculnya permukiman yang tidak resmi. Permukiman tidak terencana saat ini menghadapi sejumlah masalah permukiman, terutama di Indonesia. Sebenarnya, pemerintah telah bekerja keras untuk mengurangi kemiskinan, yang sangat terkait dengan permukiman tidak terencana. Namun, permukiman tidak terencana masih bermunculan di kota-kota besar di Indonesia sebagai akibat dari meningkatnya tingkat kemiskinan dan kebutuhan lahan. Para imigran tidak resmi ini sebagian besar berasal dari kalangan berpenghasilan rendah dan berpendidikan rendah yang pindah ke kota untuk mencari pekerjaan. Permukiman tidak terencana di wilayah perkotaan menjadi semakin umum karena perpindahan penduduk yang cepat tidak sebanding dengan kapasitas layanan perkotaan. Saya sedang mencari pekerjaan. Permukiman tidak terencana menjadi lebih umum terjadi di wilayah perkotaan, karena perpindahan penduduk yang cepat tidak sebanding dengan kapasitas layanan perkotaan. (Risa: 2022)

Sudah ada sejumlah permukiman yang tidak teratur di sekitar sungai dan jalur kereta api di Medan. Di Kota Medan, permukiman di sepanjang jalur kereta api memanjang dari utara ke selatan sebelum mulai berkembang ke arah timur dan barat di sekitar pusat kota. Permukiman yang berada di sepanjang jalur kereta api di Kota Medan tersebar dari utara ke selatan kota. Arah pertumbuhan permukiman yang lebih banyak berkembang di wilayah inti kota dimana fasilitas umum berada, berdampak pada banyaknya permukiman yang berkembang di pusat kota. Tidak ada permukiman di wilayah tertentu yang secara tegas dilarang untuk mendirikan permukiman di bagian utara Kota Medan. Di Kota Medan, permukiman dibagi menjadi empat kategori: kawasan perumahan, kawasan industri, kawasan perdagangan dan jasa, dan kawasan khusus di dekat jalur kereta api. Di Kota Medan, sebagian besar rumah terletak di samping rel kereta api. Banyaknya rumah dan tempat usaha yang berada di dekat rel kereta api mempengaruhi arus kereta api di Kota Medan. (Risa: 2022)

Permukiman yang terletak di samping jalur kereta api berada di atas lahan milik PT Kereta Api Indonesia Persero (PT KAI). Di Kota Medan, desain permukiman berbentuk linier di sepanjang jalur kereta api. Silakan berjalan searah dengan jalan saat mendekati rumah yang menghadap jalan raya. Namun, desa-desa yang tidak berada di samping jalan raya, berjalan searah dengan kereta api. Mekanisme dan variabel yang mempengaruhi pembentukan permukiman yang tidak terencana atau tidak sesuai dengan hukum adalah penyebabnya. Proses

osmosis dan proses intrusi adalah dua proses yang menyebabkannya. Perencanaan tata ruang kota terkena dampak negatif dari keberadaan zona perumahan yang tidak terencana, terutama dalam hal kerusakan lingkungan dan penurunan kualitas hidup penghuninya. Kerusakan lingkungan itu sendiri, termasuk berkurangnya sirkulasi, drainase yang tidak memadai, hilangnya ruang hijau, dan memburuknya kesehatan masyarakat, disebut sebagai kerusakan lingkungan. Penurunan standar kehidupan sosial di antara penduduk dalam komunitas yang tidak terencana disebut sebagai degradasi lingkungan sosial. (Risa: 2022)

KESIMPULAN

Kereta api adalah sebuah transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat, bukan hanya jaman sekarang namun transportasi ini sudah ada sejak jaman colonial. Pada masanya kereta api digunakan sebagai sarana untuk mengantarkan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lainnya. Seperti halnya di Sumatera Utara atau dulunya bisa dikenal dengan Sumatera Timur. Rel pertama di bangun di perkebunan tembakau deli, dengan tujuan untuk mengatarkan hasil tembakau yang sudah dipanen. Namun lambat laun kereta api menjadi fasilitas yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat dengan banyaknya dampak baik positif maupun negatif seperti kereta api mampu mengantar kita dari satu tujuan ke tujuan lain tanpa terkena macet, sedangkan sisi negatifnya adalah banyaknya permukiman yang berada di sekitar area rel kereta api yang terlihat kumuh.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad Muhajir, S. A. (2020). "Jaringan Kereta Api sebagai Sarana Transportasi Pendukung Industri Perkebunan di Sumatera Timur": Peranan Deli Maatschappij dan Deli Spoorweg Maatschappij, 1881-1940. *Warisan: Journal of History and Cultural Heritage*, 01-08.
- Darmawati Halawa, Y. P. (n.d.). "Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Perkebunan Deli" (Sumatera Utara Tahun 1880 - 1891).
- Haston Ranap Erwin, D. R. (2018). *History Of Railways Medan (1886-1942)*. *JOM FKIP*, 01-08.
- Raudina, R. G. (2022). "Pola Permukiman di Sepanjang Jalur Kereta Api Kota Medan". *TALENTA Conference Series: Energy & Engineering (EE)*, 518-522.
- Santoso, A. (2015). "Naskah Sumber Arsip Perekeretaapian Indonesia". Jakarta: Naskah Sumber Arsip Perekeretaapian Indonesia.
- Supriyadi, P. H. (2023). "Dampak Sosial-Ekonomi Perkembangan Industri Perkebunan Di Sumatera Timur Pada Tahun 1863 Sampai 1930". *Mozaik: Kajian Ilmu Sejarah*, 89-111.