

**Transportasi Kereta Lokomotif Uap Berliner Maschinenbau NR di Kawasan Hutan Jati Cepu
(Perubahan Dari Kereta Pengangkut Kayu Jati Menjadi Kereta Wisata Loco Tour di Cepu 1992-2002)**

Richy Nur Aini Kusnawati
Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email : richy.18071@mhs.unesa.ac.id

Agus Trilaksana
S-1 Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email : agustrilaksana@unesa.ac.id

Abstrak

Penelitian ini menjelaskan tentang perkembangan transportasi kereta api pengangkutan kayu jati hingga menjadi kereta wisata Loco Tour di hutan jati Cepu pada tahun 1992-2000. Metode riset ini ialah metode sejarah. Cepu adalah salah satu kecamatan yang terdapat di Kabupaten Blora Provinsi Jawa Tengah. Cepu memiliki hutan jati yang diklaim memiliki mutu terbaik karena kondisi tanah di wilayah hutan Cepu yang tersusun dari tanah kapur. Di dalam hutan jati Cepu terdapat sebuah jalur kereta api yang dibangun pada masa kolonial, jalur ini digunakan untuk mengangkut hasil hutan berupa kayu jati menuju ke tempat penimbunan kayu. Penggunaan transportasi kereta api sebagai transportasi pengangkutan kayu jati di hutan jati Cepu menjadi pilihan utama dari masa kolonial Hindia Belanda hingga tahun 1990 an. Pada tahun 1990 an transportasi pengangkutan menggunakan kereta api mulai beralih menjadi transportasi truk karena adanya beberapa faktor seperti sudah dibukanya jalur menuju dalam hutandan penggunaan transportasi truk lebih efisien. Selanjutnya melihat potensi wisata hutan jati Cepu dan dengan memanfaatkan kereta lokomotif yang dulu digunakan sebagai pengangkut kayu jati, Perhutani Cepu memiliki inisiatif mengelola kembali dengan menjadikannya menjadi sebuah objek wisata yang bernama Loco Tour. Pada tahun 2000 an objek wisata Loco Tour mulai sepi pengunjung karena sering terjadi konflik di dalam hutan jati Cepu.

Kata kunci : *Cepu, hutan jati, kereta api, loco tour, pengangkutan.*

Abstract

This research explains the development of teak wood transportation train transportation to become a Loco Tour tourist train in the Cepu teak forest in 1960-2000. The method used in this research is the historical method. Cepu is one of the sub-districts in Blora Regency, Central Java Province. Cepu has teak forests which are claimed to have the best quality because of the soil conditions in the Cepu forest area which are composed of limestone soil. Inside the Cepu teak forest there is a railway line that was built during the colonial period, this line is used to transport forest products in the form of teak wood to the wood storage area. The use of rail transportation as transportation of teak wood in the teak forest of Cepu became the main choice from the Dutch East Indies colonial period until the 1990s. In the 1990s, rail transportation began to shift to truck transportation due to several factors, such as the opening of routes into the forest and the more efficient use of truck transportation. Furthermore, seeing the tourism potential of the Cepu teak forest and by utilizing the locomotive train that was used to transport teak wood, Perhutani Cepu has the initiative to re-manage it by turning it into a tourist attraction called Loco Tour. In the 2000s the Loco Tour tourist attraction began to lack visitors because of frequent conflicts in the Cepu teak forest.

Keywords : *Cepu, teak forests, train, transport.*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu hal penting untuk menunjang kehidupan dengan adanya transportasi sebuah daerah bahkan negara mampu dikembangkan dan dimajukan dengan adanya transportasi sangat memberikan pengaruh terhadap perkembangan suatu daerah dalam upaya kesejahteraan suatu daerah

Cepu merupakan salah satu kecamatan yang terletak dibagian ujung timur Kabupaten Blora yang cukup terkenal akan sumber daya alamnya. Kecamatan Cepu terkenal dengan pertambangan minyak serta hutan jatinya yang luas. Hutan Cepu mampu menghasilkan Hutan jati dengan kualitas yang baik karena letaknya yang cukup strategis dimana terletak diantara pegunungan kendeng selatan dan pegunungan kendeng utara. Dengan kondisi tanah yang cukup mengandung kapur serta banyak perairan di daerah selatan dengan di wilayah utara terbentuk bukit bukit yang cukup subur.

Blora ialah salah satu kabupaten di wilayah Jawa Tengah yang mempunyai hutan jati terluas. Dahulu pada masa pasca kemerdekaan wilayah hutan di Blora dibawah kekuasaan oleh jawatan kehutanan. Dengan kata lain wilayah hutan di Blora pada masa perang menjadikan jawatan tersebut kurang maksimal dalam pengelolaan hutan karena masih terikat dalam peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda¹

Hindia Belanda sangat tertarik dengan Kabupaten Blora khususnya di Cepu. Kemudian setelah Hindia Belanda mengetahui bahwa Perdagangan kayu jati dapat meraup keuntungan yang melimpah maka pemerintah Hindia Belanda dengan antusias mengambil alih kabupaten Blora dan mulai melakukan monopoli terhadap pengelolaan hutan jati. Pada abad ke 19 Pemerintah Hindia Belanda mulai menjalankan praktik monopolinya pengelolaan hutan jati di Blora. Salah satu permasalahan yang terpenting dalam usaha monopoli hutan jati di Blora adalah dalam hal sistem pengangkutan hasil kayu jati. Dimana dalam hal ini perlu diperhatikan untuk mengatasi masalah tersebut adalah masalah pengangkutan hasil bumi kayu jatinya.

Pada zaman dahulu pengangkutan kayu jati di Blora memanfaatkan sejumlah kerbau maupun sapi dari tengah hutan dengan menggunakan jalur darat namun dalam hal ini membuat banyak kerbau, sapi mati kelelahan karena mati kelaparan dan kelelahan².

Trem biasanya diciptakan dalam skala terbatas dan hanya terdapat di daerah tertentu seperti di sekitaran penebangan hutan, perusahaan dan perkebunan yang menghubungkan jalur kereta api besar.

Program pembangunan rel kereta api yang menghubungkan beberapa kota kabupaten serta distrik ini sebenarnya sudah diusulkan, hal ini dapat dilihat pada agenda pembangunan rel kereta api yang dijalankan pada tahun 1886-1908 oleh perusahaan swasta Belanda³, Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS).

Pembangunan jalur kereta ini begitu krusial untuk membantu eksploitasi proses eksploitasi penebangan hutan jati di wilayah pantai utara bagian timur termasuk kawasan Cepu. Akan tetapi, karena pertimbangan dalam hal biaya yang cukup menguras kantong pembangunan rel kereta api belum sukses dijalankan. Dengan banyak pembukaan jalur jalur baru ini untuk mempermudah eksploitasi hasil industri hasil alam dari pedalaman kemudian diangkut ke kota pelabuhan.⁴

Sebelum di pegang oleh Inspeksi Kehutanan pengelolaan kayu jati di Blora dikuasai oleh pemerintah Hindia Belanda. Pemerintah Hindia Belanda membangun jembatan Brug Brosot untuk jalur kereta lokomotif uap dari Kecamatan Cepu menuju hutan Gubug Payung di Kecamatan Sambong. Kemudian Pemerintah Hindia Belanda dalam pengelolaan hutan kayu jati mereka menggunakan kereta uap yang diberi nama Berliner Maschinenbau NR 9409 yang di datangkan langsung dari Jerman⁵. Transportasi Kereta pertamakali diperkenalkan oleh Belanda di Indonesia yaitu kereta lokomotif dengan penggerak berupa mesin uap.

Kereta Lokomotif ini didatangkan langsung dari Jerman untuk menunjang kebutuhan hasil bumi Indonesia. Selain itu untuk mendukung hasil industri perkebunan seperti kayu jati, tembakau serta tebu dari pedalaman ke kota pelabuhan. Dengan adanya kereta ini diharapkan mampu menunjang kebutuhan eksploitasi hasil bumi Indonesia terhadap pemerintah Hindia Belanda.

Pada awal tahun 1990an pengangkutan kayu jati menggunakan kereta lokomotif uap mulai tergantikan karena banyak faktor yang membuat kerugian, seperti dalam hal penjangkaban bakar untuk menjalankan kereta uap yang kurang efisien dan membutuhkan

waktu lama untuk menjalankan kereta uapnya. Selain itu faktor lainnya adalah sudah dibukanya jalur menuju hutan sehingga membuat akses kendaraan seperti truk sudah mulai dapat beroperasi masuk ke hutan sehingga untuk efisiensi waktu dan biaya akhirnya pengangkutan kayu jati sedikit

¹ Ika Nur Kholifah, "Pengelolaan Hutan Jati di Blora" (1897 - 1942)." *skripsi*, (Universitas Airlangga, 2017), hlm 21.

² www.cepu.go.id diunduh pada 2 Januari 2022

³ Wardo, "Hutan Jati Berkalung Besi : Pengangkutan Kayu Jati di Jawa pada ahir Abad Ke 19 dan Awal Abad e 20" *Sasdaya, Gadjah Mada Journal of Human*, Vol 1 No. 2 hlm 187.

⁴ *Ibid*, hlm 194

⁵ www.cepu.go.id diunduh pada 15 Januari 2022

demis sedikit dari kereta uap ke mobil truk. Akan tetapi penggunaan kereta masih digunakan sebagai alat pengangkutan kayu jati di wilayah hutan yang dekat dengan jalur kereta. Pada tahun ini juga perum perhutani berinisiatif untuk menjadikan kereta uap peninggalan Belanda sebagai sarana transportasi wisata yaitu wisata Loko Tour.

Munculnya wisata Loco Tour sangat menarik untuk diteliti karena dalam hal ini terjadi beberapa peristiwa-peristiwa penting yang menyangkut tentang perubahan dari struktur sosial maupun ekonomi bagi masyarakat yang bersangkutan maupun warga sekitar. Penelitian ini menyorot proses perubahan dari transportasi kereta pengangkut kayu jati hingga menjadi kereta wisata yang digunakan untuk tujuan komersial. Dimana dalam proses tersebut terjadi banyak peristiwa yang menarik untuk diteliti lebih mendalam.

Oleh lantaran tersebut perumusan masalah riset ini ialah sebagai berikut : 1) Bagaimana perkembangan transportasi pengangkutan kayu jati di wilayah hutan Cepu Tahun 1992-2000 ?, 2) Mengapa terjadi peralihan fungsi dari kereta pengangkut kayu jati menjadi kereta wisata ?.

METODE PENELITIAN

Penelitian mengenai perubahan transportasi dari kereta pengangkut kayu jati menjadi kereta wisata tahun 1992-2000 dilaksanakan melalui metode pendekatan sejarah (*historical approach*) yang memiliki empat tahapan yakni heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi.

Langkah pertama riset ialah dengan memanfaatkan kajian analisis sumber sejarah yaitu Tahapan Heuristik pelaksanaannya dengan menghimpun sumber – sumber sejarah yang relevan dengan rumusan masalah. Di tahap ini peneliti melaksanakan penghimpunan sumber, adapun sumber sejarah primer berupa wawancara dengan pihak yang bersangkutan dan data dari Dinas Pariwisata. Pihak yang bersangkutan yaitu seseorang dengan latar belakang sebagai pegawai KPH Cepu yang menjabat dalam masa masa tersebut yang mengetahui kejadian dan juga beberapa koran yang sezaman serta data dari dinas pariwisata yang kami peroleh juga berkaitan dengan jumlah pengunjung dengan urun waktu 1998-2000.

Selanjutnya untuk tahapan berikutnya yaitu kritik sumber dimana peneliti memverifikasi uji kelayakan sumber yang sudah diperoleh dimana dalam hal ini penulis hanya sebatas melakukan kritik intern saja disebabkan pandemi.

Tahapan selanjutnya ialah interpretasi. Di sini, nilai dan peristiwa dianalisis dengan menafsirkan fakta dan yang dikumpulkan. Setelah melewati tahap interpretasi, penulis maju ke tahap akhir penelitian yakni proses historiografi dimana didalamnya merekonstruksi masa lalu berlandaskan fakta yang ada diinterpretasikan secara tertulis menurut kaidah penulisan sejarah yang benar menjadi sebuah tulisan sejarah sebagai hasil dari riset yang telah dijalankan .

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kecamatan Cepu dan Keberadaan Hutan Jati di Cepu

1. Keadaan Geografis dan Sosial Kecamatan Cepu

Pada masa kolonial kecamatan Cepu menjadi sebuah wilayah penting bagi pemerintahan Belanda karena selain melimpahnya sumber daya minyaknya juga karena komoditi hasil hutannya yaitu kayu jati. Kayu jati Cepu diklaim memiliki mutu terbaik karena kondisi tanah Cepu yang tersusun dari tanah kapur dan masih di wilayah yang diapit oleh dua gunung Kendeng Utara dan Kendeng Selatan yang sifatnya kapur yang membuat tanaman jati sangat subur di wilayah ini. Hal inilah yang membuat pemerintah Belanda tertarik untuk mengeksploitasi hutan Cepu. Kawasan Cepu Secara geografis Cepu terletak diantara 7°09'36.44" S dan 111°33'52.98"

Kecamatan ini memiliki jarak terjauh dari kota Kabupaten Blora ke Timur sekitar 38 Km. Luas wilayah yang dimiliki seluas 49,15 km². Kecamatan ini terletak di perbatasan provinsi Jawa Timur, dan Di lewati jalan yang menghubungkan Surabaya – Purwodadi – Semarang.⁶ Kawasan hutan Cepu pada umumnya memiliki jenis tanah yang terdiri dari 4 jenis tanah diantaranya Litosol, Grumosol, Mediteran dan Aluvial. Dimana Sebagian besar berupa tanah Grumusol dan sebagian besar berbatu kapur.⁷ Untuk jenis vegetasi yang hidup di dalam hutan Cepu mayoritasnya tumbuhan pohon jati. Untuk jenis satwa yang hidup di hutan Cepu sangat beragam mulai dari kijang, landak, jenis burung dan lain sebagainya. Selain satwa tersebut terdapat pula satwa yang sudah langka seperti ayam alas (ayam hutan) dan macan tutul.

Keistimewaan hutan Cepu yaitu memiliki salah satu jati Jawa dengan mutu terbaik dihasilkan di hutan Cepu, Kabupaten Blora⁸ Sedangkan iklim di wilayah Kecamatan Cepu beriklim tropis, yang ditandai adanya musim kemarau dan musim hujan yang bergantian sepanjang tahun dengan suhu sekitaran 26 derajat celsius, sedangkan curah hujan rata-rata di wilayah Cepu yaitu 1.636 mm/tahun⁹.

Wilayah Cepu dikenal sebagai penghasil gas alam bumi, tetapi pada kenyataannya masyarakatnya mayoritas bekerja sebagai pedagang. Menurut jumlah keseluruhan penduduk 66.093 jiwa, yang berpecaharian sebagai pedagang, sampai 3.092 orang.¹⁰ Selain itu ada pula yang berprofesi sebagai pedagang dan petani.

⁶ Arnita Fakhris, "Kegiatan Ekonomi Penduduk Di Sekitar Aktivitas Migas Kota Cepu" *Skripsi*, (Universitas Indonesia, 2009), hlm. 20.

⁷ Mita Ramayati Pratiwi, "Peranan Pengelolaan Sumberdaya Hutan Bersama Masyarakat (PHBM) Dalam Upaya Pengendalian Kebakaran Hutan Di KPH Cepu, Perum Perhutani Unit I, Jawa Tengah," *Skripsi* (Institut Pertanian Bogor, 2008), hlm. 25.

⁸ Suroso, *Jati (Tectona grandis)*. (Yogyakarta : Penyuluhan Kehutanan Dinas Kehutanan dan Perkebunan DIY), hlm. 11.

⁹ Mita Ramayati Pratiwi, *op.cit.*, hlm. 25

Dimana pada Sektor pertanian di kecamatan Cepumenjadi sektor penggerak utama dalam perekonomian masyarakat Cepu.

Dalam masyarakat yang tinggal di sekitar hutan jati terdapat dua jenis pengumpul kayu bakar. Jenis yang pertama adalah pengumpul kayu mentah, biasa disebut *rencék* untuk dibawa pulang baik yang dipergunakan untuk keperluan rumah tangga maupun untuk dijual ke pasar. Jenis yang kedua adalah pengumpul kayu bakar yang kemudian mengolah langsung di tengah hutan untuk dibuat arang kayu. Dan dalam pengolahannya menggunakan metode lubang tanah. Masyarakat yang tinggal disekitar hutan Cepu ada juga yang memiliki profesi sampingan yaitu membantu pihak Perhutani dalam proses penebangan sampai dengan pengangkutan kayu jati di wilayah hutan Cepu. Dari pihak Perhutani membutuhkan tenaga dari masyarakat untuk menebang dan mengangkut pohon jati ke dalam transportasi baik transportasi kereta api maupun truk. Disisi lain masyarakat terbantu dari segi ekonomi karena mendapatkan tambahan pekerjaan sampingan. Selain itu dari sisi sosial membuat hubungan masyarakat sekitar hutan dengan pihak Perhutani menjadi lebih baik lagi karena adanya hubungan mutualisme dari kedua belah pihak.

2. Keberadaan Hutan Jati di Cepu

a. Keberadaan Hutan Jati Cepu Pada Masa Kolonial

Keberadaan Hutan Jati Cepu Pada Masa Kolonial dan Pembangunan Rel Kereta Api di wilayah Hutan Cepu-Blora menjadi salah satu aspek esensial bagi kehidupan manusia, karena hutan memiliki peran penting bukan hanya untuk manusia saja bahkan semua makhluk hidup membutuhkan hutan. Hutan menyediakan segala kebutuhan manusia seperti kayu, air, pangan, kayu bakar, pakan ternak.

Sebelum bangsa kolonial datang di Tanah Jawa, hutan dalam penguasaan di bawah raja-raja Jawa, dimana penebangan kayu jati dilakukan sekeedar untuk pemenuhan kebutuhan keraton. Kabupaten Blora adalah salah satu daerah yang diincar oleh pemerintah Belanda karena daerah ini kaya akan hasil hutan yang mempunyai kualitas yang baik berupa kayu jati. Mereka memanfaatkan kayu jati guna membuat kapal serta arsitektur. Pemerintah Belanda melakukan segala cara guna memperoleh kayu jati yang berlimpah.

Dalam pengelolaan hutan jati Pemerintah Hindia Belanda membangun sebuah jalur kereta api di dalam kawasan hutan jati Cepu dengan panjang mencapai 300 km, dengan lebar sepur 1,076 m. Dimana jalur rel ini mempermudah pemerintah Hindia Belanda untuk melakukan perdagangan melalui transportasi kereta. Selain penggunaan kereta menggunakan waktu yang cepat, barang yang diangkut tidak rusak karena waktu pengiriman yang lama.

Selain itu dengan menggunakan kereta mampu mengangkut jumlah barang dalam jumlah yang besar. Hal ini jelas sangat menguntungkan pemerintah Hindia Belanda dalam proses perdagangan kayu jati.

b. Keberadaan Hutan Jati Cepu Pada Masa Kolonial Jepang

Pada masa kolonial Jepang pengelolaan hutan jati mengalami masa surut, artinya adalah pengelolaan hutan jati tidak berjalan seperti pada masa pemerintahan kolonial Belanda. Hal ini dapat terjadi sebab hanya sebagian kecil dari bekas pegawai Jawatan Kehutanan Belanda yang berminat bekerja untuk kepentingan pemerintahan militer Jepang dan juga karena keadaan yang masih tidak stabil akibat perang gerilya rakyat Indonesia untuk merebutkan kemerdekaan.

Pada masa penjajahan Jepang yang singkat, wilayah hutan nyaris dilupakan. karena pemerintahan Jepang ingin lebih diperhatikan pada penanaman jarak yang menghasilkan minyak jarak sebagai penghasil utama pelumas untuk mesin- mesin tempur pemerintahan Jepang pada masa perang dunia kedua. Pada masa ini pula pemerintahan Jepang menurunkan bibit tanaman kapas kepada masyarakat. Masyarakat dipaksamenanam kapas untuk memenuhi kebutuhan bahantekstil tentara Jepang yang sedang terlibat perang. Pemaksaan ini yang membuat terbelakangnya pengelolaan hutan.

c. Keberadaan dan Pengelolaan Hutan Cepu Pasca Kemerdekaan

Setelah bangsa Indonesia merdeka, peralihan kekuasaan atas Jawatan Kehutanan Jepang kepada Republik Indonesia terjadi pada tanggal 1 September 1945. Dimana Jawatan Kehutanan berfungsi sebagai administrator dengan tugas pokok yaitu mengelola pemanfaatan sumber daya alam hutan sebagai salah satu sumber produksi untuk masyarakat.

Pasca proklamasi dalam waktu singkat tidak memungkinkan untuk menyusun undang-undang dan menyusun peraturan yang menyangkut tugas Jawatan Kehutanan Pada masa kolonial masyarakat sangat dibatasi untuk melakukan berbagai kegiatan yang ada hubungannya dalam hutan. Kebebasan kemerdekaan digunakan masyarakat untuk melampiaskan perasaan mereka yang terpendam terhadap Jawatan Kehutanan.

Pada tahun 1949 setelah pemerintah Belanda mengakui kedaulatan Negara Republik Indonesia maka berlandaskan Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 1952 Jawatan Kehutanan diberi wewenang untuk menguasai dan mengelola tanah negara yang ditetapkan sebagai kawasan hutan. Kemudian kebijakan ini dikukuhkan dan diperkuat dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No.8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-tanah Negara. Di sisi lain hukum pengelolaan hutan yang berlaku dalam wilayah Negara Republik Indonesia masih berupa peraturan perundang-undangan kehutanan warisan pemerintah kolonial Belanda.¹¹

¹⁰ Mita Ramayati, *Op.cit.*, hal 25

¹¹ Nyoman Nurjaya, *op.cit.*, hlm 45.

Tugas dan kewajiban Jawatan Kehutanan menurut PP No. 1/1951 adalah memelihara tanah dengan jalan mempertahankan nilai hidrologi dan orologi hutan, mengadakan persediaan air, mengendalikan erosi dan kerusakan tanah, menghasilkan kayu untuk mencukupi kebutuhan kayu bangunan, kayu bakar, kulit penyamak, dan hasil hutan lainnya bagi kepentingan masyarakat, menyelenggarakan pendidikan kehutanan untuk memenuhi kebutuhan tenaga Jawatan Kehutanan.¹² Dan memberikan penerangan kepada masyarakat tentang arti, fungsi dan manfaat hutan bagi perlindungan alam dan pemenuhan kebutuhan ekonomi masyarakat.

d. Keberadaan dan Pengelolaan Hutan Jati

Cepu Masa Orde Baru

Pada masa Orde baru atau pada masa pemerintahan Presiden Soeharto, menciptakan sebuah kabinet pemerintahan dengan nama Kabinet Ampera (Amanat Penderitaan Rakyat). Kabinet ini membubarkan Departemen Kehutanan masa pemerintahan sebelumnya dan selanjutnya untuk urusan kehutanan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Kehutanan yang secara sistematis terintegrasi ke dalam struktur Departemen Pertanian.

Pada tahun 1960 pemerintah menerbitkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang No. 19 Tahun 1960 perihal Perusahaan Negara. Untuk mewujudkan status Jawatan Kehutanan menjadi Perusahaan Negara, pemerintah. Guna merealisasikan status Jawatan Kehutanan menjadi Perusahaan Negara, pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 17 sampai No. 30 Tahun 1961 perihal Pembentukan Perusahaan-Perusahaan Kehutanan Negara (Perhutani)¹³

Dominasi negara terhadap hutan menggapai puncaknya setelah diciptakannya Undang-undang Pokok Kehutanan Nomor 5 Tahun 1967 yang berisi tentang dasar-dasar penguasaan negara atas hutan.

Pada masa Orde Baru hutan Cepu masuk dalam pengelolaan wilayah Perum Perhutani Unit I Jawa Tengah, dan dibagi kedalam tiga wilayah Kesatuan Pemangkuan Hutan (KPH), yaitu Blora, Cepu dan Randublatung, walaupun ada sebagian kecil wilayah KPH Cepu dan Randublatung yang masuk ke dalam wilayah Kabupaten Bojonegoro dan Grobogan.

Pada akhir masa orde baru di kawasan hutan Cepu sering terjadi konflik di dalamnya mulai dari penjarahan, pencurian, pembakaran dan masih banyak konflik lain dengan pihak Perhutani dengan masyarakat sekitar hutan bahkan hingga merenggut korban jiwa. Penjarahan kayu di wilayah hutan Cepu diduga kuat melibatkan oknum-oknum TNI dan Polri yang bekerjasama dengan sejumlah broker dan industri kayu.¹⁴

Pencurian kayu sendiri sejak tahun 1987 menunjukkan gejala peningkatan yang sangat drastis, bahkan oleh beberapa pihak terutama Perhutani pencurian kayu yang terjadi setelah bergulirnya era reformasi di Indonesia tersebut disebut dengan istilah penjarahan hutan untuk menggambarkan betapa parahnyanya kerusakan yang terbentuk akibat kejadian pencurian kayu secara besar-besaran di sekitar kawasan hutan, maupun oleh para pendatang dari daerah lain.¹⁵

Tingginya kasus penjarahan dan pencurian kayu di wilayah hutan Cepu disebabkan karena karakteristik hutan yang mempunyai potensi tinggi, juga ditunjang oleh letak geografisnya yang merupakan daerah yang paling rawan kejahatan atau tindak kriminal, karena para pencuri dengan mudah dapat melarikan diri dan membawa barang curian ke luar daerah tanpa sepengetahuan oleh petugas Perhutani. Ditambah dengan lemahnya koordinasi petugas atau aparat keamanan wilayah, sehingga pencuri secara leluasa dapat keluar dan masuk perbatasan secara bebas.¹⁶

Keberadaan dan Pengelolaan Hutan Jati Cepu Masa Reformasi Hukum pengelolaan sumberdaya hutan tidak mengalami perubahan pada masa reformasi, artinya pada masa reformasi masih sama dan masih menggunakan hukum pengelolaan pada masa orde baru. Produk hukum dalam bentuk PP No. 6 Tahun 1999 perihal Pengusahaan Hutan dan Pemungutan Hasil Hutan Produksi berisi muatan jiwa, semangat, dan substansi yang secara prinsip tidak berbeda dengan PP No. 21 Tahun 1970 tentang Hak Pengusahaan Hutan (HPH) dan Hak Pemungutan Hasil Hutan (HPHH), artinya tidak menggambarkan jiwa dan semangat gerakan reformasi. Lebih parahnyanya produk hukum hasil karya lembaga legislatif dan eksekutif era reformasi mengenai Kehutanan secara ideologis dan substansial sama dengan produk hukum kehutanan pada era pemerintahan Orde Baru.¹⁷

Tahun 1998, kasus pencurian massal di beberapa wilayah Perhutani Unit I Jateng telah mengakibatkan kehilangan aset senilai hampir 300 juta rupiah. Pada masa reformasi banyak terjadi perselisihan antara masyarakat desa hutan dengan aparat Perhutani, hal ini terjadi karena salah paham antara masyarakat sekitar hutan dengan aparat hutan.

Konflik antara masyarakat sekitar hutan Cepu dengan petugas Perum Perhutani KPH Cepu ini telah berlangsung dari tahun 1997 hingga tahun 2000an. Konflik ini terjadi karena di hutan Cepu sering terjadi penjarahan dan pencurian kayu jati. Salah paham antara masyarakat sekitar hutan Cepu dengan petugas Perhutani. Penangkapan terhadap warga yang mengambil kayu bakar di lokasi hutan yang menyebabkan konflik ini dimulai.

¹⁵ Muh Yulianto, *op.cit.*, hlm. 88

¹⁶ *Op.cit.*, hlm. 98

¹⁷ I Nyoman Nurjaya, *op.cit.*, hlm. 52.

¹² *Ibid.*, hlm. 47.

¹³ I Nyoman Nurjaya, *op.cit.*, hlm 47.

¹⁴ Kompas, *Penjarahan Terus Terjadi: Hutan Jati KPH Cepu Porak-poranda*. Selma November 2000. hlm 23.

Menurut petugas Perhutani kayu bakar yang dimaksud bukan sebatas kayu bakar namun juga kayu-kayu jati yang bernilai ekonomi tinggi. Beberapa Kali masyarakat mencoba menjelaskan dan bernegosiasi perihal masalah kesalah pahaman ini, tetapi dari Perhutani bersikeras tetap melaksanakan operasi hingga masuk ke dalam rumah-rumah penduduk di sekitar hutan.

Berikut adalah tabel data kekerasan Perhutani terhadap masyarakat di kawasan KPH Cepu pada tahun 2000-2002. Tabel 2.1 Tabel Kekerasan Perhutani terhadap Masyarakat di Wilayah KPH Cepu 2000-2002

No	Tanggal	KPH	Jenis Kekerasan
1	05-Nov-00	Cepu	Penembakan
2	01-Des-00	Cepu	Penembakan
3	14-Okt-02	Cepu	Penganiayaan

Sumber : Dokumentasi Lidah Tani Blora

Dari tabel 2.1 bisa dijelaskan bahwasanya pada tanggal 5 November tahun 2000 terjadi kekerasan yaitu penembakan terhadap masyarakat di kawasan KPH Cepu dan menelan 1 korban hingga tewas. Kemudian pada tanggal 1 Desember pada tahun yang sama terjadi penembakan terhadap masyarakat dan menelan 1 korban hingga tewas. Penembakan oleh Polisi hutan di wilayah KPH Cepu pada tahun 2000 menewaskan Djani.¹⁸

Penembakan ini dilakukan saat Djani sedang melakukan operasi pengamanan hutan. Djani sebenarnya bukanlah pencuri kayu, pagi itu ia pergi menuju sawah membawa cangkul. Pada saat itu juga ada polisi hutan yang sedang mengejar pencuri kayu dan mendapati Djani di lokasi hutan, seketika polisi hutan menembak Djani sampai tewas. Kekerasan yang sama terus berulah baik di kawasan hutan Cepu, Randublatung dan Blora, baik yang menyebabkan tewasnya warga masyarakat maupun yang luka-luka.

Tingginya kasus penjarahan dan pencurian kayu di wilayah hutan jati Cepu disebabkan karena karakteristik hutan Cepu yang mempunyai potensi tinggi, alasannya lainnya adalah hutan Cepu yang ditunjang oleh letak geografisnya yang berada di wilayah perbatasan provinsi antara Jawa Tengah dengan Jawa Timur yang merupakan daerah yang paling rawan kejahatan atau tindak kriminal. Letak geografis di daerah

perbatasan ini membuat pencuri dengan mudah dapat melarikan diri dan membawa barang curiannya ke luar daerah tanpa sepengetahuan oleh petugas Perhutani. Ditambah dengan lemahnya koordinasi petugas atau aparat keamanan di wilayah tersebut sehingga membuat pencuri secara leluasa dapat keluar dan masuk perbatasan secara bebas.¹⁹

Maraknya kasus penjarahan dan pencurian kayu di wilayah hutan Cepu juga mengganggu aktivitas pengangkutan hasil hutan di dalam hutan Cepu. Aktivitas pengangkutan hasil hutan di dalam Cepu menggunakan transportasi yang pada awalnya adalah menggunakan transportasi Kereta api, kemudian karena beberapa faktor seperti beberapa jalur rel kereta api yang tidak terawat, mahalnya biaya operasional sekali jalan kereta api, sehingga dari pihak Perhutani khususnya KPH Cepu memilih mengganti transportasi utamanya dengan transportasi truk yang lebih murah operasionalnya dan lebih efektif penggunaannya. Dan untuk lokomotif kereta api dimanfaatkan oleh KPH Cepu berganti fungsi menjadi kereta wisata.²⁰

B. DARI KERETA PENGANGKUT KAYU JATI MENJADI KERETA WISATA TAHUN 1992-2002

Transportasi menjadi pemegang peranan penting dalam kegiatan manusia. Kegiatan pengangkutan kayu ditujukan guna mengangkut kayu dari hutan ke industri pengolahan kayu atau langsung ke konsumen. Oleh sebab itu, kegiatan tersebut memerlukan waktu yang efisien, sehingga kelancaran proses transportasi menjadi hal yang prioritas. Kualitas kayu bisa saja berubah karena terkendala pada aspek pengangkutannya.

Perkembangan alat transportasi dari masa kemasa sangat pesat. Alat yang paling diminati dan masih eksis hingga kini yaitu salah satunya adalah kereta api. Pengangkutan menggunakan kereta menjadikan mobilisasi menjadi lebih cepat dengan kapasitas angkut yang besar.

Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Indonesia Masa Kolonial yaitu dengan Munculnya jaringan perkeretaapian di Indonesia merupakan dampak dari adanya perluasan kolonialisme dan imperialisme dalam bidang sosial dan ekonomi. Dengan adanya politik pintu terbuka membuat pemerintah kolonial perlahan mulai untuk melakukan perubahan dengan membangun sarana dan prasarana yang didukung ekspor impor hasil bumi dan mendukung penanaman modal pemerintah Hindia Belanda di Indonesia

Lokomotif dengan penggerak berupa mesin uap merupakan transportasi kereta api pertama kali yang diintroduksi bangsa Belanda di Indonesia. Dimana lokomotif ini sudah mulai digunakan di Indonesia guna menarik rangkaian gerbong kereta sejak dibukanya jalur pertama di Indonesia yakni Semarang, dari Kamijen Sampai Tanggung dengan rute sepanjang Km pada tanggal 17 Juni 1864.²¹

¹⁸ Wawancara pak suharto

¹⁹ Muh Yulianto, *op.cit.*, hlm. 98.

²⁰ Wawancara dengan Bapak Agus Ahmadun

²¹ KSS Sarpra KPH Cepu pada tanggal 7 April 2022

Rute tersebut dibuat atas permintaan Raja Willem I untuk keperluan militer dan pengangkutan hasil bumi di wilayah Semarang. Untuk memenuhi kebutuhan akan pengiriman hasil bumi dari Indonesia, maka Pemerintah Kolonial Belanda sejak tahun 1876 menciptakan serangkaian jaringan Kereta api di Indonesia dan juga khususnya di Pulau Jawa.

Pembangunan jaringan rel kereta api di Indonesia oleh Pemerintah Hindia Belanda sebagian besar dilakukan dengan beban mewajibkan penduduk setempat guna menjalankan kerja rodi. Pelaksanaan pembangunan berlangsung secara pesat namun dirasa lebih berat dari masa sebelumnya karena biaya yang digunakan untuk membangun jaringan rel kereta api sebagian besar dari pajak berasal dari perusahaan perusahaan, perkebunan maupun pinjaman.

Perkeretaapian di wilayah Cepu sendiri dimulai dengan pembukaan jalur kereta api dari Blora dan diteruskan ke wilayah Cepu dan didirikanlah stasiun Cepu sebagai penghubung Semarang-Blora. Stasiun Cepu adalah stasiun kereta api yang berlokasi di Balun, Cepu, Blora. Stasiun ini merupakan stasiun terbesar di Kabupaten Blora dan merupakan stasiun paling timur di bagian utara Jawa Tengah. Stasiun Cepu dan depo lokomotifnya diresmikan pada tahun 1902. Di sebelah timur stasiun terdapat wesel percabangan ke kiri menuju depot BBM jalur cabang ini juga menghubungkan dengan jalur kereta api Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJSM) menuju stasiun Cepu Kota²²

Stasiun SJS atau biasa disebut Stasiun Cepu Kota dibangun pada tahun 1901. Dari stasiun ini kereta menuju jalur ke arah Rembang melewati wilayah Blora. Di wilayah Cepu kereta api menggunakan bahan bakar kayu jati, karena daerah Cepu memiliki hutan jati yang cukup luas. Selain itu penggunaan kayu jati juga lebih murah dan mudah didapat jika dibandingkan dengan batu bara. Biasanya kayu jati yang akan dijadikan bahan bakar akan ditumpuk di atas lokomotif kereta api.

Pada masa kolonial Belanda, secara umum ada empat jenis kereta api yang digunakan dalam melayani publik di Hindia Belanda. Keempat jenis tersebut antara lain:

- 1) Kereta api penumpang, yaitu kereta api yang khusus untuk angkutan penumpang. Berdasarkan kecepatan dan fasilitas yang disediakan, kereta api penumpang dibagi atas kereta api ekspres, kereta api cepat, kereta api biasa.
- 2) Kereta barang, yaitu kereta api khusus barang yang keseluruhan rangkaianannya gerbongnya hanya terdiri dari gerbong-gerbong barang. Kereta ini bisa dibedakan menjadi dua yaitu kereta barang cepat dan kereta barang biasa.

- 3) Kereta api jenis ini mengangkut penumpang dan Kereta campuran, yaitu kereta api yang dalam satu rangkaianannya terdiri dari gerbong penumpang dan gerbong barang.

barang sekaligus dalam satu perjalanan, rangkaian ini khusus bagi kereta api lambat dan menghubungkan stasiun-stasiun kecil.

- 4) Kereta api luar biasa, yaitu kereta api penumpang dan barang yang dioperasikan atas permintaan khusus seperti angkutan gula, batu bara, dan kepentingan ekspor lainnya.

Selain jenis-jenis kereta di atas, ada juga jenis kereta lain yang ada di Blora yang memiliki fungsi khusus yaitu kereta lokomotif uap dengan nama Berliner Maschinenbau NR 9404.101 Kereta lokomotif uap ini khusus kereta barang, yaitu berisi barang berupa hasil hutan jati yang dikirim dari hutan menuju Tempat Penimbunan Kayu lalu kemudian dikirim menuju stasiun Cepu untuk kemudian dilanjutkan pengiriman ke wilayah lain seperti pelabuhan Semarang, Surabaya, Gresik dan wilayah lain di luar Blora.

Masa Pemerintahan Jepang Takluknya Pemerintahan Hindia Belanda kepada Jepang, menandai berakhirnya masa kekuasaan kolonial Belanda di Indonesia. Angkatan Darat Jepang ke-16 ini adalah keputusan pertama yang dikeluarkan pemerintahan militer Jepang di Indonesia. Pada masa pemerintahan Jepang Perkeretaapian Indonesia berubah nama menjadi Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api)

Pada masa pemerintahan Jepang seluruh jaringan kereta api dikuasai oleh Jepang. Seluruh kegiatan perkeretaapian ditujukan untuk mendukung kegiatan peperangan dan kepentingan politik militer Jepang. Penggunaan angkutan kereta api lebih diprioritaskan bagi kepentingan militer Jepang.

Tujuan pembangunan rel kereta api pada masa penjajahan Jepang sama dengan tujuan Belanda sebelumnya yaitu untuk keperluan perang dan pengangkutan barang pada masa pendudukan Jepang sama halnya dengan wilayah lain di Indonesia wilayah Cepu pengelolaan perkeretaapian secara penuh dilakukan oleh pemerintahan Jepang pada masa itu. Setelah Indonesia Merdeka pada tahun 1945, pengelolaan perkeretaapian yang semula dikuasai perusahaan swasta dan pemerintah Hindia Belanda dinasionalisasikan oleh bangsa Indonesia. Puncaknya adalah pengambilalihan kantor pusat Kereta Api Bandung pada tanggal 28 September 1945 dan hingga sekarang diperingati sebagai hari kereta api Indonesia.

Setelah nasionalisasi pemerintah RI mendirikan perusahaan yang bernama Djawatan Kereta Api Republik Indonesia yang bertugas mengelola aset dan infrastruktur perkeretaapian yang sebelumnya dikelola oleh Hindia Belanda. Perusahaan tersebut merupakan hasil kerjasama antara pemerintah Hindia Belanda yang menguasai perkeretaapian pada masa kolonial dengan sebuah perusahaan swasta.

²² Heritage Kai, *Stasiun Cepu*, diakses dari <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Cepu>, pada tanggal 08 April 2022. Pukul 15.10

Pada masa kemerdekaan ini transportasi kereta api mengalami pasang surut dan masih dalam proses membenahi diri sebagai alat transportasi darat dari negara yang baru saja memerdekakan diri. Pada masa kemerdekaan perkeretaapian terfokus dalam perubahan peran utamanya di Jawa yang sebelumnya perang terfokus pada angkutan barang menjadi terpusat pada angkutan penumpang.

Pada masa setelah Kemerdekaan salah satu peran dari kereta api adalah sebagai alat transportasi perlengkapan perjuangan dalam mempertahankan kemerdekaan. Hal ini dikarenakan di beberapa wilayah Indonesia masih ada sebagian yang masih dikuasai oleh Belanda dan apabila kereta api melewati wilayah daerah pendudukan Belanda tersebut kereta diperiksa secara ketat oleh pihak Belanda.²³

Berdasarkan hasil perjanjian damai Konferensi Meja Bundar di bulan Desember tahun 1949, dilaksanakan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia dan Staatsspoorwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) pada tahun 1950.

Sama halnya dengan wilayah lain di Indonesia di wilayah Cepu pada masa setelah kemerdekaan kereta api digunakan sebagai alat perjuangan. Sedangkan kereta api yang beroperasi di dalam hutan Cepu dan digunakan sebagai kereta pengangkut hasil hutan yaitu kayu jati pengelolannya di pegang oleh Djawatan Kehutanan Republik Indonesia yang sebelumnya pengelolannya di pegang oleh pemerintah kolonial.

C. Transportasi pengangkutan kayu jati di Cepu

Eksplorasi hutan jati khususnya di wilayah Jawa sudah berlangsung lama. Penebangan pohon secara terbatas sudah dilakukan oleh masyarakat yang tinggal di sekitar maupun oleh para penguasa tradisional pada saat itu²⁴ Kegiatan penebangan dengan sistem blandong, secara terbatas di sekitar pantai utara Jawa dan di sekitar sungai-sungai besar salah satunya adalah Bengawan Solo.

Pada masa kolonial, infrastruktur jalan di desa-desa pedalaman hutan masih relatif terbatas dan dengan kondisi jalan buruk. Sarana transportasi air melewati sungai besar dan kecil menjadi sangat penting. Begitu pula saat mengangkut hasil hutan seperti kayu jati dari hutan dengan memanfaatkan angkutan sungai.

Pengangkutan kayu jati dari tempat penebangan ke tempat penampungan sementara di tepi sungai dilaksanakan dengan penarikan gerobak oleh sapi atau kerbau. Dimana Pengangkutan kayu dilakukan dengan cara menggunakan tenaga hewan

maupun gerobak yang ditarik dimana hal ini meningkatkan beban kerja para belandong. Para tenaga belandong tidak sekedar habis terkuras untuk menebang kayu jati tetapi juga untuk memindahkannya ke tepi sungai sebelum dirakit dan dihanyutkan ke pantai utara sesuai dengan tujuan pengiriman.²⁵

Seiring berkembangnya transportasi pengangkutan mulai muncul keluhan dan mulai muncul kesulitan dalam proses angkutan kayu tebangan dengan menggunakan gerobak atau tenaga hewan. Ada beberapa alasan yang melatarbelakangi mulai munculnya keluhan dan kesulitan diantaranya adalah pengerasan jalan untuk mengangkut kayu sangat tidak murah dan tidak efisien.

Alasan lainnya adalah ketidakpastian mengenai waktu mengangkut kayu jati yang tidak tentu. Tenaga hewan yang digunakan guna mengangkut kayu di tengah hutan dinilai tidak efisien dan mahal, sehingga para pengusaha penebangan hutan mempertimbangkan untuk mencari alternatif lain.

Kereta lokomotif umumnya diciptakan secara terbatas atau berada di lokasi khusus, contohnya di sekitaran penebangan hutan atau perusahaan maupun perusahaan. pertama kali dibangun di wilayah penguasaan hutan di Tempuran Karesidenan Semarang.²⁶

Di wilayah kawasan hutan Cepu untuk kali pertama dibuat rancangan pembukaan wilayah, di wilayah hutan Cepu dipusatkan lebih banyak perhatian pada teknik pembangunan jalan rel. Pemerintah Hindia Belanda membangun sebuah jalur kereta api di kawasan hutan jati Cepu dengan jalur mencapai 300km²⁷ Jalur rel di wilayah hutan ini adalah cabang dari stasiun Cepu. Pembangunan jalur kereta api ini digunakan pemerintah Hindia Belanda untuk mempermudah proses pengangkutan kayu jati ke luar hutan dan dikirim ke luar wilayah hutan Cepu.

Pada tahun 1915 pemerintah Hindia Belanda membangun sebuah jembatan yang dikenal dengan nama jembatan Buk Brosot.²⁸ Jembatan ini dibangun untuk jalur kereta lokomotif uap dari Kecamatan Cepu menuju hutan Gubug Payung di Kecamatan Sambong.

²⁵ *Ibid*, hlm. 190

²⁶ Peningkatan hasil ekspor dan impor hasil perkebunan dan berkembangnya perkebunan-perkebunan di wilayah Karesidenan Semarang mendorong pemerintah Hindia Belanda untuk menambah alat transportasi darat yang dapat menembus ke wilayah pedalaman sehingga pemerintah membuat jalur- jalan kereta api untuk pertama kalinya di Karesidenan Semarang. Dilihat Sindie Astuti, "Sejarah Transportasi Kereta Api Di Karesidenan Semarang Tahun 1870- 1900," *Skripsi*, (Universitas Kristen Satya Wacana, 2012), hlm. 3

²⁷ Wardo, *op.cit* 193

²⁸ Ika Nur Kholifah, *op.cit.*, hlm. 5.

²³ *Ibid*, hlm 106

²⁴ Wardo, "Hutan Jati Berkalung Besi: Pengangkutan Kayu Jati di Jawa pada Akhir Abad ke-10 dan Awal Abad ke-20," *SASDAYA: Gadjah Mada Journal of Humanities*, Vol. 1, No. 2, 2017, hlm.187

Salah satu jenis kereta yang digunakan untuk mengangkut kayu jati di wilayah hutan jati Cepu adalah kereta lokomotif uap Berliner Maschinenbau NR 9404 buatan dari Jerman. Keretalokomotif ini khusus untuk barang dan berisi barang berupa hasil hutan yaitu kayu jati yang dikirim dari hutan menuju TPK lalu selanjutnya dikirim ke stasiun Cepu dan dilanjutkan pengiriman ke luar wilayah Cepu. Pada tahun 1928 pemerintah Hindia Belanda mendatangkan lagi kereta Berliner Maschinenbau NR 9409 dari Jerman dengan tujuan untuk mempermudah pengangkutan kayu jati di wilayah hutan Cepu.



Gambar 1.1 Kereta Maschinenbau NR9409

Sumber: Koleksi pribadi diambil di Depo Loko KPH Cepu pada tanggal 8 Maret 2022 Pukul 10.40 WIB.

Pada masa kemerdekaan hutan wilayah sekitar Blora merupakan salah satu dari beberapa hutan yang dioperasikan oleh jawatan kehutanan. Namun pada masa kemerdekaan jawatan kehutanan tidak maksimal dalam mengelola hutan yang sesuai dengan peraturan yang telah dibuat. Pada masa kemerdekaan, hutan-hutan jati di wilayah Blora termasuk hutan Cepu menjadi sumber produksi untuk pemenuhan kebutuhan kayu jati.

Pemerintah telah melakukan pemilihan tebangan secara besar-besaran di bagian daerah hutan yang memiliki pengangkutan kayu. Hal ini dilakukan karena banyaknya kebutuhan kayu bakar yang sangat tinggi terutama untuk Jawatan Kereta api. Semangat kemerdekaan tahun 1945 meluap dari masyarakat banyak timbul yang mengakibatkan penebangan hutan di di daerah Cepu, Randublatung.

Penebangan pohon-pohon ini adalah kemarahan masyarakat yang sudah terpendam sudah lama dan melampiaskannya pada masa kemerdekaan.²⁹ Di wilayah hutan Cepu transportasi pengangkutan hasil hutan masih menggunakan kereta api sebagai transportasi pengangkutan yang utama.

D. Perubahan Dari Kereta Pengangkut Kayu Jati Menjadi Kereta Wisata Loco Tour Tahun 1992-2002

Periode Pengangkutan Kayu Jati Menggunakan Kereta Api Pengangkutan hasil hutan

dengan menggunakan media kereta api ini berlangsung dari masa kolonial hingga masa kemerdekaan dan setelah kemerdekaan. Transportasi kereta api selalu dipilih dari masa ke masa karena kapasitas yang dimuat lebih banyak dan besar sehingga biaya pengangkutannya menjadi kecil karena dapat dibagi dengan kapasitas muatan yang besar, selain itu mobilitas menjadi lebih cepat dan aman.

Tahun 1990an transportasi pengangkutan jati menggunakan kereta api mulai ditinggalkan karena adanya beberapa faktor yaitu efisiensi waktu untuk memanaskan mesin serta bahan bakar yang digunakan sangat memakan waktu lama yang membuat transportasi pengangkutan kereta ini tidak diminati lagi. Namun pada kenyataannya transportasi ini tetap masih digunakan sebagai alat pengangkutan namun intensitas aktivitasnya dikurangi tidak seperti sebelumnya, aktivitas pengangkutan kayu jati dialihkan ke transportasi darat lainnya yaitu menggunakan truk yang lebih cepat dan efisien.

Periode Pengangkutan Kayu Jati Menggunakan Truk memasuki tahun 1994an penggunaan transportasi pengangkutan kayu jati di hutan jati Cepu mengalami perubahan dari yang memakai transportasi kereta api berubah ke transportasi truk. Ada beberapa alasan yang menyebabkan pengangkutan truk lebih baik diantaranya adalah dalam menghadapi medan atau topografi yang agak berat truk dapat selalu mengatasinya, selanjutnya dalam pembukaan jalan, jalan truk lebih sederhana dan dengan demikian akan lebih murah biaya yang dibutuhkan.³⁰

Alasan lain pemilihan truk sebagai alat pengangkutan adalah jalan truk yang hakikatnya sama dengan jalan mobil, maka sudah banyak tersedia jalan-jalan yang langsung dimanfaatkan oleh truk, hal ini sangat berkontribusi terhadap kelancaran pengangkutan dengan truk. Selain itu waktu operasi kendaraan truk lebih lama dibandingkan dengan waktu berhentinya, truk dapat dirancang dan dapat disesuaikan dengan jumlah muatan, truk juga dengan mudah dan cepat beradaptasi dengan situasi yang tidak terduga.

Pada periode truk ini menjadi tanda beralihnya transportasi pengangkutan kayu jati yang semula menggunakan kereta api dan digantikan transportasi truk. Dan selanjutnya transportasi kereta api di dalam hutan jati ini dijadikan oleh KPH Cepu sebagai wahana wisata yang memanfaatkan potensi hutan jati cepu dan jalur kereta api pengangkutan kayu jati.

Perubahan Dari Kereta Pengangkut Kayu Jati Menjadi Kereta Wisata Loco Tour Tahun 1960-2000. Potensi Wisata Kereta Api Di Kawasan Hutan Jati Cepu Wisata di kawasan hutan ialah bagian dari salah satu kegiatan yang unik sebab daya tarik khusus, yang merupakan lingkungan alam dan rentan pada suatu perubahan dan kerusakan. Eksplorasi potensi alam dan budaya di kawasan hutan khususnya hutan jati di pulau Jawa guna dikembangkan sebagai daya tarik wisata khusus.

²⁹ Nza Chilmi & Ba'in, "Eksplorasi Hutan Jati Di Kabupaten Blora Tahun 1845-1949," *Journal of Indonesia History* 9 (1), 2020, hlm. 15

³⁰ Teguh Johan., *op.cit*, hlm. 6.

Hutan jati memiliki potensi wisata untuk dikembangkan dengan berbagai flora dan faunanya serta potensi seni budaya yang terdapat di dalamnya adalah salah satu daya tarik yang unik.³¹

Salah satu titik yang memiliki potensi adalah kawasan hutan jati Kabupaten Blora. Kawasan hutan jati Kabupaten Blora terletak di wilayah ujung timur propinsi Jawa Tengah dan berbatasan dengan provinsi Jawa Timur. Salah satu sarana untuk dapat menikmati wisata alam hutan jati antara lain dengan memanfaatkan kereta lokomotif yang sebelumnya digunakan untuk mengangkut hasil hutan berupa kayu jati di wilayah hutan jati Cepu yaitu Loco Tour yang merupakan paket perjalanan wisata di hutan jati yang dikelola oleh KPH Cepu.

Tujuan diadakannya wisata kereta api sendiri adalah untuk menggali potensi yang ada untuk meningkatkan peranannya untuk tempat rekreasi pendidikan, kebudayaan dan kesenian, kereta api tersebut sehingga akan meningkatkan perekonomian masyarakat, mampu memajukan daerah di sekitar lokasi obyek wisata yang masih terisolir, dan memberikan kontribusi yang mendukung sektor pariwisata, memperkenalkan wisata kereta api ini menjadi ikon wisata di Jawa Tengah.

Beralihnya transportasi pengangkutan kayu jati dari yang awalnya menggunakan transportasi kereta api berganti menggunakan transportasi truk. Walaupun sebenarnya pengangkutan kayu jati menggunakan transportasi kereta masih beberapa kali digunakan namun tetap yang utama adalah pengangkutan menggunakan transportasi truk. Pada awal tahun 1980 an KPH Cepu memiliki inisiatif untuk menambah gerbong penumpang pada kereta api ini dan menjadikannya sebagai kereta wisata dan terbentuklah wisata Loco Tour.

Wisata Kereta Api Loco Tour adalah sebuah daya tarik wisata yang dipunyai dan dikelola oleh KPH Perhutani Cepu, berlokasi di Jl. Sorogo Cepu. Wisata yang ada di kawasan KPH Cepu ini bisa menjadi alternatif wisata edukasi bagi masyarakat selain Museum Kereta Api Ambarawa. Wisata ini mengajak wisatawan masuk ke wilayah hutan jati yang lebat dan selama perjalanan pengunjung diberikan sebuah penjelasan perihal pelestarian hutan yang mengacu pada asas-asas kelestarian hutan, seperti sistem tebang, pengangkutan kayu, pengolahan kayu, pemilihan kayu yang baik berlandaskan kegunaannya, serta dapat melihat monumen hutan jati alam.³²



Gambar 3.4 Lokomotif Berlin Maschinenbau buatan Jerman tahun 1928 Bernama Bahagia

Sumber: Koleksi pribadi diambil di Depo Loko KPH Cepu pada tanggal 7 Maret 2022 Pukul 10:40 WIB

Loco Tour ialah sebuah paket perjalanan wisata di hutan jati Cepu dengan memanfaatkan serangkaian kereta api yang ditarik oleh lokomotif tubuatan Berliner Maschinenbau buatan Jerman tahun 1928. Dengan menggunakan loko tua yang dapat menampung maksimal 60 penumpang, objek utamaperjalanan ini ialah melihat hutan jati yang dikelola dengan memperhatikan azas kelestarian hutan. Wisata ini melintasi hutan jati wilayah BKPH Ledok Kendilan, Pasar Sore, Blungun, Nglobo, Cabak dan Nglebur³³

Untuk menuju wisata Loco Tour ini para wisatawan dapat menggunakan kendaraan roda empat atau bus melalui jalur Surabaya-Bojonegoro- Cepu (149 km), Semarang-Purwodadi-Blora-Cepu (162 km), Purwodadi-Blora-Cepu, Surakarta-Cepu (122km). Khusus perjalanan yang ditempuh dari Surakarta, meskipun jauh namun lebih menguntungkan bagi wisatawan karena wisatawan dapat singgah di beberapa obyek wisata lainnya seperti Museum di Sragen, menyaksikan keajaiban alam Grobogan, Bledug Kuwu.

Loco Tour ini menempuh rute sejauh 60 km dengan kecepatan maksimum 20 km per jam. Wisata ini diberangkatkan dari bengkel traksi yang terletak di lingkungan kantor Perum Perhutani KPH Cepu.

Ada beberapa objek-objek wisata yang dapat dilihat dalam satu rangkaian wisata Loco Tour ini diantaranya adalah Bengkel traksi, tempat ini adalah awal pemberangkatan Loco Tour sekaligus tempat untuk menyimpan, memelihara dan memperbaiki lokomotif dan kereta milik Perum Perhutani.

Di bengkel traksi ada beberapa lokomotif yang disimpan yaitu 4 lokomotif bersaudara yang diciptakan oleh Berliner Maschinebau – Actien Gesellsehft masing-masing diberi nama Tujuh Belas, Agustus, dan Madjoe. Untuk lokomotif Madjoe diletakkan di Jakarta di kantor Pusat Perhutani. Lokomotif lainnya adalah lokomotif langsir uap buatan Du Croo dan Braun, lokomotif Hanomah tahun 1922 Eks PJKA C 2902, lokomotif Drensin buatan Jepang merk Honda, lokomotif Drensin hasil modifikasi dari jenis Colt T120, dan Lori onthel.³⁴

³¹ Di dalam Hutan Jati para wisatawan dapat menikmati nuansa alam hutan jati dengan keunikan lingkungan di lokasi hutan jati, selain itu wisatawan dapat melihat mulai dari proses persemaian bibit jati, pembibitan, penebangan, dan pengangkutan secara langsung di dalam hutan jati. Dilihat Kristiani, Al Sentot Sudarwanto dan Bamabang Iskanto, "Upaya Meningkatkan Pembangunan Ekonomi Melalui Loco Tour Untuk Mengembangkan Potensi Wisata Blora," *Jurnal JUPE Tourism Development Loco Tour*, hlm. 133.

³² Rony Ardian Putranto, "Strategi Pengembangan Obyek wisata loco tour dan objek wisata geologi sebagai wisata edukasi di Kabupaten Blora" *Jurnal*, Volume 4 No. 2 2015, Hlm. 1

³³ Wawancara dengan Bapak Ahmadun KSS Sarpra KPH Cepu pada tanggal 7 Desember

³⁴ Dinkominfo, *Heritage Loco Tour*, blorakab.go.id/index.php/public/pariwisata/detail/33, diakses pada tanggal 30 November 2021. Pukul 23.00 WIB.

Obyek lain yang akan dilewati adalah Pusbanghut Pusat Penelitian Pengembangan Hutan, tempat ini adalah laboratorium Bio Teknik Pusat Penelitian Pengembangan Hutan dengan teknologi canggih. Laboratorium ini merupakan satu-satunya laboratorium sejenis yang ada di Indonesia. Kayu jati dikenal sebagai kayu yang berkualitas tinggi namun kemungkinan baru sedikit masyarakat yang mengetahui bagaimana kayu tersebut diperoleh, bagaimana cara tanamnya. Dengan adanya wisata Loco Tour masyarakat atau wisatawan akan tahu banyak tentang Laboratorium Bio Teknik Pusat Pengembangan Hutan.³⁵

TPK Batokan adalah salah satu objek yang dilewati oleh wisata Loco Tour. TPK Batokan merupakan tempat penimbunan kayu jati di Desa Batokan. TPK ini mempunyai areal kurang lebih seluas 36,2 ha dengan daya tampung kurang lebih sebesar 40.000m³ kayu.

Di TPK Batokan Wisatawan dapat melihat pulau Industri Pengolahan Kayu Jati karena lokasinya bersebelahan dengan TPK Batokan. Di TPK Batokan wisatawan juga dapat melihat kegiatan yang dilakukan KPH Cepu dan proses pembuatan furniture, yang diolah menggunakan mesin modern.¹⁵⁰

Objek lainnya yang dilewati wisata Loco Tour ini adalah bergojo, tempat ini adalah tempat penampungan air guna kebutuhan lokomotif, di bergojo ini lokomotif nantinya akan melakukan penghentian sebentar untuk mengisi air karena lokomotif memerlukan air agar dapat berjalan. objek lainnya yang dapat ditemui adalah penanaman bibit pohon jati, baik dari biji jati maupun dari persemiaan tunas jati sebagai pengganti pohon jati yang telah ditebang. Adapun cara penanaman biasanya bibit jati yang sudah berumur 1 bulan dengan panjang pohon 50 cm ditanam di petak tanam yang telah disediakan dengan sistem larika, dengan jarak tanam 1m.



Gambar 3.5 Lokomotif Bahagia Sedang Mengisi Air di Tepi Hutan 1998

Sumber : Rob Dickinson, internationalsteam.co.uk/incredibleindonesia/cepu10.htm, diakses pada tanggal 26 Maret 2022 Pukul 15:13

Kereta loko ini berhenti di Gubug payung setelah berputar-putar. Gubug Payung adalah beberapa gubung yang bangunannya berbentuk payung, terletak di Monumen Hutan Jati alam petak 1092 BKPH Pasar Sore, KPH Cepu.151 Gubug Payung merupakan shelter Loco Tour tempat peristirahatan wisatawan yang berada di tengah hutan sambil menikmati sajian makanan dan kesenian khas Blora. Salah satu kuliner yang ada didalam hutan jati Cepu adalah keripik belalang, makanan kecil ini mudah dijumpai di warung-warung pinggir hutan maupun di dalam hutan jati. wisata kuliner di tengah hutan menyajikan masakan-masakan sederhana dari lingkungan alam hutan.

Biasanya saat menuju ke Gubug Payung banyak dijumpai para penebang kayu jati yang masih menggunakan peralatan tradisional berupagergaji tangan dan juga sapi-sapi yang dimanfaatkan untuk mengangkut potongan kayu yang baru saja ditebang. Perum Perhutani memang sengaja membiarkan masyarakat sekitar hutan jati untuk menebang dengan alat tradisional karena Perhutani ingin membantu penduduk sekitar hutan agar memperoleh tambahan penghasilan sekaligus menjadi daya tarik wisatawan.

Pada awal beroperasinya wisata ini belum banyak peminat domestik yang berkunjung, namun yang menarik dari wisata ini adalah peminatnya kebanyakan adalah turis dari mancanegara. Biasanya para turis mancanegara datang pada bulan Januari-Agustus. Para wisatawan biasanya mengunjungi wisata Loco Tour ini dengan menggunakan biro jasa, salah satu biro jasa yang terkenal adalah biro jasa Bonita dan Yoga Tour.³⁶ Pada tahun 1984 seorang turis mancanegara bernama Rob Dickinson seorang pecinta lokomotif datang dan berkunjung ke hutan Cepu dan mengunjungi wisata Loco Tour.

Hingga tahun 1992 wisata Loco Tour ini masih belum banyak diminati oleh wisatawan domestik. Tapi justru sebaliknya lebih banyak wisatawan mancanegara yang berkunjung dan menikmati wisata Loco Tour ini. Selama tahun 1993, tercatat sebanyak 1900 turis, yang sebagian besar adalah wisatawan dari mancanegara. Para turis mancanegara ini biasanya datang pada bulan Januari hingga Agustus.³⁷

Sedangkan biaya yang diperlukan untuk menikmati wisata Loco Tour ini bisa dibilang mahal pada masanya karena untuk biaya operasionalnya cukup tinggi yaitu sekitar Rp 550.000. Maka tarif yang diberikan yaitu sekitar 40 dollar untuk wisatawan mancanegara dan Rp 37.500 untuk wisatawan domestik per orang, itupun loko tour akan diberangkatkan minimal jika ada 15 penumpang.³⁸

³⁶ Wawancara dengan Bapak Ahmadun KSS Sarpra KPH Cepu pada tanggal 7 Maret

³⁷ Kompas, *Loco Tour, Lokomotif Tua yang Menerobos Hutan Jati*. 26 Februari 1994, hlm 17

³⁸ Kompas, *Loc.cit*

³⁵ Andi Setiono, *op.cit.*, hlm. 45



Gambar 3.7 Kereta Wisata Siap diberangkatkan Tahun 1984.

Sumber : Rob Dickinson, internationalsteam.co.uk/incredibleindonesia/cepu18.htm, diakses pada tanggal 26 Oktober 202 Pukul 15.15.

Perbedaan harga tiket antara wisatawan lokal dengan wisatawan mancanegara adalah suatu hal yang sering dijumpai di Indonesia, dan tak hanya terjadi di negara ini saja, namun juga tempat wisata di negara lain.³⁷ Faktor tarif yang diberikan oleh pengelola Loco Tour yang cukup mahal menurut masyarakat setempat mungkin yang membuat wisata Loco Tour ini sepi pengunjung domestik. Perbedaan harga tiket antara wisatawan lokal dengan wisatawan mancanegara adalah suatu hal yang sering dijumpai di Indonesia, perbedaan tarif ini tak hanya terjadi di Indonesia saja, akan tetapi juga tempat wisata di negara lain.³⁹ Faktor tarif yang diberikan oleh pengelola Loco Tour yang cukup mahal menurut masyarakat setempat mungkin yang membuat wisata Loco Tour ini sepi pengunjung domestik.

Pada tahun 1992 dan 1994 seorang wisatawan luar negeri yang bernama John Raby mendokumentasikan perjalanannya menikmati obyek wisata Loco Tour ini. John Raby mendokumentasikan sebuah video yaitu kereta lokomotif Bahagia yang sedang menarik tiga gerbong penumpang wisata Loco Tour yang melewati jembatan Buk Brosot dan menuju ke dalam hutan jati untuk menikmati suasana hutan jati.⁴⁰

Tahun	Pengunjung Obyek Wisata Loc Tour (orang)
1998	719
1999	513
2000	-
Jumlah	1.232

Sumber: Dinas Pariwisata Kabupaten Blora

Mengacu pada tabel diatas terlihat bahwasanya jumlah pengunjung yang datang mengunjungi wisata Loco Tour 1998 sebanyak 719 orang pengunjung baik domestik maupun mancanegara.

Pada tahun selanjutnya yaitu pada tahun 1999 jumlah pengunjung yang datang ke wisata Loco Tour ini mengalami penurunan dari tahun sebelumnya, jumlah pengunjung yang datang pada tahun ini adalah sebanyak 513 pengunjung saja. Pada tahun selanjutnya yaitu tahun 2000, tidak ada pengunjung yang terdata dalam tabel jumlah pengunjung data dari Dinas Pariwisata Kabupaten Blora, hal ini dapat terjadi karena wisata Loco Tour pada tahun ini ditutup secara total untuk sementara karena pada dan dari pihak Perhutani memutuskan untuk tidak mengoperasikan atau menutup wisata Loco Tour tahun ini terjadi banyak konflik antara masyarakat sekitar hutan Cepu dengan petugas Perum Perhutani KPH Cepu, karena kondisi yang tidak memungkinkan.

Salah satu peristiwa yang mengakibatkan adanya konflik didalam hutan jati Cepu adalah aksi penjarahan hutan jati yang terjadi pada tahun 1998 hingga tahun 2002. Aksi penjarahan tersebut diikuti oleh aksi-aksi lain yaitu pembakaran fasilitas Perum Perhutani, pengrusakan fasilitas Perum Perhutani. Pembakaran dan perusakan fasilitas Perum Perhutani terjadi di kawan Desa Cabak, Cepu. Rumah dinas dan kantor Kepala Perhutani dirusak dan dibakar massa. Aksi ini disebabkan tewasnya seorang pencuri kayu yang ditembak petugas setempat.⁴¹

Keberadaan hutan jati di Cepu, dan munculnya Wisata Loco Tour ini meskipun sementara namun sebenarnya juga berdampak pada beberapa bidang kehidupan salah satunya dampak ekonomi. Berdirinya obyek wisata Loco Tour membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat di sekitar hutan Cepu ataupun di sekitar tempat wisata. Salah satu objek yang akan didapatkan saat menikmati wisata Loco Tour adalah melihat penebangan dan pengangkutan kayu jati ke dalam gerbong kereta secara langsung di dalam hutan jati⁴²

Dalam proses penebangan dan pengangkutan kayu jati ini pihak Perhutani menggunakan jasa tenaga dari masyarakat sekitar hutan Cepu. Pihak Perum Perhutani sengaja membiarkan masyarakat sekitar hutan jati untuk menebang dengan alat tradisional. Karena dari pihak Perhutani ingin membantu penduduk sekitar hutan agar memperoleh tambahan penghasilan.

Guna menebang sebuah pohon jati minimal memerlukan tenaga dua orang dewasa. Kayu yang telah roboh setelah digergaji selanjutnya ditata dan dikumpulkan di tepi jalan atau di pinggir rel kereta untuk diangkut ke TPK

⁴¹ Wiwiek Susilo dan Mardianto, *Rumah Dinas Perhutani Dibakar Massa*, <https://www.liputan6.com/news/read/3535/rumah-dinas-perhutani-dibakar-massa> Diakses pada tanggal 26 September 2021. Pukul 21.10 WIB

⁴² Wawancara dengan bapak ahmadun KSS Sarpra KPH

³⁹ Rini Kustiani, *Sebab Beda Harga Tiket ke wisatawan Domestik dan Manca Negara*,

⁴⁰ John Raby, *Cepu 1992 and 1994*, https://www.youtube.com/watch?v=tSCfK_hLZOI diakses pada tanggal 26 Oktober 2021 Pukul 13.47 WIB



Gambar 3.8 Proses Pemoian Pohon Setelah Tumbang Tahun 1988

Sumber : Rob Dickinson, internationalsteam.co.uk/incredibleindonesia/cepu12.htm diakses pada tanggal 26 Oktober 2021 Pukul 15.17 WIB

Munculnya wisata Loco Tour semestinya juga sedikit banyak mempengaruhi munculnya hunian hotel baik di Bora maupun di Cepu. Jumlah hunian hotel atau losmen di Cepu tahun 1985 sebanyak 11 hotel/losmen dengan 178 kamar. Hingga tahun 1992 banyaknya hunian hotel atau losmen di Cepu sebanyak 11 hotel/losmen. Pada tahun 1993 jumlah hunian hotel atau losmen turun menjadi 10 hotel/losmen, namun jumlah kamar bertambah menjadi 198 kamar. Tahun 1994 hingga tahun 1999 jumlah hotel atau losmen di Cepu sebanyak 9 hotel/losmen dengan jumlah kamar meningkat sebanyak 195 kamar. Dan kebanyakan lokasi hotel berada di pusat kota Cepu.

Pembangunan tempat wisata selain berdampak ekonomi, pesatnya pembangunan wisata berdampak pada perubahan sosial yang terjadi didalam masyarakat. Perubahan tersebut diantaranya perubahan dari masyarakat tertutup menjadi masyarakat yang lebih terbuka, dari nilai- nilai yang bersifat homogen menuju pluralisme nilai dan norma sosial.¹⁶³ Selanjutnya dengan ditutupnya wisata kereta Loco Tour membawa pengaruh yaitu tidak ada pemasukan bagi

Pembangunan tempat wisata selain berdampak ekonomi, berkembangnya pembangunan wisata mempengaruhi perubahan sosial yang terjadi di masyarakat. Perubahan tersebut diantaranya perubahan dari masyarakat tertutup menjadi masyarakat yang lebih terbuka, dari nilai- nilai yang bersifat homogen menuju pluralisme nilai dan norma sosial.¹⁶³ Selanjutnya dengan ditutupnya wisata kereta Loco Tour membawa pengaruh yaitu tidak ada pemasukan bagi pengelola wisata Loco Tour, selain itu hilangnya pekerjaan tambahan masyarakat sekitar hutan jati Cepu yaitu sebagai tambahan tenaga baik dalam penebangan kayu

hingga proses bongkar muatan.

Salah satu dampak sosial munculnya wisata Loco Tour bagi masyarakat Cepu adalah terjadi hubungan interaksi yang baik dari pihak Perum Perhutani dengan masyarakat Cepu. Hal ini dapat terjadi karena munculnya hubungan mutualisme yang saling menguntungkan dari pihak Perum Perhutani dengan masyarakat Cepu. Dari Pihak Perum Perhutani membutuhkan peran dan tenaga dari masyarakat ketika ada program tebangan maupun intruksi-intruksi lain dari pusat yang membutuhkan banyak tenaga manusia. Sedangkan bagi masyarakat Cepu khususnya sekitar hutan jati Cepu, adanya lapangan pekerjaan tambahan dari pihak Perum Perhutani bisa menambah penghasilan.

PENUTUP KESIMPULAN

Eksplorasi hutan di wilayah Cepu oleh pemerintah Hindia Belanda dimulai ketika pemerintah membangun sebuah jalur kereta api di kawasan hutan Cepu dengan panjang hingga 300 km, dan lebar sepur 1,076 m. Pendirian jalur rel ini bertujuan untuk mempermudah pemerintah Hindia Belanda dalam melakukan eksploitasi hutan Cepu. Transportasi menjadi hal yang begitu esensial dalam sebuah eksploitasi hutan jati. Transportasi menjadi permasalahan yang sangat mempengaruhi keseluruhan proses eksploitasi hutan jati, mulai dari tahap penebangan, pengangkutan, hingga ke tahap penampungan akhir dan penjualan. Pengangkutan hasil hutan di wilayah hutan Cepu menggunakan transportasi kereta api sebagai alat pengangkutnya.

Salah satu kereta yang digunakan dalam pengangkutan yaitu kereta lokomotif uap Berliner Maschinenbau NR. Kemudian seiring berjalannya waktu akhirnya berubah dari menggunakan kereta uap kemudian menggunakan truk untuk efisiensi waktu dan biaya. Bergantinya transportasi pengangkutan dari kereta api ke transportasi truk, dan melihat potensi wisata di kawasan hutan jati Cepu. KPH Cepu berinisiatif membuat sebuah wisata yaitu Loco Tour di kawasan hutan jati Cepu dengan memanfaatkan jalur kereta api untuk pengangkutan kayu jati.

Wisata Loco Tour ini adalah sebuah paket perjalanan wisata di hutan jati Cepu dengan serangkaian kereta api yang ditarik oleh lokomotif uap. Munculnya konflik konflik di wilayah hutan Cepu dan pada tahun 2002 wisata Loco Tour di tutup karena kondisi di wilayah Cepu sudah dirasa tidak aman.

DAFTAR PUSTAKA

KORAN

- Sentarang. 1975. *Satu-satunya Pabrik Finir di Indonesia Dibuka di Jateng*. Jakarta: Kompas, 31 Mei.
- Son. 2000. *Penjarahan Terus Terjadi: Hutan Jati KPH Cepu Porak-poranda*. Jakarta: Kompas. 28 November.
- SUP. 1994. *Loko Tour, Lokomotif Tua yang Menerobos Hutan Jati*. Jakarta: Kompas. 26 Februari

WAWANCARA

Bapak Ahmadun Selaku KSS Sarpra KPH Cepu

Ibu Eki Firdayanti Selaku Staf Bagian Loco Tour dan Pariwisata KPH Cepu

BUKU

Warto. 2001. *Blandong: Kerja Wajib Eksploitasi Hutan di Rembang Abad ke-19*,

Surakarta: Pustaka Cakra Setiono, Andi. 2011 *Ensiklopedi Blora Alam, Budaya, dan Manusia Buku 8 : Pertanian, Kehutanan dan Lingkungan Hidup*. Yogyakarta : yayasan Untuk Indonesia

Setiono, Andi. 2011 *Ensiklopedi Blora Alam, Budaya, dan Manusia Buku 6 : Kuliner dan Pariwisata..* Yogyakarta : yayasan Untuk Indonesia

Warto. 2001. *Blandong: Kerja Wajib Eksploitasi Hutan di Rembang Abad ke-19*, Surakarta: Pustaka Cakra

SKRIPSI

Fakhris, Arnita. 2009. *Kegiatan Ekonomi Penduduk di Sekitar Aktivitas Migas Kota Cepu*. Skripsi, Jakarta : Universitas Indonesia

Johan. Teguh. 2017. *Pengangkutan Hasil Hutan*. Skripsi Yogyakarta : Universitas Gajah Mada

Nurkholifah, Ika. 2017. *Pengelolaan Hutan Jati di Blora (1897-1942)*. Skripsi, Surabaya: Universitas Airlangga

Ramayati, Mita. 2008. *Peranan Pengelolaan Sumberdaya Hutan Bersama Masyarakat (PHBM) Dalam Upaya Pengendalian Kebakaran Hutan di KPH Cepu, Perum Perhutani Unit 1*, Bogor : Institut Pertanian Bogor

Yulianto, Muhamad. 2002 *Analisis Sosial Ekonomi Pencurian Kayu (studi kasus Kabupaten Blora Jawa Tengah)*. Tesis, Bogor : Institut Pertanian Bogor.

ARTIKEL JURNAL

Ardian, Roni. 2015 *Strategi Pengembangan Objek Wisata loco Tour dan Objek Wisata Edukasi di Kabupaten Blora*” jurnal. Volume 4. No. 2

Kristanti, Sentot, Bambang, 2012 *Upaya Meningkatkan Pembangunan Ekonomi Melalui Loco Tour Untuk Mengembangkan Potensi Wisata Blora. “JUPE” Tourism Development Loco Tour*. Vol 1

Nurjaya, i Nyoman. 2005. *Sejarah Hukum Pengelolaan Hutan di Indonesia*. Jurisprudence, Vol. 2, No.1.

Nza Chilmi, Bain. 2020. *Eksploitasi Hutan Jati Di Kabupaten Blora Tahun 1845-1949” Journal Of Indonesian History 9 (1)*. Vol.1

Warto. 2017. *Hutan Jati Berkalung Besi: Pengangkutan Kayu Jati di Jawa pada Akhir Abad Ke-19 dan Awal Abad ke-20*. Sasdaya, Gadjah Mada *Journal of Humanities*, Vol. 1, No. 2, 184-198.

INTERNET

Dickinson, Rob. *The Cepu Forest Railway*, <https://www.internationalsteam.co.uk/incredibleindonesia/cepu00.htm>, diakses pada tanggal 7 Maret 2022. Pukul 14.12 WIB

Dinkominfo, *Heritage Loco Tour*. blorakab.go.id/index.php/public/pariwisata/deail/33, diakses pada tanggal 24 September 2021. Pukul 19.32 WIB

Heritage, *Kai, Stasiun Cepu*, diakses dari [https://heritage.kai.id/page/Stasiun n%20Cepu](https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Cepu), pada tanggal 08 September 2021. Pukul 15.10

Kustianti, Rini, *Sebab Beda Harga tiket ke wisatawan Domestik dan Mancanegara*, <https://travel.tempo.co/read/1193600/sebab-beda-harga-tiket-ke-wisatawan-domestik-dan-mancanegara/full&view=ok> Diakses pada tanggal 26 September 2021. Pukul 20.11 WIB.

Sinpasdok KPH, *Sejarah Pengelolaan Hutan Di Indonesia*. http://kph.menlhk.go.id/sinpasdok/pages/lihat_berita/6 diakses pada tanggal 31 Mei 2021. Pukul 13.20 WIB.

Susilo, Wiwik dan Mardianto, *Rumah Dinas Perhutani Dibakar* *Massa*, <https://www.liputan6.com/news/read/3535/rumah-dinas-perhutani-dibakar-massa> Diakses pada tanggal 26 September 2021. Pukul 21.10 WIB.



UNESA
Universitas Negeri Surabaya