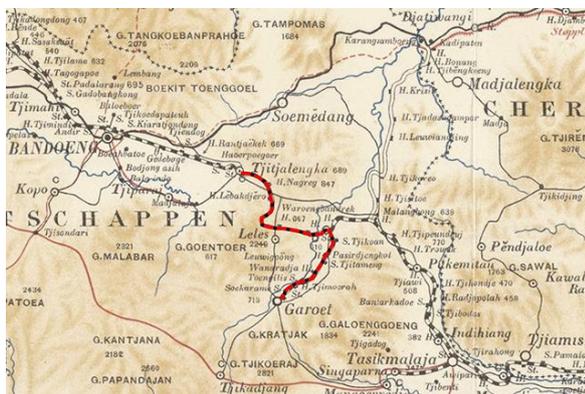


BAB III

PROSES PEMBANGUNAN JALUR KERETA API PRIANGAN RUAS CICALENGKA- GARUT 1887 – 1889

Kereta api merupakan salah satu jenis alat transportasi darat bersifat angkutan massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak) dan rangkaian kereta atau gerbong. Kereta api sebagai salah satu moda transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal memiliki keunggulan komparatif tersendiri, akan tetapi tidak dapat terpisahkan dari moda transportasi lainnya. Jika dibandingkan dengan alat transportasi lainnya kereta api memiliki keunggulan seperti tidak banyak memakan areal lahan, pemakaian energi dan bahan bakarnya jauh lebih hemat, rendah polusi, bersifat masal untuk segala aktifitas baik sosial maupun ekonomi, dan teknologinya selalu berkembang sesuai dengan kebutuhan masyarakat umum.²⁷



Gambar 3.1 Peta Ruas Cicalengka Garut 1887

²⁷ Andi Aris Munandar. 2016. *Stasiun Cibatu Dan Dampaknya Terhadap Perkembangan kehidupan Sosial - Ekonomi Masyarakat Sekitarnya (1998-2010)*. Volume 5, Nomor 2, Oktober

Stasiun Cikajang merupakan stasiun tertinggi di Indonesia yang berada di ketinggian 1246 meter di atas permukaan air laut (mdpl). Saat ini, stasiun aktif tertinggi dipegang oleh Stasiun Nagreg yang ada di atas ketinggian 848 mdpl.

Berdasarkan Indische Staatsblad no. 204 yang dikeluarkan pemerintah tanggal 18 Maret 1921, tentang amandemen dan peningkatan anggaran pengeluaran Hindia Belanda tahun dinas 1921, untuk pembangunan dan perluasan rel dan trem di Priangan (Iman Subarkah, 1992, *Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992*), perusahaan negara Staatsspoorwegen (SS) mendapatkan izin untuk membangun jalur kereta api baru dari Garut menuju Cikajang. Tujuannya, tentu saja membuka isolasi Cikajang dan mempermudah transportasi baik penumpang maupun hasil alam.



Gambar 3.2 Peta Jalur Kereta Cibatu Garut-Cikajang Tahun 1930

Pembangunan rel kereta api di suatu daerah dilatar belakangi oleh berbagai macam faktor, salah satunya adalah faktor ekonomi. Kegiatan pengangkutan

komoditi hasil pertanian yang sebelumnya menggunakan alat transportasi tradisional yaitu kereta pedati yang ditarik oleh hewan ternak dianggap kurang efisien, dikarenakan biaya yang mahal, waktu tempuh yang lama dan daya angkut yang terbatas. Dibangunnya jalur kereta api Cicalengka-Garut pada tahun 1887 merupakan bagian dari pembangunan jalur kereta api dari lajur Priangan-Cilacap yang melalui wilayah Cibatu disertai dengan dibangunnya sebuah stasiun yang memberikan dampak terhadap perkembangan ekonomi dan perubahan sosial di wilayah tersebut. Pengoperasian alat transportasi kereta api tidak terlepas dari adanya sebuah stasiun karena stasiun merupakan tempat berhenti dan dikelolanya pengoperasian kereta api, dengan demikian dibangunlah sebuah stasiun di wilayah Cibatu guna pemenuhan sarana dan prasarana penunjang operasional kereta api. Stasiun Cibatu merupakan bagian dari jalur kereta api selatan pulau Jawa yang menghubungkan Kota Bandung-Yogyakarta-Surabaya.²⁸

- Pelaksanaan Pembangunan
 - a. Arah dan Panjang Lajur

Daerah yang dilalui kebanyakan merupakan dataran tinggi yang merupakan pegunungan dan lembah yang curam. Medan yang dihadapi dalam pembangunan jalan kereta api Cicalengka – Garut cukup berat. Oleh Sebab itu, dalam pelaksanaan pembangunan mengalami penyimpangan dari peta awal. Penyimpangan ini bertujuan untuk menghindari kemiringan yang melebihi 1 : 40 dan terowongan

²⁸ Mulyana, A. (2005). *Melintasi pegunungan, pedataran, rawarawa: pembangunan jalan kereta api di priangan 1879-1924*. (Disertasi). Program Studi Ilmu Sejarah Pascasarjana Universitas Indonesia Depok.

sepanjang 950 meter dengan kemiringan 1 : 32. Terowongan yang panjang dan kemiringan yang curam dapat dihapuskan. Selain itu, dihindari pula jalan yang landai sepanjang 700 meter dekat Sungai Cimanuk.²⁹

Penyimpangan arah berakibat jarak dari Cicalengka hingga Garut menjadi lebih pendek dari rencana semula. Jarak 16 kilometer pertama dari Cicalengka merupakan daerah pegunungan. Pada jarak dari Cicalengka sejauh 751,82 meter, jalan membentang memiliki kemiringan 1 : 50 menembus lembah Cibodas dan mencapai celah Nagrek yang memiliki ketinggian 875 meter. Dari Sini, Jalan kemudian membentang di sepanjang lereng gunung, melewati berbagai ngarai yaitu Cisaat, Lebakjero, dan lain – lain. Jalan dari ketinggian ngarai – ngarai tersebut kemudian menurun menuju celah Kaledon yang memiliki ketinggian 815 meter di atas permukaan laut. Dari celah Kaledong, kemudian menurun ke arah barat di bawah lereng yang memiliki kemiringan 1 : 40 dan bertemu pada bentangan selatan dan timur pegunungan mandalawangi. Lajur kemudian menuju ibu kota distrik Leles. Dengan mengikuti aliran Sungai Cimanuk, lajur kemudian menuju Garut sebagai titik terakhir.

Pembangunan lajur Cicalengka – Garut dimulai pada tahun 1887. Pelaksanaan proyek pembangunan dibagi ke dalam dua seksi , yaitu

²⁹ Agus Mulayana. 2017. *Sejarah Kereta Api Di Priangan*. Yogyakarta:Ombak

seksi 1 Cicalengka – Leles sepanjang 20.012,85 meter dan seksi 2 dari Leles – Garut sepanjang 30.668,76 meter. Kantor kepala pembukaan lajur Cicalengka – Garut berada di Bandung. Masing – masing seksi dipimpin oleh seorang kepala kantor seksi. Kepala kantor seksi 1 berada di Bandung, sedangkan seksi 2 berada di Garut.³⁰

b. Pembebasan Tanah.

Pembangunan jalan kereta api Cicalengka – Garut melewati tanah – tanah milik individu. Dalam Peraturan Umum Bagi Dinas Kereta Api di Hindia Belanda, Pasal 5 mengatur tentang tanah yang dilewati pembangunan jalan kereta api. Menurut Pasal tersebut, tanah yang akan dilewati oleh lajur kereta api akan mendapatkan ganti rugi.³¹

Tanah – tanah yang dilewati oleh pembangunan lajur kereta api dari Cicalengka – Garut harus ada pembebasan. Dalam proses pembebasan tersebut pemerintah memberikan ganti rugi. Nilai ganti rugi yang diberikan oleh pemerintah berdasarkan kesepakatan antara pihak pemerintah dan para pemilik tanah. Biasanya dari pihak pemilik tanah mengangkat suatu komisi yang berhubungan dengan pihak pemerintah dalam hal menyepakati harga tanah.

Harga tanah yang dibayar oleh pemerintah dalam pembebasan tanah pembangunan kereta api Cicalengka – Garut. Yaitu di seksi 1 sebesar

³⁰ Agus Mulyana. Op. Cit Hal 98

³¹ Ibid

f8.421,50 dengan harga f042 per meter dan seksi 2 sebesar f30.472,95 dengan harga f0,99 per meter. Harga tanah di Seksi 1 dari seksi 2 sebesar f30.472,95 dengan harga f0,99 per meter. Harga Tanah di seksi 1 dan 2 ternyata berbeda. Perbedaan tanah tersebut mungkin disebabkan oleh letak dan kondisi tanah yang berbeda³². Pada seksi 1, tanah – tanahnya terletak di daerah pegunungan, sedangkan pada seksi – seksi tanahnya sudah berada pada dataran rendah dan kemungkinn dekat permukiman penduduk. Biasanya tanah yang berada dengan permukiman penduduk lebih mahal daripada tanah yang berada di daerah pegunungan dan berada jauh dari permukiman.

c. Penggalian, Penimbunan dan Penyemenan

Penggalian dan penimbunan tanah yang dibutuhkan dalam pembangunan jalan kereta api Cicalengka seluruhnya seluas 2.127.739 m³. Dari keseluruhan luas tanah yang ditimbun tersebut, pada seksi 2 seluas 811531 m³. Penggalian yang sulit terjadi di seksi 1, karena daerah tersebut banyak cadas yang keras. Untuk menghancurkan cadas tersebut digunakan dinamit sebangak 20.000 kg. Penghancuran cadas di seksi 1 dilaksanakan pada tahun 1887.³³

Penyemenan dilakukan pada bangunan – bangunan buatan. Pada tahun 1887 proyek penyemenan yang dilakukan sebanyak 2.668,90 m³.

³² Agus Mulayana. *Op. Cit.* 99

³³ *Ibid*

Penyemenan dilakukan pula pada jembatan – jembatan yang dibangun. Untuk penyememan tersebut dibutuhkan batu kapur yang telah dibakar. Batu Kapur tersebut diperoleh dari pegunungan Masigit di Tagogapu, sebuah tempat yang berada di jalur Buitenzorg – Bandung. Untuk mendapatkan batu kapur tersebut, pemborong menyerahkan melalui lelang umum. Dari Tagogapu, batu kapur dibawa ke Cicalengka dengan menggunakan kereta. Pengangkutan batu kapur dari Cicalengka ke kantor proyek pembangunan, dilakukan oleh pemborong dengan terlebih dahulu diadakan lelang umum.

d. Pemasangan Rel dan Jembatan

Pemasangan rel dimulai dari arah Cicalengka. Jembatan terpenting pada jalan kereta api Cicalengka – Garut yaitu jembatan di lembah Cisaat dan Sungai Cimanuk. Seperti halnya pembangunan Buitenzorg – Bandung – Cicalengka, bahan – bahan jembatan besi dikirim dari Eropa melalui pelabuhan di Batavia. Pemasangan bagian atas jembatan Cisaat telah selesai pada waktu 10 Januari 1889. Akhir bulan Maret pemasangan jembatan Cimanuk selesai pada tanggal 16 April 1889. Pada tanggal 25 Mei 1889 pemasangan rel sudah sampai ke Stasiun Garut. Beberapa halte yang dibangun sebelum Stasiun Garut yaitu, Cimurah, Pasirraja, Leuwigoong, Leles, dan Nagrek.³⁴

³⁴ Agus Mulyana. Op. Cit Hal 100

Lajur Cicalengka – Garut dapat dibuka untuk umum pada 14 Agustus 1889 dan penggunaannya diresmikan dalam sebuah upacara yang megah oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda. Biaya yang dihabiskan yang direncanakan semula f421.500,00. Dengan demikian, pembangunan lajur Cicalengka – Garut dengan panjang jarak 51 km memerlukan waktu penyelesaian dua tahun.