

**BAB II**  
**KEBIJAKAN PEMBANGUNAN JALUR KERETA API**  
**CIBATU-GARUT-CIKAJANG**

**2.1 Latar Belakang Pembangunan Jalur Kereta Api Cibatu-Garut-Cikajang**

Wilayah Priangan di Hindia Belanda memiliki kondisi geografis yang unik dan ekstrim dibuktikan dengan banyaknya gunung yang terjal, perbukitan, serta Sungai yang menjadikannya sebagai tantangan bagi Pembangunan infrastruktur. Pemerintah Hindia Belanda menyadari kesulitan tersebut dalam hal pembangunan berupa jalan biasa ataupun bangunan tidak terkecuali dengan Pembangunan jalur kereta api. Jalur kereta api yang dibangun di daerah priangan memiliki tingkat kesulitan yang tinggi dalam pembangunannya dikarenakan jalur kereta api itu sendiri harus berada pada area yang datar agar tidak menghambat laju kereta api yang akan bergerak.<sup>26</sup>

Salah satu pendorong utama pembangunan jalur kereta api di Priangan adalah kebutuhan untuk meningkatkan efisiensi ekonomi. Gubernur Jenderal Hindia Belanda Van den Bosch menerapkan sistem tanam paksa atau *cultuurstelsel* yang dimana pada sistem ini masyarakat diminta untuk menanam tanaman yang diperintahkan oleh pemerintah Hindia Belanda yang dipimpin secara langsung oleh kepala pengawasan pemerintahan lokal.<sup>27</sup> Sistem tanam paksa sebagian besar dilaksanakan di wilayah Jawa dimana hanya sebagian kecil yang dilaksanakan di

---

<sup>26</sup> Mulyana, A. (2017). *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak. hlm. 4

<sup>27</sup> Hermawan, I. (2019). *Kereta Api: Kuasa Ekonomi Masa Kolonial Belanda*. Prosiding Balai Arkeologi Jawa Barat. hlm. 87.

luar pulau jawa. Tanam paksa di Pulau Jawa diberlakukan dalam 18 wilayah karesidenan diantaranya adalah Banten, Karawang, Cirebon, Tegal, Priangan, Pekalongan, Jepara, Semarang, Rembang, Pasuruan, Besuki, Kediri, Madiun, Bagelen, Pacitan, Banyumas, Surabaya, dan kedu. Jenis tanaman yang digunakan atau ditanam dalam sistem pelaksanaan tanam paksa adalah jenis tanaman yang memiliki harga jual yang tinggi dan laku di pasaran internasional pada saat itu, kopi, tebu, serta indigo merupakan tanaman utama yang diperintahkan oleh pemerintahan kolonial untuk ditanam pada pelaksanaan tanam paksa. Meskipun begitu, ada beberapa tanaman yang ditanam dengan tidak terlalu masif seperti lada, kayu manis, dan juga teh.

Priangan merupakan salah satu daerah penghasil utama komoditas perkebunan yang bernilai tinggi, seperti teh, kopi, dan kina. Pada masa itu, transportasi hasil bumi dari daerah pedalaman ke pelabuhan untuk diekspor merupakan tantangan besar. Peningkatan produksi komoditas ekspor yang tercapai selama masa tanam paksa dan era liberalisme membawa masalah baru, yaitu pengangkutan dari pusat-pusat pertanian dan perkebunan ke pelabuhan. Pada awalnya, pengangkutan komoditas ekspor selama masa tanam paksa menggunakan metode tradisional seperti dipikul oleh orang, diangkut dengan gerobak atau pedati yang ditarik oleh hewan, serta menggunakan perahu kecil melalui sungai. Perjalanan yang memakan waktu lama dan jarak yang jauh menyebabkan banyak komoditas ekspor rusak di jalan. Selain itu, keterbatasan kapasitas transportasi tradisional menyebabkan penumpukan dan kerusakan barang-barang komoditas ekspor di gudang-gudang penampungan. Upaya untuk memaksimalkan

pengangkutan dengan memforsir tenaga hewan menyebabkan banyak hewan mati karena kelelahan. Kondisi tersebut tidak diharapkan oleh para pengusaha, mereka membutuhkan kebijakan dari pemerintah Hindia Belanda yang dapat memberikan solusi terhadap permasalahan ini, terutama bagi para pengusaha di sektor perkebunan.

Kekhawatiran para pengusaha tersebut dijawab dengan dikeluarkannya kebijakan untuk penyediaan hewan penarik beban seperti kuda, kerbau, dan unta. Namun, kebijakan tersebut belum mampu menyelesaikan masalah yang dihadapi oleh para pengusaha terkait pengangkutan komoditas ekspor karena penggunaan hewan dinilai tidak efektif dan hanya akan menambah beban anggaran yang akan dikeluarkan oleh pihak pemerintahan Hindia Belanda sehingga diperlukannya solusi baru yang bisa mengatasi kesulitan-kesulitan tersebut. Kesulitan pengangkutan dari pusat produksi ke pelabuhan akhirnya menemukan solusi dengan adanya konsesi untuk pembangunan dan operasional kereta api sebagai moda transportasi di Pulau Jawa. Oleh karena itu, dibukalah dan dibangunlah jalur kereta api Cibatugur-Garut-Cikajang yang bermula dari rencana pemerintahan Hindia Belanda untuk menyambungkan Priangan ke Cilacap dengan pelaksanaan awalnya dari Cicalengka hingga ke Garut dan dari Garut ke Cikajang.<sup>28</sup>

Daerah Garut merupakan salah satu daerah yang berada pada karesidanan priangan atau *Oost-Priangan* yang lebih dikenal dengan nama Priangan Timur. Wilayah Garut sebelumnya bernama Kabupaten Limbangan dan Timbanganten

---

<sup>28</sup> Hermawan, *op.cit.* hlm. 88

yang dimana Limbangan hanya terdiri dari Limbangan, Wanaraja serta Wanakerta Sementara Timbanganten meliputi Samarang, Tarogong, Cisarupan dan Bojongsalam. Wilayah lainnya seperti dan Suci, Malangbong, Bayongbong, Cikajang serta Pameungpeuk merupakan wilayah Kabupaten Sukapura dan Leles, Bungbulang masuk kedalam daerah yang diatur oleh Kabupaten Parakanmuncang.<sup>29</sup> Priangan pada saat itu merupakan daerah yang dikontrol dan dikuasai oleh Mataram, meskipun begitu VOC melakukan perjanjian dengan Mataram yang berisikan bahwa Mataram harus menyerahkan daerah di Priangan Timur kepada VOC tepatnya pada perjanjian Tanggal 19-20 Oktober 1677 dan pihak Mataram juga harus menyerahkan daerah Priangan Barat dan Tengah pada perjanjian selanjutnya yang berlangsung pada tanggal 5 Oktober 1705. Sehingga pada tanggal 15 November 1684 Kabupaten Sumedang dan Kabupaten Limbangan digabungkan menjadi Kabupaten Timbanganten.<sup>30</sup>

Kabupaten Timbanganten kemudian dibubarkan pada tahun 1704 dan kembali didirikan Kabupaten Limbangan. Perubahan dan pembubaran juga terjadi lagi ketika kekuasaan Herman Willem Daendels pada tanggal 2 Maret 1811 Kabupaten Limbangan dan Kabupaten Sukapura dengan alasan masyarakat yang ada tidak menuruti kemauan untuk menanam Indigo atau nila serta pohon tarum.<sup>31</sup> Ketika Belanda berhasil dikalahkan oleh Inggris dalam perang wilayah Belanda kemudian diambil alih dan di kontrol serta harus diserahkan oleh Belanda ke

---

<sup>29</sup> Darmansyah, M. (2018). Garut Era Kepemimpinan Bupati Raa Soeria Kertalegawa (1915-1929). *Jurnal Renaissance*, 3(02), 377-378.

<sup>30</sup> Ilmi, Y.A. *op.cit* hlm. 31

<sup>31</sup> Darpan. & Suhardiman, B. (2017). Budaya Garut Serta Pernak-perniknya. (Garut: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Garut.)

Inggris.<sup>32</sup> Pada masa pemerintahan Inggris di pulau Jawa dipimpin oleh Thomas Stamford Raffles pada tahun 1811-1816 yang dimana Raffles yang menerapkan sistem daerah bernama Karesidenan yang memiliki pemimpin dengan sebutan Residen.<sup>33</sup> Pada tanggal 16 Februari 1813, Kabupaten Limbangan dan Sukapura yang sebelumnya dibubarkan oleh Daendels, didirikan kembali. Namun, wilayah Kabupaten Limbangan tidak banyak berubah dan masih mencakup empat distrik yaitu Wanakerta, Wanaraja, Suci, dan Panembongan. Ibu kota Kabupaten Limbangan berada di Suci, dengan Adipati Adiwijaya (mantan bupati Parakan Muncang) diangkat sebagai bupati (1813-1831)<sup>34</sup>. Pembentukan kembali wilayah Limbangan ini bukan tanpa alasan; faktor ekonomi menjadi alasan utama yang ditekankan. Selain itu, pertimbangan politis juga memainkan peran penting dalam masa pemerintahan Thomas Stamford Raffles.

Bupati Adipati Wijaya membuat suatu kelompok panitia yang memiliki tujuan untuk mencari tempat yang cocok untuk dijadikan ibukota Kabupaten karena daerah Suci menurutnya tidak cocok dan layak karena kondisi dari Suci itu sendiri yang kurang memenuhi persyaratan sebagai sebuah ibukota Kabupaten. Ketika pencarian sedang dilakukan akhirnya panitia menemukan daerah yang dialiri oleh air dan juga subur serta bisa dijadikan tempat untuk bermukim banyak orang dan dekat dengan Sungai Cimanuk. Tempat yang ditemukan oleh panitia pencarian tersebut bernama Garut yang awalnya dari kata *kakarut* yang berarti tergores oleh

---

<sup>32</sup> Maulisa, V. *et al.* (2020). Pangeran Diponegoro Dalam Perang Jawa 1825-1830. *Jurnal Sindang*, vol. 2, No. 2. Hlm. 152.

<sup>33</sup> Ilmi, Y.A *op cit.* hlm. 32

<sup>34</sup> Darpan & Suhardiman, B. *op.cit.* hlm.56

sesuatu.<sup>35</sup> Pembentukan Garut menjadi suatu Kabupaten mencapai puncaknya yaitu pada tahun 1901 karena pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan Lembar Negara No. 327 Tahun 1901 yang dimana distrik-distrik yang dulunya merupakan bagian dari Kabupaten Limbangan berubah menjadi milik Kabupaten Garut.<sup>36</sup> Pada tahun 1913 sesuai dengan surat keputusan yang dikeluarkan oleh Gubernur Jenderal A. W. F. Idenburg No. 60 tanggal 7 Mei 1913, Kabupaten Garut resmi berdiri menggantikan nama dari Kabupaten Limbangan.

Kondisi geografis yang dimiliki oleh daerah Garut kemudian membuat pemerintahan kolonial Belanda ingin memperluas dan memaksimalkan potensi sumber daya alam yang dimiliki sehingga membuat pemerintah kolonial Belanda membuat jalur yang bisa menghubungkan Garut melalui kereta api dengan kota-kota lain sehingga dapat menyambungkan ke bagian-bagian dari luar kota Garut. Pemerintahan kolonial Belanda pada pertengahan abad ke-19 memikirkan sarana transportasi tambahan untuk meningkatkan kegiatan distribusi sumber daya alam. Jalan yang sudah ada dan dibangun untuk kendaraan roda dua ternyata tidak mampu untuk memenuhi target dan kebutuhan dari pemerintah Hindia Belanda.<sup>37</sup> Pada abad ke-19 pertengahan pemerintahan Hindia Belanda mulai menerapkan sistem tanam paksa yang bertujuan untuk meningkatkan produksi sumber daya alam oleh masyarakat lokal yang ada di daerah Nusantara pada saat itu. Akibatnya sistem tanak paksa berhasil meningkatkan kegiatan ekspor pada tahun 1850-an sehingga

---

<sup>35</sup> Sofianto, K. (2001). "Intan: Sejarah Lokal Kota Garut Sejak Zaman Kolonial Hingga Masa Kemerdekaan", Sumedang: Alqaprint Jatinangor. Hlm.10

<sup>36</sup> Darpan & Suhardiman, B. *op. cit.* hlm. 56

<sup>37</sup> Mulyana, *op.cit.* Hlm 2

pemerintah Hindia Belanda berpikir untuk mengefisiensikan penggunaan jalan yang sudah tidak bisa digunakan secara masif.<sup>38</sup>

Jalur kereta api menawarkan solusi yang lebih efisien dan cepat dibandingkan dengan metode transportasi tradisional. Dengan adanya jalur kereta api, waktu pengangkutan hasil bumi dapat dipercepat dan biaya transportasi dapat dikurangi secara signifikan. Pemerintah kolonial dan pihak swasta berusaha meningkatkan produksi dan ekspor komoditas perkebunan yang bernilai tinggi dengan membangun jalur kereta api yang menghubungkan pusat-pusat produksi di pedalaman dengan pelabuhan ekspor.<sup>39</sup>

Pembangunan jalur kereta api mempunyai alasan lain selain daripada alasan ekonomi, pembangunan jalur kereta api juga memiliki tujuan administratif yang signifikan. Dalam konteks kolonial, mobilitas dan pengawasan merupakan aspek penting dalam menjaga stabilitas dan efektivitas pemerintahan. Jalur kereta api memfasilitasi mobilitas pejabat kolonial dan memungkinkan mereka untuk menjangkau daerah-daerah terpencil dengan lebih mudah dan cepat. Jalur kereta api merupakan alat penting bagi administrasi kolonial dalam mengkonsolidasikan kekuasaan dan mengendalikan wilayah yang luas di Hindia Belanda.<sup>40</sup> Pembangunan jalur kereta api bisa bermanfaat dan juga berguna bagi pemerintahan kolonial Belanda, pemerintah kolonial dapat memastikan bahwa kebijakan dan peraturan dapat diterapkan secara merata di seluruh wilayah. Hal ini juga

---

<sup>38</sup> Creutzberg, P. & J.T.M van Laanen. (1987). *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia. Hlm. 116.

<sup>39</sup> Ricklefs, M. C. (2008). *A History of Modern Indonesia Since c. 1200*. Stanford University Press, hlm. 123-126.

<sup>40</sup> Vickers, A. (2005). *A History of Modern Indonesia*. Cambridge University Press, hlm. 89-91.

memudahkan dalam pengumpulan pajak dan pengawasan terhadap aktivitas ekonomi di daerah-daerah pedalaman.

Kesulitan pada penggunaan jalan tersebut ditambah jauhnya jarak dari perkebunan dan pelabuhan untuk pendistribusian barang dan juga alat angkut tradisional yang memiliki keterbatasan dalam segi daya angkut dan juga kecepatan waktu untuk sampai pada tujuan. Sehingga untuk mengatasi kesulitan tersebut mulai muncul pemikiran baik itu dari pihak pemerintahan dan pihak swasta mengenai moda transportasi yang memadai untuk mengangkut hasil-hasil kebun. Solusi yang diajukan baik itu oleh swasta dan pemerintah adalah dibangunnya jalur kereta api sebagai penyelesaian masalah tersebut.<sup>41</sup>

Jalur kereta api juga memiliki peran strategis dalam konteks militer dan keamanan. Pada masa kolonial, situasi keamanan sering kali tidak stabil, dengan adanya ancaman pemberontakan dan gangguan dari kelompok-kelompok lokal. Dalam situasi seperti ini, mobilitas pasukan militer menjadi sangat penting untuk menjaga ketertiban dan keamanan. Dengan adanya jalur kereta api, pasukan militer dapat dikerahkan dengan cepat ke daerah-daerah yang membutuhkan pengamanan.<sup>42</sup> Hal ini meminimalkan risiko pemberontakan dan memungkinkan pemerintah kolonial untuk merespons ancaman dengan lebih efektif. Selain itu, jalur kereta api juga digunakan untuk mengangkut peralatan militer dan logistik, sehingga meningkatkan kemampuan operasional pasukan militer.

---

<sup>41</sup> Mulyana, *Loc Cit*

<sup>42</sup> Creese, H. (2004). *Women of the Kakawin World: Marriage and Sexuality in the Indic Courts of Java and Bali*. M.E. Sharpe, hlm. 56-57.



Pembangunan jalur kereta api di Priangan juga didukung oleh investasi dari perusahaan-perusahaan Eropa. Pada masa kolonial, investasi asing memainkan peran penting dalam pengembangan infrastruktur dan ekonomi di Hindia Belanda. Banyak perusahaan Eropa yang tertarik untuk berinvestasi di sektor transportasi dan perkebunan, melihat potensi besar untuk mendapatkan keuntungan.<sup>43</sup> Selain daripada itu Pembangunan jalur kereta api juga membawa dampak sosial dan budaya yang signifikan.

Di satu sisi, jalur kereta api membuka akses bagi masyarakat lokal untuk lebih terhubung dengan daerah-daerah lain, baik untuk tujuan ekonomi maupun sosial. Namun, di sisi lain, pembangunan ini juga mengakibatkan dampak negatif seperti penggusuran lahan dan perubahan pola hidup masyarakat lokal. Masyarakat lokal yang sebelumnya hidup dalam pola agraris tradisional harus beradaptasi dengan perubahan yang dibawa oleh modernisasi. Perubahan ini mencakup pola kerja, interaksi sosial, dan bahkan nilai-nilai budaya.

Selama proses pembangunan jalur kereta api, pemerintah kolonial menghadapi berbagai tantangan dan hambatan. Salah satu tantangan utama adalah kondisi geografis wilayah Priangan yang berbukit-bukit dan bergunung-gunung. Pembangunan rel kereta api di daerah dengan topografi yang sulit memerlukan teknologi dan keahlian teknik yang tinggi. Selain itu, pemerintah kolonial juga harus menangani masalah tenaga kerja. Banyak pekerja lokal yang direkrut untuk bekerja dalam kondisi yang sulit dan sering kali berbahaya. Hal ini menimbulkan

---

<sup>43</sup> Ricklefs. *Op cit.* hlm. 125

masalah sosial dan sering kali terjadi penolakan atau perlawanan dari masyarakat setempat.

Keberhasilan perusahaan kereta api swasta Belanda, NISM, membangun jalur kereta api Semarang-Solo-Yogyakarta dan jalur Batavia-Buitenzorg mendorong perusahaan kereta api lainnya, termasuk perusahaan kereta api milik negara, Staatsspoorwegen (SS), berlomba membangun jalur kereta api terutama di daerah penghasil komoditas yang laku di pasaran dunia. Di Jawa bagian barat, SS memperoleh konsesi pembangunan dan pengoperasian kereta api Buitenzorg-Bandung-Banjar-Kesugihan. Jalur ini merupakan jalur pegunungan subur dengan hasil perkebunan yang berlimpah, terutama teh yang laku di pasaran dunia. Tahun 1884, jalur Buitenzorg-Bandung resmi beroperasi dan tahun 1894 jalur ini sudah tersambung dengan dengan jalur kereta api Yogyakarta-Cilacap yang juga dibangun SS.

Kondisi geografis tersebut berpengaruh dalam mata pencaharian dan juga gaya hidup masyarakat di Priangan yang pada umumnya bermata pencaharian sebagai petani.<sup>44</sup> Masyarakat Priangan selain bermata pencaharian lewat pertanian biasa juga bertani ladang yang biasanya dilakukan di tanah-tanah kosong yang berkarakter kering.<sup>45</sup> Kegiatan yang berkaitan dengan pertanian dan berladang salah satunya identik dengan masyarakat Kabupaten Limbangan (Garut) yang dimana memiliki keadaan topografi tanah yang terjal dan berada pada dataran tinggi

---

<sup>44</sup> Lubis, N.H. (1998) *Kehidupan Kaum Menak Priangan 1800-1942*. Bandung: Pusat Kebudayaan Sunda. Hlm. 26

<sup>45</sup> Memori Serah Terima Jabatan 1921-1930 (Jawa Barat). Jakarta: ANRI. Hlm. LXXXV

sehingga kegiatan berladang dan berkebun merupakan suatu hal yang lumrah dijadikan sebagai mata pencaharian oleh masyarakat Limbangan. Pada masa pemerintahan Hindia Belanda sekitar abad ke-19 di daerah Garut mulai banyak dibuka lahan-lahan Perkebunan diantaranya adalah Perkebunan teh, kina, dan karet. Perkebunan di Garut banyak terletak di daerah Garut Selatan diantaranya Cikajanv, Cikelet, Cisurupan, Pakenjeng, dan Pameungpeuk.<sup>46</sup>

Faktor geografis tersebut juga didukung dengan Pejabat daerah di Limbangan (Garut) yang memiliki kebiasaan mengolah lahan pertanian ketika sudah memasuki usia pensiun. Mantan Wedana Limbangan pada saat masa pensiun sering berkunjung ke banyak ladang dan sawah untuk membagikan ilmu serta petunjuk mengenai tata cara bertani yang baik agar menghasilkan panen yang bagus.<sup>47</sup> Oleh karena itu, Kabupaten Garut merupakan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang bisa dimanfaatkan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk kepentingan Hindia Belanda itu sendiri.

Daerah Garut merupakan salah satu daerah di Priangan yang memang tidak memiliki banyak akses ke luar daerah, terisolir nya Kabupaten Garut membuat sulit untuk melakukan distribusi baik itu barang berupa hasil tani ataupun jasa itu sendiri.<sup>48</sup> Jalan-jalan utama yang bisa mengakses ke daerah Garut merupakan jalan yang menanjak melewati perbukitan dan pegunungan yang curam dan terjal seperti

---

<sup>46</sup> Hami, F. (2021) *Sejarah Perkembangan Kabupaten Garut*. Jurnal Peradaban Islam UIN Sunan Gunung Djati. Hlm. 29

<sup>47</sup> Kern, R.A.(1908) *Overzicht van d Uitkomsen der Gewestelijke Oederzoekingan*. Batavia: H.M.Dorp. Hlm 5.

<sup>48</sup>Reitsma, S.A. (1920) *Dienst der Staatspoor en tramwegen Mededelingen Administrative Dienst no. 1 Indische Spoorweg Politiek Deel 14 De Tarieven der SS en Tr. Op Java van 1878 tot en met 1900*. Weltreveden: Landsdrukkerij. Hlm 175.

daerah Nagreg. Kondisi tersebut membuat harga komoditas seperti teh dan kina yang merupakan tanaman yang biasa ditanam di daerah Garut menjadi mahal.<sup>49</sup>

Selain daripada itu Kabupaten Garut juga menyuguhkan panorama yang indah dan menawan sehingga dapat dimanfaatkan oleh pemerintah Hindia Belanda sebagai salah satu tempat dan tujuan wisata baik dari turis lokal ataupun asing. Pegunungan di daerah garut terhampar luas seperti gunung Cikuray, Papandayan, Guntur, Haruman, Sadakeling. Moda transportasi yang cocok untuk memmberikan pengalaman mengenai indahnya Garut salah satunya adalah menggunakan kereta api. Pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang yang langsung menembus ke pusat Kota Garut sangat penting bagi perkembangan dan juga pengembangan dalam aspek wisata di Kabupaten Garut pada saat itu.<sup>50</sup>

Pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda merupakan salah satu upaya untuk mengenalkan teknologi yang sesuai dengan perkembangan zaman di negara-negara barat khususnya dalam aspek transportasi. Pembangunan jalur kereta api tersebut sudah dimulai dari dasawarsa ketiga pada abad ke-19 akhir.<sup>51</sup> Kereta api di Priangan mulai dibangun dari ruas Buitenzorg-Cicalengka dengan harapan untuk bisa menjadikan moda transportasi kereta api sebagai sarana untuk melakukan kegiatan pemindahan barang dan jasa berupa hasil tani dan kebun serta mengangkut penumpang baik itu turis ataupun penduduk lokal. Kesulitan medan daripada pembangunan jalur kereta api di Priangan secara langsung berdampak

---

<sup>49</sup> Mulyana., *op cit.* hlm. 95

<sup>50</sup> "Garoet Niuws", dalam *Garut Express*, 29 Desember 1922, hlm. 6

<sup>51</sup> Lombard, D., Jawa, N. (2000) *Silang Budaya Batas-batas Pembaratan, Jilid 1*. Jakarta: Gramedia. Hlm. 139.

pada teknologi dan pekerja yang disewa, terbukti bahwasannya di Priangan itu sendiri pembangunan jalur kereta api menggunakan teknologi yang tinggi.<sup>52</sup>

Jalur kereta api di Priangan memiliki karakteristik yang terjal dan unik sehingga mengharuskan pemerintah Hindia Belanda untuk membelah gunung dan perbukitan yang menggunakan lebih banyak biaya. Jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang merupakan jalur simpangan yang berarti bukan merupakan jalur lintas utama perkereta apian di pulau Jawa, pembangunan jalur cabang atau simpangan memang bertitik tolak daripada jalur utama itu sendiri.<sup>53</sup> Pembangunan jalur kereta api tersebut merupakan percabangan dari jalur Priangan-Cilacap yang direncanakan oleh pemerintah Hindia Belanda. Pembangunan jalur tersebut membuat perdebatan di parlemen Belanda tentang siapa dan bagaimana pembangunan jalur tersebut. Pendapat pertama menyatakan agar pembangunan dan eksploitasi dilakukan oleh swasta; pendapat kedua berisikan seruan untuk dibangun serta di eksploitasi oleh negara; pendapat ketiga meyakini agar pihak swasta dan juga negara bekerja sama dalam membangun dan mengeksploitasi.<sup>54</sup>

Kereta api di jalur Cibatu-Garut-Cikajang cenderung diperlukan dikarenakan potensi sumber daya alam yang ada di Kabupaten Garut beragam dan sudah direncanakan untuk di eksploitasi oleh pemerintahan Hindia Belanda. Pembangunan ini juga berkaitan dengan sistem tanam paksa yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda yang dimana priangan itu sendiri merupakan salah satu

---

<sup>52</sup> Mulyana, *op cit.*, hlm. 4

<sup>53</sup> *ibid.*, hlm. 72

<sup>54</sup> *ibid.*, hlm. 92

tempat pelaksanaan kegiatan tanama paksa.<sup>55</sup> Koneksi jalur kereta api utama Priangan ke daerah tersebut di Jabar diharapkan bisa membuka wilayah selatan Jabar. Dengan cara ini, berbagai hasil panen, pertanian dan kehutanan yang sebagian besar diproduksi di wilayah tersebut dapat dengan mudah diangkut ke wilayah pemasaran.<sup>56</sup> Terhubungnya wilayah selatan Jawa Barat dapat mendorong masyarakat untuk beraktivitas di sepanjang jalur kereta api dan menambah perumahan baru, sehingga sebaran penduduk di Jawa Barat menjadi merata. Secara umum perkembangan penduduk ditandai dengan mobilitas yang tinggi, karena didukung oleh tersedianya sarana transportasi yang memadai.

Pemerintahan Hindia Belanda di pulau Jawa memang memprioritaskan daerah Priangan untuk diperhatikan dan dieksploitasi secara lebih khususnya dalam hal tanaman perkebunan, dikarenakan daerah Priangan termasuk Garut merupakan daerah yang memiliki keunggulan berupa sentra penanaman teh dan kopi serta kina.<sup>57</sup> Oleh karena itu, dikarenakan adanya fokus dan sentra perekonomian yang bisa diperhatikan dan dikembangkan kemudian dibangun jalur kereta api di Garut karena sebelum adanya jalan kereta api pengangkutan hasil kebun diangkut menggunakan manusia dengan memikul di atas kepala yang cenderung tidak efektif dan membahayakan karena kondisi kontur tanah yang terjal dan naik turun.<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> Mulyana, *op cit.*, hlm 73

<sup>56</sup> Munandar, A.A. (2017). *Stasiun Cibatuan dan Dampaknya Terhadap Perkembangan Kehidupan Sosial-Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010)*. S1 thesis, Universitas Pendidikan Indonesia.

<sup>57</sup> Kunto, H. (1985). *Wajah Bandoeng Tempo Doeloe*. Bandung: Graesia. Hlm. 83

<sup>58</sup> *ibid.* Hlm. 84

## 2.2 Munculnya Kebijakan Pembangunan Oleh *Staatspoorwegen* Mengenai Pembangunan Jalur Kereta Api Cibatug-Garut-Cikajang

Pada dasarnya moda transportasi kereta api adalah salah satu dari berbagai jenis transportasi massal yang digunakan di darat dengan menggunakan lokomotif sebagai dapur pacunya dan gerbong atau rangkaian kereta sebagai yang ditarik oleh lokomotif. Sarana transportasi kereta api memang memiliki keunggulan dari banyak transportasi umum lainnya dikarenakan dapat mengangkut banyak orang, terhindar dari kemacetan serta relatif aman karena memiliki jalur tersendiri yang berbeda dengan kendaraan umum lainnya seperti mobil dan motor. Oleh karena itu pemerintah Hindia Belanda berusaha membawa dan fokus dalam melakukan revitalisasi dan pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda termasuk di Jawa Barat (Priangan).

Pemerintahan Hindia Belanda memang tidak terlibat secara langsung dalam pembangunan jalur kereta api di Hindia Belanda pertama kali, melainkan melalui perusahaan swasta yaitu NV.NISM atau *Naamlooze Vennootschap Nederlandsch Indische Spoorweg* pada jalur kereta Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda a Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864 tepatnya di Desa Kemijen.<sup>59</sup> Pembangunan jalur kereta api pertama di pulau Jawa itu tidak terlepas dari perdebatan mengenai siapa yang memang berhak untuk melakukan pembangunan jalur kereta api, terbukti dengan banyaknya usulan yang masuk baik itu dari pemerintah ataupun dari pihak swasta.

---

<sup>59</sup> Mulyana, *op cit.* Hlm. 67

Pihak pemerintah memiliki usulan bahwasannya pembanungan jalur kereta tersebut tidak hanya digunakan sebagai sarana yang menunjang kebutuhan ekonomi akan tetapi dipergunakan juga untuk keperluan militer. Sementara itu, pihak swasta hanya memberikan usulan yang berkaitan dengan perekonomian. Pihak swasta berfokus pada ekonomi dikarenakan banyak dari pihak swasta tersebut adalah pengusaha perkebunan dengan tujuan mengangkut hasil kebun sebanyak-banyaknya.<sup>60</sup> Beberapa pihak seperti van Der Wijk, J.E. Banck, G. Vrieze, A/ De Wilde dan J.J Bram merupakan nama-nama dari masing-masing pihak swasta yang mengusulkan agar membangun jalur kereta api dan menerima konsensi yang dibuat oleh masing-masing perusahaan swasta.<sup>61</sup> Meskipun banyak usulan tersebut pemerintah Belanda tidak menyetujui keseluruhan konsesi yang diusulkan.<sup>62</sup>

Pada akhirnya pemerintahan Belanda memberikan surat keputusan per tanggal 31 Oktober 1852 H 22 (Ind. Stbl. 1853 No. 4) yang berisikan kemudahan izin bagi pihak swasta untuk mendapatkan konsesi dalam pembukaan dan pembangunan rel ataupun alat usaha dan transportasi di pulau Jawa.<sup>63</sup> Pada tahun 1846 Gubernur Jenderal Hindia Belanda J.J Rochussen memberikan usul kepada pemerintahan Belanda untuk membangun jalur kereta api di Hindia Belanda tanpa campur tangan dari pihak swasta dan mengusulkan pemerintahan Belanda untuk menyediakan dana sekitar f2.500.000,00.<sup>64</sup> Rochussen beranggapan bahwasannya pembangunan dan mulai terbukanya jalur rel di pulau Jawa akan dibutuhkan dan

---

<sup>60</sup> *Ibid.* hlm 55

<sup>61</sup> *Ibid.* Hlm 57

<sup>62</sup> S.A. Reitsma. (1928). *Korte Geschiedenis Der Nederlansch-Indische Spoor En Tramwegen*. Weltreveden: G. Kolff & Co. Hlm. 6

<sup>63</sup> S.A Reitsma, *Op. Cit.* Hlm. 11

<sup>64</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *Op. Cit.*, hlm. 50



juga bermanfaat apalagi proyek pembangunan yang dibangun tersebut dipelopori oleh pemerintah.<sup>65</sup>

Jalur kereta api Semarang-Vorstelanden tersebut kemudian menjadi cikal bakal pembangunan jalur kereta api di pulau Jawa itu sendiri, khususnya masuk dan mulai berkembang pembangunannya di wilayah Priangan. Meskipun dibangun oleh pihak swasta yaitu NV NISM akan tetapi menjadi pelopor dan juga pemantik daripada pembangunan jalur kereta api yang menyeluruh di pulau Jawa khususnya di daerah Priangan itu sendiri. Pembangunan kereta api di pulau Jawa kemudian terbagi menjadi dua pihak yang membangun yaitu swasta dan juga pemerintah. Pihak pemerintah diwakili oleh perusahaan kereta api negara atau *Staatspoorwegen* (SS) dengan ketentuan apabila SS ingin membuat atau membangun jalur baru harus melalui serangkaian birokrasi tertentu sampai disahkan oleh parlemen.<sup>66</sup> Sebelum itu banyak dari pihak swasta yang memang mengajukan konsesi untuk melakukan pembangunan di daerah Priangan seperti pada jalur Tasikmalaya-Singaparna, Banjar-Kalipucang-Pangandaran, meskipun begitu pihak swasta tersebut terkesan menunda dan berujung batal membangun jalur-jalur tersebut dan kemudian direalisasikan oleh pemerintah melalui *Staatspoorwegen*.<sup>67</sup>

Pembangunan jalur kereta api di Priangan semuanya dilakukan oleh SS baik itu jalur utama ataupun jalur cabang seperti jalur Cibatuan-Garut-Cikajang. Melihat dalam beberapa aspek memang negara yang harus melakukan pembangunan

---

<sup>65</sup> Mulyana, *Op. Cit.* Hlm. 60

<sup>66</sup> Mulyana, *Ibid.* Hlm. 62

<sup>67</sup> *Ibid.*

tersebut oleh karena itu pada akhirnya pembangunan jalur kereta api di Priangan dimenangkan oleh pihak pemerintah Hindia Belanda. Pembangunan jalur di Priangan berbeda dengan pembangunan yang dilakukan di Jawa Tengah dan Jawa Timur dimana masih ada pihak swasta yang melakukan pembangunan jalur kereta api. Pembangunan di Priangan memang gencar dilakukan dan hanya dilakukan oleh *Staatspoorwegen* dengan tiga alasan utama yaitu tujuan dari pembangunan tersebut, medan yang dihadapi dalam pembangunan, dan anggaran yang terhitung besar sehingga uang dari negara dibutuhkan dalam pembangunan jalur kereta api di Priangan.<sup>68</sup>

Guna meningkatkan akses kereta api dengan pusat-pusat perkebunan di Pedalaman Priangan, SS membangun lintas cabang dari jalur-jalur utama yang dibangunnya. Lintas cabang yang dibangun SS di wilayah Priangan, adalah Cikudapateuh--Ciwidey (1921 dan 1924), Dayeuhkolot--Majalaya (1922), Rancaekek-Tanjungsari (1921), Cibatu-Garut-Cikajang (1889 dan 1930), Tasikmalaya-Singaparna (1911), dan Banjar-Cijulang (1916 dan 1921).<sup>69</sup>

Pemerintah Hindia Belanda mengutamakan pembangunan transportasi massal yang memang bisa mengangkut komoditas dan juga mengangkut penumpang di Priangan pada saat itu terkhususnya di jalur Cibatu-Garut-Cikajang. Oleh karena itu, pemerintah Hindia Belanda melalui perusahaan kereta api negara yaitu *Staatspoorwegen* ingin mendorong perkembangan dan menghubungkan

---

<sup>68</sup> Ibid

<sup>69</sup> Oegema, JJG. (1982). *De Stoomtractie Op Java en Sumatra*. Netherlands: Kluwer Technische Boeken. Hlm 78

daerah di pedalaman Priangan yang berkomoditas dari hasil perkebunan seperti teh dan kina.<sup>70</sup>

Pemilihan moda transportasi kereta api didasari oleh pengalaman di Eropa itu sendiri yang dimana dapat memecahkan permasalahan mengenai pengangkutan barang secara massal, barang-barang tersebut notabene berjumlah banyak dan berat sehingga tidak memungkinkan untuk menggunakan hewan sebagai sarana transportasi angkutan. Kawasan perbukitan Garut, termasuk Cikajang, sejak akhir abad ke-19 sudah menjadi pilihan pengusaha perkebunan untuk berinvestasi di kawasan tersebut. Pada masa itu, terdapat lima perkebunan yaitu Giriawas, Cikajang, Cisaruni, Papandayan, dan Darajat. Memasuki abad ke-20 perkebunan di Priangan jumlahnya meningkat ketika pengusaha asal Belanda, Italia, Jerman, Inggris, dan Cina membuka perkebunan di Cilawu, Pakenjeng, Cikajang, Cisompet, Cikelet, dan Pameungpeuk.<sup>71</sup> Jalur Garut--Cikajang dibangun untuk memudahkan akses ke wilayah subur di selatan Garut. Berbagai komoditas pertanian dan perkebunan yang dihasilkan di daerah tersebut akan mudah dipasarkan ke berbagai daerah di luar Garut, bahkan komoditas seperti teh dikirim ke luar negeri.

Pemerintah Hindia Belanda kemudian membangun jalur kereta api di Priangan dengan jalur Cicalengka-Warungbandrek sebagai proyeksi untuk menyambungkan pulau Jawa bagian barat ke bagian tengah dan timur.<sup>72</sup> Jalur

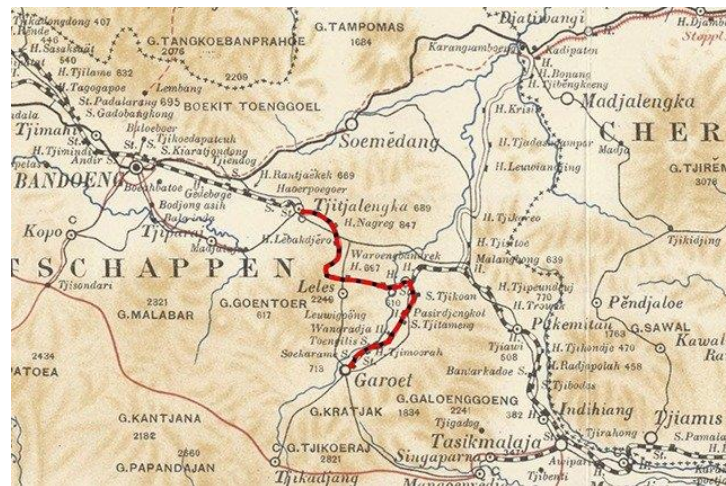
---

<sup>70</sup> Hermawan, I. (2022). *Jalur Garut - Cikajang: Pengembangan Perkeretaapian di Selatan Jawa Barat Masa Kolonial*. PANALUNGTIK, 5(1), 34–45. <https://doi.org/10.55981/panalungtik.2022.56> hlm. 38

<sup>71</sup> Falah, M. Nina, H., Mumuh, M., Kunto, S. (2018). “*The Position of Railway Stations in Priangan Urban Spatial Planning in The 19 th to 20th Cebturies.*” *Paramita: Historical Studies Journal* 28 (1): 50–59. <https://doi.org/10.15294/PARAMITA.V28I1.12414>

<sup>72</sup> Tim Telaga Bakti Nusantara, *op cit.* hlm 34

tersebut juga bersamaan dibangun ruas jalur Cibatugarut dengan bentang panjang 20 km dengan berdasarkan *Staatsblaad* tanggal 24 Desember 1886 mengenai pembangunan jalur kereta api Cicalengka-Warungbandrek-Garut.<sup>73</sup>



**Gambar 2.1** Peta Jalur Kereta Api Cibatu-Garut

Jalur Cibatu-Garut memiliki 7 Stasiun pemberhentian diantaranya adalah Cibatu, Pasirjengkol, Wanaraja, Tunggilis, Cimurah, Sukarame, dan Garut sebagai pemberhentian terakhir.<sup>74</sup> Sementara itu, pembangunan jalur kereta api Garut-Cikajang mulai dibangun dan dilaksanakan ketika *Staatspoorwegen* memperoleh konsesi berdasarkan *Staatsblads* per tanggal 18 Maret 1921 Nomor 204 sepanjang 28 Km dan merupakan jalur kereta api yang menembus dan membentang melalui jalur pegunungan serta perbukitan khas dataran tinggi, terbukti dengan ketinggian dari stasiun Garut yaitu 717 mdpl sampai di Cikajang yaitu 1.246 mdpl terletak di

<sup>73</sup> Perquin, B.L.M.C. (1921) *Nederlandsch Indische Staatspoor- En Tramwegen Overdruk Neerlands Welvaart*. Bureau Industria. Hlm. 58

<sup>74</sup> *Officieele Reisgids Der Spoor en Tranwegen en Aansluitende Automobiieldienstenn op Java en Madoera*. (1936). Hlm 102.

kaki Gunung Cikuray.<sup>75</sup> Jalur kereta api Garut-Cikajang memiliki 13 stasiun pemberhentian diantaranya adalah Garut, Pamoyanan, Cirengit, Ciroyom, Kamojan, Cioyod, Dangdeur, Bayongyong, Cipelah, Cisarupan, Cidatar, Partrolgirang, dan Cikajang sebagai pemberhentian terakhir dari jalur Garut-Cikajang.<sup>76</sup> Latar belakang pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang tersebut sesuai dengan teori transportasi yang dimana pemerintah Hindia Belanda melakukan pembangunan tersebut untuk menghubungkan Priangan dengan Garut yang sebelumnya meman terisolir sehingga terjadi pembangunan seiring berkembangnya transportasi yang digunakan dalam hal ini adalah kereta api, pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut-Cikajang juga bertujuan untuk memudahkan distribusi barang ataupun pergerakan manusia sehingga sesuai dengan teori transportasi.<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> Hermawan, *op cit.* hlm 38-39

<sup>76</sup> *Officieele Reisgids Der Spooer-en Tramwegen en Aansluitende Automobiendiensten op Java en Madoera.* (1935). Hlm 110-111.

<sup>77</sup> Tamin, O. Z. (1996) *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB. *Loc. Cit.*, Hlm 4-5