

Sejarah Jalur Kereta Api Batavia – Bandung Via Karawang Tahun 1884-1942

Annisya Putri Utami¹ Abrar² Sri Martini³

^{1,2,3}Prodi Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta

Email: putriutami243@gmail.com¹

Email: abrar@unj.ac.id²

Email: srimartini7271@gmail.com³

Abstrak

Penelitian dengan judul Sejarah Jalur Kereta Api Batavia – Bandung Via Karawang Tahun 1884-1942 bertujuan untuk mengetahui latar belakang pembangunan jalur kereta api di Batavia – Bandung lintas Karawang, Purwakarta, dan Padalarang dari dimulainya proyek pembangunan pada tahun 1884 sampai zaman awal kedatangan Jepang di Indonesia pada tahun 1942. Metode yang digunakan adalah metode sejarah atau historis yang disajikan dalam bentuk deskriptif naratif. Adapun pengumpulan data dalam penelitian ini didapat dari arsip, buku, jurnal, dan skripsi yang berkaitan dengan topik penelitian. Hasil dari penelitian skripsi ini yaitu bahwa pembangunan jalur kereta api Batavia – Bandung dibangun oleh perusahaan kereta api milik negara *Staatsspoorwegen* (SS) yang diresmikan pada tahun 1906. Pembangunan jalur kereta api Batavia – Bandung ini dilatarbelakangi dengan dua alasan kepentingan utama yaitu ekonomi dan pertahanan. Awal pembangunan jalur kereta api ini dilakukan secara bertahap mulai dari pengambilan alih jalur Batavia – Karawang oleh *Staatsspoorwegen* dari sebuah perusahaan swasta *Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij* (BOS), kemudian dilanjutkan dengan pembangunan jalur kereta api dari Karawang hingga ke Padalarang. Dengan dioperasikannya jalur Batavia – Bandung lintas Karawang – Padalarang membuat waktu tempuh pun menjadi lebih singkat dan meningkatkan potensi ekonomi masyarakat di sekitar jalur tersebut. Hal ini sejalan dengan tujuan pembangunan kereta api oleh perusahaan negara *Staatsspoorwegen* yaitu untuk mensejahterakan penduduk. Namun kedatangan Jepang ke Indonesia pada tahun 1942 membuat banyak hal-hal dibidang perkeretaapian diubah. Dengan demikian berakhirilah kekuasaan kolonial Belanda di Indonesia.

Kata Kunci : Jalur Kereta Api, Batavia, Bandung, *Staatsspoorwegen*

The History of the Batavia – Bandung Railway Via Karawang in 1884-1942

Abstract

The research entitled The History of the Batavia – Bandung Railway Via Karawang in 1884-1942 aims to determine the background of the construction of the railway line on the Batavia – Bandung route across Karawang, Purwakarta, and Padalarang from the start of the construction project in 1884 until the arrival of Japan in Indonesia in 1942. The study method used by the author in this study is a historical which is presented in a descriptive-narrative form. The data collection in this research was obtained from archives, books, journals, and theses related to the research topic. The result of this research is the construction of the Batavia - Bandung railway line which was built by the state-owned railway company *Staatsspoorwegen* (SS) and was inaugurated in 1906. The construction of the Batavia - Bandung railway line was motivated by two main reasons, namely economic and defense. The initial construction of this railway line was carried out in stages starting from the taking over of the Batavia - Karawang line by *Staatsspoorwegen* from a private

company *Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij* (BOS), then continued with the construction of the railway line from Karawang to Padalarang. The operation of the Batavia - Bandung route across Karawang - Padalarang, was an effort to shorten the travel time and increases the economic growth of the people around the route. This is in line with the goal of railway construction by the state company *Staatsspoorwegen*, which is to improve the welfare of the population. However, the arrival of Japan in Indonesia in 1942 made many things in the railway sector change. Thus, the Dutch colonial rule in Indonesia came to an end

Keywords : Railway, Batavia, Bandung, *Staatsspoorwegen*

A. Pendahuluan

Transportasi memainkan peran penting dalam kehidupan manusia, terbukti dari kenyataan bahwa manusia telah berusaha untuk memperbaiki dan meningkatkan sistem dan kemampuan transportasi sejak zaman kuno. Semakin baik sarana transportasi yang tersedia bagi manusia, maka semakin tinggi pula tingkat mobilitas manusia, baik secara individu maupun sosial. Artinya, manusia memiliki peluang yang lebih besar untuk memperoleh sumber kehidupan yang lebih baik (Siregar, 1990).

Berkembangnya beban angkutan yang semakin berat dan banyak, menyebabkan beberapa jenis hewan seperti lembu, kerbau, dan kuda mulai dimanfaatkan tenaganya untuk menarik kereta atau gerobak. Dengan seiring nya perkembangan transportasi sesuai dengan kebutuhan manusia yang bertambah pula, membuat orang akan terus-menerus mencari cara bagaimana menyelenggarakan transportasi yang cepat dan lancar. Akhirnya, orang menggunakan rel sebagai jalan khusus bagi kereta atau gerobak tersebut, sehingga keadaan ini telah membantu meringankan beban hewan-hewan dalam menarik angkutannya.

Selain angkutan jalan, angkutan kereta api juga tersedia untuk ekspor barang. Peran kereta api sebagai moda transportasi semakin berkembang, dengan semakin mengutamakan kenyamanan dan kemudahan penumpang. Moda transportasi ini dipengaruhi oleh “modernitas transportasi” yang dibawa oleh masyarakat Eropa (penjajah) saat itu. Salah satunya adalah diperkenalkannya alat transportasi ini oleh Belanda di Nusantara atau Hindia - Belanda pada masa lalu (Nasrul et al., 2019).

Transportasi kereta api di Indonesia umumnya dan Jakarta khususnya memiliki sejarah yang cukup panjang. Berkembangnya kapitalisme pada abad ke-19 di Belanda turut berpengaruh terhadap tanah jajahannya. Kehadiran kereta api di Indonesia secara umum atas desakan kaum industri dan kapitalis yang berada di parlemen Belanda, sehingga mendorong diterapkannya politik liberal dengan dikeluarkannya Undang-undang Agraria dan Undang-undang gula tahun 1870. Dengan demikian kereta api hadir untuk mendukung aktifitas dan kelancaran serta pengangkutan hasil produksi perkebunan.

Pemerintah Hindia Belanda melihat perkembangan kereta api di Jakarta dan memutuskan bahwa kereta api lebih cepat dan efektif dibandingkan jenis transportasi lainnya. Pemerintah Hindia Belanda memutuskan untuk membangun jalur kereta api antara *Buitenzorg* dan Batavia pada tahun 1869 - 1873 dalam rangka meningkatkan transportasi antara kedua kota. Pekerjaan pembangunan jalur kereta api dipercayakan kepada perusahaan swasta *Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM). Perusahaan swasta tersebut bertekad membangun jalur kereta api Bogor - Jakarta karena dinilai berhasil membangun jalur kereta api Semarang Timur (*kemijen*) - Tanggungharjo Grobogan pada tahun 1864 - 1867. (Jumardi et al., 2020). Mengingat Batavia pada waktu itu merupakan pusat pemerintahan Hindia Belanda dan salah satu kota di Jawa yang menjadi pusat perdagangan. Serta Bandung pada masa pemerintahan Hindia Belanda memiliki lahan yang luas untuk dijadikan tempat penanaman tanaman perkebunan yang tentunya membutuhkan alat transportasi yang lebih maju, seperti kereta api.

Pada awalnya dari Batavia menuju ke Bandung menggunakan kereta api melewati *Buitenzorg* (sekarang Bogor) dan Cianjur yang dibangun oleh *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang diresmikan pada 17 Mei 1884, bertepatan dengan diresmikannya Stasiun Bandung dan saat itu pula singgahlah kereta api untuk pertama kali di Bandung. Tetapi karena dirasa kurang memadai, maka dibangunlah jalur alternatif melalui Karawang, Cikampek dan Purwakarta. Perencanaan pembangunan lintas jalan rel Batavia - Bandung via Karawang, Cikampek dan Purwakarta baru dibuka pada 29 Desember 1900 (Hartanti, 2010). Perencanaan itu mengacu ke UU tahun 1900 dalam *Staatsblad* (Lembar Negara) No. 8 Tahun 1901. Proses pembangunannya sendiri dimulai tahun 1902 dan jalur kereta api lintas Batavia - Bandung via Karawang ini mulai beroperasi pada 2 Mei 1906 (Subarkah, 1992).

Penelitian mengenai transportasi kereta api sebelumnya sudah ada, baik berupa skripsi, tesis, buku, artikel maupun karya ilmiah lainnya. Adapun penelitian tersebut seperti dalam skripsi Adhitya Hatmawan dari Universitas Indonesia yang berjudul “Perkembangan Transportasi Kereta Api di Batavia 1870-1925”, menjelaskan pada awal abad ke-20, di Batavia terdapat 3 (tiga) jalur perlintasan utama. Pertama, jalan kereta api Batavia - Buitenzorg yang dimiliki oleh *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), disebut dengan lintas tengah; kedua, jalan kereta api Batavia - Karawang dimiliki oleh perusahaan kereta api milik negara yang bernama *Staatsspoorwegen* (SS), disebut dengan lintas timur; dan ketiga jalan kereta api dari Kampung Bandan - Anyer dimiliki oleh SS, disebut dengan lintas barat. Pada masa itu semua lintasan masih berpusat di stasiun Beos (*Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij*). Jadi apabila ada rangkaian kereta api dari arah timur mau ke barat maupun sebaliknya, mereka terlebih dahulu harus menuju stasiun Beos. Untuk mempersingkat jarak, pada tahun 1918, di

bukalah jalan kereta api antara stasiun Manggarai dengan Jatinegara. Sedangkan tahun 1922, dibuka jalan dari Manggarai ke Tanah Abang. Serta pada tahun 1923, dibuka jalur antara Angke ke Beos, dengan dijadikannya stasiun Kampung Bandan sebagai kawasan pergudangan untuk menampung hasil bumi dari wilayah Banten. Jadi baru tahun 1923, seluruh lintasan di Batavia menyatu dalam jaringan yang kuat (Hatmawan, 2004).

Mengingat Batavia pada waktu itu merupakan pusat pemerintahan Hindia Belanda dan salah satu kota di Jawa yang menjadi pusat perdagangan. Serta Bandung pada masa pemerintahan Hindia Belanda memiliki lahan yang luas untuk dijadikan tempat penanaman tanaman perkebunan yang tentunya membutuhkan alat transportasi yang lebih maju, seperti kereta api. Seperti yang dijelaskan Lasmiyati dalam artikelnya tentang “Transportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor - Sukabumi - Bandung)”, bahwa kopi merupakan jenis tanaman yang laku di pasaran Eropa. Kopi yang pernah di uji coba ditanam di Batavia dan Karawang hasilnya kurang memuaskan dibandingkan dengan kopi yang ditanam di dataran Sukabumi. Selain kopi, tanaman yang laku di pasaran Eropa adalah teh, kapas, dan nila. Dengan produk hasil bumi yang melimpah dan laku di pasaran Eropa tersebut belum didukung adanya sarana transportasi yang memadai, pasalnya jenis transportasi yang ada masih menggunakan hewan beban, dan sarana jalan yang ada masih jalan setapak. Dari permasalahan tersebut, para pemilik perkebunan memikirkan adanya jenis transportasi kereta api yang dapat mengangkut hasil bumi dari gudang penyimpanan ke pelabuhan (Lamiyati, 2017).

Perbedaan antara karya-karya di atas dengan penelitian ini ialah terletak pada fokus permasalahan yang akan dibahas. Fokus penelitian ini yaitu membahas latar belakang pembangunan jalur kereta api Batavia - Bandung via Karawang, Purwakarta, dan Padalarang pada masa

Pemerintahan Hindia Belanda dari awal dimulainya proyek pembangunan jalur kereta api tersebut dari tahun 1884 sampai ke tahun 1942.

Alasan penulis melakukan penelitian ini ialah adanya pembangunan jalur kereta api Batavia ke Bandung via Karawang, Purwakarta, dan Padalarang tersebut merupakan masalah pertama dalam penelitian ini dikarenakan keingintahuan sejarah perkeretaapian Indonesia lebih dalam dan mengembangkan penelitian yang pernah ada. Dengan begitu, penelitian tentang sejarah perkeretaapian pada zaman kolonial ini bukanlah hal yang mudah, banyak data yang memang harus ditelusuri kebenarannya. Terlebih juga belum banyak literatur-literatur yang membahas tentang perkeretaapian di jalur Batavia - Bandung yang melewati lintas Karawang - Padalarang. Untuk itu penelitian ini juga diharapkan.

Penelitian ini juga diharapkan mampu menemukan sebuah *missing link* tentang sejarah perkeretaapian Indonesia. Jalur kereta api ini dibangun oleh perusahaan kereta api negara atau *Staatsspoorwegen* (SS) karena perusahaan milik swasta *Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) telah mengalami kebangkrutan pada saat itu. Keuntungan jalur kereta api melalui Karawang, Purwakarta, dan Padalarang adalah memperpendek jarak perjalanan kereta api rute Batavia - Bandung menjadi lebih cepat dari pada melalui Buitenzorg, Sukabumi, dan Cianjur.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah. Penelitian ini akan disajikan dengan menggunakan pendekatan deskriptif naratif (Kartodirdjo, 1993). Sesuai dengan kaidah-kaidah penelitian sejarah seperti yang diungkapkan oleh Louis Gottschalk yaitu heuristik atau pengumpulan sumber, kritik, interpretasi, dan penulisan atau historiografi (Gottschalk, 1986). Data dapat ditemukan di peninggalan-peninggalan, dokumen, dan arsip. Dalam sebuah wawancara,

pewawancara mengajukan pertanyaan kepada informan untuk mengumpulkan informasi untuk penelitian. Wawancara dilakukan secara tatap muka, dengan menggunakan *interview guide* (pedoman wawancara) (Muhammad, 1999). Wawancara adalah proses pengumpulan data melalui serangkaian pertanyaan dan jawaban, yang dilakukan secara sistematis dan berdasarkan tujuan penelitian tertentu. Sumber informasi sejarah ini berasal dari orang-orang yang terlibat langsung dalam peristiwa tersebut dan dari mereka yang menyaksikannya secara langsung. Ini adalah sumber lisan yang memberikan laporan langsung tentang apa yang terjadi.

C. Hasil dan Pembahasan

Letak Geografis

Dalam sejarahnya, Batavia didirikan pada tahun 1619 oleh Jan Pieterszoon Coen (JP Coen) yang menjadi pemimpin *Verenigde oostIndische Compagnie* (VOC). JP Coen menduduki Jayakarta yang sebelumnya diperintah oleh Pangeran Wijayakarma, adalah asal Kerajaan Banten dan kemudian mengubah namanya menjadi Batavia. Selama kolonisasi Belanda, Batavia berkembang menjadi kota yang besar dan penting. (Machmud, 2014) Secara astronomis dan geografis wilayah Batavia sendiri terletak antara 60-80 Lintang Selatan dan 1060 -1080 Bujur timur dengan luas pelabuhan ± 65 Km² (Sedyawati, 1987).

Batavia menjadi wilayah tempat perdagangan yang strategis secara geografis sejak bangsa eropa yang pertama yaitu Portugis mengunjungi Sunda Kelapa pada tahun 1513 begitu menaruh perhatian terhadap wilayah ini sebagai kebutuhan untuk basis operasi perdagangan di Pulau Jawa, (Muljana, 1980) dapat dikatakan karena berada di tengah-tengah wilayah perdagangan populer di sebelah barat yaitu Malaka dan dekat Selat Sunda. Sejak awal Jan Pieterszoon Coen sebagai pimpinan persekutuan dagang VOC saat itu sudah membuat rencana bahwa Belanda akan

memiliki rangkaian pos perdagangan di seluruh Asia untuk mendominasi perdagangan di wilayah tersebut (Blackburn, 2011). Keberhasilan pembangunan jalur kereta api Semarang-Tanggung mendorong investor untuk membangun sarana dan prasarana kereta api di kota Batavia dan kota lainnya, termasuk Bandung. Kota Bandung didirikan sebagai ibukota baru Kabupaten Bandung dan diresmikan pada tanggal 25 September 1810. Bandung secara resmi mendapat status *Gemeente* (Kota) Bandung dari Gubernur Jenderal J.B. van Heutsz pada 1 April 1906. Dengan momentum itu kota Bandung menjadi kota berpemerintahan otonom. Bandung merupakan kabupaten yang termasuk ke dalam Keresidenan Priangan. Keresidenan ini terbentuk pada tahun 1815. Daerah Priangan memiliki luas 21.524 km², sekitar seperenam belas Pulau Jawa. Keresidenan Priangan berbatasan di sebelah barat dengan *afdeling* (Kabupaten) Buitenzorg di Keresidenan Batavia, sebelah timur dengan Keresidenan Cirebon yang dipisahkan dengan Sungai Cimanuk, sebelah utara melalui rangkaian pegunungan berbatasan dengan Keresidenan Karawang, dan di sebelah selatan dibatasi oleh Samudera Hindia (Mulyana, 2017). Mengingat Batavia pada waktu itu merupakan pusat pemerintahan Hindia Belanda dan salah satu kota di Jawa yang menjadi pusat perdagangan. Serta Bandung pada saat itu memiliki lahan yang luas dan subur untuk dijadikan tempat penanaman tanaman perkebunan yang tentunya membutuhkan alat transportasi yang lebih maju, seperti kereta api.

Terbentuknya Jalur Kereta Api

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, pembangunan jalur kereta api merupakan bagian dari pengenalan teknologi Barat ke wilayah tersebut, dengan fokus pada transportasi. Pembangunan rel kereta api ini didasarkan pada penerapan teknologi tinggi di bidang transportasi. Pembangunan jalur kereta api biasanya didasarkan pada keberadaan sentra-sentra

produksi barang dan keberadaan pemukiman penduduk yang nantinya akan menjadi penumpang. Sejak tahun 1650, Batavia menjadi pusat pemerintahan *Verenigde oost-Indische Compagnie* (VOC) (Tjandrasmita, 2000). Perusahaan berdiri untuk mendapatkan banyak keuntungan dari transportasi barang dan penumpang dengan kereta api. Penting untuk diingat manfaat yang akan diterima perusahaan dari usaha ini.

Batavia ditetapkan sebagai pusat pemerintahan VOC karena letaknya yang strategis dan dekat dengan pelabuhan yang menjadi pusat untuk perdagangan. Akhirnya pada tahun 1799 VOC jatuh, dan digantikan dengan pemerintahan kolonial Hindia Belanda, Batavia tetap menjadi pusat pemerintahannya. Sedangkan Bandung (dulu Priangan) sejak zaman VOC merupakan daerah subur yang terkenal sebagai penghasil komoditas ekspor, terutama kopi. Semasa sistem tanam paksa, di Priangan dilakukan penanaman wajib tanaman kopi yang dikenal dengan Preanger Stelsel. Pengangkutan Kopi dibawa dari Priangan ke pelabuhan terdekat, yakni di Batavia (sekarang Jakarta). Dalam jaringan kereta api khususnya di Pulau Jawa, Bandung merupakan pusat jalur barat (*westerlijnen*). Stasiun Bandung merupakan “*stop over*” (tempat alih kereta) dalam lalu lintas antara Batavia (sekarang Jakarta) dan Surabaya. Dalam pembangunan jalur kereta api Batavia hingga Bandung ini, ada dua kepentingan utama bagi pemerintah Hindia Belanda untuk menguasai jalur kereta api Batavia-Bandung, yaitu ekonomi dan pertahanan.

Dalam pembangunan jalur kereta api Batavia hingga Bandung ini, ada dua kepentingan utama bagi pemerintah Hindia Belanda untuk menguasai jalur kereta api Batavia - Bandung, yaitu ekonomi dan pertahanan. Hal ini karena transportasi dan pertumbuhan berjalan paralel dan saling bergantung, sehingga peningkatan transportasi sangat penting bagi pembangunan ekonomi suatu bangsa. Oleh

karena itu, satu-satunya transportasi yang cocok untuk mengangkut mereka adalah kereta api. Namun para pemilik perkebunan di sekitar afdeling Batavia masih melihat alternatif lain untuk mengangkut mereka. Oleh karena itu, diperlukan alat transportasi yang besar dan cepat untuk mengangkut hasil perkebunan yang akan diekspor.

Kepentingan pertahanan adalah untuk membangun penghalang pertahanan antara pelabuhan Batavia dan wilayah pedalaman Priangan. Saat itu, pelabuhan di Batavia merupakan bagian penting dari pertahanan kota. Meski perang secara resmi berakhir pada tahun 1830, masih ada kantong-kantong perlawanan yang terus bertempur hingga tahun 1825. Para pejuang perlawanan ini sangat berpengaruh dalam membentuk masa depan kawasan. Perang di Jawa terus berkecamuk, dengan pasukan Belanda dan pribumi berjuang untuk menguasai kota dan desa. Jika satu pihak berhasil menduduki suatu wilayah pada siang hari, pihak lain akan merebutnya kembali pada malam hari. Perlawanan terhadap pemerintah Hindia Belanda ini masih terus berlangsung. Semangat perlawanan masih membara di kalangan masyarakat, yang selanjutnya disulut dengan pemberlakuan aturan tanam paksa (*cultuurstelsel*). Hal ini dilihat sebagai tindakan pemerasan dan eksploitasi yang menyebabkan penderitaan, yang semakin membuat marah rakyat.

Pembangunan Jalur Kereta Api Batavia - Karawang

Sebelum berdirinya jalur kereta api dari Batavia ke Bandung yang melewati jalur Karawang-Padalarang pada masa pemerintahan Hindia Belanda, terdapat banyak perusahaan kereta api milik negara dan swasta di Batavia (Jakarta). Perusahaan swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) adalah perusahaan kereta api pertama yang membangun jalur kereta api di Batavia pada jalur Batavia-*Boettenzorg* (Jalur Tengah), yang dibuka pada tahun 1873 (Nusantara, 1997). Lalu ada *Staatsspoorwegen* (SS), perusahaan

kereta api pemerintah mengoperasikan jalur barat, meliputi Batavia - Tanjung Priok diresmikan 1885 dan Batavia - Anyer dengan cabang Duri - Tangerang tahun 1899 (Subarkah, 1992).

Di tahun 1884, *Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij* (BOS), membuka lintasan baru yang terletak di sebelah timur dari lintasan yang dibangun oleh NISM. Lintasan yang dibuat BOS, dibangun untuk menghubungkan wilayah *Afdeling Stad en Voorsteden van* Batavia (ini dibagi lagi dalam 4 distrik, yaitu: Penjaringan, Pasar Senen, Mangga Besar dan Tanah Abang) dengan *Afdeling Meester Cornelis* (sekarang Jatinegara) dan *Afdeling* Karawang (sekarang Karawang) (Gie, 1958). Sementara itu *Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij* (BOS) berdasarkan Undang-undang 9 Juni 1898 *Staatsblad* 222, BOS mendapatkan ijin konsensi pembangunan jaringan kereta api di Batavia. Dengan adanya ijin tersebut BOS membuka jalur timur, Batavia - Bekasi - Karawang yang pada tahun 1899 diambil alih oleh SS.

Pembangunan jalur ini dibagi dalam 3 (tiga) tahapan. Pertama, lintasan antara Batavia - Bekasi pada jalur ini terdapat stasiun maupun halte yang dilalui yaitu Stasiun Batavia BOS atau yang dikenal dengan Stasiun *Beos* (sekarang Jakarta Kota) lalu menuju Halte Kampung Bandan, Halte Kemayoran, Stasiun Pasar Senen, Stasiun *Meester Cornelis* (sekarang Jatinegara), Halte Klender, Halte Tjakoeng (sekarang Cakung), Halte Krاندji, dan Stasiun Bekasi yang selesai dibangun tahun 1887; kedua, lintasan antara Bekasi - Kedunggede pada jalur ini melintasi stasiun maupun halte yaitu Halte Tamboen (sekarang Tambun), Halte Cikarang, Halte Lemah Abang, dan Stasiun Kedunggede yang selesai dibangun tahun 1891; dan ketiga, lintasan Kedunggede - Karawang, yang diselesaikan pada tahun 1898. Setelah jalur Batavia - Karawang selesai dibangun pada tahun 1898, maka pengangkutan komoditi ekspor makin meningkat, sehingga pendapatan pemerintah Hindia Belanda makin

membawa keuntungan (Oegema, 1982). Lintas Batavia - Bekasi - Karawang memiliki panjang jalur 63 km dan keseluruhan menggunakan lebar jalur 1.067 milimeter (mm).

Tahap pertama proyek berhasil diselesaikan, dengan konstruksi mencapai Bekasi pada tanggal 31 Maret 1887. Pada awalnya, BOS bertanggung jawab atas semua operasi. BOS mengalami kesulitan keuangan dan manajemen yang buruk saat mereka membangun Karawang. BOS meminta bantuan dana dari pemerintah Hindia Belanda untuk membangun perlintasan antara Batavia dan Karawang. Pemerintah setuju memberikan dana dengan syarat SS akan mengambil alih penyeberangan setelah selesai. Perusahaan Kereta Api Hindia Belanda (BOS) menjual jalur Batavia - Karawang kepada SS seharga f 5 juta pada tanggal 4 Agustus 1898 (Mulyana, 2017). Pada tahun 1900, ada delapan kereta api yang berhenti di Stasiun Bekasi. Empat kali dari Batavia - Karawang dan sebaliknya. Perjalanan dari Stasiun Batavia ke Stasiun Bekasi memakan waktu sekitar dua jam selama lima belas menit.

Biaya perjalanan kereta api dibedakan berdasarkan kelas. Pada tahun yang sama, untuk perjalanan Batavia-Bekasi, seorang penumpang kelas 1 (Eropa) mengantongi 1,7 *gulden*. Dengan rute yang sama, penumpang kelas 2 (asing timur: Cina, Arab) membayar tiket kereta api sebesar 0,8 *gulden*, tarif penumpang kelas 3 (campuran dan pribumi) adalah 0,45 *gulden* dan hanya penumpang inlander (asli) hanya menghabiskan 0,26 emas. Sedangkan harga pokok barang per 10 kg adalah 0,10 *gulden*. Tahun 1954 Djawatan Kereta Api (cikal bakal PT KAI) menetapkan Surat Keputusan DDKA No. 20493/BB/54 tanggal 16 Maret 1954 tentang klasifikasi stasiun menjadi 6 kelas, yakni Stasiun Besar, Stasiun Kelas 1, Stasiun Kelas 2, Stasiun Kelas 3, Stasiun Kelas 4, dan Stasiun Kelas 5. Hal ini dimaksud guna -menentukan fasilitas dan kondisi kebutuhan pengangkutan. Berdasarkan SK tersebut,

Stasiun Cikarang masuk dalam kategori stasiun kelas 4. Kini, Stasiun Cikarang merupakan stasiun sedang (kelas II) (Mangoenkoesoemo & Soerjoatmodjo, 2018, p. 116).

Pembangunan Jalur Kereta Api Karawang - Padalarang

Ibukota Karesidenan Karawang di Purwakarta ini merupakan salah satu perhentian kereta api jalur Batavia - Cikampek - Padalarang - Bandung. Jalur kereta api ini merupakan bagian dari rencana pembangunan kereta api Karawang - Padalarang. Akhirnya pada tahun 1901, *Staatssporwegen* (SS) dilanjutkan dengan pembangunan jalur kereta api dari Karawang ke Padalarang. Pembangunan jaringan kereta api Batavia-Bandung melalui Karawang, Purwakarta dan Padalarang oleh SS di kediaman Priangan bertujuan untuk menguasai jalur kereta api dari Batavia ke wilayah Priangan karena kepentingan Ekonomi yang menghubungkan wilayah subur Priangan sebagai pusat perkebunan dengan pelabuhan Batavia sebagai pintu gerbang ekspor. Keberadaan jalur ini juga untuk kepentingan militer guna melegitimasi kekuasaan pemerintah Hindia Belanda di Indonesia. Selain itu, sebagai sebuah perusahaan negara SS memiliki kewajiban mensejahterakan masyarakat dengan membuka daerah yang terisolasi. Selain itu, dengan adanya jalur tersebut, maka lalu lintas kereta api negara tidak perlu melalui koridor Batavia - Buitenzorg yang tentunya wajib membayar sewa kepada pemilik jalur swasta yaitu *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM).

Rencana pembangunan jalur kereta api Karawang - Padalarang mendapat tentangan dari beberapa anggota parlemen Hindia Belanda. Beberapa mendukung pembangunan, sementara yang lain menentanginya. Ada anggota parlemen yang setuju dengan ini dan ada juga yang tidak. Penolakan itu karena keterbatasan anggaran.

Pihak parlemen yang menolak beranggapan bahwa pembangunan menelan anggaran yang besar yakni sekitar f 12 juta, sebab sebagian anggota parlemen Hindia Belanda menganggap tidak terlalu menguntungkan secara ekonomi jika membangun jalur kereta api di daerah Karawang- Padalarang karena penduduknya yang sangat jarang dan sebelumnya pernah terjadi dalam pembangunan jalur kereta api di daerah Banten karena anggaran yang diajukan pemerintah belum tentu dalam pelaksanaannya itu sesuai (Mulyana, 2017). Hal itu mengakibatkan pemerintah harus lebih berhati-hati dalam menggunakan anggaran atas pengalamannya tersebut. Mereka yang tidak setuju lebih mengusulkan SS melakukan pembangunan jalur ganda dari Batavia ke *Buitenzorg*, bila perlu dilanjutkan sampai ke Bandung. Meskipun ada sebagian anggota parlemen yang menolak tetapi pemerintah Hindia Belanda tetap bersikukuh menganggap bahwa dengan adanya pembangunan jalur kereta api Karawang - Padalarang ini merupakan alternatif yang terbaik untuk membangun hubungan langsung lajur kereta api negara dari Batavia ke Bandung.

Selama proses pembangunan jalur kereta api, SS membangun kantor semi permanen di Karawang. Selain itu juga dibangun gudang dan bengkel guna menyimpan barang-barang berupa besi dan kayu yang didatangkan dari Eropa melalui pelabuhan di Batavia. Ketika pembangunan selesai, kantor di Karawang dipindahkan ke Purwakarta. Pada masa pembangunan jalur ini, Stasiun Purwakarta menjadi tempat penyimpanan alat-alat dan material berat (kran, rangka baja jembatan, batang rel) sebelum dikirim ke lokasi pembangunan. Setelah pembangunan selesai, Stasiun Purwakarta juga menjadi lokasi tetap (pindahan dari Karawang) kantor *Burgerlijke Openbare Werken* (Kementerian Pekerjaan Umum) sebagai pusat administrasi pembangunan jalur kereta api (Nusantara, 1997).

Sekitar tahun 1898 dilakukan penelitian dan pengukuran terlebih dahulu. Awal pembangunan bermula dari Stasiun Karawang mengarah ke Stasiun Padalarang yang merupakan bagian dari lintas Buitenzorg - Bandung - Cicalengka. Pembangunan sepanjang 97 km ini dibagi menjadi empat seksi. Proses pemasangan rel dimulai dari arah Karawang ke Purwakarta sepanjang 40,5 km yang berhasil dirampungkan pada bulan November 1902. Sebulan berselang, tepatnya tanggal 27 Desember SS membuka secara resmi lintas Karawang - Padalarang untuk umum. Sampai tahun 1904, SS selesai melakukan pemasangan rel di Ciganea. Dengan keberhasilan SS menyelesaikan lintas Purwakarta - Padalarang pada tanggal 2 Mei 1906 dan resmi pula dioperasikannya jalur kereta api Batavia - Bandung via Karawang. Pada jalur kereta api Batavia - Bandung lintas Karawang - Padalarang ini terdapat stasiun yang dilintasi yaitu stasiun : Stasiun Tjikampek (sekarang Cikampek), Halte Sadang, Stasiun Purwakarta, Halte Ciganea, Halte Sukatani, Halte Plered, Halte Darangdan (sekarang Cisomang), Halte Sasaksaat, Halte Cilame, Stasiun Padalarang, Stasiun Cimahi, dan Stasiun Bandung.

Berbagai kelompok pekerja terlibat dalam pembangunan jalur kereta api Karawang - Padalarang. Penduduk asli dan orang Tionghoa seringkali bekerja sebagai buruh dengan upah rendah. Sedangkan orang Eropa menjabat sebagai kepala cabang, pekerja mandor, kontraktor dan teknisi di perusahaan tersebut. Pekerjaan pemasangan rel di daerah pegunungan membutuhkan tenaga terampil, karena wilayah Priangan selain bergunung-gunung juga memiliki lembah atau sungai dengan kemiringan yang terjal. Di jalan ini terdapat Jembatan Cikubang yang merupakan jembatan kereta api terpanjang di Indonesia dengan panjang 300 meter dan Jembatan Cisomang yang merupakan jembatan kereta api tertinggi di Indonesia dengan ketinggian hampir 100 meter dari dasar Sungai Cisomang. , pada masa pembangunan rel

kereta api Karawang - Padalarang juga terdapat Terowongan Sasaksaat sepanjang 950 meter. Pembangunan terowongan ini dimulai pada tahun 1902. Pengerjaan terowongan ini dialihdayakan ke kontraktor Eropa yang berdedikasi. Hal ini disebabkan karena membutuhkan pekerjaan berteknologi tinggi, karena membutuhkan penggalian tanah dengan proses pengeboran yang digunakan dengan tangan. Pengeboran dilakukan dengan tangan untuk menghindari getaran yang berpotensi menyebabkan tanah longsor.

Perluasan Jaringan Trem

Trem adalah bentuk transportasi darat massal yang populer yang datang dalam berbagai bentuk dan ukuran, masing-masing dirancang untuk tujuan tertentu. Trem lebih kecil dari kereta api dan dapat lebih mudah menavigasi jalan-jalan kota. Perbedaan lainnya adalah trem memiliki wilayah operasi yang terbatas dan tidak dapat melakukan perjalanan sejauh kereta api. Transportasi tram ini awalnya berasal dari Eropa, khususnya dari Wales. Trem penumpang pertama dioperasikan di Swansea pada tahun 1807 dan dioperasikan oleh *The Swansea and Mumbles Railway*. Bentuk fisik trem tidak banyak berubah sejak pertama kali diperkenalkan dan masih menggunakan tenaga satu atau dua kuda. Kereta Api Mumbles awalnya dibangun pada tahun 1804 untuk mengangkut produk pertambangan dari jalur *Oystermouth* ke kota Swansea. Namun, tidak sampai kemudian menjadi transportasi umum bagi manusia. Kereta api ini terkenal dengan sejarahnya yang kaya dan pemandangan yang indah (Davies, 1979).

Staatssporwegen (SS) telah membangun persimpangan trem dalam rangka meningkatkan transportasi ke beberapa daerah yang memiliki potensi. Ini akan membantu meningkatkan arus lalu lintas dan memudahkan orang untuk bepergian. Hal ini bertujuan untuk mempercepat proses transportasi dari pusat-pusat produksi yang sebagian berada di daerah terpencil, jauh dari jalur kereta api

utama yang telah dibangun. SS memiliki kewajiban untuk membuka transportasi untuk memfasilitasi mobilitas untuk kesejahteraan masyarakat. Trem pertama di Batavia ditarik menggunakan tenaga kuda, dan sudah ada di kota ini sejak tahun 1869. Trem kuda merupakan satu-satunya angkutan umum di Batavia yang dapat mengangkut penumpang lebih banyak. Memiliki beberapa jalur atau track, yaitu: *Amsterdamsche Poort* (sekarang Jl. Pasar Ikan) mengganti trem bertenaga kuda dengan trem bertenaga uap pada tahun 1881 karena banyak kuda yang kelelahan dan sekarat. Hal ini menyebabkan harga kuda meroket, sehingga pemerintah Hindia Belanda memutuskan untuk beralih ke trem bertenaga uap. Ketika itu jaringan trem di Batavia sudah melayani arus perpindahan dari pelabuhan hingga Kampung Melayu. Stasiunya di Harmoni dan melayani dua rute, yaitu Tanah Abang dan Jatinegara (*Meester Cornelis*). Rute Jatinegara melewati Pintu Air, Pasar Baru, Lapangan Banteng, Pasar Senen, Kramat dan berakhir di pangkalan Jatinegara (Santoso, 2015).

Jaringan trem di Indonesia tidak hanya terbatas di Batavia, tetapi juga meluas ke Karawang dan Bandung. Kota Karawang terletak di persimpangan dua jalur transportasi utama, menjadikannya lokasi yang ideal untuk bisnis dan perdagangan. Kota ini juga merupakan rumah bagi berbagai industri, menjadikannya tempat yang ramai dan semarak untuk ditinggali. Wilayah Karawang dikenal dengan kesuburan dan kelimpahan lahan pertaniannya, yang sebagian besar digunakan untuk menanam tanaman seperti karet dan teh. Produk pertanian lainnya seperti beras, sayuran dan buah-buahan juga ditanam di wilayah tersebut. Untuk memperluas pilihan transportasi dan menghubungkan area pertumbuhan potensial dengan lebih baik, sistem trem sedang dikembangkan. Salah satu kawasan yang dibangun untuk simpang tersebut adalah Karawang yang meliputi jalur Cikampek-Wadas, Karawang-Wadas, dan

Karawang-Rengasdengklok dengan lebar jalur 600 mm.

Staatsspoorwegen (SS) juga sempat mengoperasikan kereta api dengan lebar rel lebih kecil yaitu SS 600 milimeter (mm) atau bisa disebut dengan Smallspoor. Selain SS, jalur sepur 600 mm juga umum dipakai oleh para pengusaha pabrik gula, tembakau dan kopi yang menghubungkan dengan 49 perkebunan mereka (Hariyadi, 2015). Lokomotif uap yang beroperasi di jalur rel tersebut ialah; Lokomotif tipe TC10 Seri SS 500T dari pabrikan Hartmann di Jerman dan TD10 Seri SS 400T dari pabrik Werkspoor di Belanda. Kedua lokomotif tersebut memiliki perbedaan pada susunan roda, diameter roda, dan besarnya silinder. Saat ini kita masih dapat menjumpai kedua lokomotif tersebut. Lokomotif uap TC10 tersisa tiga buah, yakni TC1008, TC1011, dan TC1015. Lokomotif TC1008 dijadikan monumen di depan Stasiun Bandung, TC1011 menjadi koleksi museum TMII, dan TC1015 dipajang sebagai monumen di dalam Balai Yasa Manggarai. Lokomotif uap TD10 hanya bersisa satu buah, yakni TD1002 yang dipajang sebagai monumen di depan Kantor Pusat PT Kereta Api Indonesia (Persero) (Prayogo, 2017).

Trem biasanya lebih kecil dan lebih ringan dari kereta api, dan mereka menggunakan listrik, bukan diesel. Mereka juga cenderung mengikuti rute yang telah ditentukan, daripada bisa bepergian ke mana pun mereka suka seperti kereta api. Trem memiliki lokomotif dan gerbong yang lebih kecil daripada kereta api, kecepatan lebih rendah, daya angkut lebih sedikit, dan jarak tempuh lebih pendek. Selain itu, pembukaan jalur trem biasanya diputuskan oleh kepala pemerintah daerah (penduduk), berbeda dengan jalur kereta api yang diputuskan oleh pemerintah pusat baik di Den Haag (Belanda) dan Batavia. Jalur trem Karawang - Rengasdengklok sepanjang 21 km diresmikan pada tanggal 15 Juni 1919. Jalur tersebut berhenti di Karawang, Tjinango, Lamarin, Tegalsawah, Rawagedeh, Kobakkarim, Pataruman,

Babakandjati, dan Rengasdengklok. Perhentian ini memungkinkan penumpang dan barang untuk naik dan keluar dari trem. Pada Oktober 1928, pembangunan trem Karawang-Rengasdengklok dimulai untuk memudahkan pengangkutan beras ke Karawang, menurut laporan dari Residen Karawang, Poliver.

Belanda tertarik untuk membeli hasil perkebunan dari daerah Bandung Selatan, sehingga diperlukan perbaikan sistem transportasi yang lebih murah dan cepat. Di masa lalu, hasil kebun harus diangkut dengan gerobak dengan biaya 15 hingga 18 sen per ton. Kelemahan dari metode ini adalah akses menuju Bandung sangat sulit mengingat jaraknya yang relatif jauh (Hakim, 2018). Maka dari itu, Belanda memutuskan untuk membangun jalur kereta api dari Bandung ke Ciwidey untuk meningkatkan transportasi dan perdagangan antara kedua kota. Jalur kereta api akan memungkinkan perjalanan yang lebih cepat dan lebih efisien antara kedua kota, sehingga memudahkan orang dan barang untuk bergerak bolak-balik. Biaya konstruksi persimpangan ini diperkirakan f1.776.000,00. Jalur kereta api terdiri dari ruas Bandung-Kopo (Soreang), dilanjutkan ke Ciwidey dan juga dibuat jalur cabang dari Dayeuhkolot hingga Majalaya. Menurut laporan *Staatsspoorwegen*, jalur Bandung-Kopo (Soreang) dibuka pada 13 Februari 1921, dan Soreang-Ciwidey pada 17 Juni 1924. Sebagai tempat naik-turun penumpang dan barang, SS membangun tempat pemberhentian yakni di Rancaekek, Jatinangor, Bandung, Soreang, Ciwidey, Dayeuhkolot, dan Majalaya (Staatsspoorwegen, 1921).

Jenis Lokomotif Yang Beroperasi

Sejak ditemukannya lokomotif pertama oleh George Stephenson pada tahun 1829 di Inggris dengan memanfaatkan kecepatan dari tenaga uap, lokomotif memiliki fungsi sebagai penggerak seluruh rangkaian gerbong. Letak lokomotif selalu berada di depan gerbong kereta api. Di Indonesia, lokomotif yang digunakan pada

tahun 1906 - 1942 masih menggunakan jenis lokomotif uap. Dari sekian banyak lokomotif uap yang pernah beroperasi di Hindia Belanda atau Indonesia setidaknya ada lebih 10 pabrik lokomotif terkenal yang pernah mengirimkan lokomotif-lokomotif uap terbaiknya. Selain itu di Indonesia, banyak lokomotif yang didesain khusus menyesuaikan kondisi geografis dan iklim yang berada disini (Prayogo, 2017). Mengingat kondisi geografis Indonesia yang memiliki banyak perbukitan membuat para pabrik lokomotif uap menyesuaikan spesifikasi lokomotif yang mereka produksi. *Staatsspoorwegen* (SS) mampu mendatangkan banyak lokomotif dari Eropa seperti dari Jerman, Belanda, Inggris, dan Swiss serta Amerika Serikat, karena memang pada saat itu keuangan SS sedang cukup baik. Dimulai dengan sejarah singkat SS yang merupakan perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia Belanda yang didirikan tahun 1875 dan dipimpin pertama kali oleh David Maarchalk.

Ada beberapa jenis lokomotif uap yang didatangkan perusahaan kereta api *Staatsspoorwegen* (SS) dalam pengoperasiannya melintasi jalur Batavia - Bandung yang melalui Karawang, Purwakarta, dan Padalarang di rentan tahun 1906 sampai tahun 1942. Adapun lokomotif yang digunakan menarik rangkaian kereta di lintas ini ialah; Lokomotif B51 Seri SS 600 yang dibuat dari 3 pabrik yang berbeda yaitu Hanomag (Jerman), Hartmann (Jerman), dan Werkspoor (Belanda). Lokomotif tersebut didatangkan secara bertahap dari tahun 1900 hingga 1910 sebanyak 44 unit, menghasilkan daya 415 HP (*horsepower*) dengan berat 32 ton. Lokomotif ini pernah diujicoba pada lintasan Bandung - Padalarang tetapi dinilai tidak cocok pada lintasan ini sehingga dipindah pada lintasan yang lebih landai, sebab kita ketahui bahwa lintas jalur ini memiliki kondisi geografis di perbukitan. Lokomotif C28 Seri SS 1300 yang dibeli dari 3 pabrik berbeda yaitu Henschel (Jerman), Hartmann (Jerman), dan Esslingen (Jerman). Lokomotif ini didatangkan pada tahun 1921-1922

sebanyak 58 unit, memiliki daya 1.050 HP (*horsepower*) dan dapat melaju hingga kecepatan maksimum 90km/jam. Lokomotif ini spesialis untuk kereta ekspres *Vlugge Vier* yang diresmikan 1 November 1934 dan menempuh rute Bandung - Batavia dalam waktu kurang lebih 3 jam.

Staatsspoorwegen (SS) mendatangkan 24 lokomotif D14 Seri SS 1400 yang dioperasikan di lintas pegunungan, khususnya pegunungan Jawa Barat atau daerah Priangan. Lokomotif ini didatangkan secara bertahap di tahun 1921-1922 dari 2 pabrik yang berbeda, Hanomag-Hannover (Jerman) dan Weekspoor (Belanda). Lokomotif ini sebagian di sebar ke *Meester Cornelis* (Jatinegara) dan Purwakarta. Lokomotif ini mampu melaju 45km/jam. Lokomotif CC50 Seri SS 1600 didatangkan pada tahun 1927-1928. Lokomotif ini memiliki daya 1.190 HP (*horsepower*), berat 73.6 ton, mampu melaju hingga kecepatan 55 km/jam. Di awal tugasnya lokomotif ini melayani beberapa jalur unggulan SS seperti Purwakarta - Bandung - Banjar. Lokomotif DD50 Seri SS 1200 didatangkan dari pabrik ALCO (*American Locomotive Company*) sebanyak 8 unit pada tahun 1916. Lokomotif ini digunakan untuk KA (Kereta Api) angkutan barang dari Bandung menuju Batavia dengan kecepatan maksimalnya hingga 40 km/jam. Lokomotif DD51 Seri SS 1209 dapat dibilang sebagai versi revisi dari DD50. Lokomotif ini didatangkan dari pabrik ALCO (*American Locomotive Company*) sebanyak 12 unit pada tahun 1919 dengan kecepatan maksimal 40 km/jam. Lokomotif ini memiliki area kerja Bandung - Purwakarta. Lokomotif DD52 Seri SS 1250 merupakan generasi paling sukses dari seri-seri sebelumnya. DD52 ini didatangkan dari pabrikan Hanomag (Jerman), Werkspoor (Belanda), dan Hartmann (Jerman). Sebanyak 10 unit lokomotif ini dipesan dan didatangkan pada tahun 1923-1924 dengan kecepatan maksimal 50km/jam. Lokomotif ini memiliki julukan "Si Gombor" dari masyarakat lokal Jawa Barat. Alokasi

lokomotif ini menyebar ke beberapa dipo yaitu Bandung dan Purwakarta.

Dampak Pembangunan Jalur Batavia - Bandung

Pembangunan jalur kereta api di Indonesia pada masa kolonial memberikan fasilitas transportasi yang lebih maju, membuat perjalanan dan perdagangan menjadi lebih mudah dan efisien. Pembangunan jalur Batavia - Bandung membawa dampak sosial ekonomi di wilayah yang dilaluinya, antara lain Karawang, Purwakarta, dan Padalarang. Jalur tersebut dibangun untuk mengangkut barang dan nantinya juga mengangkut khusus penumpang. Semenjak dioperasikannya jaringan kereta api, alat angkut ini menjadi pilihan utama penduduk. Hal ini dimungkinkan karena pendapatan penduduk pribumi menjadi lebih baik, dalam hal itu ongkos perjalanan dengan kereta api lebih murah dan lebih cepat dibandingkan dengan menggunakan alat transportasi lain yang sudah ada sebelumnya. Sejauh mana pengaruh pembangunan jalur kereta api di daerah yang dilewati oleh alat angkut tersebut akan dijelaskan di bawah ini. Dengan dibangunnya jalur kereta api Batavia - Bandung, mobilitas sosial ekonomi masyarakat semakin meningkat. Mobilitas sosial ekonomi masyarakat yang semakin meningkat membawa implikasi tersendiri, terutama bagi mereka yang menggunakan transportasi kereta api untuk tujuan komersial atau perdagangan. Semakin cepat waktu pembangunan, semakin cepat pula peredaran uang di masyarakat karena memberikan keuntungan yang signifikan bagi produktivitas perekonomian. Perputaran uang yang cepat itu membuktikan bahwa perdagangan dan jasa meningkatkan taraf hidup masyarakat sekaligus memberi lapangan kerja baru 55 bagi penduduk. Penduduk dapat bekerja di berbagai sektor formal maupun informal misalnya sebagai buruh angkutan, pedagang asongan maupun yang bukan asongan,

sebagai tukang karcis, masinis, kondektur dan lain-lain.

Fungsi transportasi itu sendiri sebagai penunjang pembangunan adalah memberikan pelayanan bagi peningkatan dan pengembangan berbagai kegiatan pada sektor pertanian, perindustrian, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan lainnya (Fatimah, 2019). Di wilayah sekitar pembangunan jalur kereta api juga tumbuh lokasi sosial, di sepanjang jalan rel khalayak ramai menjadi terbiasa menjadikannya sebagai sarana angkutan sehari-hari. Anak-anak sekolah, pegawai pemerintah, dan swasta menjadikan kereta api jarak dekat sebagai alat transportasi pulang pergi setiap harinya. Dan pusat-pusat perdagangan lokal di sepanjang jalan kereta api, seperti di stasiun-stasiun perhentian banyak terdapat pedagang kecil yang menjajakan barang dagangan mereka pada saat setiap kereta api berhenti. Barang dagangan mereka biasanya terdiri atas berbagai jenis makanan, mainan anak-anak, barang kerajinan untuk oleh-oleh, dan lain-lain. Melalui kegiatan tersebut mereka menghidupi diri sendiri dan keluarga mereka (Nusantara, 1997).

Pembangunan jalur kereta api Batavia - Bandung berpengaruh pada tumbuhnya pasar sebagai pusat kegiatan ekonomi dan sosial. Di pasar tersebut terjadi jual beli barang-barang yang tidak dapat dihasilkan di suatu tempat, termasuk bahan makanan dan barang-barang kerajinan. Semua ini membuat daerah-daerah yang dilalui jalur kereta api lebih terbuka terhadap barang-barang impor dan pengaruh ekonomi luar. Meningkatnya perdagangan yang terjadi, berarti merupakan tantangan bagi masyarakat untuk semakin meningkatkan produktivitasnya, agar dapat memenuhi kebutuhan pasar yang semakin meningkat. Pembangunan jalur kereta api sebagian besar melalui daerah yang dulunya tidak dapat dilalui dan merupakan daerah yang jarang penduduknya. Hal tersebut yang menjadi sikap pro dan kontra saat pembangunan jalur kereta api Batavia -

Bandung yang melintasi Karawang, Purwakarta, dan Padalarang karena menurut sebagian parlemen Hindia Belanda daerah-daerah yang dilintasi itu merupakan daerah yang jarang penduduknya. Tetapi dengan adanya jalur kereta api Batavia - Bandung mulai terbukanya daerah-daerah baru. Kemajuan teknologi terhadap alat pengangkutan tersebut membuat beberapa daerah yang dulunya tidak dikenal kemudian menjadi terkenal. Adanya sarana dan prasarana perhubungan ini, maka mobilitas sosial ekonomi masyarakatnya semakin tinggi. Sehingga tidak menutup kemungkinan terjadinya perubahan di suatu daerah, akan membawa pengaruh ke daerah lainnya.

Selain membawa manfaat bagi para pekerja nya, kehadiran stasiun-stasiun kereta api juga membawa manfaat tersendiri. Di sekitar stasiun-stasiun tumbuh berbagai kegiatan sektor informal, penduduk dapat memanfaatkan peluang ini dengan mendirikan rumah makan, warung-warung, kios bacaan, penginapan, penitipan barang dan sebagainya. Selain ada pedagang yang menetap, mulai tumbuh pedagang asongan yang menjajakan dagangannya hilir-mudik di dalam kereta api. Tumbuhnya perdagangan ini kemudian menimbulkan berbagai masalah, yakni terganggunya para penumpang, sehingga pemerintah perlu mengaturnya. Tidak dapat dipungkiri, bahwa kehadiran stasiun-stasiun kereta api ini juga membawa dampak negatif bagi masyarakat. Sebab dengan tumbuhnya stasiun sebagai pusat kegiatan dan keramaian, telah tumbuh pula kegiatan-kegiatan lain yang cenderung merugikan, seperti pencatutan-pencatutan karcis, tukang copet, juga para wanita tunasusila yang membuka prakteknya di tempat-tempat penginapan yang ada disekitar stasiun. Kehidupan semacam ini terutama terjadi di sekitar dan di lokasi stasiun di kota-kota besar. Dampak dari adanya pembangunan jalur kereta api sebenarnya timbul dari stasiun-stasiun yang disinggahi nya guna menurunkan barang maupun penumpang, sekaligus juga untuk mengangkut

penumpang atau barang dari tempat yang disinggahi nya. Setiap barang atau penumpang yang diturunkan atau diangkut ini, sesungguhnya merupakan faktor penting dari timbulnya perubahan dan kemajuan kota. Semakin besar stasiun yang ada disuatu kota, maka semakin besar pula kemampuan daya ubahnya terhadap perkembangan kota yang bersangkutan. Daya ubah yang berpusat di stasiun-stasiun ini kemudian terpecah ke berbagai pelosok kota, bahkan sampai ke berbagai desa pedalaman disekitarnya, atau daerah pinggiran.

Kedatangan Jepang di Hindia Belanda pada tahun 1942 membawa dampak ekonomi yang mendalam bagi masyarakat Batavia dan Bandung, serta para pekerja SS. Hal ini karena tujuan utama Jepang menduduki Indonesia dan wilayah Asia lainnya adalah untuk memperoleh bahan baku dan tenaga kerja untuk kepentingan mereka dalam perang Pasifik. Jepang melakukan banyak perubahan di sektor perkeretaapian, namun beberapa tenaga kerja pribumi yang sebelumnya bekerja untuk SS masih dipertahankan untuk bekerja di dinas perkeretaapian Jepang karena sangat membutuhkan sumber daya manusia yang berpengalaman. Tenaga ahli perkeretaapian Belanda yang masih tinggal di Indonesia masih dipekerjakan dengan baik.

Saat itu, pemerintah pendudukan Jepang membagi Indonesia menjadi tiga wilayah administratif: Sumatera di bawah Angkatan Darat ke-25, Jawa dan Madura di bawah Angkatan Darat ke-16, dan selebihnya di bawah Angkatan Darat Daerah ke-7. Angkatan Laut menguasai Kalimantan dan Indonesia Timur (Ricklefs, 1993). Beberapa hari setelah Jepang berkuasa di Indonesia, pimpinan Angkatan Darat Jepang ke-16 mengeluarkan keputusan untuk menggabungkan semua perusahaan kereta api di Jawa dan Madura menjadi satu layanan kereta api negara yang berbasis di Bandung. Ini adalah keputusan pertama yang dibuat oleh pemerintah militer Jepang ketika berkuasa di Indonesia (Hariyadi,

2015). Kereta api dibangun terutama untuk tujuan militer, dalam rangka membantu Jepang menduduki Indonesia. Perjalanan kereta api terutama digunakan untuk tujuan militer, bukan untuk transportasi umum. Selama pendudukan Jepang, bengkel kereta api dibebani dengan pekerjaan pembuatan peralatan militer, yang menyebabkan banyak fasilitas dan infrastruktur kereta api diabaikan.

D. Kesimpulan

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, pembangunan jalur kereta api merupakan bagian dari upaya membawa teknologi Barat ke wilayah tersebut, dengan fokus pada transportasi. Saat itu, pembangunan rel kereta api ini merupakan teknologi transportasi yang mutakhir. Dilatarbelakangi dengan kesulitan pengangkutan. Kesulitan ini terjadi ketika pertumbuhan perkebunan, baik mulai masa sistem tanam paksa (*cultuure stelsel*) maupun masa sesudahnya. Struktur wilayah geografis Batavia pada waktu itu merupakan pusat pemerintahan Hindia Belanda dan salah satu kota pelabuhan di Jawa yang menjadi pusat perdagangan. Serta wilayah geografis Bandung (Priangan) yang sebagian besar daerah pegunungan merupakan daerah yang cocok bagi pertumbuhan perkebunan. Bahkan perkebunan di Priangan sudah lama tumbuh sejak zaman VOC (*Verenigde oost-Indische Compagnie*) yaitu dengan diterapkannya Preanger Stelsel. Kondisi geografis dari wilayah Batavia dan Bandung memiliki keterikatan, oleh karena itu menjadi faktor penting dibangunnya jalur kereta api di wilayah ini. Bandung yang masuk dalam Keresidenan Priangan mengalami kesulitan untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan nya untuk diangkut ke pelabuhan salah satunya pelabuhan yang berada di Batavia. Dalam pembangunan jalur kereta api yang dibangun antara Batavia dan Bandung, tidak hanya semata-mata untuk kepentingan hasil perkebunan tetapi juga untuk kepentingan umum dan pertahanan militer. Kepentingan

pertahanan militer berkaitan dengan kondisi geografis wilayah Bandung yang sebagian besar daerah pegunungan dan wilayah Batavia yang menjadi salah satu kota pelabuhan. Sebabnya jalur kereta api yang dibangun ini menghubungkan langsung antara pegunungan dengan pelabuhan, hal itu merupakan jalan yang dapat memudahkan gerak pasukan apabila ada serangan dari musuh yang masuk melalui pelabuhan. Oleh karena itu, Bandung yang sebagian besar wilayahnya pegunungan dapat dijadikan benteng dan penempatan pasukan. Di awal tahun 1900-an Cimahi terpilih sebagai pusat militer Belanda di daerah pedalaman. Serta pada saat itu *Staatsspoorwegen* (SS) juga melaksanakan pembangunan jalur kereta api Karawang ke Padalarang sehingga perjalanan kereta api dari Batavia menuju Cimahi dapat melalui jalur utara dengan waktu tempuh yang lebih cepat.

Jalur kereta api yang dibangun untuk menghubungkan wilayah Batavia dan wilayah Bandung yang melewati lintas Karawang, Purwakarta, dan Padalarang dibangun oleh perusahaan pemerintah negara yaitu *Staatsspoorwegen* (SS). Ada dua alasan utama mengapa jalur kereta api Batavia - Bandung lintas Karawang ini dilakukan oleh pemerintah, tidak oleh perusahaan swasta. Alasan pertama yaitu berkaitan dengan biaya pembangunan dan kedua kepentingan pertahanan militer bagi pemerintah. Pembangunan jalur kereta api Batavia - Bandung lintas Karawang ini dilakukan secara bertahap. Awalnya, SS berhasil mengambil alih jalur kereta api Batavia - Karawang milik perusahaan swasta lainnya di Batavia.

Perusahaan kereta api itu adalah *Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij* (BOS) yang awal membangun jalur ini dan proyek pembangunannya dimulai pada tahun 1884. Lalu setelah jalur kereta api ini selesai dibangun dan berhasil diresmikan pada tanggal 20 Maret 1898. Kemudian, perusahaan negara SS membangun jalur kereta api berikutnya antara Karawang

hingga menuju Padalarang yang berhasil diresmikan pada tanggal 2 Mei 1906 dan tepat pada tanggal tersebut jalur kereta api Batavia - Bandung lintas Karawang - Padalarang mulai dioperasikan untuk umum. Untuk semakin memperluas ruang pengangkutan, *Staatssporwegen* (SS) membangun jalur simpang berupa trem ke beberapa daerah yang dianggap potensial. Daerah tersebut termasuk wilayah Batavia dan wilayah Priangan. Hal ini bertujuan untuk semakin mempercepat proses pengangkutan dari pusat-pusat produksi yang sebagian terdapat di daerah pedalaman, jauh dari jalur utama kereta api yang sudah dibangun. Selain itu, SS sebagai perusahaan pemerintah memiliki kewajiban membuka transportasi untuk memudahkan mobilitas guna mensejahterakan masyarakat. Dalam pembangunan jalur kereta api Batavia - Bandung ini menimbulkan sentra-sentra kegiatan ekonomi masyarakat di sekitar stasiun seperti pasar, oleh karena itu adanya jalur kereta api memudahkan orang untuk saling berhubungan. Selain itu pembangunan jalur kereta api ini meningkatkan perkembangan mobilisasi penduduk antara lain memperlancar sirkulasi maupun migrasi penduduk antar desa di Bandung dan antar kota di Batavia, dan berkembangnya mobilisasi ke pusat-pusat di wilayah pedalaman Bandung

E. Daftar Pustaka

- Blackburn, S. (2011). *Jakarta: Sejarah 400 Tahun*. Masnup Jakarta.
- Davies, A. (1979). *Walking on Gower: De Elektrische Standstrams op Java*. Wyt.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi Ponorogo*. Myria Publisher.
- Gie, T. K. (1958). *Sejarah Pemerintahan Kota Djakarta*. Kotapradja Djakarta Raja.
- Gottschalk, L. (1986). *Mengerti Sejarah*. UI Press.
- Hakim, C. . (2018). *Politik Pintu Terbuka: Undang-Undang Agraria dan Perkebunan Teh di Daerah Bandung Selatan 1870-1929*. Vidya Mandiri.
- Hariyadi, I. M. (2015). *Selayang Pandang Sejarah Perkeretaapian Indonesia 1867-2014*. PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO).
- Hartanti, N. B. (2010). *Stasiun Kereta Api Di Pulau Jawa - Indonesia (Railway Stations In Java - Indonesia)*. PT. Kereta Api (PERSERO).
- Hatmawan, A. (2004). *Perkembangan Transportasi Kereta Api di Batavia 1870-1925*. Skripsi Universitas Indonesia Depok. https://scholar.google.com/scholar?hl=en&as_sdt=0%2C5&q=Perkembangan+Transportasi+Kereta+Api+di+Batavia+1870-1925&btnG=
- Jumardi, J., R, R., Abdulhadi, A., Siska, A., A, V., & AZ, Z. (2020). Perkembangan Transportasi Kereta Api di Jakarta. *Jurnal Pattingalloang*, 7(1), 40. <https://doi.org/10.26858/patingalloang.v7i1.13291>
- Kartodirdjo, S. (1993). *Pendekatan Ilmu Sejarah Dalam Metodologi Sejarah*. Gramedia.
- Lamiyati, L. (2017). Transportasi Kereta Api Di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung). *Patanjala : Jurnal Penelitian Sejarah Dan Budaya*, 9(2), 197. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v9i2.21>
- Mangoenkoesoemo, Y. D. N., & Soerjoatmodjo, G. W. L. (2018). *Heavy Metal Parents: Identitas Kultural Metalhead Indonesia 1980-an*. Octopus.
- Muhammad, N. (1999). *Metode Penelitian*. PT Ghalia Indonesia.
- Muljana, S. (1980). *Dari Holotan ke Jayakarta*. Yayasan Idayu.
- Mulyana, A. (2017). *Sejarah Kereta Api di*

Priangan. Ombak.

- Nasrul, F., Najamuddin, N., & Asmunandar, A. (2019). Transportasi Kereta Api Rute Makassar-Takalar (1922-1930). *Jurnal Pattingalloang*, 5(3), 1-11.
- Nusantara, T. T. B. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1*. Asosiasi Perkeretaapian Indonesia.
- Oegema, J. J. G. (1982). *De Stroomtractie Op Java En Sumatera*. Kluwer Technische Boeken B.V.
- Prayogo, Y. B. (2017). *Kereta Api Indonesia : Sejarah Lokomotif Uap*. Jogja Bangkit Publisher.
- Ricklefs, M. C. (1993). *Sejarah Indonesia Modern*. Gajah Mada Universitas Perss.
- Santoso, A. (2015). *Naskah Sumber Arsip Perkeretaapian Di Indonesia*. Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Sedyawati, E. (1987). *Sejarah Kota Jakarta 1950-1980*. Proyek Penelitian Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Direktorat Jenderal Kebudayaan Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.
- Siregar, M. (1990). *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*. Lembaga Penerbitan FEUI.
- Staatsspoorwegen. (1921). *Verslag der Staatsspoor-en-Tramwegen in Nederlandsch-Indië 1921-1932*. Burgerlijke Openbare Werken.
- Subarkah, I. (1992). *Sekilas 125 tahun Kereta Api Kita 1867-1992*. Yayasan Pustaka.
- Tjandrasasmita, U. (2000). *Pertumbuhan dan Perkembangan kota-kota Muslim di Indonesia dari Abad XVI sampai XVIII Masehi*. Menara Kudus.