

BAB III
PEMBANGUNAN JALUR KERETA API CIBATU-GARUT-CIKAJANG
TAHUN 1887-1930

3.1 Silang Pendapat Jalannya Pembangunan Jalur Kereta Api di Priangan

Tahun 1830-an akhir semua bagian daerah di Jawa Barat merupakan penghasil bumi yang bisa dieksploitasi dan dimanfaatkan oleh pemerintahan Hindia Belanda terutama kopi dan teh, sehingga diperlukannya pemungutan upeti selain daripada *Preangerstelsel* yaitu berupa pemungutan hasil bumi yang dapat dilakukan oleh rakyat di Jawa Barat karena merupakan episentrum bagi kopi dan teh yang dapat ditanam dan dihasilkan oleh masing-masing kepala keluarga yang ada.⁷⁸ Alasan tersebut kemudian menjadikan dasar pembangunan jalur kereta api di Priangan dengan memaksimalkan transportasi yang akan bisa digunakan untuk pemerintah Hindia Belanda dalam kegiatan distribusi dengan skala yang masif.

Pembangunan kereta api di Hindia Belanda terkhusus di Priangan mengalami beberapa penolakan dari berbagai pihak terutama dari pihak pemerintahan yang memang memiliki pemahaman konservatif. Pihak tersebut memiliki kekhawatiran mengenai masuknya modal asing pada proyek pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda.⁷⁹ Kelompok konservatif tersebut lebih memilih tetap menggunakan kendaraan roda dua seperti kereta yang ditarik oleh hewan dan meningkatkan jumlah hewan untuk dipergunakan alat bantu transportasi daripada mengedepankan pembangunan jalur kereta api di Hindia

⁷⁸ Lamiyati, L. (2017). Transportasi Kereta Api di Jawa Barat Abad Ke-19 (Bogor-sukabumi-bandung). *Patanjala*, 9(2), 291888.

⁷⁹ Subarkah, I. *Op Cit.* hlm. 6

Belanda. Meskipun begitu usulan tersebut tidak dapat terlaksana dikarenakan membutuhkan modal yang sangat besar yang akan ditanggung oleh negara.

Pemerintah Belanda memiliki pemahaman bahwasannya banyak sumber daya alam yang dapat di eksploitasi dan dimanfaatkan khususnya di Priangan sehingga pemerintah Belanda memiliki pendapat bahwasannya pembangunan jalur kereta api di Priangan harus dikelola dan dikontrol oleh pemerintah Belanda. Kepentingan ekonomi merupakan hal yang utama dalam alasan tersebut selain daripada itu kondifis geografis daerah Priangan yang memiliki potensi tingkat kesuburan yang baik untuk melakukan budidaya tanam-tanaman. Sebagaimana pada dasarnya wilayah priangan merupakan wilayah episentrum penanaman kopi oleh VOC.⁸⁰ Meskipun begitu berbagai penolakan dan juga usulan tetap saja bermunculan mengenai pembangunan jalur kereta api di Priangan, terutama oleh beberapa pihak yang memang memiliki pandangan yang berbeda bahwasannya pembangunan tersebut merupakan pemborosan pada keuangan negara.

Tokoh yang menolak untuk pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda salah satunya adalah J.D. van Herweden yang merupakan seorang mantan residen Hindia Belanda yang hampir menjabat selama 25 Tahun.⁸¹ Van Herweden kembali ke negara Belanda pada tahun 1849 yang kemudian banyak menulis dan mengusulkan pendapatnya ke khalayak umum baik itu brosur dan majalah yang berisikan penentangan mengenai pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda. Menurut van Herweden dibangunnya jalur kereta api di Hindia Belanda akan

⁸⁰ Hermawan, *Op Cit.* hlm. 73

⁸¹ *Ibid.* hlm. 65

mengakibatkan kemerosotan para pejabat pemerintahan sehingga rakyat tidak akan menjadi abdi pegawai pemerintah melainkan akan menjadi anak semang industri.⁸²

Banyaknya pendapat yang menyertai dalam pelaksanaan pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda termasuk pihak yang menentang tidak membuat gagalnya pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda akan tetapi sebaliknya. Pembangunan jalur kereta api tetap dilaksanakan diakreanakan banyaknya suara para kaum liberalis yang menginginkan adanya campur tangan dari pihak swasta yang ikut serta dalam pembangunan serta pengelolaan ekonomi di negara jajahan Belanda tidak terkecuali pembangunan jalur kereta api yang bisa menguntungkan pihak swasta tersebut.

Pembangunan jalur kereta api di Priangan dibagi menjadi dua tahap pembangunan yaitu jalur utama dan juga jalur cabang atau jalur simpang. Jalur utama merupakan jalur lintas raya yang dibangun dari barat hingga timur membelah kota dan daerah yang ada di priangan seperti Sukabumi, Cianjur, Bandung, Garut, Tasikmalaya, serta Ciamis. Pembangunan jalur tersebut diawali dengan pembangunan ruas Buitenzorg-Bandung-Cicalengka yang dilanjutkan dengan dibangunnya ruas Cicalengka-Garut, Warung Bandrek-Cilacap serta Padalarang-Karawang.⁸³ Sementara, jalur simpang atau jalur cabang merupakan jalur yang dibangun untuk menyambungkan jalur utama dengan kota-kota yang tidak terlewati seperti jalur Banjar-Cijulang, Rancaekek-Sumedang, dan Garut-Cikajang.

⁸² Ibid. Hlm 66

⁸³ Ibid. Hlm 72

Konsesi pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang terbagi dua seksi yang berbeda dalam skala tahun, jalur Cibatu-Garut dibangun terlebih dahulu daripada jalur ke Cikajang dikarenakan jalur Cibatu-Garut merupakan bagian pembangunan jalur kereta api di Priangan area Cicalengka-Garut yang dimana merupakan program pembangunan pemerintah Hindia Belanda yang mencakup area Priangan-Cilacap. Sementara itu untuk jalur Garut-Cikajang merupakan pembangunan yang tidak dilakukan secara bersamaan dengan jalur Cicalengka-Garut.

Pemerintah Hindia Belanda menghadapi beberapa pendapat dan usulan dari dalam negeri untuk pembangunan daerah Priangan-Cilacap ini dikarenakan kondisi geografis yang dihadapi cukup berat dan jarak pembangunan juga yang jauh.⁸⁴ Terdapat tiga suara yang ada di parlemen negara Belanda mengenai pembangunan jalur kereta api Priangan-Cilacap ini, diantaranya adalah pendapat pertama yang menyatakan bahwa pembangunan jalur kereta api ini sepenuhnya diberikan kepada pihak swasta, pendapat kedua adalah sepenuhnya dikerjakan oleh pemerintah negara dan pendapat ketiga adalah adanya kerjasama antar swasta dan negara dalam pembangunan jalur kereta api Priangan-Cilacap.⁸⁵

Pembangunan jalur kereta api lintas Priangan-Cilacap memiliki alasan utama untuk dibangun oleh pihak swasta adalah karena masalah anggaran dan keuntungan yang diperoleh karena negara sebagai pengelola apabila mendapat kerugian maka tidak dapat melakukan kenaikan harga secara mendadak berbeda

⁸⁴ Mulyana, *Op. Cit.*, Hlm. 91

⁸⁵ *Ibid.* Hlm. 92

dengan pihak swasta yang bisa menaik turun-kan kenaikan harga dan anggaran angkutan kereta api.⁸⁶ Perencanaan pembangunan jalur kereta api yang akan dilaksanakan di Nusantara pada akhirnya selalu memperdebatkan hal yang sama yaitu siapa yang akan membangun jalur tersebut yang berakhir melalui pemungutan suara siapakah yang berhak dan akan membangun jalur kereta api tersebut.

Pada akhirnya pembangunan jalur kereta api pada seksi Priangan-Cilacap diambil alih oleh negara berkaitan dengan beberapa hal diantaranya adalah biaya pembangunan, keuntungan yang akan diperoleh dan manfaat bagi pemerintah Hindia Belanda serta bagi keberlangsungan ekonomi setempat. Selain daripada itu tujuan pembangunan jalur kerea api di Priangan oleh pemerintah atau *Staatspoorwegen* selain alasan ekonomi adalah mengenai tujuan militer dari pemerintahan Hindia Belanda. Wilayah Priangan merupakan wilayah yang strategis untuk melakukan penyebaran pasukan karena berada di tengah-tengah pusat pemerintahan dan juga di Pulau Jawa selain daripada itu wilayah Priangan juga melalui kereta api bisa tersambung langsung ke daerah Cilacap ataupun pelabuhan Cilacap itu sendiri.⁸⁷

Daerah Priangan yang memiliki karakteristik tanah berupa bukit dan pegunungan serta dataran tinggi merupakan kondisi yang strategis yang bisa dimanfaatkan oleh pemerintahan Hindia Belanda untuk menjadikannya benteng pertahanan. Oleh sebab itu, adanya jalur kereta api bisa mempercepat penyebaran

⁸⁶ *Ibid*

⁸⁷ *Ibid.* hlm. 62

pasukan perang dalam menghalau serangan musuh. Jalur pegunungan yang ada di Priangan melalui proses pembangunan yang panjang seperti adanya banyak kelokan dan belokan, mengelilingi gunung dan perbukitan baik itu gunung batu atau kapur dan bahkan gunung berapi. Cara pemerintahan Hindia Belanda melakukan hal tersebut adalah untuk menghindari dan juga mengatasi tanjakan yang tajam dan terlalu menukik. Selain daripada itu apabila terdapat kelokan yang cenderung panjang biasanya dibuatkanlah jalur yang menembus pegunungan berupa terowongan meskipun memiliki tingkat resiko dan banyak mengerahkan tenaga dalam pembuatannya.

Dalam proses pelaksanaan pembangunannya selain daripada membuat jalur yang berkelok dan terowongan di daerah Priangan juga terdapat bukit dan lembah ataupun hubungan antara satu gunung dengan gunung lainnya sehingga diperlukannya pembangunan jembatan yang menyambungkan jalur rel tersebut.⁸⁸ Meskipun begitu, jarak diantara satu gunung dengan gunung lainnya bervariasi sehingga terkadang pembangunan juga memerlukan tambahan dana dan juga teknologi dalam pemabngunannya namun meskipun begitu pemerintahan Hindia Belanda tetap membangun jalur kereta api di Priangan sesuai dengan rencana pembangunan awal yaitu pembangunan jalur kereta api Priangan-Cilacap yang tentunya memiliki keuntungan bagi pihak kolonial itu sendiri.

Jalur kereta api Priangan tentunya banyak melibatkan pekerja-pekerja yang ada baik itu pekerja yang sifatnya tenaga bebas ataupun pekerja yang diupah oleh pemerintah. Tenaga kerja tersebut didapatkan biasanya dari daerah yang memang

⁸⁸ *Ibid.* hlm. 63

sedang dilakukan pembangunan atau penduduk lokal, pekerja dari penduduk daerah lain juga dipergunakan jasa nya untuk menjadi tenaga tambahan dari penduduk lokal yang sudah ada.⁸⁹ Pencarian pekerja juga terkadang mengalami permasalahan ketika melakukan pembangunan di daerah perbukitan dan pegunungan serta pada daerah sekitar rawa-rawa, daerah tersebut terutama daerah berawa merupakan daerah yang cenderung menjadi pusat penyebaran penyakit sehingga cenderung tidak terpilih untuk mencari para pekerja. Meskipun begitu, tetap ada beberapa pekerja yang sanggup untuk membangun di daerah pegunungan dan bukit akan tetapi memang meminta upah yang lebih besar dari biasanya.

Pekerja yang digunakan jasa nya dalam pembangunan jalur kereta api tersebut bekerja sebagai kuli. Kuli itu sendiri merupakan pekerja yang memiliki tugas untuk mengerjakan pekerjaan yang bersifat fisik dan pekerjaan kasar lainnya yang tidak membutuhkan keahlian khusus dalam bidang tertentu.⁹⁰ Pemerintahan Hindia Belanda cenderung mencari kuli ketika perencanaan pembangunan jalan kereta api sudah rampung direncanakan. Pemberian upah berupa uang diberikan oleh pemerintah dengan melalui insinyur kepala yang akan langsung memberikan uang kepada para pekerja. Pemerintah hindia belanda melalui *Staatspoorwegen* lebih mudah dalam mencari pekerja kuli kerea tapi dengan meminta bantuan dari masyarakat lokal dikarenakan biasanya *Staatspoorwegen* melibatkan para petinggi daerah baik itu dalam merencanakan pembangunan serta dalam hal pembebasan tanah. Kepala daerah tersebut biasanya

⁸⁹ *Ibid.* hlm.64

⁹⁰ *Ibid.* hlm. 187

memberikan masukan mengenai arah jalur kereta api yang akan dibangun, bagaimana kondisi tanahnya karena pada dasarnya petinggi daerah yang lebih mengetahui mengenai daerahnya sendiri.

Keterlibatan pemerintah daerah dalam pencarian tenaga kerja ketika pembangunan jalur kereta api membuat pihak *Staatspoorwegen* lebih mudah dalam merekrut dan mempekerjakan para tenaga kerja tersebut. Adanya kemudahan tersebut diperoleh karena hubungan feodalisme yang kuat antara penguasa daerah dengan rakyatnya karena pada dasarnya tradisi tersebut yang masih berlaku pada zaman tersebut.⁹¹ Pada pelaksanaan pembangunan jalur kereta api di Priangan terdapat dua pekerja yang diupah yaitu pekerja bebas dan juga pekerja wajib. Biasanya pengerahan pekerja wajib dilakukan oleh kepala pemerintah daerah. Pekerja lepas dapat direkrut melalui agen tenaga kerja. Mereka akan mencari pekerja setelah menerima konfirmasi tentang rencana pembangunan rel kereta api di wilayah tertentu.

Kepala Insinyur akan memberikan uang muka kepada agen tenaga kerja, yang kemudian digunakan sebagai uang muka bagi para pekerja yang bersedia terlibat dalam proyek pembangunan rel kereta api tersebut. Biasanya, agen tenaga kerja ini adalah orang Tionghoa. Pekerja akan dicari dari daerah terdekat dengan lokasi pembangunan rel kereta api. Jika sulit menemukan pekerja di daerah tersebut, maka pekerja akan dicari dari wilayah lain atau diambil dari proyek pembangunan rel kereta api yang telah selesai.⁹² Meskipun sebagian besar pembangunan rel kereta

⁹¹ Suroyo, A. M. (2000). Eksploitasi kolonial abad XIX: kerja wajib di Keresidenan Kedu 1800-1890. Yogyakarta: Yayasan Untuk Indoneisa. hlm. 5

⁹² Mulyana. *op.cit.* hlm. 189

api menggunakan pekerja bebas yang dibayar, ada beberapa jalur yang mempekerjakan tenaga kerja wajib. Tenaga kerja wajib digunakan dalam pembangunan rel kereta api dari Priangan ke Cilacap. Pembangunan jalur Priangan dibagi menjadi lima seksi, dan tenaga kerja wajib digunakan di seksi kelima. Seksi kelima ini meliputi area antara Cilongkrang hingga sambungan jalur Yogyakarta-Cilacap di halte Kesugihan dan hingga Stasiun Maos. Sekitar 700 pekerja wajib dikerahkan untuk membangun seksi kelima di jalur Priangan-Cilacap.⁹³ Pemerintah Hindia Belanda beralasan bahwasannya penggunaan tenaga kerja wajib pada jalur Priangan-Cilacap merupakan daerah yang berawa dan sulit untuk dijangkau sehingga cara tersebut yang termudah yang memang bisa dilakukan untuk merekrut orang untuk bekerja. Daerah rawa merupakan daerah yang sering terjadi penyebaran penyakit pada saat itu yaitu penyakit malaria yang sering menyebabkan kematian sehingga penduduk sekitar enggan untuk menjadi pekerja pada proyek pembangunan jalur kereta api yang berada di daerah berawa.

Permasalahan tersebut yang membuat SS menawarkan kepada masyarakat lokal untuk menjadi buruh lepas yang diupah meskipun dengan status tersebut masih terdapat keengganan untuk menjadi pekerja adapun yang menjadi pekerja biasanya meminta upah bayaran yang cukup tinggi. Pemerintah menilai upah yang tinggi tersebut memberatkan anggaran yang dimana selain daripada membayar upah pemerintah harus memikirkan sulitnya mengakses bahan bangunan ke wilayah yang memiliki rawa yang tentunya juga memberatkan anggaran pemerintah.⁹⁴ Selain

⁹³ J.A.A van Dorn. (1995). *De laatste eeuw van Indie Ontwikkeling en ondergang van een koloniaal project*. Amsterdam: Uitgeverij Bert Bakker. hlm. 116

⁹⁴ Hermawan, *op.cit.* hlm. 194.

daripada jalur Priangan-Cilacap tenaga kerja wajib yang dipergunakan oleh pemerintah (SS) juga sempat dilakukan pada pembangunan jalur kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka yang dimana pada saat itu daerah Priangan masih menjadikan tanam paksa sebagai suatu kewajiban sehingga pengerjaan pembangunan jalur kereta api mengalami keterlambatan. Penggunaan tenaga kerja wajib dalam proyek pembangunan rel kereta api tidak terlepas dari kontribusi para pemimpin pemerintahan daerah. Seperti telah disebutkan, kepala daerah memainkan peran penting dalam proyek ini. Mereka tidak hanya memberikan saran terhadap rencana pembangunan tetapi juga terlibat dalam komisi pembebasan tanah. Dengan peran tersebut, para pemimpin pemerintahan daerah memiliki kewenangan untuk mengerahkan penduduk setempat dalam pembangunan rel kereta api.⁹⁵

Pemerintah (SS) juga melakukan perekrutan terhadap kuli bebas tetap, kuli bebas tetap merupakan kuli yang dipekerjakan oleh para pemborong yang memang biasanya memiliki pekerja tetap yang biasanya menjadi pekerja para pemborong tersebut. Rata-rata pekerja yang menjadi kuli bebas tetap tersebut adalah orang Cina.⁹⁶ Pekerja bebas yang menetap biasanya bekerja untuk kontraktor dan terlibat dalam pembangunan struktur atau bagian-bagian tertentu. Mereka direkrut melalui agen-agen pencari kerja, yang umumnya adalah orang-orang Tionghoa. Pencarian pekerja ini dilakukan di daerah sekitar lokasi pembangunan rel kereta api. Jika tidak ditemukan pekerja di daerah sekitar, maka pencarian diperluas ke daerah lain.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.* hlm. 195

Pekerja bebas tetap biasanya digunakan di berbagai lokasi, bukan hanya di satu tempat. Pemandahan mereka dari satu lokasi ke lokasi lain dilakukan berdasarkan kesepakatan antara kontraktor dan pihak SS yang bertanggung jawab atas pembangunan rel kereta api. Pekerja ini sering kali dipindahkan karena keterampilan khusus yang mereka miliki sangat dibutuhkan dalam proyek tersebut. Proyek pembangunan rel kereta api adalah proyek besar yang membutuhkan berbagai keterampilan dan teknologi tinggi. Teknologi tinggi ini memerlukan perhitungan yang teliti untuk setiap bagian yang dibangun, seperti panjang rel, kemiringan jalan, tinggi jalan, dan beban jembatan. Meskipun pekerjaan ini bersifat kasar, pekerja juga harus terampil, keterampilan yang mereka peroleh dari pengalaman kerja. Oleh karena itu, menggunakan pekerja tetap dari lokasi lain mempermudah proses pembangunan karena mereka tidak perlu dilatih lagi.

Dalam pembangunan rel kereta api di Priangan, pekerja dari proyek Banjar-Kalipucang-Cijulang dipindahkan ke proyek ini. Setelah pembangunan Cikampek-Cirebon selesai, pekerja tersebut dipindahkan ke proyek Banjar-Kalipucang-Cijulang. Selain diambil dari daerah lain, pekerja tetap juga digunakan dalam pembangunan jalur yang sama tetapi pada seksi yang berbeda. Pembangunan rel kereta api dibagi menjadi beberapa seksi, dan pekerjaan dilakukan secara bertahap dari seksi pertama hingga seksi terakhir. Misalnya, pembangunan rel kereta api Buitenzorg-Bandung-Cicalengka dimulai dari Buitenzorg, kemudian Sukabumi, Cianjur, Bandung, hingga Cicalengka. Setelah selesai di seksi pertama, pekerja dari

seksi tersebut akan digunakan di seksi berikutnya. Penggunaan pekerja dari satu seksi ke seksi lainnya berada di bawah koordinasi kontraktor.⁹⁷

3.2 Proses Pembangunan Jalur Kereta Api Cibatug-Garut-Cikajang

Pembangunan rel kereta api di suatu wilayah sering kali didorong oleh berbagai faktor, terutama ekonomi. Sebelumnya, pengangkutan komoditas pertanian menggunakan kereta pedati yang ditarik oleh hewan ternak, namun cara ini dinilai kurang efisien karena biaya tinggi, waktu tempuh yang lama, dan kapasitas angkut yang terbatas.

Wilayah Garut itu sendiri memiliki dua bagian topografi wilayah yaitu utara dan selatan. Wilayah Garut bagian utara adalah zona tengah atau zona depresi dimana berbatasan langsung dengan Bandung sebagai bagian selatan daripada zona tengah itu sendiri. Garut dibagi menjadi dua bagian daerah secara morfologis yaitu dataran tinggi dan daerah yang merupakan pegunungan. Daerah Garut yang menjadi dataran tinggi diantaranya adalah Dataran Garut dengan ketinggian 700 mdpl, Dataran Limbangan dengan ketinggian 500-550 mdpl, dan Dataran Leles dengan ketinggian 600-650 mdpl.⁹⁸ Bagian wilayah yang lainnya yaitu pegunungan yang dimana terdiri dari beberapa gunung di bagian barat seperti Papandayan, Perahu, Kendang, Guntur, Masigit, Rakutak dan Mandalagiri serta ada bagian pegunungan bagian timur yaitu Gunung Tilu, Cupu, Galunggung, Talaga Bodas, Sadakeling dan Culabadak dan yang terakhir merupakan daerah gunung yang

⁹⁷ S.A. Reitsma. (1925). Boekoe Peringatan Dari Staatspoor En-Tramwegen di Hindia Belanda 1875-1925. hlm. 17

⁹⁸ Darpan & Suhardiman, B. *op.cit* hlm. 45

memiliki pakem tersendiri tidak bersatu dengan gunung-gunung lainnya seperti Cikuray, Haruman dan Kaledong.

Wilayah selatan Garut adalah zona pegunungan selatan yang termasuk kedalam bagian timur dari seksi pangalengan. Pada zona selatan ini terdapat gunung-gunung yang juga memiliki tingkat ketinggian yang variatif seperti Puncak Kali (1.430 meter), Gunung Kasur (903 meter), dan Gunung Lawang (935 meter). Daerah selatan dari Garut juga merupakan tempat yang cocok untuk membudidayakan teh dan perkebunan lainnya karena topografinya yang beragam dan merupakan dataran tinggi sehingga menjadikan tempat yang cocok untuk menjadi episentrum perkebunan teh.⁹⁹ Kota Garut itu sendiri sudah menjadidi kota yang memiliki pola masyarakat yang heterogen karena adanya urbanisasi yang dilakukan pada abad ke-20 awal. Meskipun begitu, daerah Priangan pada abad ke-19 berdasarkan *Staatsblaad* No. 6/1921 pada tahun 1821 tanggal 9 Januari pernah menjadi tempat yang dimana orang Cina dan Eropa tidak bebas untuk keluar dan masuk ke Priangan.¹⁰⁰ Wilayah Priangan termasuk Garut kemudian dibukan kembali dan tidak ada pembatasan bagi orang Eropa dan Cina pada tahun 1852 yang dimuat dalam koran *Java Bode* pada tanggal 11 Agustus 1852.¹⁰¹ Wilayah Priangan yang tadinya tidak banyak orang luar kemudian berbanding terbalik dan mulai banyak yang menduduki wilayah Priangan termasuk ke kawasan Garut yang notabene nya orang luar membuka bisnis berupa perkebunan teh, kina, kopi, karet dan coklat.

⁹⁹ Ilmi, Y. A. *op. cit* hlm. 38

¹⁰⁰ *Ibid.* hlm. 41

¹⁰¹ Katam, S. & Affandi, R. (2012). *Album Garoet Tempoe Doeloe*. Bandung: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Garut. hlm. 42

Pada tahun 1887, jalur kereta api Cicalengka-Garut dibangun sebagai bagian dari proyek pembangunan jalur kereta api Priangan-Cilacap, jaringan kereta api ini yang melewati wilayah Cibatu hingga pusat pemerintahan Garut, yaitu Stasiun Garut. Pengoperasian kereta api memerlukan stasiun sebagai tempat berhenti dan pengelolaan operasionalnya. Oleh karena itu, Stasiun Cibatu didirikan untuk memenuhi kebutuhan sarana dan prasarana kereta api. Stasiun ini menjadi bagian dari jalur kereta api selatan Pulau Jawa yang menghubungkan Kota Bandung, Yogyakarta, dan Surabaya.¹⁰² Sehingga bisa dikatakan menjadikan stasiun penghubung daripada jalur kereta api di bagian selatan Jawa. Pembangunan jalur Cibatu-Garut-Cikajang diawali oleh pembangunan jalur kereta api dari Cicalengka-Garut dengan tujuan untuk menghubungkan daerah Garut itu sendiri, jalannya pembangunan tersebut diantaranya

- Jalannya Pembangunan
 - a. Panjang dan Arah Jalur

Daerah yang dilalui oleh jalur kereta api ini sebagian besar adalah daerah yang memiliki Tingkat elevasi yang tinggi terdiri dari Lembah-lembah dan berkarakteristik curam dan pegunungan. Kontur tanah dan karakteristik tanah yang harus dikerjakan sebagai bagian dari proses pembangunan jalur kereta api Cicalengka – Garut sangat menantang. Akibatnya, selama pelaksanaan pembangunan, terjadi beberapa perubahan dari rencana *blue print* awal. Perubahan ini dilakukan untuk menghindari

¹⁰² Mulyana, A. (2005). Melintasi pegunungan, pedataran, rawa-rawa: pembangunan jalan kereta api di priangan 1879-1924. (Disertasi). Program Studi Ilmu Sejarah Pascasarjana Universitas Indonesia Depok

kemiringan lebih dari 1:40 serta Pembangunan terowongan sepanjang 950 meter dengan kemiringan 1:32. Dengan adanya perubahan ini, terowongan yang panjang dan curam bisa dihindari. Selain itu, jalur datar sepanjang 700 meter di dekat Sungai Cimanuk juga dihindari.¹⁰³

Perubahan arah menyebabkan jarak antara Cicalengka dan Garut menjadi berbeda dan cenderung memendek dari peta awal rencana. Pembangunan awal dari Cicalengka sejauh 16 Kilometer melewati daerah yang berkarakteristik pegunungan. Pada jarak 751,82 meter dari Cicalengka, jalur tersebut memiliki sudut kemiringan tanah sebesar 1:50, dan langsung membelah lembah Cibodas sampai memasuki celah Nagreg yang berada pada ketinggian 875 meter dari permukaan air laut. Dari sana, jalur melintas dan membelah sepanjang lereng gunung, melewati banyak ngarai-ngarai seperti Lebakjero dan Cisaat. Setelah melewati jalur-jalur ngarai tersebut jalur kemudian mengalami penurunan ketinggian menuju celah Kaledon yang berada di ketinggian 815 meter di atas permukaan air laut. Dari celah Kaledon, Jalur mengalami penurunan ke barat, melalui lereng dengan kemiringan 1:40, dan berakhir di lereng selatan dan timur pegunungan Mandalawangi. Jalur ini kemudian mengarah ke ibu kota distrik Leles, mengikuti aliran Sungai Cimanuk., dan akhirnya mencapai Garut sebagai titik akhir dari jalur ini.¹⁰⁴

¹⁰³ *Verslag de Staatspoorwegen in Ned. India over Het Jaar 1887.* ('s Gravenhage: Hollandsche Boek en Handels Drukkerij, 1888). Hlm. 10

¹⁰⁴ *Ibid.* Hlm 10-11.

Pembangunan jalur Cicalengka-Garut mulai dibangun pada tahun 1887. Proyek pembangunan ini dibagi menjadi dua bagian: seksi 1 yang meliputi Cicalengka hingga Leles dengan jalur sepanjang 20.012,85 meter serta seksi 2 dari Leles hingga Garut sepanjang 30.668,76 meter. Kantor pusat proyek pembangunan jalur ini berlokasi di Bandung. Setiap memiliki hirarki kepemimpinan berupa seorang kepala seksi. Kepala seksi ini adalah orang yang memiliki kewajiban dalam mengawasi dan mengontrol jalannya pembangunan agar bisa berjalan dengan lancar. Kantor dari seksi 1 bertugas di Bandung, sementara kantor kepala dari seksi 2 berada di wilayah Garut.¹⁰⁵

b. Pembangunan Tanah dan Pembebasan

Pembangunan jalur kereta api dari Cicalengka menuju Garut melewati tanah-tanah yang sifatnya milik pribadi. Dalam Peraturan Umum Bagi Dinas Kereta Api di Hindia Belanda, Pasal 5 mengatur persoalan tanah yang akan dilalui dan dibangun oleh pemerintahan Hindia Belanda dalam pembangunan jalur kereta api. Sesuai dengan pasal yang telah disebutkan diatas, bahwasannya tanah yang dilintasi oleh jalur kereta api berhak mendapatkan imbalan ataupun ganti rugi.¹⁰⁶

Semua seksi tanah yang berada di jalur pembangunan kereta api dari Cicalengka ke Garut harus dibebaskan terlebih dahulu. Dalam proses pembebasan ini, pemerintah memberikan kompensasi. Nilai kompensasi

¹⁰⁵*Ibid.* Hlm. 11

¹⁰⁶ Mulyana, *Op, cit.* Hlm 98

yang diberikan ditentukan berdasarkan adanya kesepakatan antara pemerintah dan juga tuan tanah.¹⁰⁷ Pihak pemilik tanah membuat komisi untuk bernegosiasi dengan pemerintah untuk menentukan harga jual yang akan ditetapkan untuk dibeli oleh pihak pemerintah.

Pemerintah Hindia Belanda memberikan harga untuk tanah yang digunakan dalam proses pembangunan kereta api Cicalengka adalah f8.421,50 untuk seksi 1 diberikan harga f042 setiap meter persegi, serta sebesar f30.472,95 untuk seksi 2 dengan berdasarkan harga f0,99 setiap meter persegi nya. Pemerintah Hindia Belanda memberikan harga untuk tanah dari seksi 1 dan 2 sebesar f30.472,95 dengan beban harga f0,99 setiap meter perseginya.¹⁰⁸ Harga lahan di wilayah seksi 1 dan 2 ternyata bervariasi. Variasi harga tanah tersebut mungkin dipengaruhi oleh lokasi dan kondisi lahan yang berbeda. Di seksi 1, tanah-tanahnya terletak di kawasan perbukitan, sementara di seksi 2, lahan-lahannya berada di dataran rendah dan kemungkinan berdekatan dengan area permukiman. Umumnya, tanah yang berdekatan dengan permukiman lebih mahal dibandingkan dengan tanah yang terletak di kawasan perbukitan dan jauh dari area permukiman.¹⁰⁹

c. Penimbunan, Penggalan, dan Penyemenan

Penimbunan tanah dan penggalian yang diperlukan untuk pembangunan jalur Cicalengka-Garut mencapai total 2.127.739 meter kubik. Berdasarkan

¹⁰⁷ *Ibid.* Hlm. 99

¹⁰⁸ Staatsblad No. 132 Tahun 1870.

¹⁰⁹ *Ibid.*

jumlah tersebut, penimbunan di seksi 2 mencapai 811.531 meter kubik. Tantangan utama penggalian sudah mulai muncul pada seksi 1 pembangunan dikarenakan pada daerah di seksi 1 dipenuhi oleh cadas yang keras sehingga diperlukan bahan peledak dalam skala besar, bahan peledak yang digunakan sebanyak 20.000 kg berupa dinamit. Cadas mulai dihancurkan pada tahun 1887.¹¹⁰ Proses penyemenan dilakukan pada bangunan-bangunan yang sudah dibuat dan proyek penyemenan tersebut dilakukan sebanyak 2.668,90 m³ pada tahun 1887.

Proses penyemenan juga dilakukan dan diterapkan pada jembatan yang telah dibangun. Oleh karena itu diperlukan batu kapur yang sudah dibakar. Batu kapur tersebut didapatkan dari pegunungan yang ada di Tagogapu yaitu pegunungan Masigit yang merupakan lokasi yang terletak pada jalur Buitenzorg-Bandung. Untuk memperoleh batu kapur ini, biasanya diadakan pelelangan oleh kontraktor yang dimana batu kapur tersebut akan diangkut ke Cicalengka menggunakan kereta api. Adanya kegiatan pendistribusian batu kapur tersebut dari Cicalengka ke kantor proyek pembangunan dilakukan oleh kontraktor setelah mengadakan lelang umum.¹¹¹

d. Proses dalam pemasangan Rel dan Jembatan

Pemasangan rel dimulai dari arah Cicalengka. Jembatan-jembatan paling krusial di jalur kereta api Cicalengka ke Garut adalah jembatan yang melintasi lembah Cisaat dan Sungai Cimanuk. Seperti halnya pembangunan

¹¹⁰ *Verslag de Staatspoorwegen in Ned. India over Het Jaar 1887* ('S Gravenhage: Hollandsche Boek en Handels Drukkerij 1888). Hlm. 11

¹¹¹ *Ibid.*

jalur Buitenzorg-Bandung-Cicalengka, bahan-bahan untuk jembatan besi diimpor dari Eropa melalui pelabuhan di Batavia. Penyelesaian pemasangan bagian atas jembatan Cisaat terjadi pada 10 Januari 1889.¹¹² Pada akhir bulan Maret, pemasangan jembatan Cimanuk dimulai dan kemudian selesai pada tanggal 16 April 1889. Pada tanggal 25 Mei 1889, rel sudah mulai terpasang dan siap digunakan sampai pada Stasiun Garut. Beberapa halte yang dibangun sebelum Stasiun Garut adalah Cimurah, Pasirraja, Leuwigoong, Leles, dan Nagrek.

Lajur Cicalengka-Garut, termasuk jalur Cibatu-Garut, resmi dibuka untuk umum pada 14 Agustus 1889 dan peresmiannya diadakan dalam sebuah upacara megah yang dipimpin oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda. Biaya yang dihabiskan awalnya diperkirakan sebesar f421.500,00. Dengan demikian, pembangunan jalur Cicalengka-Garut sepanjang 51 km memerlukan waktu penyelesaian selama dua tahun.

Pada dasarnya pembangunan jalur kereta api dari Cicalengka ke Garut merupakan jalur lintas utama sebelum adanya stasiun cibatu itu sendiri, sehingga rel kereta yang menyambung dari Bandung hingga Garut pada tahun 1889 merupakan rel kereta atau jalur kereta lintas utama tanpa adanya percabangan.

Stasiun Cibatu merupakan stasiun yang dibangun bersamaan dengan pembangunan lanjutan daripada pemerintahan Hindia Belanda dalam proyek pemabngunan jalur kereta api lintas selatan di Pulau Jawa yaitu lebih tepatnya pada

¹¹² Mulyana. *Op. cit.* Hlm 100

jalur Warungbandrek-Cilacap pada tahun 1889.¹¹³ Proyek lanjutan pembangunan ini dilatarbelakangi oleh dua aspek yaitu ekonomi dan militer, untuk aspek ekonomi itu sendiri dikarenakan wilayah priangan adalah wilayah yang memiliki tanah yang subur dan banyak sumber daya yang penting dari priangan yang bisa dimanfaatkan seperti beras, teh, dan gula aren serta bahan pangan lainnya.¹¹⁴ Sementara untuk aspek militer yaitu ketersambungan rel dari batavia ke surabaya sehingga memudahkan mobilisasi bagi tentara Hindia Belanda. Stasiun Cibatu pada saat itu dibangun hanya dengan status Halte bukan Stasiun sehingga hanya sebagai pemberhentian antara bukan sebagai stasiun besar, pembangunan halte Cibatu dimulai pada tahun 1889 dengan mempertimbangkan posisi dimana bertemunya jalur dari Cicalengka-Garut.

Sebagaimana telah disebutkan, pembangunan jalur kereta api Warung Bandrek-Cilacap merupakan lanjutan dari pembangunan jalur Cicalengka-Garut. Untuk melaksanakan proyek ini, seorang Insinyur Kepala ditunjuk pada bulan April 1889. Kantor pusat pembangunan jalur kereta api Warung Bandrek-Cilacap berada di Bandung.¹¹⁵

Kantor pusat di Bandung juga berfungsi sebagai bengkel, tempat menyimpan dan mengolah bahan-bahan berat yang akan dikirim ke lokasi pemasangan. Bahan-bahan tersebut antara lain besi jembatan, kayu palang, besi rel jalan, dan lain-lain. Untuk memudahkan penyimpanan dan pengolahan bahan-

¹¹³ *Ibid.* hlm. 101

¹¹⁴ *Ibid*

¹¹⁵ Verslag de Staatspoorwegen in Ned. India over Het Jaar 1897, ('S Gravenhage: Hollandsche Boek en Handels Drukkerij), Hlm 6

bahan tersebut, dilakukan perluasan lahan dan pembangunan ruang kerja umum di Bandung.

- 60 -

Staatsspoorweg

15 Tjibatoe—Garoet

TREINNUMMERS	902 (1-2-3-1)	904 (1-2-3-1)	906 (1-2-3-1)	34 (1-2-3)	908 (1-2-3-1)	128 (1-2-3-1)
Tjibatoe V	6.16	8.2	11.30	2.25	4.30	6.16
Pasirdjengkol	6.27	8.13	11.41	2.35	4.41	6.11
Wanaradja	6.40	8.24	11.52	2.46	4.55	6.11
Toengilis	s	s	s	↓	s	s
Tjimoerah	6.53	8.37	12.5	2.56	5.8	7.1
Soekarame	s	s	s	↓	s	s
Garoet A	7.7	8.51	12.20	3.6	5.22	7.11

Voor richting Rantjabeek, zie tabel No. 13
 „ „ Tasikmalaja, zie tabel No. 13a

15^A Garoet—Tjibatoe

TREINNUMMERS	109 (1-2-3-1)	901 (1-2-3-1)	903 (1-2-3-1)	33 (1-2-3)	905 (1-2-3-1)	907 (1-2-3-1)
Garoet V	4.11	6.15	9.20	10.44	1.15	4.30
Soekarame	s	s	s	↓	s	s
Tjimoerah	5.1	6.28	9.33	10.55	1.28	4.43
Toengilis	s	s	s	↓	s	s
Wanaradja	5.11	6.41	9.46	11.6	1.41	4.56
Pasirdjengkol	5.11	6.51	9.56	11.16	1.51	5.6
Tjibatoe A	5.11	7.—	10.5	11.25	2.—	5.15

Voor richting Rantjabeek, zie tabel No. 13a
 „ „ Tasikmalaja, zie tabel No. 13

S Stopt zoo kort mogelijk.

Gambar 2.2 Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan Kereta Api Cibatu-Garut Tahun 1926
 (sumber: Officieele Reisgids Der Spoor en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Javaen Madoera 1926)

Seperti dalam pembangunan jalur sebelumnya, konstruksi jalur kereta api Warung Bandrek-Cilacap terdiri dari bangunan bawah dan bangunan atas. Pemasangan rel dilakukan secara bertahap, dimulai dari sisi Priangan dan sisi Cilacap, baru kemudian bagian tengahnya. Pada akhir April 1893, rel di sisi Priangan sejauh 67 kilometer telah terpasang hingga halte Manonjaya (seksi 3). Setelah itu, rel dipasang di sisi Cilacap sejauh 27 kilometer atau sekitar 1 kilometer

sebelah barat Kawunganten. Setelah kedua sisi selesai, rel dipasang di bagian tengahnya.¹¹⁶

Kayu palang yang diperlukan untuk pemasangan rel diperoleh melalui kontraktor yang memenangkan lelang umum. Meskipun dilakukan melalui lelang umum, harga pengangkutan diatur melalui kontrak rahasia. Selain kayu palang, kayu lainnya yang dikirim melalui kontraktor tersebut termasuk palang jembatan dan perangkat kayu untuk langsiran.

Stasiun beserta halte yang dibangun dan diresmikan pada ruas warungbanrek-cilacap di antaranya adalah Cibatu, Warungbandrek, Calincing, Lewo, Malangbong, Cipeundeuy, Ciawi, Cihonje, Rajapolah, Bantarkadu, Cibodas, Indihiang, Leuwidahu, Tasikmalaya, Cibereum, Awipari, Manonjaya, Ciamis, Pamalayan, Bojong, Cleduk, Banjar, Langen, Cikawung, Cipari, Sidareja, Gadrunmangun, Kawunganten, Brebe, Jeruklegi, Sebeng, Maos, dan Cilacap.

Rute pembangunan jalur kereta api dari Warung Bandrek ke Cilacap melewati daerah pegunungan, mengikuti aliran sungai, dan jalan raya. Jalur di daerah pegunungan memiliki banyak tikungan. Jalur kereta api ini bertemu dengan aliran Sungai Citanduy di tiga titik, yaitu dekat Cigalugur, Balokang, dan Rawa Lakbok di dekat Banjar. Sedangkan jalur jalan raya yang diikuti adalah jalan raya Bandung-Nagrek-Garut-Tasikmalaya-Banjar-Wanaraja (Banyumas). Awalnya, rute ini merupakan jalur militer antara Bandung dan Banjar.¹¹⁷ Pembangunan dimulai dari Halte Cibatu, yang merupakan titik pertemuan antara jalur Cicalengka-

¹¹⁶ Mulyana, *op cit.* hlm 109

¹¹⁷ *Memorie van Overgave Priangan Oudemans, 19 Juni 1913*, hlm. 138

Garut dan Warung Bandrek-Cilacap. Dari halte Cibatu menuju ke halte Warung Bandrek, kemudian ke arah timur menuju Malangbong. Jalur kemudian menanjak dari Malangbong ke tenggara sampai perbatasan yang menghubungkan Gunung Cakrabuana dengan Sedakling yang memiliki ketinggian 780 meter. Di daerah Sedakeling dibangun halte Cipontren. Dari Cipontren, jalur mulai menurun menuju lembah Ciawi yang memiliki ketinggian 500 meter.¹¹⁸

Dimulai dari Cibatu hingga Ciawi, jalur kereta yang dibangun di daerah pegunungan memiliki banyak tikungan tajam. Jalur yang dimulai dari Banjar sebagian besar berada di dataran rendah. Dari Banjar, jalur mengarah ke timur menuju Rawa Lakbok di aliran Sungai Citanduy. Rawa Lakbok adalah daerah yang sepi, tanpa lalu lintas lokal dan tanaman penting, serta dikenal dalam mitos setempat sebagai tempat yang angker dan dikuasai oleh raja buaya. Selanjutnya, jalur menuju Muara Cikawung dan memasuki daerah Keresidenan Banyumas. Di Muara Cikawung, jalur kereta api kembali bertemu dengan Sungai Citanduy. Dari sini, jalur bergerak ke Cilongkrang, hingga mencapai titik pertemuan dengan jalur Yogya-Cilacap.¹¹⁹

Pembangunan jalur Warung Bandrek-Cilacap dimulai pada tahun 1889 dan dibagi menjadi 5 seksi¹²⁰:

1. Seksi 1 berlokasi di Cibungur, dimulai dari halte Cibatu sampai desa Trowek dengan panjang jalur 28.238 meter.

¹¹⁸ Mulyana, *op cit.* hlm. 107

¹¹⁹ *Ibid*

¹²⁰ *Ibid*

2. Seksi 2 berlokasi di Tasikmalaya, dimulai dari desa Trowek sampai Tasikmalaya dengan panjang jalur 29.421 meter.
3. Seksi 3 berlokasi di Ciamis, dimulai dari Tasikmalaya sampai Citanduy, menyeberang di Balokan sejauh 28.819 meter.
4. Seksi 4 berlokasi di Banjar, dimulai dari dekat Balokan sampai Cilongkrang sejauh 28.819 meter.
5. Seksi 5 berlokasi di Cilacap, dimulai dari Cilongkrang sampai sambungan di jalur Yogya-Cilacap di halte Kasugihan sejauh 55.462 meter dan sampai stasiun Maos sejauh 1.628 meter.

Pembangunan jalur kereta api Warung Bandrek-Cilacap banyak melewati daerah pegunungan, di mana tanah biasanya labil. Penggalan tanah pada seksi 1 dan 2 menghadapi masalah, terutama karena adanya cadas keras dan seringnya getaran bumi. Di seksi 1, penggalan melewati daerah cadas keras yang dihancurkan menggunakan dinamit.¹²¹

Getaran bumi menyebabkan pergeseran tanah, yang bisa terjadi baik saat tanah siap dipasang rel maupun setelah rel dipasang. Kondisi ini menambah waktu dan biaya, sehingga penyelesaian pembangunan terlambat. Keterlambatan ini tidak hanya terjadi pada seksi 1 dan 2, tetapi juga pada seksi lainnya hingga Cilacap, karena pembangunan dilakukan secara bertahap. Biasanya, tenaga kerja yang dipekerjakan pada satu tahap akan dipekerjakan kembali pada tahap berikutnya. Jalur Cibatut-Tasikmalaya, yang semula direncanakan selesai akhir tahun 1892, baru

¹²¹ Mulyana, *op cit.* hlm 108

dibuka pada September 1893. Seluruh jalur Warung Bandrek-Cilacap selesai dan dibuka untuk umum pada 1 November 1894.

Menurut *Indische Staatsblad no. 204* yang pemerintah Hindia Belanda keluarkan pada tanggal 18 Maret 1921 berisikan mengenai amandemen serta peningkatan soal anggaran untuk digunakan oleh pemerintahan Hindia Belanda pada tahun 1921 mengenai pembangunan dan juga ekspansi rel serta trem di Priangan.¹²² Perusahaan negara Staatsspoorwegen (SS) telah memperoleh perizinan mengenai pembangun jalur kereta api baru yang menghubungkan Garut dengan Cikajang. Pembangunan jalur kereta api ini bertujuan untuk menghilangkan isolasi Cikajang dan meningkatkan kemudahan transportasi bagi penumpang serta pengangkutan hasil alam.

Seperti jalur lain di Priangan, jalur Garut-Cikajang yang panjangnya 28 km juga melintasi pegunungan. Kondisi geografis berbukit dengan lembah yang dalam dan luas memerlukan jalur rel berkelok-kelok, serta pembangunan jembatan untuk melintasi sungai dan lembah, serta penggalian dan penimbunan tanah untuk menjadikan jalur tersebut landai dan dapat dilalui oleh kereta api.¹²³ Perbedaan ketinggian antara Stasiun Garut (717 meter) di atas permukaan laut) dan Stasiun Cikajang (1.426 meter di atas permukaan laut) menjadi faktor utama. Karena perbedaan ini, tidak semua jenis lokomotif yang dimiliki oleh Staatsspoorwegen (SS) dapat beroperasi di jalur ini. Lokomotif yang digunakan di jalur Cibatu-Garut-Cikajang adalah lokomotif *mallet* seri CC yang memang dirancang khusus untuk

¹²² Subarkah, I. (1992). *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*. hlm. 7

¹²³ Hermawan. *Op. cit.* Hlm. 41

operasi di daerah pegunungan dengan menggunakan sistem uap basah (saturated steam) dan memiliki 4 silinder compound.¹²⁴ Lokomotif dengan mekanisme *mallet* mampu melewati jalur pegunungan dengan gradien terjal dan tikungan dengan sudut kecil. Lokomotif *mallet* seri CC memiliki susunan roda 2-6-6-0.¹²⁵

Stasiun Cikajang adalah stasiun terakhir di jalur Cibatug-Garut-Cikajang, terletak pada ketinggian 1.246 meter di atas permukaan laut. Stasiun ini merupakan stasiun tertinggi di Indonesia, sehingga kereta api harus melewati tanjakan panjang setelah Stasiun Garut untuk mencapainya. Lokasinya berada di Perkebunan Cisurupan, dekat dengan Gunung Cikuray dan Pasar Cikajang.¹²⁶ Perbedaan pada elevasi tanah ini menjadikan proses pembangunan dari Garut ke Cikajang tergolong lama dan sulit. Meskipun begitu Stasiun Cikajang akhirnya menjadi Stasiun terminus dari jalur Cibatug-Garut-Cikajang.

Sebagai stasiun terminus, berbagai fasilitas pendukung untuk perjalanan kereta api telah dibangun di area Stasiun Cikajang. Bangunan stasiun ini memiliki denah panjang dengan atap berbentuk limas. Stasiun dilengkapi dengan gudang untuk sementara penyimpanan barang yang akan diangkut atau dibongkar. Stasiun Cikajang memiliki tiga jalur kereta, termasuk satu jalur buntu, satu jalur pembelok, dan satu jalur lurus. Meskipun demikian, Stasiun Cikajang tidak dilengkapi dengan meja putar (*turntable*) untuk memutar lokomotif.¹²⁷ Pembangunan lintas Garut-Cikajang memakan waktu lama dalam pengerjaan dan juga proses

¹²⁴ Prayogo, Bagus, Y. Prabowo, S.Y. (2017) *Kereta Api di Indonesia: Sejarah Lokomotif Uap*. Yogyakarta: Jogja Bangkit Publisher.

¹²⁵ Hermawan, loc cit.

¹²⁶ *Ibid*

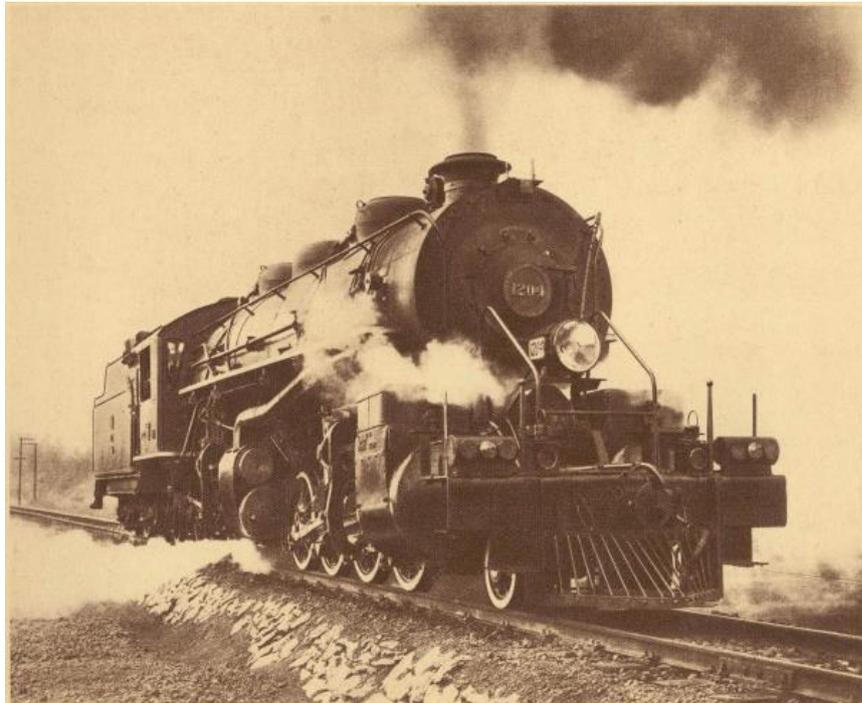
¹²⁷ *Ibid*. Hlm. 43

pembangunannya terhitung dari tahun 1921 sampai 1930 yaitu 9 Tahun pengerjaan proyek pembangunan tersebut. Meskipun begitu penulis hanya menemukan sedikit sumber mengenai jalur Garut-Cikajang ini. Akan tetapi, jalur Garut-Cikajang merupakan jalur yang penting untuk distribusi hasil bumi di Garut terutama Garut bagian Selatan yang memang terdapat banyak perkebunan teh milik perseorangan yang berasal dari luar.

Gambar 2.3 Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan Kereta Api Cibatu-Garut-Cikajang Tahun 1935
(sumber: Officieele Reisgids Der Spoor-en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera 1935)

Pada perjalanan dari Garut ke Cikajang, lokomotif menghadap ke depan, sementara pada perjalanan balik dari Cikajang ke Garut, lokomotif berjalan mundur. Pola serupa terjadi di jalur kereta api Banjar-Cijulang, di mana Stasiun Cijulang juga tidak memiliki meja putar meskipun sebagai stasiun terminus. Hal ini karena Stasiun Cikajang awalnya direncanakan bukan sebagai stasiun terminus, melainkan sebagai stasiun perantara yang tidak membutuhkan meja putar untuk lokomotif. Peresmian Stasiun Cikajang dilakukan bersamaan dengan pembukaan

jalur Garut-Cikajang sepanjang 28 km pada tanggal 1 Agustus 1930 oleh *Staatspoorwegen*. Upacara ini dihadiri oleh perwakilan dari Gouvernement Bedrijven Bandung, Residen Priangan Timur, dan Bupati Garut.



Gambar 2.4 Lokomotif Mallet yang digunakan untuk jalur pegunungan

Jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang merupakan jalur yang secara tidak bersamaan dibangun, perbedaan tahun dalam pembangunan jalur Cibatu-Garut-Cikajang menjadikan jalur ini unik dan bisa dikatakan jalur yang penting bagi perkembangan dan juga distribusi yang dilakukan oleh pihak pemerintah Hindia Belanda pada saat itu. Pembangunan tersebut terbentang dari arah Cibatu menuju Cikajang sepanjang 56KM yang memiliki kontur tanah naik turun sehingga diperlukan lokomotif yang bisa menarik gerbong yang bermuatan dengan tenaga

yang cukup, maka dari itu digunakanlah lokomotif berjenis *mallet* yang memiliki kemampuan tersebut untuk melintas di jalur Cibatu-Garut Cikajang. Pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang berkaitan dengan teori pembangunan dimana pembangunan merupakan suatu hal yang diperlukan untuk memajukan suatu kota dan daerah termasuk dalam hal koneksi baik itu dalam kota dan ke luar kota, pembangunan bukan hanya terjadi pada gedung dan bangunan saja akan tetapi juga terjadi pada kemudahan akses transportasi dan dalam hal ini dibangun jalur ke Garut untuk memudahkan dan mengembangkan pembangunan daripada daerah Garut Itu sendiri.¹²⁸ Pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang merupakan suatu perubahan yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk mengeksploitasi sumber daya alam dan juga untuk melakukan investasi yang berorientasikan pengembangan daripada teknologi yang ada untuk memenuhi kebutuhan dan menggali potensi yang ada di Priangan terutama di Garut dengan membuat jalur kereta api yang menghubungkan Garut dengan daerah lain yang ada di Priangan.

¹²⁸ Kartono, D. T., & Nurcholis, H. (2016). *Konsep dan Teori Pembangunan*. Jakarta: *Pustaka Pelajar*. *Loc. Cit.* Hlm 7-9